

SG_HANDELSGERICHT HG.2003.23 vom 19. Juni 2006

Sg Handelsgericht, 2006-06-19, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_HG.2003.23

FR: SG_HANDELSGERICHT HG.2003.23 du 19 juin 2006

IT: SG_HANDELSGERICHT HG.2003.23 del 19 giugno 2006

Regeste

Art. 396 Abs. 1, Art. 398 OR (SR 220). Aufgrund der gesamten Umstände eines der Beklagten mündlich erteilten Auftrages musste für die Klägerin erkennbar sein, dass der DC-3 Pre Buy Inspection Report der Beklagten, der nur auf einer an einem Tag durchgeführten, visuellen Prüfung basierte, ohne die angekündigte Offerte und ohne Kostenvoranschlag keine genügende Basis für einen Kaufentscheid sein konnte. Eine Verletzung der Sorgfaltspflichten bei der Durchführung der visuellen Befundung ist zu verneinen (Handelsgericht, 19. Juni 2006, HG.2003.23).

Erwägungen

E. 1

Die Klägerin, die X. GmbH, hat ihren Sitz in B. und ist ein Luftfahrtunternehmen, welches unter anderem touristische Rundflüge in Deutschland anbietet (kläg.act. 2). Die Y. AG (Beklagte) hat ihren Sitz in Z. Sie erbringt Dienstleistungen aller Art im Bereich des Flugzeugunterhaltes und führt namentlich Flugzeuginspektionen aller Art durch (kläg.act. 3, 4). Ende 2000 führte die Klägerin mit der P. S.A. mit Sitz in Belgien Verhandlungen über den Kauf einer Douglas DC-3, Baujahr 1943, welche in Brüssel stand. Die DC-3 war seit einigen Jahren nicht mehr inspiziert und nicht mehr geflogen worden. Vor dem Kauf der DC-3 behielt sich die Klägerin eine so genannte Pre-Purchase Inspection vor, d.h. die Prüfung des Zustands des Flugzeugs vor Abschluss des Kaufvertrags. Für die Vornahme dieser Prüfung nahm sie mit der Beklagten Kontakt auf. Mit Faxschreiben vom 10. Dezember 2000 teilte die Beklagte der Klägerin mit, sie sei bereit, eine entsprechende Pre-Purchase Inspection durch einen lizenzierten DC-3-Mechaniker durchzuführen, wobei sie eine Tagespauschale pro Person von Fr. 1'150.-- verrechne (kläg.act. 5). Die Klägerin nahm das Angebot der Beklagten an (kläg.act. 6), worauf die Pre-Purchase Inspection am 17. Januar 2001 in Brüssel stattfand. Sie wurde vom Mechaniker der Beklagten, J. T., in Anwesenheit der beiden Geschäftsführer der Klägerin, M. H. und S. W., durchgeführt. Gemäss (bestrittenen) Vorbringen der Beklagten ging es um eine erste visuelle Begutachtung, indem die Beklagte vor Abschluss des Kaufvertrags die DC-3 in Brüssel vor dem Überflug nach Z. im Hinblick auf die Flugtauglichkeit begutachten, den Überflug selbst überwachen und die anschliessende Überprüfung in Z. durchführen sollte (Klageantwort Rz. 13). Unbestrittenermassen stand der Beklagten vor der Begutachtung vom 17. Januar 2001 der Final Report der DC-3 vom 9. Oktober 1997, d.h. die technische Dokumentation des Flugzeugs, zur Verfügung (kläg.act. 7). Auf S. 8/9 des Final Reports werden die nicht verbesserten Mängel und die auszuführenden Arbeiten (in Fettschrift) aufgeführt, so z.B. Radschachtlichter bedecken, Malerarbeiten im Bereich des Cockpits ausführen, Korrosion der Kabinensitze und des Kapitänsitzplatzes entfernen und diese neu streichen, elektrische Verkabelungen und Lichter berichtigen, identifizieren und ersetzen,

