

Le nouveau règlement italien relatif aux pistes de ski

Introduction

Le nouveau règlement italien relatif aux pistes de ski a été adopté à l'unanimité, à l'occasion d'une session législative, par la commission compétente du Parlement romain. Ce règlement, approuvé dans la plus grande hâte, a fait sensation non seulement en Italie, mais dans le monde entier, et notamment dans les pays alpins. Déjà lors du stade de projet, cette loi avait suscité des débats houleux. La polémique ne portait pas seulement sur le contenu de certaines directives, mais sur leur existence même. Les sports d'hiver supportent mal le joug des règles.

En outre, cette loi fait fi des principes juridiques élaborés et consolidés pendant des années par la doctrine et la jurisprudence.

Adoptée finalement le 24.12.2003, le jour de Noël, la loi n° 163 intitulée «Dispositions de sécurité ayant trait à l'exercice de sports d'hiver tels que les disciplines de descente et le ski de fond», représente le résultat final quelque peu incohérent de la fusion de diverses initiatives parlementaires.

L'alarme sonnée par divers médias quant aux accidents sur les pistes, ainsi qu'une certaine concurrence parmi les auteurs des initiatives, ont donné naissance à six initiatives législatives qui ont été déposées au Parlement. Les médias, tout comme les commissions parlementaires, se sont appuyés sur des statistiques inexactes dénombant les accidents en fonction du nombre de skieurs, et non de descentes effectuées. Parfois, seules les données de certaines stations de ski ou de certains services de pistes ont été relevées, créant des statistiques incomplètes. En tout cas, ces chiffres ont suffi pour donner du ski l'image d'une discipline sportive particulièrement dangereuse, ce qui est contraire à la réalité.

C'est dans ces circonstances, et sous la pression de quelques groupements d'intérêt qui comptaient sur la loi pour s'enrichir, que les membres de la Commission parlementaire ont approuvé ce règlement prématuré contre l'application duquel nous devons à présent nous débattre.

Teneur de la loi

En arrêtant cette loi, le législateur italien a certainement souhaité limiter les accidents de sports de neige et les charges sociales y afférentes. Si la fin en soi est louable, on peut sérieusement douter des résultats qu'un tel moyen permettra d'obtenir.

La loi en question comprend vingt-trois articles regroupés en trois parties, dont la première règle la gestion des domaines skiables ainsi que les obligations et les responsabilités de l'exploitant. La deuxième partie fixe d'une part

les règles de conduite à l'intention des usagers des pistes et les peines lors de la violation de celles-ci; d'autre part, la responsabilité lors de collisions. Enfin, la troisième partie légifère le contrôle de la loi, l'adaptation de la législation régionale et de province aux nouvelles dispositions, ainsi que les contributions financières.

La loi contient des directives générales sur l'usage des pistes et des remontées mécaniques que les régions et les provinces autonomes doivent intégrer dans leurs propres lois et peuvent adapter à leurs besoins. Chaque région ou province a six mois pour ce faire.

En l'absence de coordination entre les législateurs régionaux et de province, l'hiver prochain risque de voir l'émergence de dix-sept lois ou plus, à l'exemple des règlements ayant trait aux professeurs et aux écoles de ski.

Gestion et exploitation des domaines skiables

L'article 2 définit un «*domaine skiable équipé*» comme une «*surface enneigée naturellement ou artificiellement, accessible au public, et qui comprend des pistes de ski, des remontées mécaniques et des installations d'enneigement dont l'usage est, selon les dispositions en vigueur, réservé aux sports de neige tels que: le ski dans toutes ses variantes; le surf des neiges ou snowboard; le ski de fond; le patin et la luge; d'autres disciplines de sports d'hiver individuelles et qui sont décrites en détail dans les lois régionales.*»

D'après ceci, le domaine skiable ne comprend pas seulement les pistes, mais aussi les remontées mécaniques, les installations d'enneigement ainsi que les pistes de luge et installations similaires accessibles au public. Cette définition du domaine skiable permet de distinguer les pistes selon leur usage.

