



LE 17^{ème} RAPPEL GENERAL

OCTOBRE 2002

EDITORIAL

La connaissance des règles et *a fortiori* l'arbitrage sont affaire d'expérience. Celle que nous accumulons régates après régates, en découvrant des situations inédites, en traitant de nouveaux cas, en échangeant avec les coureurs, les organisateurs, les autres arbitres.

Merci à ceux qui, ayant le bonheur d'officier sur de grandes compétitions internationales, nous font partager un peu de leur vécu.

Même si, comme le disait un grand homme, « l'expérience ne se transmet pas », demain peut-être, à bord du bateau comité ou en salle de jury, quelques lignes de ce *Rappel Général* apporteront-elles un peu de lumière à une situation d'arbitrage imprévue.

Le Président de la Commission Centrale d'Arbitrage
Christian PEYRAS

Les Affiches des Instructions de course type voile légère et habitable sont prêtes. Elles sont commercialisées par notre filiale, Voiles de France, au prix unitaire de 15 € (25 € pour deux).
Contacter Axelle Roger, au 01.44.05.06.29 - email : axelle.roger@voilefrance.com

Quelques nouvelles de l'ISAF

Une des (rares) modifications aux Règles de course à la voile 2001-2004, approuvée après l'assemblée ISAF de mai (dite « Mid-year meeting ») concerne l'annexe A – Classement.

L'information n'a certainement pas été suffisamment diffusée et certains arbitres nous interrogent à ce sujet. Il s'agit donc d'un rappel de cette modification applicable immédiatement :

« **Modification à l'annexe A – Classement.**

La règle A8.2 est supprimée et la règle A8.3 est renumérotée A8.2. »

La raison ?

Lors de la dernière course d'une régates internationale, un régatier potentiellement battu par son concurrent direct, en appliquant A8.2, a préféré abandonner. Ainsi, cette dernière course ne pouvait plus être prise en compte dans le calcul prévu par A8.2 et le concurrent en question s'est retrouvé vainqueur par « abandon tactique ».

Cette faille n'avait pas été prévue et l'ISAF a résolu le problème en coupant la branche pourrie...

Annexes K et KE :

Une nouvelle version de l'annexe K, baptisée annexe KE a été mise en ligne sur le site de l'ISAF.

Cette annexe reprend et complète le texte des instructions de course standard de l'ISAF pour l'adapter aux très grandes épreuves, principalement les compétitions multi-classes comme les semaines préolympiques, championnats du Monde groupés, etc...

On y trouvera notamment un système harmonisé de course par groupes : constitution des poules, méthodes de brassage, classement et décompte des points.

Chypre accueillera la grande réunion annuelle de l'ISAF, du 8 au 17 novembre prochains.

Au programme, quelques 200 soumissions qui seront étudiées par les différents comités pour être ensuite soumises au vote du Conseil.

On commencera déjà à parler des futures disciplines à décider pour les Jeux Olympiques de 2008.

Près de la moitié de ces soumissions concernent les règles de course. Cependant, sauf cas d'urgence, aucune des modifications votées ne sera applicable avant le 1^{er} janvier 2005, date de mise en application des règles 2005-2008.

NOS BONNES ADRESSES

Le forum du site de la FFvoile : <http://www.ffvoile.org/Forum/> (rubrique arbitrage)

Le site de l'ISAF : <http://www.sailing.org>

Bernard Bonneau

La réouverture d'une instruction (RCV 66)

La réouverture suppose que l'instruction initiale a été close, c'est-à-dire qu'elle s'est conclue par une décision. Dans ce sens, il faut la différencier d'un complément d'instruction, qu'un jury peut envisager avant de donner sa décision, et qui se traduira généralement d'abord par une suspension de l'instruction en cours, dans l'attente par exemple d'un témoin non disponible mais essentiel pour l'établissement des faits. Dans ce cas, seule la règle 63, relative aux conditions de déroulement de l'instruction, sera appliquée.

La règle 66 prévoit deux motifs pour la réouverture d'une instruction : « ...quand le comité de réclamation décide qu'il a pu commettre une erreur significative... » ou « ...quand un nouveau témoignage significatif devient disponible dans un délai raisonnable... ».

Sur le premier motif, il est indispensable que le comité de réclamation dans son ensemble étudie l'erreur qu'il a pu commettre et décide si cette erreur est « significative » (c'est-à-dire d'une part si cette erreur est évidente, d'autre part si elle a influencé la décision dans une direction erronée) avant d'envisager la réouverture.