Kabel bei der Anzeige des Treibstofftanks rechter Hand ersetzen, Inspektion der zeitlich begrenzten Gegenstände, Korrosion unter dem Küchen- und Toilettenboden entfernen etc. (vgl. Klageantwort Rz. 2). Die Beklagte erstattete am 29. Januar 2001 den „DC-3 Pre Buy Inspection Report“, in welchem sie darauf hinwies, dass eine visuelle Beurteilung/Befundung stattgefunden hatte, wobei sie auf Grund dieser den Zustand sämtlicher Bestandteile der DC-3 mit Ausnahme der Propeller und des Cockpits mit „OK“ bezeichnete. In Bezug auf die „LH Engine“ hielt sie fest, dass der „Zustand visuell OK“, ferner dass auch bei den „Kabinen Zustand OK für Überflug“ sei. Als noch auszuführende Arbeiten bzw. Abklärungen nannte die Beklagte insbesondere „Allgemeine Überprüfung der Systeme für einen Überflug“, „Abklärung mit FAA Inspector für eine special flight permit (Spezialbewilligung) für einen ferry flight (Überflug)“, „Abklärung mit FAA/LBA welche Avionik Ausrüstung notwendig ist für einen Überflug nach Z.“ (kläg.act. 8 S. 2). Die Beklagte sandte der Klägerin mit E-Mail vom 29. Januar 2001 den Pre Buy Inspection Report vorab zu und hielt fest, sie werde ihr „in den nächsten Tagen ein Angebot machen, was die nächsten einzuleitenden Arbeiten kosten werden“ (kläg.act. 9). Mit Schreiben vom 2. Februar 2001 ersuchte die Klägerin die Beklagte insbesondere um Mithilfe der Klägerin bei der „Frage nach dem Zielort des Überfluges“ (kläg.act. 10; vgl. kläg.act. 11). Am 13. Februar 2001 stellte die Beklagte der Klägerin für den „DC-3 Befund in Brüssel“ vom 17. Januar 2001 eine Rechnung von insgesamt Fr. 2'716.-- zu, welche insbesondere die vereinbarte Tagespauschale von Fr. 1'150.- enthielt (bekl.act. 1).

E. 2

Die Klägerin legte nicht offen, wann sie mit der P. S.A. den Kaufvertrag über die DC-3 zum Preis von USD 100'000.--, zahlbar in zwei Raten, abgeschlossen hatte (kläg.act. 15). Mit Schreiben vom 21. März 2001, d.h. vor Abschluss des Kaufvertrags, hatte die P. S.A. die Klägerin darauf hingewiesen, dass der Preis von USD 100'000.-- deshalb so tief sei, weil sie nicht die Zeit und die Erfahrung habe, ein solches Flugzeug zu betreiben und zu unterhalten (kläg.act. 12). Die Klägerin schlug der P. S.A. mit Schreiben vom 27. März 2001 vor, dass sie, um den Überflug der Maschine in die Schweiz sicher zu stellen, berechtigt sein sollte, einen „preflight check (approx. 2 weeks)“ mit den notwendigen Reparaturen durchzuführen, wobei der Kaufvertrag annulliert und die Vorausleistung von USD 20'000.-- zurückbezahlt werden sollte, sofern es nicht gelingen sollte, bei der DC-3 die Flugtauglichkeit für den Überflug herzustellen (kläg.act. 13; vgl. kläg.act. 14). Gemäss dem erwähnten Kaufvertrag war der Kaufpreis von USD 100'000.-- in zwei Kaufraten zu zahlen: USD 20'000.-- waren vor der Durchführung eines Pre-Flight Checks zu bezahlen, die restlichen USD 80'000.-- vor dem Überflug in die Schweiz (kläg.act. 15 § 2). Gemäss den gemeinsamen Ausführungen der Parteien behielt sich die Klägerin den Rücktritt vom Kaufvertrag vor für den Fall, dass die DC-3 nicht mehr flugfähig gemacht werden kann; dabei sollte die erste Kaufpreisrate von USD 20'000.-- der P. S.A. verbleiben. Am 12. April 2001 beauftragte die Klägerin die R. Ltd., eine Zustandskontrolle an der DC-3 auszuführen (kläg.act. 20, 21). Diese wurde zwischen dem 15. April und dem 3. Mai 2001 ausgeführt, wobei die eine spezialisierte Fachkraft 143.93 Stunden und die andere 80.72 Stunden benötigte. Diese Zustandskontrolle war vor Ort in Brüssel möglich, weil die R. Ltd. ihre ganze Werkstattinfrastruktur mitgenommen hatte (kläg.act. 21). Die R. Ltd. hielt in einem nicht begründeten Statement vom 8. Mai 2001 fest, auf Grund des Zustandsberichts (vgl. die Fotodokumentation kläg.act. 23a) sei davon auszugehen, dass es nichts an diesem Flugzeug gebe, „was nicht irgendwie in die Hand genommen werden muss“ (kläg.act. 22). Im Worksheet vom 28. April 2001 der R. Ltd. wird auf einen zu erstellenden, detaillierten

