



Bild: Ötztal Tourismus

38

Ein Schiunfall nach holländischem Recht: Freibrief für den niederländischen Pistenrowdy?

Stephan Wijnkamp¹

berg.unfall.recht
Ein Schiunfall nach holländischem Recht

Vorbemerkungen

Jedes Jahr reisen Millionen Touristen nach Österreich, um ihren Urlaub auf der Schipiste zu verbringen. Ein großer Teil davon sind Niederländer. Naturgemäß ereignen sich daher jährlich auch zahlreiche Schiunfälle mit niederländischer Beteiligung. Ein Straf- oder Zivilverfahren als Urlaubsmitbringsel ist vielfach für den niederländischen Touristen ein überraschendes und unliebsames Ereignis. Oft ist die Verwunderung darüber, dass bei der Ausübung des Schisportes bestimmte Regeln einzuhalten sind, groß. Wenn darüber hinaus auch noch, in Folge des Unfalles, die Polizei sich meldet und Beschuldigten- und Zeugenvernehmungen stattfinden, wird die Verwunderung noch größer. Die tatsächliche Kenntniserlangung dieser Regeln vollzieht sich meist erst anlässlich des Unfalles und der Schadensabwicklung, während ein entsprechendes Problembewusstsein im Vorfeld meiner Erfahrung nach oft nicht vorhanden ist.

Die Frage, die sich hier stellt, ist, ob es sich bei den niederländischen Touristen wirklich um „Ignoranten“ handelt oder ob die juristische Praxis und die Rechtslage in Österreich in der niederländischen Gesellschaft einfach nicht Fuß gefasst hat. Haben die niederländische Gesellschaft vielleicht eine völlig andere rechtliche Betrachtungsweise des Schisportes und ist das international zu rechtfertigen?

Im Juni 2012 hat das niederländische Oberlandesgericht Leeuwarden eine interessante Entscheidung bezüglich eines Schiunfalles zwischen zwei Niederländern in Frankreich getroffen². Aus dieser Entscheidung und deren Begründung lässt sich einiges bezüglich obiger Frage entnehmen. Diese Entscheidung verursachte in Holland viel Publizität, wobei auch niederländische Rechtswissenschaftler die Entscheidung als völlig verständlich und gut nachvollziehbar bewertet haben.



Daher möchte ich diese Entscheidung besprechen und damit versuchen, die Frage, ob Niederländer generell erhebliche „Wissenslücken“ und Informationsdefizite im Zusammenhang mit der Ausübung des Schisportes aufweisen oder ob es sich dabei um eine ganz andere, spezifisch niederländische, auch rechtliche Betrachtungsweise handelt, zu klären.

Internationales Privatrecht

Für ein besseres Verständnis des zu besprechenden Urteils ist Kenntnis des internationalen Privatrechts notwendig. Daher werde ich die Hauptthematik des internationalen Privatrechts nachstehend kurz ansprechen.

Welches Gericht ist bei einem Schiunfall „mit internationaler Beteiligung“ zuständig?

Bei einer Kollision sind nach internationalem Privatrecht³ das Gericht des Landes, in dem sich der Unfall ereignet hat, und das Land, in dem der Beklagte wohnhaft ist, zuständig. Soin hat der Kläger die Wahl, ob er den Gegner an dessen Wohnsitz oder im Unfallsland verklagt.

Findet ein Unfall in Österreich statt und sind zwei Niederländer beteiligt, dann wird sowohl das niederländische Gericht als auch das österreichische Gericht zuständig sein.

So auch wenn sich dieser Unfall zwischen einem Österreicher und einem Niederländer ereignet hätte und der Beklagte in den Niederlanden wohnhaft ist. Der Kläger hat die Wahl, wo er seine Ansprüche klagsweise geltend macht (forum-shopping). Ein österreichischer Kläger könnte aus prozesstaktischen Überlegungen zum Ergebnis kommen, dass eine Prozessführung in den Niederlanden für ihn günstiger ist, dies insbesondere dann, wenn ihm keine überzeugenden Beweismittel zur Verfügung stehen und er der Auffassung ist, dass die jedem Rechtsstreit innewohnenden Risiken in Österreich deutlich höher sind als in den Niederlanden. Auch könnte ein österreichischer Bergbahnunternehmer durch einen niederländi-

schen Konsumenten unter Anwendung von österreichischem materiellen Recht in den Niederlanden verklagt werden.

Die Wahl des für den Klienten günstigeren Gerichtsortes hat der Anwalt daher im Vorfeld zu prüfen, konkret wird abzuwägen sein, in welchem Land, auch unter Einbeziehung des jeweiligen Prozessrechtes, das Prozessrisiko für den Klienten überschaubarer ist.

Zu berücksichtigen ist allerdings der Umstand, dass bei Wahl eines ausländischen Gerichtes dieses auf den zu beurteilenden Sachverhalt mitunter inländisches Recht ganz oder teilweise anwendet, obwohl nach internationalem Privatrecht das materielle Recht des Unfalllandes anzuwenden ist, weiters ist zu berücksichtigen, dass in Fragen des Prozessrechtes oft erhebliche Unterschiede auch unter EU-Mitgliedsstaaten dahingehend bestehen können, dass einzelne Länder bestimmte Beweisführungen wie Sachverständigenbeweis oder Zeugenbeweis oft schlichtweg nicht zulassen.

