

# **I. EUROPÄISCHES SKIRECHTSFORUM**

**Dr. Carlo BRUCCOLERI**

# I. EUROPÄISCHES SKIRECHTSFORUM

Bormio-Valtellina-Italien 2- 4. Dezember 2005

## Italienisches Skisportrecht

<a href="#">I. EUROPÄISCHES SKIRECHTSFORUM</a> .....	1
<a href="#">I.- Das Skisportrecht: die neusten Entwicklungen</a> .....	1
<a href="#">II.- Entstehung und Entwicklungsgeschichte des Italienischen Skisportrechts</a> .....	3
<a href="#">III.- Das Gesetz Nr. 363 vom 24.12.2003, allgemeine Darstellung</a> .....	8
<a href="#">IV.- Skigebiete mit Aufstiegsanlagen</a> .....	11
<a href="#">V.- Verpflichtungen und Haftung der Betreiber</a> .....	13
<a href="#">VI.- Verhaltensvorschriften der Nutzer</a> .....	14
<a href="#">VII.- Sanktionen und Kontrollen</a> .....	18
<a href="#">VIII.- Tiefschnee-Skifahren und Alpin-Ski</a> .....	20
<a href="#">IX.- Skischulen und Skilehrer</a> .....	22
<a href="#">LITERATURHINWEISE</a> .....	26

### I.- Das Skisportrecht: die neusten Entwicklungen

In der Italienischen Verfassung sind zwar keine Artikel zu finden, die sich ausdrücklich auf den Bereich Sport beziehen, jedoch wird dieser Bereich durch verschiedene Hinweise indirekt geregelt, da er auf Tätigkeiten im sozialen Bereich zurück geführt werden kann und somit sowohl im Hinblick auf öffentliche, als auch auf private Tätigkeiten die Beachtung des Gesetzgebers findet.

Der erste verfassungsrechtliche Parameter ist mit Sicherheit durch den Artikel 32 gegeben. In diesem Artikel wird dem Staat der Schutz der Gesundheit übertragen, die als „fundamentales Recht des Individuums und Anliegen der Gemeinschaft“ definiert wird. Es ist überflüssig, darüber zu diskutieren, dass der Sport (nicht nur)

das körperliche Wohlbefinden und somit die Gesundheit selbst des Individuums fördert. Weitere Hinweise enthalten die Artikel 2 und 3, Absatz 2 (aus denen das subjektive Recht abgeleitet werden kann, Sport zu betreiben) und der Artikel 18, in dem es um das Vereinswesen geht, das als zuverlässiges, ergänzendes Element zum Aufbau der dem Staat obliegenden Förderung der sportlichen Aktivitäten angesehen wird.<sup>1</sup>

Diese kurze Einführung, die vielleicht auf den ersten Blick den Zusammenhang mit den spezifischen Themen, die Gegenstand der vorliegenden Abhandlung sind, nicht erkennen lässt, kann jedoch als Begründung für die Entstehung des Skisportrechts als untergeordnete Kategorie im Rahmen des Sportrechts herangezogen werden, die, wie wir später sehen werden, gewisse praktische Entscheidungen hinsichtlich der Disziplin ausgelöst hat.

Angesichts der Tatsache, dass das Gesetz nichts weiter bedeutet, als Erscheinungsformen der gesellschaftlichen Realität, die einer Regelung bedürfen, in die Rechtsordnung aufzunehmen, ist schnell erklärt, warum der Staat bei der diesbezüglichen rechtlichen Regelung zunächst primär nicht dem Skisport, sondern anderen Sportarten den Vorrang gegeben hat, die von der Anzahl der Praktizierenden, der Ausbreitung und der Einbeziehung wirtschaftlicher Interessen her besondere Beachtung verdienen. Der abstrakte und allgemeine Charakter der Gesetze genügt jedoch bei bestimmten Sportarten nicht, um die primären, tatsächlichen Adressaten klar hervor zu heben.

---

<sup>1</sup> Zum Thema Sport und Verfassung siehe Paola Di Salvatore- Il diritto nello sport (*Die Rechtssprechung im Sport*)-Libreria dell'Università Editrice Pescara 2001 S. 19.

Es kann somit behauptet werden, dass das Skisportrecht, als organische Ansammlung von staatlichen, regionalen und lokalen Vorschriften, durch die die verschiedenen Aspekte geregelt sind (Skilifte, Pisten, Verhaltenskodex der Skifahrer, Sicherheit, Erste Hilfe usw.), heute angesichts der enormen Verbreitung und des Ausmaßes dieser Sportart eine eigenständige Bedeutung erlangt hat und im breiten und bunt gefächerten Panorama des Sportrechts als (zeitlich, nicht von der Wertstellung her) letzte Entwicklung angesehen werden kann, und ein Gebiet abdeckt, das dem Juristen ein umso stimulierendes Aktionsfeld bietet.

## **II.- Entstehung und Entwicklungsgeschichte des Italienischen Skisportrechts**

Der Wintersport hat in Italien ab Anfang der 60er Jahre eine enorme Entwicklung erfahren, zu der verschiedene Faktoren beigetragen haben: der Anstieg des wirtschaftlichen und sozialen Niveaus der Bevölkerung, der Ausbau des internen und internationalen Tourismus, die Expansion des Bauwesens im Rahmen der sogenannten „Zweithäuser“ in den Urlaubsgebieten, die allmähliche Annäherung der „Städter“ ans Gebirge, das bisher unbestrittenes Reich der „Talbewohner“ war, die Verbreitung des Skiports durch das Fernsehen, das Wettkämpfe auf höchstem Niveau und zahlreiche Erfolge unserer Nationalmannschaften in jede Wohnung gebracht hat, die neuen Angebote im Bezug auf Ausrüstungen (man denke nur an Boards und Carving), später die Erfindung der künstlichen Beschneigung und vieles andere mehr.

Es konnte ein massiver Ausbau der bestehenden Strukturen in den Wintersportgebieten sowie die Entstehung neuer Anlagen beobachtet werden, wobei

nicht nur in der Alpenregion dank neuer technischer, weiter führender Erkenntnisse die Aufstiegsanlagen wesentlich verbessert wurden, die nun überall in Reichweite standen. Heute kann man von drei Millionen Skisportlern ausgehen, die zuarbeitende Industrie und der Handel sowie das Hotelwesen haben eine beachtliche Position in der allgemeinen wirtschaftlichen Bedeutungsskala des Landes und insbesondere in den Gebirgsregionen erzielt.

Das Rechtswesen, mit seinen Vorschriften, Rechtsverordnungen und Rechtslehren konnte dieser Erscheinung nicht tatenlos zusehen.