La disposition du deuxième alinéa, selon laquelle il est possible de réserver des pistes pour le patin et pour la luge, permet de conclure a contrario que ces engins ne sont pas interdits sur les pistes de ski. Cette possibilité était jusqu'à présent strictement interdite par les lois régionales et de province. Ainsi, à moins d'une disposition particulière de ces lois, l'exercice du patin et de la luge sera désormais autorisé sur les pistes de ski.

Bien que longuement débattue, la séparation entre pistes de ski et pistes de snowboard est absente de la loi. Si l'on a beaucoup discuté des problèmes de cohabitation entre skieurs et snowboarders sur une même piste, et mis en évidence les différences entre les engins et les rayons de courbure que ceux-ci permettent de réaliser, la raison a, ici, prévalu.

Les dispositions du deuxième alinéa autorisent toutefois les exploitants de domaines skiables à fermer certains domaines aux amateurs de snowboard, provisoirement ou définitivement, lorsque leur sécurité est menacée.

La responsabilité de l'affectation des surfaces praticables pour les engins de sports de neige revient, selon le troisième alinéa, aux régions et aux provinces. Cette pratique correspond à une affectation du terrain en question à des

fins d'intérêt général; ainsi, une servitude «forcée» peut également être imposée pour un terrain privé, mais uniquement sur dédommagement préalable. Connue dans les provinces autonomes de Bolzano et du Trentin, cette servitude des pistes est nouvelle pour les autres régions.

Le législateur poursuit sa distinction entre les pistes selon leur usage en séparant les skieurs amateurs des coureurs, ou, plus précisément, des futurs coureurs.

Le quatrième alinéa stipule: *«Dans le domaine skiable selon l'article 1, qui dispose de plus de trois pistes desservies par trois remontées mécaniques au moins, les communes fixent les segments de piste qui peuvent être réservés, sur demande, à l'entraînement du ski et du snowboard, les jours où il n'y a pas de compétition. Les domaines réglementés par le présent alinéa doivent être séparés des autres pistes par des installations de sécurité adéquates, et leurs usagers, à l'exception de l'entraîneur, sont tenus de porter un casque de sécurité homologué.»*

Cette disposition est délicate, puisqu'elle confère à l'administration communale, et non à l'exploitant des pistes, l'autorité de réserver certains segments d'une piste pour l'entraînement à la compétition. L'administration communale peut ainsi ordonner à une société privée, donc à un exploitant des pistes, de priver les skieurs payants de certains segments des pistes qu'il gère pour les préparer en vue de l'entraînement à une compétition. En outre, l'exploitant a l'obligation de délimiter les segments destinés à l'entraînement et de les sécuriser selon des standards qui n'ont pas été définis. Cette lacune oblige le lecteur à se référer aux prescriptions de la FIS en matière de compétition.

L'identité de celui qui peut demander d'utiliser la piste d'entraînement n'est pas précisée. La loi ne mentionnant ni clubs de ski ni clubs de sport, il faut en conclure que chacun est autorisé à faire une telle demande.

L'obligation qu'a un exploitant des pistes de réserver des segments clôturés et sécurisés pour l'entraînement implique qu'il est responsable d'une éventuelle collision entre un sportif à l'entraînement et un touriste s'il n'a pas suivi les consignes prescrites.

Le port du casque est obligatoire pour toute personne qui utilise la piste d'entraînement, à l'exception de l'entraîneur.

Pour les domaines skiables qui comportent plus de vingt pistes et plus de dix remontées mécaniques, l'administration communale décide, ici aussi, des domaines qui seront développés en snowparks pour le ski free-style et les démonstrations de ski acrobatique et de snowboard. Les snowparks doivent être pourvus de structures telles que les tremplins et les pipes, et être séparés des autres segments de pistes par des installations de sécurité adéquates. L'exploitant des pistes doit garantir leur entretien régulier. Le port du casque est obligatoire pour les usagers du snowpark.

En résumé, l'article 2 définit le terme «domaine skiable» et donne les moyens de distinguer les divers engins et disciplines de sports de neige. Cependant, la réflexion sur les applications pratiques d'une telle définition a été quelque peu négligée.

