

13. Wichtige Entscheidungen des Nationalen Berufungsgerichtes der AMF (Auszüge)

a) MATERIELLE FRAGEN

1. Technik:

Setzt das Reglement (hier: für F/VW 1300) bestimmte **Maximal-** oder **Minimalmaße** fest, dann gelten diese Grenzwerte **absolut**, d.h. ohne Rücksicht darauf, ob dadurch die Fahrleistung des Fahrzeuges beeinflusst wird; ihre Nichteinhaltung zieht den Ausschluss nach sich.
(Aktenzahl 3/71, 2/89)

Kann das bereits bei der **Abnahme** vorzulegende **Homologationsblatt** (oder der Wagenpass) nicht vorgelegt werden, treffen den Bewerber (Fahrer) die daraus resultierenden Nachteile (z.B. Ausschluss wegen Verwendung eines Sperrdifferentials, das im vorliegenden Fall tatsächlich homologiert war).
(13/74 und 6/92)

Analoges gilt, wenn der im betreffenden Reglement geforderte **Typenschein oder Zulassungsschein** (hier: Reglement für die Gruppe A/National) nicht vorgelegt werden kann.
(8/85)

Die bewusste **Vereitelung** der über Anordnung der Sportkommissare vorzunehmenden **Überprüfung** des Fahrzeuges ist mit Sportstrafen zu ahnden.
(6/75)

Der Einbau unerlaubt bearbeiteter Bestandteile (z.B. Zylinderkopf, Ansaugkrümmer) in den Fahrzeugmotor stellt einen schweren Verstoß gegen das Nationale Sportgesetz dar, der eine empfindliche Strafe (z.B. längere **Enthebung des Fahrzeuges**) nach sich zieht.
(6/75)

Liegt das Maß eines Bestandteiles (hier: Ansaugrohr- Austrittsdurchmesser) **außerhalb** der erlaubten **Toleranz**, entspricht das Fahrzeug nicht mehr den Bestimmungen und ist mit **Ausschluss** auch dann vorzugehen, wenn die Toleranzüberschreitung nur auf einen produktionsbedingten Fehler zurückzuführen sein und keine Leistungserhöhung mit sich gebracht haben sollte.
(10/79)

Sind für Fahrzeuge bestimmte **Mindest- oder Höchstgewichte** vorgeschrieben, so müssen diese absolut (allerdings unter Berücksichtigung allfälliger ausdrücklich vorgesehenen Toleranzen) eingehalten werden. Eine auch nur geringfügige Über- oder Unterschreitung des vorgeschriebenen Gewichtes wird mit dem Ausschluss geahndet, auch wenn diese Abweichung keinen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit des Fahrzeuges hat.
(3/92 und 5/92)

Ist für die teilnehmenden Fahrzeuge an einem Wettbewerb die Verwendung eines **Air-Restriktors** unter Festlegung eines Höchstmaßes (z.B. 38 mm Durchmesser) vorgeschrieben, darf dieses Maß unter allen Umständen (auch bei Überhitzung des Motors) nicht überschritten werden.
(5/95)

Ist an einem Fahrzeug die Verwendung „**handelsüblicher**“ **Ausrüstungsdetails** gestattet, so bedeutet dies, dass diese Gegenstände (im vorliegenden Fall die Bereifung) unter den Bedingungen erhältlich sein müssen, die beim Handel mit Gegenständen vergleichbarer Art im allgemeinen eingehalten werden. Wenn eine bestimmte Reifenart im Katalog des inländischen (General-)Vertreters noch gar nicht aufscheint, wenn diese Reifenart außerdem vom inländischen Vertreter erst aufgrund ausdrücklichen Verlangens beim ausländischen Produzenten bestellt werden muss und eine Lieferfrist von etwa 6 Wochen in Aussicht gestellt wird, so sind derartige Reifen nicht handelsüblich, weil im Reifenhandel im allgemeinen andere Bedingungen eingehalten werden.
(14/85)

