

LE LIVRE DES CAS

2021-2024

En tant qu'autorité dirigeante du sport, World Sailing promeut et soutient la protection de l'environnement dans toutes les compétitions de voile et les activités associées dans le monde entier.

Contacts secrétariat World Sailing :

World Sailing
20 Eastbourne Terrace
Paddington
London W2 6LG
United Kingdom

Tél +44 (0) 20 3940 4388

Email général : office@sailing.org

Email Règles de course : rules@sailing.org

Site internet : sailing.org

Publié par World Sailing (UK) Ltd., London UK

© World Sailing Limited

Janvier 2021

Tous droits réservés

Traduction Commission Centrale d'Arbitrage

© *Fédération Française de Voile*

Préface

Le Livre des Cas 2021-2024 fait suite à une révision complète de tous les cas précédemment publiés et inclut tous les nouveaux cas adoptés par le Conseil de World Sailing depuis 2017. De nombreux cas ont été réécrits, certains légèrement, mais d'autres entièrement, afin d'illustrer aussi clairement que possible l'application des règles de course 2021-2024. Les cas sont numérotés séquentiellement, commençant au numéro 1, avec des interruptions résultant de suppressions antérieures. De nombreux cas sont basés sur des appels réels envoyés à une autorité nationale selon la règle 70.1 ou sur des demandes de confirmation ou de correction faites selon la règle 70.2. D'autres, sous forme de questions/réponses, sont basés sur des faits présumés ou imaginaires. Ils sont souvent issus des questions soumises au Panel World Sailing des Questions/Réponses.

De nouveaux cas peuvent être ajoutés chaque année en novembre pendant la réunion annuelle de World Sailing et parfois, certains cas sont révisés ou supprimés. En 2022, 2023 et 2024, très vraisemblablement en janvier, de nouveaux cas et des modifications aux cas existants seront mis en ligne sur le site internet de World Sailing (sailing.org) et sur le site de la FFVoile (www.ffvoile.fr) et seront envoyés aux juges, umpires, comités de course internationaux, ainsi qu'aux autorités nationales et aux associations de classe World Sailing.

Le Livre des Cas 2021-2024 a été préparé par le groupe de travail du Livre des Cas : son Président, Dick Rose, Ion Echave, Trevor Lewis, Dave Perry et Michael Short.

Les commentaires et suggestions des lecteurs peuvent être adressés à :

Fédération Française de Voile
Commission Centrale d'Arbitrage
E-mail : cca@ffvoile.fr

John Doerr, président
Comité des Règles de Course World Sailing
janvier 2021

Les Règlementations World Sailing et les Interprétations des Règles

Les Règlementations World Sailing suivantes régissent la publication des cas dans le Livre des Cas et la publication des autres interprétations des règles de course.

- 28.3 Sauf lorsque la Règlementation 28.3 s'applique, les interprétations des Règles de Course par World Sailing doivent être faites uniquement par le biais de la publication de cas dans *Le Livre des Cas* ou *Les Livres des Calls*. Les cas sont des interprétations et explications des règles faisant autorité pour la discipline concernée.
- 28.3.1 Le Comité des Règles de Course doit traiter les cas et calls qui lui sont soumis. Ces décisions doivent être soumises au Conseil tel que prévu par la Règlementation 28.2.1(b).
- 28.3.2 Les soumissions ou propositions concernant des cas ..., en anglais et comprenant tout schéma nécessaire, doivent être reçues par le secrétariat de World Sailing avant la date limite définie dans la Règlementation 15.6. Si une soumission ou proposition reprend un cas ... publié, elle doit expliquer pourquoi cette nouvelle proposition de cas ... est préférable.
- 28.3.3 Les points suivants proposent des conseils pour la publication de cas dans *Le Livre des Cas* :
- (a) Un cas doit clarifier sensiblement une signification importante d'une règle ou améliorer la compréhension d'une règle complexe.
 - (b) Un cas ne doit pas répéter un cas déjà publié. Quand un cas représente une amélioration d'un cas existant, il doit être inclus et le cas précédent doit être supprimé.
- 28.3.5 Suite à la publication d'une nouvelle édition des *Règles de Course à la Voile*, le Comité des Règles de Course doit rapidement étudier et réviser tous les documents impactés (y compris *Le Livre des Cas*).
- 28.4 Sauf pour la publication des livres des cas et des calls World Sailing, World Sailing ne doit pas publier d'interprétation ou d'explication des Règles de course faisant autorité sauf si celle-ci a, au préalable, fait l'objet d'une étude et d'une approbation par le président du Comité des Règles de Course ou par un membre du comité désigné par le Président.

Abréviations Autorités Nationales

ARG	Federacion Argentina de Yachting
CAN	Sail Canada
DEN	Danish Sailing Association
GBR	Royal Yachting Association
ITA	Italian Sailing Federation
NED	Koninklijk Nederlands Watersport Verbond
NOR	Norwegian Sailing Federation
RUS	Russian Yachting Federation
USA	US Sailing

Légendes utilisées dans les schémas

A, B, C, etc.	Tout bateau, et
A	Bateau en route libre devant
B	Bateau en route libre derrière
I	Bateau à l'intérieur (inside)
L	Bateau sous le vent (leeward)
M	Bateau du milieu ou intervenant (middle)
O	Bateau à l'extérieur (outside)
P	Bateau bâbord (port)
S	Bateau tribord (starboard)
W	Bateau au vent (windward)

Des combinaisons de ces lettres sont également utilisées.

SECTION 1

EXTRAITS DES CAS PAR NUMERO DE REGLE

La section 1 permet aux lecteurs de trouver les cas qui interprètent une règle en particulier. Par exemple, les cas 15 et 17 interprètent la règle 13. Les extraits de ces cas sont regroupés dans cette section sous le titre Règle 13, Pendant le virement de bord. L'extrait d'un cas pouvant ne pas mentionner toutes les règles interprétées par le cas, le lecteur doit donc se reporter au cas lui-même, en section 2, pour voir comment la règle a été interprétée ou illustrée.

DEFINITIONS

Définitions, Route libre derrière et route libre devant ; engagement

CAS 12

Pour déterminer le droit à la place à la marque d'un bateau à l'intérieur selon la règle 18.2(b), le fait que les bateaux soient sur des routes largement différentes est hors de propos, à condition qu'un engagement existe quand le premier d'entre eux atteint la zone.

CAS 23

Sur un bord de vent arrière, la règle 19 ne s'applique pas à un bateau tribord qui passe entre deux bateaux bâbord devant lui. La règle 10 exige des deux bateaux bâbord qu'ils se maintiennent à l'écart.

CAS 33

Quand un bateau s'approchant d'un obstacle hèle pour de la place pour virer de bord, mais qu'il le fait avant d'avoir besoin de commencer la procédure décrite dans la règle 20 pour éviter l'obstacle en sécurité, il enfreint la règle 20.1(a). Cependant, même si l'appel enfreint la règle 20.1(a), le bateau hélé doit répondre. Un bateau engagé à l'intérieur a droit à la place entre le bateau extérieur et un obstacle selon la règle 19.2(b) même s'il a viré dans la position engagé à l'intérieur.

CAS 41

Discussion à propos de la manière dont la règle 19.2(b) et les définitions d'Obstacle et de Route libre derrière et route libre devant ; engagement s'appliquent quand deux bateaux engagés sur le même bord doublent en passant sous le vent d'un bateau qui est devant sur la même amure. Il n'y a pas obligation de hélé pour demander la place à un obstacle, mais il est prudent de le faire.

CAS 43

Un bateau au plus près, bâbord, qui navigue parallèlement et à proximité d'un obstacle, doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui a terminé son virement de bord sur tribord et qui s'approche en route de collision.

CAS 91

Un bateau tenu de se maintenir à l'écart doit se maintenir à l'écart de l'équipement d'un autre bateau hors de sa position normale si cet équipement a été hors de sa position normale depuis suffisamment longtemps pour avoir été vu et évité.

Définitions, Finir

CAS 45

Quand un bateau ne finit pas correctement à cause d'une erreur du comité de course, mais qu'aucun des bateaux en course n'a gagné ou perdu en raison de cette erreur, une réparation

appropriée et équitable est de classer tous les bateaux dans l'ordre où ils ont coupé la ligne d'arrivée.

CAS 58

Si une bouée ou un autre objet spécifié dans les instructions de course comme une marque limite de ligne d'arrivée est du côté post-arrivée de la ligne d'arrivée, un bateau peut la laisser d'un côté ou de l'autre.

CAS 82

Quand une ligne d'arrivée est tellement orientée dans l'axe du dernier bord qu'on ne peut déterminer la manière correcte de la couper pour finir conformément à la définition, un bateau peut couper la ligne dans l'une ou l'autre direction et son arrivée doit être enregistrée en conséquence.

CAS 112

Un bateau qui commet une erreur en effectuant le parcours et ne répare pas, n'enfreint pas la règle 28.1 tant qu'il n'a pas fini. Si un bateau commet une telle erreur, un deuxième bateau peut informer le premier qu'il a l'intention de réclamer avant l'arrivée de ce premier bateau ou à la première occasion raisonnable après que le premier bateau a fini.

CAS 128

Si le comité de course constate qu'un bateau commet une erreur selon la règle 28.1 en effectuant le parcours et ne corrige pas cette erreur, il est tenu de classer le bateau NSC. S'il constate qu'un bateau touche une marque en finissant, il doit le classer à sa place d'arrivée et il peut réclamer contre ce bateau pour infraction à la règle 31.

CAS 129

Quand le parcours est réduit à une marque à contourner, la marque devient une marque d'arrivée. La règle 32.2(a) permet au comité de course de positionner le bateau arborant le pavillon S à l'une ou l'autre des extrémités de la ligne d'arrivée. Un bateau doit couper la ligne conformément à la définition de Finir même si, ce faisant, il laisse cette marque du côté opposé au côté duquel il aurait été tenu de la laisser si le parcours n'avait pas été réduit.

CAS 145

Le fil d'un bateau, décrit dans la définition d'Effectuer le parcours, doit, lorsqu'il est tendu, se trouver uniquement dans des eaux navigables.

Définitions, Se maintenir à l'écart

CAS 30

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.

CAS 50

Quand un jury établit que dans un incident bâbord-tribord S n'a pas modifié sa route et qu'il n'y avait aucune crainte raisonnable et légitime de collision de la part de S, il devrait rejeter la réclamation. Quand le jury établit que S a effectivement modifié sa route et qu'il y avait un doute raisonnable que P ait pu croiser devant S si S n'avait pas modifié sa route, alors P devrait être disqualifié.

CAS 77

Le contact de l'équipement d'un bateau avec une marque constitue un touché de marque. Un bateau tenu de se maintenir à l'écart n'enfreint pas de règle quand il est touché par

l'équipement d'un bateau prioritaire qui bouge de façon inattendue en dehors de sa position normale.

CAS 87

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart.

CAS 88

Un bateau peut éviter le contact et cependant ne pas se maintenir à l'écart.

CAS 91

Un bateau tenu de se maintenir à l'écart doit se maintenir à l'écart de l'équipement d'un autre bateau hors de sa position normale si cet équipement a été hors de sa position normale depuis suffisamment longtemps pour avoir été vu et évité.

CAS 135

Discussion à propos des décisions qu'un jury doit prendre si un bateau enfreint une règle du chapitre 2 en ne se maintenant pas à l'écart et que le bateau prioritaire, ou un troisième bateau, demande réparation selon la règle 62.1(b).

Définitions, Marque

CAS 58

Si une bouée ou un autre objet spécifié dans les instructions de course comme une marque limite de ligne d'arrivée est du côté post-arrivée de la ligne d'arrivée, un bateau peut la laisser d'un côté ou de l'autre.

Définitions, Place à la marque

CAS 15

En virant de bord pour contourner une marque, un bateau en route libre devant doit respecter la règle 13 ; un bateau en route libre derrière a le droit de maintenir sa route et ainsi d'empêcher l'autre de virer de bord.

CAS 21

Quand un bateau prioritaire est tenu de donner la place à la marque à un bateau engagé à son intérieur, il n'existe pas d'espace maximum ou minimum qu'il doit donner. L'espace qu'il doit donner dépend sensiblement des conditions existantes, incluant les conditions de vent et de mer, de la vitesse du bateau intérieur, des voiles qu'il porte et de ses caractéristiques de conception.

CAS 25

Après qu'un bateau au vent engagé à l'intérieur a reçu la place à la marque, la règle 18 ne s'applique plus, mais la règle 11 continue de s'appliquer. Le bateau au vent à l'intérieur doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent à l'extérieur et le bateau sous le vent peut lofer à condition de donner au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart.

CAS 63

À une marque, quand de l'espace devient disponible pour un bateau qui n'y a pas droit, il peut, à ses propres risques, profiter de cet espace.