Ferner ist zu berücksichtigen, inwieweit ein obsiegender Kläger auch die gesamten ihm anerlaufenen Kosten seiner rechtsfreundlichen Vertretung zugesprochen erhält, auch hier bestehen erhebliche Unterschiede.

Die „falsche“ Wahl des Gerichtsortes kann für einen Anwalt Haftungsfolgen zeitigen.

Materielles Recht

Grundsätzlich wird, als allgemeine Regel, das materielle Recht des Unfallortes anzuwenden sein⁴. Hat der Schiunfall in Österreich stattgefunden, dann wird das österreichische materielle Recht anzuwenden sein.

Wenn hingegen zwei Niederländer in Österreich miteinander kollidieren, könnte das Schadenersatzrecht der Niederlande zur Anwendung gelangen⁵, dies auf Grund der Rom-II-Verordnung.



Bild: Otzola / iStockphoto

41

Art. 4 Abs. 3 der Rom-II-Verordnung ist die sogenannte Ausweichklausel. Diese sieht vor, dass dann, wenn die Gesamtheit der Umstände eine offensichtlich engere Verbindung mit einem anderen Land als dem Wohnstaat ausweist, das Recht dieses anderen Staates (Unfallort) mit Vorrang⁶ anzuwenden ist.

Viele Autoren argumentieren damit, dass die engere Verbindung sich nur auf die rechtlichen Beziehungen beschränkt⁷, dem ist grundsätzlich beizupflichten. Jedoch ist nach meinem Dafürhalten bei Schiunfällen wegen der dadurch geschaffenen Rechtsunsicherheit im internationalen Schirecht ein Abstellen allein auf die rechtliche Beziehung unzureichend.

Außerdem liest sich der Text der Präambel bei der Rom-II-Verordnung in Punkt 6 wie folgt:

„Um den Ausgang von Rechtsstreitigkeiten vorhersehbar zu machen und die Sicherheit in Bezug auf das anzuwendende Recht, sowie . . . müssen die in den Mitgliedstaaten geltenden Kollisionsnormen . . . unabhängig von dem Staat, in dem sich das Gericht befindet, bei dem der Anspruch geltend gemacht wird, dieselben Verweisungen zur Bestimmung des anzuwendenden Rechts vorsehen.“

Diese Ausweichklausel ist nach meinem Dafürhalten jedenfalls auf Schiunfälle anzuwenden, dies insbesondere aufgrund der Verknüpfung mit dem Unfallort, der Ausübung des Schisportes am Schiort, wobei die Ausübung des Schisportes in der Regel nur durch Einbeziehung von Bergbahnunternehmen als Vertragspartner des Schifahrers möglich ist. Schiunfälle ereignen sich bekanntlich in den Niederlanden nicht. In der Praxis wird die Ausweichklausel nur selten genützt, da sie in den Klagsschriften auch nicht releviert wird.

Ein gewissenhafter Anwalt wird daher im Vorfeld der Klage oder der zu erstattenden Klagebeantwortung das ihm in der Regel nicht bekannte ausländische materielle Recht sorgsam studieren müssen, um beurteilen zu können, ob die Berufung auf die angesprochene Ausweichklausel für seinen Mandanten von Vorteil ist.

Eigene ökonomische Erwägungen des Anwalts können mitunter dafür entscheidend sein, ob entsprechende Einwendungen in einem Passivprozess erhoben bzw. die Prozessführung einem am Wohnsitzgericht des Beklagten ansässigen Rechtsanwalt im Ausland übertragen wird.

Klärung der Haftungsfrage

Für die Klärung der Haftungsfrage sind faktisch jedenfalls die Sicherheits- und Verhaltensregeln zu berücksichtigen, die an dem Ort und zu dem Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses in Kraft sind⁸.

Was sind diese Regeln, zählen die FIS-Verhaltensregeln dazu?

Laut Erwägungsgrund Nr. 34 der Rom II-Verordnung ist der Begriff „Sicherheits- und Verhaltensregeln“ in dem Sinne auszulegen, dass der Begriff sich auf alle Vorschriften bezieht, die in Zusammenhang mit Sicherheit und Verhalten stehen. Unter Berufung auf den Regelungszweck der Rom-II-Verordnung sind viele Autoren der Meinung⁹, dass auch der allgemeine Sorgfaltsmaßstab anwendbar wäre. Dieser Sorgfaltsmaßstab beinhaltet auch die FIS-Regeln als Konkretisierung des Maßstabes.

Meines Erachtens sollten im Sinne der internationalen Rechtssicherheit und damit auch im Sinne der Rom-II-Verordnung, die FIS-Regeln als Verhaltensregeln auf der Piste zur Klärung der Haftungsfrage jedenfalls berücksichtigt werden. Fraglich ist jedoch, ob und inwieweit die FIS-Regeln auch in all jenen Ländern bekannt sind, aus denen Schifahrer zur Ausübung des Wintersportes nach Österreich kommen. Auch Richtern an einem nicht in Österreich gelegenen Gerichtsort sind die FIS-Regeln oft völlig unbekannt.

Der nachfolgend näher beschriebene Fall mit niederländisch/französischem Bezug wird diese Behauptung unterstreichen.

Der niederländisch-französische Fall

Nur wenige Schiunfälle werden vor niederländische Gerichte gebracht. Zumeist



Bild: Stubaier Gletscher

werden Schadensfälle in den Niederlanden außergerichtlich geklärt. Die niederländischen Gerichte haben – ganz anders als in Österreich – daher wenig Erfahrung mit der Beurteilung von schisportrechtlichen Fragen. Auch der Ablauf des Verfahrens und ganz generell die niederländische Zivilprozessordnung unterscheidet sich teilweise erheblich von der juristischen Praxis und der Rechtslage in Österreich.

