

La saison d'arbitrage est déjà bien entamée mais nombre d'entre nous seront encore sur le pont cet été.

Je ne doute ni de votre motivation, ni de votre envie de produire un arbitrage de qualité afin que notre sport soit pris avec tout le sérieux qu'il mérite. Compétence, indépendance et disponibilité doivent rester les éléments essentiels de nos interventions et contribuer au respect du corps arbitral. Dans cet ordre d'idée je vous propose de lire attentivement le très bon article rédigé par P. BASTARD et qui traite de la responsabilité d'un Comité de Course pendant l'arbitrage d'une régates.

Ce texte est très important et doit nous inciter à la vigilance et à la fermeté lorsqu'elle s'impose.

Je quitte aujourd'hui la Présidence de la CCA après plus de quatre années d'activité soutenue.

Je profite de ce dernier mot pour remercier tous les arbitres (ils sont bien plus nombreux que les autres !!!) qui m'ont apporté leur soutien et leur encouragements tout au long de cette période.

Qu'il me soit permis de vous demander de faire de même avec mon successeur de façon à ce qu'il puisse prendre ses fonctions dans les meilleures conditions possibles.

Je «tire aussi mon chapeau» aux permanents et aux secrétaires de la F. F. V. qui, malgré de nombreuses difficultés ont réussi à me supporter pendant toutes ces années.

Encore une fois merci à vous tous et bonnes régates.

G. ARDILEY

LE RÈGLEMENT TECHNIQUE

Quelques commentaires concernant ce nouveau règlement technique de la F. F. V.

En complément des Statuts et du Règlement Intérieur votés lors de l'Assemblée Générale de mars 1996, rédigés conformément aux statuts type imposés par le Ministère de la Jeunesse et des Sports, une Réglementation Technique de la FFV a été établie, acceptée par le Comité Directeur de la FFV, et adressé à tous les membres affiliés pour application.

Cette réglementation technique est applicable, conformément à l'article 51 du Règlement Intérieur de la FFV, à l'organisation des compétitions, et se présente sous forme de fiches traitant chacune d'un sujet particulier, en référence au chapitre 7 - Les manifestations nautiques et les compétitions sportives - du Règlement Intérieur. Son non respect peut entraîner l'application de sanctions disciplinaires tel que précisé à l'article 65 du même Règlement Intérieur.

Le principal objectif était de produire un document de référence, consultable et utilisable tant par les autorités de tutelle que

par les membres affiliés, ces derniers pouvant y trouver une base réglementaire utile à la fois dans leur rôle d'organisateur de manifestations nautiques et de compétitions et dans celui de responsable d'équipes sportives participant à ces compétitions.

Au delà des membres affiliés, toute personne physique ou morale qui souhaite organiser une compétition s'adressant à des voiliers et ouvertes aux licenciés de la FFV doit respecter cette réglementation technique.

C'est ce texte qui sera retenu comme base minimale des conditions techniques d'organisation par les Affaires Maritimes ou les Préfectures, notamment pour ce qui concerne les dispositifs de surveillance.

Sur le plan pratique, l'organisateur pourra trouver dans cette réglementation technique:

- des procédures (calendrier, agrément, port de publicité...)
- des normes d'organisa-

(Suite en page 4)

LA COUPE DE L'AMERICA

A San Diego il y avait des arbitres Français ...

En arrivant, j'ai été chargé par John DOERR, Président du Jury International et Chef Umpire de la gestion des Instructions de course et des répercussions sur les règles (Callbook IYRU).

Le Jury International a été composé, en accord avec les Syndicats (Defenders et Challengers), de Juges de nationalités autres que les Syndicats en présence. Il a donc fallu concevoir une organisation tenant compte du nombre de personnes disponibles et des tâches à accomplir.

Deux Chefs Umpire ont donc été nommés, chargés en alternance de la Louis Vuitton Cup ou de la Citizen Cup : Jack Lloyd (Nouvelle Zélande) et moi-même.

L'équipe Umpire Jury était composée de 13 Juges, 12 arbitraient dans la journée; seul J. DOERR se réservait la possibilité de rester à terre pour préparer les réclamations du soir. La tâche était donc particulièrement fatigante pour ceux qui étaient à la fois au Jury le soir et Umpire sur l'eau.

Pendant les deux premiers Round Robin, nous étions deux français avec Patrick DIEBOLT en arbitrage, ce qui prouve la reconnaissance de l'arbitrage français.

Les journées étaient longues :

* 8h, première réunion des Umpires, organisation, météo, réponses aux questions des syndicats;

* 10h, réunion avec les pilotes des vedettes et départ sur l'eau. Il fallait entre 1h et 1h30 pour se rendre sur le plan d'eau.

* Les départs s'échelonnaient de 11h30 à 12h15 selon les Round Robin.

* Retour à terre vers 16-17h.

* 17-18h, débriefing sur les décisions du jour avec les skippers, deux heures après la fin du dernier match.

* Jusqu'à 20h, débriefing entre nous, programme du lendemain, réponses aux questions en attente etc.

* Le Jury continuait souvent plus tard.

De nombreuses journées ont été annulées, soit par manque de vent, soit par excès de vent, si bien que les périodes entre les Round Robin étaient très courtes, et souvent occupées par des tâches d'organisation.

Deux organisations complètement séparées géraient la Louis Vuitton et la Citizen. Aucune relation tant à terre que sur l'eau, plutôt des rivalités ! Ceci nous a posé de nombreux problèmes, car les règles (Suite en page 3)

LES RESPONSABILITÉS D'UN PRÉSIDENT DE COMITÉ DE COURSE PENDANT L'ARBITRAGE D'UNE RÉGATE

Une étude soignée réalisée

par Paul BASTARD.

Une approche par l'analyse du système.

La réflexion que nous avons menée ne se propose pas de développer un exposé juridique sur la notion de "responsabilité en sport", imagé de notions pratiques, éventuellement empruntées au domaine de la voile.

De vrais juristes l'ont déjà réalisé et de façon très performante (cf. "jurys classeur: la responsabilité!").

Notre objectif vise, à partir du concret, à analyser le système conduisant à l'organisation d'une épreuve de voile, au travers de la composante "arbitrage", et à y rattacher des éléments de droits renforcés par quelques exemples en situation.

En quelque sorte et pour être plus simple, nous allons essayer d'exposer, à l'aide de notions juridiques (exemple: quelle valeur représente la non présentation d'un certificat d'assurance), mais pas techniques (exemple: la façon de procéder pour mouiller une ligne de départ) ce qu'un Comité de Course devrait, ou ne devrait pas faire.

En souhaitant que le courage vous habite, non seulement pour atteindre la conclusion de ce texte, mais aussi pour continuer à oeuvrer au profit d'autrui !

Introduction

Depuis le début de la pratique physique normalisée à but compétitif, les milieux sportifs ont eu tendance à vouloir régler leurs litiges entre eux.

Cette conception d'une auto-régulation des différends par les acteurs du milieu concerné explique l'importance du pouvoir disciplinaire et des procédures de conciliation ou d'arbitrage au sein des associations et des fédérations sportives.

L'histoire du droit en matière sportive, via la jurisprudence, n'a jamais contesté ces procédures originales, sous la réserve principale du respect du droit à la défense, d'autant qu'elles sont fondées le plus souvent sur des textes formels, tels que la loi N°84-610 du 16 juillet 1984 modifiée, relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportive aujourd'hui:

* **article 16** : les fédérations sportives "ont un pouvoir disciplinaire dans le respect des principes généraux du droit, à l'égard des groupements sportifs qui leur sont affiliés et de leurs licenciés, et font respecter les règles techniques et déontologiques de leurs disciplines".
* **l'article 19** prévoit, en complément, et pour "les conflits opposant les licenciés, les groupements sportifs et les fédérations", une procédure de conciliation arbitrée par la commission juridique du Comité National Olympique et Sportif Français.

