

# **I. EUROPÄISCHES SKIRECHTSFORUM**

**RA Waldemaro FLICK**

# DAS GESETZ 363/2003: ANSÄTZE FÜR ÜBERLEGUNGEN UND ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN.

Waldemaro Flick, Rechtsanwalt, Genua.

## 1) DAS GESETZ 363/2003 UND DIE REGIONALE RECHTSSPRECHUNG.

Das Gesetz 363/2003 überträgt den Regionen eine Reihe von Verpflichtungen bezüglich der Reglementierung des Wintersports. Das Parlament hat die Notwendigkeit festgestellt, die allgemeinen Grundsätze zu reglementieren, ohne dabei außer Acht zu lassen, dass gemäß Art. 117 der Verfassung den Regionen die Aufgabe zukommt, Verordnungen für den Bereich Sport zu erlassen, somit auch indirekt im Bereich Wintersport. Angesichts der Tatsache, dass die Verfassung ausschließlich dem Staat die Aufgabe zuteilt, private Verordnungen zu reglementieren, so überrascht es nicht, dass vor dem Inkrafttreten des Gesetzes 363 die juristischen Eingriffe der Regionen zwar bisweilen vom Inhalt her sehr anspruchsvoll waren, jedoch zwangsläufig unvollständig, und zwar deshalb, weil diese Vorschriften ein zentrales Thema nicht berührten, nicht berühren konnten: nämlich die Frage der Haftung oder Verantwortlichkeit der Betreiber der Anlagen und der Nutzer im Zusammenhang mit sportlicher Tätigkeit im Gebirge. Ein Eingriff seitens des Parlaments war somit überfällig, um zumindest ansatzweise eine Reihe von Grundsätzen festzulegen, die heute zum Teil im Gesetz 363/2003 enthalten sind.

In Art. 2<sup>1</sup> werden Skigebiete mit Aufstiegsanlagen als „der Öffentlichkeit zugängliche, natürlich oder künstlich beschneite Schneeflächen, einschließlich Pisten, Aufstiegsanlagen und

---

<sup>1</sup> Wortlaut Art. 2 Gesetz 363.2003

*“1. Skigebiete mit Aufstiegsanlagen sind der Öffentlichkeit zugängliche, natürlich oder künstlich beschneite Schneeflächen, einschließlich Pisten, Aufstiegsanlagen und Beschneiungsanlagen, die in der Regel für die Ausübung von Wintersportarten vorgesehen sind, wie Ski, verschiedene Skisportarten, Snowboard, Skilanglauf, Schlitten, Bob oder sonstige Sportarten, die ggf. regional betrieben werden.”*

*2. Zur Gewährleistung der Sicherheit der Nutzer werden spezielle Bereiche für die Ausübung von Sportarten mit Ausrüstungen, wie Schlitten oder Bob oder ggf. anderer Wintersportarten bereit gestellt sowie dauerhaft oder vorübergehend gesperrte Bereiche zur Ausübung des Snowboard.*

*3. Die Bereiche gemäß Absatz 1 und 2 werden von den Regionen bestimmt. Die Festlegung seitens der Regionen entspricht der Erklärung, 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, die mit dem Betrieb der Bereiche zusammen hängen und gemäß den Vorgaben der Regionen zu bezahlen sind.*

*4. Innerhalb der Bereiche gemäß Absatz 1 mit mehr als drei Pisten und mindestens drei Aufstiegsanlagen haben die betroffenen Gemeinden an Tagen, an denen keine Wettkämpfe stattfinden, auf Nachfrage bestimmte Bereiche für das Ski- und Snowboard-Training freizuhalten. Diese Bereiche sind mit entsprechenden Absperrungen von den anderen Bereichen zu abzugrenzen. Alle Personen, die sich in diesen Bereichen aufhalten, außer den Trainern, müssen ordnungsgemäße Skihelme tragen.*

*5. Innerhalb der Bereiche gemäß Absatz 1 mit mehr als zwanzig Pisten und mindestens zehn Aufstiegsanlagen haben die betroffenen Gemeinden spezielle Bereiche für Ski oder Snowboard – Akrobatik freizuhalten (Snowpark). Diese Bereiche sind mit entsprechenden Absperrungen von den anderen Bereichen zu abzugrenzen, sie müssen mit Strukturen*

Beschneiungsanlagen, die in der Regel für den nicht professionellen Wintersport vorgesehen sind“ definiert, die in der Regel der Ausübung von Wintersportarten, wie Ski, Snowboard, Skilanglauf, Schlitten, Bob vorbehalten sind.

Sowohl im Gesetz 363/2003, als auch in den sechs Gesetzesvorlagen, wurde weder ein System zur Sanktionierung der Verstöße gegen Verhaltensregeln vorgesehen, noch die Schaffung entsprechender Kontrollfiguren oder eines Pistenüberwachungsdienstes, um die Einhaltung der Regeln zu gewährleisten. Letzterem könnten Kontrollfunktionen zukommen, die beispielsweise mit denen der Verkehrspolizei vergleichbar sind, jedoch keine primäre Rettungsfunktion.

Aufgabe der Regionen müsste es sein, im Rahmen von umsetzbaren Verordnungen zu entscheiden, ob im Bezug auf die Kontrollfunktionen speziellere Regelungen vorgegeben werden müssen, die sich genauer auf die Materie beziehen, als Art. 21, in dem es heißt, dass „*die Staatspolizei, die Forstaufseher, die Carabinieri, die Zollwache und die örtliche Polizei*“ für die „*Überwachung und den Rettungsdienst in Skigebieten*“ und für die „*Kontrolle der durch dieses Gesetz vorgegebenen Vorschriften und den Erlass der entsprechenden Sanktionen im Falle von Verstößen*“ zuständig sind. Es ist diesbezüglich zweckmäßig, diesen Artikel im Zusammenhang mit Art. 18<sup>2</sup> zu sehen, der Regionen und Gemeinden die Aufgabe zuweist, zusätzliche Vorschriften zur Gewährleistung der Sicherheit und der optimalen Nutzung der Pisten und Anlagen umzusetzen.

An dieser Stelle wirft sich spontan eine Frage auf: nämlich, ob bei einem derartig allgemein gehaltenen Rahmengesetz nicht die Gefahr besteht, dass die Regionen unterschiedliche und untereinander kontrastierende Vorschriften erlassen und somit die angestrebte Einheitlichkeit auf nationaler Ebene verloren geht. So tauchen im Gesetzestext beispielsweise Begriffe auf, wie „*geeignet*“ und „*angemessen*“, d. h. Begriffe, die auf nicht näher bestimmte Leitsätze verweisen und

---

*für die Ausübung der akrobatischen Tätigkeiten ausgerüstet sein und regelmäßig instand gehalten werden. Alle Personen, die sich in diesen Bereichen aufhalten müssen ordnungsgemäße Skihelme tragen*“.

<sup>2</sup>Wortlaut Art. 18 Gesetz 363/2003 “ 1. Die Regionen können weitere Vorschriften erlassen, um die Sicherheit und optimale Nutzung der Pisten zu gewährleisten.

2. Die Regionen bestimmen die Höhe der Geldbußen im Falle von Verstößen gegen die Artikel 5, Absatz 3, 6, von 9 bis 13 und von 15 bis 17, die mindestens 20 Euro und höchstens 250 Euro betragen”.

keine Grenzen für absehbare Folgen „abstecken“ (siehe z.B. Art. 2 Absatz 4 und 5<sup>3</sup>, sowie Art. 3 Absatz 1<sup>4</sup>).

Auch die Aufgabe, die Höhe eventueller Sanktionen festzulegen, obliegt in vielen Fällen den Regionen, wodurch noch mehr Unklarheit geschaffen wird und Zweifel an der angestrebten Einheitlichkeit aufkommen (siehe z.B. Art. 18<sup>5</sup>).

Diese Aspekte können somit den Ausschlag zu unterschiedlichen Auslegungen geben, anstatt präzise und sichere Vorgaben zu leisten, wodurch sich die Situation, die sich im Laufe der Jahre mit den verschiedenen regionalen Gesetzen gebildet hat, nicht verbessert.

## **2) DER BETREIBER DER SKISPORTANLAGEN VOR DEM HINTERGRUND DES GESETZES 363/2003.**

Die Artikel 3,4,5,6 und 7 des Gesetzes 363/2003 sind den Anlagenbetreibern gewidmet. Diese Anordnungen sind gegenüber den bisherigen Regelungen neu. In den einzelnen Regionen wurde dieses Thema in der Tat nur fragmentarisch behandelt und häufig divergierten die regionalen Vorgaben. Vor dem Hintergrund der neusten juristischen Erkenntnisse wird offensichtlich, dass die Auslegung des Gesetzes 363/2003 diejenige Lehre und Rechtsprechung unterstützt, die im Erwerb des Skipasses etwas mehr sieht, als den Abschluss eines schlichten Transportvertrags. Eine kürzlich erfolgte Entscheidung des Kassationshofs hat in der Tat festgelegt, dass *„der Betreiber einer Skipiste als Wächter ebendieser Skipiste fungiert und somit objektiv für alle Schäden haftet, die auf Hindernisse auf der Piste zurück zu führen sind, es sei denn, er kann nachweisen, dass es sich um einen Zufall handelt oder dass das Verhalten des Geschädigten unvorhergesehen und unvorhersehbar war“*.<sup>6</sup> In den Artikeln 3, 4 und 7 wird die Rolle des Betreibers als für die Ordnungsmäßigkeit der Piste zivilrechtlich haftendes Subjekt nur noch bestätigt.