Es ist Sache des Bewerbers bzw. des Fahrers, sich Kenntnis über alle Vorschriften zu verschaffen, denen sein Fahrzeug unterliegt. Demnach ist es Fahrern und Bewerbern zumutbar, sich über wesentliche Änderungen der Bestimmungen über die (hier: sicherheitstechnische) Ausrüstung der Wettbewerbsfahrzeuge **selbständig zu informieren**, insbesondere dann, wenn die Verschärfung der Sicherheitsbestimmungen in einschlägigen Fachzeitschriften und sonstigen Publikationen mitgeteilt wird. Es besteht kein Rechtsanspruch auf eine gezielte Verständigung aller Lizenznehmer.
(11/86, 1/93, 6/93)

Werden bei einem **homologierten** Fahrzeug **Teile ausgetauscht** und durch andere nicht zu dem homologierten Fahrzeug gehörende Bestandteile ersetzt, führt dies zum Ausschluss des veränderten Fahrzeuges. Ein unzulässiger Austausch muss mit dem Ausschluss geahndet werden, auch wenn durch die Veränderung am Fahrzeug kein Wettbewerbsvorteil für den Bewerber oder Fahrer entstanden ist.

Veränderungen an einem Fahrzeug, die bewirken, dass es der Homologation oder den Ausschreibungsbestimmungen nicht mehr entspricht, führen zum Ausschluss des Bewerbers und Fahrers. Dabei ist es gleichgültig, ob die Veränderung durch Verschulden oder ohne das Verschulden des Bewerbers und Fahrers eingetreten ist. Trifft ihn an der Veränderung aber auch noch ein Verschulden, kann dies zur Bestrafung durch das Sportgericht führen.
(4/87, 3/90, 4/90, 6/90, 2/04, 1/07 und 1/10)

Sind für Fahrzeuge oder Motoren sowie Teile davon, eine **Homologation oder Registrierung** durch eine Sportbehörde vorgeschrieben und diese Teile entsprechen durch Überarbeitung bzw. Anpassung diesen Bestimmungen nicht mehr, ist eine im Sportgesetz verankerte Strafe durch die Sportkommissare auszusprechen. Das gilt auch im Falle einer Nichtübereinstimmung des Fahrzeuges oder Teilen davon, mit den Vorgaben der Ausschreibung. Es ist dabei ohne Bedeutung, ob durch diese Nichtübereinstimmung ein Wettbewerbsvorteil errungen werden konnte oder nicht. Auch die Tatsache, dass der Bewerber oder Fahrer von diesem Umstand keine Kenntnis hatte, beeinflusst das Ausmaß der Strafe nicht.
(2, 3, 4, 5/95, 4/98, 11/99 und 1/07)

Ein **Homologationsblatt** gilt für den Technischen Kommissar in der gültigen Fassung. Abweichungen des Fahrzeuges von diesem Homologationsblatt, auch wenn dies nachweislich durch einen Irrtum des Herstellers bei der Homologation erfolgt ist, können nicht akzeptiert werden. Es ist Sache des Herstellers hier eine Berichtigung in die Wege zu leiten.
(1/96)

Bei der **Entnahme und Überprüfung von Treibstoffproben** sind die vorgegebenen Bestimmungen genau einzuhalten. Werden z.B. Proben-Gefäße verwendet, die nicht entsprechen bzw. nicht korrekt plombiert werden, oder die Proben nicht von den zuständigen Personen übernommen und weitergeleitet, kann das Berufungsgericht vorgelegte Treibstoffanalysen nicht als Entscheidungsgrundlage heranziehen.
(4/01)

Es ist Sache des Bewerbers bzw. des Fahrers dafür zu sorgen, dass bei der **Schlusskontrolle** ein Vertreter des Teams anwesend ist. Die Technischen Kommissare können ihre Aufgabe, so weit möglich, auch ohne Beisein von Fahrer bzw. Bewerber erledigen. (1/02)

Es ist festzuhalten, dass eine **technische Kontrolle** ausschließlich durch die von der AMF eingesetzten Technischen Kommissare, mit dringender Empfehlung zur Verwendung der eigenen Messinstrumente, zu erfolgen hat. Weiters ist für die Kontrolle ein Ort vorzusehen, der es ermöglicht, die laut Sportbestimmungen Zutrittsberechtigten Personen zu kontrollieren. (5/03)

