AUSÜBUNG VON SCHNEESPORT AUF EINER GESPERRTEN PISTE: WELCHE GEFAHREN LAUERN?

Pistenfahrzeugunfall vom Dezember 2008: Wir beginnen unsere «juristische Chronik» im Zusammenhang mit Sicherheits- und Haftungsfragen in Skigebieten mit einem tragischen Fall, der sich in der Weihnachtszeit im Oberwallis ereignet hat.

Die Richtlinien der Skipisten.

Text: Nicolas Duc. Fotos: zVg

Zusammenfassung des Sachverhalts

Im Dezember 2008 verbrachte ein siebenjähriger Knabe zusammen mit seinen Eltern und seinen beiden Brüdern die Weihnachtsferien auf der Bettmeralp im Oberwallis. Zusammen mit seinem Vater und seinen Brüdern fuhr der Junge um 15.30 Uhr nochmals mit der Gondelbahn hoch. Auf dieser letzten Abfahrt fuhr der Junge seinem Vater und seinen Brüdern voraus. Gegen 16.40 Uhr näherte er sich am Dorfrand einer Zubringerpiste, auf der ihm ein Pistenfahrzeug entgegenkam. Am Pistenfahrzeug waren die orangefarbenen Gefahrendrehlichter und ein akustisches Gefahrensignal eingeschaltet. Als der Junge links am Fahrzeug vorbeifahren wollte, stürzte er und geriet kopfvoran unter die rotierende Fräsenwalze. Obwohl die Rettungskräfte schnell vor Ort waren, erlag der Junge noch am Unfallort seinen schweren Kopfverletzungen.

Der Fahrer des Pistenfahrzeugs war unterwegs zu einer Schneekanone ca. 150 Meter oberhalb der Unfallstelle. Da zwei oder drei Schneekanonen nicht funktionierten, beauftragte der Chef Betrieb den Pistenfahrzeugfahrer um 16.15 Uhr damit, die defekten Schneekanonen zu überprüfen.

Auf den offiziellen Schildern der Anlage ist die letzte Abfahrt vom Bettmerhorn mit 16.00 Uhr angegeben. Um 16.50 Uhr begaben sich die Pistenpatrouilleure auf ihre Schlusskontrolle. Als sich der Unfall ereignete, waren noch Skifahrer und Snowboarder auf der Piste.

Auf der Bettmeralp müssen alle Pistenfahrzeugfahrer gegen 16.30 Uhr in der Werkstatt sein, damit sie gegen 16.45 Uhr losfahren können. Es gibt keine firmeninterne Weisung, wonach die Fahrer mit dem Rettungschef oder den Pistenpatrouilleuren Rücksprache nehmen müssen, bevor sie mit den Fahrzeugen losfahren können.

Kantonale sowie Bundesgerichtsentscheide

In diesem Fall werden nicht nur der Pistenfahrzeugfahrer, sondern auch die beiden Mitglieder der Geschäftsleitung der Bergbahnen vor Gericht gezogen. Dem Pistenfahrzeugfahrer wurde vorgeworfen, dass er den Pistenabschnitt noch vor Pistenschluss befuhr. Die beiden Mitglieder der Geschäftsleitung der Bergbahnen wurden dennoch befreit, auch wenn der Pistenfahrzeugdienst und auch der Beginn der Unterhaltsarbeiten an den Schneesportabfahrten innerhalb des Unternehmens mangelhaft organisiert war.

Analyse

Obwohl es sich hier um ein tragisches Ereignis handelt, beleuchten diese Entscheide folgende Aspekte der Sicherheit auf den Schneesportabfahrten für die Benutzer und die Schneesportlehrer:

1. Ski- oder Snowboardfahren auf einer Schneesportabfahrt nach erfolgter Schlusskontrolle kann gefährlich sein, weil zu diesem Zeitpunkt die Pistenfahrzeugfahrer ihre Arbeit aufnehmen. Während der Betriebszeiten der Bergbahnen dürfen sich generell keine Pistenfahrzeuge auf den Abfahrten aufhalten: Die Unterhaltsarbeiten dürfen erst nach Pistenschluss und der Schlusskontrolle durchgeführt werden. Mit anderen Worten: Es ist gefährlich, sich nach erfolgter Schlusskontrolle alleine oder mit Gästen auf den Pisten aufzuhalten.

2. Bei Veranstaltungen, die in der Nacht oder nach Schliessung der Schneesportabfahrten stattfinden, muss man sich immer beim Technischen Leiter und dem Sicherheitschef des Skigebietes informieren, um sicher zu sein, dass man die Schneesport-

Die Pistensignalisation ist stets zu beachten.

Achtung: Pistenfahrzeug bei der Arbeit.

abfahrt gefahrlos benutzen darf, obwohl sie geschlossen ist. Bei einem Unfall auf der Skipiste ausserhalb der Öffnungszeiten ist der Schneesportlehrer oder die Skischule, die den Anlass organisiert, allein haftbar. In der Praxis ist es meist möglich, einen Zeitrahmen für eine Fackelabfahrt oder eine bestimmte Routenführung festzulegen, damit die Gäste nach Pistenschluss nicht gefährdet werden.