En second lieu, et en cas d'échec des procédures précédentes, le recours au médiateur de la république dans les conditions définies par la loi du 3 janvier 1973 reste non seulement possible, mais présente un intérêt certain. Les fédérations sportives visées à l'article 17 de la loi sus-nommée, bénéficiant de l'agrément ministériel et de la délégation du Ministre chargé des Sports répondent aux définitions prévues pour pouvoir saisir le médiateur, par l'intermédiaire d'un parlementaire, et ce dans des conditions précises (cf. Instruction N° 89-63 du 13 mars 1989 "conflits opposants des licenciés à leur fédération").

Les contraintes spécifiques au mouvement sportif, pour lequel le facteur temps est un élément prédominant tendent cependant à réduire l'efficacité de certaines procédures administratives.

Une limitation aux pouvoirs des fédérations:

Les dispositions et procédures prévues dans chaque cadre fédératif, bien que d'efficacité réelle, sont cependant de portée nécessairement limitée. Elles prévoient de réprimer les membres qui ne respectent pas les règles édictées. Elles ne signifient cependant nullement que les sportifs peuvent se soustraire au droit commun.

Les victimes conservent la capacité de saisir les tribunaux, tant au plan pénal en cas d'infraction, qu'au plan civil en cas de préjudice, et celles que soient les résistances ou barrières (exemples: certains articles de statuts "excluant toute responsabilité de l'association ou de ses dirigeants") opposés par les groupements sportifs.

De son côté, le ministère public détient le pouvoir de déclencher des poursuites s'il y a lieu.

Ces capacités de saisie ou d'action directe s'appliquent de façon semblable aux décisions disciplinaires des organisations sportives, susceptibles d'être contrôlées par les tribunaux, administratifs ou judiciaires selon les cas d'espèces, et ce conformément au droit commun.

Un refus très net de la jurisprudence à la reconnaissance d'une "autonomie juridique" de la responsabilité sportive apparaît clairement, d'autant, à la différence de domaines spécifiques tel le commerce par exemple, que le droit français n'a jamais présenté de textes spécifiques à cette spécialité.

Il en résulte qu'en matière sportive les actions en responsabilité sont jugées selon le droit commun.

Celui-ci est issu principalement du code civil: articles 1242 et suivants s'il s'agit d'une responsabilité contractuelle, articles 1382 et suivants s'il s'agit d'une responsabilité délictuelle.

Il en va d'une façon semblable pour la responsabilité de la puissance publique, mise en jeu soit directement par le fonctionnement des services publics, soit indirectement par le fonctionnement des fédérations lorsqu'elles exercent des prérogatives propres à la puissance publique dans le cadre de la délégation de pouvoir déterminée dans l'article 17 de la loi du 16 juillet 1984. Sans entrer dans de trop larges développements, rappelons que ces prérogatives sont de 4 ordres:

- * un monopole d'organisation de certaines compétitions;
- * des prérogatives diverses découlant de ce monopole;
- * un contrôle sur des manifestations sportives organisées par des organisateurs "privés";
- * des prérogatives particulières instituées par des textes spécifiques. (D. REMY, Le sport et son droit, Ed. Romillat 1991, P. 170),

C'est dans ce cadre que les règles techniques édictées par les fédérations délégataires se trouvent revêtues d'une certaine puissance publique qui justifie leur soumission au droit administratif et non au droit privé. Il serait cependant hasardeux d'être affirmatif de façon tranchée dans l'attribution de compétences des tribunaux tant sont apparues, à plusieurs reprises, des contradictions de jurisprudence dans la détermination de la juridiction compétente (administrative ou judiciaire) dès

l'instant qu'il s'agissait de traiter d'un différend d'ordre administratif. (se reporter pour de plus amples détails à l'excellent article: «Le Conseil d'Etat et les fédérations sportives» - J. C. BONICHOT - Revue Juridique et Économiques du Sport - N°3, 1987)

Il importe enfin de bien distinguer les décisions des associations sportives de base, qui n'entrent pas directement dans le cadre de la délégation de pouvoir définie par la loi, et qui relèvent des tribunaux judiciaires.

Enfin, et de façon tout à fait naturelle, les activités sportives, qui ne sont qu'une des composantes du comportement de l'homme dans la société, relèvent du droit commun sur le plan pénal.

Les tribunaux et la spécificité sportive:

Peut-on cependant dire que les tribunaux ignorent les réalités et par là même les spécificités du sport?

En matière de responsabilité contractuelle, les tribunaux interprètent volontiers les conventions en fonction des usages sportifs, ceci en étroite conformité avec les articles 1159 et 1160 du code civil.

Pour déterminer la faute éventuelle du sportif en matière de responsabilité délictuelle, les tribunaux tiennent le plus grand compte de la règle de l'activité, tout en considérant la nature de cette règle qui peut présenter de grandes différences: il peut s'agir d'une règle destinée à assurer une pratique en toute sécurité et dont la violation constituera un indice de faute, ou d'une règle destinée à établir un classement, et dont le non respect n'aura aucune incidence dans la détermination d'une responsabilité.

L'arbitre se situe à ce niveau précis dans l'organisation de la pratique sportive, point de conjonction de la régulation de l'acte sportif en tant que gardien de l'application des règles techniques de la spécialité sportive concernée, et de la sauvegarde des personnes qui sont confiées à sa direction par le respect des règles de sécurité liées aux situations de jeu.

Lorsqu'il n'est pas directement impliqué dans un différend, l'arbitre apparaît ainsi pour le juge comme un témoin privilégié, reconnu souvent comme un expert de fait, qui l'éclairera sans le lier.

Les décisions de l'arbitre, prises dans l'accomplissement de son rôle strict de gardien de la règle technique, sont cependant étrangères au juge. A l'image des décisions des jurys d'examen ou de concours, ses décisions sont susceptibles de recours contentieux sur le fond (Conseil d'Etat 13 juin 1984, Association Club athlétique Mantes la Ville, Lebon p. 218).

Le seul recours éventuellement possible est celui qui serait permis et prévu par un règlement. Exemple: le droit d'appel de décisions prononcées par un jury (comité de réclamation), dans la mesure où ce jury n'aurait pas été préalablement déclaré "sans appel" par les instances fédérales responsables, et ceci dans le respect des règles.

L'organisation de la voile ou l'analyse du système:

D'une façon générale en matière sportive, l'arbitre est la personne chargée de permettre au pratiquant d'évoluer en situation de réalisation motrice d'opposition dans le respect des normes et des règles.

(Suite en page 5)

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION CRA CCA

Comme chaque année depuis trois ans, les Présidents de CRA et les membres de la CCA se sont réunis pour procéder à des échanges d'informations dans les domaines de l'arbitrage régional (gestion et formation). Vingt Présidents de CRA étaient présents ou représentés. Le programme de la journée était très chargé, les points ci-après ont été abordés.

Formation des Arbitres :

Le cadre de formation proposé par la CCA depuis quatre ans est un bon outil pour les CRA. Il demande cependant à être adapté (modules spécifiques VRC, match-race, fun board, sécurité) et présenté, si possible, sous une forme un peu différente (découpage en volumes plus petits).

Il semble par ailleurs nécessaire de transmettre des informations aux stagiaires (un document pourrait être élaboré par la CCA à partir des informations transmises par les CRA).

Il n'y a pas a priori de problème de recrutement, mais des efforts doivent être faits afin de motiver et de fidéliser les stagiaires.

Formation des Commissaires de Régate :

La démarche relative aux Commissaires de régates a été présentée, les projets de "guide" et de "livret" du Commissaire de Régate ont été transmis aux Présidents des CRA qui les commenteront.

Les CRA définiront, pour leur zones respectives, les modalités de "formation" et de transmission des supports (rassemblement régional, action de terrain des formateurs), il a été décidé qu'il n'y aurait pas de distribution "aveugle" de la documentation.

La CCA apportera un soutien aux CRA qui le souhaiteront.

Gestion du Corps Arbitral Régional :

Il apparaît très clairement que les CRA qui disposent de moyens suffisants sont celles qui maîtrisent le mieux leur corps arbitral.

La «volonté politique» des Ligues pour garantir un niveau suffisant d'arbitrage n'est pas toujours évidente.