---

<sup>3</sup> Wortlaut Art. 2 Absatz 4-5 Gesetz 363/2003 “ 4. Innerhalb der Bereiche gemäß Absatz 1 mit mehr als drei Pisten und mindestens drei Aufstiegsanlagen haben die betroffenen Gemeinden an Tagen, an denen keine Wettkämpfe stattfinden, auf Nachfrage bestimmte Bereiche für das Ski- und Snowboard-Training freizuhalten. Diese Bereiche sind mit entsprechenden Absperrungen von den anderen Bereichen zu abzugrenzen. Alle Personen, die sich in diesen Bereichen aufhalten, außer den Trainern, müssen ordnungsgemäße Skihelme tragen.

5. Innerhalb der Bereiche gemäß Absatz 1 mit mehr als zwanzig Pisten und mindestens zehn Aufstiegsanlagen haben die betroffenen Gemeinden spezielle Bereiche für Ski oder Snowboard – Akrobatik freizuhalten (Snowpark). Diese Bereiche sind mit entsprechenden Absperrungen von den anderen Bereichen zu abzugrenzen, sie müssen mit Strukturen für die Ausübung der akrobatischen Tätigkeiten ausgerüstet sein und regelmäßig instand gehalten werden. Alle Personen, die sich in diesen Bereichen aufhalten müssen ordnungsgemäße Skihelme tragen”.

<sup>4</sup> Wortlaut Art. 3 Absatz 1 Gesetz 363/2003 “ 1. Die Betreiber der Gebiete gemäß Artikel 2 haben die sichere Ausübung der sportlichen Tätigkeit und Freizeitbeschäftigung seitens der Nutzer zu gewährleisten, indem sie die Pisten gemäß den Vorgaben der Regionen in einem sicheren Zustand halten. Die Betreiber sind verpflichtet, die Nutzer mit Hilfe von Absperrungen und Gefahrenhinweisschildern vor Hindernissen entlang der Piste zu schützen”.

<sup>5</sup> Siehe Fußnote 39.

<sup>6</sup> KASS. CIV., Abt. III, 10. Februar 2005, Nr. 2706. Anmerkung von CALABRESE *La doppia natura della responsabilità del gestore di una pista da sci (Die doppelte Natur der Verantwortung eines Skipistenbetreibers)* in *Danno e Resp.*, 8-9, 2005, 837 ff.

Die Betreiber unterliegen in der Tat einer diffusen, allgemein gehaltenen Verpflichtung zum Schutz der Nutzer, insbesondere haben sie gemäß Art. 3 Absatz 1 „*die sichere Ausübung der sportlichen und freizeithlichen Tätigkeiten seitens der Nutzer sicher zu stellen, indem sie die Pisten entsprechend den Vorgaben der Regionen sicher gestalten*“. Zudem „*sind die Betreiber verpflichtet, die Nutzer vor Hindernissen entlang der Piste durch entsprechende Schutzmaßnahmen und Ausweisung von Gefahrensituationen zu schützen*“.

In Absatz 2 des Artikels 3 werden die Betreiber verpflichtet, „*die Rettung und den Transport der Verunglückten entlang der Pisten an Orte, die für die am nächsten gelegenen Sanitäts- oder Erste-Hilfe-Dienststellen erreichbar sind, sicher zu stellen*“.

Unbeschadet der Tatsache, dass der Verstoß gegen Absatz 2 eine strafbare Handlung darstellt, ist in diesem Fall ein Bußgeld zwischen 20.000 und 200.000 Euro vorgesehen. In Artikel 7 Absatz 4<sup>7</sup> ist zudem die Verpflichtung aufgeführt, die Pisten im Falle von drohender Gefahr oder Unzugänglichkeit zu schließen und auch hierbei kommt der Verstoß einer strafbaren Handlung gleich, für die ein Bußgeld in Höhe von 5.000 bis 50.000 Euro vorgesehen ist.

Ein interessanter Hinweis im Bezug auf die Gewährleistung der Flüssigkeit des Betreibers der Aufstiegsanlage im Falle einer Verurteilung zur Schadensersatzzahlung findet sich in Art. 4 Absatz 1, nach dem eine Anlage nur dann eröffnet werden darf, wenn der Betreiber für die Nutzung der Skisportanlage eine entsprechende „*zivilrechtliche Haftpflichtversicherung abgeschlossen hat, mit der Schäden für die Nutzer und Dritte abgedeckt werden, für die der Betreiber haften muss*“.<sup>8</sup> Unbestreitbar ist jedoch die Leere, oder zumindest die Enttäuschung in dem Moment, indem sich herausstellt, dass das Versprechen, das in dieser Vorschrift enthalten ist, sich als reine Verpflichtung des Betreibers zum Abschluss einer Versicherung mit Strafandrohung im Falle der Nichtbeachtung herausstellt. Die eigentliche Natur dieser Haftung wird in der Vorschrift nicht genauer erklärt.<sup>9</sup>

Vorbeugemaßnahmen beleiben in jedem Fall das wesentliche Element zur Vermeidung von Tragödien auf der Piste. Als Beispiele für vorbeugende Sicherheitsmaßnahmen können ein entsprechender Lawinenschutz an Stellen, an denen sich größere Schneemengen ansammeln,

---

<sup>7</sup> Wortlaut Art. 7 Absatz 4 Gesetz 363/2003 “*Der Betreiber ist verpflichtet, die Piste bei Gefahr oder Unzugänglichkeit zu schließen. Unbeschadet der Tatsache, dass die Nichtbeachtung der o.g. Verpflichtung eine strafbare Handlung darstellt, wird der Verstoß gegen den vorliegenden Artikel mit einer Geldbuße zwischen 5.000 Euro und 50.000 Euro geahndet*“.

<sup>8</sup> Vgl. CHIESI “*Diese Passage ist wichtig, wenn man berücksichtigt, dass die Nichtbeachtung der o.g. Pflicht – die auch für die laufenden genehmigungsrechtlichen Beziehungen gilt – die Zahlung einer Geldbuße mit sich führt, die Verweigerung der Lizenz für den Betrieb neuer Anlagen und vor allem den Entzug der bisherigen Lizenzen und dies natürlich bis zum Abschluss der Versicherung (Art.4)*“.

<sup>9</sup> Vgl. CALABRESE *La doppia natura della responsabilità del gestore di una pista da sci (Die doppelte Natur der Verantwortung eines Skipistenbetreibers)* in *Danno e Resp.*, 8-9, 2005, 840.

genannt werden oder spezielle gasbetriebene Systeme, mit denen der Schnee ins Tal abgelassen wird, wenn die Liftanlagen geschlossen sind.

Die Anlagenbetreiber haben zwei Verpflichtungen nachzukommen: einerseits haben sie die Pisten gut sichtbar auszuschildern, um die schlechten Bodenverhältnisse bzw. die Schließung der Anlage kenntlich zu machen und die Nutzer auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen (die wiederholte Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann den Entzug der Lizenz zur Folge haben); andererseits haben sie für die planmäßige und außerplanmäßige Instandhaltung der Piste Sorge zu tragen (Art.7)<sup>10</sup>.

### 3) RECHTE UND PFLICHTEN DER SKIFAHRER

Die Regeln, die in Abschnitt 3 des Gesetzes 363/2003 aufgeführt sind, beziehen sich zum Teil auf das Regelwerk des F.I.S.I. Mai 1967<sup>11</sup>.

Wie bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes 363/2003 festgestellt wurde, *stellt dieser Vorschriftenkomplex neben dem Gesetz, oder besser, als Ergänzung dazu die wichtigste Quelle für den Verhaltenskodex der Skifahrer auf der Piste im Rahmen des Skirechts dar*“.<sup>12</sup>

In Abschnitt 3 des Gesetzes sind neben verschiedenen Rechten der Nutzer auch Pflichten und Vorschriften aufgeführt, wobei jedoch darauf hingewiesen werden muss, dass *„das gesamte Regelwerk auf die Gewährleistung der Sicherheit und der Wahrung der psychischen und körperlichen Unversehrtheit der Nutzer der Skipisten“* abzielt (Artikel 5 Zivilgesetzbuch und 32 Verfassg.)“.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> Wortlaut Art. 7 Absatz 1-2 Gesetz 363/2003:

“1. Die Betreiber der Bereiche gemäß Artikel 2 haben für die planmäßige und außerplanmäßige Instandhaltung gemäß den Vorgaben der Regionen zu sorgen und darauf zu achten, dass die erforderlichen Sicherheitsanforderungen erfüllt werden und die entsprechende Ausschilderung vorhanden ist.

