

# Die Reparatur durch eine Werft

Wird eine Werft beauftragt, Arbeiten oder Reparaturen an einem Boot auszuführen, so ist der Auftrag natürlich mangelfrei auszuführen. Häufig kommt es dennoch zu Meinungsverschiedenheiten darüber, ob die Arbeit ordentlich ausgeführt wurde.

Erstes Gebot, sowohl für die Werft oder den Bootsbauer wie auch den Eigner oder Auftraggeber ist es daher, sehr genau und schriftlich zu fixieren, welche Arbeiten konkret in Auftrag gegeben werden. Das können einfache Arbeiten sein wie das Streichen des Unterwasserschiffs, Polieren der Außenhaut bis hin zu komplexen Aufträgen wie Umbauten am Boot, größere Reparaturen wie z. B. das Auswechseln von Planken oder eine komplette Restauration.

Häufig zeigt sich während der Arbeit, dass der Auftrag modifiziert oder erweitert werden muss. So kann die Werft z. B. beim Auswechseln einer Planke feststellen, dass auch die dahinterliegende Bodenwange morsch ist und ausgetauscht werden muss, wenn die ursprüngliche Reparatur vernünftig und dauerhaft ausgeführt werden soll.

Auch dann sollte unbedingt schriftlich festgehalten werden, was vereinbart wurde. Leider versäumen sowohl Bootsbauer wie auch Eigner genau dies. Sie legen damit den Grundstein für

eine vermeidbare Auseinandersetzung und häufig jahrelangen Frust.

Ein Werkmangel kann vorliegen, wenn vertraglich vereinbarte Leistungen nicht ausgeführt worden sind oder Merkmale nicht vorliegen, die vereinbart wurden oder die man allgemein erwarten konnte.

Hat der Auftraggeber z. B. eine Lackierung mit einem bestimmten Farbsystem bestellt und hat die Werft dieses nicht eingehalten, so kann hierin ein Mangel gesehen werden, wenn die Qualitäten der Systeme voneinander abweichen. Das ist z. B. der Fall, wenn statt einer Zweikomponentenlackierung mit entsprechendem Primer nur eine einfache Einkomponentenlackierung aufgebracht wird. Beide Farbsysteme unterscheiden sich nämlich auch deutlich im Preis.

Mangelhaft ist aber auch, wenn das Farbsystem nicht zu der Altbeschichtung passt und es hierdurch zu Ablösungen oder Oberflächenfehlern kommt. Hier ist der Werkunternehmer, also die

Werft oder der Bootsbauer gefragt, eine saubere Haftungsabgrenzung vorzunehmen. An mündliche Risikohinweise werden sich Eigner im Schadensfall ungerne erinnern. Das Haftungsproblem hat dann die Werft, Bootsbauer bzw. der Lackierer, der die Arbeiten eventuell ausführt.

Auch eine Einschränkung des Gebrauchtwertes des Bootes oder des eingebauten Systems kann einen Mangel darstellen. Wenn z. B. ein Loggeber eingebaut wird, der bei etwa 15 kn abschaltet, das Schiff jedoch bekanntlich 30 kn Fahrt machen kann, dann liegt wohl offensichtlich ein Mangel vor. Es gibt aber auch Fälle, wo das nicht so eindeutig zu sagen ist.

Steht das neue Segel z. B. gut und passt richtig, denn das hier gesagte trifft natürlich auch auf Lieferanten wie Segelmacher oder Motorenwerkstatt zu.

Liegt ein Werkmangel vor, so kann die Werft wählen, ob sie an den ausgeführten Arbeiten nachbessert oder lieber ein neues Werk herstellt. Abweichungen von diesem Grundsatz sind nur in besonderen Fällen darstellbar und können problematisch sein.

Häufig übersehen wird bei der handwerklichen Herstellung von Booten oder Teilen, die dann durch einen Händler vermarktet werden, dass in diesem Fall nicht Werkvertragsrecht gilt, sondern Kaufrecht.

Der entscheidende Unterschied ist, dass der Käufer im Mangelfall selbst wählen kann, ob er das mangelhafte Stück nachbessern lässt oder sich ein neues erstellen lässt. Wählt er die Neulieferung, so bleibt der Händler auf dem mangelhaften Werk „sitzen“.

Die Nachlieferung kann innerhalb einer vom Kunden gesetzten Frist geschehen,

diese muss jedoch angemessen und dem Umfang der Arbeiten entsprechend ausreichend sein. Ist z. B. eine Lackierung nicht in Ordnung, so muss man der Werft ausreichend Zeit lassen, diese neu machen zu können. Planung und Durchführung dieser Arbeit nimmt eine gewisse Zeit in Anspruch.

Grundsätzlich hat der Auftragnehmer alle im Zusammenhang mit der Fehlerbeseitigung entstehenden Transport-, Wege-, Arbeits- und Materialkosten zu tragen. Wenn also das Boot nicht in Überlingen, am Standort der Werft beheimatet ist, sondern in Gaienhofen, dann haben grundsätzlich alle Arbeiten betreffend der Beseitigung der Mängel in Gaienhofen stattzufinden – auf Kosten der Werft.

Wenn die Mängelbeseitigung schließlich fehlgeschlagen ist oder nicht innerhalb der gesetzten Frist erfolgt ist, hat der Besteller vielfältige Rechte, die er gegenüber dem Auftragnehmer zur Durchsetzung bringen kann: **Selbstvornahme** auf Kosten der Werft, auch durch gesondert beauftragte Dritte; **Rücktritt** und Rückgewähr der jeweils empfangenen Leistungen; **Minderung** der Vergütung um den mangelhaften Teil; **Schadensersatz**.

Bei Arbeiten an Yachten oder werkvertraglich hergestellten Yachten oder Teilen verjähren die dargestellten Gewährleistungsrechte grundsätzlich nach zwei Jahren, gerechnet ab Abnahme der Arbeiten.

Eine Besonderheit hat gerade im Wassersportbereich besondere Bedeutung: Wird der Auftrag grenzüberschreitend vergeben, arbeitet also ein Schweizer Bootsbauer für einen Lindauer Eigner oder repariert eine österreichische Werft die Yacht eines Meersburgers, so muss zunächst festgestellt werden, nach welchem Recht der Vertrag und die Gewährleistung überhaupt zu beurteilen ist. Selbst in der EU gibt es trotz weitgehender Harmonisierungsbestrebungen Unterschiede in den einzelnen Ländern.

## Der Autor



Jochen-Patrick Kunze ist u. a. Rechtsanwalt für Wirtschafts-, Wettbewerbs- und Markenrecht. Sein Interesse am Bootsbau hat zunächst ein Praktikum

bei Abeking & Rasmussen geweckt. Kunze segelt selber eine BB 10m.

Einen [Link](#) zu seiner Homepage mit Fragen zum Recht im Wassersport finden Sie unter [www.ibn-online.de](http://www.ibn-online.de) (Links / Page für Wassersportler), direkt zu ihm führt [www.brink-partner.de](http://www.brink-partner.de)