Une voie à explorer pourrait être une corrélation systématique NIVEAU D'ÉPREUVE / NIVEAU D'ARBITRAGE, mais cet aspect dépasse malheureusement le cadre de la CCA et des CRA.

De l'avis des Présidents de CRA «le code de l'arbitre» doit être appliqué au niveau régional.

Communication :

Il faut encore améliorer la communication entre les CRA et la CCA. Trois points ont été retenus :

- Maintenir la réunion annuelle CRA / CCA,
- Les comptes-rendus des réunions de la CCA seront transmis aux Présidents de CRA,
- Les réponses aux demandes d'une CRA

seront transmises systématiquement aux autres CRA.

Le bulletin des arbitres, «Le Rappel Général», est très bien perçu au niveau régional, il est cependant souhaitable de donner beaucoup plus d'informations pratiques en terme de règlement.

A noter qu'il y a encore des problèmes de diffusion (délais importants, tous les arbitres régionaux ne reçoivent pas systématiquement le bulletin) et il faut faire un effort dans ce domaine (fiches arbitres régionaux à jour, améliorer le routage).

Informations générales :

-Un état du corps arbitral national a été présenté aux Présidents de CRA.

-«Requalification» des arbitres : Le projet concernant les modalités de requalification des arbitres nationaux a été présenté, certains points ont été relevés par les Présidents de CRA (surveillance, position en cas de non requalification).

Des CRA souhaitent être associées à l'élaboration des modalités de requalification. Est-il réaliste d'envisager une application au niveau régional ?

Cette réunion très intense s'est déroulée dans un esprit constructif et a permis d'identifier les réoccupations des CRA et de la CCA mais aussi la volonté commune d'améliorer, de façon rigoureuse et cohérente, la qualité et la compétence du corps arbitral dans son ensemble.

Georges ARDILEY
Président de la CCA

La Coupe de l'America

Suite de la Page 1

changeaient d'une épreuve à l'autre. La Louis Vuitton Cup disposait de moyens financiers bien supérieurs. Par contre, la Présidente du Comité de Course de la Citizen Cup était d'un excellent niveau.

Nous avons un bureau très simple à quelques kilomètres du Yacht Club et des Syndicats. Sur l'eau, nous disposons de deux vedettes Bayliner 28 pieds très manœuvrantes et remplissant donc parfaitement leur rôle. Les Syndicats ont refusé les Observers à bord (craintes d'accès à des données secrètes ?). Les Umpires tournaient donc alternativement en Umpire et en Wing. Les liaisons radio (Motorola) étaient de qualité, mais nous n'avons qu'un seul canal pour trois matches simultanés.

En bilan, on peut dire que c'est une épreuve importante et singulière par l'enjeu, les forces en présence et le retentissement médiatique mondial.

Une énorme pression repose sur les arbitres, car chaque décision est grosse de conséquences, et doit être justifiée face aux Syndicats, à la presse; je n'ai pas eu de problèmes particuliers compte tenu de mon expérience de la Coupe América 92

et des Jeux Olympiques. Mes décisions n'ont soulevé aucune contestation.

Un fait important sur cette Coupe est la représentation féminine. En effet, outre l'équipage exclusivement féminin d'America³ et leur conseillère règlement Barbara FARQUHAR, nous avions trois femmes Juge-Umpires, et une femme Présidente du Comité de Course.

Du point de vue technique, les matches étaient peu disputés sauf chez les Defenders, et les risques de contacts se limitaient au pré-départ et au premier bord de près. Peu d'incidents, sauf chez les Defenders, car les premiers Round-Robin n'ont pour eux que peu d'importance ; ils ont donc pris plus de risque, tout en testant les Umpires.... Les contacts entre bateaux sont évités (compte tenu du montant des réparations!). Une zone de sécurité variant en fonction des conditions de mer et de vent justifie les pénalités sans contact.

Chez les Challengers, Espagnols et Français se partagent la tête au nombre de réclamations portées sur l'eau, les Espagnols étant les plus pénalisés.

Les principales difficultés techniques de jugement sont liées au type de bateau ; il est en effet très difficile de déterminer la position bout au vent, et donc le début du virement. En outre, la fin du virement est aussi un problème, car, pour de petites variations de vent, les angles varient énormément. Autre difficulté lors des manœuvres de pré-départ, vue la taille des bateaux : sans Observer, il est difficile de juger les engagements. D'autre part, certains empannages lors des fortes rotations de pré-départ semblent ne jamais se terminer, la bordure de la voile ne se remplissant jamais!

Par contre, pour une épreuve aussi importante il semble y avoir anachronisme : alors que les spectateurs reçoivent une information très précise, avec vues d'hélicoptère, positionnement informatique etc., les Arbitres n'ont comme unique information que l'observation *de visu* en fonction d'un placement pas toujours adéquat.

D'après Gérard BOSSÉ

Le Règlement Technique

Suite de la Page 1 tion (dispositif de surveillance, arbitrage, dénomination...)
- des textes de référence (avis de course, convention d'organisation conjointe...)

Il est certain que ce document doit être complété par de nouvelles rubriques, et sera régulièrement amendé en fonction des évolutions de notre sport ou des règlements généraux qui nous régissent.

L'attention du lecteur doit être attirée sur la volonté fédérale, à travers cette réglementation, à la fois de discipliner le système de compétitions et mieux définir le statut de l'organisateur, eu égard à la profusion inquiétante d'initiatives et de pratiques nouvelles de ces dernières années.

Ainsi cherchera-t-on à définir réellement et précisément qui est l'organisateur, et, dans le cas d'une collaboration entre plusieurs partenaires, s'efforcera-t-on de formaliser les responsabilités mutuelles par l'établissement d'une convention.

Les dénominations des compétitions sont définies, permettant d'éviter les abus fréquents et les dérives dans les titres ronflants de certaines régates bien surestimées, au détriment de compétitions reconnues et méritant leur niveau de qualification. Dans cette même logique, les procédures pratiques d'inscription au calendrier deviennent réglementaires et ouvrent la possibilité d'arbitrages formels entre des épreuves concurrentielles en dates, lieux ou dénominations.

Les normes d'organisation constituent un élément essentiel du texte, même si notre sport reste l'un des plus difficiles à réglementer dans ce domaine, tant l'échelle des circonstances et des conditions d'organisation est étendue. Cependant, il

était notamment indispensable de définir des dispositifs minimaux de surveillance tant les habitudes locales, les traditions, les interprétations, venaient parfois bouleverser la simple logique. De même la relation entre le niveau d'une épreuve et la constitution du corps arbitral se devait-elle d'être précisée.

Il faut remarquer que ces textes eux-mêmes font référence à d'éventuelles adaptations ou dérogations, indispensables à la variété mentionnée plus haut, bien que conservant leur caractère normatif formel.

Enfin, certains règlements sont rappelés, précisés et renforcés. Il peut s'agir de règles légales, comme l'Agrément, par la FFV, des épreuves organisées par des membres non affiliés et délivrant plus de 10000 F de prix.

Certaines dispositions des Règles de Course Internationales pour Voiliers (YRU) sont reprises dans cette réglementation: La publicité arborée sur des voiliers en course, et l'Avis de course. Rendre plus formelle l'application de ces règles est rendu indispensable par les prolongements légaux et commerciaux que peuvent entraîner des négligences ou des infractions: chaque concurrent, dans notre sport, doit connaître ses droits et devoirs au moment de son engagement dans une compétition et trop d'organisateur ont tendance à l'oublier.

Établie à partir des textes réglementaires et fondée sur une longue et riche expérience, cette réglementation doit maintenant entrer dans sa phase d'application, et rester ouverte à une évolution indispensable dans le respect du jeu de l'institution fédérale.

Bernard BONNEAU

Suite de la Page 2 La voile, sous certaines conditions de mise en action, est une discipline sportive. Elle représente par conséquent un domaine spécifique au sein du complexe total du sport, dont elle peut être distinguée sur la base de différences dans la nature du mouvement, dans la structure de l'activité, dans l'utilisation des conditions du milieu environnant.

Cette dernière composante est probablement la plus caractéristique: la voile est une activité de pleine nature qui se déroule sur des espaces plus ou moins limités et définis voire domestiqués (aménagement de plans d'eau intérieurs par exemple).