CAS 95

Si deux bateaux engagés sur le même bord sont sur un bord de près et sont soumis à la règle 18.2(b), la règle 18 cesse de s'appliquer quand l'un d'eux dépasse la position bout au vent. Quand un bateau est tenu de donner la place à la marque à un autre bateau, l'espace qu'il doit

donner inclut l'espace pour que l'autre bateau respecte la règle 31. Quand le bateau qui a droit à la place à la marque est obligé de toucher la marque pendant qu'il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, il est exonéré de son infraction à la règle 31.

CAS 114

Quand un bateau a droit à la place, l'espace auquel il a droit comprend l'espace dont il a besoin pour se conformer à ses obligations selon les règles du chapitre 2 et la règle 31.

CAS 118

Dans la définition de Place à la marque, la phrase « place pour aller à la marque » signifie l'espace pour naviguer rapidement en bon marin vers une position proche de la marque et de son côté requis.

Définitions, Obstacle

CAS 11

Quand des bateaux sont engagés à un obstacle, y compris un obstacle qui est un bateau prioritaire, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle.

CAS 23

Sur un bord de vent arrière, la règle 19 ne s'applique pas à un bateau tribord qui passe entre deux bateaux bâbord devant lui. La règle 10 exige des deux bateaux bâbord qu'ils se maintiennent à l'écart.

CAS 29

Un bateau sous le vent est un obstacle pour un bateau engagé au vent et un troisième bateau en route libre derrière. Le bateau en route libre derrière peut passer entre les deux bateaux engagés et avoir droit à la place de la part du bateau au vent pour passer entre lui et le bateau sous le vent, à condition que le bateau au vent soit capable de donner cette place depuis le moment où l'engagement a commencé.

CAS 41

Discussion à propos de la manière dont la règle 19.2(b) et les définitions d'Obstacle et de Route libre derrière et route libre devant ; engagement s'appliquent quand deux bateaux engagés sur le même bord doublent en passant sous le vent d'un bateau qui est devant sur la même amure. Il n'y a pas obligation de héler pour demander la place à un obstacle, mais il est prudent de le faire.

CAS 117

Quand trois bateaux sont sur le même bord et que deux d'entre eux sont engagés et rattrapent le troisième depuis une position en route libre derrière, si le bateau sous le vent devient engagé avec le bateau devant, le bateau devant n'est plus un obstacle et la règle 19.2(b) ne s'applique pas. Il n'existe pas de situation dans laquelle une rangée de bateaux naviguant près les uns des autres est un obstacle continu.

CAS 125

Quand un bateau engagé à l'extérieur est tenu de donner la place à un ou plusieurs bateaux à l'intérieur pour passer un obstacle, l'espace qu'il donne doit être suffisant pour permettre à tous les bateaux à l'intérieur de respecter leurs obligations selon les règles du chapitre 2.

Définitions, Route normale

CAS 9

Quand un bateau tribord choisit de naviguer au-delà d'une marque au vent, un bateau bâbord

doit se maintenir à l'écart. Il n'existe pas de règle qui exige d'un bateau qu'il suive une route normale.

CAS 13

Avant son signal de départ, un bateau sous le vent n'enfreint pas de règle en naviguant sur une route plus haute que celle du bateau au vent.

CAS 14

Quand, à cause d'une différence d'opinion sur la route normale d'un bateau sous le vent, deux bateaux sur le même bord convergent, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart. Deux bateaux naviguant près l'un de l'autre sur le même bord du parcours peuvent avoir des routes normales différentes.

CAS 46

Un bateau sous le vent a le droit de lofer jusqu'à sa route normale, même s'il a établi un engagement sous le vent depuis une position en route libre derrière et à moins de deux fois sa longueur de coque du bateau au vent.

CAS 75

Quand la règle 18 s'applique, les règles des sections A et B s'appliquent également. Quand un bateau prioritaire engagé à l'intérieur doit empanner à une marque, il a le droit de suivre sa route normale jusqu'à ce qu'il empanne. Un bateau tribord qui modifie sa route n'enfreint pas la règle 16.1 s'il donne à un bateau bâbord l'espace suffisant pour se maintenir à l'écart et que le bateau bâbord n'en tire pas avantage rapidement.

CAS 134

La route normale d'un bateau à tout moment dépend des conditions existantes. Certaines de ces conditions sont la force et la direction du vent, le rythme des rafales et des accalmies, les vagues, le courant et les caractéristiques physiques de la coque et de l'équipement du bateau, y compris les voiles qu'il utilise.

Définitions, En course

CAS 5

Un bateau qui est au mouillage pendant une course est toujours en course. Un bateau n'enfreint pas la règle 42.1 ni la règle 45 si, en tirant sur sa ligne de mouillage pour récupérer l'ancre, il revient à la position où l'ancre a été jetée. Cependant, si tirer sur la ligne de mouillage fait clairement avancer le bateau vers une autre position, il enfreint ces règles.

CAS 68

Le fait qu'un comité de course ne s'aperçoive pas qu'un certificat de rating n'est pas valide n'ouvre pas droit à réparation pour un bateau. Un bateau susceptible d'avoir enfreint une règle et qui continue à courir conserve ses droits selon les règles de course, y compris ses droits selon les règles du chapitre 2 et ses droits de réclamer et de faire appel, même s'il est disqualifié plus tard.

CAS 127

Un bateau dégage la ligne et les marques d'arrivée quand aucune partie de sa coque, équipage ou équipement ne se trouve sur la ligne et qu'aucune marque n'influence son choix de route.

Définitions, Place

CAS 21

Quand un bateau prioritaire est tenu de donner la place à la marque à un bateau engagé à son

intérieur, il n'existe pas d'espace maximum ou minimum qu'il doit donner. L'espace qu'il doit donner dépend sensiblement des conditions existantes incluant les conditions de vent et de mer, de la vitesse du bateau intérieur, des voiles qu'il porte et de ses caractéristiques de conception.

CAS 24

Quand un bateau devient engagé sous le vent depuis une position en route libre derrière, l'autre bateau doit agir rapidement pour se maintenir à l'écart. Quand il ne peut pas le faire en agissant en bon marin, la place requise par la règle 15 ne lui a pas été donnée.

CAS 93

Si un bateau lofe juste après être devenu engagé sous le vent d'un autre bateau et qu'il n'y a aucune action en bon marin qui permettrait à l'autre bateau de se maintenir à l'écart, le bateau qui a lofé enfreint les règles 15 et 16.1. L'autre bateau enfreint la règle 11 mais est exonéré.

CAS 95

Si deux bateaux engagés sur le même bord sont sur un bord de près et sont soumis à la règle 18.2(b), la règle 18 cesse de s'appliquer quand l'un d'eux dépasse la position bout au vent. Quand un bateau est tenu de donner la place à la marque à un autre bateau, l'espace qu'il doit donner comprend l'espace pour que l'autre bateau respecte la règle 31. Quand le bateau qui a droit à la place à la marque est obligé de toucher la marque pendant qu'il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, il est exonéré de son infraction à la règle 31.

CAS 103

L'expression « en bon marin » dans la définition de Place fait référence à la conduite du bateau que l'on peut raisonnablement attendre d'un équipage compétent, mais pas expert, avec un nombre d'équipiers adapté au bateau.

CAS 114

Quand un bateau a droit à la place, l'espace auquel il a droit comprend l'espace dont il a besoin pour se conformer à ses obligations selon les règles du chapitre 2 et la règle 31.

CAS 118

Dans la définition de Place à la marque, la phrase « place pour aller à la marque » signifie l'espace pour naviguer rapidement en bon marin vers une position proche de la marque et de son côté requis.

CAS 125

Quand un bateau engagé à l'extérieur est tenu de donner la place à un ou plusieurs bateaux à l'intérieur pour passer un obstacle, l'espace qu'il donne doit être suffisant pour permettre à tous les bateaux à l'intérieur de respecter leurs obligations selon les règles du chapitre 2.

CAS 146

Quand des bateaux s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ et qu'un bateau sous le vent lofe, le bateau au vent est exonéré par la règle 43.1(b) s'il enfreint la règle 11 alors qu'il navigue dans la place à laquelle il a droit selon la règle 16.1.

Définitions, Règle

CAS 85

Si une règle de course n'est pas l'une des règles citées dans la règle 86.1(c), les règles de classe ne sont pas autorisées à la modifier. Si une règle de classe essaye de modifier une telle règle, cette règle de classe n'est pas valide et ne s'applique pas.

CAS 98

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par Les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course le mentionne explicitement ou non. Une règle dans l'avis de course ou les instructions de course, à condition qu'elle soit cohérente avec une prescription à la règle 88.2, peut modifier tout ou partie des prescriptions de l'autorité nationale. Généralement, l'avis de course ne peut modifier une règle de classe. Quand un bateau court sous un système de handicap ou de rating, les règles de ce système s'appliquent et tout ou partie de ses règles de classe peuvent s'appliquer également. Quand l'avis de course est en conflit avec les instructions de course, aucun ne prévaut sur l'autre.

Définitions, Effectuer le parcours

CAS 90

Quand le fil d'un bateau passe une marque du côté requis, il n'enfreint pas la règle 28.1 si son fil, quand il est tendu, passe également cette marque du côté non requis.

CAS 106

Quand le fil représentant le sillage d'un bateau se trouve du côté requis des marques d'arrivée ou des marques de porte, peu importe que le fil, quand il est tendu, passe également une de ces marques du côté non-requis.

CAS 108

Quand il effectue une pénalité après avoir touché une marque, un bateau n'a pas besoin de terminer un tour complet de 360° et il peut effectuer sa pénalité tout en contournant simultanément la marque. Son tour pour contourner la marque comptera comme sa pénalité s'il comprend un virement de bord et un empannage, s'il est effectué rapidement après qu'il ne touche plus la marque, s'il est clairement à l'écart des autres bateaux, et quand aucune question d'avantage ne se pose.

CAS 112

Un bateau qui commet une erreur en effectuant le parcours et ne répare pas, n'enfreint pas la règle 28.1 tant qu'il n'a pas fini. Si un bateau commet une telle erreur, un deuxième bateau peut informer le premier qu'il a l'intention de réclamer avant l'arrivée de ce premier bateau ou à la première occasion raisonnable après que le premier bateau a fini.

CAS 128

Si le comité de course constate qu'un bateau commet une erreur selon la règle 28.1 en effectuant le parcours et ne corrige pas cette erreur, il est tenu de classer le bateau NSC. S'il constate qu'un bateau touche une marque en finissant, il doit le classer à sa place d'arrivée et il peut réclamer contre ce bateau pour infraction à la règle 31.

CAS 145

Le fil d'un bateau, décrit dans la définition d'Effectuer le parcours, doit, lorsqu'il est tendu, se trouver uniquement dans des eaux navigables.

Définitions, Prendre le départ

CAS 140

Comment les règles s'appliquent quand un bateau est obligé de couper la ligne de départ à cause d'un autre bateau qui a enfreint une règle du chapitre 2.

PRINCIPES DE BASE

Sportivité et les règles

CAS 31

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 parcours de la ligne, il doit revenir et prendre le départ correctement.

CAS 39

Un comité de course n'est pas obligé de réclamer contre un bateau. La responsabilité première de faire respecter les règles incombe aux concurrents.

CAS 65

Quand un bateau sait qu'il a enfreint la règle du pavillon noir, il est obligé d'abandonner rapidement. Quand il ne le fait pas et gêne par la suite délibérément un autre bateau dans la course, il commet une infraction à la sportivité et à la règle 2 et son barreur commet un acte de mauvaise conduite.

CHAPITRE 1 – REGLES FONDAMENTALES

Règle 1.1, Sécurité : aider ceux qui sont en danger

CAS 20

Quand il est possible qu'un bateau soit en danger, un autre bateau qui porte assistance a droit à réparation, même si son aide n'a pas été demandée ou s'il est établi plus tard qu'il n'y avait pas de danger.

Règle 2, Navigation loyale

CAS 27

Un bateau n'est pas tenu d'anticiper qu'un autre bateau va enfreindre une règle. Quand un bateau acquiert la priorité en raison de ses propres actions, l'autre bateau a droit à la place pour se maintenir à l'écart.

CAS 31

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 parcours de la ligne, il doit revenir et prendre le départ correctement.

CAS 34

Gêner un autre bateau peut constituer une infraction à la règle 2 et être la base pour accorder réparation et pour une action selon la règle 69.2.

CAS 47

Un bateau qui hèle délibérément « tribord » alors qu'il sait qu'il est bâbord n'agit pas loyalement et enfreint la règle 2.

CAS 65

Quand un bateau sait qu'il a enfreint la règle du pavillon noir, il est obligé d'abandonner rapidement. Quand il ne le fait pas et gêne par la suite délibérément un autre bateau dans la course, il commet une infraction à la sportivité et à la règle 2 et son barreur commet un acte de mauvaise conduite.