Zustandsbericht hingewiesen (kläg.act. 23 S. 3), welcher indessen nicht bei den Akten liegt. Mit Schreiben vom 6. Dezember 2002 machte die Klägerin gegenüber der Beklagten Schadenersatz in der Höhe von EUR 43'799.94 geltend (kläg.act. 24), welche von der Beklagten am 22. Januar 2003 bestritten wurde (kläg.act. 25).

E. 3

Die Klägerin wirft der Beklagten eine mangelhafte Pre-Purchase Inspection in Brüssel vor. Der inhaltliche Umfang des am 17. Januar 2001 ausgeführten Auftrags ist von den Parteien nicht genau definiert worden. Somit bestimmt er sich nach der Natur des zu besorgenden Geschäftes (Art. 396 Abs. 1 OR). Beide Parteien gehen übereinstimmend davon aus, dass eine Pre-Purchase Inspection Grundlage für den Kaufentscheid bilden sollte. a) Die Klägerin stellt sich auf den Standpunkt, die Pre-Purchase Inspection in Brüssel durch die Beklagte sei offensichtlich untauglich und für den Kaufentscheid kausal gewesen (Klage S. 3, 11; Replik S. 3). Die Beklagte hält indessen fest, dass eine Pre-Purchase Inspection (immer) in drei Etappen abgewickelt werden müsse (Klageantwort S. 9 ff.; Duplik S. 5f.). Eine Pre Buy Inspection sei „eine umfassende Untersuchung des Flugzeuges, wobei eine visuelle Begutachtung nicht genügt, sondern eine weitgehende Zerlegung des Flugzeuges nötig ist“ (Klageantwort S. 9). Die Klägerin habe ihr aber erst den Auftrag für die erste Phase, d.h. für eine visuelle Begutachtung, erteilt, um die Tauglichkeit des Flugzeugs für einen Überflug nach Z. zu überprüfen. Die im Rahmen einer seriösen Pre Buy Inspection notwendige Zerlegung der Maschine hätte erst in Z. unter Beizug von genügend Material und Spezialisten in einem Hangar vorgenommen werden sollen, wogegen eine entsprechende Inspektion in Brüssel mit erheblichen Mehrkosten verbunden gewesen wäre. Die Klägerin räumt ein, dass eine Zerlegung in Z. nie Vertragsgegenstand war (Replik S. 9). b) Zwischen den Parteien bestand über den Umfang des Auftrags in zeitlicher Hinsicht Einigkeit. Ein einziger Mechaniker der Beklagten sollte an einem einzigen Tag (17. Januar 2001) die Inspektion der DC-3 in Brüssel vornehmen (kläg.act. 5, 6). Nachdem seitens der Klägerin an der Inspektion vom 17. Januar 2001 die beiden Geschäftsführer M. H. und S. W. (bekl.act. 4) anwesend waren, konnten sie selber feststellen, dass der Mechaniker der Beklagten (J. T.) am 17. Januar 2001 ausschliesslich eine visuelle Inspektion der Maschine auf einem Flugfeld vornahm. S. W. ist technischer Betriebsleiter, womit davon auszugehen ist, dass er über das notwendige technische Spezialwissen verfügte, um die Tragweite der von J. T. durchgeführten Inspektion zu beurteilen. Die Klägerin führt selber nicht aus, sie habe am 17. Januar 2001 gegenüber der Beklagten gerügt, dass eine Pre-Purchase Inspection, wie sie die Beklagte verstanden habe, mit der Durchführung einer ausschliesslich visuellen Inspektion nicht gehörig erfüllt sei. Die Klägerin hat sich die Sachkenntnis ihrer Mitarbeiter, insbesondere von M. H. und S. W. anrechnen zu lassen. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Klägerin um ein lizenziertes Luftfahrtunternehmen handelt, das Fracht und Personen befördern darf und damit in rechtlicher wie auch technischer Hinsicht über Spezialkenntnisse im Bereich des Flugwesens verfügen muss. c) Es ist auf Grund des Fachwissens der Klägerin davon auszugehen, dass sie imstande war, den Inhalt und die Tragweite des „DC-3 Pre Buy Inspection Report“ vom 29. Januar 2001 (kläg.act. 8) zu verstehen und daraus die notwendigen Schlüsse abzuleiten. Nicht entscheidend ist dabei der Titel des Reports, wonach es sich um eine „Pre Buy Inspection“ gehandelt habe. Im Bericht wird unmissverständlich darauf hingewiesen, dass er ausschliesslich auf einer „visuellen Beurteilung“ bzw. „visuellen Befundung“ des Flugzeugs beruht. Bereits diese visuelle Prüfung ergab als klares Resultat, dass gewisse Teile des Flugzeugs nicht in Ordnung waren