2. Der ggf. schlechte Zustand des Bodens muss bekannt gegeben werden. Objektive Gefahren, die vom Zustand des Bodens abhängen, oder sonstige Gefahren vorliegen, sind zu beheben, d.h. die Piste ist zu schließen. Die Hinweise über den Bodenzustand oder die Schließung der Piste sind deutlich sichtbar am Anfang der Piste und an den Seilbahnstationen im Tal auszuhängen”.

<sup>11</sup> Penalthon setzte sich nach jahrelangen Eingriffen der Rechtslehre für eine eigenständige Reglementierung der Pistenutzer ein, gleichzeitig erschienen in anderen Ländern vergleichbare Werke, wie die Abhandlung U.S.A., die zwanzig Regeln von KLEPPE in *«La responsabilità negli incidenti con gli sci nei paesi alpini (Die Haftung für Skiunfälle in den Alpenländern)»*, in RIV. DIR. SPORT., 1968, S. 343, die Abhandlung des deutschen Rechtsanwalts NIRK, die Abhandlung von Prof. PICHLER in *«La lesione sportiva nel diritto penale (Sportverletzungen im Strafrecht)»*, in Riv. Dir. Sport., 1964, S. 163, Projekt von RABINOVITCH aus dem Jahr 1967.

Das endgültige Werk, das aufgrund seiner Klarheit und des Prestiges der Organisation weite Verbreitung fand, hieß *«Verhaltensregeln des Skifahrers»*, verfasst vom Rechtsausschuss des F.I.S. (Internationaler Skiverband), der sich aus Juristen aus allen Ländern zusammen setzte, in dem der Skisport praktiziert wurde und definitiv und offiziell in Beirut, im Mai 1967, anerkannt wurde und in seiner definitiven Form in Famagosta im Jahr 1973 vom FIS umgesetzt wurde.

<sup>12</sup> PRADI unter *“Alpin-Ski”*, in *Digesto*, IV Ausgabe, Turin, 1998, 172. Vgl. Fußnote 26.

<sup>13</sup> CHIESI zit. W..

Die Neuheiten in Abschnitt 3 im Vergleich zum bisherigen Verhaltenskodex betreffen die bereits zitierte Helmpflicht, die Einführung bestimmter „Straßenverkehrsregeln“ in Art. 9, wonach mit Bezug auf die Artikel 141 und 142 der Straßenverkehrsordnung *„die Geschwindigkeit auf Strecken mit eingeschränkter Sicht, in der Nähe von Gebäuden oder Hindernissen, auf Kreuzungen und Abzweigungen, bei Nebel, trübem Wetter, schlechten Sichtverhältnissen oder auf überfüllten Pisten, in Engpässen und in Gegenwart von Anfängern gesenkt werden muss“*.

Zudem wird laut Art. 2054 Absatz 2 Zivilgesetzbuch festgelegt, dass im Falle eines Zusammenstoßes bis auf Gegenbeweis davon ausgegangen wird, dass beide Skifahrer gleichermaßen die Schuld an eventuellen Schäden tragen.<sup>14</sup>

In der Rechtslehre wurde bereits in der Vergangenheit versucht, das Thema Skisport mit dem des Straßenverkehrs zu vergleichen. In der Tat wurde zum Teil in der Rechtslehre und auch in einigen Einzelentscheidungen versucht, die Verantwortung des Skifahrers in die Disziplin gemäß Art. 2054 Zivilgesetzbuch einzuordnen, indem das Trinom „Skilaufen, Piste, Ski“ mit dem Trinom „Autofahren, Straße, Fahrzeug“ gleichgesetzt wurde, mit dem Ziel, dem Geschädigten die Berufung auf die Haftungsvermutung zu ermöglichen, die vom Gesetz her dem Fahrer zugewiesen wird.<sup>15</sup>

Obschon eine Vielzahl an juristischen und doktrinären Abhandlungen von dem o.g. Ansatz ausging<sup>16</sup>, hat der Kassationshof 1980 definitiv festgelegt, dass Skier nicht als Fahrzeuge gelten können, die der Straßenverkehrsordnung unterliegen und deshalb auch nicht durch Art. 2054 reglementiert werden können.<sup>17</sup> Es erscheint somit sehr verwunderlich, dass der Gesetzgeber heute (siehe Artikel 9 und 19) auf Verhaltensregeln verweist, die der Straßenverkehrsordnung entliehen sind, obwohl der Kassationshof bereits klar anderslautend entschieden hat. Zudem könnten sich angesichts der Tatsache, dass keine Versicherungspflicht im Zusammenhang mit dem Skisport besteht, aus dem Artikel 19, der eine Abschrift von Art. 2054, zweiter Absatz scheint, Probleme bei Unfällen ergeben, bei denen keine Zeugen anwesend waren.

Man denke beispielsweise an den Fall, in dem die Person A beim Fahren auf der Piste korrekt alle Verhaltensregeln befolgt und unvermittelt von der Person B angefahren wird, die sich im Gegensatz zu A nicht an die Regeln gemäß Abschnitt 3 des Gesetzes 363/03 hält. Bei dem Zusammenstoß trägt A keinen Schaden davon, B jedoch wird ernsthaft verletzt. In diesem Fall

---

<sup>14</sup> Wortlaut Art. 19 Gesetz 363/2003 “ 1. Bei einem Zusammenstoß zwischen Skifahrern wird bis auf Gegenbeweis davon ausgegangen, dass beide Beteiligten in gleichem Maße an den eventuell entstandenen Schäden Schuld tragen.”.

<sup>15</sup> Wortlaut ANTINOZZI “Die Verantwortung des Skifahrers” in *Dir e Prat. Ass.* 1987, S. 863.

<sup>16</sup> Vgl. ALPA und BESSONE “I fatti illeciti ( *Unrechtmäßige Vorgänge* )” in *Trattato di diritto privato* (Abhandlung über das Privatrecht) von Rescigno, Band XIV, UTET, TO, 1987, S. 351.

<sup>17</sup> Vgl. *Fußnote* 18.

könnte A, wenn nicht durch Zeugen unterstützt, gemäß Art. 19<sup>18</sup> zur Entschädigung der Hälfte des Schadens von B verurteilt werden.

Es ist offensichtlich, dass alle drei Richtungen die Absicht verfolgen, die Position des Geschädigten in irgendeiner Weise zu „begünstigen“, indem dieser von der Beweispflicht freigestellt wird. Die Artikel 2050, 2051 und 2054 Zivilgesetzbuch enthalten in der Tat die Schuldvermutung zu Lasten des Schadensverursachers.

Im Bezug auf die strafrechtlichen Aspekte, die hier nicht zum Vorschein kommen, müsste die Ausübung des Skisports nach der Staatsanwaltschaft Turin den Vorgaben des Gesetzes 626 aus dem Jahr 1994 über die Sicherheit am Arbeitsplatz unterliegen. Der Ansatz, auf dem diese Theorie aufbaut, ist, dass Skipisten nicht nur der Freizeit oder dem Sport dienen, sondern auch als Arbeitsplatz fungieren und demzufolge würde das Gesetz 626/1994 zutreffen. Die Anwendung dieses Gesetzes würde den Schutz all derjenigen bedeuten, die in irgendeiner Form, etwa als Skilehrer oder als Anlagentechniker, im Gebirge arbeiten. Konkret handelt es sich um eine Reihe von Vorschriften, die vom örtlichen Gesundheitsdienst verfügt werden und sich prinzipiell auf die Strecken beziehen. Wenn diese These in die Rechtslehre bzw. in die Rechtssprechung aufgenommen werden würde, wären die Betreiber von Skisportanlagen verpflichtet, eine Reihe von Sicherheitsmaßnahmen umzusetzen, die von der Absteckung der Pisten bis zur Ausschilderung der Gefahrenstellen oder schwieriger Stellen, wie etwa Kreuzungen mit anderen Pisten, Höhenunterschiede, Gräben oder sonstige besonders problematische Stellen reichen.<sup>19</sup>

Ein anderer Teil der Rechtslehre und der Rechtssprechung führte und führt die Materie auch heute noch auf Art. 2043 Zivilgesetzbuch zurück, mit der Folge, dass gemäß den allgemeinen Grundsätzen die Beweislast demjenigen zukommt, der sein Recht beansprucht, das heißt, dem Geschädigten.

Zur Steigerung des Verantwortungsbewusstseins der Skifahrer wird in Art.17<sup>20</sup> vorgesehen, dass weder der Betreiber, noch der Konzessionär für Unfälle haften, die sich außerhalb der von der Aufstiegsanlage bedienten Piste ereignen. Erwähnenswert bei dieser Anordnung ist, dass Zweifel bei der Auslegung aufkommen können, und zwar hinsichtlich der Notwendigkeit, dass die Betreiber (oder Konzessionäre) der Anlagen angeben müssen, welche Strecken als „außerhalb der Piste“ gelten. Es muss daran erinnert werden, dass die Pisten nicht nur von erfahrenen Skifahrern besucht

---

<sup>18</sup> Vgl. Fußnote 49.

<sup>19</sup> Vgl. RUOTOLO in “Secolo XIX”, 30. Januar 2004, S. 6.