3. Diese Empfehlungen gelten auch für nächtliche Skitouren in geschlossenen Skigebieten. Besonders in den Monaten vor den grossen Skitourenrennen in den Alpen ist diese Praxis weit verbreitet. Sie ist aber sehr gefährlich, weil die Bergbahnen seit einigen Jahren Pistenbearbeitungsmaschinen mit Seilwinden einsetzen, die über mehrere hundert Meter Kabel und Seile verwenden. Da diese Kabel und Seile nicht sichtbar sind, stellen sie eine tödliche Gefahr für den Sportler dar. Die Bergbahnen können diese Praxis zwar nicht verbieten, versuchen sie aber einigermassen einzudämmen. Wichtig: Der Sportler trägt die alleinige Verantwortung.

4. Aus diesem dramatischen Unfall haben die SKUS und die Kommission Rechtsfragen von Seilbahnen Schweiz eine Lehre gezogen und ihre Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten für Unternehmen von Seilbahnen Schweiz angepasst: Während der Betriebszeiten der Bergbahnen und der Öffnungszeiten der Pisten dürfen auf den Schneesportabfahrten keine Motorfahrzeuge zum Einsatz kommen. Als Ausnahme zugelassen sind einzig Fahrzeuge, die zur Bergung von Verletzten dienen und deren Einsatz vom Rettungschef vorgängig genehmigt wird.

Schlussfolgerung

Diese Urteile erinnern daran, dass eine gesperrte oder geschlossene Schneesportabfahrt nicht benutzt werden darf, und schon gar nicht von Schneesportlehrern in Begleitung von Gästen. Eine Piste oder eine Abfahrtsroute ist nicht grundlos gesperrt oder geschlossen – ihre Sperrung oder Schliessung basiert auf einer reiflichen Überlegung des Verantwortlichen des Sicherheits- und Rettungsdienstes eines Skigebietes (Lawinengefahr, Pistenfahrzeuge auf den Pisten unterwegs, Schneemangel). Diese Hinweise und Markierungen sind zu befolgen, sonst ist man bei einem Unfall alleine haftbar. Der schreckliche Unfall auf der Bettmeralp mag teilweise auf ein Zusammentreffen unglücklicher Umstände zurückzuführen sein, sollte aber allen Nutzern von Schneesportabfahrten eine Lehre sein.

Hält man sich an die oben erwähnten Grundsätze, kann jeder den Wintersport unter guten Bedingungen ausüben, ohne dabei sein eigenes oder das Leben anderer aufs Spiel zu setzen, und zwar stets mit dem Sicherheitsgedanken im Hinterkopf, aber mit viel Freude und einem Lächeln.

Lausanne, August 2015

Nicolas Duc, Dr. iur., Präsident der SKUS
Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten

PRATIQUE DES SPORTS DE NEIGE SUR UNE PISTE BARRÉE; QUELS DANGERS?

Collision d'un enfant contre un engin de damage en décembre 2008. Nous débutons notre «chronique judiciaire» liée à la sécurité et à la responsabilité sur les domaines skiables par un dossier tragique qui s'est déroulé en Haut Valais durant les fêtes de Noël.

Texte: Nicolas Duc. Photos: zVg

Attention: Ratrac au travail.

La Loi des pistes.

Résumé des faits

En décembre 2008, un enfant enfant néerlandais de 7 ans, accompagné de ses parents et de ses deux frères, passe ses vacances de Noël à Bettmeralp, dans le Haut-Valais. A 15h30, il prend une dernière fois la télécabine avec son père et ses deux frères. Lors de sa dernière descente, il dépasse son père et ses frères. Aux environs de 16h40, il s'approche du village par un chemin d'accès, sur lequel se déplace un engin de damage. Le ratrac roule avec les feux tournants oranges et émet un signal d'avertissement. En voulant dépasser l'engin de damage par la gauche, l'enfant chute tête la première sous la fraise de l'engin de damage. Malgré l'arrivée rapide des secours, il décède tragiquement sur les lieux de l'accident par suite de graves blessures à la tête. Le conducteur du ratrac se déplaçait en direction d'une installation d'enneigement mécanique, à environ 150 mètres au dessus du lieu de l'accident. Comme deux ou trois canons à neige ne fonctionnaient pas, le responsable du service technique avait en effet demandé, à 16h15, à un conducteur de ratrac d'aller examiner les installations d'enneigement défaillantes.

La dernière descente du Bettmerhorn est indiquée à 16h00 sur les panneaux officiels de la station. A 16h50, les patrouilleurs ont procédé au contrôle final. Au moment de l'accident, la piste était encore empruntée par des skieurs et snowboarders.

A Bettmeralp, tous les conducteurs de ratrac doivent être au dépôt-atelier vers 16h30, afin de pouvoir démarrer vers 16h45.