Lors d'un récent Championnat du Monde, seul le vote permet de prendre une décision, après de longues discussions à propos d'un fait déterminant. Vote partagé, à une voix près. Le lendemain, un des juges propose d'appliquer la RCV 66, considérant qu'il a commis une erreur en votant pour une version alors qu'après réflexion, il est convaincu de la véracité de l'autre version. Ce ne sera pas suffisant pour rouvrir. Le comité de réclamation avait respecté la procédure, pris son temps pour entendre les parties et les témoins et avait abouti à une décision prise par vote, à l'issue de l'instruction. Il n'a donc pas commis « d'erreur significative ». Parmi les erreurs significatives indiscutables, on peut citer les fautes de procédure : par exemple, un jury décide une réclamation en l'absence d'une des parties qui ne s'est pas présentée à l'instruction, et il s'aperçoit ultérieurement que le numéro de voile porté sur la convocation était erroné, justifiant ainsi l'absence de la partie.

Sur le second motif, il convient de s'attarder sur la phrase clé : « quand un nouveau témoignage significatif devient disponible dans un délai raisonnable ». C'est une traduction quasi mot pour mot de la règle initiale en anglais : « when significant new evidence becomes available within a reasonable time ». La seule discussion pourrait porter sur la traduction réductrice de « evidence » par « témoignage » alors que le dictionnaire

donne aussi « preuve » ou « élément probant ». Un extrait de bande vidéo, les traces d'un choc sur un bateau... peuvent donc être considérés comme une « evidence ».

Il faut se rappeler que le témoignage doit être « nouveau », donc inconnu au moment de l'instruction initiale, et qu'il « devient disponible », ce qui laisse entendre qu'il ne l'était pas.

Là se pose la question d'un autre concurrent témoin de l'incident, non cité lors de la première instruction. Doit-on le considérer comme un « nouveau témoignage significatif » ?

Revenons aux règles 63.2 et 63.6 : si un temps suffisant a été laissé aux parties pour préparer l'instruction, il est de leur responsabilité de chercher, solliciter et amener les témoins qu'ils souhaitent faire entendre. L'instruction pourra alors se dérouler réglementairement, de manière contradictoire, chacun présentant arguments et témoins.

Le fait de solliciter, après cette procédure et après que les faits ont été établis, un autre témoin de l'incident n'est pas acceptable comme « nouveau témoignage », à moins que ce témoin ait été indisponible, pour une raison valable, au moment de la première instruction, et que la partie souhaitant le faire entendre en ait avisé le jury à ce moment là.

Dans ce cas, le jury pourra soit suspendre l'instruction s'il considère que ce témoignage est essentiel pour établir les faits, soit aller jusqu'à la décision et informer la partie en question qu'elle peut, le cas échéant, demander une réouverture.

La tentation est grande d'accepter d'entendre un témoin tardif présenté par une partie le lendemain de la décision, surtout quand cette dernière a été difficile à prendre. Mais le risque est tout aussi grand de mettre le doigt dans un engrenage sans fin : Tout d'abord, la partie sollicitant l'écoute de ce nouveau témoin a vécu l'instruction de bout en bout, connaît les faits établis par le jury et vraisemblablement les arguments qui ont fait pencher la balance. Nul doute que le témoignage sera préalablement « orienté », au détriment de l'autre partie qui, elle, n'aura pas d'élément nouveau à opposer. Et puisqu'un témoin tardif a été accepté pour l'un, pourquoi, le surlendemain, refuser à l'autre un « nouveau » témoignage tardif en sa faveur ? et ainsi de suite....

Il est de jurisprudence constante, dans les jurys internationaux majeurs, de refuser d'entendre ce nouveau témoin, considérant que la règle 66 ne peut s'appliquer puisqu'il était « disponible » au moment de l'instruction initiale, et qu'il était de la responsabilité de la partie concernée de l'amener à témoigner.

Il se peut, par contre, que des témoins se présentent spontanément au jury (spectateur, comité de course, concurrent d'une autre course...), ou qu'un concurrent ait été réellement indisponible (hospitalisation, départ précipité ...) et annoncé comme tel lors de la première instruction, et que le jury décide que ce témoin peut être considéré comme « *nouveau* » ou « *devenu disponible* ».

La procédure, dans ce cas, est d'entendre le témoin préalablement à toute réouverture de l'instruction.

Seul ou pas ? Les avis divergent. L'usage le plus courant, dans les jurys internationaux, est d'entendre le témoin seul, pour juger si son témoignage est « *significatif* », et décider ensuite s'il rouvre l'instruction ou non, car, rappelons que la règle dit que le comité de réclamation PEUT rouvrir et non DOIT rouvrir si « *un nouveau témoignage significatif devient disponible* ». La règle laisse donc clairement entendre que le jury peut étudier la matière apportée par ce nouveau témoin et estimer si elle est significative.

