jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE OGH 1986/7/10 7Ob19/86

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 10.07.1986

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Flick als Vorsitzenden und durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Hon.Prof. Dr. Petrasch und die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Wurz, Dr. Warta und Dr. Egermann als Richter in der Rechtssache der klagenden Partei F*** F***-C*** W***, Wien 1., Lugeck 7, vertreten durch Dr. Johannes Nino Haerdtl, Rechtsanwalt in Wien, wider die beklagte Partei Z***-K***

Versicherungen AG, Wien 1., Schwarzenbergplatz 15, vertreten durch Dr. Herbert Weber, Rechtsanwalt in Wien, wegen restl. S 55.539,83 s. A., infolge Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Wien als Berufungsgerichtes vom 7. Jänner 1986, GZ 2 R 191/85-45, womit infolge Berufung der beklagten Partei das Urteil des Handelsgerichtes Wien vom 13. Mai 1985, GZ 28 Cg 899/83- 38, teils bestätigt, teils abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei die mit S 3.397,35 bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens (darin S 308,85 an Umsatzsteuer) binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Zwischen den Streitteilen besteht bezüglich des Motorflugzeuges Cessna 182 P, Kennzeichen OE-DGU, ein Luftfahrtkaskoversicherungsvertrag, dem am 1. Mai 1983 die ABKL (Allgemeine Bedingungen für die Kaskoversicherung von Luftfahrzeugen) 1974 zugrundelagen. Am 1. Mai 1983 kam es zu einem Unfall, bei dem das versicherte Flugzeug beschädigt wurde. Eine Entscheidung über die Höhe des Schadens durch Sachverständige gemäß Art. 13 ABKL 1974 wurde von keinem der Streitteile verlangt. Die klagende Partei ist nicht vorsteuerabzugsberechtigt. Die klagende Partei begehrt einen Restbetrag von S 178.078,92 samt Anhang für den restlichen ihr aus diesem Unfall entstandenen Schaden. Dieser Betrag errechne sich wie folgt:

Reparatur des Fahrwerkes, der Zelle und des Propellers laut Rechnung

der Firma Ing. Siegfried S*** vom 2.8.1983 S 297.496,40

Kurbelwellenkontrolle laut Rechnung vom 15.6.1983

S 44.000,--

Restreparatur Motorabdeckhaube laut Kostenvoranschlag vom 20.9.1983

S 45.918,52

Überprüfung und Einbau der Funk-, Navigations- und Radiogeräte laut

Rechnung der Air-Radio-Service vom 25.7.1983

S 5.664,--

S 393.078,92

Hievon seien abzuziehen Zahlung der Beklagten

S 202.000,--

der Selbstbehalt von S 13.000,--

S 178.078,92.

Die Beklagte beantragt die Abweisung der Klage und wendet ein, in der Reparaturrechnung über den Betrag von S 297.496,40 seien nicht unfallkausale Posten von S 3.391 enthalten. Die Kosten von S 5.664 für die Überprüfung von Funk- und Navigationsgeräten seien nicht zu ersetzen, weil diese Sonderausstattung nicht mitversichert sei. Die Motorhaube sei bei dem Unfall nicht beschädigt worden, die angesprochenen Kosten von S 45.918,52 seien nicht unfallkausal. Die verbleibenden Ansprüche der klagenden Partei seien unter dem Gesichtspunkt der Vorteilsausgleichung um S 147.000 zu vermindern. Nach jeweils 1.000 Flugstunden sei eine gänzliche Überholung des Flugzeuges mit allen seinen Bestandteilen behördlich vorgeschrieben. Diese Grundüberholung sei mit der Reparatur in einem Zeitpunkt vorgenommen worden, als bereits 485 Stunden seit der letzten Überholung verbraucht gewesen seien. Darüber hinaus sei die alle 100 Stunden fällige Kontrolle unmittelbar bevorgestanden. Für den Motor des Flugzeuges sei nach jeweils 1.500 Stunden eine Grundüberholung vorgeschrieben. Im Unfallszeitpunkt seien davon 1.092 Stunden verbraucht gewesen. Die Motorüberholung sei im Rahmen der Schadensbehebung durchgeführt worden. Von dem darauf entfallenden Betrag von S 50.300 (inkl. Umsatzsteuer) müsse sich die Klägerin daher 91,7 % als Vorteil anrechnen lassen. Auch der Propeller, der anläßlich der Reparatur grundüberholt worden sei, habe eine Laufzeit von 1.258 Stunden und eine Einsatzdauer von zwei Jahren seit der letzten Grundüberholung im Unfallszeitpunkt absolviert. Art. 11 ABKL schließe keineswegs die Einrechnung von Vorteilen durch eine Werterhöhung der Reparatur des Flugzeuges aus.