und ein Überflug nach Z. nur bei Ausführung diverser Arbeiten bzw. Abklärungen möglich war. Die Beklagte wies die Klägerin auf die noch anfallenden Kosten hin, indem sie im Report festhielt, dass sie ihr ein Angebot unterbreiten werde, was die ausstehenden Arbeiten kosten würden (kläg.act. 8 S. 2). Im Übrigen war beiden Parteien der aus dem Jahre 1997 stammende Final Report (kläg.act. 7) bekannt bzw. musste auch der Klägerin bekannt sein. Wenn die Klägerin, wie sie insbesondere an Schranken behauptete, über diesen nicht verfügt haben sollte, hätte sie spätestens mit dem Erhalt des Reports der Beklagten von dessen Existenz Kenntnis erhalten und hätte diesen von der Beklagten verlangen können. Der Final Report von 1997 dokumentierte nun aber ebenfalls im Einzelnen, dass sich die DC-3 nicht in gutem Zustand befand und viele Reparaturarbeiten notwendig waren (kläg.act. 7). Insbesondere konnte dem Final Report entnommen werden, dass zwischen 1974 und 1980 sowie 1989 und 1996 keine Checks registriert sind, und das Flugzeug häufig, d.h. 9-mal, die Registrierung, verbunden wohl mit entsprechenden Eigentümerwechseln, änderte (kläg.act. 7 S. 2f.). Das Flugzeug wurde im Oktober 1997 in Eindhoven überprüft und instandgestellt, wobei im Final Report die behobenen und die nicht behobenen Mängel aufgeführt sind. Er enthält einige Hinweise auf Arbeiten, die in Brüssel („during ground time in Brussels“) bzw. bei der nächsten Inspektion („next inspection“) vorgenommen werden sollten (kläg.act. 7 S. 9). Insgesamt ist damit davon auszugehen, dass für die Klägerin erkennbar war, dass der Bericht der Beklagten (kläg.act. 8), der nur auf einer visuellen Prüfung basierte, ohne die angekündigte Offerte und ohne Kostenvoranschlag keine genügende Basis für einen Kaufentscheid sein konnte. Die Klägerin hatte denn auch in keiner Weise substantiiert behauptet noch nachgewiesen, dass sie der Beklagten den Auftrag erteilt hatte, eine Inspektion in einem Umfang durchzuführen und einen entsprechenden Bericht abzuliefern, dass dieser Grundlage für den beabsichtigten Kauf der DC-3 sein konnte. Des Weiteren legte die Klägerin auch nicht substantiiert dar, welche Feststellungen des Pre Buy Inspection Reports vom 29. Januar 2001 (kläg.act. 8) nicht den Tatsachen entsprechend sein sollen. Damit gelingt es aber der Klägerin nicht, nachzuweisen, dass J. T. von der Klägerin bei der Durchführung der visuellen Befundung nicht seinen Sorgfaltspflichten nachgekommen ist und dass der Pre Buy Inspection Report inhaltliche Mängel aufweist. Auf die beantragte Parteieinvernahme und Befragung von Zeugen kann damit verzichtet werden. Gelingt aber der Klägerin der Nachweis einer Sorgfaltspflichtverletzung nicht, ist eine der Voraussetzungen für die Zusprechung von Schadenersatz nicht erfüllt. Die Klage ist mangels Nachweises einer Sorgfaltspflichtverletzung abzuweisen.