Ist im Reglement „**jegliche Veränderung des Reifens gegenüber seinem Originalzustand**“ verboten, muss damit auch das Wegschleifen von Typenbezeichnungen als unzulässig erkannt werden. (4a, 4b/03)

2. Fahrverhalten/Flaggen/Sicherheit:

Die Beachtung von Flaggensignalen in einem Rennen ist für die Sicherheit des Fahrers und seiner Mitbewerber unbedingt erforderlich. Eine **Nichtbeachtung von Flaggensignalen** führt auch dann zum Ausschluss, wenn der Fahrer behauptet, dass er aus Gründen, die in seiner Person lagen (hier: der Fahrer war zu schnell unterwegs und hatte Probleme, sein Fahrzeug zu beherrschen), diese Flaggensignale übersehen hat. (4/92)

Das **Überholen** ist grundsätzlich rechts oder links erlaubt. Wird die **blaue Fahne** geschwenkt, kann der nachfolgende Fahrer damit rechnen, dass ihm der Vorausfahrende durch Ausweichen an den Fahrbahnrand Platz machen wird. (15/74)

Es darf nur dort **überholt** werden, wo dies ohne Gefährdung oder Behinderung des zu Überholenden möglich ist. Diese Möglichkeiten richten sich nach den jeweiligen Gegebenheiten der Rennstrecke. (4/76)

Wird einem Fahrer die **schwarze Flagge** in Verbindung mit seiner Startnummer gezeigt, hat er dieses Signal zu befolgen; es ist ihm nicht gestattet, Überlegungen anzustellen, ob das Flaggensignal berechtigt oder unberechtigt gegeben wurde. (8/79)

Verlässt ein Fahrer die gekennzeichnete **Rennstrecke**, z. B. auch weil sie erschwert passierbar aber nicht unpassierbar ist (hier: gestürzte Fahrer), führt dies zum Ausschluss. Lediglich dann, wenn der Fahrer an derselben Stelle wieder in die Strecke einfährt, wo er sie verlassen hat, hat er sich korrekt verhalten und wird nicht ausgeschlossen. (5/87)

Verlässt ein Fahrer die gekennzeichnete **Rallystrecke**, z. B. auch weil sie erschwert passierbar und/oder erkennbar ist, oder verabsäumt es, Kontrollstellen in der richtigen Reihenfolge und Richtung der Rallyestrecke zu passieren (hier: Einfahrt in die ZK aus verkehrter Richtung im Retourgang), führt dies zum Ausschluss. (2/07)

Maßgeblich für jeden Teilnehmer einer Motorsportveranstaltung sind neben dem Nat. Sportgesetz und dem Int. Sportgesetz die Ausschreibungsbedingungen. Durch einen wesentlichen **Organisationsmangel** eines Rallye-Veranstalters wurden die Fahrer bei der Streckenführung vor die Wahl gestellt, entweder das Roadbook oder die nationalen Gesetze (StVO) zu befolgen. Ein derart grobes Verschulden des Veranstalters kann keinem Bewerber/Fahrer angerechnet werden. (5/02)

Ein durch einen Fahrfehler mit seinem Fahrzeug innerhalb oder außerhalb der Rennstrecke zum Stehen gekommener Fahrer muss beim **Einfahren in die Strecke** oder bei neuerlichem Anfahren unter Richtungsänderung, insbesondere bei Wiedereinnahme der **Ideallinie** vor allem auf die nachfolgenden Fahrer **Rücksicht nehmen**, um diese in ihrer Sicherheit nicht zu gefährden. (1/77)

Eine gemäß Ausschreibung verbotene „**offensichtliche Behinderung**“ kann auch durch ein nachfolgendes Fahrzeug gegenüber einem voranfahrenden gesetzt werden. „Offensichtlich“ ist hierbei nicht unbedingt mit „vorsätzlich“ gleichzusetzen: es ist darunter auch die Beweisbarkeit einer nicht vorsätzlichen jedoch regelwidrigen Behinderung zu verstehen. (6/74)