Une autre école, bien que minoritaire, estime que les deux parties doivent être au courant des motifs qui conduisent le jury à éventuellement rouvrir l'instruction, leur laissant ainsi des chances égales de s'y préparer. En conséquence, ils considèrent que les parties doivent être présentes (et muettes) pendant la présentation du nouveau témoignage. Il faudra veiller surtout à ne pas entrer dans le jeu des questions/réponses au risque de recommencer l'instruction avant d'avoir décidé de rouvrir...

On insistera encore une fois sur l'importance d'une réouverture, pour les deux parties. Pour l'une, a priori celle qui pâtit de la décision initiale, qui peut trouver là l'occasion d'inverser ou d'annuler la décision, et pour l'autre, qui pensait en avoir terminé avec la réclamation, et qui se trouve tout à coup à nouveau devant le jury pour argumenter de nouveau.

Il conviendra donc en conclusion d'appliquer la règle 66 avec un grand discernement et beaucoup de prudence, en veillant particulièrement à ne pas privilégier la partie qui sollicite la réouverture, notamment en ne lui permettant pas d'argumenter personnellement à propos des faits ou de la décision, hors la présence de l'autre partie.

Intégrer un concurrent comme partie dans une instruction

Une des règles clés, pendant longtemps, était la fameuse et, regrettée par certains, règle 33 (les anciens s'en souviendront) qui obligeait les bateaux à réclamer dès le moindre contact, au risque d'être disqualifiés.

Quelques juges se donnaient ainsi du grain à moudre, en partant sur l'eau et en relevant les numéros des bateaux

qui se touchaient, réclamant et disqualifiant ensuite tous ceux qui n'avaient pas déposé de formulaire.

Cette règle a cependant eu un effet plus sournois, qui laisse des traces chez nombre de nos contemporains, considérant toujours que le bateau qui omet de déposer une réclamation recevable devra payer le prix de l'incident, même si d'autres bateaux parfaitement identifiés en sont la cause.

Aucune règle ne dit cela. Au contraire, les règles 60.3(a), 60.4 et 61.1(c) permettent à un jury de réclamer contre un bateau qu'il considère comme impliqué dans l'incident.

En fait, la règle 60.3(a) limite les réclamations du jury et évite ainsi les possibles dérives de la délation. Par contre, elle ouvre deux opportunités ; la première, de taille, correspondant à la règle 60.4, lui permet, sur rapport et même par une information contenue dans une réclamation non recevable, de réclamer contre des bateaux impliqués dans un incident ayant causé des dommages sérieux ou des blessures. L'autre, prévue par la 61.1(c), lui ouvre le droit d'intégrer comme parties dans l'instruction d'une réclamation recevable d'autres bateaux impliqués dans l'incident. Il doit alors réclamer contre eux par écrit, leur laisser s'ils le souhaitent le temps de se préparer, et procéder à l'instruction.

Cette mesure peut concerner un bateau non présent à l'instruction, un témoin, ou un autre bateau qui a fait l'objet d'une réclamation non recevable pour le même incident.

Si le représentant du bateau est déjà présent à l'instruction, en tant que témoin par exemple, on pourra, au cours d'une brève suspension, remplir sommairement la réclamation en présence des concurrents, et poursuivre l'instruction immédiatement à moins que le nouveau « réclamé » souhaite du temps pour se préparer, pour se concerter avec son skipper, ou pour trouver un témoin.

Si le représentant du bateau n'est pas présent, on prendra soin de le faire chercher ou, si cela est impossible ou trop compliqué, d'afficher une convocation, dont on informera les parties présentes pour qu'elles reviennent à l'heure dite.

Est-ce au jury de procéder, à ce titre, à une investigation pour chercher un bateau non identifié ? En général, non, sauf dans des cas sérieux, par exemple en cas de dommage ou de blessure, où l'on pourra soit chercher des témoignages supplémentaires, soit donner du temps aux concurrents pour essayer de retrouver leur(s) adversaire(s).

En conclusion, ces dispositions, qui ne sont plus réellement nouvelles mais peut-être encore mal connues permettent d'éviter des impasses réglementaires qui

confinaient parfois à l'injustice, laissant impuni un bateau notoirement responsable d'un incident.

Rapport d'incident sur l'eau

Le comité de course et le jury doivent-ils réclamer quand ils sont témoins d'incidents sur l'eau ?

Cette question doit toujours être discutée au début d'une compétition entre les membres du jury, si possible en présence du président du comité de course, puis entre le président du comité de course et ses commissaires.