Sollte aber der Einwand der Beklagten betreffend die Bereicherung (Vorteilsausgleich) nicht anerkannt werden, sei zumindest der Einwand berechtigt, daß bei den gegenständlichen Reparaturen und den dabei auch erfolgten Grundüberholungen unzählige Kleinbestandteile, die einer langfristigen Abnützung unterworfen gewesen seien, durch neue Teile ersetzt worden seien.

Die klagende Partei erwiderte, ein Abzug aus dem Titel der Vorteilsausgleichung sei nicht berechtigt, weil die durch die Grundüberholung gegenüber den unfallkausalen Kontrollen bedingten Mehrkosten von der klagenden Partei getragen worden seien und die klagende Partei einen Schaden dadurch erlitten habe, daß sie auf die Ableistung der noch offenen Flugstunden bis zur vorgeschriebenen Grundüberholung verzichtet habe. Überdies habe der Versicherungsnehmer nach Art. 11 C Abs 2 ABKL Anspruch auf Ersatz der erforderlichen Kosten für die Wiederherstellung bis zur Höhe des tatsächlichen Wertes (Zeitwertes) des Luftfahrzeuges am Tage des Schadensereignisses. Dieser Betrag vermindere sich gemäß Art. 11 C Abs 3 ABKL lediglich um einen dem Alter und der Abnützung entsprechenden Abzug von den Kosten der Ersatzteile und den allenfalls vereinbarten Selbstbehalt.

Das Erstgericht gab der Klage mit einem Betrag von S 126.105,44 s. A. unter Abweisung des Mehrbegehrens statt.

Die Abweisung des Mehrbegehrens ist unbekämpft geblieben. Das Berufungsgericht verurteilte die Beklagte zur Zahlung von S 70.565,61 s.A. und wies das - strittig gebliebene - Mehrbegehren ab. Es sprach aus, daß die Revision zulässig sei. Das Berufungsgericht ging - nach teilweiser Wiederholung und Ergänzung der Beweise - von folgenden Feststellungen aus:

Gemäß Art. 11 C Abs 2 der ABKL 1974 hat der Versicherungsnehmer im Teilschadensfall Anspruch auf Ersatz der erforderlichen Kosten für die Wiederherstellung bis zur Höhe des tatsächlichen Wertes (Zeitwert) des Luftfahrzeuges am Tage des Schadensereignisses. Gemäß Art. 11 C Abs 3 ABKL 1974 vermindert sich der daraus ergebende Anspruch des Versicherungsnehmers um den dem Alter und der Abnützung entsprechenden Abzug von den Kosten für Ersatzteile und um den vereinbarten Selbstbehalt.

Durch den Unfall vom 1. Mai 1983 wurden Fahrwerk, Zelle und Propeller des Flugzeuges beschädigt. Diese Schäden wurden von der Firma Ing. Siegfried S*** behoben und mit Faktura vom 2. August 1983 mit S 297.496,40 (darin nicht unfallkausale Reparaturarbeiten von S 3.391) in Rechnung gestellt. Weiters wurde durch den Unfall eine Kurbelwellenkontrolle erforderlich, welche mit Faktura vom 15. Juni 1983 mit S 44.000 in Rechnung gestellt wurde.

