



TRIBUNAL SPORTIF NATIONAL

AUDIENCE DU 11 JANVIER 2018

Le tribunal sportif national du RACB Sport rend le jugement suivant en cause de :

AUTOCLUB ATLANTIC ASBL (se présentant comme “AUTOSTAL ATLANTIC”),
Licence RACB n° 379387, Arnekestraat, 6, 8680 Koekelare ; représentée par M. Freddy
HYNDRICKX, administrateur et secrétaire de l’ASBL ;

(Ci-après « ATLANTIC »)

Assistée de son conseil, Me Bernard F. ANDRE, Avocat, quai Marcellis, 11/05, à
4020 LIEGE bf.andre@avocat.be

ENTENDUS :

- Me Gérard MARTIN, en sa qualité de rapporteur judiciaire ;
- Me Bernard ANDRE, avocat, conseil de ATLANTIC ;
- Stefaan PRINZIE (pilote de la voiture en cause) ;
- Freddy HYNDRICKX (administrateur et secrétaire du concurrent ATLANTIC) ;
- Bert BLOCKX (responsable technique au Rallye du Condroz-Huy) ;
- Jean-Pierre DE BACKER (responsable technique RACB Sport) ;
- Andy LASURE (Commissaire Sportif au Rallye du Condroz) ;
- Ludo PEETERS (Commissaire Sportif au Rallye du Condroz) ;
- Etienne MASSILLON (directeur de course).

Cette procédure concerne le Belgian Historic Rally Championship 2017 (intégré dans le Rallye du Condroz).

Vu les pièces écrites soumises au Tribunal et les réquisitions orales prises par le rapporteur.

Vu le rapport de contrôle technique du 07/11/2017, précisant « *NIET CONFORM, 6. VERSNELLINGSBAK* ».

Vu la décision n°1 subséquente du collège des Commissaires sportifs du même 07/11/2017, précisant notamment :

« *Tijdens de controle van de versnellingsbak, uitgevoerd op 7 november 2017 in de garage*

Qvick Motors in Gistel, werd een 6-versnellingsbak aangetroffen. Deze controle werd op aanvraag van de ploeg op deze plaats uitgevoerd door Bert BLOCKX, in aanwezigheid van sportcommissaris PEETERS, co-piloot Sharon VERMEULEN en Erik QVICK. De vaststelling werd met foto's gedocumenteerd.

Tijdens een extra vergadering wordt, na overleg, beslist de ploeg 65 te diskwalificeren voor de volledige wedstrijd en dus uit de einduitslag van de Rallye de Condroz 2017 te nemen. Er zullen voor deze wedstrijd dus geen kampioenschapspunten worden toegekend.»

Vu la notification de cette décision par courriel du RACB SPORT à ATLANTIC le jeudi 09/11/2018 à 10h49;

Vu le courriel d'ATLANTIC au RACB le vendredi 10/11/2017 à 14h23, donnant procuration au pilote Stefaan PRINZIE et au copilote Sharon VERMEULEN pour interjeter appel.

Vu le courriel de l'avocat d'ATLANTIC au RACB le vendredi 10/11/2017 à 17h09, déclarant notamment que ATLANTIC « m'indique vous avoir notifié sa volonté d'interjeter appel de la décision de déclassement » ; il n'existe cependant au dossier aucune trace d'une telle notification et ATLANTIC n'en dépose pas non plus.

Vu la « requête d'appel » notifiée au RACB le mardi 14/11/2017 par courriel du conseil d'ATLANTIC.

Vu les « conclusions annulant et remplaçant les précédentes » communiquées le 10/01/2018 par le conseil d'ATLANTIC.

Entendu les explications données lors de l'audience du 11/01/2018, par le pilote PRINZIE, le représentant d'ATLANTIC (HYNDRICKX) et leur conseil, ainsi que celles des commissaires techniques BLOCKX et DE BACKER, et des commissaires sportifs LASURE et PEETERS ;

Le pilote, le représentant du concurrent et leur conseil ont déclaré expressément au début de l'audience vouloir faire usage de la langue française lors des débats et plaidoiries.

