



COUR D'APPEL INTERNATIONALE

**COUR D'APPEL INTERNATIONALE (CAI)**

**de la**

**FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE**

**Appel interjeté par la  
Qatar Motor and Motorcycle Federation (QMMF)  
pour le compte de son licencié Nasser Al-Attiyah Team à l'encontre de la  
Décision n°1 prise le 29 novembre 2014 par les Commissaires Sportifs dans le  
cadre du Dubai International Rally 2014 comptant pour le  
Championnat des Rallyes du Moyen-Orient de la FIA 2014**

**Affaire ICA-2014-04**

**Audience du 4 décembre 2014 à Doha**



COUR D'APPEL INTERNATIONALE

La COUR D'APPEL INTERNATIONALE de la FIA ("la Cour"), composée de M. Jan Štoviček (République tchèque), nommé Président de l'Affaire, de M. Philippe Roberti de Winghe (Belgique) et de M. Felipe Zeraik (Brésil), s'est réunie à l'hôtel St. Regis à Doha, Qatar, le jeudi 4 décembre 2014.

Statuant sur l'appel interjeté par la Qatar Motor and Motorcycle Federation (QMMF) pour le compte de son licencié Nasser Al-Attiyah Team (l'"Appelant") à l'encontre de la Décision n°1 prise le 29 novembre 2014 par les Commissaires Sportifs du Dubai International Rally 2014 (les "Commissaires Sportifs") comptant pour le Championnat des Rallyes du Moyen-Orient de la FIA 2014 (le "Championnat") selon laquelle la réclamation de l'Appelant contre la voiture n°2 d'Abu Dhabi Racing Team a été rejetée sur la base de l'Article 40.6.2 du Règlement Sportif du Championnat des Rallyes du Moyen-Orient de la FIA qui fait partie de la "V3" (Annexe V3 RRR FIA) du Règlement des Rallyes Régionaux de la FIA (le "RRR FIA").

Étaient présents à l'audience susmentionnée :

Pour le compte de l'Appelant et de la QMMF :

M. Nigel Heath (Avocat)  
M. Ken Skidmore (Team Manager)  
M. Nasser Al Attiyah (Pilote)  
M. Tim Mayer (Conseiller)

Pour le compte de l'Automobile and Touring Club of the United Arab Emirates ("ATC UAE") :

M. Ronan Morgan (Directeur ATC UAE)

Pour le compte d'Abu Dhabi Racing Team ("ADRT") :

M. Zeeshan Dhar (Associé Senior Al Tamimi & Co.)  
M. Muhammed Mahmood (Associé Al Tamimi & Co.)  
Sheikh Khalid Al Kassimi (Pilote)

Pour le compte de la FIA :

M. Sébastien Bernard (Directeur juridique de la FIA)  
M. Pierre Ketterer (Responsable des Affaires réglementaires, de gouvernance et legal corporate)



COUR D'APPEL INTERNATIONALE

Assistaient également à l'audience :

M. Jean-Christophe Breillat (Secrétaire Général des Juridictions de la FIA)

M. Nicolas Cottier (Greffier des Juridictions de la FIA)

Les parties ont soumis des mémoires écrits et, lors de l'audience du 4 décembre 2014, ont présenté oralement leurs arguments et répondu aux questions qui leur étaient posées par la Cour. L'audience s'est déroulée selon le principe du contradictoire. Aucune critique de la part de quiconque n'a été formulée à l'encontre de la compétence ou de la composition de la Cour ou d'un quelconque élément de la conduite de l'audience.

Lors de l'audience, les Parties ont accepté que le dispositif de la décision rendue par la Cour soit communiqué à l'issue de l'audience et la décision complète ultérieurement, en anglais uniquement, et que la décision soit immédiatement exécutoire à compter de sa notification.