Die Rechtssprechung musste sich zunächst mit den Problemen auseinandersetzen, die mit der Praxis des Skisports zusammen hängen, da es sich zwar um eine Sportart handelte, die sich noch im Entwicklungsstadium befand, häufig jedoch sich überschneidende Bahnen und somit den Kontakt zwischen den Skifahrern und Unfälle anderer Natur mit sich brachte. Die Vorschriften, die in den ersten Zeiten entstanden, konzentrierten sich hauptsächlich auf die staatsrechtlichen Aspekte der Skilifte und Pisten. Mit den Verhaltensnormen der Skifahrern setzte man sich damals kaum auseinander, abgesehen von einigen allgemeinen Vorgaben hier und da in regionalen oder lokalen Verordnungen (siehe z.B. Art. 19 Provinzgesetz Bozen Nr. 6 vom 26.2.1981) oder Verhaltensvorschriften in den Skiliften (siehe Ministerialerlass D.M.30 November 1970 über die Nutzung von Aufstiegsanlagen). Daraus ergab sich, dass sich die Juristen, die auch in Ermangelung einschlägiger Vorschriften trotzdem ihr Urteil abgeben müssen, gezwungen sahen, das Gesetzesrecht auf die spezielle Materie anzuwenden, was nicht immer ohne Umwege gelang. Angesichts dieser heiklen Vorgehensweise wurde zivilrechtlichen Streitverfahren natürlich mehr Raum geboten. Das Thema der Zusammenstöße zwischen Skifahrern war eigentlich der

außervertraglichen Haftung untergeordnet und demzufolge bildeten sich unterschiedliche Meinungen über den Zuständigkeitsbereich heraus. Es wird an einen extemporären Versuch erinnert, der sofort fallen gelassen wurde, nämlich, die Regeln der Straßenverkehrsordnung analog auf die Zirkulierung der Skifahrer zu übertragen, indem eine unhaltbare Gleichsetzung zwischen Piste und Straße sowie zwischen Skiern und Fahrzeugen vorgenommen wurde.<sup>2</sup> Beachtenswert ist weiterhin die Rechtsprechung, die heute zum Teil noch gilt, mit der das Prinzip der Haftung für die Ausübung gefährlicher Tätigkeiten angewandt wird (Art. 2050 Zivilgesetzbuch<sup>3</sup>); eine mit Sicherheit nützliche Herangehensweise zur Überwindung der beweisrechtlichen Schwierigkeiten, die jedoch von einer, meiner Ansicht nach, sehr diskutablen Annahme ausgeht, nämlich dass der Skisport an sich als gefährliche Tätigkeit gilt, was er faktisch nicht ist, auch wenn er es unter gewissen Umständen werden kann (vor allem bei stark überfüllten Pisten). Und nicht nur dies, diese Herangehensweise vernachlässigt einen wesentlichen Aspekt, nämlich die eigentliche Begründung des Ansatzpunktes, das heißt den Schutz Dritter, die nicht in die gefährliche Tätigkeit involviert sind. Dieser Ansatz galt und gilt dementsprechend nur dann, wenn beide Beteiligten die als gefährlich erachtete Tätigkeit ausüben. Im Zusammenhang mit Unfällen, die auf mangelhafte Vorbereitung und Instandhaltung der Pisten zurück zu führen sind, erfolgte, neben dem entschieden bevorzugten Rückgriff auf die allgemeinen Grundsätze bezüglich der außervertraglichen Haftpflicht (bei der die Kriterien für die allgemeine Schuldzuweisung – Nachlässigkeit, Unerfahrenheit und Unvorsichtigkeit – nicht

---

<sup>2</sup> Gericht Bozen 5.4.1975; Gericht Turin 11.11.1983:

<sup>3</sup>Erste Urteile u.a. Gericht Ferrara 7.7.1965; Gericht Aosta 2.5.1974

immer eine korrekte Beilegung der Streitfälle ermöglichen) und auf die Haftungsvermutung für Schäden durch in Verwahrung gegebene Güter (Art. 2051 It. Zivilgesetzbuch), d. h. in diesem Fall die Piste, auch der Versuch einer vertraglichen Einordnung der Beziehungen zwischen Nutzer und Betreiber der Piste. Dieser Ansatz, den ich persönlich immer geteilt habe, basiert auf der elementaren Tatsache, dass der Skifahrer, der zwar formell ausschließlich die Nutzung des Skilifts bezahlt, gleichzeitig auch die Piste nutzen kann, wobei ihm diese Nutzung durch unmissverständliche Formen der Werbung angeboten wird, die ein Angebot an die Öffentlichkeit darstellen (Art. 1336 It. Zivilgesetzbuch) und somit einen tatsächlichen Vertrag begründen.<sup>4</sup>

Bei zivil- und strafrechtlichen Verfahren, die sich aus Zusammenstößen zwischen Skifahrern ergeben, wurden die Juristen, und dies ist wirklich einzigartig, durch einen Normenkatalog aus dem Schlamassel gezogen, deren Quelle metajuristisch ist: die Verhaltensregeln für Skifahrer, die vom Rechtsausschuss des F.I.S. (Federazione Internazionale dello Sci – *Internationaler Skiverband*) erarbeitet wurden und definitiv 1967 in Beirut genehmigt wurden. Das Ansehen und Prestige dieser Organisation, die Vernunft, an der sich die Regeln inspirieren und die extrem synthetische Fassung waren ausschlaggebend für den Erfolg und die volle Zustimmung aller Länder, in denen Skisport praktiziert wird. Die Regeln des FIS bringen schlicht und einfach die Grundsätze der allgemeinen Vorsicht zum Ausdruck und die gesamte juristische Erfahrung auf einen Punkt.

---

<sup>4</sup> Siehe u.a. Kass. 20.6.2000, Nr.2216.

Mit der Natur und Umsetzung dieser Regeln in den einzelnen Rechtsverordnungen haben sich verschiedene bedeutende Juristen auseinander gesetzt <sup>5</sup>, aber trotz der zahlreichen unterschiedlichen Positionen, die sich diesbezüglich heraus gebildet haben, ist die volle und legitime Anerkennung der Regeln seitens der Juristen einstimmig und unbestritten, und dadurch wurde ein wesentliches Ziel erreicht, nämlich Sicherheit im Bezug auf die Rechtssprechung in dieser spezifischen Materie zu erlangen. Dies ist sehr bedeutend und äußerst hilfreich für dieses Forum, das nicht nur allein die Rechtssprechung der einzelnen Staaten vergleichen, sondern vor allem prüfen will, ob und in welcher Form ein einheitliches Regelwerk geschaffen werden kann.