Im konkreten Fall wurde das niederländische Gericht geradezu gezwungen, ein Urteil über einen Schiunfall zu fällen. Aus dem Urteil und den darin angestellten Überlegungen lässt sich erschließen, dass die rechtliche Beurteilung des Sachverhaltes dem Gericht nicht gerade leicht gefallen ist.

In Österreich ist zur Beurteilung eines Schiunfalles die Kenntnis über das Gelände, die Art und Weise, wie Touristen Ski fahren und miteinander interagieren, und nicht zuletzt das Fachwissen um die Schitechnik unabdingbare Voraussetzung für eine „richtige“ Entscheidung. Nur mit diesem schisportrechtlichen Rüstzeug lassen sich die Aussagen der Beteiligten auch entsprechend würdigen.

In Österreich hat das Gericht, sofern ihm selbst die nötige Sachkunde zur Beurteilung eines Sachverhaltes fehlt, einen Sachverständigen beizuziehen. Dies ist gerade in Rechtsstreitigkeiten aus Schiunfällen allgemeiner Standard.

Das holländische Gericht hingegen hat seine Entscheidung ohne Sachverständigenbeweis getroffen, zumal die Bestellung eines Sachverständigen in Holland eher eine Ausnahme denn die Regel darstellt¹⁰. Dadurch hat sich das Gericht auferlegt, nicht nur schitechnische Sachfragen zu klären, sondern es musste auch die anwendbaren FIS-Regeln interpretieren.

Versteht man den Zivilprozess als Zusammenspiel zwischen Anwälten, Richtern, Sachverständigen, Zeugen und Parteien, in welchem jeder „Mitspieler“ seinen Beitrag zum angestrebten Ergebnis, nämlich dem „gerechten Urteil“, zu leisten hat, so ist mir nicht verständlich, warum die beteiligten Anwälte nicht ihrerseits die Bestellung eines Sachverständigen beantragt oder selber ein Privatgutachten eingebracht haben. Jedenfalls haben das Landesgericht Leeuwarden und dann in der

Berufungsinstanz das Oberlandesgericht Leeuwarden ohne ein solches Hilfsmittel im Juni 2012 „Recht“ gesprochen.

Die Fakten

Zwei Brüder und ein Cousin machten gemeinsam Schiurlaub in Val Thorens in Frankreich. Sie fuhren bereits die ganze Woche in einer Gruppe, wobei sie die Distanz zueinander, ihre Reihenfolge und Fahrweise jeweils variierten.

Dies macht in der Praxis ein Großteil der Schiurlauber ebenso. Auf einer gemeinsamen Abfahrt fuhr der spätere Kläger voran, hinter ihm fuhren sein Bruder, der spätere Beklagte und dahinter der Cousin. Plötzlich musste der Beklagte einem Kind ausweichen. Er gab an, dieses erst im letzten Augenblick gesehen zu haben. Beim Ausweichmanöver touchierte der Beklagte die Hinterseite des Schischuhs seines Bruders, des Klägers, wodurch dieser stürzte und sich eine Schulterverletzung zuzog.

Der Unfall fand während der Hochsaison auf einer blau markierten Schipiste statt. Die Gruppe war laut übereinstimmenden Angaben der Beteiligten nicht schnell unterwegs. Wie die Neigung des Hanges im Bereich der Kollisionsstelle war, ist nicht bekannt. Das Wetter und die Sichtverhältnisse waren jedenfalls gut. In der Klagserzählung führte der Kläger an, sein Bruder habe die FIS-Regeln 2 und 3 nicht eingehalten und durch seine Fahrweise und die eingehaltene Geschwindigkeit den Kläger schuldhaft verletzt. Der Beklagte bestritt, dass er rechtlich gesehen fahrlässig gehandelt habe. Er habe zwar unvorsichtig, aber nicht fahrlässig gehandelt. Er wies darauf hin, dass der Unfall während einer Sport- und Spielsituation eingetreten sei, im Vergleich zu einer „normalen“ Situation könne bei einer Sport- und Spielsituation nicht jede – aus juristischer Sicht – fahrlässige Verhaltensweise schadenersatzrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen. Überdies stellten die FIS-Regeln nur praktische Tipps für Schifahrer dar, gedacht als Hinweis auf die der Ausübung des Schisports immanenten Risiken, diese seien jedoch keine Verhaltensregeln und hätten insbesondere keinen Norm- bzw. Gesetzescharakter. Ein Verstoß gegen FIS-Regeln indiziere nicht zwangsläufig auch einen Verstoß gegen den hier anzuwendenden Sorgfaltsmaßstab.



Bild: OAMTC

Für die Diskussion dieses Falles sind nachstehende, vom Gericht festgestellte Fakten wichtig. Diese bildeten die Grundlage für die Urteile beider Instanzen:

1 Der Kläger war zusammen mit dem Beklagten im Februar 2009 auf Skiurlaub in Val Thorens in Frankreich

Der Unfall ereignete sich offenbar im Frühjahr während des Krokus- oder Karnevalurlaubs. Val Thorens ist ein bekanntes Schigebiet, zur Unfallzeit herrschte dort Hochsaison. Trotzdem hat das Gericht festgestellt, dass auf der gegenständlichen blauen Piste nicht viel Verkehrsaufkommen herrschte.