Les débats ayant été clos après que plus aucune personne concernée ne sollicite la parole, et après délibéré, le Tribunal Sportif prononce contradictoirement le jugement suivant :

1. OBJET DE L'APPEL

ATLANTIC a interjeté appel contre la décision n°1 des commissaires sportifs du 07/11/2017, prononçant son exclusion du Rallye du Condroz 2017, pour non-conformité technique du véhicule (Opel Ascona 400), et plus particulièrement de sa boîte de vitesses.

2. FAITS DE LA CAUSE

A deux étapes spéciales de l'arrivée du Rallye du Condroz, le pilote PRINZIE a constaté une fuite d'huile à sa boîte de vitesses, et a décidé de changer cet organe au service technique.

C'est à ce moment qu'un commissaire technique, M. BLOCKX, a eu son attention attirée par la boîte ouverte, y apercevant 6 vitesses. Il a donc décidé de saisir et sceller la boîte de vitesses qui venait d'être extraite du véhicule.

Aucun document d'inspection, ni rapport de saisie ne semble avoir été établi à l'époque.

La matérialité des faits n'est cependant pas contestée, et la boîte litigieuse a été conservée par le RACB SPORT.

3. DECISION

3.1. Quant à la recevabilité de l'appel

3.1.1. Personne interjetant l'appel

Le rapporteur judiciaire soulève que l'appel serait irrecevable au motif que la requête d'appel du 14/11/2017 a été introduite par l'avocat d'ATLANTIC, et non par le représentant d'ATLANTIC personnellement, en violation des dispositions de l'article 18.a du Code sportif national 2017 – Procédure judiciaire.

Selon le rapporteur, cette irrégularité entraînerait l'irrecevabilité de l'appel.

ATLANTIC maintient que son appel est néanmoins recevable, opinion que partage le Tribunal.

En effet, l'art. 18.a du CSN n'interdit pas de donner mandat à un tiers pour interjeter appel. Cette disposition se limite à préciser que tout concurrent a le droit d'interjeter personnellement appel de toute décision, ce qui peut se comprendre dans le sens selon lequel tout concurrent a le droit de se passer, par exemple, de l'assistance d'un avocat.

De plus, l'art. 18.g, s'il énonce qu'un appel « *ne peut être introduit que par la personne concernée* », ajoute expressément la faculté de charger un tiers de tout appel. Une procuration écrite peut être donnée à un mandataire, mais cette faculté ne peut être exercée que dans l'hypothèse où la partie appelante « *serait dans l'impossibilité matérielle de le faire elle-même* », avec nécessité pour le mandataire de « *décrire par écrit la cause empêchant la personne concernée de l'introduire elle-même* ».

Aucune sanction n'assortit cependant le non-respect de cette restriction au droit pour toute partie appelante de se faire représenter par un mandataire pour interjeter appel, de sorte que, pour ce motif déjà, l'appel ne peut pas être déclaré irrecevable.

A tout le moins, le rapporteur ne justifie-t-il pas en quoi l'absence de motivation du recours à un mandataire serait de nature à entraîner *ipso facto* la sanction – très lourde au demeurant – de l'irrecevabilité d'un appel introduit en temps utile et dans le respect des autres modalités précisées dans le CSN.

Le Tribunal n'aperçoit pas non plus le préjudice qui pourrait résulter de l'absence d'une telle motivation, alors que l'art. 17.o du CSN 2017 – Procédure judiciaire – écarte tout vice de procédure « *s'il n'a pas causé un préjudice concret à la partie qui l'invoque* ».

Enfin, à l'instar des principes dégagés par la Cour Européenne des Droits de l'Homme dans le cadre du droit à un procès équitable, la partie qui souhaite faire appel à un avocat doit également pouvoir être défendue par un avocat même par simple représentation ; l'avocat doit pouvoir représenter son client et le défendre en l'absence de celui-ci (Voyez l'arrêt CEDH n° 14032/88, POITRIMOL contre France, du 23 novembre 1993).

Par conséquent, l'appel devrait être déclaré recevable s'il avait été introduit dans les délais par

l'appelante ou son conseil (ce qui sera examiné ci-après).

