

**DOM I APPELLDOMSTOLEN – NBF**

**AVSAGT 10.09.2018**

**Saksnr:** Appell nr. 281

**Arrangørlisensnr:** ARRAC 18.04118

**Appelldomstolens medlemmer:**

Ronny H. Hansen

Svein Magne Øksnevad

Anders Tråstadkjølen

Ole Andresen

Roger Bjørklund

**Løpskategori:** Historisk racing

**Løpsstatus:** NM-runde racing klasse 8 på Rudskogen

**Løpsdato:** 12.08.2018

**Møtedato:** 10.09.2018

## **1. Hva saken gjelder – behandlingen i domstolen**

Saken gjelder juryens avgjørelse 12.08.2018 hvor appellanten var deltager i historisk racing klasse 8, og ble utelukket som følge av brudd på teknisk reglement FIA Appendix K. Juryen mente at bilen ikke var i henhold til HTP.

Det skal bemerkes at straffesanksjonen betegnet som «utelukket» ikke er korrekt. I de Generelle bestemmelser § 12-5-1 punkt J er den aktuelle straffesanksjon etter regelendring 01.01.2018 endret til diskvalifikasjon. Juryen har i denne konkrete saken benyttet feil anvendelse uten at det har fått betydning for resultatet.

Appellanten har varslet appell som er mottatt av juryen den 12.08.2018 kl. 15.54 og det er gitt utfyllende appellbegrunnelse i brev av 12.08.2018 som er sendt NBF ved Appelldomstolens sekretær, Jan-Egil Jensen.

Depositum er innbetalt i henhold til generell bestemmelse § 15 og appellen ble tatt til behandling.

## **2. Saksgangen for behandlingen av appelldomstolen**

Etter at appellen ble varslet den 12.08.2018 har appellanten sendt inn en mer utfyllende begrunnelse datert 16.08.2018 ledsaget av to bilder tatt av appellantens vitne nr. 2, som viser den aktuelle støtdemper.

NBF har fastholdt at juryens beslutning er korrekt og fremlagt dokumentasjon tilknyttet tilleggsregler etc. for det aktuelle stevnet samt bakgrunnsopplysninger vedrørende utferdigelsen av HTP på den aktuelle bilen samt foto fra teknisk kontroll og HTP dokumentet som viser aktuelle støtdemper.

Appelldomstolen tok saken til behandling i møtet den 10.09.2018.

Appellanten møtte og Arild Antonsen møtte på vegne av Norges Bilsport forbund (NBF).

Det ble fremlagt relevant dokumentasjon og avhørt tre vitner.

## **3. Sakens bakgrunn – faktum**

Appellanten deltok på NM i racing historisk klasse på Rudskogen asfalt classic den 12.08.2018.

Han kjørte en historisk bil med HTP for historisk racing periode F. HTP dokumentet var utstedt i 2013 og gyldig på det aktuelle løpstidspunkt.

Juryen hadde besluttet etterkontroll av utvalgte biler, herunder også appellantens bil. Denne kontrollen ble foretatt i Parc Fermé etter at løpet var avsluttet. Appellanten ble ikke varslet om kontrollen.

Teknisk kontrollsjef for stevnet utførte kontrollen på appellantens bil sammen med en teknisk representant fra arrangøren og en representant for historisk racing.

Stevnets tekniske personell vurderte det slik at bilen til appellanten ikke var i samsvar med HTP dokumentet fordi støtdemperne ble ansett for å være justerbare. Det ble tatt ett bilde av den aktuelle støtdemperen og skrevet en kontrollrapport som ble levert til juryen. Det skal bemerkes at denne kontrollrapporten ikke er fremlagt for appelldomstolen.

Teknisk kontrollsjef møtte for juryen og redegjorde for saken hvorpå juryen bestemte seg for at bilen til appellanten ikke var i samsvar med HTP dokumentet og at han således måtte diskvalifiseres.

Deretter ble appellanten innkalt til juryen og meddelt resultatet. Appellanten har imidlertid anført at bilen er i samsvar med HTP dokumentet og har derfor ikke godtatt juryens avgjørelse på diskvalifikasjon.

#### **4. Appellanten har i det vesentlige anført**

HTP dokumentet på hans bil er fra 2013. Dette gjelder for 5 år og utgår således i løpet av 2018. HTP dokumentet var gyldig på det aktuelle løpstidspunktet i august 2018.

HTP dokumentet er utferdiget i dialog med FIA og det vises til en skriftlig redegjørelse fra Appellantens vitne nr.1 som var engasjert av NBF for å tilrettelegge HTP dokumentet for FIA.