2 Die Beteiligten waren relativ erfahrene Schifahrer

Eine Begründung für diese Feststellung lässt das Urteil gänzlich missen. Diese Feststellung sagt jedenfalls nichts darüber aus, welche technischen Fähigkeiten der Beklagte aufwies oder wie kontrolliert seine Fahrweise war. Auch ein Anfänger kann, obwohl unerfahren, dennoch vorsichtig und kontrolliert Ski fahren. Daraus, dass der Beklagte ein „relativ erfahrener“ Schifahrer gewesen sei, kann nicht geschlossen werden, dass er im Unfallzeitpunkt auch kontrolliert fuhr. Dass Urlauber bereits seit vielen Jahren – zumeist ohne entsprechenden Skiunterricht – im jährlichen Skiurlaub Ski fahren, sagt nichts über die technischen Fähigkeiten des Schifahrers oder die Kontrolle über dessen Schier bei bestimmten Bedingungen aus. Vielmehr werden oftmals technische Fehler „eingeschliffen“ und entwickelt sich beim Urlauber ein „Scheinsicherheitsempfinden“, welches zum Über-die-Verhältnisse-Fahren einlädt. Zur Beurteilung der Kontrolliertheit bzw. der Technik des Beklagten wäre daher ein Sachverständigenbeweis unumgänglich gewesen.

3 Der Kläger, der Beklagte und ihr Cousin fuhren fast die ganze Woche in ständig wechselnder Reihenfolge in unterschiedlichen Abständen voneinander

Diese Übung gemeinsamen Schifahrens ist keine Besonderheit, sondern tritt häufig auf. Weshalb hieraus eine spezielle „Sport- oder Spielsituation“ konstruiert wird, ist unerklärlich. Alleinfahrende Schifahrer sind wohl eher in der Minderheit, gerade

im Urlaub ist Schifahren in der Gruppe, das gemeinsame Hochfahren mit dem Lift, die gemütliche Talfahrt, wobei die einzelnen Gruppenmitglieder in regelmäßigen Abständen aufeinander warten, Usus. Dass die Abstände zwischen den Gruppenmitgliedern hierbei ständig variieren, birgt meines Erachtens keine speziellen oder größeren Risiken. Die tatsächliche Gefährlichkeit eines Schifahrers ist letztlich von anderen Faktoren, wie dem Fahrverhalten, Fahrkönnen, der Kontrolliertheit, dem Gelände, Alkoholkonsum etc., abhängig.

Im Urteil wird ausgeführt, dass die Gruppe fast senkrecht talwärts fuhr. Der Beklagte habe gedacht, es handle sich um eine rote Piste. Das lässt darauf schließen, dass er – zumindest subjektiv – das Gelände relativ steil empfunden hat, wobei diese Vermutung insofern einzuschränken ist, dass auch auf blauen Pisten oftmals steilere Abschnitte anzutreffen sind. Die Gruppe fuhr geradeaus, was den Verdacht aufkommen lässt, dass sie doch relativ schnell unterwegs war. Beim schnellen Fahren wird ein Tunnelblick erzeugt, die Schifahrer fokussieren sich auf die Schispitzen und nehmen andere Pistenbenützer nur mehr eingeschränkt wahr. In einer Vielzahl der von mir betreuten Akten findet sich die Aussage „und auf einmal war er da ...“ So ging es auch dem Beklagten, der erklärte, plötzlich aus dem Augenwinkel einen Jungen wahrgenommen zu haben.

Was bleibt, ist, dass sich der Beklagte in Annäherung an die Unfallstelle jedenfalls hinter/oberhalb dem/des Kläger(s) befunden haben muss, was auch zwischen den Parteien außer Streit gestellt war.

Die Relevanz dieser Feststellung war dem erkennenden Gericht offenbar nicht annähernd bewusst.

Ein Sachverständigenbeweis hätte dem Gericht über die Fahrweise der Beteiligten und ihre Positionierung zueinander Klarheit bringen können. Für den Kläger bestand das Problem, dass der Prozess in den Niederlanden geführt wurde, das Gericht sohin einen Lokalaugenschein in Frankreich wohl nicht durchgeführt hätte.

All diese Umstände hätte sich der Kläger bzw. dessen rechtsfreundlicher Vertreter



Bild: Heli Tiro

vor Klagseinbringung vor Augen führen müssen, gegebenenfalls hätte er die Klage wohl in Frankreich eingebracht, wo zu erwarten ist, dass Gerichte mit Schiunfällen deutlich öfter konfrontiert sind als in den Niederlanden, jedenfalls aber wäre er gut beraten gewesen, das Privatgutachten eines schitechnischen Sachverständigen vorprozessual einzuholen, und hätte das Verfahren gegebenenfalls wohl einen anderen Ausgang genommen.

4 Die anzuwendenden FIS-Regeln 2 und 3

[...]

4.2 Beherrschung der Geschwindigkeit und Fahrweise

Jeder Schifahrer und Snowboarder muss auf Sicht fahren. Er muss seine Geschwindigkeit an seine Fahrweise und seine Können und den Gelände-, Schnee- und Witterungsverhältnissen sowie der Verkehrsdichte anpassen.

4.3 Wahl der Fahrspur

Der von hinten kommende Schifahrer oder Snowboarder muss seine Fahrspur so wählen, dass er vor ihm fahrende Schifahrer und Snowboarder nicht gefährdet.