3.1.2. Code applicable à la recevabilité - Terminologie

Le Belgian Historic Rally Championship 2017 (intégré dans le Rallye du Condroz), couru les 3-5 novembre 2017, est une épreuve nationale, comptant pour un championnat national, sans faire partie d'une série ou un championnat international.

Le Règlement Sportif du Championnat de Belgique des Rallyes du RACB SPORT 2017 dispose en son art. 1, al. 2 que : « *Tous les Championnats du RACB sont régis par le Code Sportif International de la FIA en vigueur et ses annexes (le Code), le Code Sportif National du RACB et ses annexes et le présent règlement qui comprend les articles applicables à l'un ou plusieurs des Championnats* ».

L'épreuve en question – strictement nationale (belge) – est donc d'abord soumise au Code Sportif National (belge), et aux autres règlements sportifs belges, le CSI ne s'appliquant que dans le silence du CSN belge sur l'un ou l'autre point (au contraire des épreuves ou séries internationales dans lesquelles le CSI a préséance).

De plus, les règlements particuliers peuvent en toute hypothèse préciser et modaliser les règlements plus généraux

La partie appelante parle (dans sa requête et ses conclusions) d'une « *intention d'interjeter appel* », notion inconnue du CSN belge qui ne connaît que l'appel (art. 19.a de la Procédure Judiciaire), puis d'une « *requête d'appel* » alors que le CSN belge ne connaît que la « *motivation* » d'un appel qui n'avait pas été motivé au départ (art. 19.h de la Procédure Judiciaire),

Le Tribunal considère cependant que, pas plus que le CSI, le CSN belge ne prescrit l'usage d'une terminologie précise (et certainement pas à peine de nullité), pour autant que le but poursuivi par l'appelante ne fasse pas de doute.

3.2. Appel / intention d'appel introuvable

La décision de disqualification a été notifiée le jeudi 09/11/2017.

Le vendredi 10/11/2017, l'appelant adressait au RACB SPORT le mail suivant :

*Autostal Atlantic vertegenwoordigd door Hindryckx Freddy heeft volmacht aan piloot Stefaan Prinzie met co-piloot Sharon Vermeulen voor beroep aan te tekenen tegen de beslissing van de uitspraak van de sportcommissie voor de Rally van de Condroz 2017.
We hebben reeds 2000 euro overgemaakt op de rekening van de RACB.
Met vriendelijke groeten,
Vermeulen Sharon*

Selon le CSN, lorsque le concurrent n'est pas présent, il doit notifier personnellement son appel au Secrétariat du RACB SPORT, le jour ouvrable qui suit le jour de la réception de la notification de la décision (CSN, art. 19.a.2).

Dans son courriel du 10/11/2017, le conseil de l'appelante écrit certes que son client aurait « *notifié sa volonté d'interjeter appel de la décision* », mais sans préciser de date ou d'heure, et

sans déposer de pièce le corroborant. Dans sa « requête d'appel » subséquente, communiquée le 14/11/2017, il écrit que l'appelante « a notifié son intention d'interjeter appel dans le délai prévu à l'article 19 a.2 du Code Sportif National (Procédure) » mais, à nouveau, sans préciser de date ou heure, et sans déposer de pièce le corroborant.

Aucune pièce ne figure au dossier avant le 14/11/2017 quant à une intention d'appel ou un appel. Y figure bien une *procuration* pour interjeter appel mais force est de constater que cette procuration n'a pas été utilisée. Y figure aussi un appel notifié par le conseil de l'appelante, mais tardif, puisque déposé plus d'un jour ouvrable après la notification de la décision critiquée.

Le Tribunal a donc hésité entre une lecture littérale du CSN, ou une lecture « sportive » (faisant primer le fair play sur la lettre du texte), tout en relevant que l'appelante elle-même invoque systématiquement une lecture rigoriste des textes qui, dans le même esprit, amènerait le Tribunal à déclarer l'appel irrecevable.

Ce dilemme cadre avec des commentaires qui ont été faits lors de l'audience, quant à une judiciarisation croissante des débats devant les juridictions sportives, débats qui portent souvent sur une exégèse textuelle et tendent à devenir des joutes intellectuelles entre juristes spécialisés, plutôt que des débats « sportifs ».