Responsabilités et obligations des exploitants des domaines skiables

Les articles 3 à 7 traitent en détail les obligations des exploitants des domaines skiables.

Autrefois, la doctrine et la jurisprudence permettaient de distinguer deux types de responsabilité pour l'exploitant d'une piste de ski: contractuelle et extracontractuelle. La question était de savoir si l'achat d'un abonnement de ski donnait uniquement droit à l'usage des remontées mécaniques ou aussi à celui des pistes.

Du point de vue pratique, se décider pour l'une ou l'autre option était lourd de conséquences, surtout pour ce qui est du transfert de l'obligation de prouver les faits allégués.

La loi actuelle et les différentes obligations imposées aux exploitants des pistes ont entièrement bouleversé la représentation traditionnelle du problème.

Les responsabilités des exploitants des pistes sont toujours plus nombreuses: la loi présente en fait le skieur comme un «consommateur» qui acquiert un «produit» et doit être protégé des risques liés à son usage.

- 1.
- 2.

En effet, l'article 3, premier alinéa, prescrit: *«Les exploitants des domaines selon l'article 2 garantissent à l'usager des conditions de sécurité propres à l'exercice des disciplines sportives et des loisirs, en veillant à ce que les pistes soient sécurisées suivant les préceptes régionaux en vigueur. Les exploitants ont l'obligation de protéger les usagers des obstacles qui se trouvent sur la piste en fournissant les installations de sécurité nécessaires et en signalant les situations de danger.»*

Cette règle fixe explicitement l'obligation de l'exploitant des pistes de garantir la sécurité à ski.

A cette obligation s'ajoute celle d'assurer un service de sauvetage qui inclut le transfert de la victime d'un accident à l'hôpital le plus proche.

L'article 4, alinéa 1 prévoit: *«Les exploitants des domaines skiables équipés, à l'exception des domaines prévus pour le ski de fond, sont civilement responsables de l'entretien régulier et de la sécurité d'usage des pistes. En outre, ils ne doivent autoriser l'accès d'une piste de ski que s'ils ont conclu une police d'assurance responsabilité qui les assure contre les dommages que les usagers et des tiers pourraient subir à la suite d'accidents qui relèvent de leur responsabilité.»*

L'article 4 fixe le principe selon lequel l'exploitant des pistes est civilement responsable de la sécurité sur les pistes. Apparaissant comme superflue au premier abord, cette disposition est en fait porteuse de conséquences majeures.

Avec cet article, le législateur a introduit un nouveau type de «responsabilité présumée». Certains commentateurs du texte de loi parlent plutôt de «responsabilité objective» dont l'exploitant des pistes ne peut être exclu que sur preuve du contraire.

L'exploitant des pistes de ski reste soumis à l'obligation de conclure une assurance responsabilité civile.

Conformément à ceci, l'exploitant a l'obligation de sécuriser les pistes, de les signaler, d'assurer un service de sauvetage, et de conclure une assurance responsabilité civile qui couvre tous les risques liés à ces obligations.

Si l'on observe le nombre accru d'obligations qui incombent à l'exploitant du point de vue purement économique, un renchérissement rapide des abonnements de ski semble inévitable.

La question de la signalisation mérite un commentaire. L'article 6 arrête l'identité de l'autorité qui doit l'uniformiser. Dans ce domaine, la responsabilité principale a été confiée à l'Association italienne de sports d'hiver FISI. Les raisons de ce choix sont difficiles à comprendre, vu le peu de compétences de cet organisme.

Pour l'exploitant des pistes, une signalisation suffisante et placée de façon judicieuse est une obligation, mais aussi une protection, car elle limite ou exclut sa responsabilité si les usagers n'ont pas respecté la signalisation.

La disposition de l'article 7, qui concerne l'exploitant des pistes, est elle aussi intéressante et nouvelle. Elle prévoit, en plus de l'obligation de l'entretien ordinaire et extraordinaire, celle d'intervenir lorsque la piste ne satisfait plus à toutes les conditions de sécurité. Ainsi, une piste risque d'être fermée pour des travaux d'entretien urgents, de jour, ou même définitivement.