CAS 73

Quand, par une action délibérée, l'équipier de L tend le bras et touche W, action qui ne peut avoir d'autre intention que de provoquer une infraction de W à la règle 11, alors L enfreint la règle 2.

CAS 74

Aucune règle n'impose la façon dont le barreur ou l'équipier d'un bateau sous le vent doit s'asseoir. Un contact avec un bateau au vent n'enfreint pas la règle 2 sauf si la position du barreur ou de l'équipier est délibérément utilisée à mauvais escient.

CAS 78

Dans une course en flotte pour des bateaux monotypes ou courant avec un système de handicap ou de rating, un bateau peut utiliser une tactique qui gêne clairement un autre bateau et freine sa progression dans la course, à condition que, s'il fait l'objet d'une réclamation selon la règle 2 pour cette action, le jury établisse qu'il y avait une possibilité raisonnable que sa tactique améliore son classement final dans l'épreuve. Cependant, il enfreint la règle 2 et éventuellement la règle 69.1(a) si, pendant qu'il utilise cette tactique, il enfreint intentionnellement une règle.

CAS 138

Généralement, l'action d'un concurrent qui affecte directement l'équité de la compétition ou un concurrent qui n'effectue pas une pénalité appropriée quand il est conscient d'avoir enfreint une règle doit être considérée selon la règle 2. Toute action, y compris une infraction sérieuse à la règle 2 ou à toute autre règle, que le jury considère comme étant potentiellement un acte de mauvaise conduite, doit être considérée selon la règle 69.

Règle 4, Acceptation des règles

CAS 98

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par Les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course le mentionne explicitement ou non. Une règle dans l'avis de course ou les instructions de course, à condition qu'elle soit cohérente avec une prescription à la règle 88.2, peut modifier tout ou partie des prescriptions de l'autorité nationale. Généralement, l'avis de course ne peut modifier une règle de classe. Quand un bateau court sous un système de handicap ou de rating, les règles de ce système s'appliquent et tout ou partie de ses règles de classe peuvent s'appliquer également. Quand l'avis de course est en conflit avec les instructions de course, aucun ne prévaut sur l'autre.

Règle 5, Règles régissant les autorités organisatrices et les officiels

CAS 44

Un bateau n'est pas autorisé à réclamer contre un comité de course pour infraction à une règle. Cependant, s'il tente de le faire, sa « réclamation » peut satisfaire aux exigences d'une demande de réparation, auquel cas le jury doit la traiter en conséquence.

CAS 98

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par Les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course le mentionne explicitement ou non. Une règle dans l'avis de course ou les instructions de course, à condition qu'elle soit cohérente avec une prescription à la règle 88.2, peut modifier tout ou partie des prescriptions de l'autorité nationale. Généralement, l'avis de course ne peut modifier une règle de classe. Quand un bateau court sous un système de handicap ou de rating, les règles de ce système s'appliquent et tout ou partie de ses règles de classe peuvent s'appliquer également. Quand l'avis de course est en conflit avec les instructions de course, aucun ne prévaut sur l'autre.

Règle 6.1, Règlements World Sailing

CAS 143

Quand l'autorité organisatrice d'une course n'est pas une organisation spécifiée dans la règle 89.1, une partie dans une instruction n'a pas droit à la procédure d'appel.

CHAPITRE 2 – QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT

Chapitre 2 - Préambule

CAS 19

Interprétation du terme « dommage ».

CAS 67

Quand un bateau est en course et rencontre un navire qui ne l'est pas, tous deux sont soumis aux règles gouvernementales de priorité. Quand, selon ces règles, le bateau en course est tenu de se maintenir à l'écart mais qu'il heurte volontairement l'autre bateau, son barreur commet un acte de mauvaise conduite.

CAS 68

Le fait qu'un comité de course ne s'aperçoive pas qu'un certificat de rating n'est pas valide n'ouvre pas droit à réparation pour un bateau. Un bateau susceptible d'avoir enfreint une règle et qui continue à courir conserve ses droits selon les règles de course, y compris ses droits selon les règles du chapitre 2 et ses droits de réclamer et de faire appel, même s'il est disqualifié plus tard.

CAS 109

Les règles du RIPAM ou les règles gouvernementales de priorité s'appliquent entre des bateaux qui sont en course seulement si une règle dans l'avis de course le précise et, dans ce cas, toutes les règles du chapitre 2 sont remplacées. Une règle du RIPAM ou une règle gouvernementale, autre qu'une règle de priorité, peut devenir applicable en l'incluant dans l'avis de course, dans les instructions de course ou dans un autre document régissant l'épreuve.

CAS 141

Interprétation du terme « sérieux » dans l'expression « dommage sérieux »

Section A – Priorité

Règle 10, Sur des bords opposés

CAS 9

Quand un bateau tribord choisit de naviguer au-delà d'une marque au vent, un bateau bâbord doit se maintenir à l'écart. Il n'existe pas de règle qui exige d'un bateau qu'il suive une route normale.

CAS 23

Sur un bord de vent arrière, la règle 19 ne s'applique pas à un bateau tribord qui passe entre deux bateaux bâbord devant lui. La règle 10 exige des deux bateaux bâbord qu'ils se maintiennent à l'écart.

CAS 43

Un bateau au plus près, bâbord, qui navigue parallèlement et à proximité d'un obstacle, doit

se maintenir à l'écart d'un bateau qui a terminé son virement de bord sur tribord et qui s'approche en route de collision.

CAS 50

Quand un jury établit que, dans un incident bâbord-tribord, S n'a pas modifié sa route et qu'il n'y avait aucune crainte raisonnable et légitime de collision de la part de S, il devrait rejeter la réclamation. Quand le jury établit que S a effectivement modifié sa route et qu'il y avait un doute raisonnable que P ait pu croiser devant S si S n'avait pas modifié sa route, alors P devrait être disqualifié.

CAS 75

Quand la règle 18 s'applique, les règles des sections A et B s'appliquent également. Quand un bateau prioritaire engagé à l'intérieur doit empanner à une marque, il a le droit de suivre sa route normale jusqu'à ce qu'il empanne. Un bateau tribord qui modifie sa route n'enfreint pas la règle 16.1 s'il donne à un bateau bâbord l'espace suffisant pour se maintenir à l'écart et que le bateau bâbord n'en tire pas avantage rapidement.

CAS 87

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart.

CAS 88

Un bateau peut éviter le contact et cependant ne pas se maintenir à l'écart.

CAS 99

Le fait qu'un bateau tenu de se maintenir à l'écart soit hors de contrôle ne lui donne pas droit à exonération pour une infraction à une règle du chapitre 2. Quand un bateau prioritaire devient tenu par la règle 14 « d'éviter le contact... si cela est raisonnablement possible » et que la seule manière de le faire est d'empanner brutalement, il n'enfreint pas la règle s'il n'empanne pas ainsi. Quand la pénalité d'un bateau selon la règle 44.1(b) est d'abandonner et qu'il le fait (que ce soit par choix ou par nécessité), il ne peut pas ensuite être disqualifié.

CAS 105

Quand deux bateaux sont au portant sur des bords opposés, le bateau tribord peut modifier sa route, pourvu qu'il laisse au bateau bâbord la place de se maintenir à l'écart.

CAS 123

Quand il devient évident pour un barreur compétent, mais pas expert, à la barre d'un bateau tribord, qu'il existe un risque non négligeable de contact avec un bateau bâbord, le bateau tribord enfreint la règle 14 si un contact se produit et qu'il avait cependant le temps de modifier sa route de façon suffisante pour éviter le contact.

Règle 11, Sur le même bord, engagés

CAS 7

Quand, après avoir été en route libre derrière, un bateau devient engagé sous le vent à moins de deux fois sa longueur de coque de l'autre bateau, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart, mais le bateau sous le vent doit au début donner au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart et ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale. La route normale du bateau au vent est sans importance.

CAS 12

Pour déterminer le droit à la place à la marque d'un bateau à l'intérieur selon la règle 18.2(b), le fait que les bateaux soient sur des routes largement différentes est hors de propos, à condition qu'un engagement existe quand le premier d'entre eux atteint la zone.

CAS 13

Avant son signal de départ, un bateau sous le vent n'enfreint pas de règle en naviguant sur une route plus haute que celle du bateau au vent.

CAS 14

Quand, à cause d'une différence d'opinion sur la route normale d'un bateau sous le vent, deux bateaux sur le même bord convergent, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart. Deux bateaux naviguant près l'un de l'autre sur le même bord du parcours peuvent avoir des routes normales différentes.

CAS 24

Quand un bateau devient engagé sous le vent depuis une position en route libre derrière, l'autre bateau doit agir rapidement pour se maintenir à l'écart. Quand il ne peut pas le faire en agissant en bon marin, la place requise par la règle 15 ne lui a pas été donnée.

CAS 25

Après qu'un bateau au vent engagé à l'intérieur a reçu la place à la marque, la règle 18 ne s'applique plus, mais la règle 11 continue de s'appliquer. Le bateau au vent à l'intérieur doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent à l'extérieur et le bateau sous le vent peut lofer à condition de donner au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart.

CAS 41

Discussion à propos de la manière dont la règle 19.2(b) et les définitions d'Obstacle et de Route libre derrière et route libre devant ; engagement s'appliquent quand deux bateaux engagés sur le même bord doublent en passant sous le vent d'un bateau qui est devant sur la même amure. Il n'y a pas obligation de hélér pour demander la place à un obstacle, mais il est prudent de le faire.

CAS 46

Un bateau sous le vent a le droit de lofer jusqu'à sa route normale, même s'il a établi un engagement sous le vent à partir de la position en route libre derrière et à moins de deux fois sa longueur de coque du bateau au vent.

CAS 51

Un jury doit établir que les bateaux ont été exonérés au moment de l'incident quand, du fait de l'infraction d'une règle par un autre bateau, ils ont été obligés d'enfreindre une règle.

CAS 53

Un bateau en route libre devant n'a pas besoin d'agir pour se maintenir à l'écart avant d'être engagé sous le vent depuis la position en route libre derrière.

CAS 73

Quand, par une action délibérée, l'équipier de L tend le bras et touche W, action qui ne peut avoir d'autre intention que de provoquer une infraction de W à la règle 11, alors L enfreint la règle 2.

CAS 74

Aucune règle n'impose la façon dont le barreur ou l'équipier d'un bateau sous le vent doit s'asseoir. Un contact avec un bateau au vent n'enfreint pas la règle 2 sauf si la position du barreur ou de l'équipier est délibérément utilisée à mauvais escient.

CAS 146

Quand des bateaux s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ et qu'un bateau sous le vent lofe, le bateau au vent est exonéré par la règle 43.1(b) s'il enfreint la règle 11 alors qu'il navigue dans la place à laquelle il a droit selon la règle 16.1.

Règle 12, Sur le même bord, non engagés

CAS 2

Si le premier de deux bateaux à atteindre la zone est en route libre derrière quand il l'atteint et si plus tard les bateaux sont engagés quand l'autre bateau atteint la zone, la règle 18.2(a), et non la règle 18.2(b), s'applique. La règle 18.2(a) s'applique uniquement pendant que les bateaux sont engagés et qu'au moins l'un d'eux est dans la zone.

CAS 15

En virant de bord pour contourner une marque, un bateau en route libre devant doit respecter la règle 13 ; un bateau en route libre derrière a le droit de maintenir sa route et ainsi d'empêcher l'autre de virer de bord.

CAS 24

Quand un bateau devient engagé sous le vent depuis une position en route libre derrière, l'autre bateau doit agir rapidement pour se maintenir à l'écart. Quand il ne peut pas le faire en agissant en bon marin, la place requise par la règle 15 ne lui a pas été donnée.

CAS 41

Discussion à propos de la manière dont la règle 19.2(b) et les définitions d'Obstacle et de Route libre derrière et route libre devant ; engagement s'appliquent quand deux bateaux engagés sur le même bord doublent en passant sous le vent d'un bateau qui est devant sur la même amure. Il n'y a pas obligation de héler pour demander la place à un obstacle, mais il est prudent de le faire.

CAS 77

Le contact de l'équipement d'un bateau avec une marque constitue un touché de marque. Un bateau tenu de se maintenir à l'écart n'enfreint pas de règle quand il est touché par l'équipement d'un bateau prioritaire qui bouge de façon inattendue en dehors de sa position normale.

CAS 91

Un bateau tenu de se maintenir à l'écart doit se maintenir à l'écart de l'équipement d'un autre bateau hors de sa position normale si cet équipement a été hors de sa position normale depuis suffisamment longtemps pour avoir été vu et évité.