## **RAPPEL DES FAITS**

1. Lors du Dubai International Rally 2014 (le "Rallye") qui s'est déroulé du 27 au 29 novembre 2014, l'Appelant a interjeté appel à l'encontre de la voiture n°2 d'ADRT au motif que cette dernière avait enfreint le règlement sportif applicable et n'avait pas respecté l'itinéraire et les instructions du road book applicables au Rallye (le "Road Book"), plus précisément la partie de l'itinéraire décrite au diagramme 9, page 60, du Road Book n°2 et située au kilomètre 2,03 de l'ES10.
2. Les Commissaires Sportifs ont pris une décision le 29 novembre 2014 (la "Décision") et rejeté la réclamation au motif que la voiture n°2 d'ADRT était conforme à l'Article 40.6.2 de l'Annexe V3 RRR FIA.
3. L'Appelant a immédiatement fait part de son intention d'interjeter appel, ce qu'il a fait devant la Cour, via son ASN, à savoir la QMMF.



COUR D'APPEL INTERNATIONALE

**PROCEDURE ET FORMES DE DECISIONS DEMANDEES PAR LES PARTIES**

4. Le 1<sup>er</sup> décembre 2014, la QMMF, pour le compte de l'Appelant, a directement interjeté appel à l'encontre de la Décision devant la Cour (l'"Appel").
5. L'Appelant et l'ASN des Émirats arabes unis ayant convenu d'appliquer l'Article 14.1.1.b) du Règlement Disciplinaire et Juridictionnel (le "RDJ"), la Cour a noté qu'elle était directement compétente pour juger de l'affaire et le Président de la CAI a décidé d'appliquer la procédure accélérée conformément aux dispositions des Articles 13.1 et 18.1 du RDJ, sous réserve de l'approbation de l'Appelant et de l'ASN des Émirats arabes unis. Une telle approbation a été donnée le 2 décembre 2014.
6. L'Appelant a adressé son mémoire d'appel le 2 décembre 2014.
7. L'Appelant estime, en substance, que la Cour devrait annuler la Décision et infliger à ADRT une pénalité de 30 secondes.
8. La FIA a adressé ses observations écrites le 3 décembre 2014 et invite la Cour à :
  - apprécier les faits relatifs à l'affaire ;
  - se prononcer sur une possible violation du RRR FIA et, le cas échéant, sur le "principe d'une sanction".
9. L'ATC UAE a adressé ses observations écrites (une déclaration de M. Ronan Morgan, Directeur de Course, et un rapport de suivi) le 3 décembre 2014.
10. ADRT, qui a été informée de la procédure conformément au RDJ, a demandé à prendre part à la procédure et à assister à l'audience. Cette demande a été acceptée par le Président de l'affaire.
11. ADRT a adressé ses observations écrites le 4 décembre 2014 et fait valoir que la Décision devrait être confirmée par la Cour et que ses frais et honoraires de défense devraient être à la charge de l'Appelant.

**RECEVABILITE DE L'APPEL DEVANT LA CAI**

12. Conformément à l'Article 14.1.1.b) du RDJ, la Cour "*est compétente pour connaître [...] des appels introduits à l'encontre des décisions des Commissaires Sportifs lorsque les parties concernées ont décidé d'un commun accord de soumettre l'appel, non plus au Tribunal d'Appel National du pays de la*



COUR D'APPEL INTERNATIONALE

*compétition, mais directement à la CAI avec les concours et accord de leurs Autorités Sportives Nationales respectives".*

13. En l'espèce, les parties ont convenu de se référer à l'Article 14.1.1.b) du RDJ et d'appliquer une procédure accélérée à la présente affaire.
14. L'Appelant a immédiatement fait part aux Commissaires Sportifs de son intention d'appel contre la Décision, et la QMMF a introduit l'Appel devant la Cour le 1<sup>er</sup> décembre 2014, soit moins de 96 heures après la notification de la Décision à l'Appelant.
15. Compte tenu de ce qui précède, la Cour juge l'Appel recevable, ce qui n'est pas contesté.