Les travaux de préparation et d'entretien qui sont réalisés le soir après la fermeture des pistes, et la nuit ou le matin avant l'ouverture des pistes, ne suffisent plus à exclure la responsabilité de l'exploitant des pistes. Celui-ci doit également agir de jour et procéder à des contrôles.

L'obligation d'interdire à d'autres skieurs l'accès d'une piste encombrée s'inscrit également dans ce contexte. Si le nombre de skieurs sur les pistes représente un danger pour la sécurité des autres usagers, l'exploitant des pistes est tenu d'empêcher que l'afflux de skieurs se poursuive, faute de quoi il sera tenu responsable en cas d'accident.

Règles de conduite à l'intention des usagers des pistes de ski

Obligation de porter un casque:

L'article 8 prescrit le port du casque aux mineurs en dessous de 14 ans lors de l'exercice du ski ou du snowboard. Les casques doivent être homologués,

c'est-à-dire correspondre aux normes en vigueur émises par une commission ministérielle.

La production, l'importation et la vente de casques non homologués sont poursuivies d'une sanction administrative pouvant atteindre 100.000,00 €. Les parents, les entraîneurs et les professeurs de ski qui n'obligent pas leurs protégés à porter un casque se verront infliger une sanction administrative de 30,00 à 150,00 €.

Etant donné que de nos jours, 90 à 95% des enfants portent un casque, et que celui-ci est recommandé par les écoles de ski et d'autres institutions, l'introduction d'une obligation légale était ici superflue. De plus, vu le peu d'enfants en dessous de 14 ans qui souffrent de lésions à la tête, il aurait certainement été plus judicieux d'encourager des mesures plus pédagogiques.

Comment appliquer un tel article lorsque le skieur respecte l'obligation de porter un casque, mais que son casque est trop grand? Ou qu'il porte un bonnet sous son casque, parce que sa mère est trop prévenante ou qu'il doit rentabiliser le casque d'une sœur ou d'un frère aîné?

Comment justifier le fait que les petits doivent porter un casque si le domaine où skient les enfants est protégé du reste des usagers?

Que faut-il faire lors des cours d'avril où les enfants doivent porter, trois heures d'affilée, un casque sous un soleil brûlant? Qui est responsable des otites quand les enfants, à la fin d'un cours, enlèvent leur casque et que la première poussée de vent atteint leur tête en sueur?

Comment les compagnies d'assurances couvrent-elles un accident dont est victime un enfant qui vient justement d'enlever son casque?

Sans la rage de réglementer de nos parlementaires, ces questions n'auraient jamais été soulevées.

Vitesse:

Les articles 9 à 15 reprennent les Règles de conduite de la FIS de manière incomplète et en font parfois des règles de droit. Le non-respect de ces règles est puni d'une amende administrative.

Abstraction faite de l'introduction d'amendes, l'établissement de règles de comportement précises à l'intention des skieurs n'apporte aucune nouveauté pratique: d'une part, car la jurisprudence constante civile et pénale applique, en cas d'accident, les Règles de conduite de la FIS pour évaluer la responsabilité; d'autre part, parce que ces règles de comportement sont, finalement, des principes universellement valables.

L'article 9 réglemente la vitesse et prescrit: *«Les skieurs doivent se comporter de manière à ce qu'ils ne représentent pas de danger pour l'intégrité d'autrui, en tenant compte des caractéristiques de la piste et des conditions climatiques, de l'environnement et de l'enneigement. La vitesse doit être adaptée, notamment sur les segments où il y a des problèmes de visibilité; à proximité de constructions ou d'obstacles; aux croisements et aux bifurcations; lors de brouillard, brume, mauvaise visibilité ou surpeuplement; enfin, dans des passages étroits ou en présence de débutants.»*

On peut constater que tous les facteurs ont été pris en considération, sauf celui, essentiel, de l'aptitude technique et physique du skieur.