Appellantens vitne nr. 1 har ikke kunnet møte for domstolen på grunn av reise og har skrevet en redegjørelse datert 27.08.2018 hvor det bl.a. heter:

*«Etter første innsendelse til FIA, da vi laget denne HTP fikk vi dette svaret (blå tekst) og feilene ble rettet på bilen og i HTP. Fjærskålene bak ble sveiset sammen og de ble også sveiset fast til fjærbenet slik at høyden ikke kunne justeres. Demperne ble malt sorte. Jeg kontrollerte dette og tok nye bilder som ble lagt inn i HTP. Spesialister på*

*(bilen) i England sier dette er den eneste måten å bygge om slik at høyden ikke kan justeres. Originale fjærbein uten høydejustering er ikke lenger mulig å skaffe. Derfor godkjente FIA dette.»*

*”Etter dette har bilen hatt skader og nytt plastkarosseri ble kjøpt fra England. Samtidig ble hele understellet og rammen overhaldt. Fjærbenene ble ikke skiftet ut, men malingen ble fjernet slik at disse fremstår i dag metallfarget. Jeg så og kontrollerte den gangen at fjærbenene fortsatt var sveiset sammen”*

Appellanten anfører at det er de samme fjærbena som står på bilen i dag og at det fortsatt ikke er mulig å foreta justeringer. Etter at bilen ble utstyrt med et nytt plastkarosseri kjøpt i England ble understellet og rammen overhaldt, men fjærbenet ble ikke skiftet ut. Malingen ble imidlertid fjernet slik at disse i dag fremstår som metallfarget. Appellanten opplyser at dette også ble kontrollert av Appellantens vitne nr. 1/NBF sin kontrollør noe han også bekrefter i ovennevnte redegjørelse.

Det anføres at bilen er i samsvar med HTP.

Det er nedlagt slik påstand: Juryens avgjørelse oppheves.

## **5. NBF ved Arild Antonsen har i det vesentlige anført**

Den henvises i første rekke til saksdokumentene.

Det bemerkes for øvrig at straffen slik den er beskrevet i juryavgjørelsen om utelukkelse ikke er korrekt. Appellanten skulle vært diskvalifisert, jf. endring av regelverket i 2018.

Det bemerkes også at det ikke inngår i straffen at appellanten er fratatt lisensen.

NBF legger vekt på at juryen har vurdert denne saken ut fra de opplysninger som fremgikk på avgjørelsestidspunktet den 12.08.2018.

I første rekke er dette basert på billedmaterialet i HTP dokumentet som ikke stemmer overens med bakre støtdemper som satt på bilen. Det er uten betydning at det i ettertid er gitt forklaringer på hvorledes NBF sin kontrollør (som er den samme person som appellants vitne nr.1) og FIA vurderte regelverket og godkjennelsen for bilen. Tilsvarende ble den korrespondanse/mail som har vært mellom NBF sin kontrollør og FIA ikke fremlagt før juryen tok sin avgjørelse

Det er nedlagt slik påstand: Appellen må avvises.

## 6. Appelldomstolens vurdering

Hovedspørsmål i saken er hvorvidt den aktuelle bilen, kjørt av appellanten er teknisk i samsvar med HTP dokumentet fra 2013.

Under stevnet på Rudskogen besluttet juryen at det skulle foretas etterkontroll av utvalgte biler i Parc Fermé. Det er utarbeidet bestemmelser for hvordan slik teknisk kontroll skal gjennomføres, se reglene om teknisk kontroll § 302, herunder retningslinjer for etterkontroll i bilsportboken, side 100.

Etter appelldomstolens oppfatning følger det implisitt av disse reglene at sjåfør/bileier eller representanten for bileier skal kontaktes og være tilstede under den tekniske etterkontrollen. Dette følger også av de alminnelige reglene om kontradiksjon – dvs. at den det gjelder skal ha rett til å uttale seg – i forbindelse med en slik kontroll. Dette følger også av bemerkningen om tillempling av teknisk reglement, jf. bilsportboken side 97 hvor det heter:

*«Det er alltid innehavers ansvar å bevise for årskontrollør/teknisk kontrollør at bilen stemmer overens med regelverket.»*

Skal bileier under den tekniske kontrollen kunne oppfylle sin bevisplikt er det nødvendig at han innkalles til kontrollen for å kunne gi nødvendige opplysninger – i hvert fall hvis dette er praktisk mulig å gjennomføre.

I denne aktuelle saken ble ikke appellanten forsøkt innkalt til kontrollen i Parc Fermé. Det er ikke gitt noen begrunnelse for at man unnlot å varsle. Det er heller ikke opplyst noe om andre bileiere ble varslet. Uansett burde appellanten vært informert og gitt anledning til å fremlegge sitt syn når den tekniske etterkontrollen ga mistanke om at bilen ikke var i samsvar med HTP.

Kontrollørene foretok kun en visuell sjekk av bakre støtdemper og det ble tatt et bilde av fjærbenet. Bakhjulet ble ikke skrudd av.

Det ble så laget en rapport som ikke er fremlagt for domstolen som teknisk kontrollsjef presenterte for en samlet jury. Ut fra vitneforklaringene kan det legges til grunn at juryen etter å ha fått saken presentert av teknisk kontrollsjef, bestemte seg for at appellanten skulle diskvalifiseres. Fortsatt uten at appellanten hadde blitt orientert eller fått forklare seg.