Au sein de l'entreprise, il n'existe aucune directive selon laquelle les conducteurs doivent prendre contact avec le chef des secours ou les patrouilleurs avant de démarrer leur travail.

Décisions judiciaires cantonales et arrêt du Tribunal fédéral

Dans ce cas, non seulement le conducteur mais également certains dirigeants de l'entreprise de remontées mécaniques ont été inquiétés par les tribunaux. S'agissant du conducteur de l'engin de damage, il lui a été reproché d'avoir circulé alors que le contrôle final n'avait pas encore eu lieu. Quant aux deux dirigeants de l'entreprise de remontées mécaniques, ils ont finalement été libérés par le Tribunal fédéral, quand bien même ils n'avaient pas organisé de manière suffisamment claire le service de damage et le début des travaux d'entretien des descentes pour sports de neige au sein de la société.

Analyse

Quand bien même il est lié à une histoire tragique, ces arrêts permettent de mettre en lumière les aspects suivants de la sécurité sur les descentes pour sports de neige pour les usagers et pour les professeurs de sports de neige:

1. *La pratique du ski ou du snowboard sur une descente pour sports de neige après le contrôle final peut s'avérer dangereuse, car c'est à ce moment que les engins de damage peuvent faire leur travail. En effet, l'utilisation d'engins de damage durant les heures d'exploitation des remontées mécaniques est en principe interdite, de telle sorte que les travaux d'entretien des descentes pour sports de neige ne peuvent se dérouler qu'après la fermeture des pistes et le contrôle final. En d'autres termes, il est dangereux de descendre après le contrôle final, que ce soit seul ou en cas avec des clients.*

2. *Lors d'événements qui ont lieu en nocturne ou après la fermeture des descentes pour sports de neige, il faut toujours se renseigner et prendre contact*

La signalisation des pistes doit toujours être respecté.

avec le responsable technique et le chef de la sécurité d'un domaine skiable, afin de s'assurer qu'il n'y a pas de souci au niveau de l'utilisation d'une descente pour sports de neige alors qu'elle est fermée. En effet, c'est le professeur de sports de neige ou l'école de ski qui organise l'événement qui sont seuls responsables en cas d'accident sur la piste de ski en dehors des heures d'ouverture. En pratique, il est le plus souvent possible de définir un créneau horaire pour une descente aux flambeaux ou un itinéraire qui ne mette pas en danger les clients après la fermeture des pistes.

3. Ces recommandations valent également pour la pratique du ski de randonnée en nocturne sur des domaines skiables qui sont fermés. Ces pratiques sont très répandues, en particulier lors des mois qui précèdent les grandes courses de ski-alpinisme dans les Alpes. Ces pratiques sont d'autant plus dangereuses que, depuis quelques années, les entreprises de remontées mécaniques recourent à des engins de damage munis de treuils et de câbles qui sont tendus sur plusieurs centaines de mètres et peuvent représenter un danger mortel pour les sportifs en l'absence de toute visibilité. Sans pouvoir indire cette pratique, les entreprises de remontées mécaniques tentent tant bien que mal de l' endiguer, mais le principe de la responsabilité unique du sportif doit être une nouvelle fois souligné.

4. Afin de tirer la leçon de ce dramatique accident, la SKUS et la commission des affaires juridiques de Remontées Mécaniques Suisses ont adapté leurs directives à l'attention des entreprises de remontées mécaniques pour l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des d escentes pour sports de neige en interdisant la circulation de véhicules à moteur sur les descentes pour sports de neige durant les heures d'exploitation des remontées mécaniques et d'ouverture des pistes. Seuls les engins liés au secours des blessés sont autorisés à titre exeptionnels sur les descentes pour sports de neige ouvertes au public, avec l'accord préalable du chef du service de sauvetage du domaine skiable.

Conclusion

Cet arrêt permet de rappeler qu'une descente pour sports de neige qui est barrée ou fermée ne doit pas être empruntée par les usagers, et encore moins par les professeurs de sports de neige accompagnés de leurs clients. En effet, le fait qu'une piste ou un itinéraire soit barré ou fermé n'est pas anodin et reflète une décision le plus souvent mûrement réfléchie du responsable de la sécurité et du sauvetage d'un domaine skiable (danger d'avalanches, engins de damage en circulation, manque de neige). Il faut se tenir à ces indications et marquages, sous peine d'engager lourdement sa responsabilité en cas d'accident. Le terrible accident de Bettmeralp est peut-être dû en partie à un malheureux concours de circonstances, mais il doit servir d'enseignement pour tous les usagers des descentes pour sports de neige.

Si l'on s'en tient aux quelques principes évoqués ci-dessus, chacune et chacun pourra pratiquer son activité sportive hivernale favorite dans de bonnes conditions et sans mettre en danger sa propre vie ou celle des autres, dans un souci toujours renouvelé de sécurité sur les descentes pour sports de neige, mais avec le plaisir et le sourire.

Lausanne, août 2015

Nicolas Duc, Dr en droit, Président de la SKUS
Commission suisse pour la prévention des accidents sur les descentes pour sports de neige