Le rôle de l'arbitre consisterait ici à aménager de façon sécurisante un contexte qui autorise les évolutions du pratiquant, et à lui permettre de s'exprimer dans le cadre défini par les normes et les règles.

La Fédération Française de Voile (FFV) a obtenu la "délégation prévue à l'article 17 de la loi N°84-610 du 16 juillet 1994" par arrêté du 28 juillet 1993 (J.O. du 04/08/93). En application de cet arrêté, complété par le Décret N°93-1059 du 3 septembre 1993 (J.O. du 13/09/93) relatif "aux règlements disciplinaires des fédérations participant à l'exécution d'une mission de service public", la FFV possède la capacité juridique de gérer l'activité de la voile, de rédiger les règlements du sport, d'établir les règles de fonctionnement en accord avec les statuts types rendus obligatoires par la loi, de prendre les sanctions disciplinaires qu'elle jugera utile.

Ainsi, toute compétition "officielle" en voile est organisée soit par la Fédération Française de Voile ou par l'un de ses organes déconcentrés (ligues et comités départementaux), soit par une association membre de la FFV.

La FFV édicte ainsi un certain nombre de recommandations et de règles relatives à l'organisation des compétitions.

Cet ensemble des règlements concerne notamment trois des ensembles constitutifs du "système des championnats". Il s'agit du corps des arbitres, des clubs, et des compétiteurs.

1 - Les arbitres :

Le Conseil d'Administration de la FFV a confié à une commission (la Commission Centrale d'Arbitrage), le soin de veiller à l'application et au respect des règles sportives. Le président de cette commission est nommé par le Président de la fédération. Les membres sont choisis par ce président qui définit la politique de cette CCA en accord avec les élus fédéraux.

Dans le cadre de l'application de ces règlements, les cursus de formation des arbitres sont définis, les stages de formation organisés, et les listes des arbitres renouvelées annuellement.

La CCA possède la responsabilité de nommer les arbitres sur les épreuves.

En matière de Voile, deux catégories "d'arbitres" sont à distinguer.

La différence dans leur rôle, donc dans leur capacité d'actions, et par conséquent dans leurs responsabilités tant civiles que fédérales, est fondamentale: d'une part le "Président du Comité de Course", équivalent à l'arbitre central en sports collectifs, dirige les régates sur l'eau, assisté par des adjoints et des commissaires, d'autre part le "Comité de Réclamation", que l'on peut comparer au tribunal pénal à terre, est chargé de résoudre les différends qui sont portés à sa connaissance. Nous traiterons principalement, dans la suite de notre développement, des responsabilités du Président du Comité de Course.

Tout changement dans une nomination ou à un dispositif prévu ne peut se faire sans l'accord de la CCA, sauf à représenter une infraction aux règles fédérales.

La Fédération doit, en cas de non respect délibéré des décisions de la CCA par un arbitre, entreprendre une action à l'encontre du ou des

arbitres fautifs.

Ce même dispositif peut également s'appliquer si l'arbitre ne respecte manifestement pas les règles administratives fédérales auxquelles il est tenu.

De la même façon toute "infraction" d'un club à l'une des règles de la CCA devrait entraîner une action en recours de la part de la Fédération.

Depuis 1995, une dimension nouvelle est apparue dans la relation CCA/arbitres.

Le document que la CCA a demandé aux arbitres de signer cette année revêt un caractère contractuel direct au sens qu'il représente un engagement de leur part.

Un arbitre peut-il refuser l'une ou l'autre des clauses de ce contrat ? Certaines d'entre-elles relèvent incontestablement des pouvoirs délégués à la FFV par l'Etat. Nous nous interrogeons cependant sur d'autres, telle la clause de non rémunération, qui pourrait relever du droit des personnes.

Durant une première période que l'on pourrait qualifier d'innovatrice et d'expérimentale, tout arbitre qui désire refuser l'une ou l'autre clause doit le motiver explicitement. Il revient ensuite à la FFV à accepter ou non cette modification du contrat. Ce qui semble peut probable.

Il serait cependant souhaitable que, face à des obligations qui apparaissent logiques sur le principe, l'arbitre possède des droits qui soient exposés et rendus publics de façon identique.

L'arbitre est ainsi engagé dans un processus clairement défini: celui "d'organiser" techniquement l'épreuve, acte positif (art 1126 du code Civil: obligation de faire) à travers lequel il est tenu d'exécuter la prestation promise par contrat. Cette disposition comprend en fait deux obligations très différentes sur le fond.

1 - 1 : Une obligation principale:

Cette obligation principale, pour un "Président du Comité de Course", consiste, dans le respect des règles techniques, à:

- * mettre en ordre les pièces du puzzle mises à sa disposition par l'organisateur de l'épreuve (ou valider un montage préalablement proposé par l'organisateur) représentées par:

- les personnes chargées du suivi technique de l'épreuve,

- celles plus spécifiquement responsables de la circulation des navires et de la sécurité qui sont des représentants de l'Etat ayant reçu mandat à cette fin,

- celles gérant l'assistance aux concurrents, membres de l'équipe d'organisation,

- le matériel nautique et technique;

- * définir un fonctionnement du dispositif qui permette aux compétiteurs de régater conformément aux règles sportives;

- * choisir, sur le terrain, la zone d'évolution (souvent prédéterminée par la décision des Affaires Maritimes) et implanter le parcours en fonction des éléments (vents, courants, état du plan d'eau...) qu'il entend prendre en considération;

- * assurer le déroulement des épreuves, en donnant les départs, en relevant les passages aux points remarquables, en notant tous les faits qui lui semblent susceptibles de devoir faire l'objet d'un rapport au Comité de Réclamation et en enregistrant les ordres d'arrivée et toute information particulière transmise par les concurrents ou les bateaux du comité;

- * transmettre les ordres d'arrivées et les informations spécifiques aux personnes ayant en charge le calcul des résultats,

- * vérifier que les informations traitées correspondent aux éléments relevés;

- * transmettre aux personnes qui gèrent la résolution des différends, c'est à dire le Comité de Réclamation, toute information susceptible de les concerner;

- * se tenir à la disposition du Comité de Réclamation en tant que de besoin.

1 - 2: Une obligation accessoire: la sécurité:

Cette obligation est dite "accessoire" car elle ne figure pas dans le contrat qui lie l'arbitre à la Fédération.

Elle relève de règlements beaucoup plus généraux au sens où elle résulte de l'application du Code Civil: le Président du Comité de Course met en place un dispositif qu'il commande, afin de permettre à des personnes qui "se trouvent placées sous sa garde", soit de participer à l'organisation des épreuves, soit de disputer la compétition organisée.

L'arbitre est ici tenu à une obligation générale de diligence, de prudence, de surveillance et d'assistance à ces personnes.

Dans le domaine de l'action, cette obligation accessoire prend souvent le pas sur l'obligation fondamentale, tant les caractéristiques des bateaux et la nature du milieu d'évolution et les changements imprévus des conditions atmosphériques créent des potentialités de dommage.

"De même qu'il ne peut pas être question d'un contrat de transport de personnes sans obligation de sécurité (pas plus que d'un contrat de travail sans salaire), on peut penser qu'un contrat relatif à des activités sportives ne se conçoit pas davantage sans obligation relative à la sécurité des participants". ("Jurys classeur" 1987, Sport et Loisir - Responsabilité civile, Fasc. 450-1, P.25).

1 - 3 : L'irrecevabilité juridique des clauses réductrices de responsabilité:

Certes les "Règles de course internationales pour voiliers - 1993/1996", règlements techniques de la fédération internationale (IYRU), adoptées par la FFV, énoncent dans leur "Chapitre I Règles fondamentales, Définitions et Modifications: Règles Fondamentales B Responsabilité des coureurs:

"Il appartient à chaque voilier sous sa seule responsabilité de décider s'il doit ou non prendre le départ ou rester en course."

Au regard du droit français, une telle clause apparaît comme réduisant la responsabilité de l'arbitre, et celle de l'organisateur.

