

Die richtige Abnahme einer Reparatur

Wie das bei einer Reparatur am eigenen Haus ist, das ist meistens klar. Der Handwerker kommt und macht seine Arbeit, tapeziert z. B. das Wohnzimmer neu. Hausherrin und -herr begutachten am Ende die Arbeit, fertig.

Doch wie sieht das bei einer Reparatur aus, die an einem Boot gemacht wird?

Auch hier gilt, dass jeder Bootseigner eine in Auftrag gegebene Arbeit bei einer Werft abzunehmen hat. Die Abnahme ist gesetzliche Hauptleistungspflicht, die Fälligkeit der Vergütung und Beginn der Laufzeit der Verjährung nach sich zieht.

Bis zur Abnahme der Arbeiten durch den Eigner stellen Zahlungen an die Werft bloße Abschlags- oder Vorauszahlungen dar, die durch die Werft verlangt werden können, wenn besondere Voraussetzungen vorliegen. Dies gilt auch dann, wenn Werft und Eigner Teilabnahmen vereinbaren, die dann zur Fälligkeit der jeweiligen Teilvergütung führen.

Mit der Abnahme beginnen die Fristen der Verjährung der dem Eigner zustehenden Mängelansprüche. Diese ist gesetzlich geregelt und beträgt bei Reparaturen oder Wartungsarbeiten zwei Jahre ab Abnahme.

Die Abnahme setzt nur voraus, dass das erbrachte Werk mangelfrei ist. Wo die Grenze zwischen mangelhaft



Bootsbauarbeiten zu beurteilen ist für den Laien schwierig.

und nicht mangelhaft ist, ist häufig schwierig zu bestimmen. Früher galt schlicht der Grundsatz, dass die Leistung „mittlerer Art und Güte“ zu entsprechen hatte. Das war quasi die Aufforderung an die Werft, bloß nicht mehr als Durchschnitt anzubieten.

Mit der Schuldrechtsreform haben sich die Maßstäbe verändert. Maßgebend ist danach vor allem, was Werft und Auftraggeber vereinbart haben. Häufig wird nichts Konkretes vereinbart. Dann behilft sich der Gesetzgeber mit der Frage, ob das erbrachte Werk sich für den

nach dem Vertrag vorausgesetzten Gebrauch oder für die gewöhnliche Verwendung eignet und was der Auftraggeber nach der Art des Werkes erwarten durfte. Danach muss die Arbeit also eben das leisten, was funktional objektiv zu fordern ist. Objektive Fehlfunktionen wie Undichtigkeiten, Materialfehler oder anderes sind danach ohne weiteres mangelhaft.

Im Übrigen machen diese Grundsätze eine präzise Abgrenzung einerseits sicherlich schwierig. Andererseits ist damit aber auch klar, dass bei der Lackierung eines hochwertigen 30er Schärenkreuzers im Zweifel höhere Anforderungen an die Oberflächengüte zu stellen sind, als bei der „Sanierungsbeschichtung“ einer alten Leisure 21 mit geflickten Schadensstellen im Rumpf. Gleichzeitig knüpft die Erwartung des Auftraggebers an den Ruf einer Werft, besondere Qualität zu liefern, an. Erfüllt die Werft die bei ihr üblicherweise zu erwartenden Qualitätsanforderungen nicht, so kann dies für diesen Fall einen Mangel bedeuten, obwohl eine „Hinterhof-Werkstatt“, die eben keinen besonderen Ruf genießt, mit der gleichen Arbeit im Zweifel „durchkommt“ – es sei denn, auch sie wirbt gerade mit einem besonderen Qualitätsversprechen. In dem

Grundsatz „Qualität hat ihren Preis“ steckt meist eine konkrete juristische Wahrheit. Genauere Abgrenzungen im Qualitätsbereich sind vielfältig schwierig.

Ergeben sich nur kleine unwesentliche Beanstandungen, kann die Abnahme nicht verweigert werden, ggf. kann über einen Einbehalt eines entsprechenden Teils der Vergütung verhandelt werden. Überwiegen die Mängel, dann kann und sollte zum Schutz Ihrer Rechte die Abnahme verweigert werden.

Es kommt damit also auf die Abnahme an. Erfolgt eine Abnahme nicht, wird das Boot dann aber genutzt, ohne dass Beanstandungen erfolgen, so kann der Auftrag als abgenommen gelten, mit der Folge, dass die Gewährleistungsrechte eingeschränkt werden.

Außerdem kann die Werft oder der Bootsbauer eine so genannte Fertigstellungsbescheinigung einholen, in der die Abnahmefähigkeit des Werks bestätigt wird. Inhalt dieser Fertigstellungsbescheinigung kann auch sein, dass die abgerechneten Arbeitszeiten und die Aufmaße zutreffen. Gerade bei größeren Aufträgen ist die Fertigstellungsbescheinigung ein für Werften und Bootsbauer wichtiges Instrument, um ihre Vergütung zu sichern.

Als Eigner sollte man sich Zeit nehmen für eine sorgfältige Erstellung oder Prüfung der in einem schriftlichen Auftrag festgelegten Arbeiten. Ändern oder ergänzen Sie den Vertrag gemeinsam mit dem Auftraggeber, wenn sich wesentliche Änderungen oder Neuerung bei einem Projekt ergeben.

Seien Sie in eigenem Interesse bei der Übergabe eines Werkes genauso sorgfältig. Fertigen Sie ein Protokoll an, das bei Reparaturaufträgen am leichtesten auf Grundlage der Positionen des Auftrags abgeprüft werden kann. Vermerken Sie alle Beanstandungen und abgenommenen Teile. Das Protokoll sollte abschließend durch beide Seiten unterzeichnet werden.

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 (Links / Page für Wassersportler), direkt zu ihm führt www.brink-partner.de