Pour ne pas contribuer lui-même à cette judiciarisation non comprise par les sportifs (a fortiori amateurs), le Tribunal opte en l'espèce pour une approche « sportive », quitte à être un tant soit peu créatif.

Le Tribunal considère donc que, de la *conjonction* de la procuration du 14/11/2017 (préalable à un appel) et du courriel du conseil de l'appelante du même jour (croyant que l'intention avait déjà été notifiée) ainsi que de la consignation du droit de recours, il découle que celle-ci entendait bien interjeter cet appel dans le délai d'un jour ouvrable, malgré un manifeste « cafouillage ».

Le Tribunal relève aussi que, même s'il semble que l'appelante se soit trompée quant à la procédure à respecter par elle (invoquant le CSI plutôt que le CSN), elle a bien respecté les formalités fixées par le CSN, c-à-d un appel (non motivé) le jour ouvrable qui suit la notification de la décision (art. 19.a.2) – soit la *conjonction* de la procuration et du courriel de son conseil du 10/11/2017, suivi d'une motivation dans les deux jours ouvrables qui suivent l'appel (art. 19.h) – soit la « *requête d'appel* » de son conseil du 14 novembre 2017.

NB : la notion de « jour ouvrable/ jour ouvré » fait l'objet de considérations savantes en droit du travail, qui semblent toutefois irrelevantes en droit du sport automobile. Le Tribunal retient comme « jour ouvrable », au sens du CSN tout jour pendant lequel il est normalement travaillé au sein du RACB (dont les services administratifs ne travaillent pas le samedi). Le mardi 14/11/2017 est donc bien le deuxième jour ouvrable suivant la notification du jeudi 09/11/2017.

Le droit de recours a été réglé et reçu le 13/11/2017,

L'appel est par conséquent recevable.

3.3. Réglementation sportive applicable

L'appelante soutient que le CSI devrait s'appliquer systématiquement à cette épreuve

(purement nationale), en écartant toute disposition différente du CSN. Cela équivaut à considérer qu'un CSN ne peut être qu'un « copié-collé » du CSI, puisque toute différence se résoudrait en écartant les textes du CSN.

Un tel raisonnement ne peut être suivi, dans la mesure notamment où il équivaut à rendre sans objet les Codes Nationaux, pourtant édictés par la grande majorité des ASN à travers le monde depuis de très nombreuses années (sans objection de la FIA).

En réalité, *dans le cadre de compétitions nationales*, le CSI a une fonction essentiellement supplétive, en cas de silence d'un CSN (la FIA délaissant aux ASN la charge de réglementer leurs compétitions nationales).

Le texte du CSI le confirme :

1.8 *Chaque ASN pourra établir son règlement sportif national, qui devra être mis à la disposition de la FIA.* (NB : le CSI n'édicte aucune restriction)

2.1.1 *Conditions générales d'application du Code (= CSI) :*

2.1.1.a *Toutes les Compétitions organisées dans un pays représenté à la FIA sont régies par le Code.*

2.1.1.b *Toutefois, les Compétitions Fermées sont régies par le règlement sportif national. Dans les pays où il ne serait pas publié de règlement sportif national, le Code leur sera applicable.*

2.1.4.b *Dans les pays où il n'existe pas de règlement sportif national, la mention sera réduite à "Organisé conformément au Code Sportif International de la FIA et à ses Annexes".*

2.3.1 *Une Compétition Nationale est placée sous **la seule supervision sportive d'une ASN** qui exerce son pouvoir de **réglementation** et d'organisation (notamment en vertu de son règlement sportif national) dans le respect des conditions générales d'application du Code.*

NB : le CSI n'intervient donc éventuellement comme modérateur des codes nationaux que si ceux-ci s'écartent des principes généraux du CSI, qui ne sont pas ici en jeu.