Si elle a le mérite d'attirer l'attention des concurrents, de leur rappeler même le danger potentiel lié à la relation coureur/conditions de navigation que seul le compétiteur est, a priori, capable de déterminer, une telle règle ne possède aucune valeur juridique.

Il est notoire aujourd'hui que la jurisprudence s'accorde à considérer que toutes les responsabilités délictuelles, même présumées, sont "d'ordre public" c'est à dire qu'elles ne peuvent donc pas être modifiées par contrat. ...

1 - 4 : En cas de préjudice subi par un coureur, l'arbitre doit-il être systématiquement reconnu responsable ?

La solution de principe précédemment exposée est cependant tempérée par une notion qui ne constitue cependant pas une véritable exception.

On constate en effet que, "si le responsable éventuel ne peut pas prendre l'initiative de se faire dispenser contractuellement par ses futures victimes des rigueurs de la responsabilité de plein droit, notamment pour le fait des choses (CC, art 1384, al 1er), le comportement de la victime, au contraire, peut amener le juge à écarter l'application de cet article 1384 alinéa 1er du Code Civil pour ne retenir que la responsabilité pour faute prouvée. C'est la théorie bien connue de l'acceptation des risques que les tribunaux utilisent surtout - mais seulement dans certains sports - à l'occasion des dommages que les sportifs peuvent se causer les uns aux autres, non pour les soustraire à toute responsabilité, mais pour leur éviter les rigueurs de la responsabilité de plein droit édictée par cet article. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une clause tacite, car aucun accord de volonté des partenaires n'est requis, mais d'une attitude personnelle et unilatérale, le résultat est le même."

(Jurys classeur, Sport et Loisir - Responsabilité

Cette théorie de l'acceptation des risques, dont la mise en oeuvre éventuelle ne peut se faire qu'après la prise en compte de trois conditions spécifiques qu'il serait trop long d'étudier ici, reste cependant de portée limitée. Elle trouve certes, parfois, des applications dans le domaine du sport, mais la plus grande incertitude règne dans son application par la jurisprudence.

Des pratiquants peuvent aussi subir des dommages de leur propre fait, à l'intérieur de leur bateau, et ils seront eux-mêmes responsables: responsabilité individuelle en cas de dommage provoqué à lui-même, ou responsabilité civile (l'équipier crève l'oeil du barreur en manipulant le tangon par exemple).

Des compétiteurs peuvent aussi subir des dommages du fait de collision entre leurs bateaux. On entre ici dans le régime particulier de l'abordage maritime, qui relève de la loi N°67-545 du 3 juillet 1967 relative aux événements de mer, ou des règlements de l'épreuve si les bateaux étaient en course. La responsabilité est ici presque toujours délictuelle. Les tribunaux n'admettent pas l'existence d'un contrat, serait-ce tacite, entre les sportifs, même s'ils opèrent au sein d'une même équipe.

Si le Président du Comité de Course ne peut s'exonérer a priori de l'obligation de sécurité qui est la sienne, sa responsabilité peut ainsi se trouver réduite, voire mise hors de cause dans le cadre de la mise en oeuvre de la responsabilité directe qui appartient au compétiteur en action.

La question qui se pose à ce moment consiste à définir le type d'obligation qui repose sur les épaules de ce Président. Toutefois, avant d'aborder cet aspect, reprenons l'analyse du système de l'organisation de la compétition.

2 - Relations Fédération Organisateur:

Deux entités de prime abord différentes, vont collaborer à la réalisation du projet qui consiste à permettre à des compétiteurs de disputer une épreuve en vue de l'établissement d'un classement: la fédération d'une part, la structure organisatrice d'autre part. Cette dernière peut être la fédération elle-même ou l'une de ses structures déconcentrées, une association membre de la fédération, ou encore un organisme privé à but lucratif ou non (association) non membre de la fédération.

Le principe de fonctionnement devrait être identique dans tous les cas: la fédération (ou son représentant) passe avec l'organisateur un accord particulier.

Depuis 1995, et pour les manifestations dont la CCA désigne les arbitres, une "convention d'arbitrage", qui explicite "les droits et les devoirs réciproques des organisateurs d'épreuves et des arbitres", est proposée à la signature des deux parties. Il s'agit en fait d'un véritable contrat passé entre un organisateur et la Fédération Française de Voile représentée par la CCA.

Les obligations du club y sont essentiellement matérielles, et très peu organisationnelles. Les obligations fonctionnelles des arbitres désignés pour y officier n'y figurent pas.

Que l'une des obligations de ce contrat ne soit pas respectée suffit pour permettre au débiteur d'utiliser la voie de recours qu'il entend: soit la voie des organismes sportifs si le contentieux peut y trouver une résolution, soit la voie civile si le différend perdure.

3 - Relations Concurrents/Organisateur:

L'organisateur reçoit l'inscription des concurrents. Il est responsable de l'application des règlements et du suivi des procédures qui s'y rapportent.

Les compétiteurs signent un formulaire d'engagement qui comporte des renseignements sur eux-mêmes, permettant de les identifier sportivement.

Ils s'acquittent des droits d'inscription à l'épreuve. Ces droits, ou quelque soit leur nom, représentent une participation aux frais. Qu'importe l'appellation donnée. Ils induisent que l'organisateur fournisse aux compétiteurs des prestations qui correspondent au montant réglé.

L'acceptation, par le participant, des conditions de course proposées, est représentée par sa signature sur le bulletin d'inscription.

Dès qu'il est enregistré par l'organisateur, ce document prend une valeur de contrat car il lie l'organisateur et le compétiteur: des obligations naissent par le jeu de l'accord passé entre ces deux volontés qui tendent à la mise en place d'une compétition, en accord avec les termes de la Notice de Course considérée comme un engagement initial unilatéral de l'organisateur et avec les règlements spécifiques de l'épreuve, et à la participation du concurrent à cette compétition. Cette participation pourrait ainsi se trouver contractualisée de façon chiffrée en cas de dédit du compétiteur.

Durant toute cette séquence, le Président du Comité de Course est à l'écart de toute "négoce" .

Ce formulaire est cependant insuffisant en lui-même pour permettre à l'organisateur d'accepter le candidat.

Un certain nombre d'obligations légales et réglementaires existent, dont il convient d'examiner les contraintes, d'autant que, du fait du transfert de responsabilité, le Président du Comité de Course deviendra le garant des personnes qu'il aura sous sa garde dès l'instant qu'elles prendront la mer au départ de la zone prévue à terre (port, plage...) et jusqu'à leur retour au rivage.

3 - 1: les obligations liées à la loi du 16 juillet 1984:

La loi précitée et ses textes d'application énoncent, pour chaque participant, un certain nombre d'obligations:

* être détenteur d'une licence fédérale en cours (Art 35).

Une difficulté survient lors de la présentation de la licence actuellement délivrée par la Fédération Française de Voile: la photo du compétiteur n'y figurant pas, aucune identification formelle des personnes n'est possible. S'il est toujours concevable de demander à un concurrent de justifier de son identité, celui-ci peut légalement refuser ce qui pourrait s'apparenter à un contrôle judiciaire. Le problème est posé. L'organisateur et/ou l'arbitre ne possèdent pas, à l'heure actuelle, de moyen légal d'éviter une tricherie a priori.

La licence est obligatoire pour toute personne désirant participer "aux compétitions organisées par chacune des fédérations visées à l'article 16" (Art 35 de la loi du 16 juillet 1984 modifiée).

Chaque équipier d'un quillard est ainsi légalement tenu d'être licencié, d'autant que "le non respect de cette disposition donne lieu à sanctions" (Id Art 35).

* posséder une assurance en responsabilité civile (Art 37).

La souscription du contrat d'assurance proposée par une fédération lors de l'achat de la licence n'est pas une obligation (Art 38).

Elle représente néanmoins une simplification réelle pour un coût modique en cas d'accident. Il convient de la recommander. Une attestation officielle doit être présentée par le coureur dans le cas contraire. La présentation d'une garantie d'assurance en responsabilité civile est également obligatoire pour tout coureur non licencié en FRANCE.