Die niederländischen Gerichte haben festgestellt, dass kraft FIS-Regel 2 der Schifahrer immer in der Lage sein muss, vor auftretenden Hindernissen anzuhalten oder diesen auszuweichen. Leider hat das Gericht den ersten Satz der FIS-Regel 2 falsch zitiert und interpretiert. Eine Verpflichtung zum Ausweichen oder Anhalten existiert in Wahrheit nicht. Folge dieses falschen Zitates war, dass den Kläger nicht die Beweislast dafür traf, dass sein Bruder oberhalb/hinter ihm fuhr, das Gericht hat dem Kläger vielmehr zugemutet, unter Beweis zu stellen, dass sein Bruder in einem Abstand von nicht mehr als ein bis zwei Metern (diagonal) in Annäherung an die spätere Unfallstelle hinter ihm gefahren ist. Hätte er diesen Beweis erbracht, wäre eine gefährliche Fahrweise damit erwiesen worden. Offenbar ging das Gericht davon aus, dass aus einem Abstand von mehr als zwei Metern das Ausweichen

oder Anhalten ohne Gefährdung des Klägers möglich gewesen wäre. Dies mutet abenteuerlich an, zumal das Gericht die Fahrgeschwindigkeit der unfallbeteiligten Schifahrer und das konkrete Gelände im Unfallbereich nicht kannte.

Das Gericht sah den Beweis für eine gefährliche Fahrweise des Beklagten durch den Kläger nicht erbracht und wurde die Klage abgewiesen. Über die hiergegen erhobene Berufung entschied das Oberlandesgericht dahingehend, dass die Gruppenfahrweise eine besondere Art des Schifahrens darstelle, eine Sport- und Spielsituation, bei welcher der Kläger ein erhöhtes Risiko in Kauf genommen habe. Der Beklagte habe zwar gegen die FIS-Regeln verstoßen und habe unvorsichtig gehandelt, ihn treffe daran jedoch kein Verschulden, zumal sich der Kläger selbst auf dieses „Spiel“ eingelassen habe.

Analyse des Urteils

Aus den Feststellungen zur Fahrweise der Brüder, der Einhaltung unterschiedlicher Abstände und Reihenfolgen, lässt sich keinesfalls auf eine bestimmte Sport- oder Spielform, anders als beim „normalen“ Schifahren schließen. Offenbar war den Gerichten die tägliche Praxis auf Schipisten nicht bekannt, sonst wären sie davon ausgegangen, dass die Abfahrt in Gruppen allgemein gebräuchlich ist.

Dass Stürze, etwa aufgrund eines Verkantens, bei der Ausübung des Schisportes vorkommen, heißt noch lange nicht, dass Schifahrer in einer Gruppe damit rechnen müssen, von hinten angefahren zu werden. Ganz im Gegenteil sind Gruppenmitglieder zu besonderer Sorgfalt einander gegenüber verpflichtet und sollten ihre Fahrweise entsprechend wählen. Das einzelne Gruppenmitglied muss seine Geschwindigkeit der „Verkehrsdichte“ anpassen und auf Sicht fahren (FIS-Regel 2). Gegen dieses Gebot hat der Beklagte verstoßen. Festgestellt wurde, dass der Beklagte das Kind erst im letzten Augenblick sah und in der Folge nicht im Stande war, ohne Gefahr für andere Pistenbenutzer auszuweichen. Der Kläger durfte allgemein und als Mitglied seiner Gruppe besonders darauf vertrauen, dass die übrigen Pistenbenutzer und Gruppenmitglieder die Pistenregeln einhalten.



Bild: Spießjochbahn

Betreffend das dargestellte Urteil verbleibt jedenfalls ein schaler Beigeschmack. Zum einen hat der Kläger wie auch das Gericht die auch nach niederländischem Prozessrecht bestehende Möglichkeit, die Einholung eines schitechnischen Sachbefundes zu beantragen bzw. ein solches einzuholen, verabsäumt. Zum anderen ist es durch nichts rechtfertigbar, dass das Gericht von einem falschen Text der FIS-Regel Nr. 2 ausgegangen ist. Bezeichnenderweise hat sogar die Berufungsinstanz diese falsche Zitierung ohne nähere Prüfung übernommen. Offensichtlich ist der Inhalt der FIS-Regeln in den Niederlanden nicht allgemein bekannt. Dabei möchte ich betonen, dass es der Kläger war, der die FIS-Regeln falsch zitiert hat, und die Gerichte dies übernommen haben.

Im vorliegenden Fall war das niederländische Gericht sachlich und örtlich zuständig, was für den Kläger und den Beklagten auf den ersten Blick natürlich sehr praktisch erschien. Ob der Kläger sich der Möglichkeit, die Klage in Frankreich einzubringen, bewusst war, ist zweifelhaft. In Frankreich gilt eine Beweislastumkehr für den „Halter der Schi“¹¹. Der Beklagte hätte bei einem Verfahren in Frankreich beweisen müssen, dass ihn kein Verschulden trifft.

Der Ausgang des Verfahrens zeigt, dass es letztlich für den Kläger von Vorteil gewesen wäre, das Verfahren im Ausland, in dem Fall in Frankreich zu führen.

Welches Schadenersatzrecht war anwendbar?

Art. 4 Abs. 3 der Rom-II-Verordnung sieht vor, dass, wenn es eine engere Verbindung mit einem anderen Land als den Niederlanden gibt, das Recht dieses anderen Staates anzuwenden ist. Nach Abs. 2 *leg. cit.* ist, wenn Täter und Opfer in einem Land leben, das Recht dieses Staates anzuwenden. Das sind in diesem Fall die Niederlande.

