

# Assurances : collisions et dommages

Collisions et dommages

## Demandes d'indemnité et décisions de réclamation

Bien que les Règles de course à la voile aient été rédigées de façon à éviter le contact entre bateaux pendant les courses, malheureusement, des collisions causant des dommages se produisent de temps en temps.

L'ACY a récemment été sollicitée pour des conseils concernant les démarches à suivre dans de telles situations et, plus particulièrement, sur les fondements de la prescription de l'ACY à la règle 68 et son rapport avec les demandes d'indemnité pour dommages.

En s'inscrivant à une course régie par les Règles de course à la voile et dont les conditions de participation sont établies dans les instructions de course publiées, les participants sont liés par un contrat auquel ils sont tenus d'adhérer.

Ainsi, les Règles de course à la voile, et non les tribunaux civils, constituent le fondement juridique en vertu duquel la faute est déterminée. Seul le montant des dommages peut être tranché par les tribunaux civils, et ce, à condition que les Règles de course ne permettent pas d'atteindre une résolution privée du litige.

C'est l'essence de la prescription de l'ACY à la règle 68, dont voici le texte :

*L'ACY prescrit que le propriétaire d'une embarcation soit responsable des dommages résultant d'une infraction à ces règles, à concurrence d'un montant et selon les limites prévus par la [Loi sur la marine marchande du Canada](#). Une infraction à ces règles sera considérée comme de la mauvaise navigation au sens et aux fins de cette Loi.*

Cette prescription figure dans le livre des règlements de l'ACY depuis plusieurs années et est, selon notre expérience, largement utilisée par les compagnies d'assurances pour décider quelle compagnie d'assurances paie pour les dommages. Les coûts associés aux dommages matériels subis par les bateaux sont habituellement déterminés par des mécaniciens de bateaux professionnels, mais ils peuvent faire l'objet d'un litige.

Toutefois, afin de se prévaloir des Règles de course à la voile pour déterminer la faute, un concurrent doit se conformer aux règles. En vertu de celles-ci, la faute doit être déterminée par un comité de réclamation. Si le concurrent ne suit pas la procédure de réclamation et n'obtient aucune décision, la faute ne peut être déterminée en vertu des Règles de course à la voile et la responsabilité des concurrents ne pourra être établie.

Il est donc essentiel que tout concurrent impliqué dans une collision causant des dommages pendant une course dépose une réclamation auprès du comité de course et

qu'elle soit instruite. La décision du comité déterminera quel (s) bateau (x) a commis « *une infraction à ces règles* » au sens de la prescription de l'ACY à la règle 68.

Note : [Cliquez ici](#) pour accéder à la « Foire aux questions ».

On nous a ensuite demandé : « Qu'arrive-t-il si le comité de réclamation commet une erreur? » Cette situation est également prévue dans les Règles de course à la voile. Il est bien sûr possible qu'un comité de réclamation commette une erreur – après tout, l'erreur est humaine. Toutefois, une procédure d'appel visant précisément à corriger de telles erreurs est définie dans les Règles de course à la voile.

Environ quinze appels (qui n'impliquent pas nécessairement tous une collision) sont traités au Canada chaque année par les comités provinciaux d'appel qui examinent les décisions prises par les comités de réclamation. Les comités provinciaux d'appel sont composés de juges internationaux et leur examen des réclamations satisfait généralement les appelants. Si les appelants ne sont toujours pas satisfaits de l'examen de la décision du comité de réclamation par le comité provincial d'appel, ou si aucun comité n'existe dans la province en question, le cas peut être porté en appel devant le Comité d'appel de l'ACY pour une confirmation ou une révision finale.

Selon l'expérience de l'ACY, l'incidence d'erreurs des comités de réclamation est faible et les erreurs qui peuvent être commises sont corrigées promptement lorsque les navigateurs suivent les procédures d'appel ou de réclamation prévues par les Règles de course à la voile et les prescriptions de l'ACY à l'annexe F.

On nous a ensuite demandé sur quels précédents jurisprudentiels ces procédures étaient fondées.

Elles sont fondées sur des précédents du droit britannique des cent dernières années qui ont été examinés et appuyés par une décision importante de la *United States Court of Appeals for the First Circuit* en 1995, qui a solidement enchâssé les Règles de course à la voile en tant que fondement juridique en vertu duquel la faute est déterminée.