3.5.3 *Une mention spécifiant que l'Epreuve est soumise au Code et au règlement sportif national s'il en existe un.*

3.7.1 *Une mention spécifiant que l'Epreuve est soumise au Code et au règlement sportif national s'il en existe un ;*

10.4.1 *Une ASN ou la FIA peut disqualifier, suspendre ou exclure d'une ou plusieurs Compétitions une Automobile déterminée parce que le Code ou le règlement sportif national a été violé soit par le Concurrent, soit par le Pilote, soit par le constructeur de l'Automobile ou son représentant dûment qualifié.*

10.4.2 *Une ASN peut suspendre ou exclure une Automobile déterminée parce que le Code ou le règlement sportif national a été violé soit par le Concurrent, soit par le Pilote, soit par le constructeur ou son représentant dûment qualifié.*

10.5.1 *Une ASN peut suspendre sur son propre territoire une marque d'Automobiles parce que le Code ou le règlement sportif national a été violé par le constructeur de ces Automobiles ou son représentant dûment qualifié.*

3.4. La réglementation relative à la conformité technique

En n'invoquant que le CSI, l'appelante tente surtout d'écarter les dispositions du CSN en fait

de conformité technique, qui mettent des obligations sévères à charge, essentiellement l'art. 14 :

*a. Les commissaires techniques procèdent **d'office** à tout contrôle qui leur paraît utile. Ils peuvent contrôler tout véhicule, matériel, équipement, carburant, combinaison, outillage, etc., et d'une manière générale tout ce qui est susceptible d'être utilisé ou consommé en compétition.*

*d. **La charge de la preuve de la conformité technique d'un véhicule, d'une pièce ou d'une matière repose sur le concurrent. En cas de doute, le véhicule, la pièce ou la matière sera réputé non conforme.***

e. Il est irrelevante que la non-conformité soit intentionnelle ou pas, que la pièce ou le véhicule non conforme fournisse ou non un avantage de performance, ou que la non-conformité n'ait pas été constatée lors d'un contrôle antérieur.

f. Le concurrent et le pilote sont toujours réputés avoir sciemment utilisé une pièce ou une voiture délibérément non conforme, sans que leur connaissance personnelle doive être démontrée.

g. La conformité technique peut être vérifiée (ou revérifiée), d'office ou suite à réclamation, à tout moment avant, pendant ou après une compétition, aussi longtemps que le véhicule n'a pas été autorisé à quitter le parc fermé.

Mais aussi l'art. 17.o, 2^{ème} phrase : **Aucun vice de procédure ne peut être retenu s'il n'a pas causé un préjudice concret à la partie qui l'invoque.**

La conjonction de ces dispositions détermine largement la solution de l'affaire.

3.5. Quant aux mérites de l'appel

3.5.1. Quant à la prétendue violation des droits de la défense

L'appelante soutient que ses droits de défense auraient été violés pour n'avoir pas été convoquée préalablement à la saisie de la boîte de vitesse litigieuse, ni lors de son examen par la commission technique.

L'appelante ne démontre absolument pas en quoi cette éventuelle violation de règles de forme lui aurait porté un préjudice *concret*. On ne voit guère ce que l'appelante aurait pu développer devant les commissaires techniques pour contester des constatations purement matérielles à propos d'une boîte de vitesse scellée.

En toute hypothèse, la copilote Sharon VERMEULEN était présente lors du contrôle technique qui a constaté la présence d'une sixième vitesse (ce qui, en soi, confirme que l'appelante avait bien été convoquée). Elle n'a pourtant fait aucune remarque, ni quant au nombre de vitesses, ni quant à un mécanisme qui en empêcherait l'enclenchement comme il est à présent soutenu. Si elle l'avait fait (et si ce mécanisme existait pendant le rallye), les commissaires techniques auraient immédiatement pu examiner (et photographier) ce prétendu mécanisme et émettre une opinion à son sujet.

Cette absence de réaction de la copilote ne permet pas de présumer de l'existence de ce mécanisme inhibant, bien au contraire.

Le Tribunal n'a d'ailleurs reçu aucune indication technique concrète quant au fonctionnement de ce mécanisme. Et, si l'appelante a fourni des photos lors de l'audience, les photos prises

par la commission technique ne font rien apparaître de tel.

Il a de plus été fait état à l'audience d'un mécanisme qui pouvait être enclenché par le pilote lui-même. Il semble donc logique que ce mécanisme puisse aussi être désenclenché par le pilote, ce qui en relativise la portée.