L'article 21, alinéa 2, fait également référence à la vitesse: ici, on donne aux professeurs de ski le pouvoir de dénoncer aux organes de contrôle les usagers des pistes qui descendent à une vitesse dangereuse. Les professeurs de ski doivent donc travailler comme des auxiliaires de la police judiciaire, ce qui risque de les détourner de leur fonction d'enseignant et de leur obligation de surveillance envers leurs élèves. De plus, il serait impossible, pour un professeur de ski, d'identifier le responsable à moins de le poursuivre. Même s'il parvenait à rattraper l'individu en question, le professeur de ski n'aurait pas l'autorité de lui demander ses données personnelles.

Priorité:

Pour la réglementation de la priorité, l'article 10 reprend la disposition de l'article 3 des Règles de conduite de la FIS. Parmi toutes les règles, c'est certainement celle-ci qui a le plus évolué, sous l'influence de disciplines telles que le snowboard et d'engins tels que le ski de carving. En 1967, qui aurait imaginé qu'on pourrait, un jour, réaliser un virage à 360° avec des skis ou un autre engin de glisse, ou que le rayon de courbure d'un engin pourrait être dirigé de telle manière que le skieur en aval se retrouve, par un virage vers l'amont, en face du skieur qui était en amont.

Dépassement – priorité de droite aux croisements:

Alors que l'article 11 règle le dépassement, l'article 12, selon les dispositions du trafic routier, confère la priorité, aux croisements, au skieur venant de droite. Cette réglementation semble contredire l'article 11, selon lequel il est autorisé de dépasser aussi bien par la droite que par la gauche.

Stationnement:

L'article 13 examine la question du stationnement sur les pistes, mais omet de mentionner la Règle FIS correspondante. D'après celle-ci, le skieur s'engageant sur une piste depuis l'arrêt doit laisser la priorité à celui qui est en train de descendre.

Assistance:

Selon l'article 14, celui qui, sur une piste, rencontre une personne visiblement en difficulté, est tenu de lui apporter de l'aide ou d'alerter le service de sauvetage. Cette disposition est également difficile à appliquer, car l'aide fournie par quelqu'un dépourvu de l'expérience ou des connaissances adéquates est souvent nuisible. D'autre part, comment être certain qu'une personne se trouve en difficulté?

Montée et descente sans les skis:

Suivant l'article 15, la montée et la descente d'une piste sans les skis sont interdites, sauf en cas d'urgence.

Montée avec les skis:

En revanche, la montée d'une piste avec des skis aux pieds, comme des skis de randonnée, est autorisée avec la permission de l'exploitant des pistes. Mais qui est tenu pour responsable lors d'une collision entre un randonneur qui monte une piste après en avoir reçu l'autorisation, et un skieur qui fait une descente dont l'exploitant a garanti la sécurité?

Véhicules à moteur:

Selon l'article 16, il est interdit d'utiliser des véhicules d'entretien et des moyens de locomotion motorisés, tels que les engins de damage de pistes et les motoneiges, aux heures d'ouverture des pistes. Cette interdiction est levée en cas d'urgence - mais à qui revient l'autorité de décider s'il y a urgence?

Il est frappant de constater que le besoin de tout réglementer a omis d'engager toute personne impliquée dans un accident ou qui en est le témoin de déclarer son identité au personnel de contrôle.

Descente en dehors des pistes:

L'article 17 nous paraît important: il exclut la responsabilité de l'exploitant d'un domaine skiable lorsqu'un accident s'est déroulé en dehors des pistes, même si le terrain hors-piste en question est accessible par les remontées mécaniques du domaine.

La réglementation selon laquelle les randonneurs à ski ne doivent emporter un détecteur de victime d'avalanche que si le danger d'avalanche est visible manque de logique.

Présomption de culpabilité lors de collisions:

La disposition de l'article 19 représente une des nouveautés principales en matière d'accidents à ski en général. Celle-ci fixe, lors d'une collision entre deux skieurs ou plus, la culpabilité égale de tous les participants comme présomption légale, et ce, jusqu'à preuve du contraire.

Dans les autres cas où il applique le principe de la responsabilité présumée, le code civil italien avantage, au niveau du droit de procédure, la partie lésée impliquée dans une activité dangereuse.