Eine „**Behinderung**“ kann sowohl vorsätzlich (bewusst und auf den Erfolg gerichtet) als auch fahrlässig (unter Außerachtlassung der nötigen Sorgfalt und Aufmerksamkeit) gesetzt werden, wobei für eine fahrlässige Behinderung die Außerachtlassung der vorgeschriebenen Regeln oder auch das Unvermögen, sein Fahrzeug in der Situation zu beherrschen, zum Nachteil eines Konkurrenten genügt. (10/78, 1/15)

Sieht die Ausschreibung ein absolutes (ausnahmsloses) Verbot **fremder Hilfe**, auch von Funktionären geleistet, bei sonstigem Ausschluss vor, dann gilt dies auch für die Fälle des Anschiebens oder des Anhaltens rückwärts rollender Fahrzeuge selbst durch Funktionäre (Streckenposten), da dadurch dem Bewerber (Fahrer) ein **unerlaubter Vorteil** verschafft wird. Wird dagegen ein Fahrzeug von einem Streckenposten vom Pistenrand auf den anschließenden Rasenstreifen geschoben, damit andere Fahrzeuge durch das auf der Strecke anhaltende Fahrzeug nicht gefährdet werden, liegt keine Verschaffung eines unerlaubten Vorteiles und daher kein Ausschlussgrund vor. (11,12/74)

Als **fremde Hilfe** wird auch jede offensichtliche **Kontaktaufnahme** von Fahrzeug zu Fahrzeug im Verlauf eines Rennens und die damit erzielte **Schiebewirkung** angesehen. (2/78)

Wenngleich im Motorsport andere Sicherheitsüberlegungen gelten als im normalen Straßenverkehr, geht das **erlaubte Risiko**, das ein Fahrer eingehen darf, nicht so weit, dass dadurch die Beherrschung des Fahrzeuges verloren geht und Mitkonkurrenten in einem nicht zumutbaren Maß gefährdet werden. (10/78)

Rennsport birgt in sich bereits ein Gefahrenpotential für Teilnehmer und Funktionäre, was die Fahrer zu berücksichtigen und ihre **Fahrweise** entsprechend diesem Wissen **anzupassen** haben. Um einen Unfall zu vermeiden haben die Fahrer auch im Rennverlauf u. a. durch Reduktion der Geschwindigkeit mitzuwirken, um eine mögliche Gefahrensituation zu entschärfen. (01/11)

Als **fremde Hilfe während eines Laufes** werden Handlungen durch Dritte ab dem Zeitpunkt gesehen, ab dem sich der Fahrer und das Fahrzeug unter der Aufsicht des Starters befinden. Ein Lauf beginnt für den Teilnehmer in jedem Fall mit dem Stehenbleiben beim Start und dem Aufleuchten der roten Ampel. (3/09)

3. Veranstalter/Veranstaltungen:

Ein Verein, der um Genehmigung für motorsportliche Veranstaltungen bei der AMF ansucht, unterwirft sich damit den sportgesetzlichen Bestimmungen (mit denen er sich vertraut zu machen hat) und hat damit auch die diesbezüglichen Gebote zu befolgen. (1/73, 16/74, 5/75)

Auch die direkte **Kontaktaufnahme** mit ausländischen **Clubs** bedarf der ausdrücklichen schriftlichen Genehmigung der AMF. (6/77)

Die AMF-Gerichte sind, ohne dadurch gegen das Vereinsgesetz zu verstoßen, berechtigt, einen Club als Veranstalter bedingt oder befristet zu **entheben**. (6/77)

Die Standardausschreibung für Rallyes in Österreich enthält den Begriff „**Test- oder Untersuchungsfahrt**“ nicht. Es ist deshalb nicht gestattet, unter diesem Titel Sonderprüfungen oder Teile davon, außerhalb des Wettbewerbes, mit wettbewerbsmäßig hergerichtetem Fahrzeug zu befahren. Es ist dabei völlig außer Acht zu lassen, ob der Teilnehmer dadurch Wettbewerbsvorteile errungen hat oder nicht.

