

I. EUROPÄISCHES SKIRECHTSFORUM

RA Marco DEL ZOTTO

**EUROPÄISCHES SKIRECHTSFORUM
VON EINZELNEN SKIRECHTEN
ZUM EINHEITLICHEN SKIRECHT**

BORMIO 02-04/12/2005

**“DIE MITSCHULDANNAHME IM FALL VON KOLLISIONEN ZWISCHEN
SKIFAHRERN”
DER ART. 19 DES GESETZES NR. 363 VOM 24/12/2003**

Die Reglementierung des Skisports hat in Italien mit der Verkündung des Gesetzes Nr. 363/2003, dem ersten nationalen Gesetz auf diesem Gebiet, eine historische Wandlung erfahren.

Um uns dem gestellten Thema angemessen nähern zu können, ist es unbedingt nötig, eine kurze Einleitung über die technische Entwicklung, die der Skisport seit Ende der 80er Jahre bis heute erfahren hat, voranzustellen. Denken wir nur an das Aufkommen des Snowboards oder die Entwicklung des Carving in seinen unterschiedlichen Facetten (Easy-Carving, Race-Carving und Fun-Carving).

Bedenken wir weiterhin die Schnelligkeit, mit der Skianfänger heute, begünstigt durch die Entwicklung der Materialien und durch ein Verkürzen der Skilänge, die Techniken erlernen können.

Einem Skianfänger, der eine ausreichende körperliche Vorbereitung mitbringt, gelingt es heute in kürzester Zeit, eine Reihe von Kurven im Parallelschwung zu fahren und er fühlt sich dann “scheinbar” im Stande auch schwierigere Pisten zu befahren.

Und genau diese scheinbare Beherrschung des Gerätes verleitet viele Skifahrer dazu, Pisten zu befahren, die ihre technischen Fähigkeiten übersteigen. Auch die Geschwindigkeit ist oft dem Können nicht angemessen.

Solches Verhalten darf heute gerade in den modernen Skigebieten mit ihren perfekt präparierten und glatten Pisten, die eine schnellere Geschwindigkeit erlauben, nicht mehr auftreten.

Die Kapazitäten der Liftanlagen sind beachtlich gestiegen, so dass der Skifahrer nicht mehr an langen und ermüdenden Liftwarteschlangen anstehen muss.

Konsequenterweise ist auch die Zahl der Skifahrer gestiegen, die sich zur gleichen Zeit auf der Piste befinden und damit die Dichte der Pistenbenutzer.

Auch die Schwungspuren der Benutzer haben sich radikal verändert und das Zusammenwirken all dieser Faktoren bewirkt in ihrer Gesamtheit einen potentiellen Anstieg des Kollisionsrisikos auf der Piste.

Statistisch konnte dieser potentielle Anstieg von Unfällen noch nicht nachgewiesen werden, dies zeigt eine Studie, die vom Pool Sci Italia in Zusammenarbeit mit der Universität Venedig im Oktober 2002 veröffentlicht wurde. Es steht jedoch fest, dass der Prozentsatz an Unfällen durch Zusammenstöße und die Schwere der daraus entstehenden Verletzungen eine signifikante Bedeutung haben und nicht unerheblich in der Unfallforschung sind.

Mit Einführung des Gesetzes Nr. 363/2003 wurden Unfälle durch Zusammenstöße von Skifahrern Inhalt eines speziellen Artikels dieses Gesetzes, der die Ermittlungsmodalitäten und die Haftbarkeit regelt.

Dieser Artikel 19 führt im Falle einer Kollision eine Mitschuldannahme der Skifahrer ein. Das bedeutet, dass bis zum Beweis des Gegenteils, das Gesetz annimmt, dass jeder der beteiligten Skifahrer gleichermaßen zum Auftreten des Schadens beigetragen habe.

Dieser Artikel wurde dem Codice Civile (Bürgerliches Gesetzbuch), Artikel 2054, entnommen, der eine analoge Schuldannahme im Bereich des Straßenverkehrs vornimmt.

Die Einführung dieses Gesetzesartikels markiert eine radikale Veränderung in der Art der Aufnahme der Ermittlungen und der Haftbarmachung.

Die frühere Auslegung, sei es in der Rechtssprechung oder in theoretischen Erörterungen, hat immer vertreten, dass sich das Prinzip der Schuldannahme des Art. 2054 des Codice Civile nicht auf die Reglementierung des Skifahrens anwenden lässt. Zum einen, weil das „Gerät“ nicht als „Fahrzeug“ betrachtet werden könne, und zum anderen, weil der Fluss der Skifahrer nicht mit dem Verkehrsfluss vergleichbar sei.

In der Tat sollte man nicht die immensen Unterschiede zwischen dem Straßenverkehr und dem Verkehr auf der Piste vergessen.

Die Regelungen für den Straßenverkehr verlangen den Abschluss einer Haftpflichtversicherung. In dem Moment, in dem die Verschuldensvermutung juristisch entschieden ist, übernehmen die Versicherungsinstitute „ex lege“ die finanziellen Belastungen, die mit dieser Haftung verbunden sind.

Die Versicherungen sind in der Lage, diese Belastungen zu tragen, in dem sie den Jahresbeitrag entsprechend dem Gesamtrisiko festsetzen und dem Versicherten die Zahlung jeder Last garantieren.

Wenn auf Skiern ein Unfall passiert, sind die Beteiligten nicht der Zahlung von Entschädigungsverpflichtungen enthoben.