Règle 13, Pendant le virement de bord

CAS 15

En virant de bord pour contourner une marque, un bateau en route libre devant doit respecter la règle 13 ; un bateau en route libre derrière a le droit de maintenir sa route et ainsi d'empêcher l'autre de virer de bord.

CAS 17

Un bateau n'est plus soumis à la règle 13 quand il est sur une route au plus près, indépendamment de son déplacement dans l'eau ou de la façon dont ses voiles sont bordées.

CAS 27

Un bateau n'est pas tenu d'anticiper qu'un autre bateau va enfreindre une règle. Quand un bateau acquiert la priorité en raison de ses propres actions, l'autre bateau a droit à la place pour se maintenir à l'écart.

Section B – Limitations générales

Règle 14, Éviter le contact

CAS 2

Si le premier de deux bateaux à atteindre la zone est en route libre derrière quand il l'atteint et si plus tard les bateaux sont engagés quand l'autre bateau atteint la zone, la règle 18.2(a), et non la règle 18.2(b), s'applique. La règle 18.2(a) s'applique uniquement pendant que les bateaux sont engagés et qu'au moins l'un d'eux est dans la zone.

CAS 7

Quand, après avoir été en route libre derrière, un bateau devient engagé sous le vent à moins de deux fois sa longueur de coque de l'autre bateau, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart, mais le bateau sous le vent doit au début donner au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart et ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale. La route normale du bateau au vent est sans importance.

CAS 11

Quand des bateaux sont engagés à un obstacle, y compris un obstacle qui est un bateau prioritaire, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle.

CAS 13

Avant son signal de départ, un bateau sous le vent n'enfreint pas de règle en naviguant sur une route plus haute que celle du bateau au vent.

CAS 14

Quand, à cause d'une différence d'opinion sur la route normale d'un bateau sous le vent, deux bateaux sur le même bord convergent, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart. Deux bateaux naviguant près l'un de l'autre sur le même bord du parcours peuvent avoir des routes normales différentes.

CAS 23

Sur un bord de vent arrière, la règle 19 ne s'applique pas à un bateau tribord qui passe entre deux bateaux bâbord devant lui. La règle 10 exige des deux bateaux bâbord qu'ils se maintiennent à l'écart.

CAS 25

Après qu'un bateau au vent engagé à l'intérieur a reçu la place à la marque, la règle 18 ne s'applique plus, mais la règle 11 continue de s'appliquer. Le bateau au vent à l'intérieur doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent à l'extérieur et le bateau sous le vent peut lofer à condition de donner au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart.

CAS 26

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter une collision jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart. Cependant, si le bateau prioritaire pouvait alors éviter la collision et que la collision entraîne un dommage, il doit être pénalisé pour avoir enfreint la règle 14.

CAS 27

Un bateau n'est pas tenu d'anticiper qu'un autre bateau va enfreindre une règle. Quand un bateau acquiert la priorité en raison de ses propres actions, l'autre bateau a droit à la place pour se maintenir à l'écart.

CAS 30

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.

CAS 43

Un bateau au plus près, bâbord, qui navigue parallèlement et à proximité d'un obstacle, doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui a terminé son virement de bord sur tribord et qui s'approche en route de collision.

CAS 49

Quand deux réclamations proviennent d'un même incident ou d'incidents étroitement liés, elles doivent être instruites en même temps, en présence des représentants de tous les bateaux impliqués.

CAS 50

Quand un jury établit que, dans un incident bâbord-tribord, S n'a pas modifié sa route et qu'il n'y avait aucune crainte raisonnable et légitime de collision de la part de S, il devrait rejeter la réclamation. Quand le jury établit que S a effectivement modifié sa route et qu'il y avait un doute raisonnable que P ait pu croiser devant S si S n'avait pas modifié sa route, alors P devrait être disqualifié.

CAS 75

Quand la règle 18 s'applique, les règles des sections A et B s'appliquent également. Quand un bateau prioritaire engagé à l'intérieur doit empanner à une marque, il a le droit de suivre sa route normale jusqu'à ce qu'il empanne. Un bateau tribord qui modifie sa route n'enfreint pas la règle 16.1 s'il donne à un bateau bâbord l'espace suffisant pour se maintenir à l'écart et que le bateau bâbord n'en tire pas avantage rapidement.

CAS 77

Le contact de l'équipement d'un bateau avec une marque constitue un touché de marque. Un bateau tenu de se maintenir à l'écart n'enfreint pas de règle quand il est touché par l'équipement d'un bateau prioritaire qui bouge de façon inattendue en dehors de sa position normale.

CAS 81

Quand un bateau ayant droit à la place à la marque selon la règle 18.2(b) dépasse la position bout au vent, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer et il doit se conformer à la règle applicable de la Section A.

CAS 87

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart.

CAS 88

Un bateau peut éviter un contact et cependant ne pas se maintenir à l'écart.

CAS 91

Un bateau tenu de se maintenir à l'écart doit se maintenir à l'écart de l'équipement d'un autre bateau hors de sa position normale si cet équipement a été hors de sa position normale depuis suffisamment longtemps pour avoir été vu et évité.

CAS 92

Quand un bateau prioritaire modifie sa route, le bateau non prioritaire est tenu d'agir

simplement en réponse à ce que fait le bateau prioritaire sur le moment, pas à ce que le bateau prioritaire pourrait faire par la suite.

CAS 99

Le fait qu'un bateau tenu de se maintenir à l'écart soit hors de contrôle ne lui donne pas droit à exonération pour une infraction à une règle du chapitre 2. Quand un bateau prioritaire devient tenu par la règle 14 « d'éviter le contact... si cela est raisonnablement possible » et que la seule manière de le faire est d'empanner brutalement, il n'enfreint pas la règle s'il n'empanne pas ainsi. Quand la pénalité d'un bateau selon la règle 44.1(b) est d'abandonner, et qu'il le fait (que ce soit par choix ou par nécessité), il ne peut pas ensuite être disqualifié.

CAS 105

Quand deux bateaux sont au portant sur des bords opposés, le bateau tribord peut modifier sa route, pourvu qu'il donne au bateau bâbord la place de se maintenir à l'écart.

CAS 107

Pendant la séquence de départ, un bateau qui n'assure pas de veille peut de ce fait ne pas faire tout ce qu'il est raisonnablement possible pour éviter un contact. Héler est un moyen pour un bateau d'« agir pour éviter le contact ». Quand l'infraction d'un bateau à une règle du chapitre 2 cause des dommages sérieux et qu'il abandonne ensuite, il a effectué la pénalité applicable et ne doit pas être disqualifié pour cette infraction.

CAS 123

Quand il devient évident pour un barreur compétent, mais pas expert, à la barre d'un bateau tribord, qu'il existe un risque non négligeable de contact avec un bateau bâbord, le bateau tribord enfreint la règle 14 si un contact se produit et qu'il avait cependant le temps de modifier sa route de façon suffisante pour éviter le contact.

Règle 15, Acquérir la priorité

CAS 2

Si le premier de deux bateaux à atteindre la zone est en route libre derrière quand il l'atteint et si plus tard les bateaux sont engagés quand l'autre bateau atteint la zone, la règle 18.2(a), et non la règle 18.2(b), s'applique. La règle 18.2(a) s'applique uniquement quand les bateaux sont engagés et qu'au moins l'un d'entre eux est dans la zone.

CAS 7

Quand, après avoir été en route libre derrière, un bateau devient engagé sous le vent à moins de deux fois sa longueur de coque de l'autre bateau, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart, mais le bateau sous le vent doit au début donner au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart et ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale. La route normale du bateau au vent est sans importance.

CAS 13

Avant son signal de départ, un bateau sous le vent n'enfreint pas de règle en naviguant sur une route plus haute que celle du bateau au vent.

CAS 24

Quand un bateau devient engagé sous le vent depuis une position en route libre derrière, l'autre bateau doit agir rapidement pour se maintenir à l'écart. Quand il ne peut pas le faire en agissant en bon marin, la place requise par la règle 15 ne lui a pas été donnée.

CAS 27

Un bateau n'est pas tenu d'anticiper qu'un autre bateau va enfreindre une règle. Quand un bateau acquiert la priorité en raison de ses propres actions, l'autre bateau a droit à la place

pour se maintenir à l'écart.

CAS 53

Un bateau en route libre devant n'a pas besoin d'agir pour se maintenir à l'écart avant d'être engagé sous le vent depuis la position en route libre derrière.

CAS 81

Quand un bateau ayant droit à la place à la marque selon la règle 18.2(b) dépasse la position bout au vent, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer et il doit se conformer à la règle applicable de la Section A.

CAS 93

Si un bateau lofe juste après être devenu engagé sous le vent d'un autre bateau et qu'il n'y a aucune action en bon marin qui permettrait à l'autre bateau de se maintenir à l'écart, le bateau qui a lofé enfreint les règles 15 et 16.1. L'autre bateau enfreint la règle 11 mais est exonéré.

CAS 105

Quand deux bateaux sont au portant sur des bords opposés, le bateau tribord peut modifier sa route, pourvu qu'il donne au bateau bâbord la place de se maintenir à l'écart.

CAS 117

Quand trois bateaux sont sur le même bord et que deux d'entre eux sont engagés et rattrapent le troisième depuis une position en route libre derrière, si le bateau sous le vent devient engagé avec le bateau devant, le bateau devant n'est plus un obstacle et la règle 19.2(b) ne s'applique pas. Il n'existe pas de situation dans laquelle une rangée de bateaux naviguant près les uns des autres est un obstacle continu.

Règle 16.1, Modifier sa route

CAS 6

Un bateau tribord qui vire de bord après qu'un bateau bâbord a abattu pour passer derrière lui n'enfreint pas nécessairement une règle.

CAS 7

Quand, après avoir été en route libre derrière, un bateau devient engagé sous le vent à moins de deux fois sa longueur de coque de l'autre bateau, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart, mais le bateau sous le vent doit au début donner au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart et ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale. La route normale du bateau au vent est sans importance.

CAS 13

Avant son signal de départ, un bateau sous le vent n'enfreint pas de règle en naviguant sur une route plus haute que celle du bateau au vent.

CAS 14

Quand, à cause d'une différence d'opinion sur la route normale d'un bateau sous le vent, deux bateaux sur le même bord convergent, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart. Deux bateaux naviguant près l'un de l'autre sur le même bord du parcours peuvent avoir des routes normales différentes.

CAS 25

Après qu'un bateau au vent engagé à l'intérieur a reçu la place à la marque, la règle 18 ne s'applique plus, mais la règle 11 continue de s'appliquer. Le bateau au vent à l'intérieur doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent à l'extérieur et le bateau sous le vent peut lofer à condition de donner au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart.

CAS 26

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter une collision jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart. Toutefois, si le bateau prioritaire pouvait alors éviter la collision et que la collision entraîne un dommage, il doit être pénalisé pour avoir enfreint la règle 14.

CAS 46

Un bateau sous le vent a le droit de lofer jusqu'à sa route normale, même s'il a établi un engagement sous le vent depuis une position en route libre derrière et à moins de deux fois sa longueur de coque du bateau au vent.

CAS 52

La règle 16.1 ne restreint pas la route d'un bateau non prioritaire. Manœuvrer pour amener un autre bateau loin de la ligne de départ n'enfreint pas nécessairement cette règle.

CAS 75

Quand la règle 18 s'applique, les règles des sections A et B s'appliquent également. Quand un bateau prioritaire engagé à l'intérieur doit empanner à une marque, il a le droit de suivre sa route normale jusqu'à ce qu'il empanne. Un bateau tribord qui modifie sa route n'enfreint pas la règle 16.1 s'il donne à un bateau bâbord l'espace suffisant pour se maintenir à l'écart et que le bateau bâbord n'en tire pas avantage rapidement.

CAS 92

Quand un bateau prioritaire modifie sa route, le bateau non prioritaire est tenu d'agir simplement en réponse à ce que fait le bateau prioritaire sur le moment, pas à ce que le bateau prioritaire pourrait faire par la suite.

CAS 93

Si un bateau lofe juste après être devenu engagé sous le vent d'un autre bateau et qu'il n'y a aucune action en bon marin qui permettrait à l'autre bateau de se maintenir à l'écart, le bateau qui a lofé enfreint les règles 15 et 16.1. L'autre bateau enfreint la règle 11 mais est exonéré.

CAS 105

Quand deux bateaux sont au portant sur des bords opposés, le bateau tribord peut modifier sa route, pourvu qu'il donne au bateau bâbord la place de se maintenir à l'écart.

CAS 114

Quand un bateau a droit à la place, l'espace auquel il a droit comprend l'espace dont il a besoin pour se conformer à ses obligations selon les règles du chapitre 2 et la règle 31.