(Anmerkung: Diese Regelung betrifft prinzipiell auch sog. „Fernseh-SPs“, d.h. es sollten für diesen Zweck Streckenteile gewählt werden, die im Wettbewerb dann nicht gefahren werden). (1/95)

4. Sportkommissars-Entscheidungen/Begriffe:

Höhere Gewalt bildet ein von außen kommendes Ereignis, das unüberwindbar ist, das also auch durch entsprechende Vorkehrungen nicht abwendbar ist. (14/78)

Die Entscheidung hinsichtlich einer **Neutralisation** bei einer Rallye liegt im Ermessen der Sportkommissare, die sich bei der Beurteilung des betreffenden Vorfalles von der Überlegung leiten lassen müssen, ob durch diesen der korrekte Ablauf der gesamten Veranstaltung in Bezug auf die Chancengleichheit der Konkurrenten und die durch die Veranstaltung gesteckten Ziele gefährdet werden. (14/78)

Für den Fall eines **Abbruchs einer Sonderprüfung bei einer Rallye** sind oder können die Fahrzeuge, die an dieser Sonderprüfung nicht mehr teilnehmen konnten, mit der (regulären) schlechtesten gefahrenen Zeit zu werten. Diese Regelung ist eine „Kann-Bestimmung“, wie sich aus dem Reglement-Text ergibt. Es ist Sache der Sportkommissare, ob sie von dieser Kann-Bestimmung Gebrauch machen, oder ob sie die Sonderprüfung neutralisieren (z.B. weil durch Regen die Zeit-unterschiede so erheblich sind, dass die Festsetzung einer Durchschnitts-(schlechtesten) Zeit nicht gut möglich ist). (1/98)

Wenn bei einer Rallye durch die **Teilung des Starterfeldes in zeitlich getrennte Teilnehmerblöcke keine wettbewerbsneutralen Bedingungen für alle Teilnehmer** an einer Serie/Meisterschaft gegeben sind, ist z.B. bei Abbruch einer Sonderprüfung diese für alle Teilnehmer an dieser Serie/Meisterschaft in der Wertung nicht zu berücksichtigen. (4/07)

Die **Sportkommissare** haben vor Beginn der Rennveranstaltung zu prüfen, welche Sicherheitsvorkehrungen vorgeschrieben sind. Hierbei dürfen sie sich nicht mit bloßen mündlichen Erklärungen des Veranstalters begnügen, sondern müssen Einsicht in die entsprechenden Unterlagen (insbesondere das **aktuelle Streckenbegutachtungsprotokoll**) nehmen. (5,6/79)

Entscheidungen, insbesondere Strafen und Verwarnungen sind **von Sportkommissaren unmittelbar zu treffen und auszusprechen** und in Folge den Betroffenen schriftlich bekannt zu geben – es ist dabei z.B. auf eventuelle Konzentrations- oder Vorbereitungszeiten der betroffenen Sportler keine Rücksicht zu nehmen. (1/15)

5. Teilnehmer-Entscheidungen:

Die **Verfälschung** eines **Lizenzantrages** (hier: wahrheitswidrige Angabe des Besitzers einer weiteren Führerscheingruppe nach erfolgter Polizei-Bestätigung) stellt einen schweren Verstoß dar, der eine empfindliche Strafe nach sich zieht. (12/79)

Es obliegt der Pflicht des Teilnehmers, sein Fahrzeug, den Ausschreibungsbedingungen gemäß, im **Parc Fermé** abzustellen. Missverständliche Anweisungen eines Streckenposten entheben ihn dieser Aufgabe nicht. (3/96)

b. FORMELLE FRAGEN

1. Vor / während eines Wettbewerbes:

Veranstalter haben ihr **Reglement** mit Bedacht auf **klare Formulierungen** zu erstellen, um mögliche Auslegungen durch Teilnehmer hintanzuhalten. Reglementvorgaben sollten die Sachlage unmissverständlich darstellen. Andernfalls gelte aber auch die sinngemäße Generalklausel „**Alles nicht Erlaubte ist verboten!**“. (2/2013)

Dem **Rennleiter** steht das Recht zu, Verstöße und Fehler der Teilnehmer den Sportkommissaren **mitzuteilen**, während den Sportkommissaren das Recht zusteht, **Ausschlüsse** auszusprechen. (4/76)