Bei der Ermittlung des Verkehrswertes von Flugzeugen wird zunächst vom Neuwert ausgehend für die einzelnen Komponenten des Flugzeuges eine Entwertung entsprechend dem Baualter angesetzt. Da die einzelnen Bauteile des Flugzeuges (Zelle, Motor und Propeller) eine begrenzte Lebensdauer aufweisen und nach einer bestimmten Betriebsstundenanzahl mit verhältnismäßig hohem Aufwand grundüberholt oder sogar ausgetauscht werden müssen, wird neben der reinen Altersabwertung noch eine Wertminderung für die Grundüberholung abgezogen. Dies erfolgt in der Weise, daß errechnet wird, wieviel Prozent der Flugstunden einer Grundüberholungsperiode bereits verbraucht sind, worauf dieser Prozentsatz der Grundüberholungskosten zusätzlich vom Neuwert abgezogen wird. Bei Durchführung einer Grundüberholung tritt eine Erhöhung des Zeitwertes in der Höhe jenes Anteils der Grundüberholungskosten ein, der dem Anteil an verbrauchten Flugstunden einer Grundüberholungsperiode entspricht.

Bei dem gegenständlichen Flugzeug ist eine gänzliche Überholung der Zelle nach 1.000 Betriebsstunden und überdies eine Kontrolle jeweils nach 100 Betriebsstunden, sowie eine Grundüberholung von Motor und Propeller jeweils nach 1.500 Betriebsstunden vorgeschrieben. Der Unfall ereignete sich 485 Stunden nach der letzten 1.000- Stunden-Überholung der Zelle. Überdies stand im Unfallszeitpunkt die 100-Stunden-Kontrolle unmittelbar bevor (sie hätte nach Absolvierung von drei weiteren Flugstunden durchgeführt werden müssen). Die zur 100-Stunden-Kontrolle erforderlichen Arbeitsleistungen sind Teil der Gesamtarbeiten, die anläßlich der 1.000-Stunden-Überholung durchgeführt werden müssen.

Die 100-Stunden-Kontrolle hätte im Zeitpunkt der Reparatur S 12.675, die 1.000-Stunden-Überholung der Zelle S 60.000, jeweils zuzüglich Umsatzsteuer, erfordert.

Die klagende Partei hat von den Kosten der 1.000-Stunden-Überholung der Zelle von insgesamt S 60.000 zuzüglich Umsatzsteuer (S 70.800) lediglich einen Betrag von S 9.170,40

zuzüglich 18 % Umsatzsteuer (S 10.821) getragen.

Der Motor wies im Unfallszeitpunkt 1.092 Betriebsstunden seit der letzten Grundüberholung auf und hätte daher bis zur nächsten Grundüberholung noch 408 Stunden im Einsatz sein können. Die klagende Partei zog diese Grundüberholung vor und ließ sie gleichzeitig mit den unfallkausalen Reparaturarbeiten ausführen. Die vom Aero-Werk Dipl.Ing. H*** vorgenommene unfallkausale Shock-Load (Kurbelwellenkontrolle) des Motors, die mit S 44.000 inklusive 18 % Umsatzsteuer in Rechnung gestellt wurde, ist ein Teil der Grundüberholung des Motors. Die Grundüberholung kostete im Unfallszeitpunkt insgesamt S 110.000 zuzüglich 18 % Umsatzsteuer. Die über S 44.000 hinausgehenden Kosten der Grundüberholung des Motors wurden von der klagenden Partei getragen. Hätte diese die Grundüberholung nicht anläßlich der Reparatur nach dem Unfall sondern nach Ablauf der insgesamt 1.500 Stunden durchführen lassen, hätte die Shock-Load neuerlich durchgeführt werden müssen. Neben der Durchführung der Shock-Load zum Preise von S 37.288 (ohne Umsatzsteuer) wurde im Rahmen der Behebung der Unfallsschäden auch der Motor mit einem Zeitaufwand von ca. 18 Arbeitsstunden zu S 350 (ohne Umsatzsteuer) aus- und eingebaut. Der Gesamtaufwand für diese auch im Rahmen der alle 1.500 Betriebsstunden erforderlichen Grundüberholung des Triebwerkes notwendigen Arbeiten betrug daher S