Ausschlaggebend für die Entwicklung des Skirechts in Italien war, wie auch in anderen Ländern, der Beitrag der Rechtslehre. Bei den Juristen, die sich mit der Materie auseinander gesetzt haben, handelte es sich fast immer um Menschen, die selbst leidenschaftliche Bergfreunde und praktizierende Skifahrer waren, und gerade deshalb konnten sie besonders effiziente Beiträge leisten, die durch die direkte, persönliche Erfahrung mit der unterschiedlichen Problematik des Skisports stimuliert wurden. Verschiedenste Studien, Seminare und Veranstaltungen, Bemerkungen zu Urteilen: umfassendes Material, das nicht immer leicht zugänglich ist. Hilfreich in diesem Zusammenhang sind die Literaturangaben, die in manchen Texten, in Monographien oder Diplomarbeiten aufgeführt sind. Noch besser und nützlicher wäre

---

<sup>5</sup> PRADI Die Entwicklung des Skirechts und die FIS-Regeln als Normen für das Gesetzesrecht (Akten der XV Ski Lex Sesto Pusteria 1987)

PICHLER Zur Rechtsnatur der Skiregeln-Skirecht 1972- Essen 1972

STIFFLER Die rechtliche Bedeutung der FISregeln aus Schweizer Sicht – Skirecht 1972 Essen 1972

LEER Zur rechtlichen Bedeutung der FIS-Verhaltensregeln nach deutschen Recht

es, ein rechnergestütztes Dokumentationszentrum zu schaffen, damit die bisherigen Arbeiten nicht in Vergessenheit geraten.

In diese ungeordnete und unsichere Situation greift Ende 2003 der italienische Gesetzgeber mit dem Gesetz Nr. 363 vom 24.12.2003 ein, mit der Zielsetzung, ein einheitliches Bild der Materie zu schaffen. Mit diesem Gesetz wird ein altes Dilemma gelöst: ist es notwendig, oder auch nur angebracht, die Praxis des Skifahrens präzisen, rechtsgültigen Verhaltensregeln unterzuordnen und somit dementsprechende Kontrollen und Sanktionen vorzusehen, oder ist es besser, den Praktizierenden größtmögliche Freiheit zu lassen und auf deren Eigenverantwortung zu vertrauen?

### **III.- Das Gesetz Nr. 363 vom 24.12.2003, allgemeine Darstellung**

Dieses Gesetz gibt verschiedene Sicherheitsvorschriften für den nicht professionell betriebenen Abfahrtski und Skilanglauf vor und umfasst die wesentlichen Grundsätze für den sicheren Betrieb der Sportanlagen.

Das Gesetz war, sowohl während der Debatte im Parlament, als auch nach dem Erlass, von einer lebhaften Diskussion begleitet, an der Betreiber von Skiliften und Skipisten, Leiter von Tourismus-Verbänden, Skirechtsexperten, Skifahrer selbst und am Rande auch Skilehrer und Schulen beteiligt waren. Bei dieser Diskussion ging es nicht allein um bestimmte Vorschriften, sondern vielmehr darum, ob es grundsätzlich wirklich angebracht sei, den Praktizierenden Verhaltensmaßnahmen und dementsprechende Kontrollen und Sanktionen aufzuzwingen, das heißt, sich massiv in eine sportliche Tätigkeit einzumischen, die von ihrem Charakter her an sich frei ist,

im Freien betrieben wird und deshalb nicht mit Auflagen, schon gar nicht mit gesetzlichen Auflagen, vereinbar ist.

Das Gesetz Nr. 363 ist das nicht in jeder Hinsicht harmonische Ergebnis einer Vielzahl von im Nachhinein vereinheitlichten Initiativen des Parlaments. Der Erlass des Gesetzes wurde zweifelsohne zumindest zum Teil von den damaligen Medienkampagnen beeinflusst, die Meldungen über Skiunfälle maßlos hervorgehoben haben, häufig durch unzulängliche Statistiken ergänzt (beispielsweise die einfache Gegenüberstellung zwischen der Anzahl der Unfälle und der Anzahl der Skifahrer insgesamt in einem bestimmten Bezirk, anstatt der Anzahl der durchgeführten Transporte an den einzelnen Aufstiegsanlagen). Abgesehen von dieser Polemik und angesichts der Tatsache, dass der Skisport mit Sicherheit nicht an der Spitze der Gefährlichkeitsskala des Sports steht, ist die Absicht des Gesetzgebers, die Unfallgefahr und demzufolge die sozialen Kosten einzuschränken und der Materie eine gewisse Ordnung zu geben, als positiv zu bewerten.

Das Interesse, das durch dieses Gesetz auch außerhalb unserer Landesgrenzen ausgelöst wurde, rechtfertigt, wenn wir es so ausdrücken wollen, auch dieses Europäische Forum, das nicht nur allein die Rechtssprechung der einzelnen Staaten vergleichen, sondern zusätzlich bewerten will, ob eine einheitliche europäische Rechtssprechung geschaffen werden kann. Dies ist eine absolut primäre Zielsetzung für diese Disziplin, die einen immer stärker ansteigenden Personenfluss zwischen den einzelnen Staaten verzeichnet.

Das Gesetz umfasst 23 Artikel: ein Abschnitt ist dem Betrieb der Skisportanlagen und den Pflichten und der Verantwortung der Pistenbetreiber gewidmet; ein weiterer Abschnitt befasst sich mit den Verhaltensregeln der Skifahrer

sowie mit den entsprechenden Sanktionen und der Haftung bei Zusammenstößen; im letzten Abschnitt sind die Kontrollen, die Umsetzung des Gesetzes in den regionalen Verordnungen und die finanzielle Abdeckung geregelt.

Im Abschnitt über die allgemeinen Grundsätze hat das Gesetz den Charakter eines „Rahmengesetzes“, mit der Besonderheit, dass bestimmte Aspekte behandelt werden, die bereits auf regionaler Ebene geregelt sind, während jedoch bei der Aufstellung von Grundsätzen den detaillierten Vorschriften eher vorgegriffen werden sollte, anstatt diese zu verfolgen.<sup>6</sup>

Regionen und Provinzen haben sich innerhalb von sechs Monaten an dieses Gesetz anzugleichen (Art. 22). Bis heute sind nur wenige dieser Verpflichtung nachgekommen (Region Lombardei und am Rand die Provinz Trento).

---

<sup>6</sup> Die ersten regionalen oder lokalen Verordnungen für Skipisten:  
Gesetz der autonomen Provinz Bozen 26.2.1981, Nr.6  
Gesetz der autonomen Provinz Trento 21.4.1987, Nr. 7  
Gesetz der Region Venetien 6.3.1990, Nr. 18  
Gesetz der Region Friuli-Venezia Giulia 24.3.1981, Nr. 15  
Gesetz der Region Lombardei 23.4.1985, Nr. 17  
Gesetz der Region Aostatal 17.3.1992, Nr.9

#### **IV.- Skigebiete mit Aufstiegsanlagen**

In Art. 2, Absatz 1 des Gesetzes Nr. 363 werden Skigebiete mit Aufstiegsanlagen als „der Öffentlichkeit zugängliche, natürlich oder künstlich beschneite Schneeflächen, einschließlich Pisten, Aufstiegsanlagen und Beschneiungsanlagen, die in der Regel für den nicht professionellen Wintersport vorgesehen sind“ (Ski, Snowboard, Skilanglauf, Schlitten, Bob oder sonstige Sportarten, die ggf. regional betrieben werden) definiert. Damit wird die bereits existierende Begriffsbestimmung aufgegriffen, die mit unerheblichen Abweichungen bereits in den verschiedenen regionalen Skipisten-Verordnungen vorkommt. Insbesondere wird die Öffentlichkeit als Adressat der Vorschriften hervorgehoben. Das eigentlich Neue an diesem Gesetz ist der Einbezug der künstlichen Beschneiungsanlagen, die mittlerweile zum ergänzenden, unverzichtbaren Bestandteil der Skipisten geworden sind.