* posséder une certificat médical de non contre indication à la pratique de l'activité (Art 35). Ce certificat doit aussi être exigé pour les non licenciés autorisés à participer aux épreuves qui leur sont ouvertes (Art 35).

Le non respect de ces dispositions donne lieu à sanctions;

* posséder une autorisation parentale pour les mineurs.

Il appartient indiscutablement à l'organisateur de respecter la loi et de procéder aux vérifications de ces pièces.

3 - 2: Les obligations maritimes de sécurité:

D'une façon générale l'État, ou son représentant en cas de transfert de responsabilité (Ex.: Les maires dans certains cas), est responsable de la sécurité des usagers lorsqu'ils évoluent sur le domaine public.

Avant chaque manifestation sportive en voile, les autorités maritimes ("Affaires Maritimes") demandent à étudier le dispositif d'assistance prévu par les organisateurs, en fonction du type d'épreuve, du niveau des compétiteurs, et de leur nombre. L'autorisation d'organiser l'événement, qui sera délivrée par cette administration au travers d'une "décision", sera conditionnée par le respect d'un certain nombre d'obligations. Parmi celles-ci, et la liste peut ne pas être exhaustive, la communication des informations météorologiques aux compétiteurs, et la mise en action de conditions matérielles minimales dans un but d'assistance aux personnes.

La prise en compte de ces obligations lors de la conception matérielle, humaine et fonctionnelle de l'épreuve par l'organisateur est fondamentale pour permettre au Président du Comité de Course, responsable de la mise en action des courses, de proposer aux coureurs un dispositif conforme, au minimum, aux demandes de l'État.

A contrario, lors de la présentation à l'administration maritime des dispositions qu'il prévoit l'organisateur évitera d'être trop précis en détails accessoires, afin qu'il s'autorise tout changement de matériel en cas de non disponibilité. Il n'existe pas en effet à ce jour, dans le domaine de la déclaration des dispositifs de régate, un règlement identique à celui définissant l'organisation des courses sur la voie publique et prévoyant, par exemple, de fournir au minimum un mois avant l'épreuve la liste précise, avec leurs coordonnées personnelles, de toutes les personnes destinées à jouer le rôle de "signaleurs" !

4 - Relations Organisateur/Comité de Course:

4 - 1: les obligations légales:

4- 1- A: les modalités d'inscription:

Le Comité de Course doit prendre les dispositions qu'il estime nécessaire, en l'absence de tout élément contractualisé sur ce point, afin qu'il puisse s'assurer que l'ensemble des concurrents inscrits a respecté les termes de la loi.

A l'image des règles existantes dans les autres activités sportives, la conservation de toutes les pièces officielles des concurrents par le Comité de Course après vérification de sa part, et pendant toute la durée de l'épreuve, serait la réponse juridique absolue.

Elle est matériellement impossible, compte tenu notamment des contraintes organisationnelles qui reposent sur ce Président, et bien souvent du nombre des compétiteurs.

Un accord relatif au fonctionnement des procédures d'inscription devrait ainsi être passé entre l'organisateur et le Président.

Les documents devraient pouvoir être consultables à tout moment durant une épreuve, et pour chaque concurrent en course. Un fonctionnement de ce type qui responsabiliserait le couple Organisateur/Président du Comité de Course devrait faire partie de la "convention d'arbitrage" co-signée par la Fédération (CCA) et l'organisateur.

Garçons en mémoire qu'en cas de non respect absolu des procédures légales d'inscription, un Président de Comité de Course pourrait, par exemple, se voir reprocher par un juge d'avoir laissé régater un compétiteur qui n'avait pas présenté de certificat médical lors

de son inscription, et qui serait victime d'un malaise durant l'épreuve, puis être déclaré pénalement responsable, en tout ou partie, du sinistre survenu, et au final être condamné.

4- 1- B : les décisions maritimes:

Le respect strict par le Président du Comité de Course, maître des opérations sur l'eau, des dispositions énoncées dans la décision des Affaires Maritimes et considérées en tant qu'hypothèses minimales dans le système de fonctionnement, est impératif et fondamental.

Un quelconque non respect de l'une des clauses de cette décision, sera un élément objectif d'infraction à l'article 63 du code disciplinaire et pénal de marine marchande qui prévoit: "toute personne, même étrangère, embarquée sur un navire français ou étranger, qui, dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales françaises, ne se conforme pas aux règlements ou aux ordres émanant des autorités maritimes et relatifs soit à la police des eaux et des rades, soit à la police de la navigation maritime, est punie....".

Les attendus de la bien connue et regrettée "Affaire de La Rochelle" (Poitiers 16 octobre 1981 DMF 82 289 note LANGAVANT (E) 259) reposent précisément sur cet article au motif que les bateaux de sécurité et d'assistance présents sur l'eau au moment de l'accident (les embarcations éventuellement rentrées temporairement à terre pour s'alimenter en carburant ou pour y conduire une personne souffrante ou accidentée sont considérés comme absentes de l'eau et donc du dispositif d'assistance !) étaient en nombre inférieur au dispositif énoncé sur la décision des Affaires Maritimes.

Ce document doit être connu par chacune des personnes de l'organisation. Il devra donc être communiqué et/ou affiché à la disposition de tous. Il devra figurer dans le dossier embarqué par le Président du comité de Course.

Tout non respect de ces obligations relèvera d'une faute pénale.

A l'inverse, tout dispositif inférieur au minimum fixé doit représenter un signal imposant au Président du Comité de Course de décider de rester à terre ou d'ordonner aux compétiteurs de regagner le rivage, quelle que soit la situation de la course en cours.

4 - 2: les obligations fédérales:

Les règlements fédéraux imposent des contraintes particulières aux participants: critères de niveau, d'âge, de possibilité de surclassement selon les épreuves. Il appartient à l'organisateur de connaître les éventuelles restrictions à l'inscription d'un concurrent.

Le Président du Comité de Course n'a pas à participer directement aux modalités administratives initiales.

La logique voudrait cependant qu'ici aussi il soit à même de vérifier la conformité des compétiteurs aux règles fédérales. Tâche également insurmontable avant une épreuve, quand on connaît la façon habituelle dont se déroulent les procédures d'inscription, ne serait-ce qu'au regard du temps disponible entre cette inscription et l'heure prévue pour le premier départ.

La "Carte ou l'Attestation ponctuelle d'Autorisation de Port de Publicité", rendue obligatoire par la prescription de la FFV 1995 "Publicité individuelle, article 1" en application du paragraphe 2.7 de l'annexe A3 des Règles de Course Internationales à la Voile, revêt cependant une dimension et un intérêt particulier:

* d'une part, et de façon directe, car ce n'est qu'une fois sur l'eau qu'il sera possible d'identifier les concurrents porteurs d'espaces publicitaires. La liste établie par le Comité de course sera à comparer à celle établie par l'organisation lors des opérations d'inscription durant lesquelles ont aussi été collectées ces autorisations fédérales du port de la publicité. (art 8, même prescription)

Toute publicité non déclarée sera à signaler au

Comité de réclamation

Tout manquement aux règles fédérales pourrait conduire la fédération à prendre des sanctions à l'encontre de(s) l'arbitre(s) concerné(s).

* d'autre part, et de façon indirecte, car les sommes recueillies par la fédération lors de la souscription des "Cartes et attestations ponctuelles de publicité" servent à assurer la formation initiale et continue des arbitres fédéraux.

Les arbitres sont ici tenus d'effectuer des opérations de vérifications sans lien direct avec la régularité de la course et la validation sportive d'un résultat. L'intérêt pour le corps des arbitres rejoint cependant de façon évidente celui de la fédération.

5 - Les obligations juridiques d'un Président de Comité de Course:

La réflexion précédente sur les moyens à mettre en oeuvre pour respecter la décision des Affaires Maritimes nous ramène à la question posée en fin de paragraphe 1-D: "à quel type d'obligations est juridiquement soumis un Président de Comité de Course"?

5 - 1: Obligations de moyens ou de résultat ?