Die Entscheidung eines **Zielrichters** in Ausübung seiner Funktion ist unanfechtbar. (2/71)

Der Umstand, dass ein bestimmter **Verstoß nicht beanstandet** wurde, steht einer Bestrafung wegen abermaliger Begehung desselben Verstoßes nicht entgegen. (5/75 und 9/92)

Bei einem Protest, der eine technische Untersuchung des Fahrzeuges notwendig machen kann, kann ein **Demontagekostenvorschuss** verlangt werden. Seine maximale Höhe ergibt sich aus den Verlautbarungen der AMF. Ist der Protestwerber erfolgreich, wird ihm der Kostenvorschuss zurückerstattet. Wenn der Kostenvorschuss nicht erlegt wird, muss dies zur Ablehnung des Protestes durch die Sportkommissare führen. (1/87)

Werden an einem Fahrzeug nach dem Rennen bei der neuerlichen technischen Überprüfung Abweichungen der vorgeschriebenen Werte an der Einstellung des Motors festgestellt, so ist es **Sache des Bewerbers, die Plombierung des Motors und dessen genauere Untersuchung in einer Werkstätte zu begehren**. Unterlässt er ein solches Begehren, so ist es dem nationalen

Berufungsgericht in der Folge unmöglich, eine neuerliche Kontrolle der durch die technischen Kommissare nach dem Rennen festgestellten Abweichungen vorzunehmen. (5/89)

Ergebnisse, die in der angeschlagenen Ergebnisliste nicht als „vorläufig“ oder „provisorisch“ bezeichnet sind, werden nach Ablauf der Protestfrist endgültig und können danach (hier: nach dem Verstreichen von mehr als fünf Stunden) weder durch die Rennfunktionäre noch durch die Sportkommissare abgeändert werden. Trägt die angeschlagene Ergebnisliste den Zusatz „vorläufig“ oder „provisorisch“, so ist nach ergebnislosem Verlauf der Protestfrist oder nach Erledigung allenfalls erhobener Proteste dieser Zusatz zu streichen, um den Bewerbern und Fahrern die Sicherheit eines endgültigen Ergebnisses zu geben. (5/93)

Änderungen in der Ausschreibung sind laut Nationalem Sportgesetz vorzunehmen und der AMF zur Genehmigung vorzulegen (ausgenommen es handelt sich um Entscheidungen der Sportkommissare vor Ort). (6/99)

Wird ein Fahrer nach seinem **Ausschluss**, weil er die Absicht Berufung einzulegen rechtzeitig bekannt gibt, unter **Vorbehalt zum Start** von weiteren Läufen zugelassen, sind bei einer Zurückweisung der Berufung die Starts und die damit erreichten Platzierungen abzuerkennen. (8/99)

Wird ein Bewerber auf Grund der Ergebnisse der Schlussabnahme **ausgeschlossen**, hat dies nicht durch den Rennleiter, sondern **durch den Sportkommissar und nachweislich zu erfolgen**. Es ist auch eine Rechtsmittelbelehrung vorzunehmen, anschließend hat ein entsprechender Ergebnisaushang zu erfolgen. (5/03)

Nimmt ein Bewerber eine **Entscheidung der Rennleitung bzw. Sportkommissare**, verkündet in mündlicher und schriftlicher Form, **nicht entgegen**, kann das nicht als mangelhafte Rechtsmittelbelehrung angesehen werden und diese ist demnach gültig. (4/11)

2. Protest

Das Protestrecht steht zu

- bei Autos: ausschließlich dem Bewerber (oder dessen **schriftlich** Bevollmächtigten),
- bei Motorrädern: dem Bewerber, in dessen Verhinderung auch dem Fahrer.
- Proteste, die von anderen als den vorgenannten Personen eingebracht werden, sind von den Sportkommissaren unverzüglich abzulehnen. (5/71, 5/74, 7/74, 17/85, 4/02)

Ein Sportkommissar **muss jeden Protest annehmen**, auch wenn er verspätet oder unzulässig ist. Er kann ihn allerdings aus diesen Gründen ablehnen. Er darf jedoch auch die Annahme verspäteter oder unzulässiger Proteste nicht verweigern, damit dem Protestwerber jedenfalls der Rechtsmittelzug an das Nationale Berufungsgericht gewahrt bleibt.