Die Tatsache, dass die Skigebiete durch das Gesetz festgelegt werden, was bisher den Regionen vorbehalten war und nach den von diesen festgelegten Verfahren zu erfolgen hatte, ist mit der Erklärung gleichzusetzen, dass es sich dabei um eine Handlung von obligatorischem und dringendem öffentlichem Nutzen handelt, und stellt somit die Voraussetzung für die zwangsläufige Begründung der

entsprechenden Nutzungsrechte dar (Absatz 3). Diese Darstellung ist in sofern bedeutsam, als dass damit auch der Wintersport, angesichts der Stellung, die diese Sportarten mittlerweile im allgemeinen Panorama des Sports angenommen haben, formell als Gegenstand von öffentlichem Interesse anerkannt wird. Der ausdrückliche Bezug auf das sogenannte „Dienstbarkeit der Piste“, durch die Erklärung des öffentlichen Nutzens begründet, räumt auch die letzten Zweifel dahingehend aus, als dass dieses zwangsweise vorgegebene Nutzungsrecht bereits in regionalen Verordnungen enthalten gewesen wäre. Es wurde behauptet, dass dies deren Zuständigkeit übersteigen würde, da dadurch die zivilrechtlichen Regelungen mit ihrer festgesetzten Anzahl zwangsweise bestellter Dienstbarkeiten berührt würden; aber es war leicht, dem entgegen zu halten, dass es sich in Wirklichkeit nicht um private, sondern vielmehr um öffentliche Dienstbarkeiten handelt, die im weitesten Sinne auf „Ablationshandlungen“ zurück zu führen seien. Heute ist diese Frage ein für alle Male geklärt.

Positiv ist weiterhin, dass das Gesetz Nr. 393 auf das heikle Thema des Nebeneinanders von Ski und Snowboard eingeht, sei es auch nur im Bezug auf das Training und die akrobatischen Tätigkeiten. Nach dem Gesetz:

a) haben die Gemeinden in Gebieten mit mehr als drei Pisten und mindestens drei Aufstiegsanlagen bestimmte Pistenabschnitte für das Snowboard-Training vorzuhalten und von den anderen Pisten durch entsprechende Schutzmaßnahmen klar abzugrenzen; die Vorschrift greift ebenso das Skitraining auf, und dies ist angesichts der Gefahr von Zusammenstößen mit Sicherheit wichtig. Es ist allerdings nicht sinnvoll, die Festlegung dieser Bereiche den Gemeinden zu übertragen und nicht den Betreibern der Pisten selbst

b) sind in Gebieten mit über zwanzig Pisten und mindestens 10 Aufstiegsanlagen spezielle Bereiche für akrobatische Tätigkeiten (Ski oder Snowboard) zu reservieren und auch in diesem Fall gilt die Verpflichtung zur Abgrenzung von den anderen Pisten wie an Punkt a) beschrieben. Es bleibt zu klären, ob die Grenzen hinsichtlich der Anzahl der Pisten und Lifts sich auf einen Betreiber beziehen, oder ob auch übergreifende Bereiche mehrerer Pistenbetreiber berücksichtigt werden.

Erwähnenswert ist weiterhin die Möglichkeit, die Nutzung gewisser Pisten vorübergehend für Snowboard zu sperren (Art. 2, Absatz 2). Diese Einschränkung erfolgt in der Phase der Festlegung der Skigebiete und obliegt den Regionen, die in der Lage sind, in Funktion zu den jeweiligen Bedingungen zu bewerten, ob die Sperrung bestimmter Pisten für Snowboard vorübergehend oder grundsätzlich angebracht ist.

## **V.- Verpflichtungen und Haftung der Betreiber**

An dieser Stelle wird auf die Abhandlung von RA Dr. Marisella Chevillard verwiesen, deshalb beschränke ich mich auf die Auflistung der Verpflichtungen mit einigen Anmerkungen.

Dieses Thema wird durch die Artikel 3, 4, 5 und 6 des Gesetzes geregelt.

Die Betreiber von Skigebieten sind verpflichtet:

- a) im Vorfeld eine eigene Haftpflichtversicherung abzuschließen;
- b) die Rettung und den Transport von Verunglückten entlang der Pisten sicher zu stellen;

- c) ein analytisches Verzeichnis der Unfälle zu führen, wobei, wenn möglich, auch die Unfalldynamik anzugeben ist;
- d) die Pisten gemäß den Vorgaben der Regionen sicher zu gestalten;
- e) für die planmäßige und außerplanmäßige Instandhaltung der Pisten zu sorgen und bei Gefahr oder Unzugänglichkeit die Schließung der Pisten zu veranlassen;
- e) für die vorgeschriebene Ausschilderung zu sorgen und die Klassifizierung der Pisten sowie die Verhaltensmaßregeln auszuhängen.

Einige Zweifel wirft der Artikel 4 auf, in dem ausdrücklich auf den Grundsatz verwiesen wird, nach dem der Pistenbetreiber selbst zivilrechtlich für die Ordnungsmäßigkeit und Sicherheit haftet. Diese Vorschrift, nach dem allgemeinen Haftungsgrundsatz an sich überflüssig, wenn man davon ausgeht, dass sich die Haftung notwendigerweise als Folge aus der Nichtachtung der übertragenen Verpflichtungen ergibt, könnte den Zweifel aufkommen lassen, dass bewusst, vielleicht nicht unbedingt die Möglichkeit der objektiven Verantwortung, sondern zumindest eine neue Form der Haftungsvermutung eingeführt werden sollte, von der sich der Betreiber durch Vorlage der entsprechenden Gegenbeweise natürlich frei machen könnte.