## **SUR LE FOND**

### *a) Arguments des Parties*

16. L'Appelant fait valoir, en substance, que :
  - (i) La vidéo présentée à la Cour par l'Appelant montre que la voiture n°2 d'ADRT est passée devant le monticule de terre signalé.
  - (ii) Étant donné que, selon le Road Book, la voiture n°2 d'ADRT aurait dû passer derrière le monticule de terre signalé, cette voiture a effectivement gagné du temps de manière injuste et enfreint l'Article 14.2 du RRR FIA, qui exige de chaque concurrent qu'il suive l'itinéraire et les schémas indiquant le sens du parcours.
  - (iii) Le Directeur de Course a confirmé dès le début du rallye que toute infraction au parcours était passible d'une pénalité en temps de 30 secondes.
  - (iv) L'Article 40.6.2 de l'Annexe V3 RRR FIA, qui a été appliqué par les Commissaires Sportifs lorsqu'ils ont décidé de rejeter la réclamation de l'Appelant, ne devrait pas s'appliquer en l'espèce car (1) il relève d'une section relative à la sécurité des concurrents et (2) en tout état de cause, il ne prévaut pas sur l'Article 14.2 du RRR FIA.
  - (v) La voiture n°2 d'ADRT devrait faire l'objet d'une pénalité en temps de 30 secondes ou, au minimum, le temps incontestablement gagné par la voiture devrait être compensé au regard des autres voitures en compétition.



COUR D'APPEL INTERNATIONALE

17. L'ATC UAE a joint à ses observations écrites une déclaration de M. Ronan Morgan, Directeur de course, dans laquelle ce dernier indique, en substance, que lors du briefing obligatoire des pilotes le mercredi 26 novembre, il avait attiré l'attention des concurrents sur l'Article 11.15 du Règlement particulier du rallye "Suivi, Position de la voiture et déplacement" et rappelé à l'assistance le texte de cette réglementation, qui est le suivant :

*"Sur les épreuves spéciales, il y aura une tolérance de 10 (dix) mètres pour tout écart par rapport à la ligne médiane du parcours tel que déterminé par les organisateurs. Tout écart par rapport à ce couloir de 20 mètres entraînera une pénalité de 30 secondes." (MERC 40.6.2). "Si l'écart entraîne une distance plus courte (raccourci), une pénalité sera infligée comme suit : le temps enregistré pour cette distance manquante par le concurrent le plus lent sera multiplié par 2 et ajouté au temps de spéciale effectif. Toutefois, une pénalité minimale de 30 secondes sera appliquée dans tous les cas. Si un équipage s'écarte plusieurs fois du parcours, les commissaires sportifs pourront infliger des pénalités supplémentaires sur proposition du directeur de course." (MERC 40.6.3).*

18. La FIA fait valoir, en substance, que :
- (i) Le corps du texte du RRR FIA s'applique à tous les rallyes régionaux organisés par la FIA, alors que les annexes du RRR FIA comprennent des variantes et des dispositions supplémentaires qui sont applicables à la région concernée ;
  - (ii) L'Article 14.2 des RRR FIA couvre l'obligation pour chaque concurrent de respecter l'itinéraire ainsi que les schémas indiquant le sens du parcours, alors que l'Article 40.6.2 de l'Annexe V3 RRR FIA stipule que les concurrents sont tenus de respecter *"la ligne médiane du parcours tel que déterminé par les organisateurs"* (couloir de 20 mètres).
19. ADRT fait valoir, en substance, que :
- (i) Les Commissaires Sportifs ont décidé à l'unanimité de rejeter la réclamation de l'Appelant.
  - (ii) La Cour ne peut annuler la Décision sauf si celle-ci semble irrationnelle. Le Code Sportif International (le "Code") stipule que les Commissaires Sportifs sont habilités à prendre des décisions compte tenu des circonstances spécifiques à chaque affaire, ce qui signifie que la Cour ne peut pas se substituer aux Commissaires Sportifs à moins qu'il n'existe des motifs importants de le faire.