La cause en question est une réclamation instruite par un jury international en France opposant Charles Jourdain contre Endeavour dans la Mer Méditerranée en octobre 1992. Le montant des dommages-intérêts réclamés par Charles Jourdain était élevé : 15,4 millions US \$ pour coup de fouet cervical et autres blessures plus 600 000 US \$ pour dommages matériels subis par le yacht.

Les conclusions en l'espèce ont fait l'objet d'un article écrit par Mary Pera pour le compte du Forum des juges de l'Union internationale de régates à voile en août 1995. Malheureusement, n'étant pas disponible sous forme électronique, l'article a dû être re-dactylographié et révisé afin d'inclure les références à l'ISAF et aux Règles de course à la voile (puisque le document de 1995 fait allusion à l'IYRU et aux Règlements internationaux des courses à voile, c'est-à-dire aux « anciennes » règles).

Voici l'article (version française sur demande) :

### CHARLES JOURDAIN vs. ENDEAVOUR

Extract of a report by Mary Pera published in the IYRU Judges' Forum # 17 of August 1995

*An important case which will affect judgements of law courts in all countries, and certainly those whose systems are based on English law, has recently been decided in the United States. It sets the International Yacht Racing Rules (now the Racing Rules of Sailing) firmly in place, greatly strengthening the earlier decisions of a hundred years ago.*

In October 1992 the 72 ft *Charles Jourdain* (formerly *Juno*) and the 120 ft ex-J class *Endeavour* were sailing in separate races in the same event in the Mediterranean. *Charles Jourdain* established an overlap from clear astern at least 60 ft to leeward of *Endeavour*. In spite of having ample room and opportunity to keep clear [the wording of the International Yacht Racing Rules, rule 37.3], *Endeavour* held her course until her boom hit *Charles Jourdain's* backstay. Serious damage resulted from their collision. The protest was heard by an International Jury and *Endeavour* was disqualified under the International Yacht Racing Rules, rule 37.1 [now the Racing Rules of Sailing rule 11].

*Charles Jourdain* then took the matter to the courts in an effort to get damages. The case was heard by the US District Court of Maine in September 1994.

In a worrying decision the court stated: 'There is no dispute that the COLREGS [IRPCAS] provide the rules which govern the behaviour of these particular boats. Although they were both involved in races which were governed by The International Yacht Racing Rules [now the Racing Rules of Sailing], the rules of a private racing organisation do not and cannot pre-empt the application of COLREGS which have been adopted by treaty to govern world-wide. Thus we look to COLREGS for the controlling rules in this case.

Thus this court ignored the International Jury's findings, and turned to the COLREGS: *Charles Jourdain* was the overtaking yacht and obliged to keep clear, though the court found both yachts at fault (60% *Charles Jourdain* and 40% *Endeavour*).

All this seemed to lead to the conclusion that we might as well scrap the racing rules, at least at sea; for no insurance company could be expected to insure yachts that obeyed different rules from those that the courts would apply. However, the decision was appealed and heard earlier this year in the United States Court of Appeals for the First Circuit before three judges, the Chief Judge being Juan R. Torruella, who, at that time, was also an IJ representing Puerto Rico.

The courts decision, reversing the issue of liability, is worth quoting at some length for it is of great importance to anyone interested in the legal framework within which our sport takes place.

'The history of the COLREGS shows that they were enacted because of the need to establish a code of international rules of the road for maritime traffic throughout the world. However, nothing in their history...indicates that they were meant to regulate voluntary private sports activity in which the participants have waived their application and in which no interference with non-participating maritime traffic is implicated.

'Surprisingly, considering the extent and history of maritime and yachting tradition... there is a dearth of applicable jurisprudence, although older reported English cases reveal that these questions have not altogether avoided judicial scrutiny over the years.

'The cases we have found however, are helpful to the extent that they establish the principle that when one voluntarily enters a yacht race for which published sailing instructions set out the conditions of participation, a private contract results between the participants requiring their compliance therewith.

'The legally binding nature of the obligations created by the International Yacht Racing Rules [now the Racing Rules of Sailing] and the Sailing Instructions is not altogether a new or revolutionary concept. In 1897, in *The Santanita*, a case involving a collision between two racing yachts sailing under the rules of the Yacht Racing Association (of Great Britain), the House of Lords concluded that the owners were bound by the Association's rule making one yacht liable for all damages notwithstanding the liability limitation provisions of the Merchant Shipping Act. In *Clarke v Thayer* [a US case of the same date, 1897] the court held that a yacht club's racing rule bound a member of the club participating in a club regatta notwithstanding a conflicting navigation law of the United States.'