## **VI.- Verhaltensvorschriften der Nutzer.**

Dies ist der innovativste Teil des Gesetzes. Durch die formelle Übernahme der Verhaltensregeln wurden diese metajuristischen Vorschriften in eigentliche Rechtsvorschriften umgewandelt. Dadurch hat sich der imperative und absolute Charakter der entsprechenden Gebote verstärkt, obschon die praktischen Folgen

unerheblich sind. Wie bereits oben aufgeführt, wurden in der italienischen Rechtssprechung bisher bereits durchgehend und einheitlich die FIS-Regeln angewandt. Aus der formellen Umsetzung des Regelwerks in das Gesetz folgt lediglich, dass dadurch die Unanfechtbarkeit der Haftung berührt wird, und zwar insofern, als dass der nachgewiesene Verstoß gegen eine Verhaltensregel, sei es als Ursache oder als Mitursache eines zivil- oder strafrechtlichen Vergehens, nicht mehr zur „allgemeinen“ Schuldzuweisung im Sinne eines Verstoßes gegen die allgemeinen Regeln der Sorgfalt, des Sachverstands und der Vorsicht führt (Art. 43 Strafgesetzbuch), sondern zur Zuweisung einer „spezifischen Schuld“. Die Folgen werden sich deshalb nicht wesentlich ändern, abgesehen von strafrechtlichen Fällen, in denen der Richter bei der Zuweisung der Strafe unter anderem auch die Schwere der Schuld mit berücksichtigen muss (Art. 133).

Wesentlich bedeutsamer ist die Einführung des Prinzips der gleichen Haftung im Falle von Zusammenstößen zwischen Skifahrern (Art.19). Diese Regelung, eine abgewandelte Form der Straßenverkehrsordnung (Art. 2054 It. Zivilgesetzbuch), hat das Ziel, die Schwierigkeiten bei der Beweisfindung aus dem Weg zu räumen, die häufig bei der Rekonstruktion von Unfällen vorliegen. Ich verweise diesbezüglich auf die Abhandlung von RA Marco Del Zotto und beschränke mich darauf, zu bemerken, dass aus diesem Ansatz nicht nur der schuldige Skifahrer Vorteil ziehen kann, sondern zum Teil ebenso der unschuldige Skifahrer, der nicht in der Lage ist, die ausschließliche Schuld des anderen nachzuweisen.

Die Übernahme der FIS-Verhaltensregeln weist bei genauem Hinsehen jedoch einige Lücken auf. So sind beispielsweise in Artikel 9, in dem es um die Geschwindigkeit geht, zwar die Parameter zur Bewertung der Angemessenheit aufgeführt

(Eigenschaften der Piste, Umgebungsbedingungen, überfüllte Piste, schlechte Sichtverhältnisse, Kreuzungen), jedoch wurde das Kriterium der technischen Fähigkeit nicht in die Liste der ausschlaggebenden Bewertungsfaktoren mit einbezogen. Ebenso ist verwunderlich, dass die Regel (obgleich altbekannt), die dem Skifahrer, der sich auf die Piste begibt, vorgibt, den anderen die Vorfahrt zu lassen, nicht mit aufgenommen wurde.

Das Verbot, sich zu Fuß auf die Pisten zu begeben (außer wenn wirklich erforderlich und in diesem Fall am Rand der Piste), enthält Artikel 15. Reichlich missverständlich ist die Regelung über den Aufstieg mit Skiern, der zwar allgemein verboten ist (Absatz 5), jedoch in dringenden Fällen (ohne genau zu sagen, in welchen Fällen) mit entsprechender Genehmigung des Pistenbetreibers erlaubt ist, wobei man sich hinsichtlich der anderen Nutzer, die von dieser Genehmigung eventuell nichts wissen, auf den Vertrauensgrundsatz verlässt!

Was die Nutzung mechanischer Mittel betrifft (Art. 16), deren Regelung sich etwas deplaciert unter den Verhaltensregeln für die Nutzer befindet, anstatt sich auf die Sicherheitsvorschriften der Skianlage zu beziehen, so wird ein allgemeines Verkehrsverbot erlassen, mit Ausnahme der Servicefahrzeuge und der Fahrzeuge für die Instandhaltung der Pisten, in der Regel außerhalb der Öffnungszeiten und nur mit den entsprechenden optischen und akustischen Signalvorrichtungen.

Hinsichtlich der Pflicht zur Hilfeleistung (Art. 14) ist eine interessante Neuheit zu verzeichnen. Unbeschadet der Verpflichtung, die in Artikel 593, Absatz 2 Strafgesetzbuch aufgeführt und sanktioniert ist und die dazu verpflichtet, einer „verletzten oder sonst in Gefahr befindlichen Person“ Hilfe zu leisten, wurde eine vergleichbare Verpflichtung auch gegenüber Personen „in Schwierigkeiten“

eingeführt (auch wenn diese nicht verletzt oder in Gefahr sind). Als Beispiel ist der Fall anzuführen, wenn ein Ski kaputt geht und die Abfahrt nicht mehr möglich ist, oder wenn eine Person in einem unwegsamen und weit von der Piste entfernten Bereich aus dem Skilift fällt; wenn man will, ebenso der Fall eines unerfahrenen und unvorsichtigen Skifahrers, der eine zu schwierige Piste angeht und sich unvermittelt in Schwierigkeiten befindet.

Die Vorschrift müsste meines Erachtens durch das strenge Gebot ergänzt werden, im Falle eines Zusammenstoßes zwischen Skifahrern anzuhalten, analog zur entsprechenden Regelung in Art. 189, Absatz 1 der Straßenverkehrsordnung. Es kann nämlich sehr wohl vorkommen, dass bei einem Zusammenstoß keine augenscheinlichen Schäden entstehen, die die Verpflichtung zur Hilfeleistung gemäß Art. 593, Absatz 2 Zivilprozessordnung bedingen, oder dass die Beteiligten in Schwierigkeiten sind. Aber körperliche Schäden treten häufig erst später zum Vorschein und in diesem Fall ist es so gut wie unmöglich, auf die Identität des Verursachers zu schließen. Die Pflicht zum Anhalten müsste natürlich auch den Austausch der personenbezogenen Daten beinhalten, falls bei der Hilfeleistung kein polizeiliches Organ eingegriffen hat.

Man hatte sich erwartet, dass sich der Gesetzgeber auch eines heiklen Problems widmen würde, das besonders in bestimmten Gebieten verbreitet und oft Ursache oder Mitursache für ernsthafte Unfälle ist. Ich beziehe mich hierbei auf den maßlosen Konsum von Alkohol, der bekannter Weise die Reflexe verlangsamt, Euphorie verursacht und den Willen zum Exhibitionismus stärkt. Es wäre wünschenswert, dass diese Gesetzeslücke geschlossen wird!

