

Quand une modification à une règle est faite selon la règle 86.3, l'accord de l'autorité nationale peut être exigé.

Question 2

Une règle de course peut-elle être modifiée pour une épreuve sans suivre la procédure décrite dans la réponse 1 ?

Réponse 2

Non.

World Sailing 2012, révisé 2021

CAS 122

Règle 69.2(g) Mauvaise conduite : action par un jury

Une interprétation de l'expression « confortable satisfaction » et un exemple de son utilisation.

Faits pour la question 1

En se basant sur un rapport reçu par le jury, on pense qu'une personne (concurrent, propriétaire de bateau ou accompagnateur) peut avoir enfreint la règle 69.1(a). Une instruction est ouverte et les témoignages de la partie et des témoins sont recueillis.

Question 1

La règle 69.2(g) exige que, avant que le jury donne un avertissement ou pénalise la personne, il doit être établi à « la confortable satisfaction du jury, en gardant à l'esprit la gravité de la mauvaise conduite alléguée » que la personne a enfreint la règle 69.1(a).

Quelle est la signification de « confortable satisfaction », tel qu'utilisé dans la règle 69.2(g) ?

Réponse 1

« Confortable satisfaction » est une des trois échelles de valeur d'une preuve communément utilisée dans les tribunaux ou les instructions de médiation. Les deux autres échelles de valeur sont « une preuve se situant au-delà d'un doute raisonnable » et « la prépondérance des probabilités ». L'échelle de valeur de la « preuve se situant au-delà d'un doute raisonnable » est la plus stricte des trois. Elle est généralement réservée aux cas criminels sérieux. La « prépondérance des probabilités » (parfois également mentionnée comme « la prépondérance de la preuve ») est la moins stricte des trois et est largement utilisée dans les procédures judiciaires civiles.

L'agence mondiale anti-dopage et le Tribunal d'arbitrage du sport utilisent tous deux l'échelle de valeur de la « confortable satisfaction ». L'agence mondiale anti-dopage utilise cette échelle de valeur lors des instructions pour déterminer si un athlète a enfreint ou pas le code mondial anti-dopage. L'article 3.1 du code précise que, en gardant à l'esprit la gravité de l'allégation, il doit être établi à la « confortable satisfaction » du panel d'instructeurs qu'une violation a eu lieu. L'article 3.1 stipule à suivre que « cette échelle de valeur de la preuve est supérieure dans

tous les cas à une simple prépondérance des probabilités mais est inférieure à une preuve se situant au-delà d'un doute raisonnable ».

La règle 64.1(a) établit qu'un jury doit prendre ses décisions en se basant sur la « prépondérance des probabilités », sauf en cas de disposition autre dans la règle supposée enfreinte. L'échelle de valeur de « prépondérance des probabilités est de savoir s'il est plus que probable que la règle ait été enfreinte que le contraire.

La règle 69.2(g) exige expressément que, lors d'une instruction d'une règle 69, le jury utilise l'échelle de valeur plus stricte de « confortable satisfaction ». La règle exige de plus que la gravité de la conduite alléguée soit prise en compte comme un facteur important quand le jury statue pour décider s'il est « confortablement satisfait » de la réalité de l'infraction alléguée. L'échelle de valeur de la « confortable satisfaction » est toujours plus stricte que l'échelle de valeur de la « prépondérance des probabilités » mais moins stricte que celle de la « preuve se situant au-delà d'un doute raisonnable ». Entre ces deux extrêmes, l'échelle de valeur de la preuve est une échelle mobile, basée sur la gravité des allégations présentées au jury.

Il existe un autre principe fondamental dans les procédures disciplinaires, selon lequel une personne doit être considérée comme innocente tant qu'une allégation n'est pas prouvée. En conséquence, une partie du test de la « confortable satisfaction » consiste à évaluer si la preuve présentée au jury est suffisante pour signifier que la personne n'est plus présumée innocente.

La dernière phrase de la partie Terminologie de l'introduction implique que les mots « confortable » et « satisfaction » soient utilisés dans la règle 69.2(g) dans le « sens habituellement compris ... dans l'usage courant ». « Confortable » et « satisfaction » sont tous deux fréquemment utilisés dans le langage courant et la plupart des juges connaîtront donc leur utilisation générale. Les juges pourront également réfléchir à leur sentiment « confortable » par rapport à la conclusion atteinte. S'ils ne sont pas confortables, ils ne sont alors pas « confortablement satisfaits ».