<sup>20</sup> Wortlaut Art.17 Absatz 1-2 Gesetz 363/03

“ 1. Konzessionär und Betreiber der Aufstiegsanlage haften nicht für Unfälle, die sich außerhalb der Pisten ereignen, die durch die Anlagen bedient werden.

2. Personen, die Alpin-Ski betreiben, haben, wenn aufgrund der klimatischen und der Schneeverhältnisse offensichtliche Lawinengefahr besteht, entsprechende elektronische Instrumente bei sich zu tragen, um Rettungsaktionen zu ermöglichen”.

werden, die eine Tiefschneepiste leicht von einer regulären Piste unterscheiden können, und dass im Gebirge die Witterungsverhältnisse sehr schnell umschlagen und es oft schwierig ist, bei Nebel oder Schneegestöber eine Tiefschneepiste klar von einer noch wenig befahrenen Piste zu unterscheiden. Ein Teil der Rechtslehre hält es deshalb für angebracht, dass der Betreiber für eine Ausschilderung sorgt, die für den Nutzer leicht verständlich ist und keine Zweifel bei der Auslegung aufkommen lässt.<sup>21</sup>

Eine weitere relevante Neuheit enthält Artikel 14, nach dem, wenn im Einzelfall keine schwerwiegenden Umstände gemäß Artikel 593 Strafgesetzbuch<sup>22</sup> vorliegen, jede Person, die beim Skifahren oder bei der Ausübung eines anderen Skisports eine andere Person bemerkt, die in Schwierigkeiten ist und dieser Person nicht die erforderliche Hilfe leistet oder den Vorfall nicht unverzüglich beim Betreiber der Sportanlage meldet, mit einem Bußgeld in Höhe von 250 bis 1000 Euro bestraft wird.

#### **4. VERTRAGLICHE ODER AUSSERVERTRAGLICHE HAFTUNG DES BETREIBERS?**

Das Gesetz 363 scheint die Linie zu bestätigen, die davon ausgeht, dass der Betreiber nicht einfach nur den Aufstieg auf den Berg anbietet, sondern eine umfassende Anzahl an Dienstleistungen, wobei der Transport mit dem Lift im Vergleich zur anschließenden Abfahrt nur eine funktionale und nebensächliche Rolle spielt.

Eine Kritik an diesem Ansatz betrifft die Unmöglichkeit, in der Nutzung der Piste eine Weiterführung des Transportvertrags zu sehen. Diesbezüglich wird in Art. 2 des Gesetzes 363, in dem das Skigebiet definiert wird, ausdrücklich festgelegt, dass dieses „Pisten, Aufstiegs- und Beschneiungsanlagen“ umfasst. Diese Definition impliziert logischerweise die Schlussfolgerung, dass es sich um einen Vertrag handelt, bei dem es nicht allein um den Transport geht, sondern auch um die Nutzung der Dienstleistungen innerhalb des Skigebiets, das sowohl die Piste, als auch die Liftanlagen umfasst. Der Vertragsgegenstand ist somit nicht nur der Transport, sondern vor allem die Nutzung der Pisten innerhalb des Skigebiets.<sup>23</sup>

Obschon das Gesetz 363/03 einen Fortschritt bedeutet, muss trotzdem festgestellt werden, dass die unterschiedlichen, bereits vorhandenen Vorschriften dadurch nur zum Teil vereinheitlicht werden. Es stellt sich die Frage, ob mit diesem Gesetz die wichtigsten Themen angegangen wurden,

---

<sup>21</sup> Vgl. CHIESI *zit. W.*

<sup>22</sup> In Art. 593 Strafgesetzbuch wird eine Strafe von bis zu einem Jahr Freiheitsentzug oder von bis zu zweitausendfünfhundert Euro Strafgeld für Personen festgelegt, *„die einen menschlichen Körper finden, der leblos ist oder scheint, oder eine verletzte oder in Gefahr befindliche Person, und es unterlässt, die erforderliche Hilfe zu leisten oder sofort die zuständigen Behörden zu verständigen. Wenn sich aus dem Verhalten des Schuldigen Verletzungen ergeben, wird die Strafe erhöht, wenn der Tod die Folge ist, wird die Strafe verdoppelt,*

<sup>23</sup> Vgl. CALABRESE *zit. W.* 842.

die als Voraussetzung für die Behandlung der einzelnen Aspekte hinsichtlich des Abfahrtski zu sehen sein sollten, mit anderen Worten, ob die Themenbereiche Schadensersatz im Bezug auf das materielle Recht und die Beweislast und im Bezug auf verfahrensrechtliche Fragen wirklich angegangen wurden. Die Rechtslehre und die fortschrittliche Rechtssprechung beschäftigen sich seit geraumer Zeit mit diesem Problem und haben es zum Teil gelöst, indem sie die Figur des sogenannten „Skipass-Vertrags“ oder „weißen Vertrags“ geschaffen haben. Es handelt sich um einen untypischen Vertrag,<sup>24</sup> eine Vertragsform, die nicht in unserem Regelwerk vorgesehen ist und schon gar nicht im neuen Gesetz. Wer heutzutage einen Skipass erwirbt, kauft damit das Recht auf den Aufstieg mit Hilfe einer mechanischen Aufstiegsanlage: dieses Geschäft ist als Transportvertrag zu sehen, der durch das Zivilgesetzbuch, Artikel 1678 ff. geregelt ist. Bei Unfällen während des Transports, gleich mit welchem Mittel, ist der Betreiber nur dann von der Haftung freigestellt, wenn er nachweisen kann, dass er vorher alle Sicherheitsmaßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen hat.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> In Art. 1322 Absatz 2 heißt es, dass « Die Parteien Verträge abschließen können, die nicht als speziell geregelte Verträge angesehen werden können». Die Möglichkeit, untypische Verträge abzuschließen zu können, „ermöglicht Privatpersonen, ihre vertraglichen Handlungen entsprechend den eigenen Anforderungen zu regeln und somit die Wirksamkeit der Handlungen besser gewährleisten zu können“, so schreibt, ROPPO *Il contratto (Der Vertrag)* Giuffrè Mailand 2001 S.422 ff.. Die Freiheit, untypische Verträge abzuschließen zu können, kann jedoch hinsichtlich bestimmter Güter, Aktivitäten oder Interessen auf Grenzen. In diesen Fällen legt das Gesetz bestimmte vertragliche Formen fest und verbietet Vertragsformen, die nicht auf diese zurück geführt werden können, da davon ausgegangen wird, dass in diesem Bereich durch andere als die typischen Verträge die bestehenden Interessen nicht angemessen vertreten werden können. Das Verbot des Abschlusses von untypischen Verträgen gilt für untypische Eheschließungen und für untypische Agrarverträge, ist nicht auf den zweiten Teil des Art. 1322 zurück zu führen. In Art. 1322 Absatz 2 heißt es nämlich, dass Privatpersonen untypische Verträge abschließen können «vorausgesetzt, diese haben den Zweck, schutzwürdige Interessen gemäß der Rechtsverordnung zu erzielen». Nach dieser Vorgabe kann ein Vertrag nicht deshalb nicht gebilligt werden, weil er gesellschaftlich undeutend ist, sondern nur dann, wenn er gesellschaftlich schädlich oder gefährlich ist: d.h. wenn er unrechtlich ist. Daraus folgt, dass untypische Verträge nicht « den Zweck haben, schutzwürdige Interessen zu erzielen » und deshalb sind gemäß Art. 1322 zweiter Absatz diejenigen Verträge verboten, die imperativen Normen, der öffentlichen Ordnung und der Sitte widersprechen.