## VII.- Sanktionen und Kontrollen

Für den Verstoß gegen verschiedene Vorschriften sieht das Gesetz Nr. 363 ausschließlich Bußgelder vor. Für einige Vergehen wird die Sanktion direkt durch das Gesetz festgelegt, für andere wird dies den Regionen überlassen und nur der Rahmen vorgegeben (mindestens € 20, höchstens € 250; Art. 18, Absatz 2). An dieser Stelle führe ich die wichtigsten Verstöße gegen sicherheitsrelevante Vorschriften auf:

- Unterlassung des Abschlusses der Haftpflichtversicherung (20.000 bis 200.000 € - Art. 4, Absatz 2)
- mangelnder Einsatz des Rettungs- und Transportdienstes für Verunglückte (20.000 bis 200.000 € - Art. 2, Absatz 3)
- mangelnder Aushang der Schwierigkeitsgrade, der Hinweisschilder und der Verhaltensregeln (Festlegung durch die Regionen, mindestens 20 €, höchstens 250 € - Art. 5 Absatz 3 und 18 Absatz 2)
- Unterlassung der Schließung bei Gefahr oder Unzugänglichkeit der Piste (5.000 bis 50.000 € - Art 7 Absatz 4).

Die Nichtbeachtung sämtlicher Verhaltensregeln unterliegen undifferenziert bestimmten Sanktionen, wobei, wie bei der Untersuchung der Kontrollen deutlich wird, diskutable Kriterien angewandt wurden.

Es handelt sich hierbei um die Vorschriften über die Geschwindigkeit (Art 9), über die Vorfahrt (Art. 10), über das Überholen (Art. 11), über Kreuzungen (Art. 12), über das Stehen bleiben ( Art. 13), über unterlassene Hilfeleistung (Art. 14) und über die

Nutzung der Piste durch Fußgänger (Art. 15). Für all diese Verstöße ist, mit Ausnahme des Verstoßes gegen Artikel 14 und 18, eine durch die Regionen festzusetzende Geldbuße zwischen 20 und 250 € vorgesehen; wobei auch dieses Kriterium diskutabel ist, da die verschiedenen Regionen für ein und denselben Verstoß unterschiedliche Geldbußen festlegen können. Es bleibt nichts anderes übrig, als darauf zu vertrauen, dass im Rahmen der Angleichung der regionalen Verordnungen an das Gesetzes eine einheitliche Linie definiert wird.

Eine absolute Neuheit im Bezug auf die individuellen Schutzmaßnahmen ist die Helmpflicht für Minderjährige unter vierzehn Jahren beim Alpin-Ski und Snowboard-Fahren (Art. 8). Diese Vorschrift kann nur begrüßt werden.

Die tatsächliche Effizienz eines jeden Regelwerks, für dessen Nichtbeachtung Sanktionen vorgesehen sind, ist an die Wirksamkeit der Kontrollen gebunden. Auf diesem Gebiet ist der Misserfolg des Gesetzes Nr. 363 leicht vorhersehbar.

In der Tat ist undenkbar, ausreichende Kontrollen in allen Skigebieten zu gewährleisten, die bisweilen extrem weitläufig sind und täglich von mehreren Tausend Skifahrern besucht werden, wenn nicht ein wahres Heer an zuständigem Kontrollpersonal unterwegs ist, was unrealistisch ist. Es wird deshalb nicht mehr als gelegentliche Klagen und Verstöße geben. Ein Beispiel, das für alle gelten kann: ein einziger Blick auf eine beliebige Piste zu einer beliebigen Uhrzeit genügt, um zu sehen, dass die Mehrheit der Skifahrer in Bewegung ist, aber viele aus den unterschiedlichsten Gründen einfach auf der Piste stehen und nicht am Rand, wie laut Art. 13 mit entsprechender Sanktion vorgeschrieben. Was könnte das Kontrollpersonal in einem solchen Fall wohl ausrichten? Deshalb wäre es entschieden sinnvoller gewesen, die schwerwiegendsten Verstöße auszuwählen und

nur diese zu sanktionieren und, etwa nach amerikanischem oder kanadischem Vorbild, nicht auf ein Bußgeld, sondern auf die viel abschreckendere Bestrafung der sofortigen Verweisung der Piste zurück zu greifen.

Art. 21 überträgt die Überwachung der Vorschriften und die dementsprechende Klagebefugnis an die Staatspolizei, an die Forstaufseher, an die Carabinieri, an die Zollwache und an die örtliche Polizei. Zum großen Teil handelt es sich hierbei um Organe, die gleichzeitig auch für den Rettungsdienst zuständig sind und deshalb wird dadurch unvermeidlich die Effizienz des Systems beeinträchtigt. Es versteht sich von selbst, dass es sich bei diesem Personal um erfahrene Skifahrer handeln muss. Den Skilehrern wird die Meldebefugnis bzw. Meldepflicht ausschließlich hinsichtlich der gefährlichen Geschwindigkeit (nicht jedoch die Vorhaltebefugnis) erteilt (Art. 21 Absatz 2 im Bezug auf Art. 9 Absatz 1). Diese sehr diskutable Entscheidung bringt zwei Folgen mit sich: einerseits kann der Skilehrer dadurch von seiner eigentlichen Tätigkeit abgelenkt werden und zudem, da ihm keine Vorhaltebefugnis zusteht, wird ihm das Recht zur sofortigen Streiteinlassung entzogen.

### **VIII.-. Tiefschnee-Skifahren und Alpin-Ski**

Artikel 17 des Gesetzes Nr. 363, in dem diesbezüglich zwei Vorschriften enthalten sind, gibt den Anlass zu einigen kurzen Anmerkungen zu diesem Thema.

Es sei vorausgeschickt, dass das gemeinsame Element von Tiefschnee-Skifahren und Alpin-Ski die Abfahrt auf nicht speziell vorbereitetem Neuschnee außerhalb der Bereiche gemäß Art. 2 darstellt; der Unterschied besteht darin, dass beim Alpin-Ski der Aufstieg mit Skiern und sogenannten "Seehundsfellen" und gegebenenfalls mit

Steigeisen, Seilen oder ähnlichen Hilfsmitteln erfolgt, während beim Tiefschneefahren die Skilifte zum Aufstieg verwendet werden.

Daraus ergibt sich der Grundsatz in 1 Absatz, nämlich dass der Betreiber der Aufstiegsanlagen „nicht für Unfälle auf Strecken außerhalb der Pisten haftet, die durch die Aufstiegsanlagen erreichbar sind.“ Es sei denn, und dies muss der Vollständigkeit halber erwähnt werden, dass die Tiefschneeabfahrt zu einem Programm gehört, für das der Betreiber wirbt, wie dies in manchen Skistationen der Fall ist.

Extemporär, da eigentlich nicht zur Materie gehörend, ist der Hinweis auf die Verpflichtung zum Tragen entsprechender elektronischer Kommunikationsmittel zur Gewährleistung der Rettungsmöglichkeit beim Alpin-Ski. Dies ist zudem nur dann vorgeschrieben, wenn „offensichtliche Lawinengefahr“ besteht und diese Einschränkung ist nicht nur wenig erzieherisch, sondern ganz klar absurd, da diese Gefahr den Ski-Alpinisten nämlich fern hält, während das Risiko genau dann besteht, wenn es offensichtlich nicht erkennbar ist!