Deretter ble appellanten innkalt til juryen hvor han, slik appelldomstolen oppfatter det, kun ble meddelt resultatet. Det er i juryens rapport opplyst at:

*«Fører bekrefter at bilen har justerbare dempere, men bedyrer sin uskyld med at bilen alltid har vært sånn».*

Appellanten har overfor appelldomstolen benektet dette og tvert imot hevdet at avgjørelsen var tatt da han ble innkalt til juryen og at han ikke fikk anledning til å fremstille saken fullstendig fordi han ble fortalt av avgjørelsen allerede var tatt.

Etter appelldomstolens oppfatning skulle juryen sørget for at appellanten fikk legge frem sitt syn på mulig diskvalifikasjon før avgjørelsen ble tatt. Dette er et klart brudd på Generelle Bestemmelser pkt 12.5.4. Særlig gjelder dette tekniske spørsmål tilknyttet innholdet i en HTP hvor det bør være kjent at ikke alle vurderinger av teknisk karakter som ligger til grunn for HTP fremgår av dokumentet.

Etter appelldomstolens oppfatning må det i denne saken legges til grunn at bilen til Appellanten under løpet på Rudskogen den 12.08.2018 var i samsvar med HTP dokumentet.

Det er innhentet vitneforklaring fra appellantens vitne nr.2 som inspiserte bilen på verkstedet hos Appellanten enten mandag eller tirsdag i uken etter løpet. Han tok bilder av den aktuelle støtdemper og dette er fremlagt for appelldomstolen. Her fremgår det tydelig at støtdemperen er sveiset slik at de to justeringsskivene (mutterne) var sveiset sammen og fast til fjærbenet slik at det ikke var mulig å justere høyden på bilen. Etter vitnets oppfatning var disse sveisene neppe av ny dato slik at man kan se bort fra at dette var utført i tidspunktet fra kontrollen den 12.08 og frem til vitnet inspiserte bilen en eller to dager etterpå.

Appellanten har også opplyst at han ikke har foretatt noe arbeid på bilen i den angjeldende perioden.

Etter vitnets oppfatning var det således umulig å justere disse demperne. Når man benytter en sveis for å blokkere for høydejustering har det sammenheng med at det er vanskelig å fremskaffe dempere/fjærben som det ikke er mulig å høydejustere. Anbefalingen fra deleselgeren i England – Tony Thompson – er at høydejusteringen blokkeres via sveiser og ikke ved at man freser bort gjengene. Dette er en helt vanlig måte å gjøre dette på og vitnet viste bl.a. til at han hadde gjort det samme på sin egen bil i 2007 for å få gyldig HTP.

Det er i saken også overbevisende dokumentasjon fra NBF sin kontrollør/appellantens vitne nr.1 om at en løsning med sveising av muttere er akseptert innenfor FIAs retningslinjer for utferdigelse av HTP for denne biltypen. Problemstillingen er grundig vurdert i forbindelse med utstedelse av HTP.

Slik appelldomstolen oppfatter det har teknisk kontrollør vurdert at støtdemperen på bilen var justerbar og det er vist til det bildet som er tatt under kontrollen. På basis av dette bildet

forklarte teknisk kontrollør at han gikk ut fra at demperen var justerbar og at dette ikke samsvarte med bildet i HTP.

Etter appelldomstolens oppfatning viser imidlertid bildet i HTP, etter nøye granskning at det er de samme muttrene også på dette bildet. Teknisk kontrollør har således tatt feil når det er konkludert med at demperne har en ulik konstruksjon. Både demperne på bilen og demperne i HTP er like og ifølge appellanten de samme som satt på bilen i 2013. Eneste forskjellen er at den svarte fargen som ses på HTP bildet er fjernet.

Teknisk kontrollør har ikke foretatt en eksplisitt undersøkelse av om demperne på bilen var sveiset.

Juryen har lagt vurderingen til teknisk kontrollør til grunn og gått ut fra at det ikke er samsvar.

Ut fra bevisføringen er det appelldomstolens oppfatning at det de samme demperne/fjærbena som satt på bilen under teknisk kontroll den 12.08.2018 og som er avbildet i HTP dokumentet. Det er således ikke korrekt at appellanten har kjørt det aktuelle løpet med justerbare dempere i strid med HTP dokumentet.

Konsekvensen er at juryens avgjørelse må settes til side og appellanten må gis medhold i at diskvalifikasjonen må bortfalle.

Appelldomstolen besluttet deretter følgende dom.

## **7. Domslutning**

**7.1.** Appell på juryens beslutning om diskvalifikasjon av appellanten etter gjennomført etterkontroll tas til følge.

**7.2.** Juryens beslutning tilsettes.

**7.3.** Appellanten gjeninnsettes i resultatlisten.

**7.4.** Appellens depositum tilbakebetales.

**7.5.** Beslutningen er enstemmig.

Ronny H. Hansen (leder)

Svein Magne Øksnevad (nestleder)

Anders Tråstadkjølen

Ole Andresen

Roger Bjørklund