E. 4

Im Übrigen wäre die Klage aber auch mangels Nachweises eines Kausalzusammenhangs und des Schadens abzuweisen. Wie bereits ausgeführt, behauptete die Klägerin, die Pre-Purchase Inspection in Brüssel inklusive der Report der Beklagten vom 29. Januar 2001 (kläg.act. 8) sei für den Kaufentscheid kausal gewesen, was von der Beklagten mit dem Hinweis bestritten wird, dass eine seriöse Pre Buy Inspection – was auch der Klägerin bekannt sein müsse – mit einem Aufwand, welcher über eine visuelle Begutachtung erheblich hinaus gehe, verbunden sei. a) Unbestrittenermassen führte die Beklagte zwischen 1989 und 1990 die Musterzulassung einer DC-3 in Deutschland durch (kläg.act. 26-29; Replik S. 2f.; Duplik Rz. 49), und sie verfügt über Expertenkenntnisse im Bereich der Wartung von DC-3. Wie bereits ausgeführt, handelt es sich bei der Klägerin um ein lizenziertes Luftfahrtunternehmen, das Fracht und Personen befördern darf. Aus diesem Grund ist zu schliessen, dass die Klägerin selber über eine erhebliche Erfahrung im Bereich

des Betriebs, des Unterhalts und des Kaufs von Flugzeugen verfügt. Indem insbesondere S. W. von der Klägerin, welcher technischer Betriebsleiter ist, an der visuellen Begutachtung vom 17. Januar 2001 teilnahm, konnte und musste er im Stande sein, zu beurteilen, welche Tragweite diese Begutachtung hatte. Auf Grund ihres Fachwissens war die Klägerin aber auch im Stande, den Pre Buy Inspection Report vom 29. Januar 2001 (kläg.act. 8) in Bezug auf dessen Tragweite sachgerecht zu interpretieren. Wie bereits ausgeführt, ging es in diesem Bericht in erster Linie um die Frage, ob ein Überflug nach Z. möglich sei. Damit konnte und musste die Klägerin diesen Bericht ausschliesslich in dem Sinne verstehen, dass es um eine vorläufige Prüfung und nicht um eine seriöse Abklärung betreffend einen Kaufentscheid ging. Im Übrigen ergab diese visuelle Prüfung als klares Resultat, dass die DC-3 nicht überflugtauglich war. b) Auf Grund ihres Fachwissens musste es der Klägerin klar sein, dass die Beklagte erst nach Herstellung der Tauglichkeit der DC-3 für den Überflug nach Z. gestützt auf jene Ergebnisse der Klägerin eine Offerte hätte unterbreiten können, welche Reparaturen unverzichtbar seien, um die Überflugerlaubnis in die Werkstätte nach Z. zu erhalten. Wenn aber bereits jene Kosten noch nicht feststanden, durfte die Klägerin umso weniger davon ausgehen, dass die Kosten für eine umfassende Beurteilung der DC-3 und die allfälligen Instandstellungskosten bereits feststanden. Die Beklagte hatte