Respecter les éléments définis par l'autorisation des Affaires Maritimes suffit-il pour garantir à un Président de Comité de Course que sa culpabilité ne sera pas recherchée puis reconnue en cas de dommage survenu à un pratiquant, lors d'un chavirage par exemple ? En d'autres termes:

* fournir les moyens prévus est-il suffisant ?
* ou bien le Comité de Course doit-il être capable d'éviter qu'un quelconque accident ne survienne, c'est à dire doit-il pouvoir assurer le résultat ?

"Obligation de moyens ou obligation de résultat ?" est en fait la question fondamentale.

La responsabilité des organisateurs à l'égard des compétiteurs est presque toujours d'ordre contractuelle parce qu'il y existe, nous l'avons vu en "3", un accord entre les uns et les autres, et que les tribunaux considèrent que cette convention comporte une clause, représentée ici justement par cette autorisation des autorités maritimes, concernant la sécurité des participants.

En matière de voile, le formulaire d'inscription et les règlements de course expriment généralement une certaine intention des parties en ce qui concerne la nature de l'obligation de sécurité, représentée cependant par des clauses dont le caractère de nullité juridique s'impose. "Les tribunaux rechercheront alors la volonté tacite, c'est à dire la volonté probable des parties en utilisant divers indices pour la découvrir".

"Nous n'aborderons pas "la discussion sur la valeur des différents indices proposés dans le droit commun des obligations, notamment celui du caractère plus ou moins aléatoire du résultat attendu par le créancier qui a le défaut de l'imprécision, car il est impossible de doser l'aléa (et à plus forte raison dans une activité de pleine nature, sur un espace changeant et non délimité au sol), à moins de subordonner le droit à la statistique.

On s'en tiendra donc au critère le plus couramment admis pour les obligations de sécurité, critère logique, comme le montre l'analyse de la jurisprudence fait du contrat de transport, et qui donne d'emblée la solution pour les contrats sportifs: celui qui est tiré de la participation du créancier à la bonne exécution du contrat. "

"Lorsque l'usager a un rôle passif, comme le voyageur assis dans un wagon de chemin de fer, ou dans un autocar, la sécurité ne dépend guère de lui, et il est normal que son partenaire, le transporteur, la lui doive de façon absolue, sur la base d'une obligation de résultat"...

Dès lors que le sportif ne joue pas un rôle passif, c'est à dire dès qu'il est en action, l'obligation de sécurité qui existe dans les contrats

entre organisateurs d'activités sportives et participants, et dans le cas présent entre le Président du Comité de Course, responsable sur l'eau, et les navigateurs, est une obligation de moyens.

Cette conclusion est bien la solution retenue par l'immense majorité des arrêts.

Une précision d'importance cependant, liée à la nature de l'action de l'arbitre et de ses assistants:

"les arrêts ne font pas de différence entre organisateurs bénévoles et organisateurs rémunérés: les uns comme les autres n'assument qu'une obligation de moyens quant à la sécurité des participants". (source: Jurisclasseur - Sport et loisir - Fasc. 450- 1 - 2, 1987 - 155, 156, 157)

Cette conclusion est importante pour 2 raisons:

* la première saute aux yeux: il n'y a pas de systématisation de la culpabilité du Président du Comité de Course en cas d'accident;

* la seconde est liée à la nature de la relation contractuelle entre les acteurs: la faute n'étant pas de plein droit, il appartient à la victime de faire la preuve de la faute du débiteur qui s'est "seulement engagé à faire tout ce qui est possible pour donner satisfaction au créancier" (Source: Id.).

Le juge, lors d'une instruction, ne manquera cependant pas de rechercher, par tous moyens, une faute du débiteur, le Président du Comité de Course et l'organisateur, en tant qu'associés.

5 - 2: Obligations de prudence:

L'organisateur, et le Comité de Course, ne peuvent diminuer, nous l'avons vu, leur responsabilité par des "écrits exonérateurs".

D'autres moyens existent cependant qui permettent de "réduire" une responsabilité. Parmi ceux-ci, le juge prendra en compte les efforts faits pour rechercher une détermination du niveau des compétiteurs (sélections, classements...) au regard de la difficulté supposée des épreuves. Dans sa thèse sur "la responsabilité civile et le plaisir" - PARIS - P.220, J. ARMENGAUD précise que "le fait pour un organisateur d'inscrire une personne d'un niveau insuffisant pour l'épreuve pourra constituer un élément de sa négligence et engager sa responsabilité".

La question qui se pose à ce stade de la réflexion est celle de l'attitude que doit avoir un Comité de Course qui constate que, manifestement, un concurrent éprouve des difficultés à effectuer le parcours proposé. Il appartient à ce responsable de juger des conditions générales de la sécurité de son épreuve pour décider de la conduite à tenir.

Arrêter un concurrent, "de force" au besoin, est cependant un moyen d'action qui revient de droit, à un Président du Comité de Course.

Dans le même esprit, la suspension de toute procédure et l'arrêt des épreuves sont des moyens d'action qu'il convient d'interpréter au regard des conditions générales présentes et supposées à venir, et du niveau des concurrents. La régale n'est qu'un jeu!

L'analyse du fonctionnement général de la manifestation, de la qualification des responsables et de leurs aides, de l'organisation pratique des dispositifs utilisés sont autant d'éléments qui seront pris en compte par le juge.

En ce sens, il apparaît évident qu'un Président de Comité de Course ne doit pas prendre la mer sans connaître avec précision la liste des participants et leurs numéros de voile. Imaginons un instant qu'un sinistre intervienne, alors que le Comité de Course ne possède pas le nombre et la liste des compétiteurs:

"Allons Monsieur, pourrait dire le juge, vous donnez le départ d'une épreuve sans même savoir qui et combien de personnes participent, et sont ainsi sous votre garde !".... Chacun imaginera la suite probable.

Un système particulier (dossard, bracelet, maillot...) devrait de plus permettre

l'identification certaine de toute personne inconsciente. Ce qui est, il faut en convenir, rarement le cas dans la discipline "Voile", à la différence des autres activités sportives où les concurrents portent maillots avec chiffres, dossards, ou encore bonnets de bain avec numéro.

Retenons ainsi, simplement, que la jurisprudence actuelle "lie la gravité de la faute à l'importance de l'obligation inexécutée: la moindre négligence peut devenir une faute lourde si elle touche à une obligation essentielle du contrat. Or l'obligation de sécurité est essentielle dans tous les contrats sportifs. Toute faute, en ce domaine prend donc facilement l'aspect d'une faute lourde, neutralisant les clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité."

(Jurys classeur, Sport et Loisir - Responsabilité civile Fasc. 450-1 P.27)

6 - Relations Concurrents/Comité de Course

Nous avons déjà eu l'occasion d'aborder ce point de façon indirecte au travers des relations "organisateur/Comité de Course" et lors de l'étude "des obligations juridiques d'un Président de Comité de Course".

Le Comité de Course n'a passé aucun contrat ni accord avec les concurrents. Il intervient au nom de la fédération qui l'a chargé d'appliquer et de faire respecter les règlements techniques de l'activité, et pour le compte de l'organisateur qu'il représente en tant que directeur des opérations nautiques.

Il agit ainsi au nom de l'un et l'autre de ces organismes, qu'il représente lorsqu'il est en situation d'arbitrage.

Prenant la place de l'organisateur, il endosse la responsabilité contractuelle de faire courir que nous avons définie précédemment.

La relation principale qui le lie aux pratiquants reste cependant d'ordre délictuel. Il possède la capacité d'ordonner. Il lui revient le pouvoir de faire ou de ne pas faire courir, et de prendre toute décision technique et à visée sécuritaire.

Dans ce cadre se pose la question de la vérification du matériel de sécurité.

"Le capitaine est maître à bord de son navire". Il appartient à chaque bateau de respecter les normes imposées par les prescriptions réglementaires de sécurité applicables à tout navire de plaisance, compte tenu des éventuelles dérogations accordées (Arrêté du 23 novembre 1987, Division 224).

L'Etat est, une nouvelle fois, responsable de l'application de la réglementation qu'il édicte. Si la vérification du matériel de sécurité obligatoire appartient aux Affaires Maritimes, celles-ci n'ont aucunement l'obligation de venir vérifier les dispositifs. Elles peuvent cependant, dans certains cas, demander à l'organisateur de procéder lui-même à certains contrôles élémentaires.