Ein Sportkommissar muss auch verspätete oder unzulässige Proteste annehmen und hierüber entscheiden. Nur dadurch bleibt dem Protestwerber der Rechtsmittelweg an das Nationale Berufungsgericht gewahrt. (7/90; 6/83)

Auch ein bereits **ausgeschlossener Bewerber** kann gegen einen anderen Bewerber **Protest** erheben. (7/73)

Durch das Auftreten eines **Veranstalters als Bewerber eines Teams** bei seinem Rennen, bzw. wie in diesem Fall, als Bewerber aller Teilnehmer, muss einem Fahrer direkt das **Protestrecht** gewährt werden. Es ist nicht im Sinne der Rechtsordnung, durch derartige Konstrukte dem Einzelnen den Rechtsweg zu verbauen, weshalb hier das Protestrecht automatisch auf den einzelnen Fahrer übergehen muss und dieser somit legitimiert ist, den Protest zu unterfertigen. (6/11)

Sog. **Sammelproteste**, das sind Proteste, die von einem Bewerber gegen mehrere Konkurrenten erhoben werden oder aber von mehreren Fahrern gegen einen anderen Konkurrenten in einem Schriftsatz erhoben werden, **sind unzulässig**. Dabei ist es ohne Belang, dass sich ein derartiger Protest z.B. gegen denselben Mangel richtet. (2/98)

Die Nichteinhaltung der **Protestfrist** führt zur **Zurückweisung** der Berufung. (2/01)

Ein Protest, der von einem Bewerber gegen mehrere Vorfälle erhoben wird oder aber in anderen Punkten **nicht den Bestimmungen** für Proteste laut Sportgesetz **entspricht, ist unzulässig**, und daher von den Sportkommissaren zurückzuweisen. (1/09)

Der/die **Sportkommissar/e müssen jeden Protest unmittelbar behandeln**, bzw. andernfalls dem Protestwerber und anderen Betroffenen ihre weitere Vorgangsweise nachweislich mitteilen.

Sie müssen ihre **Protestentscheidung nach Anhörung** der Beteiligten und Zeugen **schriftlich festhalten**, alle Betroffenen nachweislich davon in Kenntnis setzen und eine **Rechtsmittelbelehrung** vornehmen. (1/09)

3. Berufung

Der Veranstalter hat **kein Berufungsrecht** gegen Entscheidungen der Sportkommissare. (5/77)

Berufungen sind von den **Funktionären** zur Kenntnis zu nehmen und an das Nationale Berufungsgericht weiterzuleiten, auch dann, wenn sie in formeller oder materieller Hinsicht unzulässig sein sollten. Nur dadurch wird dem NBG die Möglichkeit gegeben, den jeweiligen Fall zu überprüfen. (3/99)

Erklärt der nicht bevollmächtigte Fahrer die Berufungsabsicht schriftlich innerhalb der vorgeschriebenen 1-Stunden-Frist, so wird der Mangel der fehlenden **Vollmacht** auch nicht dadurch saniert, dass die schriftliche Berufung dann vom Bewerber eingebracht wird. (13/74, 1/78)

Die Nichtabgabe der **schriftlichen** Erklärung, betreffend **Berufungsabsicht**, binnen 1 Stunde führt zur **Zurückweisung** der Berufung (3/73, 4/74, 8/77, 2/02, 2/11); es sei denn, dass die Sportkommissare den von der Entscheidung Betroffenen weder vorgeladen noch ihm die Entscheidung bekannt gegeben haben. Letzteres muss, wenn der Betroffene oder sein Bevollmächtigter nicht mehr anwesend ist, schriftlich unter Zustellungsnachweis geschehen (eine mündliche Mitteilung an den zufällig noch anwesenden nicht bevollmächtigten Fahrer genügt nicht). (11/74)

Die Nichtbezahlung der **Berufungsgebühr** innerhalb der vorgeschriebenen Fristen führt zur **Zurückweisung** der Berufung.

