

## CAS 31

### Sportivité et les règles

<b>Règle 2</b>	<b>Navigation loyale</b>
<b>Règle 26</b>	<b>Donner le départ des courses</b>
<b>Règle 29.1</b>	<b>Rappels : rappel individuel</b>
<b>Règle 62.1</b>	<b>Réparation</b>
<b>Règle 64.3</b>	<b>Décisions : décisions de réparation</b>
<b>Signaux de course : Signaux de rappel, X</b>	

*Quand le signal visuel correct de rappel pour un rappel individuel est fait mais qu'il n'est pas accompagné du signal sonore requis et quand un bateau rappelé, en position d'entendre le signal sonore, ne voit pas le signal visuel et ne revient pas, il a droit à réparation. Cependant, s'il réalise qu'il est du côté parcouru de la ligne, il doit revenir et prendre le départ correctement.*

### Faits

Au départ d'une course, le signal visuel de rappel individuel requis par la règle 29.1 est fait correctement, mais le signal sonore requis ne l'est pas. A, l'un des bateaux rappelés, ne revient pas, est classé OCS et demande ultérieurement réparation au motif qu'il est parti exactement au signal de départ et n'a entendu aucun signal sonore de rappel.

Le jury établit que A n'était pas entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ au signal de départ. Il ajuste le score de A en lui donnant sa place d'arrivée comme réparation en raison de l'absence du signal sonore. Ceci modifie la place d'arrivée du bateau B. B demande alors réparation, prétendant que sa place d'arrivée a été affectée par ce qu'il pense être une décision incorrecte donnant à A une place d'arrivée. B n'obtient pas réparation et fait appel au motif que la règle 26 établit que « l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération ».

### Décision

La règle 62.1(a) présente trois exigences pour donner réparation. La première est l'existence d'une « action ou omission incorrecte ». Ici, le comité de course n'a pas effectué le signal sonore requis par la règle 29.1, omission qui était clairement incorrecte. La deuxième exigence est que la place d'arrivée d'un bateau ait été « aggravée de façon significative ». Ici, cette exigence est satisfaite puisque A a été classé OCS. La troisième exigence est que le bateau ait subi les conséquences de l'action ou omission incorrecte « sans qu'il y ait eu faute de sa part ». Ici, A n'est pour rien dans le fait que le comité de course de course a omis le signal sonore et il pensait avoir pris le départ correctement.

L'exigence dans la règle 29.1 et dans Signaux de course concernant l'émission d'un signal sonore quand le pavillon X est envoyé est essentielle pour attirer l'attention des bateaux sur le fait qu'un ou plusieurs d'entre eux sont rappelés. Quand le signal sonore est omis lors d'un rappel individuel, et qu'un bateau rappelé en position d'entendre un signal sonore ne voit pas le signal visuel et ne revient pas, il a droit à réparation. Cependant, un bateau qui réalise qu'il était du côté parcouru de la ligne n'a pas droit à réparation, et il doit se conformer à la règle 28.1 et, si elle s'applique, à la règle 30.1. S'il ne le fait pas, il enfreint ces règles. De plus il ne respecte pas le principe de base Sportivité et les règles et enfreint la règle 2.

Quand il est décidé qu'un bateau a droit à réparation, la règle 64.3 exige que le jury « prenne un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux concernés ». Quand la situation concerne un bateau classé OCS, si la réparation donnée est l'ajustement du score du bateau dans la course ou sa place d'arrivée, elle doit refléter le fait que, généralement, quand un bateau rappelé retourne du côté pré-départ de la ligne après son signal de départ, il prend le départ quelque temps après les bateaux qui n'ont pas été rappelés. Un ajustement doit être fait pour tenir compte de ce délai.

En ce qui concerne la demande de B, la disposition de la règle 26 disant que « l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération » s'applique seulement aux signaux d'avertissement, préparatoire, de la minute et de départ. Quand le signal de rappel individuel est fait, les deux signaux, sonore et visuel, sont obligatoires sauf dispositions différentes dans les instructions de course.

L'appel de B est rejeté. La décision du jury de donner réparation à A est confirmée.

GBR 1974/7

---

## CAS 32

**Règle 86**                    **Modifications aux règles de course**  
**Règle 90.2(c)**           **Comité de course ; instructions de course ; classement :  
instructions de course**

*Un concurrent est en droit de consulter exclusivement l'avis de course ou les instructions de course écrites pour tous les détails relatifs à la façon d'effectuer le parcours.*

### Faits

Les instructions de course comprennent, entre autres choses, ce qui suit :

- 1 - Toutes les courses seront courues selon *Les Règles de Course à la Voile*, sauf telles que modifiées ci-dessous.
- 2 - Un briefing aura lieu dans la salle du club 60 minutes avant le départ de la première course chaque jour.
- 3 - Le parcours réduit sera signalé par l'envoi du pavillon S et du pavillon de série, avec deux coups de canon. Les bateaux de la classe concernée contourneront la marque que le bateau de tête est sur le point de contourner et rejoindront directement la ligne d'arrivée. Ceci modifie la signification du pavillon S dans Signaux de Course.

À l'un des briefings, le comité de course essaie de clarifier la phrase du point 3 « rejoindront directement la ligne d'arrivée » en déclarant que quand le parcours est réduit, tous les bateaux doivent franchir la ligne d'arrivée en remontant au vent. Ceci pour s'assurer que toutes les classes, dont certaines peuvent venir de marques différentes, finiront dans la même direction, même si ce n'est pas dans le sens de la route depuis la marque où la réduction de parcours a été signalée.

Par la suite, une course est réduite. Six bateaux, qui n'étaient pas allés au briefing, suivent les instructions de course écrites et coupent la ligne d'arrivée depuis le côté parcours de la ligne. Pour couper la ligne depuis son côté parcours, il est nécessaire pour ces bateaux de couper la ligne en naviguant vent arrière. Les six bateaux sont classés comme n'ayant pas fini et demandent réparation. Les bateaux allèguent que le comité de course a modifié à tort la définition de Finir et n'a pas respecté les exigences de la règle 90.2(c). Le jury décide leur