COUR D'APPEL INTERNATIONALE

- (iii) Il est incontesté que la voiture n°2 d'ADRT n'a pas contourné le monticule de terre indiqué sur le diagramme 9, page 60 du Road Book, lors de son second passage sur le parcours après les poteaux indicateurs.
- (iv) L'Article 1.1.1 du RRR FIA fait référence aux Articles 12.2 et 12.3 du Code et prévoit que les Commissaires Sportifs peuvent infliger une pénalité mais ne sont assurément pas obligés de le faire.
- (v) L'Article 14.2 du RRR FIA n'impose pas une pénalité de 30 secondes comme demandé par l'Appelant ; il ne mentionne en fait aucune pénalité. Si une violation de l'Article 14.2 est déterminée, il convient donc de se reporter à l'Article 40.6.2 de l'Annexe V3 RRR FIA.
- (vi) L'application de l'Article 40.6.2 de l'Annexe V3 RRR FIA, comme outil pour infliger une pénalité, était à la discrétion des Commissaires Sportifs et était proportionnée et pragmatique.
- (vii) L'Article 40.6.2 de l'Annexe V3 RRR FIA ne s'applique en tout cas pas exclusivement aux questions liées à la sécurité des concurrents, dans la mesure où il est repris dans le Règlement particulier du rallye sous les rubriques "Suivi, Position de la voiture et déplacement" et "Caractéristiques du rallye".
- (viii) Les souvenirs de MM. Nasser Al Attiyah et Ken Skidmore quant à la déclaration du Directeur de Course sur les communications qui ont été faites aux concurrents avant le rallye ne semblent pas exacts.

*b) Conclusions de la Cour*

- 20. La Cour se réfère tout d'abord à sa jurisprudence constante en la matière (voir notamment ICA-2013-05, 10 janvier 2014, Romeo Ferraris Srl ; ICA-2014-03, 26 septembre 2014, Campos Racing) et constate qu'aux termes de l'Article 17.9 du RDJ, elle est pleinement habilitée à examiner l'affaire *de novo*, tant pour ce qui est de toutes les informations, faits et éléments de preuve disponibles que du droit et des règlements applicables.
- 21. La Cour est donc pleinement habilitée à remplacer dans son intégralité la Décision des Commissaires Sportifs faisant l'objet de l'appel par sa propre décision.
- 22. Ceci étant, la Cour considère à présent le fond de l'affaire.
- 23. Sur la base des éléments de preuve produits, à savoir les vidéos de la course des voitures n°1 et n°2 au point de l'itinéraire en cause, la Cour indique tout d'abord qu'il est clair que la voiture n°2 d'ADRT a dévié de l'itinéraire obligatoire.





COUR D'APPEL INTERNATIONALE

24. Dans sa déclaration du 3 décembre 2014, le pilote de la voiture n°2 d'ADRT, Sheikh Khalid Al Qassimi, a déclaré lui-même qu'il était volontairement passé devant le monticule de terre et a donc dévié de l'itinéraire obligatoire, affirmant que de nombreux autres pilotes avaient fait de même sans être sanctionnés.
25. Sur la base des observations écrites et des déclarations de toutes les parties au cours de l'audience, la déviation de la voiture n°2 d'ADRT est de fait incontestée.
26. Passant ensuite à la question de la violation des articles du RRR FIA, la Cour note tout d'abord que l'Article 14.2 du RRR FIA prévoit que :  
  
*"Tous les équipages reçoivent un road book contenant une description détaillée de l'itinéraire. Cet itinéraire et les schémas indiquant le sens du parcours doivent être suivis. Toute déviation sera signalée aux Commissaires Sportifs."*
27. Compte tenu du libellé clair de cet article, la Cour estime qu'en déviant de l'itinéraire obligatoire de l'épreuve indiqué dans le Road Book, la voiture n°2 d'ADRT a enfreint l'Article 14.2 du RRR FIA.
28. ADRT prétend toutefois que les Commissaires Sportifs ont appliqué un autre article, à savoir l'Article 40.6.2 de l'Annexe V3 qui stipule au Chapitre 40 "SECURITE DES CONCURRENTS" que :  
  