CAS 146

Quand des bateaux s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ et qu'un bateau sous le vent lofe, le bateau au vent est exonéré par la règle 43.1(b) s'il enfreint la règle 11 alors qu'il navigue dans la place à laquelle il a droit selon la règle 16.1.

Règle 16.2, Modifier sa route

CAS 6

Un bateau tribord qui vire de bord après qu'un bateau bâbord a abattu pour passer derrière lui n'enfreint pas nécessairement une règle.

CAS 92

Quand un bateau prioritaire modifie sa route, le bateau non prioritaire est tenu d'agir simplement en réponse à ce que le bateau prioritaire fait sur le moment, pas à ce que le bateau prioritaire pourrait faire par la suite.

Règle 17, Sur le même bord ; route normale

CAS 7

Quand, après avoir été en route libre derrière, un bateau devient engagé sous le vent à moins de deux fois sa longueur de coque de l'autre bateau, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart, mais le bateau sous le vent doit au début donner au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart et ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale. La route normale du bateau au vent est sans importance.

CAS 13

Avant son signal de départ, un bateau sous le vent n'enfreint pas de règle en naviguant sur une route plus haute que celle du bateau au vent.

CAS 14

Quand, à cause d'une différence d'opinion sur la route normale d'un bateau sous le vent, deux bateaux sur le même bord convergent, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart. Deux bateaux naviguant près l'un de l'autre sur le même bord du parcours peuvent avoir des routes normales différentes.

CAS 46

Un bateau sous le vent a le droit de lofer jusqu'à sa route normale, même s'il a établi un engagement sous le vent depuis une position en route libre derrière et à moins de deux fois sa longueur de coque du bateau au vent.

CAS 134

La route normale d'un bateau à tout moment dépend des conditions existantes. Certaines de ces conditions sont la force et la direction du vent, le rythme des rafales et des accalmies, les vagues, le courant, et les caractéristiques physiques de la coque et de l'équipement du bateau, y compris les voiles qu'il utilise.

Section C – Aux marques et obstacles

Chapitre 2, Section C, Préambule

CAS 146

Quand des bateaux s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ et qu'un bateau sous le vent lofe, le bateau au vent est exonéré par la règle 43.1(b) s'il enfreint la règle 11 alors qu'il navigue dans la place à laquelle il a droit selon la règle 16.1.

Règle 18.1, Place à la marque : quand la règle 18 s'applique

CAS 9

Quand un bateau tribord choisit de naviguer au-delà d'une marque au vent, un bateau bâbord doit se maintenir à l'écart. Il n'existe pas de règle qui exige d'un bateau qu'il suive une route normale.

CAS 12

Pour déterminer le droit à la place à la marque d'un bateau à l'intérieur selon la règle 18.2(b), le fait que les bateaux soient sur des routes largement différentes est hors de propos, à condition qu'un engagement existe quand le premier d'entre eux atteint la zone.

CAS 15

En virant de bord pour contourner une marque, un bateau en route libre devant doit respecter la règle 13 ; un bateau en route libre derrière a le droit de maintenir sa route et ainsi d'empêcher l'autre de virer de bord.

CAS 26

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter une collision jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart. Toutefois, si le bateau prioritaire pouvait alors éviter la collision et que la collision entraîne un dommage, il doit être pénalisé pour avoir enfreint la règle 14.

CAS 81

Quand un bateau ayant droit à la place à la marque selon la règle 18.2(b) dépasse la position bout au vent, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer et il doit se conformer à la règle applicable de la Section A.

CAS 95

Si deux bateaux engagés sur le même bord sont sur un bord de près et sont soumis à la règle 18.2(b), la règle 18 cesse de s'appliquer quand l'un d'eux dépasse la position bout au vent. Quand un bateau est tenu de donner la place à la marque à un autre bateau, l'espace qu'il doit donner inclut l'espace nécessaire pour que l'autre bateau respecte la règle 31. Quand le bateau qui a droit à la place à la marque est obligé de toucher la marque pendant qu'il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, il est exonéré de son infraction à la règle 31.

CAS 132

Interprétation de « sur un louvoyage au vent ».

Règle 18.2(a), Place à la marque : donner la place à la marque

CAS 2

Si le premier de deux bateaux à atteindre la zone est en route libre derrière quand il l'atteint et si plus tard les bateaux sont engagés quand l'autre bateau atteint la zone, la règle 18.2(a), et non la règle 18.2(b), s'applique. La règle 18.2(a) s'applique uniquement pendant que les bateaux sont engagés et qu'au moins l'un d'eux est dans la zone.

CAS 59

Quand un bateau arrive par le travers d'une marque mais est à l'extérieur de la zone et quand sa modification de route vers la marque fait qu'un bateau qui est dans la zone et qui était auparavant en route libre derrière devient engagé à son intérieur, la règle 18.2(a) lui impose de donner la place à la marque à ce bateau, que son éloignement de la marque soit dû ou non au fait d'avoir donné la place à la marque à d'autres bateaux engagés à son intérieur.

Règle 18.2(b), Place à la marque : donner la place à la marque

Règle 18.2(c), Place à la marque : donner la place à la marque

CAS 2

Si le premier de deux bateaux à atteindre la zone est en route libre derrière quand il l'atteint et si plus tard les bateaux sont engagés quand l'autre bateau atteint la zone, la règle 18.2(a), et non la règle 18.2(b), s'applique. La règle 18.2(a) s'applique uniquement pendant que les bateaux sont engagés et qu'au moins l'un d'eux est dans la zone.

CAS 12

Pour déterminer le droit à la place à la marque d'un bateau à l'intérieur selon la règle 18.2(b), le fait que les bateaux soient sur des routes largement différentes est hors de propos, à condition qu'un engagement existe quand le premier d'entre eux atteint la zone.

CAS 25

Après qu'un bateau au vent engagé à l'intérieur a reçu la place à la marque, la règle 18 ne s'applique plus, mais la règle 11 continue de s'appliquer. Le bateau au vent à l'intérieur doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent à l'extérieur et le bateau sous le vent peut lofer à

condition de donner au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart.

CAS 59

Quand un bateau arrive par le travers d'une marque mais est à l'extérieur de la zone et quand sa modification de route vers la marque fait qu'un bateau qui est dans la zone et qui était auparavant en route libre derrière devient engagé à son intérieur, la règle 18.2(a) lui impose de donner la place à la marque à ce bateau, que son éloignement de la marque soit dû ou non au fait d'avoir donné la place à la marque à d'autres bateaux engagés à son intérieur.

CAS 63

À une marque, quand de l'espace devient disponible pour un bateau qui n'y a pas droit, il peut, à ses propres risques, profiter de cet espace.

CAS 75

Quand la règle 18 s'applique, les règles des sections A et B s'appliquent également. Quand un bateau prioritaire engagé à l'intérieur doit empanner à une marque, il a le droit de suivre sa route normale jusqu'à ce qu'il empanne. Un bateau tribord qui modifie sa route n'enfreint pas la règle 16.1 s'il donne à un bateau bâbord l'espace suffisant pour se maintenir à l'écart et que le bateau bâbord n'en tire pas avantage rapidement.

CAS 81

Quand un bateau ayant droit à la place à la marque selon la règle 18.2(b) dépasse la position bout au vent, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer et il doit se conformer à la règle applicable de la Section A.

CAS 95

Si deux bateaux engagés sur le même bord sont sur un bord de près et sont soumis à la règle 18.2(b), la règle 18 cesse de s'appliquer quand l'un d'eux dépasse la position bout au vent. Quand un bateau est tenu de donner la place à la marque à un autre bateau, l'espace qu'il doit donner inclut l'espace nécessaire pour que l'autre bateau respecte la règle 31. Quand le bateau qui a droit à la place à la marque est obligé de toucher la marque pendant qu'il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, il est exonéré de son infraction à la règle 31.

CAS 114

Quand un bateau a droit à la place, l'espace auquel il a droit comprend l'espace dont il a besoin pour se conformer à ses obligations selon les règles du chapitre 2 et la règle 31.

CAS 118

Dans la définition de Place à la marque, la phrase « place pour aller à la marque » signifie l'espace pour naviguer rapidement en bon marin vers une position proche de la marque et de son côté requis.

Règle 18.2(c)(2), Place à la marque : donner la place à la marque

CAS 63

À une marque, quand de l'espace devient disponible pour un bateau qui n'y a pas droit, il peut, à ses propres risques, profiter de cet espace.

Règle 18.2(d), Place à la marque : donner la place à la marque

CAS 15

En virant de bord pour contourner une marque, un bateau en route libre devant doit respecter la règle 13 ; un bateau en route libre derrière a le droit de maintenir sa route et ainsi d'empêcher l'autre de virer de bord.

CAS 81

Quand un bateau ayant droit à la place à la marque selon la règle 18.2(b) dépasse la position bout au vent, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer et il doit se conformer à la règle applicable de la Section A.

Règle 18.3, Place à la marque : Dépasser la position bout au vent dans la zone

CAS 93

Si un bateau lofe juste après être devenu engagé sous le vent d'un autre bateau et qu'il n'y a aucune action en bon marin qui permettrait à l'autre bateau de se maintenir à l'écart, le bateau qui a lofé enfreint les règles 15 et 16.1. L'autre bateau enfreint la règle 11 mais est exonéré.

CAS 95

Si deux bateaux engagés sur le même bord sont sur un bord de près et sont soumis à la règle 18.2(b), la règle 18 cesse de s'appliquer quand l'un d'eux dépasse la position bout au vent. Quand un bateau est tenu de donner la place à la marque à un autre bateau, l'espace qu'il doit donner inclut l'espace nécessaire pour que l'autre bateau respecte la règle 31. Quand le bateau qui a droit à la place à la marque est obligé de toucher la marque pendant qu'il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, il est exonéré de son infraction à la règle 31.

Règle 18.4, Place à la marque : empanner

CAS 75

Quand la règle 18 s'applique, les règles des sections A et B s'appliquent également. Quand un bateau prioritaire engagé à l'intérieur doit empanner à une marque, il a le droit de suivre sa route normale jusqu'à ce qu'il empanne. Un bateau tribord qui modifie sa route n'enfreint pas la règle 16.1 s'il donne à un bateau bâbord l'espace suffisant pour se maintenir à l'écart et que le bateau bâbord n'en tire pas avantage rapidement.

Règle 19, Place pour passer un obstacle

CAS 23

Sur un bord de vent arrière, la règle 19 ne s'applique pas à un bateau tribord qui passe entre deux bateaux bâbord devant lui. La règle 10 exige des deux bateaux bâbord qu'ils se maintiennent à l'écart.

CAS 30

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.

Règle 19.2, Place pour passer un obstacle : donner la place à un obstacle

CAS 3

Un bateau bâbord sous le vent qui hèle pour de la place pour virer de bord alors qu'il se trouve face à un bateau tribord, obstacle arrivant sur lui, n'est pas tenu d'anticiper que le bateau au vent ne respectera pas son obligation de virer de bord rapidement ou de donner la place d'une autre façon.

CAS 11

Quand des bateaux sont engagés à un obstacle, y compris un obstacle qui est un bateau prioritaire, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle.

CAS 29

Un bateau sous le vent est un obstacle pour un bateau engagé au vent et un troisième bateau en route libre derrière. Le bateau en route libre derrière peut passer entre les deux bateaux engagés et avoir droit à la place de la part du bateau au vent pour passer entre lui et le bateau sous le vent, à condition que le bateau au vent soit capable de donner cette place depuis le moment où l'engagement a commencé.

CAS 33

Quand un bateau s'approchant d'un obstacle hèle pour la place pour virer de bord mais qu'il le fait avant d'avoir besoin de commencer la procédure décrite dans la règle 20 pour éviter l'obstacle en sécurité, il enfreint la règle 20.1(a). Cependant, même si l'appel enfreint la règle 20.1(a), le bateau hélé doit répondre. Un bateau engagé à l'intérieur a droit à la place entre le bateau extérieur et un obstacle selon la règle 19.2(b) même s'il a viré dans la position engagé à l'intérieur.

CAS 41

Discussion à propos de la manière dont la règle 19.2(b) et les définitions d'Obstacle et de Route libre derrière et route libre devant ; engagement s'appliquent quand deux bateaux engagés sur le même bord doublent en passant sous le vent d'un bateau qui est devant sur la même amure. Il n'y a pas obligation de heler pour demander la place à un obstacle, mais il est prudent de le faire.

CAS 43

Un bateau au plus près, bâbord, qui navigue parallèlement et à proximité d'un obstacle, doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui a terminé son virement de bord sur tribord et qui s'approche en une route de collision.

CAS 49

Quand deux réclamations proviennent d'un même incident ou d'incidents étroitement liés, elles doivent être instruites en même temps, en présence des représentants de tous les bateaux impliqués.