43.588 (ohne Umsatzsteuer) und S 51.433,84 inklusive 18 % Umsatzsteuer. Zieht man in Betracht, daß der Motor eine Restlaufzeit bis zur nächsten Grundüberholung von 408 Stunden hatte, dann waren 72,9 % der durch die letzte Überholung ermöglichten 1.500 Betriebsstunden verbraucht und errechnet sich die Ersparnis der klagenden Partei mit S 37.443,83.

Der Propeller wies im Unfallszeitpunkt 227 Betriebsstunden seit der letzten Grundüberholung auf. Eine derartige Grundüberholung verursacht Kosten von ca. S 11.000 zuzüglich 18 % Umsatzsteuer. Die für die Grundüberholung erforderlichen Arbeiten wurden im Rahmen der Behebung der unfallkausalen Schäden vorgenommen und sind zur Gänze in der Rechnung der Fa. S*** vom 2. August 1983 enthalten. Für den Propeller besteht nicht nur eine Lebensdauerbegrenzung nach Betriebsstunden, sondern auch eine kalendermäßige Begrenzung mit fünf Jahren. Im Mittel wurden mit dem gegenständlichen Flugzeug 204 Stunden pro Jahr geflogen, in einem Jahr sind aber auch schon

256 Stunden geflogen worden. Die letzte Grundüberholung lag im Unfallszeitpunkt ca. zwei Jahre zurück. Eine Grundüberholung des Propellers nach Ablauf von fünf Jahren ist mit ebenso hohen Kosten verbunden wie die nach Ablauf der höchstzulässigen Betriebsstundenanzahl. Geht man davon aus, daß die nächste Grundüberholung des Propellers um zwei Jahre hinausgeschoben wurde, hat sich die klagende Partei 40 % der Grundüberholungskosten inklusive Umsatzsteuer von S 12.980, das sind S 5.192, erspart. Die technische Lebensdauer der eingebauten Einzelteile und der Verkehrswert des Flugzeuges wurden durch den Einbau von Neuteilen im Zuge der Reparatur nicht erhöht.

Durch die von der klagenden Partei veranlaßte Reparatur und 1.000- Stunden-Kontrolle der Zelle wurde der Zeitwert des Flugzeuges um S

34.338 erhöht.

Nicht erwiesen werden konnte, daß die im Foto Beilage II 3 sichtbare Delle in der oberen Motorabdeckhaube unfallkausal wäre. In seiner rechtlichen Beurteilung führte das Berufungsgericht aus, die Schadensversicherung sei am Prinzip der konkreten Bedarfsdeckung orientiert. Es gelte das versicherungsrechtliche Bereicherungsverbot. Im vorliegenden Fall handle es sich um eine Zeitwertversicherung, in der der Versicherungsnehmer im Teilschadensfall Anspruch auf Ersatz der erforderlichen Kosten für die Wiederherstellung (nur) bis zur Höhe des tatsächlichen Wertes (Zeitwerts) des Luftfahrzeuges am Tage des Schadensereignisses habe. Sei der Zeitwert des reparierten Flugzeuges höher als jener unmittelbar vor Schadenseintritt, seien die Kosten der Wiederherstellung im Umfang der reparaturbedingten Erhöhung des Zeitwerts unter dem Gesichtspunkt der Vorteilsausgleichung nicht zu ersetzen. Den durch die gänzliche oder teilweise Erledigung der Grundüberholung der diversen Flugzeugkomponenten im Rahmen der unfallkausalen Reparaturarbeiten erlangten Vorteilen (durch entsprechende Erhöhung des Zeitwertes) seien die Nachteile gegenüberzustellen, die der Kläger dadurch erlitten habe, daß er zur Komplettierung der Grundüberholung von Zelle und Motor weitere Arbeiten vor Ableistung der noch offenen Flugstunden vorgezogen und die Kosten hiefür selbst getragen habe. Es ergebe sich daher:

1. Zelle:

Kosten der 1.000-Stunden-Überholung S 70.800,--

Kosten der 100-Stunden-Kontrolle S 14.956,50

Im Zeitpunkt der Reparatur seien seit der letzten 1.000-Stunden-Überholung 485 Stunden verbraucht gewesen; die 100-Stunden-Kontrolle sei unmittelbar bevorgestanden und im Rahmen der unfallkausalen Reparatur zusammen mit der 1.000-Stunden-Überholung erledigt worden. Der Kläger habe zu den Kosten der 1.000-Stunden-Überholung S 10.821 beigetragen. Der Vorteil des Klägers durch die Durchführung der ohnehin fälligen 100-Stunden-Kontrolle belaufe sich auf S 14.956,50.

Bezüglich der restlichen auf die 1.000-Stunden-Überholung entfallenden S 55.843,50 betrage der Vorteil des Klägers im Hinblick auf die Durchführung dieser Kontrolle trotz Verbrauches von 485 Stunden 48,5 % S 27.084,10

S 42.040,60.

Da hier der Vorteil von der gesamten Überholung einschließlich Eigenleistung berechnet worden sei, sei die gesamte zur Erlangung dieser Vorteile erbrachte Eigenleistung des Klägers im Rahmen des Ausgleiches des Nachteiles in Abzug zu bringen

S 10.821,--, sodaß ein Vorteil von S 31.219,60 verbleibe.

2. Motor:

Die Kosten der 1.500-Stunden-Überholung betrügen S 129.800. Im

Zeitpunkt der Reparatur seien seit der letzten Überholung 1.092

Stunden verbraucht gewesen. Im Rahmen der unfallkausalen Reparatur

seien auch für die 1.500-Stunden-Überholung erforderliche Arbeiten

zum Preise von S 51.433,84 erledigt worden. Die weiteren Arbeiten

(Preis S 78.366,16) habe der Kläger getragen. Der Vorteil des

Klägers durch die Durchführung der 1.500-Stunden-Überholung trotz

Verbrauches von 1.092 Stunden betrage 72,8 %

von 129.800 S 94.494,40;

von diesem insgesamt errechneten Vorteil sei die volle Eigenleistung

in Abzug zu bringen S 78.366,16,

sodaß ein Vorteil von S 16.128,24

verbleibe.

Zum selben Ergebnis gelange man, wenn man nur den gleichzeitig unfallkausalen und der Beklagten in Rechnung gestellten Anteil der Grundüberholung von S 51.433,84 heranziehe. Die sich dadurch ergebende Werterhöhung betrage S 37.443,80.

Da dieser Vorteil nur zu erzielen gewesen sei, wenn der Kläger auf eigene Kosten die restlichen zur Grundüberholung erforderlichen Arbeiten um 408 Betriebsstunden verfrüht habe vornehmen lassen, sei als Nachteil ein Anteil von 27,2 % von den vom Kläger vorzeitig aufgewendeten Überholungskosten von S 78.366,16 in Abzug zu bringen

S 21.315,60, sodaß ein Vorteil von S 16.128,23 verbleibe.

3. Propeller:

Hier ergebe sich infolge Hinausschiebens der Grundüberholung um zwei

Jahre bei einem Fünf-Jahre-Rhythmus ein Vorteil von 40 % der zur

Gänze im Rahmen der Behebung von Unfallsschäden vorgenommenen

Überholung, deren Kosten S 12.980,-- betragen hätten, sohin

S 5.192,--.

Es verbleibe daher insgesamt nach Ausgleich der Nachteile ein

Vorteil des Klägers durch die werterhöhende Reparatur von S

52.539,83.