dabei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sie, nachdem sie der Klägerin den Pre Buy Inspection Report zugestellt hatte, in den nächsten Tagen ein Angebot machen werde, was die nächsten einzuleitenden Arbeiten kosten werden (kläg.act. 8, 9). Ob die Klägerin gestützt darauf mit der Beklagten einen (Werk-)Vertrag abschliessen wollte, wonach diese das Flugzeug für den Überflug herzurichten hatte, war noch offen. Insgesamt ist damit der Schluss zu ziehen, dass der Bericht der Beklagten (kläg.act. 8), der nur auf der visuellen Prüfung basierte, ohne die angekündigte Offerte und ohne Kostenvoranschlag noch nicht kaufentscheidend sein konnte, was für die Klägerin erkennbar war bzw. sein musste. Es ist gerichtsnotorisch, dass der Entscheid betreffend Kauf eines Oldtimers (sei es ein Flugzeug oder sei es ein anderes Fahrzeug) weniger vom Ankaufspreis abhängig ist, als von den Investitionen, die getätigt werden müssen, damit der Oldtimer wieder funktionstüchtig ist und die notwendigen behördlichen Bewilligungen erhält. Auch ein Laie, geschweige denn ein fachlich versiertes Unternehmen wie die Klägerin, würde nicht ohne Kostenvoranschlag ein mehr als ein halbes Jahrhundert altes Flugzeug kaufen. Damit konnte aber der Pre Buy Inspection Report der Beklagten keine hinreichende Basis für die fachkundige Klägerin betreffend den Kauf der DC-3 sein. c) Im Übrigen geht auch aus dem Brief von S. W. von der Klägerin an die Beklagte vom 2. Februar 2001, in welchem auf den Bericht der Beklagten Bezug genommen wird, hervor, dass nicht nur der Zustand des Flugzeuges für den Kauf entscheidend war, sondern dass vorher noch weitere „Problemfelder“ zu klären waren (kläg.act. 10). Insbesondere war abzuklären, ob für die gewünschte Zulassung in Deutschland Forderungen bezüglich Brandschutz und andere Sicherheitsvorschriften nach neustem Stand der JAR-Vorschriften zu erfüllen waren. Davon hingen unter Umständen weitere Mehrkosten ab. Mit Schreiben vom 7. Februar 2001 teilte die Klägerin der Beklagten mit, dass ihre Bank für die Finanzierungszusage einen Kostenvorschlag eines luftfahrttechnischen Betriebes (LTB) verlange bis zur Wiederherstellung der Flugfähigkeit (Überflug der DC-3 zum LTB) sowie bis zur Musterzulassung mit D-Registration; ferner müsse die Genehmigung der Landesluftfahrtbehörde der Schweiz vorliegen, damit der von ihr gewählte LTB die technischen Arbeiten zur Musterzulassung der DC-3 durchführen könne. Die Genehmigung der schweizerischen Landesluftfahrtbehörde sei vordringlich, weil die Option in Brüssel