CAS 117

Quand trois bateaux sont sur le même bord et que deux d'entre eux sont engagés et rattrapent le troisième depuis une position en route libre derrière, si le bateau sous le vent devient engagé avec le bateau devant, le bateau devant n'est plus un obstacle et la règle 19.2(b) ne s'applique pas. Il n'existe pas de situation dans laquelle une rangée de bateaux naviguant près les uns des autres est un obstacle continu.

CAS 124

À tout moment pendant que deux bateaux s'approchent d'un obstacle, le bateau prioritaire à cet instant peut choisir de passer l'obstacle d'un côté ou de l'autre à condition qu'il puisse alors respecter les règles applicables.

CAS 125

Quand un bateau engagé à l'extérieur est tenu de donner la place à un ou plusieurs bateaux à l'intérieur pour passer un obstacle, l'espace qu'il donne doit être suffisant pour permettre à tous les bateaux à l'intérieur de respecter leurs obligations selon les règles du chapitre 2.

Règle 20, Place pour virer de bord à un obstacle

CAS 3

Un bateau bâbord sous le vent qui hèle pour de la place pour virer de bord alors qu'il se trouve face à un bateau tribord, obstacle arrivant sur lui, n'est pas tenu d'anticiper que le bateau au vent ne respectera pas son obligation de virer de bord rapidement ou de donner la place d'une

autre façon.

CAS 10

Si un bateau hèle pour la place pour virer de bord quand il ne s'approche pas d'un obstacle et qu'il ne navigue pas au plus près ou au-delà, il enfreint la règle 20.1. Le bateau hélé est tenu de répondre même si l'appel à la voix enfreint la règle 20.1.

CAS 11

Quand des bateaux sont engagés à un obstacle, y compris un obstacle qui est un bateau prioritaire, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle.

CAS 33

Quand un bateau s'approchant d'un obstacle hèle pour la place pour virer de bord mais qu'il le fait avant d'avoir besoin de commencer la procédure décrite dans la règle 20 pour éviter l'obstacle en sécurité, il enfreint la règle 20.1(a). Cependant, même si l'appel enfreint la règle 20.1(a), le bateau hélé doit répondre. Un bateau engagé à l'intérieur a droit à la place entre le bateau extérieur et un obstacle selon la règle 19.2(b) même s'il a viré dans la position engagé à l'intérieur.

CAS 35

Quand un bateau est hélé pour la place pour virer de bord à un obstacle et qu'il répond « Virez » et que le bateau qui a hélé peut alors virer de bord et éviter le bateau hélé en bon marin, le bateau hélé a respecté la règle 20.2(c).

CAS 54

Interprétation des exigences de la règle 20 pour les appels à la voix et les signaux et le moment de les faire.

CAS 101

Quand un bateau prioritaire est tenu de donner à un autre bateau la place pour manœuvrer, la priorité ne se transfère pas au bateau ayant droit à la place. Quand, en réponse à son appel pour la place pour virer de bord à l'approche d'un obstacle, un bateau est hélé « Virez » et qu'il s'exécute et peut alors virer de bord à nouveau pour se maintenir à l'écart en naviguant en bon marin, l'autre bateau a laissé la place requise.

CAS 113

Une explication de l'application de la règle 20 quand trois bateaux naviguant au plus près sur le même bord s'approchent d'un obstacle, et que le bateau le plus sous le vent hèle pour de la place pour virer de bord, mais ne peut virer de bord sauf si les deux bateaux à son vent virent de bord.

Section D – Autres règles

Règle 22, Chaviré, mouillé ou échoué ; portant assistance

CAS 5

Un bateau qui est au mouillage pendant une course est toujours en course. Un bateau n'enfreint pas la règle 42.1 ni la règle 45 si, en tirant sur sa ligne de mouillage pour récupérer l'ancre, il revient à la position où l'ancre a été jetée. Cependant, si tirer sur la ligne de mouillage fait clairement avancer le bateau vers une autre position, il enfreint ces règles.

Règle 23.2, Gêner un autre bateau

CAS 49

Quand deux réclamations proviennent d'un même incident ou d'incidents étroitement liés, elles doivent être instruites en même temps, en présence des représentants de tous les bateaux impliqués.

CAS 126

Dans le but de déterminer si la règle 23.2 s'applique à un incident, un bateau navigue sur le bord du parcours qui est cohérent avec sa route immédiatement avant l'incident et avec les raisons pour lesquelles il a navigué sur cette route.

CHAPITRE 3 – DIRECTION D'UNE COURSE

Règle 26, Donner le départ des courses

CAS 31

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.

Règle 28, Effectuer la course

CAS 112

Un bateau qui commet une erreur en effectuant le parcours et ne répare pas, n'enfreint pas la règle 28.1 tant qu'il n'a pas fini. Si un bateau commet une telle erreur, un deuxième bateau peut informer le premier qu'il a l'intention de réclamer avant l'arrivée de ce premier bateau ou à la première occasion raisonnable après que le premier bateau a fini.

Règle 28.1 Effectuer la course

CAS 28

Quand un bateau enfreint une règle et que, de ce fait, il oblige un autre à toucher une marque, l'autre bateau est exonéré. Le fait qu'une marque de départ se soit déplacée, quelle qu'en soit la raison, ne relève pas un bateau de son obligation de prendre le départ. Un comité de course peut annuler selon la règle 32.1(c) seulement quand le changement de position de la marque a directement affecté la sécurité ou l'équité de la compétition.

CAS 58

Si une bouée ou un autre objet spécifié dans les instructions de course comme une marque limite de ligne d'arrivée est du côté post-arrivée de la ligne d'arrivée, un bateau peut la laisser d'un côté ou de l'autre.

CAS 90

Quand le fil d'un bateau passe une marque du côté requis, il n'enfreint pas la règle 28.1 si son fil, quand il est tendu, passe aussi cette marque du côté non-requis.

CAS 106

Quand le fil représentant le sillage d'un bateau se trouve du côté requis des marques d'arrivée ou des marques de porte, peu importe que le fil, quand il est tendu, passe également une de ces marques du côté non-requis.

CAS 108

Quand il effectue une pénalité après avoir touché une marque, un bateau n'a pas besoin de

terminer un tour complet de 360° et il peut effectuer sa pénalité tout en contournant simultanément la marque. Son tour pour contourner la marque comptera comme sa pénalité s'il comprend un virement de bord et un empannage, s'il est effectué rapidement après qu'il ne touche plus la marque, s'il est clairement à l'écart des autres bateaux, et quand aucune question d'avantage ne se pose.

CAS 128

Si le comité de course constate qu'un bateau commet une erreur selon la règle 28.1 en effectuant le parcours et ne corrige pas cette erreur, il est tenu de classer le bateau NSC. S'il constate qu'un bateau touche une marque en finissant, il doit le classer à sa place d'arrivée et il peut réclamer contre ce bateau pour infraction à la règle 31.

CAS 129

Quand le parcours est réduit à une marque à contourner, la marque devient une marque d'arrivée. La règle 32.2(a) permet au comité de course de positionner le bateau arborant le pavillon S à l'une ou l'autre des extrémités de la ligne d'arrivée. Un bateau doit couper la ligne conformément à la définition de Finir même si, ce faisant, il laisse cette marque du côté opposé au côté duquel il aurait été tenu de la laisser si le parcours n'avait pas été réduit.

CAS 145

Le fil d'un bateau, décrit dans la définition d'Effectuer le parcours, doit, lorsqu'il est tendu, se trouver uniquement dans des eaux navigables.

Règle 29.1, Rappels : rappel individuel

CAS 31

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 parcours de la ligne, il doit revenir et prendre le départ correctement.

CAS 79

Quand un bateau n'a aucune raison de savoir qu'une partie de sa coque a franchi trop tôt la ligne de départ et que le comité de course ne signale pas rapidement un « rappel individuel » et cependant le classe OCS, c'est une erreur qui aggrave de façon significative le score du bateau sans qu'il y ait eu faute de sa part, et lui donne donc droit à réparation.

CAS 136

En établissant des faits, un jury est régi par la valeur probante des dépositions. En général, un membre du comité de course visant la ligne de départ est mieux positionné que tout bateau concurrent pour décider si un bateau est au-dessus de la ligne au signal de départ et, si c'est le cas, s'il est revenu du côté pré-départ et a pris le départ.

Règle 30.2, Pénalités de départ : règle du pavillon Z

Règle 30.3, Pénalités de départ : règle du pavillon U

Règle 30.4, Pénalités de départ : règle du pavillon Noir

CAS 65

Quand un bateau sait qu'il a enfreint la règle du pavillon noir, il est obligé d'abandonner rapidement. Quand il ne le fait pas et gêne par la suite délibérément un autre bateau dans la course, il commet une infraction à la sportivité et à la règle 2 et son barreur commet un acte de mauvaise conduite.

CAS 96

Quand, après un rappel général, un bateau apprend en voyant son numéro de voile affiché qu'il a été disqualifié par le comité de course selon la deuxième phrase de la règle 30.4 et qu'il

pense que le comité de course a commis une erreur, sa seule option est de ne pas prendre le départ et ensuite de demander réparation. Cependant, si le comité de course n'affiche pas son numéro de voile et qu'il court dans la course dont le départ est redonné, il doit être classé BFD, et pas DNE.

CAS 111

Si un bateau enfreint la règle 30.2 ou la règle 30.4 pendant une séquence de départ qui aboutit à un rappel général, le comité de course est tenu de le pénaliser même si la course a été retardée avant cette séquence de départ ou si, durant une séquence de départ ultérieure, un retard est signalé avant le signal de départ.

CAS 140

Comment les règles s'appliquent quand un bateau est obligé de couper la ligne de départ à cause d'un autre bateau qui a enfreint une règle du chapitre 2.

Règle 31, Toucher une marque

CAS 77

Le contact de l'équipement d'un bateau avec une marque constitue un abordage de marque. Un bateau tenu de se maintenir à l'écart n'enfreint pas de règle quand il est touché par l'équipement d'un bateau prioritaire qui bouge de façon inattendue en dehors de sa position normale.

CAS 108

Quand il effectue une pénalité après avoir touché une marque, un bateau n'a pas besoin de terminer un tour complet de 360° et il peut effectuer sa pénalité tout en contournant simultanément la marque. Son tour pour contourner la marque comptera comme sa pénalité s'il comprend un virement de bord et un empannage, s'il est effectué rapidement après qu'il ne touche plus la marque, s'il est clairement à l'écart des autres bateaux, et quand aucune question d'avantage ne se pose.

CAS 114

Quand un bateau a droit à la place, l'espace auquel il a droit comprend l'espace dont il a besoin pour se conformer à ses obligations selon les règles du chapitre 2 et la règle 31.

CAS 128

Si le comité de course constate qu'un bateau commet une erreur selon la règle 28.1 en effectuant le parcours et ne corrige pas cette erreur, il est tenu de classer le bateau NSC. S'il constate qu'un bateau touche une marque en finissant, il doit le classer à sa place d'arrivée et il peut réclamer contre ce bateau pour infraction à la règle 31.

Règle 32, Réduire ou annuler après le départ

CAS 28

Quand un bateau enfreint une règle et que, de ce fait, il oblige un autre à toucher une marque, l'autre bateau est exonéré. Le fait qu'une marque de départ se soit déplacée, quelle qu'en soit la raison, ne relève pas un bateau de son obligation de prendre le départ. Un comité de course peut annuler selon la règle 32.1(c) seulement quand le changement de position de la marque a directement affecté la sécurité ou l'équité de la compétition.

CAS 37

Chaque course d'une épreuve est une course distincte. Dans une régata à plusieurs classes, l'annulation peut être judicieuse pour certaines classes, mais pas pour toutes.

CAS 129

Quand le parcours est réduit à une marque à contourner, la marque devient une marque d'arrivée. La règle 32.2(a) permet au comité de course de positionner le bateau arborant le pavillon S à l'une ou l'autre des extrémités de la ligne d'arrivée. Un bateau doit couper la ligne conformément à la définition de Finir même si, ce faisant, il laisse cette marque du côté opposé au côté duquel il aurait été tenu de la laisser si le parcours n'avait pas été réduit.

Règle 36, Courses dont le départ est redonné ou courses recourues

CAS 19

Interprétation du terme « dommage ».

CAS 141

Interprétation du terme « sérieux » dans l'expression « dommage sérieux ».

CHAPITRE 4 – AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

Règle 41, Aide extérieure

CAS 78

Dans une course en flotte, pour des bateaux monotypes ou courant avec un système de handicap ou de rating, un bateau peut utiliser une tactique qui gêne clairement un autre bateau et freine sa progression dans la course, à condition que, s'il fait l'objet d'une réclamation selon la règle 2 pour cette action, le jury établisse qu'il y avait une possibilité raisonnable que sa tactique améliore son classement final dans l'épreuve. Cependant, il enfreint la règle 2 et éventuellement la règle 69.1(a) si, pendant qu'il utilise cette tactique, il enfreint intentionnellement une règle.