<sup>25</sup> Wortlaut SPAGNOLI CATALANO „*Responsabilità del gestore degli impianti (Verantwortung der Anlagenbetreiber)* in *Danno e resp.* n.8-9/2000, S. 909. Laut Rechtssprechung KASS. vom 23. Mai 1997 stellt die mehr oder weniger aktive Mitarbeit des Nutzers eine Konstante sämtlicher Verträge für den Transport mit mechanischen Mitteln dar und all diese Verträge sind als Personentransportverträge einzustufen. Rechtslehre und Rechtssprechung kontrastieren hierbei. Für Seilbahnen, Kabinenbahnen, Kabinenlifte und Sessellifte gilt in der Regel Artikel 1678 ff. Zivilgesetzbuch. Diese Mittel, abgesehen vom Sessellift, bedingen keine aktive Teilnahme der transportierten Person. Es gibt hingegen andere Anlagen, bei denen, wenn man es mit Giudiceanra *zit. W.* S.303 ausdrücken möchte „dem Transportunternehmer der Transport nicht vollständig allein überlassen wird“. Hierbei geht es um die Skilifte, Schlittenlifte, Transportbänder und Handlifte, in diesen Fällen wird in der Regel auf untypische Verträge zurück gegriffen (Art.1322 Absatz 2 Zivilgesetzbuch). Im Sinne von Art.1681 Zivilgesetzbuch im Fall der Skilifte haben sich die folgenden Gerichte ausgesprochen: GER. COMO, 31. Mai 1972 in *Prat. Ass.* 1972 S.776; GER. PIACENZA, 11. Dezember 1978 in *Riv. Dir Sport.* 1979 S.366; GER. TURIN 8. Juli 1999 in *Danno e resp.* 1999, S.291. Das Gericht hat die Verantwortung des Skiliftbetreibers anerkannt, weil eine Skifahrerin, da kein Personal anwesend war, den Sitzteller alleine in die Hand genommen hatte und infolge des unregelmäßigen Abrollens des Seils ruckartig zu Boden gerissen wurde und in ein Loch gefallen war; *Contra* KASS. Abschn. III 10. Mai 2000 Nr.5953 in *Giust. Civ. Mass.* 2000 S.979 bestätigt, dass „der Personentransportvertrag voraussetzt, dass die transportierte Person in keiner Weise am Transport mitarbeitet: daraus folgt, dass der Vertrag nicht als typischer Personentransportvertrag eingestuft werden kann und dass deshalb Art.1681 Zivilgesetzbuch nicht zutrifft“; CARBONE in *Danno e resp.* Nr.4/2001 S.375 nimmt den Ansatz des untypischen Vertrags für den Fall des Skilifts auf. Der Autor begründet die untypische Form damit, dass im Falle eines Vertrags, der auf einen typischen Transportvertrag zurück geht, die transportierte Person nicht am Transportvorgang mitarbeiten muss, während im Fall des Skilifts die aktive Beteiligung am Transport offensichtlich ist. Deshalb handelt es sich in diesem

Unter diesen Bedingungen bleibt der eigentlich an das Skifahren gebundene Aspekt vollkommen unregelt: die Abfahrt auf der Piste. Unter den Rechtsexperten herrscht die Meinung vor, dass die Piste in keiner Weise in das Vertragsverhältnis fällt, das zwischen dem Skifahrer und dem Betreiber der Anlage abgeschlossen wird<sup>26</sup>. Der Erwerb des *Skipasses* erfolgt durch eine stillschweigende Absichtserklärung, das sogenannte schlüssige Verhalten<sup>27</sup>, die Parteien schließen einzig und allein einen Vertrag ab, dessen Ursache<sup>28</sup> ganz einfach der Transport des Skifahrers vom Tal auf den Berg darstellt; nach diesem Ansatz wird nur allein das „Recht auf den Aufstieg“ erworben. Die Tatsache, dass der Skifahrer den Vertrag mit der Zielsetzung abschließt, Skifahren zu können, stellt eine reine Motivation dar<sup>29</sup> und ist als solche juristisch irrelevant<sup>30</sup>.

Es bildet sich jedoch bereits eine neue Richtung heraus, nach der der Erwerb der Fahrkarte nicht nur den Abschluss eines Transportvertrags mit sich führt, sondern auch einen Vertrag, der die Nutzung des Skigebiets ermöglicht. Gegenstand dieses Vertrags ist die Verfügbarkeit und freie Nutzung sowohl der Piste, als auch der Anlagen<sup>31</sup>.

Dabei handelt es sich um den bereits erwähnten „*Skipass*“ oder „weißen Vertrag“, der zur Zeit noch von keinem Gesetzesrecht anerkannt wird, aber von der innovativeren Rechtsprechung als untypischer Vertrag interpretiert wird<sup>32</sup>.

---

Fall nicht nur um einen Transport an sich, sondern um einen Transport, der in Funktion zur Ausübung der sportlichen Tätigkeit steht.

<sup>26</sup> Vgl. APPELLATIONSHOF Trento 28. Februar 1979 in *Resp. civ.* 1980 S.706; GER. Turin, Urteil vom 23. April 1987 in *Riv. giur. circ. trasp* 1989 S.762.

<sup>27</sup> Siehe ROPPO in *Istituzioni di diritto privato (Institutionen des privaten Rechts)*, Monduzzi, Bologna 2001 IV S.345

<sup>28</sup> Einen umfassenden Überblick über das Konzept der *Ursache* in der Evolution der Rechtslehre bietet ROPPO in *Il contratto (Der Vertrag)* Giuffrè Mailand 2001 S.361 ff. Unter Vertragsursache ist *«der rechtfertigende Grund für die Vermögensverschiebung, die durch den Vertrag umgesetzt wird»* zu verstehen, deshalb ist die Ursache ein wesentliches Element des Vertrags. Die Rechtslehre hat eine Fülle von Theorien über die Ursache entwickelt. Der erste Gegensatz betrifft die subjektiven und die objektiven Theorien. Erstere identifizieren die Ursache in einem psychologischen Element, zweite in einem objektiven und externen Element. Die objektiven Theorien können wiederum unterteilt werden in diejenigen, die die Ursache als abstrakt einstufen, und in die anderen, die sie konkret sehen. Nach der abstrakten Theorie ist die Ursache die wirtschaftlich-soziale Funktion des Vertrags. Nach der konkreten Theorie, die den Anforderungen der Entwicklung des Vertrags näher kommt, ist die Ursache der Grund, der den betreffenden Vertrag rechtfertigt. Vgl. ROPPO in *il contratto (Der Vertrag)*, zit. *W.* S. 363 ff.

<sup>29</sup> Siehe ROPPO in *Il contratto, (Der Vertrag)*, zit. *W.* S. 377: Motivationen sind *“ das Interesse der Partei, das außerhalb des Vertrags bleibt, da es nicht Teil des rechtfertigenden Grundes ist”*

<sup>30</sup> Nach VIOLA zit. *W.* S.46. In der Rechtsprechung GER. TURIN 23. April 1987 *Z. it.* *“ Der mit dem Betreiber einer Aufstiegsanlage abgeschlossene Vertrag betrifft den Transport mit dem Transportmittel, seine Wirkung kann nicht auf die anschließende Abfahrt erstreckt werden, die der Skifahrer selbstbestimmt vornimmt; obschon Aufstiegsanlagen und Skipisten in engem Zusammenhang stehen, kann in dem Anlagenbetreiber keiner Weise die Einmaligkeit der rechtlichen Beziehung und die Verantwortung zugewiesen werden”*.

<sup>31</sup> Nach V IOLA, zit. *W.*S.47; Vgl. D E BASSA *«In tema di responsabilità del gestore di impianti di risalita e tutela dell'utente (Über die Verantwortung des Betreibers von Aufstiegsanlagen und den Schutz des Nutzers)»* in *Riv. giur. circ e trasp.*, 1989, S.768; BEVILACQUA in *«Responsabilità per infortuni da difetto di manutenzione e apprestamento delle piste da sci (Verantwortung für Unfälle infolge von Instandhaltungsmängeln und mangelnder Bereitstellung der Skipisten)»* in *Riv. Dir. Sport.*, 1983, S.536; CHEVALARD im Kommentar zum Urteil des Amtsgerichts Aosta in *Riv. Dir. Sport.* 1990 S.201; in der Rechtsprechung Vgl. APPELLATIONSHOF TURIN, 5. Juli 1997, in *Arch. giur.*, 1998, S.500; GER. MASSA CARRARA 14. Mai 1996, in *Arch. giur.*, 1996, S. 1399; AMTSGER. AOSTA 24. Dezember 1993 in *Giur. merito* 1994 S.315; GER. TORINO 24. Oktober 1991 in *Arch. giur.* 1992 S.86

<sup>32</sup> Eine der Auslegungen, die die vertragliche Haftung oder Nichterfüllung ausschließt, basiert auf dem Ansatz, dass der Skifahrer die Abfahrt mit eigenen Mitteln und selbstbestimmt vornimmt, siehe Carbone zit. *W.* p.377.

Dies bedeutet, dass die Ursache<sup>33</sup> für das Geschäft weniger der Transport ist, sondern vielmehr die Tätigkeit insgesamt, die darin besteht, „nach oben und unten zu fahren“, das heißt, es handelt sich um einen „Transport, der in Funktion zur Ausübung des Skisports auf sicheren Pisten steht“<sup>34</sup>. Die Reglementierung dieses untypischen Vertrags ist in den allgemeinen Vertragsnormen (Art. 1323 ff. Zivilgesetzbuch, besonders Art.1341) und in den Vorschriften über die Vertragserfüllung (Art.1218 ff., 1175 und 1176 Absatz 1 Zivilgesetzbuch), in den Vorschriften über spezifische Verträge, die analog gelten (Art.1678 ff. Zivilgesetzbuch) zu finden, wie auch in Art.1374 Zivilgesetzbuch, zur Ergänzung<sup>35</sup>. Der Ansatz des einheitlichen Vertragsverhältnisses wurde vom Gericht Modena aufgenommen<sup>36</sup>, das festgelegt hat, dass der Betreiber einer Aufstiegsanlage, der den *Skipass* ausstellt, als Transportunternehmer auftritt und vertraglich auch für die Phase der Abfahrt auf den Pisten, für deren Instandhaltung er zuständig ist, verantwortlich ist.

Die Folgen dieser juristischen Figur sind bedeutend, da sie sich direkt auf die Möglichkeit auswirken, die Rechte des Skifahrers bei einem Verfahren konkret geltend zu machen und weil sie direkt in die Regelung über die Beweislast eingreifen.