## **IX.- Skischulen und Skilehrer**

Das Berufsbild des Skilehrers wurde seinerzeit im Einheitstext der Gesetze über die öffentliche Sicherheit mit dem des Bergführers gleichgesetzt (einer Tätigkeit, die gemäß Art. 124 unter den „Wanderarbeiten“ aufgeführt wurde), die ebenfalls der Lizenz der öffentlichen Sicherheit unterlag (in der Zwischenzeit abgeschafft), wird im Gesetz Nr. 81 vom 8.3.1991 juristisch definiert und geregelt. Es handelt sich um ein Rahmengesetz, das die wesentlichen Grundsätze vorgibt, die wiederum in den einzelnen regionalen Verordnungen umgesetzt werden müssen. Die Regionen ihrerseits hatten, wie auch im Fall der Pistenverordnungen, bereits längst diesbezügliche Vorschriften erlassen, und konnten sich demzufolge auf die schlichte Angleichung der entsprechenden Vorschriften beschränken.

Die technische Weiterentwicklung des Skisports wurde entsprechend berücksichtigt und deshalb werden in diesem Gesetz über die Lehrtätigkeit alle Fachrichtungen und alle Ausrüstungen geregelt.

Die berufliche Tätigkeit ist nicht unbedingt als kontinuierlich und auch nicht als ausschließliche Tätigkeit vorgesehen .

Die klare Priorität der didaktischen Komponente im Berufsbild des Skilehrers qualifiziert diese Arbeit als geistige Tätigkeit. Die Ausübung des Berufs ist der Mitgliedschaft in einer regionalen Berufskammer und dem nachweislichen Besitz eines technisch-didaktisch-kulturellen Eignungszeugnisses untergeordnet (Art. 6). Dieses Zeugnis wird nach der Teilnahme an entsprechenden Kursen (die die

Bereiche Skitechnik, Didaktik, Gefahren im Gebirge, Orientierung im Gelände, Bergwelt und demzufolge die Kenntnis der jeweiligen Region, medizinische Kenntnisse und Erste Hilfe, Rechte, Pflichten und Verantwortung des Berufsstands sowie die einschlägigen Gesetze und Verordnungen abdecken) und der Ablegung einer Prüfung ausgestellt. Das erforderliche technische und kulturelle Wissen ist sehr umfassend und durch eine gezielten Aufwertung des Berufsbilds bestimmt.

Was die organisatorische Ebene angeht, wurden im Rahmen des Gesetzes regionale Kollegien (Organe zur eigenständigen Reglementierung und selbstbestimmten Regierung) und das nationale Kollegium eingerichtet, das die beruflichen Wertmaßstäbe erarbeitet, als Berufungsorgan in rechtlichen Fragen auftritt und die Arbeit der regionalen Kollegien koordiniert.

Da es sich um eine geschützte Berufsgruppe handelt, wird die unzulässige Ausübung des Berufs strafrechtlich sanktioniert (in Art. 18 wird ausdrücklich auf Art. 348 des Strafgesetzbuchs hingewiesen); zu diesem Zweck wurde die „entlohnte Begleitung von Kunden“ der professionellen Lehrtätigkeit gleichgestellt.

Sehr kompliziert ist die Regelung über ausländische Skilehrer, in der sich staatliche und regionale Kompetenzen überschneiden. In Art. 12 Absatz 1 wird den Regionen die Reglementierung der nicht gelegentlichen Ausübung der Lehrtätigkeit von nicht in den regionalen Listen geführten Skilehrern übertragen. Bei diesen müsste es sich, da für die Mitgliedschaft die italienische Staatsbürgerschaft oder die Staatsangehörigkeit eines anderen EWG (heute EG) – Staats vorgeschrieben ist, um Skilehrern aus Drittländern oder EG-Ländern handeln, die im Falle vorübergehender Tätigkeit nicht unbedingt Mitglied der Berufskammer sein müssen.

Die Ausübung des Berufs ist an die gegenseitige Anerkennung der Gleichwertigkeit der Ausbildungsbescheinigungen gebunden. Diese obliegt den Wintersportverbänden, die darüber gemeinsam mit dem nationalen Skilehrer-Kollegium zu entscheiden haben. Allerdings gilt diese Vorschrift nur für Skilehrern aus Drittländern, da für Skilehrer aus EG-Ländern die Rechtsverordnung Nr. 319 vom 2.5.1994 zutrifft (nach dem Gesetz Nr. 91 in Kraft getreten), mit der die EG-Richtlinie 92/51 vom 18.6.1992 über ein zweites allgemeines System zur Anerkennung der beruflichen Ausbildung umgesetzt wird.

Die gelegentliche Ausübung der Tätigkeit als Skilehrer (im Durchschnitt nicht länger als 15 Tage, auch nicht zusammenhängend, in derselben Saison, in manchen Fällen nicht länger als 8 oder erweitert auf 30 Tage, wenn die Lehrtätigkeit innerhalb einer Schule erfolgt) bedarf der Unbedenklichkeitsbescheinigung des regionalen Kollegiums oder als Alternative hierzu einer einfachen vorherigen schriftlichen Mitteilung.

Im Bezug auf Skischulen, für die ausschließlich die Regionen zuständig sind, beschränkt sich das Rahmengesetz auf die folgenden Grundsätze:

jede Schule sollte grundsätzlich alle Skilehrer umfassen, die in ein und derselben Skistation tätig sind;

es sollte sich bevorzugt auf bestehende Schulen konzentriert werden, um die Tätigkeit rationeller zu gestalten;

die interne Reglementierung der Schulen muss sich an den Grundsätzen der Demokratie und der Beteiligung der Skilehrer an der Verwaltung und Organisation inspirieren.

Rechtslehre und Rechtswesen haben im Wesentlichen eine gemeinsame Position hinsichtlich der Verantwortung im Zusammenhang mit der Ausübung der Tätigkeit als Skilehrer, die in einem vertraglichen Kontext geregelt wird.<sup>7</sup>

Die Beziehung, die den Skilehrer an den Schüler bindet, kann in der Tat auf das Muster eines geistigen Werkvertrags zurück geführt werden. Der Verpflichtung des Skilehrers, den Schüler gemäß den der Disziplin eigenen Regeln und mit der für diesen Beruf üblichen Sorgfalt die Techniken des Skifahrens zu lehren, steht der Verpflichtung des Schülers gegenüber, mit dem Lehrer zu kooperieren, die von im erteilten Leitsätze zu beachten und ihn entsprechend zu vergüten. Die Leistung, die der Lehrer zu erbringen hat, steht in keinem Zusammenhang mit dem Ergebnis (eine typische Verbindlichkeit, die auf Vornahme einer geeigneten Tätigkeit gerichtet ist), da der Erfolg nicht nur von den technischen, didaktischen und veranschaulichenden Fähigkeiten des Lehrers abhängt, sondern von vielen weiteren Variablen, etwa von der Eignung und dem Willen des Schülers.

