

COUR D'APPEL INTERNATIONALE (C.A.I.)

de la

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

Appel interjeté par

**l'Automobile Club d'Italia-Commissione Sportiva Automobilistica Italiana
(ACI-CSAI)**

pour le compte du concurrent Chiesa Corse s.a.s.

**à l'encontre la Décision n° 46 prise par le Collège des Commissaires Sportifs
le 3 septembre 2011 concernant la Course 2 de l'épreuve disputée à Genk
(Belgique)**

et comptant pour le Championnat du Monde de Karting KF1 CIK-FIA 2011

Affaire 2/2011

Audience du jeudi 27 octobre 2011 à Paris

La COUR D'APPEL INTERNATIONALE de la FIA ("la Cour"), composée de M. Thierry Julliard (Suisse), désigné Président, de M. Michael Grech (Malte), de M. Rui Botica Santos (Portugal) et de M. Jan Stovicek (République Tchèque), s'est réunie à Paris le jeudi 27 octobre 2011 à la Fédération Internationale de l'Automobile, 8 place de la Concorde, 75008 Paris.

La Cour, statuant sur l'appel interjeté par l'Automobile Club d'Italia-Commissionne Sportiva Automobilistica Italiana (ACI-CSAI) pour le compte du concurrent Chiesa Corse s.a.s. (pilote Nyck de Vries) (l'"Appelant") à l'encontre la Décision n°46 prise par le Collège des Commissaires Sportifs le 3 septembre 2011, d'exclure la voiture n°1 du concurrent Chiesa Corse s.a.s. de la Course 2 disputée à Genk (Belgique) et comptant pour le Championnat du Monde de Karting KF1 CIK-FIA 2011 (l'"Épreuve") pour avoir causé une collision (l'"Incident") en infraction de l'Article 2.24 des Prescriptions Générales applicables aux épreuves internationales et championnats, coupes et trophées CIK-FIA de Karting (les « Prescriptions générales »), a entendu les déclarations et examiné les arguments de l'Appelant et de la FIA.

En application de l'article 14.1-1)-a) du Règlement disciplinaire et juridictionnel de la FIA (le « Règlement »), le championnat du monde de Karting KF1 CIK-FIA 2011 figurant sur la liste des principaux Championnats de la FIA, tous les concurrents de ce championnat ont été informés du présent appel et ont été invités à formuler leurs observations. Dans ce cadre, aucune observation n'a été portée à la connaissance de la Cour.

Etaient présents à l'audience susmentionnée :

pour le compte de l'ACI / Chiesa Corse :

M. Dino Chiesa (concurrent)

M. Nick de Vries (pilote)

pour le compte de la FIA :

M. Vincent Caro (Secrétaire Général CIK-FIA)

M. Pierre Ketterer (Juriste)

Les parties ont soumis des mémoires écrits et, lors de l'audience du 27 octobre 2011, ont présenté oralement leurs arguments et répondu aux questions qui leur étaient posées par la Cour. La Cour a visionné plusieurs fois les enregistrements vidéo de l'Incident. L'audience s'est déroulée selon le principe du contradictoire avec l'aide d'une traduction simultanée ; aucune critique de la part de quiconque n'a été formulée

à l'encontre d'un quelconque élément de la traduction simultanée ou de la conduite de l'audience.

Aucune objection n'a été émise par les parties concernant la composition de la Cour.