Meines Erachtens hätte die Haftungsfrage, basierend auf Art. 17 der Rom-II-Verordnung, nach den in Frankreich geltenden (FIS-)Regeln geklärt werden müssen und nicht nach „niederländischen Maßstäben“.

Niederländisches Recht:

FIS-Regelverstoß ist nicht sofort Sorgfaltsmaßstabverstoß

Offensichtlich haftet der niederländische Schifahrer in dieser Situation nicht so schnell wie ein österreichischer oder französischer Schifahrer, der bei einem gleich gelagerten Sachverhalt wohl unzweifelhaft in Haftung gezogen worden wäre.

Die niederländische Judikatur bei Schiunfällen zeigt, dass zwar die FIS-Regeln eine Konkretisierung des Sorgfaltsmaßstabes darstellen, ein bloßer Verstoß gegen die FISregeln führt jedoch nicht zwingend zu einem angenommenen Verstoß gegen den jeweils anzuwendenden Sorgfaltsmaßstab, jedenfalls sind die bezüglichlichen Anforderungen an einen niederländischen Schifahrer vor niederländischen Gerichten deutlich bescheidener. Auch Kollisionen zwischen Schifahrern sind nach der niederländischen Judikatur quasi Teil der mit der Sportausübung zu verbindenden Erwartungen. Bei Sport- und Spielsituationen in den Niederlanden wird die sogenannte kontextgebundene (subjektive) Norm als Sorgfaltsnorm und nicht die (objektiven) FIS-Regeln als Norm herangezogen.

Beim hier zur beurteilenden Fall waren die beteiligten Schifahrer Mitglieder einer Gruppe. Wie wäre die Entscheidung des Gerichtes ausgefallen, wenn die Beteiligten - auf überfüllten Pisten während der „Krokusferien“ – „individuell“ unterwegs gewesen wären. Müsste gegebenenfalls auch hier die Kollision als „part of the game“ in Kauf genommen werden? Zu berücksichtigen ist, dass das fahrerische Können von Niederländern oftmals – naturgemäß – als relativ bescheiden zu qualifizieren ist, hinzu kommen überfüllte Pisten. Das (niederländische) Gericht könnte damit argumentieren, dass mit der Ausübung des Schisportes zwangsläufig gerade wegen der Vielzahl von Schiunfällen eine Art „Einlassungsfahrlässigkeit“ verbunden ist. Der Schifahrer, der sich bewusst auf die dem Schisport immanenten Gefahren eingelassen hat, könne sich daher auch bei einem gegebenen Regelverstoß eines anderen Schisportlers nur dann auf ein Verschulden des Unfallgegners berufen, wenn diesem auch eine schuldhaft Verletzung der „kontextgebundenen Norm“ anzulasten ist. Hier sind die Anforderungen an einen niederländischen Schisportler, jedenfalls nach Auffassung der erkennenden Richter in der zitierten Entscheidung, vollkommen andere, als es die FIS-Regeln nahelegen.



Bild: Shutterstock

Die niederländische Presse

Das referierte Urteil wurde in den holländischen Medien veröffentlicht¹² und dadurch einem breiten Publikum zugänglich gemacht. Der dadurch bewirkte nachteilige Effekt in der Bewusstseinsbildung der niederländischen Öffentlichkeit wird zu weiteren Auffassungsunterschieden und Verständnisproblemen führen und es droht für die internationale Schipraxis eine Kollision zwischen den unterschiedlichen internationalen Verhaltensanforderungen an den jeweiligen Pistenbenutzer. Die internationalen Verhaltensregeln werden jedenfalls unterschiedlich interpretiert und zeitigen dadurch verschiedene, teilweise voneinander abweichende Auswirkungen. Zwar gelten die FIS-Regeln auch in den Niederlanden als eine Konkretisierung des Sorgfaltsmaßstabes, jedoch führt ein Verstoß gegen diese Regeln nicht notwendigerweise zu einer Haftung, da ein Verstoß in den Niederlanden nicht notwendigerweise ein Verschulden begründet.

Als Zwischenergebnis lässt sich daher festhalten, dass die FIS-Regeln zwar internationale Geltung beanspruchen können, die Auslegung und hieran anknüpfend die drohenden Sanktionen sind rechtsvergleichend betrachtet jedoch nicht ident.

Nachdem sich sehr viele Niederländer auf österreichischen Schipisten aufhalten, ist es meines Erachtens angezeigt, auch die Konsequenzen von Verstößen zu vereinheitlichen und das Regelwerk zur Schärfung des Problembewusstseins intensiver zu kommunizieren. Dies könnte letztlich die Fahrweise des einzelnen Schifahrers und damit generell die Sicherheit auf der Schipiste positiv beeinflussen. Dass ein in den Medien veröffentlichtes Urteil gesellschaftliche und soziale Wirkungen zeitigt, ist nicht anzuzweifeln. Ich verweise hier auf jenen Schiunfall, der sich in Seefeld im letzten Winter ereignet hat und bei dem ein Kind sich im Rahmen eines Schirennens erhebliche Verletzungen zugezogen hat. Die – noch nicht abschließend geklärte – zivilrechtliche Verantwortlichkeit des veranstaltenden Schiclubs, insbesondere aber auch die potentielle strafrechtliche Verantwortlichkeit der – überwiegend ehrenamtlich tätigen – Vereinsfunktionäre haben einerseits zum Rücktritt von Vereinsfunktionären sowie zur Absage von geplanten Schirennen, andererseits aber auch zur (weiteren) Verbesserung von Sicherheitsmaßnahmen