Later cases to the same end are cited and the decision then outlines Part VI of the International Yacht Racing Rules [now Part 2 of the Racing Rules of Sailing] and continues: 'These mechanisms were agreed to by the parties. [They] agreed to the substantive rules for determining fault, they agreed to the adjudicating forum and they were apprised of the procedures. They appeared before the forum, submitted to its jurisdiction, presented evidence and argument and thereafter were served with that body's findings and final decision. Thus [both yachts] were contractually bound to race by the rules of the road contained in the International Yacht Racing Rules [now the Racing Rules of Sailing] and to resolve issues related to fault according to these rules... Furthermore, the procedures established by the International Yacht Racing Rules [now the Racing Rules of Sailing] meet the requirements of due process; there is appropriate written notification of their allegations, notice is given of the hearing; the parties are allowed to appear and present evidence and witness testimony; They may also cross-examine opposing witnesses and argue orally; and generally, engage in all those accepted activities held so dear by common law lawyers. Finally, a written decision, in which findings of fact are made and fault apportioned, is issued to all interested parties. Equally

important, the evidence is heard soon after the events take place by a panel of experts who are fully versed in the niceties of the activity in question. It is hard to find fault with such a process, particularly when it is exactly what the participants agreed to.

'Insistence on blind application of COLREGS to the facts of this case is not only unsupported by any historical imperative in this legislation and contrary to the weight of the sparse relevant authority, it is logically unsound. Such application would turn on its head and render rife with uncertainty the thousands of private yacht races that take place throughout the United States and world-wide in which participants voluntarily agree to be bound by the International Yacht Racing Rules [now the Racing Rules of Sailing]. The decision could even have a serious negative impact on such international races as the America's Cup or the yachting events of the forthcoming Olympic Games in Atlanta. Under such logic, notwithstanding agreement by Olympic participants to abide by the International Yacht Racing Rules [now the Racing Rules of Sailing] and to have protests decided by International Juries, they could thereafter regurgitate any issues in the courts under the COLREGS. Such absurdity is difficult to countenance, and cannot have been contemplated by Congress or the treaty negotiating authorities when the COLREGS were adopted.'

Coming to the question of damages, the court quoted the International Yacht Racing Rules, rule 76.1 [now the Racing Rules of Sailing, rule 68] and approved of an interpretation in an earlier case '[The] courts are the rightful location of litigation over yacht racing damages unless [national] racing authorities provide in essence, for private resolution'. There being no agreement about the determination of the damages, the court decided that *Charles Jourdain* was entitled to claim and prove that the damages caused by *Endeavour* based upon the determination of fault by the International Jury.

The outcome of all this should be a firm base for solving future problems.

Revised to include references to the ISAF Racing Rules of Sailing for 2000-2004.

Graeme Hayward  
CYA Racing Rules Committee

Foire aux questions : dommages

Question n° 1 : lorsque mon bateau est impliqué dans une collision, comment puis-je déterminer qui doit payer pour les dommages?

Réponse n° 1 :

- En réclamant contre le ou les autres bateaux en suivant la procédure de réclamation prévue par les Règles de course à la voile.
- Les Règles de course à la voile sont le seul moyen légal permettant de déterminer la faute lorsque des bateaux sont inscrits à une course régie par les Règles de course à la voile. Voir *Charles Jourdain c. Endeavour*.

- Les services des comités de réclamation sont facilement accessibles et offerts sans frais aux navigateurs.
- Les réclamations sont généralement instruites devant un comité de juges qui sont des experts dans le sport au moment où l'incident est encore frais dans la mémoire des parties impliquées.
- Les réclamations doivent être instruites en conformité avec toutes les exigences en matière de preuve de la procédure établie. Voir *Charles Jourdain c. Endeavour*.
- La décision écrite du comité de réclamation détermine qui est responsable des dommages (règle 68).
- Notez que les Règles de course à la voile ne s'appliquent qu'entre bateaux qui sont en course. Voir le préambule du chapitre 2 des Règles de course à la voile.

Question n° 2 : Comment réclame-t-on à la suite d'une collision causant des dommages?