Il est en effet essentiel de s'entendre sur une ligne de conduite commune et sur les procédures à respecter.

Nous ne reviendrons pas sur les règles relatives au temps limite pour réclamer. Le délai est le même que pour les coureurs, sauf si les instructions de course prévoient un délai spécial pour les réclamations déposées par le jury. D'autre part la réclamation doit être faite par écrit et le concurrent doit être informé, au moins par affichage sur le tableau officiel (voir les instructions de course type). Il sera cependant plus correct, quand le jury en a la possibilité, d'informer directement le concurrent, par exemple à la fin de la course, d'une réclamation portant sur un incident qui s'est produit sur l'eau.

Parmi les lignes de conduite qui devraient être adoptées en permanence, il en est une essentielle, qui concerne la description de l'incident.

L'arbitre auteur du rapport n'observe souvent que l'infraction finale, par exemple le contact entre un bateau et la bouée, sans pouvoir décrire la chronologie des faits ayant abouti à ce contact. Il faut se rappeler que la règle 31.2 a changé. Elle donnait auparavant le choix entre l'acceptation d'une pénalité et le dépôt d'une réclamation. Dans les règles actuelles, privées de cette disposition, on doit se référer à la règle 64.1(b) qui précise que lorsqu'un bateau a enfreint une règle par la faute d'un autre, il doit être exonéré.

Il se peut qu'un bateau touche une marque sans s'en apercevoir, notamment quand il est poussé sur la dite marque par un autre concurrent. Son attention se portera généralement sur l'autre bateau, en essayant souvent d'atténuer les effets d'une collision.

On devrait donc, lors des réunions préalables à l'épreuve, donner la consigne de porter réclamation seulement si on a pu observer entièrement l'incident, identifier les bateaux impliqués, et vérifier qu'aucun d'entre eux n'a ensuite effectué de pénalité. L'arbitre réclamera alors si possible contre les bateaux impliqués dans l'incident qui a résulté en un contact entre le bateau XXX et la marque.

La seule exception acceptable à cette consigne concerne les contacts évidents ayant pu provoquer des dommages

ou des blessures. Le plus souvent, notamment dans les zones de course les plus fréquentées, un arbitre n'aura connaissance de la collision que par le bruit du choc ou par les cris qui l'auront immédiatement précédé ou suivi. L'obligation d'éviter les collisions constituant l'un des piliers des règles de course, l'arbitre pourra alors réclamer contre les bateaux impliqués dans la collision même s'il ne peut décrire l'incident, laissant au jury le soin d'établir les faits au cours de l'instruction.

RCV 26 et DNF

Que doit faire le comité de course s'il sait qu'un bateau n'a pas passé une marque de parcours ?

Certains comités de course commettent encore l'erreur de le classer DNF.

La règle 88.3 prévoit que le comité de course « *doit effectuer le classement d'une course comme prévu par l'annexe A* ».

Les points attribués à chaque bateau sont définis dans la règle A 4.1 dès lors qu'il a *pris le départ* et qu'il a *fini*, et dans la règle A4.2 s'il a manqué à *prendre le départ* ou à *finir*.

Enfin, la règle A5 cite les seuls cas dans lesquels un comité de course a le pouvoir de modifier le score d'un bateau, et conclut qu'en toutes autres circonstances, seul le comité de réclamation peut aggraver le score d'un bateau.

On notera que dans la règle A5 il n'est fait aucune référence à la règle 28 – Manière d'effectuer le parcours.

Seule la définition de « *Finir* » cite la règle 28.1, mais uniquement à propos d'une pénalité effectuée suite à une erreur commise sur la ligne d'arrivée.

En conclusion, un comité de course qui constate, sur l'eau, qu'un bateau n'a pas passé une marque de parcours doit le classer et lui donner les points correspondant à sa place d'arrivée, puis réclamer contre lui pour infraction à la règle 28. Si les faits sont avérés, il ne sera pas DNF mais DSQ.

Réparation suite à une faute

Lors de la Finn Gold Cup, cet été, un concurrent prend un départ bâbord amures, pense passer juste sous la moustache d'un bateau tribord amures, mais ce dernier touche sa lame de safran en l'endommageant sérieusement.

Il s'écarte de la flotte, effectue un 720, repart au près, mais s'aperçoit rapidement qu'il se traîne et que son safran risque de se rompre. Il décide alors d'abandonner, et réclame contre son adversaire tribord, en vertu de la règle 14, disant qu'il n'a rien fait pour éviter la collision.

En même temps, il demande réparation en vertu de la règle 62.1(b).