¹ Dr. Stephan Wijnkamp ist eingetragen in der Liste der EU-Anwälte bei der Rechtsanwaltskammer in Tirol. Er ist zusätzlich bei der niederländischen Rechtsanwaltskammer als niederländischer Advocaat eingetragen und Tiroler Landesschlichter in der Schischule Fiss Ladis, Mitglied der Tiroler Bergrettung, Mitglied der Schirecht-Arbeitsgruppe der Pan-European Organisation for Personal Injury Lawyers sowie Mitglied des Kuratoriums für Alpine Sicherheit und internationaler Schi- und Bergsportrechtsexperte.

² Gerichtshof Leeuwarden, 26 Juni 2012, LJN BW9768

³ Verordnung (EG) Nr.44/2001 des Rates vom 22. 12. 2000 (EUGVVO Brüssel I), Artikel 2 Gericht des Wohnstaats des Beklagten, Artikel 5.3. Bei einer unerlaubten Handlung vor dem Gericht des Ortes, an dem das schädigende Ereignis eingetreten ist. Siehe auch Lugano II Artikel 2 und 5.3.

sowie zur Überarbeitung von Haftpflichtversicherungsverträgen im Sinne einer Anhebung der Deckungssummen geführt.

Die von holländischen Medien in Bezug auf das dargestellte Urteil verbreitete Botschaft war hingegen jene, dass ein Verstoß gegen die FIS-Regeln nicht zwangsläufig als Verstoß gegen den allgemeinen Sorgfaltsmaßstab beim Schifahren zu qualifizieren ist, dies insbesondere dann nicht, wenn man in einer Gruppe abfährt, da Gruppenmitglieder – wie bereits ausgeführt – offenbar ein erhöhtes Risiko in Kauf zu nehmen haben, ein Schifahrer sei jedenfalls nicht immer für fahrtechnische Fehler haftbar zu machen.

Der im Jahr nur wenige Tage den Schisport ausübende Niederländer wird daher davon ausgehen können, dass schlecht koordinierte und unkontrollierte Bewegungen für jeden Schifahrer zum Sport gehören und jeder Schifahrer die dadurch entstehenden Risiken in Kauf nehmen muss. Er wird die Folgen seiner Fahrweise nicht annähernd abschätzen können, zumal die Rechtsfolgen einer Kollision von Land zu Land unterschiedlich geregelt sind.

Das allgemeine Gebot des Fahrens auf Sicht ist daher nach meinem Dafürhalten jedenfalls dahingehend zu erweitern, dass der maßgerechte Schifahrer hinkünftig wohl auch die „juristische Sicht“ zu beachten haben wird, dies insbesondere dann, wenn er in einer internationalen Gruppe talwärts fährt.

Der Niederländer, der in einer Gruppe talwärts fährt, wird sich jedenfalls keinerlei Haftungsrisiken, insbesondere auch nicht einer allfälligen strafrechtlichen Verantwortlichkeit bewusst sein und sein Fahrverhalten entsprechend ausrichten. Er wird, auf Basis der zitierten niederländischen Judikatur, davon ausgehen, dass auch andere Schifahrer sich des erhöhten Risikos bewusst sind.

Für die schifahrerische Praxis, insbesondere im Hinblick auf das Ziel, die doch recht beachtliche Anzahl von Schiunfällen zu senken, wäre es dringend geboten, ausgehend von den bestehenden FIS-Regeln einen Sorgfaltspflichtenkatalog zu erstellen, in dem auch Haftungsfragen einheitlich geregelt werden, wobei dieser Katalog – allenfalls

- ⁴ Art. 4 (1) Rom-II-Verordnung Nr. 864/2007, falls der Sachverhalt Länder betrifft die zugetreten sind. In diesem Artikel werden die EU-Länder als Ausgangspunkt genommen.
- ⁵ Art. 4 (2) Rom-II-Verordnung: Haben jedoch die Person, deren Haftung geltend gemacht wird, und die Person, die geschädigt wurde, zum Zeitpunkt des Schadenseintritts ihren gewöhnlichen Aufenthalt in demselben Staat, so unterliegt die unerlaubte Handlung dem Recht dieses Staates.
- ⁶ Huber/Bach, Die Rom-I-VO, IPRax 2005, 73 (76).
- ⁷ Dr. Nora Reisinger, Internationale Verkehrsunfälle P. 48. Wagner, Internationales Deliktsrecht, die Arbeiten an der Rom-II-Verordnung und der Europäische Deliktsrechtsstand, IPRax 2006, 372 (378).

im Wege von Richtlinien oder Verordnungen – im Rahmen des Gemeinschaftsrechtes zumindest für die Mitgliedsstaaten der EU verbindlich festgelegt werden sollten. Gegebenenfalls hat jeder Pistenbenützer darauf zu achten, die FIS-Regeln bzw. den angesprochenen Sorgfaltpflichtenkatalog einzuhalten und darf seinerseits im Sinne des Vertrauensgrundsatzes darauf vertrauen, dass auch andere Pistenbenützer sich entsprechend verhalten.