RAPPEL DES FAITS

1. Lors de la Course 2 de l'Épreuve, un incident est survenu lors du 19^{ème} et dernier tour de l'Épreuve, impliquant le kart n° 24 piloté par Flavio Camponeschi (pour l'équipe Tony Kart Racing Team) et le kart n° 1 piloté par Nyck de Vries (pour l'équipe Chiesa Corse).
2. Après avoir entendu les parties concernées, le Collège des Commissaires Sportifs a pris la Décision n° 46 datée du 3 septembre 2011 (la "Décision contestée"), excluant le kart n°1 de la Course 2 de l'Épreuve, pour avoir percuté par l'arrière le kart n° 24, ce qui a entraîné la sortie de piste de ce dernier, et ce, en infraction de l'article 2.24 des Prescriptions Générales.
3. L'Article 2.24 des Prescriptions Générales dispose que:

Un «Incident» signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs Pilotes (ou toute action d'un Pilote, rapportée aux Commissaires Sportifs par le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve ou notés par les Commissaires Sportifs et rapportés au Directeur de Course ou au Directeur d'Épreuve pour enquête), qui a ou ont:

[...]

- causé une collision ;

- fait quitter la piste à un Pilote ;

[...]

a) [...]

b) [...]

c) Les Commissaires Sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision.

Les Commissaires Sportifs doivent infliger une pénalité en temps de 10 secondes à tout Pilote ayant causé un Incident. Si l'Incident est causé au cours d'une séance d'Essais Qualificatifs, ils doivent procéder à l'annulation de ses trois meilleurs temps réalisés dans la séance concernée. Toutefois, prenant en compte sa gravité, les Commissaires Sportifs pourront décider, à la place de la pénalité en temps de 10 secondes, d'une sanction parmi celles prévues dans l'échelle des pénalités à l'Article 153 du Code.

PROCEDURE ET DEMANDES DES PARTIES

4. Après avoir communiqué son intention de faire appel, l'Appelant a interjeté appel auprès du Secrétariat de la CAI le 5 septembre 2011 et payé à la même date la caution réglementaire de 12 000 €.
5. Dans ses motifs d'appel, l'Appelant demande à la Cour de :
 - déclarer son pilote N. de Vries non-coupable d'avoir causé l'Incident, annuler la pénalité d'exclusion imposée par la Décision contestée, ou, à titre subsidiaire, la remplacer par une sanction plus faible et implicitement de lui restituer entièrement ou partiellement la caution d'appel.
6. La FIA, dans son mémoire en réponse daté du 12 octobre 2011, demande à la Cour de :
 - rejeter l'appel comme étant infondé ;
 - confirmer la Décision contestée dans son intégralité.

RECEVABILITE

7. La Cour reconnaît que l'Appelant a manifesté une intention suffisante de faire appel et que cet appel a été interjeté conformément au Règlement.
8. La Cour estime également qu'elle a compétence en la matière.
9. Par conséquent, la Cour déclare l'appel recevable.

SUR LE FOND

Premier moyen – L'Appelant n'est pas responsable de l'incident

a) Arguments des parties

10. L'Appelant fait valoir que la Décision contestée doit être annulée au motif que l'Article 2.24 des Prescriptions Générales n'a pas été enfreint car son pilote ne doit pas être tenu responsable de l'Incident.
11. L'Appelant se base sur des enregistrements vidéos de l'Incident pour étayer l'argument selon lequel son pilote effectuait une manœuvre de dépassement légitime, et que c'est, au contraire, le pilote du kart n° 24 qui doit être tenu pour responsable de l'Incident, car il s'agissait d'une tentative délibérée de sa part de positionner son véhicule sur le chemin de kart n° 1 pour empêcher toute tentative de dépassement, ce qui est interdit par l'Article 2(b) du Code de Conduite sur Circuits de Karting.