*"(...) Sur les épreuves spéciales, il y aura une tolérance de 10 (dix) mètres pour tout écart par rapport à la ligne médiane du parcours tel que déterminé par les organisateurs. Tout écart par rapport à ce couloir de 20 mètres entraînera une pénalité de 30 secondes."*
29. Selon ADRT, le fait que les Commissaires Sportifs n'ont pas appliqué l'Article 14.2 du RRR FIA et ont fait uniquement référence à l'Article 40.6.2 de l'Annexe V3 montre qu'ils ont estimé que seul ce dernier article devait être appliqué ou au moins prévaloir sur l'Article 14.2 du RRR FIA.
30. La Cour rejette ces déclarations. En effet, l'Article 14.2 du RRR FIA porte sur les "Documents standardisés de la FIA" régis par le Chapitre 14 du RRR FIA, et plus précisément sur le Road Book qui fournit des informations détaillées sur l'itinéraire obligatoire d'un rallye.
31. Comme mentionné ci-dessus, cet article vise à s'assurer que tous les concurrents suivent le même itinéraire.
32. La Cour indique à cet égard que veiller à ce que tous les concurrents suivent le même itinéraire lors d'un rallye est un objectif sportif précis et que cet objectif est essentiel pour garantir l'équité de la compétition, indépendamment des





COUR D'APPEL INTERNATIONALE

conséquences possibles sur la sécurité des spectateurs si un concurrent peut, à sa propre appréciation, bénéficier d'un couloir de 20 mètres tout le long de l'itinéraire.

33. L'objet de l'Article 40.6 de l'Annexe V3 RRR FIA est différent dans la mesure où il traite spécifiquement de la sécurité du concurrent et/ou de l'utilisation d'un système de suivi.
34. On ne peut absolument pas déduire que l'Article 40.6 de l'Annexe V3 RRR FIA vise à permettre aux concurrents de s'écarter de l'itinéraire obligatoire tant qu'ils restent dans la marge de tolérance visée dans cet article. En d'autres termes, les instructions du Road Book doivent être respectées tel que prescrit aux termes de l'Article 14.2 du RRR FIA ; la marge de tolérance ne peut donc être utilisée que lorsque le Road Book ne prescrit pas un itinéraire plus précis.
35. Le fait que l'Article 40.6 de l'Annexe V3 RRR FIA soit mentionné dans d'autres règlements supplémentaires n'est pas pertinent et en tout état de cause, n'influe pas sur le champ d'application de l'Article 14.2 du RRR FIA, lequel a un objet précis.
36. La Cour conclut que ces deux articles sont applicables avec les mêmes effets et qu'en tout état de cause, compte tenu du libellé clair de ces articles et d'une analyse systématique du RRR FIA, y compris de l'Annexe V3, l'Article 40.6 de l'Annexe V3 RRR FIA ne prévaut pas sur l'Article 14.2 du RRR FIA. Par ailleurs, la Cour estime qu'il n'y a pas de lien direct entre ces deux articles qui impliquerait que l'Article 40.6 de l'Annexe V3 RRR FIA doive être examiné une fois qu'une infraction a été constatée concernant l'Article 14.2 du RRR FIA.
37. La Cour conclut donc que la voiture n°2 d'ADRT n'a pas enfreint l'Article 40.6.2 de l'Annexe V3 RRR FIA, ce qui est de fait incontesté, mais cela ne change pas le fait qu'elle a enfreint l'Article 14.2 du RRR FIA.
38. Ayant conclu qu'ADRT a enfreint le RRR FIA, la Cour en arrive à la question de la sanction et se réfère tout d'abord à l'Article 1.1.1 du RRR FIA qui mentionne les Articles 12.2 et 12.3 du Code et stipule que :

*"Toute violation du présent règlement sera signalée aux Commissaires Sportifs qui pourront infliger une sanction telle que prévue aux Articles 12.2 et 12.3 du Code Sportif International."*

39. ADRT soutient qu'il n'y a aucune obligation pour les Commissaires Sportifs, et respectivement la Cour, d'infliger une sanction et qu'en tout état de cause, le RRR FIA ne prévoit aucune sanction spécifique en ce qui concerne une violation de l'Article 14.2 du RRR FIA.



