

JURY D'APPEL

APPEL N° 2005/08

Règle impliquée : 64.1(a)

EPREUVE : TROPHEE BPE Saint Nazaire – Cienfuegos de Cuba
DATE : Départ le 03 avril 2005
CLUB ORGANISATEUR : Société Match Racing et APCC Nantes
CLASSE : Figaro Bénéteau
PRESIDENT DU CR : Gilles VAVASSEUR

Par lettre en date du 26 mai 2005, Monsieur Dominic VITTET, skipper du voilier n° 22 – ATAO Audio System, fait appel de la décision du Comité de Réclamation rendue le 26 avril 2005, le pénalisant de 6 heures.

L'appel étant conforme à l'Annexe F2 des RCV 2005/2008 a été instruit par le Jury d'Appel.

FAITS ETABLIS PAR LE COMITE DE RECLAMATION

« A partir du 16 avril 16h00 TU et jusqu'au 22 avril à 18h00 TU, le skipper d'ATAO Audio Système ne s'est plus manifesté aux vacations de sécurité obligatoire. Il se considérait en panne de communication IRIDIUM (téléphone satellite) du fait de perturbations annoncées antérieurement, comme possible, par le directeur de course.

Il n'a pas jugé utile d'activer la procédure prévue à l'article 3.10 des instructions de course et complétée par l'annexe spécifique reprenant la méthodologie d'utilisation de la balise.

Cette procédure avait fait l'objet d'une communication particulière de la part du technicien d'Argos lors du briefing d'avant départ le 2 avril 2005.

Le skipper du voilier ATAO Audio Système a estimé pouvoir se soustraire à cette obligation, considérant que le fait de poursuivre sa route normalement et de manière cohérente en fonction des variations du vent était suffisant pour assurer la direction de course de sa présence à bord.

Le contact VHF (canal 16) avec le cargo « HANSA LUEBECK », avisé par le CROSS Antilles, qui se déroutait pour venir à sa rencontre et qui lui a signifié que la direction de course s'inquiétait de ne pas avoir de ses nouvelles, ne l'a pas non plus convaincu d'utiliser le dispositif Argos prévu par les instructions de course : « message 1 : Plus de moyen de communication. Tout va bien ».

Le 22 avril rencontrant d'autres concurrents qui, à sa demande, lui ont signifié le fonctionnement normal de tous les téléphones satellitaires IRIDIUM depuis le départ, le skipper d'ATAO Audio Système prend contact (18h00 TU) avec la direction de course au moyen de son IRIDIUM qui fonctionne normalement à ce moment là.

Les communications se sont déroulées normalement durant la suite de l'épreuve. »

En conséquence, le comité de réclamation conclut que « *en n'activant pas le dispositif de la balise ARGOS (message 1) prévu par les instructions de course en cas de panne totale des moyens de communication IRIDIUM, le voilier n° 22 ATAO Audio Système a enfreint l'article 3.1 des instructions de course* » et le pénalise de 360 minutes (30 minutes x 12).

CONTENU DE L'APPEL

En conclusion de son appel, Monsieur VITTET demande :

- de reconsidérer les faits établis en supprimant toute allusion à une intention de se soustraire à ses obligations ;
- d'annuler la pénalité infligée par le comité de réclamation sur le fondement d'une application erronée de l'article 3.10 des instructions de course ; et
- à titre subsidiaire, si la pénalité n'est pas annulée, de la revoir à la baisse en reconnaissant que la peine est disproportionnée eu égard à la réalité des faits.

Monsieur VITTET étaye les demandes ci-dessus en développant longuement des arguments que nous pouvons résumer ainsi :

- L'ambiguïté d'un message de la direction de course qui aurait conduit Monsieur VITTET à considérer que la panne de ses moyens iridium était causée par un dysfonctionnement général du réseau.
- L'absence de réelle information à propos de la procédure de déclenchement de la balise
- L'ambiguïté de l'article 3.10 des instructions de course, titré « Force majeure ».
- Les erreurs de communication de la direction de course qui, en dramatisant une situation qui ne le méritait pas, aurait influencé le comité de réclamation « *en portant préjudice à la nécessaire sérénité et neutralité exigée pour le jugement des faits...* »
- La sévérité excessive de la peine prononcée.

ANALYSE DU CAS

1) Les faits établis par le comité de réclamation ne sont pas susceptibles d'appel (RCV 70.1). Ils ne peuvent donc pas être « reconsidérés » comme le demande l'appelant. Le comité de réclamation s'en est tenu strictement aux faits relatifs au manquement à une disposition obligatoire et n'invoque en aucune place « *une volonté affichée* » de ne pas respecter les règles ni « *la mauvaise foi* » de l'appelant.