(1/72, 1,2/74, 14/74)

Das Nationale Berufungsgericht kann eine Berufung ohne Verhandlung behandeln, wenn der Sachverhalt aus der bestehenden Aktenlage offenkundig ist und Beweisergänzungen daher nicht erforderlich sind.

(8/74)

Im Gegensatz zum AMF-Sportgericht ist ein **Wiederaufnahme-verfahren** vor dem Nationalen Berufungsgericht nicht vorgesehen.

(5/74)

Wird die Berufung bei einer **unzuständigen Stelle** eingebracht, so geht das Risiko der Übermittlung an das zuständige AMF-Sekretariat zu Lasten des Berufungswerbers; insbesondere ist in einem solchen Fall für die Einhaltung der Berufungsfrist und damit für die Rechtzeitigkeit der Berufung der Tag ihres Einlangens beim AMF- Sekretariat maßgeblich.

(2/80)

Die **schriftliche Berufungsausführung** hat durch **einen einzigen Schriftsatz** zu erfolgen. Nachträgliche Angaben, mit denen Berufungsausführungen ergänzt werden sollen, können nicht berücksichtigt werden, doch steht es dem Berufungswerber frei, in der mündlichen Verhandlung weitere Beweismittel anzubieten.

(3/85,8/86)

Das Nationale Berufungsgericht ist **ausschließlich** zuständig zur Entscheidung über Berufungen gegen Urteile des AMF-Sportgerichtes und Entscheidungen der Sportkommissare (daher z.B. nicht gegen eine Entscheidung der AMF).

(2/73, 4/94, 5/94)

Das Nationale Berufungsgericht kann unrichtige Entscheidungen über Proteste nur dann abändern, **wenn hiergegen Berufung** erhoben wird. Wenn gegen eine unrichtige Entscheidung des Sportkommissars kein Rechtsmittel eingebracht wird, sehen die Sportgesetze kein amtswegiges Einschreiten des Nationalen Berufungsgerichtes vor.

(6/83)

Das Nationale Berufungsgericht ist berechtigt, die von den Sportkommissaren getroffene Entscheidung darauf zu prüfen, ob der Ausschluss aus anderen Gründen zulässig war und entsprechend zu entscheiden.

(6/86)

Das Nationale Berufungsgericht ist **berechtigt**, aus Anlass einer zurückzuweisenden Berufung die angefochtene Protestentscheidung der Sportkommissare zu **überprüfen** und gegebenenfalls aufzuheben.

(1/78, 6/93)

Die Entscheidung, **ein Ergebnis auszuhängen** und nach Ablauf der Protestfrist offiziell werden zu lassen, erfolgt durch die Rennleitung; d.h. gegen diese Entscheidung ist ein Protest möglich, nicht jedoch eine Berufung.

(2/00)

Die Nichtabgabe der **schriftlichen** Berufungsausführung binnen 2 Tagen (nach ordnungsgemäßer Berufungsankündigung) führt zur **Zurückweisung** der Berufung. Die mit der Absicht Berufung einzulegen fällig gewordene Berufungsgebühr muss erlegt werden.

(01/01)

4. Sportgericht

Das Sportgericht ist nicht verpflichtet, dem Betroffenen die Einleitung eines Disziplinarverfahrens formell bekannt zu geben.

(8/74)

Das Sportgericht kann von einer Verhandlung absehen, wenn dem Betroffenen **Gelegenheit** zur schriftlichen Rechtfertigung gegeben wurde und keine strengere Strafe als eine Geldstrafe verhängt wird. Langt innerhalb der gesetzten Frist keine Stellungnahme ein, ist das Sportgericht berechtigt, aufgrund der ansonsten vorhandenen Akten-Unterlagen zu urteilen.

(16/74)

Das Urteil in einem allfälligen gerichtlichen Strafverfahren ist für die AMF-Gerichte nicht bindend, da diese nicht strafgesetzliche Normen, sondern Bestimmungen der Sportgesetze anzuwenden haben.

(1/77)