12. L'Appelant estime que le principal facteur de la sortie de circuit du kart n° 24 était le fait que le pilote du kart n° 24 ne regardait pas où il allait et n'avait pas le plein contrôle de son kart.
13. La FIA fait valoir que les Commissaires sportifs ont souverainement appliqué les principes d'appréciation posés par les règles en vigueur et ont justement pris en considération les dangers que font courir de telles manœuvres ainsi que les conséquences sportives importantes qui en résultent. La FIA estime en conséquence que la décision contestée est bien fondée en son principe.

b) Conclusions de la Cour

14. Se basant sur l'analyse vidéo de l'Incident ainsi que sur les données télémétriques présentées par la FIA concernant les deux karts impliqués dans l'Incident immédiatement avant la survenance de celui-ci, la Cour considère que la responsabilité du pilote du kart n° 1 est sans aucun doute avérée étant donné qu'il aurait pu éviter l'Incident, soit en réduisant sa vitesse, soit en dépassant par la droite.
15. Toutefois, il faut tenir compte du fait que le pilote du kart n° 1 pouvait légitimement supposer que le pilote du kart n° 24 allait défendre – comme au préalable d'ailleurs – sa position du côté droit de la piste, alors que celui-ci est finalement resté sur le côté gauche de la piste après avoir marqué une légère hésitation. Cette hésitation, non fautive en elle-même, a cependant pu conduire à l'erreur d'appréciation commise par le pilote du kart n° 1.
16. En conséquence, la Cour considère que le pilote du kart n° 1 doit être tenu pour responsable de l'Incident, comme correctement décidé par le Collège des Commissaires sportifs.

Deuxième et troisième moyen – La pénalité imposée par la Décision contestée est disproportionnée

a) Arguments des parties

17. L'Appelant fait valoir que la pénalité d'exclusion imposée par la Décision contestée est disproportionnée.
18. L'Appelant se réfère à un nombre d'incidents dans d'autres courses qui n'ont pas donné lieu à des pénalités, afin de démontrer que l'Incident n'est pas un incident qui justifie une pénalité. L'Appelant rappelle également que les contacts entre karts sont courants et que les pénalités pour contacts sont rares.
19. L'Appelant avance également que l'Article 2.24(c) du Chapitre 2 des Prescriptions Générales justifie la prise en compte par les Commissaires Sportifs de la gravité d'un incident, au moment auquel a lieu un incident, ce qui n'a pas été le cas dans l'affaire présente. Il est avancé que les Commissaires Sportifs ont

par conséquent outrepassé leurs pouvoirs en tenant compte des éventuelles suites de l'incident non prévisibles, dont ils ne devaient pas tenir compte pour fixer le niveau de la pénalité.

20. L'Appelant fait valoir, finalement, que l'Incident n'était pas grave, et que la nature de l'Incident ne justifiait donc pas la sévérité de la pénalité.
21. La FIA fait valoir que les références à des incidents similaires ayant donné lieu à des sanctions moins sévères sont insignifiantes dans la mesure où, d'une part, le pouvoir d'appréciation sur la sanction des commissaires sportifs est discrétionnaire et, d'autre part, chaque cas est un cas particulier.
22. La FIA note enfin que bien que l'incident n'ait donné lieu à aucun dommage physique pour le concurrent du kart n° 24, celui-ci a néanmoins perdu dans la collision toute chance de bien figurer au classement de la course.
23. Enfin, la FIA a admis lors de l'audience que si la faute du concurrent n° 1 est avérée, elle n'est cependant pas intentionnelle.

b) Conclusions de la Cour

24. En premier lieu, s'agissant de la référence à d'autres incidents de course présentés par l'Appelant, la Cour rejette cet argument en rappelant tout d'abord que si elle ne méconnaît pas ses propres précédentes décisions, elle ne saurait être liées par elles. Au demeurant, en l'espèce, les incidents présentés par l'appelant n'ont donné lieu à aucune décision. Au surplus, une prétention à l'égalité de droits dans le tort ne saurait se justifier.
25. Ceci étant, la Cour considère que, au vu des circonstances de l'affaire, la sanction prononcée par les Commissaires sportifs à l'encontre du pilote du kart n° 1 apparaît trop sévère.
26. En effet, il y a lieu de préciser qu'il s'agit en l'espèce d'un incident de course qui s'est produit dans le dernier tour de la course, à un moment où le niveau de stress de pilotes s'affrontant pour la victoire est nécessairement très élevé.
27. Il a été déterminé ci-dessus qu'il n'y a lieu de retenir aucune manœuvre intentionnelle à l'encontre du pilote du kart n° 1 et que l'Incident s'est plutôt produit en raison d'une erreur d'estimation de sa part, fautive mais explicable et compréhensible.
28. Concernant les conséquences de l'Incident, la Cour observe que la collision entre les deux karts impliqués n'était pas violente et en veut pour preuve que le relevé télémétrique démontre une réduction de la vitesse du kart n° 1 de seulement 2 km/h à la suite de l'Incident.