Zahlreiche Schiunfälle werden in den Niederlanden außergerichtlich, von Mitarbeitern von Versicherungsgesellschaften, Schadenregulierungsbüros oder Rechtsanwaltskanzleien bearbeitet. Ob die Bearbeitung dieser Schadensfälle nach internationalen Standards erfolgt, ist in Zweifel zu ziehen. Derartige Rechtsfälle werden, nach meinen praktischen Erfahrungen, durch die „niederländische Brille“, eben nach niederländischen Schadenersatzmaßstäben reguliert. Dies ist für die Geschädigten meist nicht von Vorteil. Weiterer Nebeneffekt ist dabei, dass hierdurch das Verhalten der niederländischen Schifahrer und Snowboarder nicht im Sinne einer Angleichung der Sorgfaltsanforderungen beeinflusst wird.

Das niederländische Sport- und Schadenersatzrecht weicht in großen Teilen vom österreichischen Recht ab. Urteile wie das hier beschriebene haben zu einem eigenen Bild der niederländischen Gesellschaft über das Recht in den Bergen, auf den Schipisten, aber auch im Sommer bei der Ausübung des Bergsportes und des zuzumutenden Maßes der Eigenverantwortung geführt. Oder, anders betrachtet, das niederländische Gericht hat den schon verfestigten Sorgfaltsmaßstab des durchschnittlichen Touristen in einem Urteil festgehalten. Mir ist nicht bekannt, ob die am Verfahren beteiligten Richter oder Rechtsanwälte schon einmal selbst auf Schiurlaub waren . . .

Schluss

Während in anderen Sportarten der körperliche Kontakt mit anderen Sportlern zu ihrem immanenten Wesen gehört, ist dieser im Schisport wegen der damit verbundenen Gefahren naturgemäß zu vermeiden. Diesen Zweck verfolgen die FIS-Regeln. Demgemäß sollte jeder Schifahrer um diese Regeln wissen und sich ihnen entsprechend verhalten. Der Vertrauensgrundsatz ist nicht nur im Straßenverkehr, sondern

⁸ Art. 17 Rom-II-Verordnung: Bei der Beurteilung des Verhaltens der Person, deren Haftung geltend gemacht wird, sind faktisch und soweit angemessen die Sicherheits- und Verhaltensregeln zu berücksichtigen, die an dem Ort und zu dem Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses in Kraft sind.

⁹ Wagner, Die neue Rom-II-Verordnung IPRax 2008, I (6).

¹⁰ Auch die Einvernahme von Zeugen ist keine Verpflichtung und findet meistens nicht statt. Eine schriftliche Erklärung z.B. ein Polizeibericht, könnte als ausreichender Beweis gewürdigt werden.

¹¹ Artikel 1382, 1383 und 1384 Code Civil. <http://www.nrc.nl/rechtenbestuur/2012/09/21/de-uitspraak-kun-je-de-schade-van-een-ski-ongeval-afwentelen-op-de-veroorzaker/>. NRC Handelsblad vom 21. September 2012.

auch im Schirecht der Schlüsselgrundsatz. Jeder muss auf die Einhaltung der einschlägigen Normen durch andere vertrauen dürfen. Dies hat natürlich auch beim Fahren in einer Gruppe zu gelten. Bei der Ausübung des Schisportes gehören zwar Stürze, ausgelöst durch schichtechnische Fehler, zum Alltag, dies bedeutet jedoch nicht, dass ein Schifahrer eine Kollision mit einem anderen Schifahrer in Kauf nimmt, auch dann nicht, wenn er in einer Gruppe fährt.

Es bestehen offensichtlich nach wie vor trotz aller Bemühungen zur Rechtsvereinheitlichung große Unterschiede zwischen den jeweiligen nationalen Rechtsordnungen und der hierauf gründenden Rechtsprechung, dies insbesondere zwischen dem niederländischen Schirecht, das noch in den Kinderschuhen steckt, und dem Recht anderer Länder, in denen der Schisport seit vielen Jahrzehnten ausgeübt wird. Die Einstellung zur Eigenverantwortung sowie generell zur Risikobereitschaft scheint in den Niederlanden anders zu sein.

Es wird vermehrt Aufgabe der Anwälte sein, im Vorfeld abzuklären, in welchem Land ein Rechtsstreit im Zusammenhang mit einem Schiunfall geführt werden soll, sowie zu erheben, nach welchem materiellen Recht ein Schiunfall zu beurteilen ist. Nur auf Basis eines sorgfältig erhobenen Befundes ist der Anwalt in der Lage, seinen Mandanten sorgfältig und Erfolg versprechend zu beraten.

Es ist Aufgabe von Institutionen wie dem Kuratorium für Alpine Sicherheit, zur Bewusstseinsbildung und Problemsensibilisierung auch in jenen Ländern beizutragen, deren Staatsbürger zu Tausenden im Winter in den Alpenländern zusammentreffen. Ziel muss eine Vereinheitlichung und Angleichung der Sorgfaltsanforderungen und Verhaltensnormen sein, um bestehende Differenzen und unterschiedliche Anschauungen aufzubrechen und dadurch schadensvermeidend Prävention zu leisten.

Ich sehe es als eine Aufgabe und gleichzeitig als Herausforderung für das Kuratorium für Alpine Sicherheit an, sich und die der Sicherheit des einzelnen Schifahrers bzw. Snowboarders dienenden Bestimmungen international zu präsentieren und die Touristen, aber auch Anwälte und Richter in ihren Herkunftsländern über das richtige Verhalten auf der Schipiste aufzuklären.