Réponse n° 2 :

- Hélez immédiatement « je proteste » et, si la coque du bateau mesure au moins six (6) mètres, arborez immédiatement un pavillon rouge. Suivez la règle 61(a).
- Remplissez un formulaire de réclamation (règle 61.2) et soumettez-le au comité de course dans le temps limite (règle 61.3).
- Informez-vous sur le moment auquel sera tenue l'instruction (règle 63.2) et assurez-vous d'y être présent(e) (règle 63.3).
- Demandez au comité de réclamation pour une copie écrite des faits établis, des règles applicables, de la décision et de ses motivations, ainsi que de toute pénalité imposée ou réparation accordée dans le temps limite de sept (7) jours (règle 65.2).
- Remettez un exemplaire de ces documents à votre compagnie d'assurances accompagné de votre rapport de l'incident et d'une estimation des coûts de réparation.

Question n° 3 : Qu'arrive-t-il si la ou les autres parties reconnaissent leur responsabilité?

Réponse n° 3 :

- Suivez toujours les recommandations présentées à la réponse n°1. La procédure de réclamation n'est pas antagoniste : il s'agit essentiellement d'une méthode permettant d'établir les faits par une instance neutre. Elle constitue en outre l'unique moyen de déterminer qui est fautif.

Si vous ne faites pas de réclamation ou abandonnez en cours de procédure, vous n'aurez pas établi la faute et, si l'autre partie ne donne pas suite à sa promesse d'acquiescer ses responsabilités, c'est-à-dire de payer pour les dommages, vous ne disposerez d'aucune donnée pour établir la responsabilité de chacun. Ainsi, en ne vous conformant pas aux Règles de course à la voile, vous vous trouverez dans un

vide juridique en raison duquel vous pourriez être contraint à payer vous-mêmes pour les réparations à votre bateau.

Question n° 4 : Quels sont mes recours si je juge que le comité de réclamation a erré dans sa décision?

Réponse n° 4 :

- Consultez sans tarder d'autres navigateurs et/ou juges d'expérience afin de voir s'ils sont d'accord avec votre opinion. Vous trouverez une liste des juges d'expérience dans votre région sur le [site web de l'ACY](#).
- Si, après consultation, vous demeurez convaincu qu'une erreur a été commise, demandez la réouverture de l'instruction dans le temps limite de 24 heures (règle 66) en présentant vos motivations par écrit.
- Si la décision a été prise par un jury international, elle ne peut faire l'objet d'un appel et vous devrez vous conformer à sa décision.
- Si un comité de réclamation, dont les décisions peuvent faire l'objet d'un appel (règle 70.1), refuse de rouvrir l'instruction ou rend la même décision qu'avant la réouverture et que vous croyez toujours qu'une erreur a été commise, vous pouvez faire appel de la décision auprès d'un comité provincial d'appel (ou auprès du comité d'appel de l'ACY si aucun comité provincial d'appel n'existe).

Question n° 5 : Que devrait faire le comité de réclamation dans le cas d'une réclamation non recevable impliquant des dommages?

Réponse n° 5 :

- Instruire la réclamation en vertu de la règle 60.4.

Note : en vertu de la règle 63.5, le comité de réclamation doit déterminer ce que constituent des dommages sérieux. Il est recommandé que les comités de réclamation considèrent toute collision pouvant donner lieu à une demande d'indemnité comme suffisamment sérieuse pour satisfaire aux exigences de la règle 60.4. Souvent, il est difficile de déterminer à quel point les dommages sont sérieux avant la tenue de l'instruction. Il est donc avisé de tendre vers la décision d'instruire une réclamation impliquant des dommages plutôt que de refuser de l'instruire selon le motif qu'elle ne serait pas « sérieuse ». Pour éviter ce dilemme, il est recommandé que les instructions de course modifient la règle 60.4 en supprimant le mot « sérieux » là où il apparaît.

Question n° 6 : Qu'arrive-t-il si un des bateaux impliqués abandonne la course?

Réponse n° 6 :

- Un bateau peut abandonner une course pour plusieurs raisons. Un abandon ne constitue pas un aveu de responsabilité des dommages. Réclamez toujours lorsqu'il y a des dommages et suivez les étapes décrites dans la réponse à la question n°1.
- Le bateau ayant abandonné ne peut être pénalisé davantage en vertu des règles 44.1 et 44.4 (b), mais l'instruction de réclamation devrait tout de même avoir lieu afin d'établir les faits et une décision aux fins de la règle 68.

Comité des règles de course de l'ACY

Graeme Hayward, président

Andrew Alberti

Bill Cheek

Don Martin

David Pelling

Lynn Watters

Le 4 avril 2003