Quant à la justification selon laquelle une boîte de vitesses du type original (à 5 vitesses) serait « *désormais introuvable sur le marché* », la chose n'est pas démontrée et ne serait pas une cause d'excuse. Le véhicule historique litigieux étant lui-même une « re » fabrication récente, il aurait pu en aller de même de la boîte.

En toute hypothèse, il tombe sous le sens que, si un concurrent a un doute raisonnable quant à la conformité de tout véhicule, matériel, équipement, carburant, combinaison, outillage, etc., il peut solliciter des commissaires techniques qu'ils procèdent à un contrôle spécifique, le cas échéant limité à cette question, mais avant l'épreuve. Le Tribunal ne comprend pas que l'appelante (ou son pilote PRINZIE ou son copilote VERMEULEN ou un membre quelconque de son équipe) n'ait pas compris qu'une situation aussi « atypique » (selon leur propre expression) de prendre un minimum de précautions, avant qu'un défaut de conformité soit constaté.

En l'espèce, sans la fuite d'huile qui a nécessité d'ouvrir la boîte de vitesses – par hasard devant un commissaire technique (M. BLOCKX, « Délégué Technique RACB Sport » au sens du règlement particulier de l'épreuve), la non-conformité ne serait sans doute jamais apparue.

En conclusion, le Tribunal estime que l'appelante échoue à démontrer la conformité de son véhicule, preuve dont elle a la charge exclusive.

3.2.2. Quant à la prétendue violation de l'art. 15.3.5 CSI

L'appelante rappelle que le CSI prévoit que « *L'ASN devra prononcer son jugement dans un délai maximum de 30 jours* ».

Il a déjà été dit que le CSI n'est pas d'application au cas d'espèce, mais bien le CSN, dont l'art. 17.c prévoit un délai de 45 jours.

Outre que la présente cause, initialement fixée à l'audience du 11/12/2017, a dû être reportée pour des raisons d'intempéries de neige rendant très difficile l'accès à Bruxelles, et que l'audience suivante proposée a été reportée pour des raisons de convenance du conseil de l'appelante), l'appelante n'indique pas le préjudice qui lui serait infligé par le non-respect de ce délai de 45 jours. Elle n'allègue même pas l'existence d'un préjudice.

Or, ni le CSI ni le CSN ne prévoit de sanction, mais encore – selon l'art. 17.o du CSN – Procédure judiciaire, « *Aucun vice de procédure ne peut être retenu s'il n'a pas causé un préjudice concret à la partie qui l'invoque* ».

De surcroît, l'appelante ne justifie en rien sa thèse selon laquelle le délai de 45 jours serait un délai de forclusion et la sanction qui s'attacherait à son dépassement.

Enfin, le tribunal ne comprend pas la cohérence de la conclusion de l'appelante selon laquelle il appartiendrait au tribunal, après avoir constaté le dépassement de ce délai de forclusion, de mettre à néant la décision du Collège des Commissaires sportifs litigieuse. Car si, selon

l'appelante, le tribunal ne peut plus se prononcer valablement sur son appel, rien ne lui permet alors d'invalidier la décision dont appel.

3.3. Quant aux frais et dépens de la procédure

Dès lors que l'appel est jugé non fondé, le droit de recours de 2.000 € acquitté par l'appelante reste acquis au RACB SPORT (art. 22.a, du Code Sportif National 2017 – Code judiciaire).

Les dépens, taxés à 600 € en application de l'art. 22.c, du même CSN sont en outre dus par l'appelante.

PAR CES MOTIFS,

Le Tribunal Sportif, statuant contradictoirement,

Déclare l'appel interjeté par ATLANTIC recevable mais non fondé.

Confirme pour autant que de besoin la décision des Commissaires Sportifs du 7 novembre 2017 ayant décidé de disqualifier la voiture n°65 lors du rallye historique faisant partie du Rallye du Condroz 2017.

Décide que le droit de recours de 2.000,00 € acquitté par l'appelante revient au RACB SPORT.

Condamne l'appelante aux dépens liquidés à la somme de 600,00 € (article 22.c. du Code de procédure);

Ainsi jugé le 8 février 2018, après l'audience publique tenue le 11 janvier 2018.

Jean-Pierre MIGEAL

Philippe NORMAND

Umberto STEFANI

Président

Juge

Juge