Berücksichtige man auch diesen Vorteil, dann habe die Beklagte dem

Kläger nachstehende Beträge zu ersetzen:

Reparaturrechnung Ing. S*** abzüglich nicht unfallkausaler

Reparaturen S 294.105,44

Kurbelwellenkontrolle S 44.000,--

S 338.105,44

abzüglich Vorteilsausgleich S 52.539,83

abzüglich Selbstbehalt S 13.000,--

abzüglich Teilzahlung S 202.000,--

S 70.565,61.

Ein weiterer Abzug von den Kosten der Ersatzteile unter dem Titel neu für alt sei nicht vorzunehmen gewesen, weil die Beklagte diesen Einwand nur eventualiter - für den Fall, daß das Gericht einen Vorteilsausgleich ablehne - erhoben und darüber hinaus in keiner Weise präzisiert habe, von welchen Posten und in welcher Höhe ein derartiger Abzug vorzunehmen sei. Die Revision sei gemäß § 502 Abs 4 Z 1 ZPO zuzulassen gewesen, weil der Oberste Gerichtshof zur Frage des Vorteilsausgleiches bei werterhöhender Reparatur in der Schadensversicherung noch nicht Stellung genommen habe. Die klagende Partei bekämpft den abweisenden Teil des Berufungsurteils mit Revision aus dem Revisionsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung mit dem Antrag, diesen im stattgebenden Sinn abzuändern.

Die beklagte Partei beantragt, der Revision nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist nicht berechtigt.

Die klagende Partei macht geltend, die erforderlichen Reparaturkosten hätten sich durch das Vorziehen einer zu einem späteren Zeitpunkt allenfalls erforderlichen Grundüberholung in keiner wie immer gearteten Weise geändert. Es wäre der klagenden Partei frei gestanden, die Grundüberholung erst nach Ablauf der betreffenden Flugstundenzahl vorzunehmen.

Der klagenden Partei ist darin beizupflichten, daß es ihr

freigestanden wäre, die vorgesehenen Grundüberholungen, soweit sie

nicht im Rahmen der Behebung unfallkausaler Schäden vorgenommen

wurden (was bei der Grundüberholung des Propellers zur Gänze, bei

der 1.000-Stunden-Überholung der Zelle und der 1.500-Stunden-

Überholung des Motors teilweise der Fall war), zu einem späteren

Zeitpunkt und nicht gemeinsam mit der Behebung der unfallkausalen

Schäden durchzuführen. Die Kosten dieser - von der klagenden Partei

gezahlten - "vorgezogenen" Überholungsarbeiten wurden der klagenden

Partei aber auch keineswegs in irgendeiner Form gekürzt. Gekürzt aus

dem Grunde der Vorteilsausgleichung wurden nur jene Kosten, die für

Überholungsarbeiten aufgelaufen sind, die anläßlich der

Schadensbehebung vorgenommen werden mußten, und zwar unter

ausdrücklicher Bedachtnahme auf den Nachteil, der mit der Erzielung

des Vorteils (der Werterhöhung des Flugzeuges durch die von der

klagenden Partei veranlaßten restlichen, nicht durch den Unfall

notwendig gewordenen Grundüberholungsarbeiten) für die klagende

Partei verbunden war. Es ist nach den vorliegenden Feststellungen

keine Frage, daß die klagende Partei durch die verfrühte Überholung

verschiedener Flugzeugteile anläßlich der Schadensbehebung einen

Vorteil dadurch erlangt hat, daß jene Kontrollen, die nach Verbrauch eines Teils der Flugzeit einer Überholungsperiode erfolgten, um eben jenen Zeitraum hinausgeschoben wurden, sodaß sich die klagende Partei die Überholungskosten für eben diesen Zeitabschnitt erspart hat.