29. Par ailleurs, la sortie de piste du kart n° 24 peut, au-delà d'être la conséquence directe de la collision, avoir également partiellement pour origine la manière de conduire du pilote du kart n° 24. Ce doute raisonnable doit légitimement être pris en compte dans la détermination de la sanction applicable.
30. Il convient enfin de rappeler que l'article 2.24 des Prescriptions générales dispose qu'il n'est possible de se référer aux pénalités selon l'article 153 du Code sportif international que dans la mesure où l'Incident revêt une certaine gravité et qu'à défaut, la sanction applicable est fixée par le même article 2.24 et consiste en une pénalité en temps de 10 secondes sur la course considérée.
31. Ce caractère de gravité ne saurait être apprécié au regard des conséquences sportives de l'Incident lorsque celle-ci ne sont pas la conséquence d'une faute intentionnelle reprochable au pilote à pénaliser.
32. Au vu de ce qui précède, la Cour considère que l'Incident ne revêt pas un caractère de gravité suffisant pour justifier le recours à l'article 153 du Code sportif international.
33. En conclusion, la Cour estime que la pénalité d'exclusion infligée par les Commissaires Sportifs au pilote du kart n° 1 doit être annulée et remplacée, en application de l'article 2.24 des Prescriptions générales, par une pénalité en temps de 10 secondes sur la course considérée.

Quatrième moyen – Le pilote du kart n° 24 est responsable de l'Incident

a) Arguments des parties

34. L'Appelant fait valoir que le pilote du kart n° 24 a par sa manière de conduire perdu le contrôle de son véhicule et a, de ce fait, provoqué l'Incident.
35. La FIA rejette cet argument en disant que le pilote du kart n° 24 n'a commis aucune infraction aux règles applicables et n'a pas empêché d'une façon illégitime son dépassement par le pilote du kart n° 1.

b) Conclusion de la Cour

36. Au vu de ce qui précède, la Cour considère que la manière de conduire du pilote du kart n° 24 n'est pas contraire aux règles applicables, même si, comme indiqué ci-dessus, elle a été prise en considération par la Cour dans l'appréciation du degré de gravité de la faute commise par le pilote du kart n° 1.

Sur les frais

37. Au vu des circonstances de l'affaire et dans la mesure où l'appel est partiellement fondé, il y a lieu, en application de l'article 18.2 du Règlement, de partiellement rembourser à l'Appelant la caution d'appel à hauteur de 6 000 €, aucune autre somme ne pouvant ultérieurement lui être réclamée concernant cette affaire.

PAR CES MOTIFS,

LA COUR D'APPEL INTERNATIONALE DE LA FIA :

- 1. déclare l'appel recevable ;**
- 2. confirme la Décision contestée en ce qu'elle a déclaré le pilote du kart n° 1 responsable de l'Incident ;**
- 3. annule la sanction d'exclusion infligée au pilote du kart n° 1 et lui substitue une pénalité en temps de 10 secondes pour la course considérée ;**
- 4. laisse à l'Autorité sportive le soin de tirer les conséquences sportives de cette décision ;**
- 5. laisse à l'Appelant la charge des dépens, dans la limite de 6 000 €, le reste de la caution d'appel lui étant remboursé.**

Paris, le 27 octobre 2011



**Le Président
Thierry P. Julliard**