CAS 100

Quand un bateau demande et reçoit un conseil tactique de course, il reçoit une aide extérieure, même s'il la demande et la reçoit sur un canal radio public.

CAS 120

« Une information librement accessible » citée dans la règle 41(c) est une information disponible gratuitement et qui peut être obtenue facilement par tous les bateaux dans une course. La règle 41(c) est une règle qui peut être modifiée pour une épreuve, à condition que la procédure prévue dans les règles soit suivie.

Règle 42, Propulsion

CAS 5

Un bateau qui est au mouillage pendant une course est toujours en course. Un bateau n'enfreint pas la règle 42.1 ni la règle 45 si, en tirant sur sa ligne de mouillage pour récupérer l'ancre, il revient à la position où l'ancre a été jetée. Cependant, si tirer sur la ligne de mouillage fait clairement avancer le bateau vers une autre position, il enfreint ces règles.

CAS 8

Des mouvements répétés de la barre pour positionner un bateau afin de gagner de la vitesse sur chacune d'une série de vagues générées par le passage d'un navire n'est pas godiller sauf s'ils sont violents et que le gain de vitesse est le résultat d'une utilisation licite de l'eau pour augmenter la vitesse.

CAS 69

Après son signal préparatoire, l'erre d'un bateau résultant de sa propulsion au moteur avant

ce signal n'enfreint pas la règle 42.1.

Règle 43, Exonération

CAS 11

Quand des bateaux sont engagés à un obstacle, y compris un obstacle qui est un bateau prioritaire, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle.

CAS 12

Pour déterminer le droit à la place à la marque d'un bateau à l'intérieur selon la règle 18.2(b), le fait que les bateaux soient sur des routes largement différentes est hors de propos, à condition qu'un engagement existe quand le premier d'entre eux atteint la zone.

CAS 25

Après qu'un bateau au vent engagé à l'intérieur a reçu la place à la marque, la règle 18 ne s'applique plus, mais la règle 11 continue de s'appliquer. Le bateau au vent à l'intérieur doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent à l'extérieur et le bateau sous le vent peut lofer à condition de donner au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart.

CAS 27

Un bateau n'est pas tenu d'anticiper qu'un autre bateau va enfreindre une règle. Quand un bateau acquiert la priorité en raison de ses propres actions, l'autre bateau a droit à la place pour se maintenir à l'écart.

CAS 30

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 que la collision survienne. Un bateau qui perd la priorité en changeant involontairement d'amure est néanmoins tenu de se maintenir à l'écart.

Règle 43.1(a), Exonération

CAS 3

Un bateau bâbord sous le vent qui hèle pour de la place pour virer de bord alors qu'il se trouve face à un bateau tribord, obstacle arrivant sur lui, n'est pas tenu d'anticiper que le bateau au vent ne respectera pas son obligation de virer de bord rapidement ou de donner la place d'une autre façon.

CAS 28

Quand un bateau enfreint une règle et que, de ce fait, il oblige un autre à toucher une marque, l'autre bateau est exonéré. Le fait qu'une marque de départ se soit déplacée, quelle qu'en soit la raison, ne relève pas un bateau de son obligation de prendre le départ. Un comité de course peut annuler selon la règle 32.1(c) seulement quand le changement de position de la marque a directement affecté la sécurité ou l'équité de la compétition.

CAS 30

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.

CAS 51

Un jury doit établir que les bateaux ont été exonérés au moment de l'incident quand, du fait de l'infraction d'une règle par un autre bateau, ils ont été obligés d'enfreindre une règle.

CAS 91

Un bateau tenu de se maintenir à l'écart doit se maintenir à l'écart de l'équipement d'un autre bateau hors de sa position normale si cet équipement a été hors de sa position normale depuis suffisamment longtemps pour avoir été vu et évité.

CAS 140

Comment les règles s'appliquent quand un bateau est obligé de couper la ligne de départ à cause d'un autre bateau qui a enfreint une règle du chapitre 2.

CAS 146

Quand des bateaux s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ et qu'un bateau sous le vent lofe, le bateau au vent est exonéré par la règle 43.1(b) s'il enfreint la règle 11 alors qu'il navigue dans la place à laquelle il a droit selon la règle 16.1.

Règle 43.1(b), Exonération

CAS 24

Quand un bateau devient engagé sous le vent depuis une position en route libre derrière, l'autre bateau doit agir rapidement pour se maintenir à l'écart. Quand il ne peut pas le faire en agissant en bon marin, la place requise par la règle 15 ne lui a pas été donnée.

CAS 25

Après qu'un bateau au vent engagé à l'intérieur a reçu la place à la marque, la règle 18 ne s'applique plus, mais la règle 11 continue de s'appliquer. Le bateau au vent à l'intérieur doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent à l'extérieur et le bateau sous le vent peut lofer à condition de donner au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart.

CAS 49

Quand deux réclamations proviennent d'un même incident ou d'incidents étroitement liés, elles doivent être instruites en même temps, en présence des représentants de tous les bateaux impliqués.

CAS 63

À une marque, quand de l'espace devient disponible pour un bateau qui n'y a pas droit, il peut, à ses propres risques, profiter de cet espace.

CAS 93

Si un bateau lofe juste après être devenu engagé sous le vent d'un autre bateau et qu'il n'y a aucune action en bon marin qui permettrait à l'autre bateau de se maintenir à l'écart, le bateau qui a lofé enfreint les règles 15 et 16.1. L'autre bateau enfreint la règle 11 mais est exonéré.

CAS 95

Si deux bateaux engagés sur le même bord sont sur un bord de près et sont soumis à la règle 18.2(b), la règle 18 cesse de s'appliquer quand l'un d'eux dépasse la position bout au vent. Quand un bateau est tenu de donner la place à la marque à un autre bateau, l'espace qu'il doit donner inclut l'espace nécessaire pour que l'autre bateau respecte la règle 31. Quand le bateau qui a droit à la place à la marque est obligé de toucher la marque pendant qu'il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, il est exonéré de son infraction à la règle 31.

CAS 124

À tout moment pendant que deux bateaux s'approchent d'un obstacle, le bateau prioritaire à cet instant peut choisir de passer l'obstacle d'un côté ou de l'autre à condition qu'il puisse alors respecter les règles applicables.

CAS 125

Quand un bateau engagé à l'extérieur est tenu de donner la place à un ou plusieurs bateaux à l'intérieur pour passer un obstacle, l'espace qu'il donne doit être suffisant pour permettre à tous les bateaux à l'intérieur de respecter leurs obligations selon les règles du chapitre 2.

CAS 146

Quand des bateaux s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ et qu'un bateau sous le vent lofe, le bateau au vent est exonéré par la règle 43.1(b) s'il enfreint la règle 11 alors qu'il navigue dans la place à laquelle il a droit selon la règle 16.1.

Règle 43.1(c), Exonération

CAS 2

Si le premier de deux bateaux à atteindre la zone est en route libre derrière quand il l'atteint et si plus tard les bateaux sont engagés quand l'autre bateau atteint la zone, la règle 18.2(a), et non la règle 18.2(b), s'applique. La règle 18.2(a) s'applique uniquement pendant que les bateaux sont engagés et qu'au moins l'un d'eux est dans la zone.

CAS 7

Quand, après avoir été en route libre derrière, un bateau devient engagé sous le vent à moins de deux fois sa longueur de coque de l'autre bateau, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart, mais le bateau sous le vent doit au début donner au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart et ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale. La route normale du bateau au vent est sans importance.

CAS 13

Avant son signal de départ, un bateau sous le vent n'enfreint pas de règle en naviguant sur une route plus haute que celle du bateau au vent.

CAS 14

Quand, à cause d'une différence d'opinion sur la route normale d'un bateau sous le vent, deux bateaux sur le même bord convergent, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart. Deux bateaux naviguant près l'un de l'autre sur le même bord du parcours peuvent avoir des routes normales différentes.

CAS 19

Interprétation du terme « dommage ».

CAS 26

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter une collision jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart. Toutefois, si le bateau prioritaire pouvait alors éviter la collision et que la collision entraîne un dommage, il doit être pénalisé pour avoir enfreint la règle 14.

CAS 125

Quand un bateau engagé à l'extérieur est tenu de donner la place à un ou plusieurs bateaux à l'intérieur pour passer un obstacle, l'espace qu'il donne doit être suffisant pour permettre à tous les bateaux à l'intérieur de respecter leurs obligations selon les règles du chapitre 2.

Règle 44.1, Pénalités au moment d'un incident : effectuer une pénalité

Règle 44.2, Pénalités au moment d'un incident : pénalités d'un tour et de deux tours

CAS 19

Interprétation du terme « dommage ».

CAS 99

Le fait qu'un bateau tenu de se maintenir à l'écart soit hors de contrôle ne lui donne pas droit à exonération pour une infraction à une règle du chapitre 2. Quand un bateau prioritaire devient tenu par la règle 14 « d'éviter le contact... si cela est raisonnablement possible » et que la seule manière de le faire est d'empanner brutalement, il n'enfreint pas la règle s'il n'empanne pas ainsi. Quand la pénalité d'un bateau selon la règle 44.1(b) est d'abandonner, et qu'il le fait (que ce soit par choix ou par nécessité), il ne peut pas ensuite être disqualifié.

CAS 107

Pendant la séquence de départ, un bateau qui n'assure pas de veille peut de ce fait ne pas faire tout ce qu'il est raisonnablement possible pour éviter un contact. Héler est un moyen pour un bateau d'« agir pour éviter le contact ». Quand l'infraction d'un bateau à une règle du chapitre 2 cause des dommages sérieux et qu'il abandonne ensuite, il a effectué la pénalité applicable et ne doit pas être disqualifié pour cette infraction.

CAS 108

Quand il effectue une pénalité après avoir touché une marque, un bateau n'a pas besoin de terminer un tour complet de 360° et il peut effectuer sa pénalité tout en contournant simultanément la marque. Son tour pour contourner la marque comptera comme sa pénalité s'il comprend un virement de bord et un empannage, s'il est effectué rapidement après qu'il ne touche plus la marque, s'il est clairement à l'écart des autres bateaux, et quand aucune question d'avantage ne se pose.

CAS 135

Discussion à propos des décisions qu'un jury doit prendre si un bateau enfreint une règle du chapitre 2 en ne se maintenant pas à l'écart et que le bateau prioritaire, ou un troisième bateau, demande réparation selon la règle 62.1(b).

CAS 141

Interprétation du terme « sérieux » dans l'expression « dommage sérieux ».

Règle 45, Mise au sec ; amarrage ; mouillage

CAS 5

Un bateau qui est au mouillage pendant une course est toujours en course. Un bateau n'enfreint pas la règle 42.1 ni la règle 45 si, en tirant sur sa ligne de mouillage pour récupérer l'ancre, il revient à la position où l'ancre a été jetée. Cependant, si tirer sur la ligne de mouillage fait clairement avancer le bateau vers une autre position, il enfreint ces règles.

Règle 46, Personne responsable

CAS 40

Sauf si autrement prescrit dans les règles de classe, l'avis de course ou les instructions de course, le propriétaire ou autre personne responsable d'un bateau est libre de décider qui barre pendant une course, pourvu que la règle 46 ne soit pas enfreinte.

Règle 49, Position de l'équipage ; filières

CAS 4

Un concurrent peut tenir une écoute à l'extérieur.

CAS 36

Position des membres de l'équipage par rapport aux filières.

CAS 83

Le réglage répété d'une voile avec le torse d'un concurrent à l'extérieur des filières n'est pas permis.

Règle 50.1, Vêtements et équipement du concurrent

CAS 89

Sauf sur un windsurf ou un kiteboard, un concurrent ne peut pas porter ou fixer sur lui d'une autre façon un récipient pour boisson.

Règle 55.3, Établir et border les voiles : Border les voiles

CAS 4

Un concurrent peut tenir une écoute à l'extérieur.

CAS 97

Un tangon débordeur attaché à une retenue de spinnaker n'est pas un « outrigger ».

Règle 56, Signaux de brume et feux ; dispositifs de séparation de trafic

CAS 109

Les règles du RIPAM ou les règles gouvernementales de priorité s'appliquent entre des bateaux qui sont en course seulement si une règle dans l'avis de course le précise et, dans ce cas, toutes les règles du chapitre 2 sont remplacées. Une règle du RIPAM ou une règle gouvernementale, autre qu'une règle de priorité, peut devenir applicable en l'incluant dans l'avis de course, dans les instructions de course ou dans un autre document régissant l'épreuve.