Würde dieser „*Skipassvertrag*“ oder „weiße Vertrag“ vom Gesetzgeber anerkannt, dann würde der Nutzer beim Erwerb des Skipasses nicht einfach nur eine Fahrkarte für den Transport kaufen, sondern die Möglichkeit, mit dem Lift nach oben und auf der Piste wieder herunter zu fahren. Da es sich hierbei um eine rein vertragliche Haftung handelt, liegt die Beweislast wesentlich günstiger für den Skifahrer, der nämlich einfach nur die objektiven Umstände der vertraglichen Beziehung nachweisen müsste, während der Betreiber nachweisen müsste, dass er alles in seiner Macht Stehende getan hat, um den Unfall zu verhindern.

Dies ist keine nebensächliche Schutzfunktion, wenn man davon ausgeht, dass es sich, falls dieser Vertrag nicht anerkannt würde, um einen Fall der außervertraglichen Haftung handeln würde,

---

<sup>33</sup> Im Fall des Skipass-Vertrags ist die Ursache in der Bezahlung des Skipasses seitens des Nutzers zu sehen, mit dem Ziel, eine Dienstleistung zu erhalten, die den Transport vom Tal auf den Berg, die Bereitstellung, Beschneigung und Vorbereitung der Pisten und den Rettungsdienst bei Unfällen umfasst. Es handelt sich also um einen „Nutzungsvertrag“ für eine Struktur, die die Ausübung einer bestimmten Sportart ermöglicht, wobei der Vertrag mit einem schlüssigen Verhalten abgeschlossen wird. VIOLA zit. W. S.52

<sup>34</sup> So hat zum ersten Mal, aber nur *incidenter tantum*, der höchste KASSATIONSHOF entschieden: Urteil 2216 Abt. III vom 15/2/2001 est. PETTI in *Danno e Resp.*, Nr.4/2001, Anmerkung von CARBONE S.372

<sup>35</sup> Vgl. VIOLA zit. W. S.52.

<sup>36</sup> GER. MODENA 12. November 1990 in *Dir. Trasporti* 1992, S.579. Das Gericht hat zur Begründung des Urteils die Feststellung heran gezogen, dass der Betreiber sich gegenüber dem Skifahrer sowohl für die Phase des Transports, als auch für die danach folgende Phase der abfahrt verpflichtet. Diese zweifache Position des Betreibers treibt nach Meinung des Gerichts *“denjenigen, der den Transportvertrag abschließt, dazu, in gutem Glauben davon auszugehen, dass der andere Vertragspartner ihm nicht nur die sichere Nutzung der Aufstiegsanlage garantiert, sondern auch die Nutzung einer Piste, die ohne nicht ausgeschilderte und ohne auch mit Erfahrung nicht leicht zu überwindende Hindernisse ist”*. Nach dem Gericht ergibt sich daraus, dass der Verstoß gegen diese Verpflichtung neben einer außervertraglichen Haftung des Betreibers, die auf seine Funktion als Wächter zurück zu führen ist, (Art. 2051 Zivilgesetzbuch) zudem eine Verantwortung wegen Nichterfüllung des Vertrags.

mit der Folge, dass die Beweislast wesentlich schwerwiegender, um nicht zu sagen, teuflisch wäre. Um einen praktischen Fall zu nennen, stünde der Geschädigte, bevor er mit dem Rettungshubschrauber oder mit der Rutsche wegtransportiert wird, vor der paradoxen und äußerst schwierigen Aufgabe, so viel Beweismaterial wie möglich zu sammeln, um die Nachlässigkeit des Pistenbetreibers hinsichtlich der Instandhaltung nachzuweisen.

Allerdings sind die einschneidenden rechtlichen Folgen hervorzuheben, die die gesetzliche Anerkennung eines solchen Vertrags mit sich bringen könnten: für die Nutzer-Skifahrer träfe das Verbraucherrecht zu, insbesondere das Gesetz 281/98, in dem die wesentlichen Rechte des Verbrauchers hinsichtlich Gesundheit und Sicherheit und die entsprechenden Pflichten des Unternehmers - Betreibers geregelt sind.

Der innovativen Entscheidung des Gerichts Modena, die allerdings ziemlich isoliert blieb<sup>37</sup>, folgte eine weitere Entscheidung des Kassationshofs<sup>38</sup>, der sich im Anschluss an eine Klage eines Skifahrers, der auf einem Grasbüschel ausgerutscht war und sich verletzt hatte, durch ein Urteil des Appellationshofes Turin aussprach und *incidenter tantum* entschied, dass der Transportvertrag des Skifahrers untypisch sei, „*da es sich nicht nur um einen Transport handelt, sondern um einen Transport, der in Funktion zur Ausübung des Skisports auf sicheren Pisten steht*“. Die Klage des Skifahrers wurde später abgewiesen, da die Entscheidung des Appellationshofes Turin, die das Bestehen einer „*Sicherheitsklausel (auch implizit) oder einer Sicherheitsvorschrift (durch Heterointegration) im Rahmen der Beziehung*“, aus der sich die vertragliche Haftung des Betreibers für die Instandhaltung der Piste hätte ableiten können, ausgeschlossen hatte, gebilligt wurde.<sup>39</sup>

Nach Petti, dem Verfasser des Urteils, liegt hier ein innerer Konflikt vor: auf der einen Seite gibt es die Unternehmer und Betreiber der Anlagen, die Wohlstand, Gewinn, Arbeitsplätze

---

<sup>37</sup> Vgl. GER. PINEROLO, 18/10/2000 *Danno e Resp.*, 2002, 75, Anmerkung von BONA.

Aus diesem Urteil geht hervor, dass der "Skipass-Vertrag" einen untypischen Vertrag darstellt, durch den der Betreiber gegen Bezahlung einer Summe, die der Dauer des Vertrags entspricht, die Möglichkeit eröffnet, die Aufstiegsanlage zu nutzen und ebenso die Pisten, die für die Ausübung des Skisports bereit gestellt wurden. Da dies der Gegenstand des Vertrags ist, kann sich der Betreiber, der diese Dienstleistungen liefert, notwendigerweise nicht darauf beschränken, die Aufstiegsanlagen und Abfahrtspisten zur Verfügung zu stellen, sondern er hat dieselben auch auszurüsten und instand zu halten, um den Nutzern die Möglichkeit zu geben, Anlagen und Pisten sicher nutzen zu können.

<sup>38</sup> KASS. Urteil 2216 Abt. III vom 15/2/2001 est. PETTI in *Danno e Resp.*, Nr.4/2001, Anmerkung von CARBONE S.372. „*Der Vertrag zwischen einem Skifahrer und dem Betreiber einer Aufstiegsanlage ist ein untypischer Transportvertrag, da der Transport nicht um seiner selbst Willen erfolgt, sondern in Funktion zur Ausübung des Skisports auf sicheren Pisten, wobei der Betreiber jedoch nicht verpflichtet ist, diese in sicherem Zustand zu halten. Wenn also in folgen mangelhafter Instandhaltung der Pisten ein Skifahrer einen Unfall erleidet, kann er nicht wegen vertraglicher Haftung gegen den Betreiber vorgehen. Er kann auch nicht wegen außervertraglicher Haftung im Sinne von Art. 2050 oder 2051 Zivilgesetzbuch gegen ihn vorgehen, da sowohl die gefährliche Natur des Betriebs einer Aufstiegsanlage – die nicht durch Unfallverhütungsvorschriften oder Vorschriften zum Schutz der öffentlichen Unversehrtheit als gefährlich eingestuft sind und auch von der Art der eingesetzten Güter oder Mittel als gefährlich definiert wird – als auch die Überwachungsfunktion des Anlagenbetreibers ausgeschlossen werden muss*“.

<sup>39</sup> Der Gerichtshof hat die Klage später abgewiesen, da die Entscheidung des Appellationshofes Turin, die das Bestehen einer „*Sicherheitsklausel (auch implizit) oder einer Sicherheitsvorschrift (durch Heterointegration) im Rahmen der Beziehung*“, aus der sich die vertragliche Haftung des Betreibers für die Instandhaltung der Piste hätte ableiten können, ausgeschlossen hatte, gebilligt wurde. VIOLA *zit. W.* p. 53-54.

schaffen; auf der anderen Seite die Skifahrer, die immer mehr werden, immer weniger Erfahrung haben und einer gewissen Verletzungsgefahr ausgesetzt sind. Es handelt sich darum, zu verstehen, wie das Risiko aufgeteilt werden muss, nur dann kann der Konflikt gelöst werden. „Da gibt es nämlich auf der einen Seite die Unternehmer, die ihr Geschäftsjahr mit Gewinn abschließen wollen, und auf der anderen Seite die Skifahrer, die ein Recht darauf haben, die Sportanlagen in Sicherheit zu nutzen. Die Rechtsprechung hebt den menschlichen Faktor im Bezug auf die Schuld des Skifahrers hervor, aber nun beginnt man, auch den vertragliche Faktor hinsichtlich der Sorgfalt, mit denen der Unternehmer seiner Pflicht, nämlich sichere Pisten zu stellen, in Betracht zu ziehen“.<sup>40</sup>

## 9. ÜBERLEGUNGEN UND ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN

Das Problem, vor dem wir stehen, ist die Suche nach einem Gleichgewicht zwischen zwei unterschiedlichen Anforderungen, wobei nicht zu vergessen ist, dass das Risiko an das Gebirge an sich gebunden ist<sup>41</sup>.