COUR D'APPEL INTERNATIONALE

40. En l'espèce, la Cour note tout d'abord qu'aucune sanction spécifique n'est prévue concernant l'Article 14.2 du RRR FIA. Compte tenu du libellé clair de l'Article 1.1.1 du RRR FIA qui fait référence aux articles pertinents du Code, ceci ne signifie bien entendu pas qu'aucune sanction ne peut être infligée en cas de violation de l'Article 14.2 du RRR FIA.
41. Compte tenu du libellé strict de l'Article 14.2 du RRR FIA et de son objectif, à savoir s'assurer que tous les concurrents suivent le même itinéraire, la Cour considère qu'une sanction peut être infligée en cas de violation de cet article et que les sanctions applicables sont régies par les Articles 12.2 et 12.3 du Code Sportif International.
42. L'Article 12.3.1 prévoit les sanctions suivantes, qui peuvent être infligées en cas de non-respect des règles :

*"a le blâme ;*

*b l'amende ;*

*c l'accomplissement d'activités d'intérêt général ;*

*d la suppression du(des) tour(s) de qualification d'un Pilote ;*

*e le recul de position(s) sur la grille ;*

*f l'obligation pour un Pilote de prendre le départ de la Course depuis la voie des stands ;*

*g la pénalité en temps ou en tour ;*

*h le recul de places au classement de la Compétition ;*

*i la pénalité de passage par la voie des stands ;*

*j le stop and go ;*

*k l'exclusion ;*

*l la suspension ;*

*m la disqualification."*

Cette échelle de sanctions comprend la pénalité en temps, l'Article 12.3.2 stipulant que "*La pénalité en temps signifie une pénalité exprimée en minutes et/ou secondes*". Le choix de la pénalité dans chaque cas donné est laissé à l'appréciation de l'organe de décision disciplinaire.



COUR D'APPEL INTERNATIONALE

43. Se référant à présent au RRR FIA et à l'Annexe V3 RRR FIA, la Cour note que l'Article 40.6.3 prévoit une sanction minimale de 30 secondes dans le cas d'une déviation entraînant une distance plus courte (raccourci).
44. Compte tenu de la similitude du cas envisagé à l'Article 40.6.3 de l'Annexe V3 RRR FIA et de la violation de l'Article 14.2 du RRR FIA commise par ADTR en l'espèce, la Cour décide qu'elle appliquera par analogie la sanction prévue en vertu de l'Article 40.6.3.
45. La Cour décide donc d'annuler la Décision et d'infliger à la voiture n°2 d'ADTR une pénalité de 30 secondes.

**DEPENS**

46. Compte tenu du fait que l'Appel a été reçu et qu'ADTR a été sanctionné, la Cour laisse à ADTR la charge de tous les dépens conformément à l'Article 18.2 du RDJ.
47. Dans ses observations écrites, ADTR a demandé que ses frais et honoraires de défense soient à la charge de l'Appelant.
48. Outre le fait que l'Appelant a eu gain de cause, la Cour souligne que, conformément à l'Article 18.2 du RDJ, les frais ou honoraires de défense des parties ne font pas partie des dépens fixés par la Cour, si bien que l'argument d'ADTR aurait en tout état de cause été rejeté, nonobstant l'issue de la procédure.



COUR D'APPEL INTERNATIONALE

**PAR CES MOTIFS,**

**LA COUR D'APPEL INTERNATIONALE DE LA FIA :**

- 1. Déclare l'appel formé devant elle recevable ;**
- 2. Annule la Décision n°1 des Commissaires Sportifs du Dubai International Rally 2014 ;**
- 3. Déclare que la voiture n°2 d'Abu Dhabi Racing Team a enfreint l'Article 14.2 du Règlement des Rallyes Régionaux de la FIA 2014 ;**
- 4. Inflige une pénalité de 30 secondes à la voiture n°2 d'Abu Dhabi Racing Team ;**
- 5. Ordonne à l'autorité sportive compétente de tirer, en tant que de besoin, les conséquences de la présente décision ;**
- 6. Ordonne le remboursement à Nasser Al-Attiyah Team de la caution versée à la Cour ;**
- 7. Laisse à Abu Dhabi Racing Team la charge de l'intégralité des dépens, conformément à l'Article 18.2 du Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA ;**
- 8. Rejette toutes autres et plus amples conclusions.**

**Doha, le 4 décembre 2014**

**Jan Štoviček, Président**