Son argumentation devant le jury sera la suivante :

- Moi, bateau A, ai enfreint la règle 10 en ne me maintenant pas à l'écart alors que j'étais bâbord amures, et je me suis exonéré en effectuant une pénalité (RCV 44).
- Le bateau B a enfreint la règle 14 en ne s'efforçant pas d'éviter la collision alors qu'il lui était « raisonnablement possible » de le faire et a provoqué un dommage.
- Suite à cette collision, j'ai subi « un dommage physique », ce qui m'ouvre le droit à une réparation.

Le jury pouvait-il lui accorder réparation ?

S'il est établi que le bateau B avait effectivement la possibilité d'éviter la collision, il devra être disqualifié puisque cette collision a provoqué un dommage (RCV 14(b)).

Le (b) de la règle 62.1 semble donc pouvoir s'appliquer, mais rappelons que cette règle ne permet d'accorder réparation à un bateau qu'à la condition expresse « *qu'il n'y ait pas eu faute de sa part* » (premier paragraphe de 62.1).

« Certes, dit le concurrent A, j'ai commis une faute, mais je m'en suis exonéré en effectuant la pénalité requise. »

Peut-on le suivre sur cette argumentation ?

Définitivement non. Le 720 est une pénalité acceptée qui évite la disqualification (règles 44.4(b) et 64.1(a)). Par contre, le concurrent qui a effectué cette pénalité reste responsable de l'infraction qu'il a commise et il y a donc eu « *faute de sa part* », ce qui interdit de lui accorder réparation.

En conséquence, dès lors qu'un bateau commet une faute dans un incident, il ne pourra recevoir réparation, même s'il a accepté une pénalité et même si l'autre bateau a lui aussi enfreint une règle.

Il faut être méfiant sur l'utilisation du mot « exonération » ; les jurys eux-mêmes entretiennent la confusion en utilisant fréquemment dans leurs conclusions la formule suivante : « *A a enfreint la règle 10 et s'est exonéré en effectuant une pénalité* ». Cette « exonération » ne concerne que le montant de la pénalité mais ne le soustrait pas à sa responsabilité. Par contre, dans la règle 64.1(b), l'exonération signifie que la responsabilité de la faute est transférée sur un autre concurrent, et que l'on doit considérer alors que le bateau n'a pas commis de faute.

Un autre cas, rencontré cet été pendant le Tour de France à la Voile, en donne une bonne illustration :

Un bateau A remonte au près tribord amures sur la layline après avoir contourné la bouée sous le vent.

Un bateau B descend vers cette bouée sous le vent au grand largue, bâbord amures, sur une route parallèle et opposée à celle de A, environ deux longueurs sous le vent de la layline.

Un bateau C au portant tribord amures empanne brusquement à quelques longueurs au vent de A, et se retrouve bâbord amures en route de collision avec A. Il abat en grand pour éviter un choc frontal, mais malgré ses efforts, son gréement accroche celui de A.

Sous l'effet de l'accrochage, A pivote brusquement à l'abattée et entre en collision avec B, provoquant des dommages.

D'après les faits établis, B, bâbord amures, se maintenait à l'écart de A, tribord amures.

La collision entre A et B est provoquée par la brusque abattée de A qui ne laisse pas à B la place de se maintenir à l'écart.

A a donc enfreint la règle 16.

La brusque abattée de A a été provoquée par un accrochage avec C, bâbord amures, qui ne s'est pas maintenu à l'écart.

C a donc enfreint la règle 10.

L'infraction de A à la règle 16 a été causée par l'infraction de C à la règle 10.

En conséquence, la règle 64.1(b) s'applique à A qui doit être exonéré de sa faute.

Seul C sera disqualifié et dans ce cas, réparation aurait pu être accordée à A puisqu'il n'y a pas eu « *faute de sa part* ».

Règle 69 à la suite d'une réclamation « classique ».

Quelques mots à propos de la procédure à suivre pour appliquer la règle 69.

Pendant le Test Event d'Athènes, un jugeur constate que la barre de plomb de 300 grammes vissée sur une planche à voile comme poids correcteur n'est plus là à l'arrivée d'une course. Il en fait rapport au comité de course qui dépose une réclamation (RCV 78.3).

Le concurrent est donc convoqué devant le jury le soir même pour « infraction aux règles d'équipement ».

Au cours de l'instruction, il est avéré que le concurrent a lui-même retiré le plomb, fixé initialement par six vis, pour travailler sur le rail de pied de mât, et dit avoir « oublié » de le remettre avant d'aller courir les deux courses de la journée.

La décision du jury relative à cette réclamation sera une disqualification pour les deux courses de la journée, ce qui correspondait à l'application de la règle 64.1(a).