Ein Vorteil ist auch die für den Geschädigten günstige Veränderung, die sich beim Vergleich der Lage nach vollzogener, allein die nachteiligen Veränderungen erfassender Ersatzleistung mit der Lage, wie sie ohne das schädigende Ereignis bestünde, ergibt (Cantzler,

Die Vorteilsausgleichung beim Schadensersatzanspruch, AcP 33 ff, SZ 56/126). Ein durch den zum Ersatz verpflichtenden Umstand bedingter Vorteil ist auszugleichen, wenn er eine Förderung des verletzten Rechtsgutes oder der verletzten Vertragspflicht bedeutet (Cantzler aaO 59). Der Geschädigte darf durch den Schadensfall nicht besser gestellt werden als ohne ihn, sodaß in gewissen Fällen ein Vorteilsausgleich stattzufinden hat (SZ 50/50, SZ 56/126). Wird durch eine notwendige Reparatur nicht nur der vor der Schädigung bestandene Zustand wiederhergestellt, sondern gleichzeitig, weil dieselbe Reparatur auch ohne das schadensstiftende Ereignis später hätte vorgenommen werden müssen, über die Naturalherstellung hinaus eine Verbesserung einer Sache herbeigeführt, besteht der Schaden nicht in der vollen Höhe der Reparaturkosten, sondern nur in der Differenz zwischen dem auch ohne das Schadensereignis verminderten Verkehrswert und dem durch das schädigende Ereignis noch weiter verminderten Verkehrswert (SZ 55/28). Es werden jedoch Vorteile vom Ausgleich ausgenommen, wenn sie auf einer eigenen Ersatzmaßnahme des Geschädigten oder eines Dritten beruhen, deren Zweck es ist, allein dem Geschädigten zugute zu

kommen (Cantzler aaO 59, Larenz, Lehrbuch des Schuldrechts I 13 , § 30 II; im gleichen Sinn auch Bruck-Möller, Kommentar zum VersVG 8 II 33 f.). Der Vorteil, den die klagende Partei durch die im Rahmen der Behebung unfallkausaler Schäden vorgenommenen Kontrollen erlangt hat, beruht weder auf der Leistung eines Dritten, noch auch auf durch das Schadensereignis ausgelösten besonderen Anstrengungen und Bemühungen der klagenden Partei selbst (vgl. Larenz aaO). Es besteht deshalb keine Veranlassung, ihn bei der Vorteilsausgleichung unberücksichtigt zu lassen. Die bei der 1.000- und 1.500-Stunden-Kontrolle zusätzlich erbrachten Eigenleistungen der klagenden Partei zur vollständigen Durchführung dieser Überholungen hatten nach der vom Berufungsgericht zutreffend gewählten Berechnungsweise (Vorteil der klagenden Partei durch die Vornahme der gesamten Kontrolle nach Maßgabe der bereits "verbrauchten" Zeit seit der letzten Überholung unter Abzug der Eigenleistung) keinen Nachteil für die klagende Partei (dadurch, daß diese Kontrollen früher als notwendig durchgeführt wurden) zur Folge. Dies wird ganz besonders deutlich durch die vom Berufungsgericht zu den Kosten der 1.500-Stunden-Überholung des Motors - bei der die namhaftesten Eigenleistungen der klagenden Partei zu berücksichtigen waren - vorgenommene "Kontrollrechnung" (Seite 18 f. des Berufungsurteils). Bei den Kosten der Überholung des Propellers liegen Eigenleistungen der klagenden Partei nicht vor. Der Vorteil der klagenden Partei durch diese Überholung (durch die die Grundüberholung des Propellers um zwei Jahre hinausgeschoben wurde) liegt auf der Hand.

Die Revisionsausführungen erweisen sich damit als unbegründet, sodaß ihnen ein Erfolg versagt bleiben mußte.

Die Kostenentscheidung erfolgte nach den §§ 41, 50 ZPO.

Anmerkung

E08620

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1986:0070OB00019.86.0710.000

Dokumentnummer

JJT_19860710_OGH0002_0070OB00019_8600000_000

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, http://www.ogh.gv.at

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at