Neben der primären Verpflichtung, die sich aus dem Vertrag ergibt (die Lehre der Techniken), besteht zudem die nicht weniger wichtige Verpflichtung, über das Verhalten des Schülers zu wachen, um im Zeitraum, in dem ihm der Schüler anvertraut ist, dessen Unversehrtheit und die der Anderen zu wahren. Es kann ohne Weiteres behauptet werden, dass der Vertrag die Anvertrauung der natürlichen Person des Schülers dem Lehrer gegenüber bedeutet, was nichts anderes als die Verpflichtung zum Verwahrsam und Überwachung bedeutet, die umgekehrt proportional zur technischen Fähigkeit und zum Alter des Schülers steht. Es handelt

---

<sup>7</sup> S. Kass. Ab. III, 21.12.1978, Nr.6141; Kass. 5.12.1985, Nr. Kass.24.1.1977, Nr.346. Überschneidung zwischen vertraglich geregelter und außervertraglicher Verantwortung im spezifischen Bereich. S. Kass. 17.3.1981, 1544.

sich um eine konvergierende Pflicht, die sich aus dem Grundsatz ergibt, nach dem bei der Erfüllung jedweder Verpflichtung mit der üblichen Sorgfalt vorzugehen ist (Art. 1176 Zivilgesetzbuch).

Ebenso selbstverständlich ist auch die Anwendung der Haftungsvermutung gemäß Art. 2048 Zivilgesetzbuch auf die Tätigkeit des Skilehrers hinsichtlich der Schäden, die der Schüler Dritten zufügt, da der „Privatlehrer“ dieser Haftungspflicht unterliegt, wobei er die Möglichkeit hat, sich von der Haftungsvermutung frei zu machen, wenn er nachweisen kann, dass er das Ereignis nicht hatte verhindern können oder alles in seiner Macht Stehende getan hat, um es zu verhindern. <sup>8</sup>

Eine Übersicht über rechtlichen Aspekte im Zusammenhang mit der Haftungspflicht von Skilehrern und Skischulen ist einer Studie zu entnehmen, die ich im Jahr 1996 im Rahmen einer von der Stiftung Courmayeur organisierten Veranstaltung vorgelegt habe.

Carlo Bruccoleri

## LITERATURHINWEISE

- ALBANESI “Giurisprudenza e legislazione sui maestri di sci” in Rivista di diritto sportivo 1977 (R.D.S.), p. 39
- ALBANESI “Problemi giuridici negli sport invernali” in R.D.S 1975, p.247
- ALBANESI “Sciatori e maestri di sci” in R.D.S. 1976, p.386
- ANGIELLO “Natura giuridica del rapporto maestro di sci allievo” in Prob. Giur. Inf. Sciat., p. 17
- ANTINOZZI “La responsabilità dello sciatore” in Riv. e prat. nell’ass. 1987, p.863
- BASSANI “Le piste di sci nel diritto pubblico” in Prob. Giur. inf. sciat., p. 21

---

<sup>8</sup> Patti- "Insegnamento dello sport e responsabilità civile" in Resp. Civ. 1992, S. 509; Pret. Cavalese, 7.5.1981.

BERTOLINI "La responsabilità penale e amministrativa del gestore, del personale e degli utenti degli impianti di sci in R.D.S. 1989, p.3

BEVILACQUA "Responsabilità per infortuni derivanti da difetto di manutenzione e apprestamento delle piste di sci" in R.D.S. 1983, p.527

BONDONI "Il diritto sugli sci", Verl. Libreria giuridica VR 1977

BONDONI "Rischio e responsabilità sui campi di sci" in Riv. Giur. Scuola 1985

BRUCCOLERI "La responsabilità civile del maestro e della scuola di sci" in Rivista Professione Montagna (P.M.) Nr. 16, 1991, p.

BRUCCOLERI "Responsabilità civile e penale nella pratica dello sci alpino con particolare riguardo ai minorenni" 1984 Monogr. Hrsg. Cassa di Risparmio di Bolzano

BRUCCOLERI "Agonismo e responsabilità" in Atti del Convegno "Regole per uno sci più sicuro" Verl. Osiride Rovereto 2002, S. 58

BUSATO "Evoluzione delle regole di condotta F.I.S in rapporto alle nuove tecniche sciatorie e agli attrezzi alternativi" in Atti del XXIX SKI-LEX Sesto Pusteria 2002

CHECCHINI "Responsabilità civile e penale nel sinistro sciatorio" in Prb. Giur. Inf. sciat. S. 53

CHEVALLARD Commento a sent. Trib Aosta in R.D.S. 1985, S. 60  
 Commento a sent. Pretura Aosta in R.D.S. 1990, S. 200

DAL LAGO "Obblighi di comportamento e responsabilità degli utenti" in Atti del Convegno "Regole per uno sci più sicuro" Edizioni Osiride Rovereto 2002, S.25

W. FLICK "Montagna, rischio e responsabilità" Atti del convegno organizzato dalla Fondazione Courmayeur 2000

FRATTAROLO "La responsabilità civile per le attività sportive" Verl. Giuffrè 1984

FRATTAROLO "In tema di responsabilità civile per l'esercizio di attività sportive" in Foro Padano 1985, S. 375

GERACI "Responsabilità civile e attività sciatoria" in R.D.S. 1975, S. 358

GERACI "sulla ammissibilità della servitù di pista" in Prob. Giur. inf. sciat. 1976, S. 139

GIOVANNINI "Aspetti legali connessi alla gestione delle piste" Atti del Convegno di primavera D.S.I. Brunico April 1986

GIOVANNINI “La responsabilità civile nella gestione delle piste di sci e conseguenti risvolti assicurativi” in P.M. Nr. 1989, S. 17

GIOVANNINI “Obblighi di sicurezza e responsabilità del gestore degli impianti e delle piste “ in Atti del convegno “Regole per uno sci più sicuro”, Verl. Osiride Rovereto 2002, S.18

LAZZARINI “La Federazione internazionale dello sci per la sicurezza degli sciatori”

MELANI “Aspetti assicurativi nella pratica dello sci alpino” in Atti del XXIX SKI-LEX Sesto Pusteria 2002

PRADI “Lo sviluppo del diritto sciistico e le regole F.I.S. quali norme di diritto positivo” in R.D.S. 1988, S. 205 (in Atti del XVII SKI-LEX 1987 di Sesto Pusteria)

PRADI voce “Sci alpino” in Digesto delle Discipline privatistiche vol. XVIII, Utet 1998 , S. 163

VIOLA “La responsabilità civile nell’incidente sciistico” Verlag Experta s.p.a.  
2002