Après avoir prononcé la décision, le jury a remis, conformément à la règle 69.1(a), une lettre au concurrent l'informant de l'ouverture d'une instruction selon la règle 69 pour avoir couru après avoir volontairement modifié le matériel fourni, et précisant que cette instruction était programmée pour le lendemain matin à 9 heures 30.

Le lendemain, le jury a établi que cette modification volontaire constituait une grave violation à la sportivité et l'a exclu de la compétition, conformément à la règle 69.1(b)(2).

Le jury ayant appliqué une sanction, il a immédiatement réuni les pièces de ce dossier pour l'adresser à la fédération du concurrent et à la fédération grecque, conformément à la règle 69.1(c).

Cet exemple illustre la procédure que doit suivre un jury qui décide de l'ouverture d'une règle 69 à la suite d'une autre réclamation.

La décision de la première réclamation doit concerner strictement les faits mentionnés dans la réclamation, et l'application de la règle 69 doit faire l'objet d'une action distincte qui doit établir si les faits précédemment établis constituent une « *grave violation à une règle ou à la bonne conduite, ou à la sportivité* ».

Rappelons enfin que toute sanction doit faire l'objet d'un rapport aux autorités nationales :

- du concurrent
- du lieu de la compétition
- du propriétaire du bateau

Cette dernière clause était assez cocasse dans le cadre de cet événement où les planches étaient fournies par le constructeur. Devait-on adresser copie du rapport à l'autorité nationale du lieu de résidence du constructeur qui était en même temps propriétaire ?

Il a été considéré que le concurrent qui avait contracté l'utilisation de la planche pouvait être assimilé au propriétaire. Mais la question pourrait se poser dans le cas par exemple d'habitables loués pour une course particulière.

Constitution du jury

Il arrive que des concurrents fassent appel à propos de la constitution d'un jury qu'ils considèrent comme mal constitué car non conforme aux prescriptions de la FFVoile ou à la réglementation technique de la FFVoile.

Rappelons tout d'abord que les prescriptions de l'autorité nationale sont automatiquement applicables pour toutes les régates placées sous la juridiction de la FFVoile. Dans la mesure où la prescription relative au chapitre 7 fait référence à la réglementation technique,

on peut considérer que la réglementation technique est applicable pour ce qui concerne la constitution du corps arbitral.

La réglementation technique et cette prescription soumettent les autorités organisatrices à certaines obligations quant au nombre et à la qualification des membres du comité de réclamation.

Il s'agit donc avant tout d'un rappel d'un contrat réglementaire entre l'autorité nationale, c'est à dire la FFVoile, et les organisateurs.

Il est rappelé qu'un concurrent ne peut réclamer contre un comité de course ou un comité de réclamation, mais seulement demander réparation à propos d'une action erronée ou d'une omission, et à condition qu'il puisse faire établir qu'il a subi un préjudice.

Son seul droit, par rapport à la constitution d'un jury est de soulever une objection dès que possible s'il considère que l'un des membres est partie intéressée.

Pourrait-on considérer que la composition incorrecte du comité de réclamation, au regard de la réglementation technique, constitue une omission ouvrant droit à réparation ?

Il est certainement possible de considérer qu'il s'agit d'une omission du comité de réclamation. Par contre, pour ouvrir droit à une réparation, il faudrait que le concurrent montre qu'il a subi un préjudice en relation directe avec cette omission, ce qui semble particulièrement difficile.

Si le jury est constitué conformément à la règle 89 et s'il a suivi les étapes de la procédure, le concurrent ne pourra par la suite remettre sa décision en cause au motif que la composition n'était pas conforme aux textes fédéraux, d'autant que l'acceptation du corps arbitral d'une épreuve par la Commission Centrale d'Arbitrage (donc par la FFVoile) peut être considérée comme une dérogation automatique aux dispositions éventuellement enfreintes de la réglementation applicable.

Par contre, à réception du rapport d'un concurrent, la FFVoile pourra ouvrir une instruction éventuellement prolongée par une action disciplinaire envers les organisateurs et arbitres qui auraient permis, hors autorisation fédérale, de faire diriger des épreuves par des comités constitués en contradiction avec les textes applicables.

Publicité

Il ressort de quelques rapports d'arbitrage que les prescriptions de la FFVoile relatives au port de publicité sont mal respectées par quelques organisateurs, qui

négligent par exemple de contrôler les cartes d'autorisation au moment des inscriptions, ou omettent de signaler au comité de course les bateaux non conformes.

De plus, certains arbitres omettent de rappeler leurs obligations aux organisateurs ou, par crainte peut-être de faire appliquer une règle « impopulaire », ne respectent pas les procédures de contrôle et de sanctions prévues par les textes.