Das Verbraucherschutzgesetz Nr. 281 vom 30.7.1998 könnte einen guten Ausgangspunkt für die Lösung des Konflikts bezüglich der Sicherheit beim Skifahren darstellen. Besonders relevant für die Beziehung zwischen dem Skifahrer als Nutzer und dem Unternehmer wären die sieben Grundrechte, die dem Skifahrer als Nutzer und Verbraucher zustehen (siehe Punkte a) bis g) im zweiten Absatz von Art.1 des o.g. Gesetzes<sup>42</sup>.

---

<sup>40</sup> PETTI Beitrag zum Kongress *Regole per uno sci più sicuro (Regeln zur Steigerung der Sicherheit beim Skifahren)* . Sammlung herausgegeben von BALLARDINI Rovereto (Tn) 2002 S. 128.

<sup>41</sup> G. Sena Beitrag zum Kongress “ *Le diverse responsabilità per il rischio in montagna: le risposte del diritto civile*” (Die unterschiedliche Haftung für Risiken im Gebirge: Antworten des Zivilrechts) in “Montagna rischio e responsabilità Nr.1” A.A.V.V. Sammlung herausgegeben von BERIA di ARGENTINE Courmayeur (Ao) 1993 S. 23.

<sup>42</sup>Dieses Gesetz wurde von PETTI in Funktion zur den Anforderungen des Skifahrers als Verbraucher in den “ *Regole per uno sci più sicuro*” (Regeln zur Steigerung der Sicherheit beim Skifahren) Zit. S. 128 folgendermaßen formuliert:

- a) "Recht des Skifahrers auf den Schutz seiner Gesundheit: kommt gegenüber dem Unternehmer als Recht auf Garantie und Sicherheit mit der entsprechenden vertraglichen Verpflichtung zum Ausdruck;
- b) Buchstabe b: Recht auf Sicherheit und Qualität der Produkte und Dienstleistungen: kommt als Recht auf Sicherheit und Garantie für die konkret geleistete Qualität der Pisten und Sicherheitsmaßnahmen mit der entsprechenden vertraglichen Verpflichtung zum Ausdruck;
- c) Recht auf angemessene Information und korrekte Werbung. Information und Werbung, die die Sicherheitsbedingungen, die Verhaltensvorschriften beim Skifahren, die Notwendigkeit, auf bestimmten Pisten über die entsprechende Erfahrung zu verfügen und ggf. einen Helm tragen zu müssen, zum Ausdruck bringen. Tägliche und aktuelle Information, auch stündlich, über den Zustand der Pisten, die Schneelage, die Gefahr von Eis in bestimmten Streckenabschnitten;
- d) Recht auf Erziehung des Skifahrers im Bezug auf der sogenannten Konsum von Skiserviceleistungen: vorbeugende Erziehung, ggf. selektive Information, Empfehlung zur Teilnahme an Kursen, Ablegung von Prüfungen zur Erlangung spezieller Genehmigungen für die Nutzung besonders schwieriger Pisten.
- e) Recht auf Korrektheit, Transparenz und Gleichheit bei Vertragsbeziehungen im Zusammenhang mit Dienstleistungen für Skifahrer und der Nutzung der Pisten. Momentan beruft man sich auf mündliche Abmachungen, die keine Klauseln enthalten, die dem Skifahrer den Schutz seiner Rechte gewährleisten; im Gegenteil, die allgemeinen Bedingungen werden bisweilen in schlecht leserlicher und in keinem Fall rechtsgültiger Form ausgehängt (es handelt sich in der Tat in den meisten Fällen um unrechtmäßige Klauseln, die die Freistellung und Einschränkung der Haftung beinhalten).

Diese Garantie ist für „öffentliche Dienstleistungen“ vorgesehen, aber es besteht wohl kein Zweifel darüber, dass ein *Skipass*-Service, in einem Gebiet, das sich manchmal über Hunderte von Kilometern erstreckt, eine Vielzahl von Nutzern betrifft und somit als Service von öffentlichem Interesse angesehen werden kann, der einer Gemeinschaft von Nutzern zu Gute kommt<sup>43</sup>.

Die Anwendung des Verbraucherschutzgesetzes würde dazu führen, dass der Betreiber der Skianlage mehr Verantwortungsbewusstsein im Bezug auf die Sicherheit der Piste entwickelt, da ihm die Aufgabe einer besonderen Form der Unfallvorbeugung zukäme.

Zudem hätte die Anwendung des Verbraucherschutzgesetzes bedeutende Auswirkungen im Bezug auf die Zuständigkeit in den einzelnen Gebieten, da gemäß Art. 1469 bis Nr.19 Zivilgesetzbuch als zuständiges Gericht das des Verbrauchers definiert wird<sup>44</sup>.

Andererseits hätte der Betreiber die Möglichkeit, bereits vorab das Risiko zu abzuschätzen, indem er eine Haftpflichtversicherung für Schäden der Nutzer gemäß Art.4 Absatz 1 des Gesetzes 363/2003 abschließt. Diese Lösung wurde bereits im Regionalgesetz Nr. 16 vom 27.4.1994, Art.5 mit der Auflage einer obligatorischen Haftpflichtversicherung für Schäden im Falle von Unregelmäßigkeiten oder mangelnder Sicherheit der Pisten vorgegeben<sup>45</sup>.

Etwas anders ist die Lage bei Unfällen infolge von Zusammenstößen auf der Piste, für die der Betreiber in keiner Weise haftbar gemacht werden kann. Die Möglichkeit einer obligatorischen Haftpflichtversicherung des Skifahrers selbst, die zusammen mit dem Erwerb des Skipasses abgeschlossen wird, scheint auch in diesem Fall die geeignetste Lösung, um den ernsthaften Schäden zu begegnen, die bei heftigen Zusammenstößen zwischen Skifahren auftreten können. Diese Lösung wäre möglich, es sei denn, man möchte das Risiko direkt dem Betreiber aufbürden, der in diesem Fall die schuldlose Haftung für alle Schadensfälle auf der Piste übernimmt, egal ob

- 
- f) Recht auf die Förderung und Entwicklung des freien, freiwilligen und demokratischen Zusammenschlusses von Skifahrern als Nutzer und Verbraucher von Dienstleistungen, mit dem Ziel, wachsende, gebietsübergreifende und internationale Verbände zu gründen, um ein gerechtes und Garantieklauseln enthaltendes Vertragswesen zu fördern.
  - g) Recht auf Dienstleistungen, die Qualitäts- und Leistungsstandards entsprechen“.

<sup>43</sup> So PETTI in *“Regole per uno sci più sicuro” (Regeln zur Steigerung der Sicherheit beim Skifahren)* Zit. P. 129

<sup>44</sup> Hierzu der Kassationshof, Einh.Abt. mit dem Urteil vom 1/10/2003 Nr.14669 in dem die *“Gequältheit der Klausel”* bestätigt wird, *“mit der als zuständiges Gericht für Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit Verträgen zwischen Professionisten und Verbrauchern ein anderes Gericht bestimmt wird, als das des Wohnsitzes oder Wahlwohnsitzes des Verbrauchers”* in *Corriere Giur.*, 2003, 1427 mit Anmerkungen von CONTI. Dieses Urteil scheint den Kontrast in der Rechtsprechung aufzuheben, der sich bezüglich der Ausschließlichkeit des zuständigen Gerichtsstands heraus gebildet hatte. *Contra* KASS. CIV. Abt. III, 24/07/2001 Bestätigung des höchsten Gerichts, dass *«Die Annahme nicht geteilt werden kann, nach der gemäß Art. 1469 bis Absatz 3 Nr. 19 Zivilgesetzbuch ein ausschließlich zuständiger Gerichtsstand zu Gunsten des Verbrauchers eingeführt wurde(...)»*.

<sup>45</sup> Art. 5 Regionalgesetz Abruzzen Nr. 16 del 27/4/1994: *“Der Unternehmer haftet zivilrechtlich für die Ordnungsmäßigkeit und Sicherheit bei der Nutzung der Pisten und hat ebenso vor der Öffnung der Pisten für die Öffentlichkeit für die Dauer des Geschäftsbetriebs eine Haftpflichtversicherung zu Gunsten der Nutzer abzuschließen. In Ermangelung der Versicherungsabdeckung wird die Lizenz für die Ausübung eines der Öffentlichkeit zugänglichen Geschäfts durch Verfügung des Leiters des zuständigen Regionalen Dienstes für feststehende Anlagen vorübergehend aufgehoben.”*

durch mangelnde Instandhaltung der Piste oder durch Zusammenstöße zwischen Skifahrern verursacht.