Alors qu'en général, dans les cas de responsabilité extracontractuelle, la partie lésée doit prouver le dommage, les circonstances qui l'ont causé, le lien de causalité entre lesdites circonstances et le dommage, ainsi que la culpabilité de l'auteur du dommage, dans le cas d'une responsabilité présumée par la loi, le lésé se voit dispensé de fournir des preuves.

Partant du fait qu'une reconstruction des événements s'avère souvent difficile et que le ski est une discipline dangereuse, le législateur a souhaité appliquer cette disposition aux accidents de ski.

Certes, le principe de la présomption de culpabilité reste subsidiaire, c'est-à-dire qu'il ne s'applique que s'il est impossible de constater le degré de culpabilité des skieurs impliqués dans l'accident; toutefois, son introduction pour les accidents à ski revient à considérer de facto le ski comme sport dangereux.

Pour le ski, il aurait été de loin plus judicieux de prévoir une obligation d'assurance responsabilité civile pour tous les skieurs.

Toutes les règles prévues par la loi qui concernent les skieurs s'appliquent également aux snowboarders.

Contrôles

L'efficacité d'un système de règles où l'infraction est punie par une amende ou une poursuite judiciaire dépend considérablement de la puissance du système qui le contrôle.

Si l'on tient compte de ce critère, l'échec de la loi que nous venons de commenter semble implicite.

Effectuer des contrôles adéquats sur la totalité des pistes de ski, souvent très étendues et surpeuplées, tient de la gageure. Pour y parvenir, il faudrait engager une armée entière d'organes de surveillance. Il est maladroit de vouloir transférer le contrôle de l'application de ces lois et de la prononciation des sanctions (article 21) aux fonctionnaires qui travaillent déjà pour le service de sauvetage, c'est-à-dire la police nationale, les carabinieri, la Garde des Finances, la police communale et les gardes forestiers.

Vu la diversité des comportements punissables et le nombre limité d'organes de contrôle compétents, les infractions ne pourront être systématiquement punies.

Contributions financières

Les associations intéressées ont jugé positives les dispositions qui prévoient un soutien financier destiné à des campagnes de prévention (article 5) et à la sécurité dans les domaines skiables (article 7). Les investissements pour construire des installations d'enneigement sont également compris dans le concept des «adaptations aux normes de sécurité». C'est ainsi que la décision de la Commission européenne de limiter le financement peut être contournée par le Trésor public, qui peut ainsi assurer un financement public de 70%.

Ni les exploitants des remontées mécaniques, ni l'association italienne de sports d'hiver n'ont relevé la modicité des montants alloués. Car les sommes, prévues à la légère, de 5 millions d'euros par année pour les exploitants des pistes, de 5 millions d'euros pour les domaines skiables qui se trouvent en difficulté à cause de changements climatiques exceptionnels, et de cinq cent mille euros pour les campagnes d'information, ne sont en fait qu'une goutte d'eau dans l'océan, une fois réparties aux ayants droit de toutes les régions. Les montants promis ont camouflé aux représentants de l'association italienne de sports d'hiver la véritable problématique qui sous-tend cette loi.

Considérations finales

Alors que par le passé, chaque personne qui se disposait à apprendre ou à pratiquer le ski agissait avec la conscience de s'exposer à certains risques, l'exploitant des pistes d'aujourd'hui doit garantir à chacun la sécurité absolue. La conscience du risque faisait partie de la culture du sport de compétition et de masse. De même, les risques étaient acceptés, que ce soit pour des accidents dont on serait la victime ou pour des dommages qu'on infligerait à un tiers.

Le législateur actuel ne considère manifestement pas le principe de la responsabilité personnelle du skieur comme suffisant, puisqu'il est intervenu souverainement.

Le skieur d'aujourd'hui se trouve en constant mouvement, d'un domaine à l'autre, d'une région à l'autre, d'un Etat à l'autre et d'un continent à l'autre. Cette mobilité est d'une importance vitale, non seulement pour l'économie des régions de montagne, mais aussi pour celle des pays alpins. C'est justement face à cette donne qu'une réglementation adéquate et uniforme paraît indispensable, pour autant que le ski en nécessite une. Tous les pays du monde, et non seulement ceux de l'UE, devraient approuver un tel règlement.