Il convient de rappeler ces procédures qui sont extraites de la prescription de la FFVoile :

1. L'autorité organisatrice doit exiger la carte d'autorisation de port de publicité au moment de l'inscription
2. L'autorité organisatrice doit remettre au comité de course, avant le début des courses, la liste des bateaux ayant présenté leur carte de publicité à l'inscription
3. le comité de course doit transmettre au jury la liste des bateaux qui portent une publicité et ne figurent pas sur la liste remise par l'organisateur
4. Le jury doit exiger de ces bateaux qu'ils se mettent en conformité et, dans le cas contraire, ouvrir une instruction et les pénaliser.

Certains juges, pour ne pas sanctionner, en appellent à la dernière phrase de l'article 20.4.3 du code de publicité (Section 2 des Annexes des RCV - Annexe 1) qui dit : « Une infraction au système de licence d'une autorité nationale ne peut pas faire l'objet d'une réclamation selon ce code ».

La mise en place d'un système de licence de publicité individuelle (nommée en France « carte d'autorisation de port de publicité ») est du ressort exclusif de chaque autorité nationale à l'égard de ses membres. La phrase de l'article 20.4.3 s'appuie sur ce contexte pour rappeler qu'une infraction au système de licence ne peut pas être considérée comme une infraction au code de publicité lui-même, et en ce sens ne peut faire l'objet d'une réclamation selon ce code.

Par contre, dès lors que l'obligation de posséder une carte de publicité figure dans les règlements de la FFVoile et est rappelée dans l'avis de course et les instructions de course, un concurrent qui ne possède pas sa carte bien qu'arborant de la publicité enfreint l'avis de course et les instructions de course qui sont des *règles* au sens des définitions.

Certains contestent aussi la prescription française relative à la publicité, considérant que la règle 86 et le préambule du code interdit toute modification dans les instructions de course ou par prescription de l'Autorité Nationale. Ils auraient raison si cette « prescription » modifiait le code de publicité. Mais il n'en est rien. Elle décrit simplement la procédure d'application, en France,

de cet article 20.4.3 qui autorise une autorité nationale à mettre en place un système de licence.

Les officiels (arbitres) sont chargés de veiller au respect de ce code qui constitue une règle de course au même titre que les autres, mais aussi de veiller au respect des règlements édictés par la FFVoile et aux règles qui en découlent. Nul n'a le droit (et surtout pas les arbitres) de considérer que telle ou telle règle est « plus ou moins » applicable.

D'autre part, après les premières années difficiles de mise en place de dispositions « pionnières » édictées par la FFVoile (reprises maintenant par l'ISAF dans le code de publicité), la plupart des concurrents ont accepté le principe d'une redevance au profit de l'institution sportive en échange de la possibilité d'arborer la publicité de leur partenaire.

Le laisser-aller constaté ici ou là remet en cause un principe appliqué par quasiment tous les sports et accepté, en voile, par la majorité des régatiers.

Enfin, le respect de l'application des règles relatives à la publicité fait partie des obligations intangibles, rappelées dans la réglementation technique de la FFVoile, tant des organisateurs que des arbitres, et peut conduire, en cas d'infraction avérée à ces obligations, à l'ouverture d'une procédure disciplinaire.

Règles de Course – Limitations Générales

Il s'agit là des règles du chapitre 2 – Section B que certains juges ont un peu de mal à situer par rapport aux règles de priorité chapitre 2 – Section A.

Prenons le cas de deux bateaux, *Violette*, bâbord amures, et *Dahlia*, tribord amures. Tous les deux se dirigent au portant vers la marque sous le vent.

En maintenant son cap, *Violette* passe une bonne longueur devant *Dahlia*.

Alors que *Violette* se trouve à moins de trois longueurs de *Dahlia*, ce dernier part soudainement à l'abattée. Malgré le coup de barre de *Violette*, une collision se produit.

Il semble clair, dans cet exemple, que la collision est due à la soudaine modification de route de *Dahlia*, bateau prioritaire.

Cependant, au cours de l'instruction, une partie des membres du comité de réclamation va émettre des doutes sur la distance dite « de sécurité » entre les bateaux, jugeant qu'en choisissant de passer devant *Dahlia*, à une distance telle qu'une collision a pu se produire, *Violette* ne s'est pas maintenu à l'écart.

Nous avons tous connu ce type de discussion, parfois âpre qui se dirige vers un cinquante-cinquante.