Der Vorteil wäre der, dass man das Risiko einfach mit einer allgemeinen Versicherung abdecken und demzufolge die Opfer unverzüglich entschädigen könnte und das große Problem der Schuldzuweisung an der Wurzel packen würde. Die Versicherungsgesellschaft kann in diesen Fällen eingreifen, auf die zahlreichen Anforderungen eingehen und dazu beitragen, die Sicherheit zu erhöhen, die das oberste Ziel für Nutzer wie für Betreiber darstellt. Zum Problem der Sicherheit auf den Pisten sei an dieser Stelle ein treffender Ausspruch von Hujara zitiert, Präsident des Internationalen Skiverbands: „*Absolute Sicherheit ist beim Skifahren niemals erreichbar, ein gewisses Risiko besteht immer*“<sup>46</sup>.

Der Skisport und auch die verschiedenen anderen Sportarten, die sich im Schnee abspielen, sind derartig weit verbreitet, dass sie von den Versicherungsgesellschaften als Allgemeinsport angesehen werden können; einmal abgesehen vom Profisport, schützen sowohl Unfallversicherungen, als auch Privathaftpflichtversicherungen den Versicherungsnehmer, im ersten Fall vor den persönlichen Folgen eines erlittenen Unfalls, im zweiten Fall vor Schadensersatzforderungen Dritter aufgrund von Vorfällen, die sich bei der Ausübung dieses Sports ereignen.<sup>47</sup>

Ein weiterer Punkt, der ausdiskutiert werden müsste, betrifft, wie bereits erwähnt, das Kontrollpersonal. Wenn der Privatcharakter des Skipass-Vertrags voll und ganz anerkannt würde, könnte sich das Kontrollpersonal auf die vertragliche Bindung berufen, die auch während der Abfahrt besteht, was die Ausübung ihrer Kontrollfunktion vereinfachen würde.<sup>48</sup> Ein Teil der Rechtslehre schlägt „*die Einführung der gesetzlich vorgeschriebenen Qualifikation als Mitarbeiter des öffentlichen Dienstes für Personal, das für die Aufstiegsanlagen zuständig sind sowie für Skilehrer und Ausbilder, wobei diesen die Befugnis erteilt wird, in Schadensfälle verwickelte Personen oder als gefährlich gemeldete Personen zu identifizieren*“<sup>49</sup>.

Etwas zusammenhanglos und schwierig umsetzbar erscheint Art. 21 Absatz 2 des Gesetzes 363/03, wo festgelegt wird, dass die Klagen im Bezug auf Verstöße der Geschwindigkeitsvorschriften auf Meldung seitens der Skilehrer eingeleitet werden. Man fragt sich, ob, etwa bei einem Zusammenstoß, der Skilehrer wohl dieselbe Stellung einnimmt, wie ein Beamter

---

<sup>46</sup> So CALANDRA di ROCCOLINO in “ *Responsabilità nello sci e profili assicurativi*” ( *Haftung beim Skifahren und versicherungsrechtliche Aspekte*) Beitrag zum Kongress *Regole per uno sci più sicuro (Regeln zur Steigerung der Sicherheit beim Skifahren)* . Sammlung herausgegeben von E. BALLARDINI Rovereto (Tn) 2002 S.52

<sup>47</sup> So CALANDRA di ROCCOLINO *zit. W. S.* 52

<sup>48</sup> Interessant ist in diesem Zusammenhang die innovative Lösung des kleinen Fürstentums Andorra, wo eine spezielle Einheit (*vigilantes*) geschaffen wurde, die an ihrer schwarz-grünen Uniform erkenntlich ist und die Aufgabe hat, die Skifahrer zu informieren, zu erziehen und zu sensibilisieren.

<sup>49</sup> BIASI “*Regole per uno sci più sicuro (Regeln zur Steigerung der Sicherheit beim Skifahren)*” *Zit. S.* 118.

der Kriminalpolizei. In der Praxis wäre es wohl denkbar, dass der Skilehrer den zuständigen Behörden eventuelle Verstöße meldet, es ist jedoch nicht sehr realistisch, dass derjenige, der gegen eine Regel verstoßen hat, stehen bleibt und auf den Polizeibeamten wartet. Im Fluchtfall scheint es unvernünftig, dem Skilehrer Zwangsbefugnis zu erteilen, der zudem nämlich mit seiner eigentlichen beruflichen Tätigkeit beschäftigt sein und seinen Verpflichtungen gegenüber seinem Kunden nicht nachkommen könnte. Man weiß, dass die Personen im Schnee nahezu unerkennbar sind und die Erkennungszeichen wären in diesem Fall die Kleidungsstücke: wenn mehrere Personen ähnliche Kleidung tragen, wäre es schwierig, den Schuldigen mit Sicherheit herauszufinden.

Angesichts der Schwierigkeit, in Unfälle verwickelte Personen klar zu identifizieren, es sei denn, man beschließt, dass jeder ein Schild tragen muss, stellt sich schließlich die Frage, ob die Zeit nicht reif für die Einrichtung eines Garantiefonds ist, durch den Verunglückte entschädigt werden, die durch nicht identifizierte Personen verletzt wurden, etwa vergleichbar mit dem Modell für Unfallopfer im Straßenverkehr (I. 990/69 Art. 19 ff.).

Einige Autoren haben nach dem Erlass des Gesetzes von „Gesetzeswut“ gegenüber den Skifahrern gesprochen,<sup>50</sup> da die Anzahl der Einschränkungen für die Nutzer zu hoch sei und somit zur Nichtbeachtung prädestiniert.

Vernünftiger scheint es, ein Gesetz, das das Verhalten der Skifahrer regelt, als fällig und notwendig anzusehen, und vielmehr anzumerken, dass einige Regeln klarer oder einfach durch Übernahme des Verhaltenskodex hätten gestaltet werden können.

Als Erklärung hierzu soll als Beispiel Artikel 9 des Gesetzes 363/03 dienen, in dem festgelegt wird, dass *„der Skifahrer sich so zu verhalten hat, dass er unter Berücksichtigung der Verhältnisse auf der Piste und der Umgebungssituation keine Gefahr für die Anderen darstellt“*.

Diese Formulierung des Gesetzgebers scheint nicht ganz zufriedenstellend. In der Tat steht in Artikel 2 des Verhaltenskodex ein viel genaueres Kriterium zur Beurteilung der Geschwindigkeit: - *„Das Verhalten und die Geschwindigkeit eines jeden Skifahrers muss den eigenen Fähigkeiten, den allgemeinen Verhältnissen und der Witterung angemessen sein“*. Mit dem neuen Gesetz, in dem bei der Festlegung der Geschwindigkeit nicht die individuelle Fähigkeit berücksichtigt wird, könnte man zu der sehr engen, fast paradoxen Auslegung kommen, dass eine Person, die nicht Skifahren kann, an einem sonnigen Tag mit perfekten Schneesverhältnissen mit voller Geschwindigkeit die Piste herunter rasen dürfte und im Falle eines Unfalls von jeder Schuld freigestellt wäre, da die *„Verhältnisse auf der Piste“* und die *„Umgebungssituation“* dies ermöglichen.

---

<sup>50</sup> S CHIESI zit. W.

Diese Lücken können leicht vom Gesetzgeber oder direkt von den Regionen in der Durchführungsverordnung geschlossen werden, die im Juni erlassen wird, wie im Gesetz selbst festgelegt (Art.22 Absatz 1).

Wenn die vom F.I.S.I. übernommenen Verhaltensregeln richtig der Öffentlichkeit bekannt gegeben werden, kann man damit beginnen, die Nutzer der Skipisten zum Respekt gegenüber dem Ort und den anderen Nutzern zu erziehen, wobei jedoch immer berücksichtigt werden muss, dass ein gewisses Risiko im Gebirge niemals vollkommen auszuschließen ist.

Abschließend sei gesagt, dass die Regeln für die Nutzer an sich voll und ganz zu begrüßen sind, dass jedoch andererseits die Vorschriften für die Betreiber und die öffentliche Verwaltung wenig Neues bringen.

Der Nachdruck, mit dem die Medien die großen Neuheiten für die Betreiber im Bezug auf die Sicherheit angekündigt haben, wie etwa die Haftungspflicht für Schäden gegenüber den Nutzern und Dritten, die in Artikel 4 Absatz 1 festgelegt wird, kann irreführend sein, in dem Sinne, dass die Nutzer glauben könnten, dass sie im Falle von erlittenen oder anderen zugefügten Schäden durch eine Versicherung abgedeckt sind.

Auf einer ideellen Waagschale erscheinen demnach die positiven Aspekte der oben beschriebenen Regelung erheblich weniger gewichtig als die negativen; wobei jedoch dem Gesetzgeber nichts im Wege steht, wenn mit er der Zeit die eigentlichen Schlüsselfragen endlich angehen will, nämlich den „Skipass-Vertrag“ und eine eventuelle Versicherung der Nutzer.

Ergänzend kann gesagt werden, dass das Verbraucherschutzgesetz Nr.281/98 als nationales Rahmengesetz gelten könnte, das der Sicherheit beim Massensport, unter anderem dem Skisport, gewidmet ist.