Par ailleurs l'organisateur peut avoir, de lui-même, décidé de renforcer les règles habituelles de sécurité. Il lui appartient de s'assurer de la conformité des matériels utilisés par les concurrents avec le règlement, soit par un contrôle direct, et la "jauge" des bateaux ou le "tamponnage" des équipements sont deux excellents moyens d'y parvenir, soit par une attestation sur l'honneur signée par les participants.

Le Président du Comité de course doit être capable de s'assurer de ces éléments au même titre que les prescriptions relatives à l'inscription telles que préalablement étudiées.

7 - Relations Tiers/Comité de Course:

A l'égard des tiers, la responsabilité du Comité de Course peut être:

* soit contractuelle et dans des situations très particulières, par exemple à l'égard de spectateurs qui ont payé leur place, ce qui est tout de même rare dans la discipline de la voile ! Cette responsabilité s'exercera plus facilement sur l'organisateur qui aura vendu des

places sur un bateau, permettant d'assister aux régates de près.

Dans ce cas, la jurisprudence tendrait à une obligation de résultat, compte tenu du rôle relativement passif du passager durant une situation de transport, alors qu'elle se limiterait à une obligation de moyens si le spectacle se déroulait dans un stade, compte tenu de la capacité de mobilité du spectateur.

* soit délictuelle, par exemple un plaisancier blessé par l'un des dispositifs mis en place par l'organisation, ou lors d'une intervention volontaire et personnelle d'un tiers extérieur à l'organisation provoquée, par exemple, par son appréciation de la notion de danger. Il appartiendra au juge de déterminer le caractère impérieux de toute intervention de ce type, démontrant ainsi une double insuffisance du Comité de Course: ne pas avoir été assez vigilant pour permettre à un spectateur d'intervenir, quand bien même il l'aurait fait en violation d'un texte limitant la circulation des bateaux,

- ne pas avoir assuré avec suffisamment de diligence l'organisation de la sécurité, quand bien même la situation du concurrent au moment de l'intervention ne présentait pas un caractère d'urgence absolue.

Nous retrouvons ici l'ensemble des dispositions de "l'affaire de la descente de la Loire" en mai 1981, où Président du Comité d'organisation et Président du comité de Course avaient été condamnés pour un accident survenu au fils d'un spectateur intervenu de sa propre volonté sur un concurrent qu'il estimait en difficulté, alors que les obligations "maritimes" de moyens étaient largement satisfaites.

Ainsi, à l'égard d'un tiers, et en terme de responsabilité civile, "La responsabilité de l'organisateur ne peut être que délictuelle, soit sur la preuve de sa faute (Code Civil, art 1382), soit de plein droit s'il avait lui-même, ou par l'intermédiaire d'un de ses préposés, la garde de la chose qui a causé le dommage (Code Civil, art. 1384, al. 1er). />source: Jurys classeur, Sport et Loisir - Responsabilité civile - Fasc. 450-1 - 2, 1987 - par. 172, 173)

8 - La responsabilité pénale:

Abordée à plusieurs reprises durant cet exposé, sans être précisément nommée, la responsabilité pénale ne peut être engagée qu'à la condition que le fait en cause soit constitutif d'une infraction au regard d'un texte de loi, et qu'une sanction soit édictée pour cette infraction par un texte répressif. ("Nullum crimen, nulla poena, sine lege").

De façon générale, les infractions susceptibles d'entraîner la responsabilité pénale d'un arbitre sont nombreuses et variées. Pour qu'une infraction soit établie, il est nécessaire que soient réunis trois éléments constitutifs: l'élément légal, l'élément matériel et l'élément moral.

L'essentiel du contentieux repose cependant sur les situations où un concurrent, ou un tiers, a subi un préjudice physique à la suite d'une faute d'un "organisateur". Il s'agit ici d'homicide, de blessures ou de coups involontaires, réprimés aux articles 319 et 320 du Code Pénal. Les fautes possibles y sont classifiées et listées: maladresse, imprudence, inattention, négligence, inobservation des règlements, défaut d'adresse et de précaution. Notons qu'elles sont toutes considérées de la même manière par la jurisprudence. Certaines, telle l'inobservation d'un règlement, sont évidentes. D'autres relèvent parfois davantage d'une interprétation personnelle d'appréciation d'une action ou d'une omission.

La mise en route pour le plaignant d'une action pénale présente un double avantage:

* une instruction pourra être diligentée. Elle sera effectuée par des personnels dont c'est le métier.

* si la responsabilité pénale n'entraîne pas la responsabilité civile, toute faute pénale entraîne la faute civile ("le criminel tient le civil en l'état": article 4, al.2 du Code de procédure pénale). La réparation du dommage est ainsi

d'ordre automatique en cas de condamnation pour faute pénale: "la chose jugée au criminel a autorité au civil".

Il est ainsi tentant pour un créancier de déposer plainte contre un organisateur, et plus encore contre X, afin de provoquer l'examen de la situation au plan pénal, dans le but de déboucher sur l'ouverture d'une instruction.

Conclusion:

La notion de responsabilité dans la direction d'épreuves en voile ne possède pas une finalité différente de celle des autres domaines de la vie. Pour simplifier, elle concourt à deux buts:

* réprimer, s'il y a atteinte aux règles de la République,

* réparer, s'il y a dommage à un tiers (corporel, matériel ou immatériel).

Dans la pratique, la responsabilité d'un Président de Comité de Course est plutôt recherchée en cas de dommage important, et surtout en vue d'une réparation. Bien souvent d'ailleurs, cette action trouve davantage son origine dans les recommandations d'un organisme d'assurance tenu de respecter les termes d'un contrat passé avec un client, et désireux de trouver une organisation de "substitution", que dans la volonté première d'un créancier, pratiquant ou tiers extérieur à l'organisation.

Il n'empêche: quelle que soit l'origine, toute procédure aboutit à une conclusion. En cas de décision établissant une faute du Comité de Course ayant provoqué un dommage, celui-ci sera tenu:

* de subir la peine attachée à l'infraction en cas de sentence pénale,

* de réparer les dommages causés en cas de jugement civil.

Rappelons que, s'il n'existe aucune substitution à une sanction pénale, des contrats d'assurance peuvent couvrir toute condamnation au civil.

La Fédération Française de Voile est tenue par la loi du 16 juillet 1984 modifiée sur le sport (art 37), et en tant que groupement sportif de souscrire, pour l'exercice de son activité, un contrat d'assurance couvrant sa responsabilité civile, celle de l'organisateur, de leurs préposés et des pratiquants du sport.

Un Comité de Course en action peut bénéficier de cette couverture d'assurance en tant qu'agissant pour le compte de la Fédération, à la condition qu'il soit membre de sa fédération c'est à dire qu'il ait acquis une licence.

Les garanties d'assurances qu'il aurait souscrit en complément de la licence n'interviendront que pour des actions qui entrent dans le cadre d'une pratique nautique telle que définie par le contrat d'assurance, mais en dehors du missionnement fédéral pour arbitrage.

Toute direction d'épreuve expose civilement et directement le "comité de course" qui ne serait pas membre de la FFV. Il serait tenu de réparer sur ses biens personnels tout dommage dont il serait jugé responsable, sauf à ce qu'il ait souscrit de lui-même, et en dehors du contrat fédéral, un contrat d'assurance garantissant les risques liés à l'organisation d'une épreuve.

Le danger est grand.

Un certain nombre de "Comités de Course" de la Fédération française de Voile manquent de vigilance sur ce point précis, et exposent inutilement eux-mêmes, et leur éventuel cercle familial, à des risques sans commune mesure avec l'action entreprise, quelle qu'en soit leur motivation ou leur finalité.

L'acte sportif ne doit relever que du domaine du jeu.

Non seulement la prise de risques doit être raisonnée, en situation d'action, mais permettez nous, en guise de point final, un dernier bon et vrai conseil:

Renouvelez votre licence sportive avant la fin de l'année civile, si vous avez l'intention de continuer à arbitrer !