Le comité de réclamation peut-il, tel Salomon, décider que :

- *Violette* a enfreint la règle 10 en ne se maintenant pas à l'écart alors qu'il était bâbord amures,
- *Dahlia* a enfreint les règles 16.1 et 16.2 en modifiant sa route de telle sorte que *Violette* devait d'une part modifier immédiatement sa route et d'autre part n'avait pas la place de se maintenir à l'écart.

et pénaliser ainsi les deux bateaux ?

Définitivement non. Il est clairement dit dans le préambule de la section A du chapitre 2 que *certaines règles de la section B limitent les actions d'un voilier prioritaire*. C'est le cas, notamment, de la règle 16.

Si les faits établissent que sans la soudaine modification de route de *Dahlia* les deux bateaux se croisaient sans incident, on doit considérer que *Violette* s'est maintenu à l'écart. (Rappelons que d'après la définition un bateau se maintient à l'écart d'un autre si ce dernier peut continuer à naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter). Dans ce cas, *Violette* ne peut pas être pénalisé pour infraction à la règle 10, et seul *Dahlia* sera pénalisé pour infraction à la règle 16.

Si les faits établissent au contraire *Violette* était sur une route de collision, qu'il ne pouvait pas passer devant *Dahlia*, et que la collision aurait eu lieu même sans l'abattée de *Dahlia*, alors on doit considérer que *Violette* ne se maintenait pas à l'écart et a enfreint la règle 10. Dans ce cas, aucune des deux parties de la règle 16 ne peut plus s'appliquer puisqu'elle ne protège un bateau non prioritaire que s'il se maintient à l'écart. Donc *Violette* sera pénalisé pour avoir enfreint la règle 10. Par contre, s'il est établi que *Dahlia* aurait pu éviter la collision « en manœuvrant en bon marin », et qu'il ne l'a pas fait, il pourra être pénalisé si cette collision a provoqué un dommage (et seulement dans ce cas), en vertu de la règle 14, tandis que *Violette*, lui, sera pénalisé en vertu de la règle 10.

En conclusion, parmi les règles de limitations générales, seule la règle 14 permet de pénaliser les deux bateaux impliqués dans un incident.

Règle 62 – Réparation

« La place d'arrivée d'un bateau... ».
C'est ainsi que nous avons traduit, dans les RCV, le texte anglais qui dit : « a boat's finishing place ».

Jean Louis Fabry, qui parle aussi bien d'un côté de la Manche que de l'autre côté du Channel, nous fait remarquer, à juste titre, que cette traduction est réductrice dans le cadre de l'application de la règle 62.

On retrouve ce terme « finishing place » dans la règle A3, qui en donne une définition : c'est l'ordre dans lequel les bateaux finissent qui déterminent leur « finishing place » que nous avons traduit là encore par « place d'arrivée ». La règle A3 précise cependant que dans le cas de courses avec système de handicap, c'est le temps compensé d'un bateau qui détermine sa « place d'arrivée ».

Bien entendu, dans la règle A3, cette définition ne s'applique qu'à une course et pas à une « série » de courses. Alors que la règle 62 parle de « finishing place » dans une course ou une série.

Il est effectivement difficile de parler de « place d'arrivée » dans une série de courses et en cela la traduction est impropre.

Il serait surtout inadéquat de limiter le champ d'application de la règle 62 à la place d'arrivée d'un bateau :

Dès lors que la position d'un bateau, dans le classement d'une course ou d'une série de courses, a été aggravée pour l'une des raisons données en (a), (b), (c) ou (d), sans qu'il y ait eu faute de sa part, la règle 62 doit pouvoir s'appliquer.

PROCHAIN DOSSIER : Règle 42 – Propulsion

La règle 42 (propulsion) fait actuellement l'objet d'une belle polémique.

Paul Henderson, le Président de l'ISAF, a joué la provocation en déclarant, au retour de la Semaine de Hyères que les régatiers, comme les entraîneurs étaient des tricheurs.

Ce réveil un peu brutal a été suivi d'une vague de réactions, de constats, de propositions :

La règle 42 est-elle compréhensible et adaptée ?

Les juges sont-ils capables de juger cette règle sur l'eau ?

Si oui, comment harmoniser les jugements ?

Doit-on définir, pour les coureurs et les arbitres, des standards de jugement ?

Ne devrait-on pas, proposent certains, autoriser le pumping comme en planche ?

Doit-on autoriser les classes à modifier la règle 42 ? ...

Autant de questions (et bien d'autres) sur lesquelles nombre d'entre vous ont une opinion. N'hésitez pas à donner votre avis sur le sujet (email à cca@ffv.fr ; courrier ...), ce qui nous permettrait, pourquoi pas, de diffuser un Rappel Général « spécial Règle 42 »