L'association internationale de ski FIS a pris cette voie il y a bientôt 40 ans, lorsqu'elle a établi ses célèbres Règles de conduite, reconnues entre temps par tous.

Ce besoin d'uniformiser les prescriptions se fait surtout sentir lorsque les règles sportives sont transformées en règles juridiques, que des peines sont ordonnées pour leur infraction et que leur portée dépasse le seul domaine du ski.

Les initiatives législatives prises par un seul Etat et qui ne concernent qu'un territoire sont à courte vue, et pourraient même avoir des conséquences négatives sur le tourisme.

Pour les skieurs étrangers comme pour les skieurs indigènes, les normes italiennes sont déconcertantes : en effet, les règles varient d'une région à l'autre à cause du recoupement des compétences nationales et locales.

Pour conclure, on ne peut s'empêcher de penser que la nouvelle réglementation a été rédigée à la hâte et avec arbitraire, et que les aspects négatifs y prédominent.

J'espère que mon exposé n'aura pas suscité l'ennui, mais la réflexion. Je me tiens à votre disposition pour toute question.

Je vous remercie de votre attention.

Rovinj, le 9 mai 2004



A.M.S.I.
Associazione Maestri Sci Italiani
Via Luigi Razza 3
I-20124 Milano

Tél. : +39 02 66983997
Fax : +39 02 66985175
E-mail : info@amsi.it



Dr.Hugo Reider
Landesberufskammer der Skilehrer in Südtirol
Leonardo da Vinci Strasse 15
I-39100 Bozen

Tél. : +39 0471 981092
Fax : +39 0471 309537
E-mail : hugo_reider@skischulen.it

Sources :

Carlo Busato, juge au Tribunal de grande instance de Bolzano: procès-verbal de l'exposé donné lors de la table ronde intitulée «Responsabilité personnelle ou réglementation légale», qui s'est déroulée à Brixen, le 04.12.2003

Carlo Bruccoleri, président du Tribunal de grande instance de Bolzano: «Le nouveau règlement italien relatif aux pistes de ski» – Contribution à la Skilex 2004, à Obergurgl

Michele Canali: «Profili in tema di responsabilità del gestore», congrès à Trévis, le 27.04.2004

A.M.S.I. – Dino Degaudenz: «Osservazioni Legge sicurezza piste»

Articles du magazine sur le ski «Sciare», édition 2003 – 2004

- Interview avec le député de la chambre de juridiction de première instance, Gianantonio Arnoldi
- Dino Degaudenz: «Una legge discutibile»
- Gianantonio Arnoldi: «Una legge necessaria e utile»
- Luca Mezzadri: «Secondo me ... commento alla legge»
- Dino Degaudenz : «Non siamo d'accordo»

Articles du magazine sur les sports de montagne «Monte Bianco», édition 2003 – 2004

- Alfredo Tradat : «Il padre della legge»
- Alfredo Tradati: «Ora siamo sicuri?»

Article de la revue sur les sports d'hiver et les fournisseurs «Professione Montagna», édition 2003 – 2004

- «Speciale sicurezza/La nuova legge»

TABLE DES MATIERES:

LE NOUVEAU REGLEMENT ITALIEN SUR LES PISTES DE SKI

| | | |
|--|------|----|
| Introduction | page | 1 |
| Teneur de la loi | page | 1 |
| Gestion et exploitation des domaines skiables | page | 2 |
| Responsabilités et obligations des exploitants des domaines skiables | page | 4 |
| Règles de conduite à l'intention des usagers des pistes de ski | page | 5 |
| Obligation de porter un casque | page | 5 |
| Vitesse | page | 6 |
| Priorité | page | 7 |
| Dépassement – priorité de droite aux croisements | page | 7 |
| Stationnement | page | 7 |
| Assistance | page | 7 |
| Montée et descente sans les skis | page | 7 |
| Montée avec les skis | page | 8 |
| Véhicules à moteur | page | 8 |
| Descente en dehors des pistes | page | 8 |
| Présomption de culpabilité lors de collisions | page | 8 |
| Contrôles | page | 9 |
| Contributions financières | page | 9 |
| Considérations finales | page | 10 |