Heute hat man folglich genau den gegenteiligen Effekt: Der Geschädigte, d.h. derjenige, der den Schaden erlitten hat, bekommt 50% der Schuld zugewiesen und ist paradoxerweise verpflichtet, den Verursacher in Höhe von 50% des erlittenen Schadens zu entschädigen.

Nur wenn es ihm gelingt nachzuweisen, dass er alle nötigen Vorsichtsmaßnahmen ergriffen hat, um den geschehenen Unfall zu vermeiden, kann jener Skifahrer von der Verpflichtung zur Entschädigung befreit werden.

Ein anderer, sehr wichtiger Aspekt in der Unterscheidung zwischen den Bestimmungen des Straßenverkehrs und des Skifahrens liegt im Charakter der Beweisführung. Es ist im Straßenverkehr leichter im Nachhinein nachzuweisen, wie sich ein Unfall zugetragen hat, und sich damit von der Schuldannahme zu befreien.

Wenn ein Verkehrsunfall passiert, verbleiben die Autos in ihrer jeweiligen Position, bis die Polizei eintrifft. So können alle nötigen Ermittlungen angestellt werden. Möglicherweise können Zeugen gehört werden, die auch durch den Unfall am Weiterfahren gehindert sind. Zum Zweck der Rekonstruktion des Unfallvorgangs werden darüber hinaus eventuell vorhandene Bremsspuren und die an den Fahrzeugen entstandenen Schäden überprüft.

All dies sind Elemente, mit deren Hilfe „a posteriori“ die Umstände des Unfalls und die damit verbundenen Haftungen rekonstruiert werden können.

Auf der Piste ist dies wesentlich schwieriger, wenn nicht ganz unmöglich.

Geschieht ein Unfall, sind sich die anderen Skifahrer, die den Unfallhergang gesehen haben, kaum der Schwere des Vorgefallenen bewusst. Sie werden meist nicht anhalten, sondern ihre Abfahrt fortsetzen. Meistens sind die Skifahrer, die anhalten, um die Bergrettung herbei zu rufen oder selber Hilfe zu leisten, erst diejenigen, die den Verunglückten schon auf der Piste liegen sehen – und damit, nachdem sich der Unfall ereignet hat.

Auf dem Schnee bleiben keine bemerkbaren Spuren des Unfalls zurück. Es gibt keine Spuren der Flugbahn oder andere Elemente, mit deren Hilfe „a posteriori“ der wirkliche Hergang der Kollision rekonstruiert werden könnte, wenn nicht Zeugen, die beim Unfall dabei waren, angehalten haben, um auf Ordnungs- oder Rettungskräfte zu warten.

Die durch Art. 19 sanktionierte Verschuldensvermutung kann sich so ungerechterweise gegen den Geschädigten wenden, der frei jeder Schuld ist, aber unmöglich die nötigen entlastenden Beweise liefern kann.

Um verständlich zu machen, was die Einführung der Mitschuldannahme im Fall von Kollisionen zwischen Skifahrern bedeuten kann, soll hier eines der zahlreichen möglichen Beispiele für eine konkrete Anwendung dieses Gesetzes formuliert werden.

Ein Skifahrer fährt unter Einhaltung aller Vorsichtsmaßnahmen auf einer Piste, die im Schweregrad seinen Fähigkeiten angemessen ist.

Von oben kollidiert mit diesem Skifahrer ein anderer Skifahrer mit hoher Geschwindigkeit, der die Kontrolle über seine Skier verloren hat.

In dieser Situation ist unzweifelhaft im Wesentlichen derjenige Skifahrer der Geschädigte, der sich weiter unten auf der Piste befand und umsichtig und korrekt fuhr.

Durch die Einführung des Artikels 19 des Gesetzes Nr. 363/2003 hat sich dies unter prozessualen Gesichtspunkten geändert.

Nehmen wir an, dass als Folge des Unfalls der untere Skifahrer keinen Schaden erlitten hat, während der Fahrer, der den Unfall verursacht hat schwere Verletzungen davon trägt, die einen Schaden festsetzbar auf 100 Tausend Euro mit sich bringen.

Gemäß dem Prinzip der Mitschuld ist der untere Skifahrer verpflichtet, 50% des Schadens des Unfallfahrers zu bezahlen. Außer er kann, trotz der oben beschriebenen Schwierigkeiten, beweisen, dass die Haftung für

den Unfall ausschließlich dem Fahrer von oben, der in angefahren hat, zur Last gelegt werden.

Gibt es keine Zeugen auf der Piste, und wenn der Unfallhergang nicht rekonstruiert werden kann, muss der untere Skifahrer dem „Schädiger“, dem Unfallverursacher, die Hälfte der erlittenen Schäden bezahlen, da kein Versicherungsschutz greift, der eine direkte Auszahlung abwenden würde.

Bis heute hat dieser Gesetzesartikel völlig anormale Situationen herbeigeführt, bei denen Unfallverursacher eine Entschädigung von 50% der erlittenen Schäden geltend machen können, in dem sie die Tatsache ausnutzen, dass der Fahrer, der die Kollision erleiden musste, seine Unschuld nicht beweisen konnte.

Dass der unschuldige Fahrer “ex lege” dem realen Risiko ausgesetzt ist, demjenigen eine Entschädigung zu zahlen, der ihn angefahren hat, scheint uns eine so ungerechte und paradoxe Situation zu sein, dass wir eine bald mögliche Revision von Seiten des Gesetzgebers fordern.

Rechtsanwalt Avv. Marco Del Zotto

Skilehrer

studiolegale@delzotto.it