

Faits

Alors qu'il est au portant sur un bord de vent arrière, W devient engagé sur L quand il est à presque deux longueurs de coque à son vent. Par la suite, M s'introduit dans l'espace entre L et W. Les trois bateaux maintiennent leur route sans que l'espace entre L et W se réduise, et sans contact. W réclame contre M pour avoir pris la place à laquelle il n'avait pas droit, citant les règles 19.2(b) et 19.2(c). La réclamation est rejetée au motif que W a donné la place à M comme requis par la règle 19.2(b). W fait appel.

Décision

La règle 11 exige de W qu'il se maintienne à l'écart de L tout au long de l'incident. Pendant que M est en route libre derrière L, la règle 12 l'oblige à se maintenir à l'écart de L, et après être devenu engagé avec L, la règle 11 lui impose de se maintenir à l'écart de L. Comme le montre le schéma, W et M ont tous deux respecté ces exigences.

Puisque W et M sont tous deux tenus de se maintenir à l'écart de L tout au long de l'incident, L est un obstacle pour W et M pendant ce temps (voir l'avant-dernière phrase de la définition d'Obstacle). Cependant, puisque L est un bateau qui fait route, L n'est pas un obstacle continu pour eux (voir la dernière phrase de la définition d'Obstacle). Quand M devient engagé sur W, la règle 19.2(b) commence à s'appliquer entre eux. Elle oblige W à donner à M la place entre lui et l'obstacle, sauf s'il était incapable de le faire depuis le moment où l'engagement a commencé. Ainsi que le montrent clairement les faits, W était capable de donner cette place à M quand l'engagement a commencé, ce qu'il a constamment continué à faire jusqu'à ce que les bateaux finissent. En conséquence, W a respecté la règle 19.2(b). La règle 19.2(c) ne s'appliquait pas parce que l'obstacle, L, n'était pas un obstacle continu. M n'a pas enfreint de règle ; l'appel de W est donc rejeté.

USA 1974/163

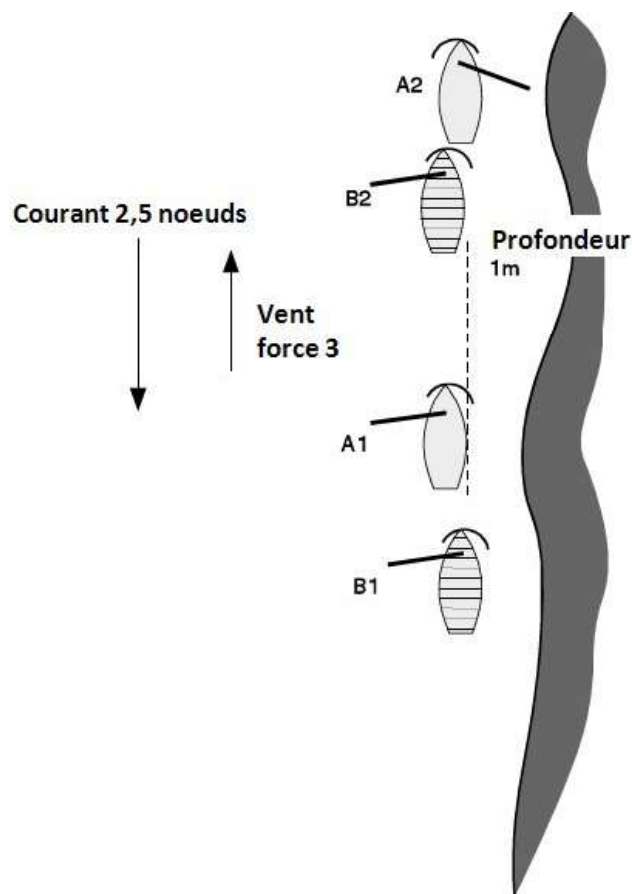
CAS 30

Définition	Se maintenir à l'écart
Règle 14	Éviter le contact
Règle 19	Place pour passer un obstacle
Règle 43	Exonération

Un bateau en route libre derrière qui est tenu de se maintenir à l'écart mais entre en collision avec le bateau en route libre devant enfreint la règle de priorité qui était applicable avant la collision. Un bateau qui perd la priorité en changeant involontairement d'amure est néanmoins tenu de se maintenir à l'écart.

Faits

Les bateaux A et B sont vent arrière tribord, près de la côte, contre un fort jusant, par vent de force 3. En position 1, A est au plus à une demi-longueur en route libre devant B. B dévente A, le faisant ralentir puis, en position 2, empanner involontairement. Une collision s'ensuit immédiatement, mais sans dommage ni blessure, et B réclame contre A selon la règle 10. Il y a accord sur les faits, et les deux bateaux sont disqualifiés : B selon la règle 12 parce que, juste avant l'empannage de A, B était trop près de A pour se maintenir à l'écart, et A selon la règle 10, pour ne pas s'être maintenu à l'écart d'un bateau tribord.



A fait appel au motif qu'il a été contraint d'enfreindre la règle 10 par l'action de B. Le jury, dans ses commentaires sur l'appel, fait remarquer que B a causé à la fois l'empannage de A et la collision en ne se maintenant pas à l'écart quand les deux bateaux étaient sur le même bord.

Décision

Les bateaux passent près de la côte, qui constitue un obstacle et aussi un obstacle continu. Les conditions d'application de la règle 19 sont donc remplies. Cependant, puisque les bateaux ne sont pas engagés, aucune des deux parties de la règle 19 qui donnent une obligation à un bateau (règles 19.2(b) et 19.2(c)) ne s'applique.

Quand B est en route libre derrière A, il est tenu par la règle 12 de se maintenir à l'écart mais il ne le fait pas. Son infraction se produit avant la collision, au moment où A doit pour la première fois « agir pour l'éviter » (voir la définition de Se maintenir à l'écart).

Quand B entre en collision avec A, il enfreint aussi la règle 14. Cependant, à ce moment-là, il est prioritaire selon la règle 10, et puisqu'il n'y a eu ni dommage ni blessure, il est exonéré de cette infraction par la règle 43.1(c).

Après son empannage, A devient le bateau non prioritaire selon la règle 10, même s'il n'avait pas eu l'intention d'empanner. Il enfreint cette règle, mais uniquement parce qu'en raison de l'infraction de B à la règle 12, il lui était impossible de se maintenir à l'écart. A n'a pas enfreint la règle 14 parce qu'il ne lui était pas « raisonnablement possible » d'éviter le contact.

En conséquence, B a été disqualifié à juste titre par le jury selon la règle 12. Cependant, A est exonéré par la règle 43.1(a) de son infraction à la règle 10. L'appel de A est fondé, et il doit être reclassé.