(gemeint wohl die Kaufoption) bis 18. Februar 2001 befristet sei (kläg.act. 11). Entgegen den anders lautenden Behauptungen der Klägerin (Replik S. 9) ist auf Grund dieses Schreibens zu schliessen, dass die Klägerin sich um eine Sonderbewilligung für den Überflugsflug in einen LTB bemüht hatte. Der Kaufentscheid der Klägerin war damit offensichtlich nicht nur vom Resultat des Pre-Purchase Berichts vom 29. Januar 2001 abhängig, sondern auch von der Finanzierungszusage der Bank, welche dafür Kostenvoranschläge zur Bedingung machte. Auch aus diesem Grund musste der Klägerin bewusst sein, dass sie ohne Kostenvoranschlag keinen Kaufentscheid fällen konnte, da die Bank nicht bereit war, ein unkalkuliertes Kostenrisiko einzugehen. Dem erwähnten Schreiben vom 7. Februar 2001 (kläg.act. 11) kann entnommen werden, dass die Kaufoption bis 18. Februar 2001 befristet war. Aus dem Fax der P. vom 21. März 2001 (kläg.act. 12) geht ferner hervor, dass die Klägerin nach der von der Beklagten ausgeführten visuellen Prüfung den Preis auf USD 100'000.-- hinunter drückte, was die Verkäuferin akzeptierte. Die Klägerin hatte zusätzlich versucht, die Preisdiskussion von weiteren Inspektionen und von behördlichen Bewilligungen abhängig zu machen, was die P. jedoch ablehnte. Daraus ergibt sich, dass eine gründliche Pre-Purchase Inspection, welche ohne Zerlegung nicht möglich war, und wie sie die Klägerin von der R. Ltd. durchführen liess, vor dem Abschluss des Kaufvertrags nicht durchführbar war. Am 27. März 2001 stellte die Klägerin der P. eine Kaufofferte zu, wonach sie das Flugzeug für USD 100'000.-- kaufen werde (kläg.act. 13). Um die Überflugtauglichkeit in einen Hangar in die Schweiz zu überprüfen, dürfe sie auf eigene Kosten einen „Pre-Flight Check“ mit den notwendigen Wartungs- und Reparaturarbeiten durchführen (ca. 2 Wochen); im schlimmsten Fall seien die „Powerplans“ zu ersetzen (ca. 3 Wochen zusätzlich). Sie werde eine Anzahlung von USD 20'000.-- sofort leisten, jedoch vom Vertrag zurücktreten, wenn es nicht gelinge, das Flugzeug überflugtauglich zu machen. Auf Grund dieser Offerte steht fest, dass die Klägerin nach Vorliegen des Berichts der Beklagten vor Abschluss des Kaufvertrags Zweifel hatte, ob das Flugzeug überhaupt auch nur überflugtauglich gemacht werden könne. Damit widerspricht sie ihrer Behauptung, sie habe den Pre Buy Bericht der Beklagten so verstanden, dass das Flugzeug in einem sehr guten Zustand sei (Klage S. 5). Ferner ist dies auch nicht mit der Behauptung der Klägerin vereinbar, wonach eine Spezialerlaubnis für den Überflug in die Werkstätte der Beklagten nie zur Debatte gestanden habe (Replik S. 9). Schliesslich steht auch die in der Offerte genannte Rücktrittsklausel im Widerspruch zur Behauptung der Klägerin, wonach der Pre Buy Report sie veranlasst habe, das Flugzeug zu kaufen. Offensichtlich genügte ihr der Bericht nicht als Grundlage für den Kaufentscheid, weshalb sie zunächst beabsichtigt hatte, den Preis noch von einer weiteren Prüfung (Check) abhängig zu machen. Nur weil sie erkannt hatte, dass sie trotz Pre Buy Bericht (kläg.act. 8) noch zu wenig über den Zustand des Flugzeuges wusste, nahm sie die Rücktrittsklausel in ihre Kaufofferte auf. d)