Notez que dans une instruction de règle 69, le jury doit répondre « oui » aux deux questions suivantes avant de donner un avertissement ou de pénaliser un concurrent ou un bateau selon la règle 69.2(h) ou 69.2(i) :

- Le jury est-il confortablement satisfait des faits établis justifiant que la conduite alléguée s'est produite ?
- Le jury est-il confortablement satisfait du fait que la conduite qui a eu lieu était une mauvaise conduite suffisamment sérieuse pour mériter l'avertissement ou la pénalité ?

Comme le stipule la règle 69.1(b), un acte de mauvaise conduite peut être une violation des bonnes manières ou de la sportivité, un comportement contraire à l'éthique ou une conduite qui pourrait jeter le discrédit sur le sport.

Question 2

Pourriez-vous nous fournir un exemple plausible d'un rapport d'un incident alléguant une mauvaise conduite et d'un rapport d'une instruction selon la règle 69.2 où l'échelle de valeur de la « confortable satisfaction » est utilisée ?

Réponse 2

Le bateau A s'est présenté à la jauge avant une épreuve et a dû correctement fixer un poids correcteur sous un plancher maintenu en place par plusieurs vis. Pendant l'épreuve, A fait l'objet d'un contrôle inopiné par un membre du comité technique et le poids correcteur est

manquant. Le comité technique réclame contre le bateau pour infraction à la règle 78.1 et à la règle 2 et en conclusion de l'instruction de cette réclamation, le jury disqualifie A pour infraction à ces règles.

Agissant selon la règle 69.2(b) et (e), le jury décide alors d'ouvrir une instruction, et dans sa convocation remise à l'équipage de A, il allègue que l'équipage a enlevé le poids correcteur et que cette action est un acte de mauvaise conduite et, à ce titre, une infraction à la règle 69.1(a). Le bateau A est représenté à l'instruction par P, le barreur et personne responsable du bateau A. P dément avoir eu connaissance de l'absence du poids correcteur. Il explique que le bateau est resté ouvert et sans surveillance toutes les nuits. Il allègue que quelqu'un d'autre a enlevé le poids correcteur pendant la nuit. L'équipage du bateau A est appelé pour témoigner. Ils attestent également de leur ignorance du poids manquant et disent n'avoir vu aucune preuve selon laquelle le plancher aurait été enlevé et remis en place.

La quasi-totalité des preuves soutient l'allégation selon laquelle un membre de l'équipage de A a enlevé le poids correcteur. Des outils étant nécessaires pour enlever le poids, le jury conclut que le poids a été délibérément enlevé (et non pas de façon accidentelle). A a acquis un avantage en enlevant le poids et il était peu probable ce que retrait du poids soit découvert, le plancher étant vissé en place. Le seul témoignage contradictoire est apporté par chaque membre d'équipage, déniaient avoir retiré le poids. Le jury conclut qu'il est confortablement satisfait du fait qu'un membre de l'équipage de A a enlevé le poids et que cette action constitue un acte de mauvaise conduite et, en conséquence, une infraction à la règle 69.1(a). A est pénalisé selon la règle 69.2(h)(2) en étant classé DNE à toutes les courses de l'épreuve.

Puisque la quasi-totalité des témoignages soutient l'allégation, le jury serait arrivé à la même conclusion s'il avait utilisé l'échelle de valeur de « la prépondérance des probabilités ». Cependant, si le jury avait utilisé l'échelle de valeur « au-delà d'un doute raisonnable » il aurait pu arriver à une conclusion différente. Aucun membre de l'équipage de A n'a jamais admis avoir enlevé le poids, et il était en principe possible que quelqu'un d'autre ait pu enlever le poids puisque le bateau a été laissé souvent sans surveillance et ouvert. En conséquence, il existait une possibilité selon laquelle le poids aurait pu être enlevé sans que l'équipage de A en ait connaissance. Donc, si l'échelle de valeur utilisée avait été celle « au-delà d'un doute raisonnable », le jury n'aurait vraisemblablement pas conclu qu'un membre de l'équipage de A avait enlevé le poids.

World Sailing 2012

CAS 123

Règle 10 **Sur des bords opposés**
Règle 14 **Éviter le contact**

Quand il devient évident pour un barreur compétent, mais pas expert, à la barre d'un bateau tribord, qu'il existe un risque non négligeable de contact avec un bateau bâbord, le bateau tribord enfreint la règle 14 si un contact se produit et qu'il avait cependant le temps de modifier sa route de façon suffisante pour éviter le contact.

Faits pour la question 1

Dans une course en flotte, par 10 nœuds de vent, deux dériveurs monotypes de 5 mètres de long, s'approchent l'un de l'autre sur des routes au plus près. S est tribord et P est bâbord. Les deux bateaux maintiennent leur route et leur vitesse. Un contact se produit entre l'étrave de S