2) Le message délivré par la direction de course, relatif à une perturbation du système iridium, laissait entendre d'éventuels problèmes de communication (« *...tu pourrais avoir des problèmes de communication...* »). Cette information préventive a été interprétée par l'appelant comme une justification de la panne de son système iridium, ce qui ne le relevait pas de son obligation d'appliquer la procédure prévue à l'article 3.10 des instructions de course.

3) L'appelant invoque un manque d'information quant au déclenchement de la balise. En distribuant une annexe aux instructions de course, l'organisateur a agi conformément à la règle 25 des RCV. Il est même allé au-delà de ses obligations en prévoyant une intervention de la technicienne lors du briefing des skippers. S'agissant d'un élément essentiel de sécurité, il appartenait aux concurrents de demander des explications complémentaires si celles fournies leur paraissaient insuffisantes.

4) L'article 3.10 des instructions de course et son titre « Force majeure » : l'appelant se livre à une analyse juridique du terme, tel qu'usité et interprété en droit des affaires et en recherche de responsabilité civile. L'appelant y ajoute un concept « *d'extrême gravité* » ou de « *grand danger* » qui ne se retrouve aucunement dans l'interprétation juridique. La force majeure est définie plus simplement en langage courant comme « *une contrainte à laquelle on ne peut résister, due à un événement indépendant de sa volonté* » (Dictionnaire encyclopédique Hachette), et correspond certainement mieux à un article des instructions de course qu'aux références juridiques mentionnées dans l'appel. Quelque soit le sens donné à « Force majeure », le contenu de l'article 3.10 est totalement explicite, en énonçant une obligation résultant d'une circonstance précise. Il est clair ici qu'en l'absence de définition précise de « Force Majeure » applicable à son utilisation dans les instructions de course, c'est le contenu de l'article qui en détermine le sens, la panne totale des moyens de communication constituant donc le cas de force majeure.

5) Le motif de la sévérité excessive de la peine prononcée relève d'une mauvaise interprétation des articles invoqués. La RCV 64.1 dit que « *Quand le comité de réclamation décide qu'un bateau qui est partie dans l'instruction d'une réclamation a enfreint une règle, il doit le disqualifier sauf si quelque autre pénalité s'applique* ».

Les articles 3.9D-1 et 3.9D-3 des instructions de course précisent que « *Cette vacation est obligatoire et peut entraîner une pénalité de 30 minutes par vacation manquée* ». La pénalité est donc clairement fixée à 30 minutes, mais par l'emploi du « *peut entraîner* », le comité de réclamation peut discrétionnairement ne pas appliquer cette pénalité.

L'article 3.10 des instructions de course précise que « *le manquement à cette procédure entraînera la même pénalité que prévue aux articles 3.9D1 et 3* ». L'usage de l'indicatif « *entraînera* », opposé à celui de « *peut entraîner* » indique l'application automatique de la pénalité de 30 minutes. En donnant une pénalité de 30 minutes par manquement à l'obligation des dispositions de l'article 3.10, le comité de réclamation n'a fait qu'appliquer la pénalité prescrite.

6) L'appelant allègue une possible influence du directeur de course sur le comité de réclamation en raison de communiqués jugés par lui comme tendancieux. Cette présomption n'engage que son auteur mais ne trouve aucun fondement dans la décision du comité de réclamation qui a seulement appliqué la pénalité prescrite en rappelant qu'il aurait pu, s'il avait estimé que l'infraction résultait d'une intention délibérée de tricher, prononcer une sanction plus lourde.

7) L'appelant développe largement d'autres arguments tels que sa volonté de communiquer, la route de son bateau qui laisser supposer sa présence à bord, ou le désavantage que constituait l'absence des communications dues à la panne du système Iridium. Toutefois aucun de ces arguments ne constitue une exception à l'application obligatoire des dispositions de l'article 3.10 des instructions de course.

DECISION du JURY d'APPEL

La décision du Comité de réclamation d'infliger au voilier n° 22 – ATA0 Audio System une pénalité de 6 heures est confirmée.

Fait à Paris le 22 juillet 2005

Le Président du Jury d'Appel
Jacques SIMON.

Assesseurs : B. Bonneau, A. Bellaguet, G. Bossé, P. Brehier, P. Chapelle, Y. Leglise, J. Lemoine,
A. Meyran