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Klägerin auf Grund des Pre Buy Inspection Report der Beklagten wusste, dass die DC-3 nicht in einem sehr guten Zustand war; die Klägerin wusste, dass das Flugzeug in einem Hangar zerlegt werden musste, um noch näher inspiziert zu werden, wobei erst danach (nach mindestens zwei Wochen Arbeit) erkennbar war, ob das Flugzeug so hergerichtet werden konnte, um eine Überfluggenehmigung in einen LTB in der Schweiz zu erhalten; die Klägerin auf Grund des Pre-Purchase Berichts noch nicht wusste, welche Kosten bis zur Überfluggenehmigung entstehen würden; die Klägerin auf Grund des Pre-Purchase Berichts noch keine Kenntnis von den Kosten haben konnte, die bis zur endgültigen Flugtauglichkeit und Flugbewilligung nötig werden; die

Klägerin aus diesen Gründen wusste bzw. wissen musste, dass der Pre Buy Bericht keine hinreichende Grundlage für einen Kaufentscheid darstellen konnte, womit dieser, auch wenn dieser mangelhaft gewesen wäre, nicht adäquat kausal den geltend gemachten Schaden hätte verursachen können. Damit ist die Klage auch mangels Nachweises eines Kausalzusammenhanges zwischen Schaden und der behaupteten Vertragsverletzung abzuweisen.

E. 5

Die Beklagte bestritt den von der Klägerin behaupteten Schaden in der Höhe von EUR 43'896.70 und machte zudem geltend, dieser sei nicht genügend substantiiert. a) Die Beklagte bestritt, dass die Klägerin die erste Rate des Kaufpreises von USD 20'000.-- tatsächlich an die Verkäuferin gezahlt hatte (Klageantwort Rz. 70; Klage S. 8 Ziff. 6). Die Klägerin hat auch in der Replik keine entsprechenden Belege eingereicht. Damit wäre der Betrag von USD 20'000.-- mangels Nachweises, dass der Klägerin zufolge Überweisung dieses Betrages an die P. S.A. tatsächlich ein Schaden entstanden ist, abzuweisen. b) Die Klägerin verlangt die Rückerstattung der Entschädigung für den von der Beklagten durchgeführten Pre-Purchase Check von Fr. 2'716.--. Die Beklagte wandte zu Recht ein, dass dieser Aufwand für die visuelle Begutachtung keinen Schaden darstellt, da diese Kosten sowieso angefallen wären (Klageantwort Rz. 42). Dass auch die Klägerin von der Notwendigkeit dieser visuellen Prüfung ausging, geht aus ihrem Schreiben vom 7. Februar 2001 hervor, in welchem sie die Beklagte um ein Kostenangebot zur Wiederherstellung der Flugfähigkeit (Überführungsflug der DC-3 zum LTB) ersuchte (kläg.act. 11). Ein Ersatzanspruch könnte nur geschützt werden, wenn von einer vollständig mangelhaften Ausführung der visuellen Prüfung durch die Beklagte auszugehen wäre. Ein solcher Vorwurf ist indessen von der Klägerin weder substantiiert dargelegt noch nachgewiesen worden. c) Die Beklagte wendet auch in Bezug auf die Kosten für den Check durch die R. Ltd. sowie die Kosten für Transport und Logis und die Reisekosten von S. W. ein, diese Kosten stellten, nachdem sie sowieso angefallen wären, keinen Schaden dar (Klageantwort Rz. 42; vgl. kläg.act. 16-21). Es ist nun aber davon auszugehen, dass der Check der R. Ltd. in jedem Fall vor Abschluss eines Kaufvertrages hätte durchgeführt werden müssen. Die Beklagte hielt in diesem Zusammenhang – was von der Klägerin nicht bestritten wurde – zu Recht fest, dass, selbst wenn die Beklagte und nicht die R. Ltd. den späteren Check ausgeführt hätte, wie es ursprünglich abgemacht war, diese Kosten angefallen wären. Damit wären auch diese Schadenspositionen mangels Nachweises eines Schadens abzuweisen.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.