CHAPITRE 5 – RECLAMATIONS, REPARATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS

Section A – Réclamations ; réparations ; action selon la règle 69

Règle 60, Droit de réclamer, droit de demander réparation ou action selon la règle 69

CAS 1

Un bateau qui enfreint une règle pendant qu'il est en course, mais qui continue à courir, peut réclamer pour un incident ultérieur, même si après la course il est pénalisé pour son infraction.

CAS 19

Interprétation du terme « dommage ».

CAS 39

Un comité de course n'est pas obligé de réclamer contre un bateau. La responsabilité première de faire respecter les règles incombe aux concurrents.

CAS 57

Quand un certificat en cours de validité, dûment authentifié, est présenté de bonne foi par un propriétaire qui a respecté les exigences de la règle 78.1, les résultats finaux d'une course ou série doivent être maintenus, même si le certificat est retiré ultérieurement.

CAS 141

Interprétation du terme « sérieux » dans l'expression « dommage sérieux ».

Règle 61.1, Exigences pour réclamer : informer le réclamé

CAS 19

Interprétation du terme « dommage ».

CAS 72

Discussion sur le mot « pavillon ».

CAS 85

Si une règle de course n'est pas l'une des règles citées dans la règle 86.1(c), les règles de classe ne sont pas autorisées à la modifier. Si une règle de classe essaye de modifier une telle règle, cette règle de classe n'est pas valide et ne s'applique pas.

CAS 112

Un bateau qui commet une erreur en effectuant le parcours et ne répare pas, n'enfreint pas la règle 28.1 tant qu'il n'a pas fini. Si un bateau commet une telle erreur, un deuxième bateau peut informer le premier qu'il a l'intention de réclamer avant l'arrivée de ce premier bateau ou à la première occasion raisonnable après que le premier bateau a fini.

CAS 141

Interprétation du terme « sérieux » dans l'expression « dommage sérieux ».

Règle 61.2, Exigences pour réclamer : contenu d'une réclamation

CAS 22

Pour établir la recevabilité d'une réclamation, il est hors de propos qu'une règle considérée par le réclamant comme ayant été enfreinte ne soit pas l'une de celles que le jury retiendra ultérieurement comme ayant été enfreinte.

Règle 62, Réparation

CAS 44

Un bateau n'est pas autorisé à réclamer contre un comité de course pour infraction à une règle. Cependant, s'il tente de le faire, sa « réclamation » peut satisfaire aux exigences d'une demande de réparation, auquel cas le jury doit la traiter en conséquence.

Règle 62.1, Réparation

CAS 31

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 parcours de la ligne, il doit revenir et prendre le départ correctement.

CAS 140

Comment les règles s'appliquent quand un bateau est obligé de couper la ligne de départ à cause d'un autre bateau qui a enfreint une règle du chapitre 2.

Règle 62.1(a), Réparation

CAS 37

Chaque course d'une épreuve est une course distincte. Dans une épreuve multi-classes, l'annulation peut être pertinente pour certaines classes, mais pas pour toutes.

CAS 45

Quand un bateau ne finit pas correctement à cause d'une erreur du comité de course, mais qu'aucun des bateaux en course n'a gagné ou perdu en raison de cette erreur, une réparation appropriée et équitable est de classer tous les bateaux dans l'ordre où ils ont coupé la ligne d'arrivée.

CAS 68

Le fait qu'un comité de course ne s'aperçoive pas qu'un certificat de rating n'est pas valide n'ouvre pas droit à réparation pour un bateau. Un bateau susceptible d'avoir enfreint une règle et qui continue à courir conserve ses droits selon les règles de course, y compris ses droits selon les règles du chapitre 2 et ses droits de réclamer et de faire appel, même s'il est disqualifié plus tard.

CAS 82

Quand une ligne d'arrivée est tellement orientée dans l'axe du dernier bord qu'on ne peut déterminer la manière correcte de la couper pour finir conformément à la définition, un bateau peut couper la ligne dans l'une ou l'autre direction et son arrivée doit être enregistrée en conséquence.

CAS 119

Quand une course est organisée pour des bateaux courant selon un système de rating, le rating qui doit être utilisé pour calculer le temps compensé d'un bateau est son rating au moment où la course se déroule. Son score ne doit pas être modifié si l'autorité de rating modifie ultérieurement son rating, de son propre chef.

CAS 129

Quand le parcours est réduit à une marque à contourner, la marque devient une marque d'arrivée. La règle 32.2(a) permet au comité de course de positionner le bateau arborant le pavillon S à l'une ou l'autre des extrémités de la ligne d'arrivée. Un bateau doit couper la ligne conformément à la définition de Finir même si, ce faisant, il laisse cette marque du côté opposé au côté duquel il aurait été tenu de la laisser si le parcours n'avait pas été réduit.

Règle 62.1(b), Réparation

CAS 19

Interprétation du terme « dommage ».

CAS 110

Un bateau physiquement endommagé suite à un contact avec un bateau pénalisé pour avoir enfreint une règle du chapitre 2 a droit à réparation seulement si le dommage lui-même a aggravé son score ou sa place de façon significative. Le contact n'est pas nécessaire pour qu'un bateau cause des blessures ou des dommages physiques à un autre bateau. Une aggravation du score ou de la place d'un bateau provoquée par une manœuvre d'évitement n'est pas, en elle-même, motif à réparation. « Blessure » se rapporte à des blessures corporelles d'une personne et, dans la règle 62.1(b), « dommage » est limité au dommage physique d'un bateau ou de son équipement.

CAS 116

Discussion sur une réparation dans une situation où un bateau est endommagé au début d'une série, a droit à réparation selon la règle 62.1(b) et ne peut participer aux courses restantes en raison du dommage. Dans une telle situation, pour être équitable envers les autres bateaux de la série, le jury doit s'assurer que moins de la moitié des courses qui constituent son classement dans la série, après tout retrait, est basée sur la moyenne des points.

CAS 135

Discussion à propos des décisions qu'un jury doit prendre si un bateau enfreint une règle du chapitre 2 en ne se maintenant pas à l'écart et que le bateau prioritaire, ou un troisième bateau, demande réparation selon la règle 62.1(b).

Règle 62.1(c), Réparation

CAS 20

Quand il est possible qu'un bateau soit en danger, un autre bateau qui porte assistance a droit à réparation, même si son aide n'a pas été demandée ou s'il est établi plus tard qu'il n'y avait pas de danger.

Règle 62.1(d), Réparation

CAS 34

Gêner un autre bateau peut constituer une infraction à la règle 2 et être la base pour accorder réparation et pour une action selon la règle 69.2.

Règle 62.2, Réparation

CAS 102

Quand un bateau demande réparation à cause d'un incident qui, d'après lui, a aggravé son score dans une course, et donc dans une série, le temps limite pour faire cette demande est le temps limite pour la course, plutôt qu'un temps limite basé sur l'affichage des résultats de la série.

Section B – Instructions et décisions

Règle 63.1, Instructions : nécessité d'une instruction

CAS 1

Un bateau qui enfreint une règle pendant qu'il est en course, mais qui continue à courir, peut réclamer pour un incident ultérieur, même si après la course il est pénalisé pour son infraction.

Règle 63.2, Instructions : horaire et lieu de l'instruction ; temps laissé aux parties pour se préparer

CAS 48

Le chapitre 5 des règles de course vise à protéger un bateau d'une injustice, pas à fournir des échappatoires aux réclamés. Un réclamé a pour devoir de se protéger en agissant raisonnablement avant une instruction.

CAS 49

Quand deux réclamations proviennent d'un même incident ou d'incidents étroitement liés, elles doivent être instruites en même temps, en présence des représentants de tous les bateaux impliqués.

Règle 63.3, Instructions : droit d'être présent

CAS 49

Quand deux réclamations proviennent d'un même incident ou d'incidents étroitement liés, elles doivent être instruites en même temps, en présence des représentants de tous les bateaux impliqués.

Règle 63.4, Instructions : conflit d'intérêts

CAS 137

En décidant si un conflit d'intérêts est significatif, le jury doit prendre en considération le degré du conflit, le niveau de l'épreuve et la perception générale de l'équité.

Règle 63.5, Instructions : recevabilité de la réclamation ou de la demande de réparation

CAS 19

Interprétation du terme « dommage ».

CAS 22

Pour établir la recevabilité d'une réclamation, il est hors de propos qu'une règle considérée par le réclamant comme ayant été enfreinte ne soit pas l'une de celles que le jury retiendra ultérieurement comme ayant été enfreinte.

CAS 141

Interprétation du terme « sérieux » dans l'expression « dommage sérieux »

Règle 63.6, Instructions : recevoir des dépositions et établir des faits

CAS 104

Il est parfois peu satisfaisant de tenter de faire la distinction entre des faits et des conclusions dans les constatations du jury car les constatations peuvent être basées pour partie sur des faits et pour partie sur une conclusion. Une autorité nationale peut modifier la décision d'un jury et toute autre constatation qui s'appuie sur un raisonnement ou un jugement, mais pas l'établissement des faits. Une autorité nationale peut trouver des faits supplémentaires par déduction logique. Ni les faits écrits ni les schémas (faits dessinés) ne prévalent les uns sur les autres. Les jurys doivent résoudre les conflits entre les faits, lorsque cela est requis par une autorité nationale.

CAS 136

En établissant des faits, un jury est régi par la valeur probante des dépositions. En général, un membre du comité de course visant la ligne de départ est mieux positionné que tout bateau concurrent pour décider si un bateau est au-dessus de la ligne au signal de départ et, si c'est le cas, s'il est revenu du côté pré-départ et a pris le départ.

Règle 63.7, Instructions : conflit entre les règles

CAS 98

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par Les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course le mentionne explicitement ou non. Une règle dans l'avis ou les instructions de course, à condition qu'elle soit cohérente avec une prescription à la règle 88.2, peut modifier tout ou partie des prescriptions de l'autorité nationale. Généralement, l'avis de course ne peut modifier une règle de classe. Quand un bateau court sous un système de handicap ou de rating, les règles de ce système s'appliquent et tout ou partie de ses règles de classe peuvent s'appliquer également. Quand l'avis de course est en conflit avec les instructions de course, aucun ne prévaut sur l'autre.

Règle 64.1(c) Décisions : Niveau de preuve, décisions à la majorité et demandes de reclassement

CAS 44

Un bateau n'est pas autorisé à réclamer contre un comité de course pour infraction à une règle.

Cependant, s'il tente de le faire, sa « réclamation » peut satisfaire aux exigences d'une demande de réparation, auquel cas le jury doit la traiter en conséquence.

Règle 64.2, Décisions : Pénalités

CAS 1

Un bateau qui enfreint une règle pendant qu'il est en course, mais qui continue à courir, peut réclamer pour un incident ultérieur, même si après la course il est pénalisé pour son infraction.

CAS 22

Pour établir la recevabilité d'une réclamation, il est hors de propos qu'une règle considérée par le réclamant comme ayant été enfreinte ne soit pas l'une de celles que le jury retiendra ultérieurement comme ayant été enfreinte.

CAS 26

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter une collision jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart. Toutefois, si le bateau prioritaire pouvait alors éviter la collision et que la collision entraîne un dommage, il doit être pénalisé pour avoir enfreint la règle 14.

64.2(a) Décisions, Pénalités

CAS 99

Le fait qu'un bateau tenu de se maintenir à l'écart soit hors de contrôle ne lui donne pas droit à exonération pour une infraction à une règle du chapitre 2. Quand un bateau prioritaire devient tenu par la règle 14 « d'éviter le contact... si cela est raisonnablement possible » et que la seule manière de le faire est d'empanner brutalement, il n'enfreint pas la règle s'il n'empanne pas ainsi. Quand la pénalité d'un bateau selon la règle 44.1(b) est d'abandonner, et qu'il le fait (que ce soit par choix ou par nécessité), il ne peut pas ensuite être disqualifié.

CAS 107

Pendant la procédure de départ, un bateau qui n'assure pas de veille peut de ce fait manquer à faire tout ce qu'il est raisonnablement possible pour éviter un contact. Héler est un moyen pour un bateau d'« agir pour éviter le contact ». Quand l'infraction d'un bateau à une règle du chapitre 2 cause des dommages sérieux et qu'il abandonne ensuite, il a effectué la pénalité applicable et ne doit pas être disqualifié pour cette infraction.

64.3 Décisions, Décisions de réparation

CAS 31

Quand un signal visuel de rappel pour un rappel individuel est fait correctement 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. Toutefois, s'il réalise qu'il est au-dessus de la ligne il doit revenir et prendre le départ correctement.

CAS 45

Quand un bateau ne finit pas correctement à cause d'une erreur du comité de course, mais qu'aucun des bateaux en course n'a gagné ou perdu en raison de cette erreur, une réparation appropriée et équitable est de classer tous les bateaux dans l'ordre où ils ont coupé la ligne d'arrivée.

CAS 71

Un appel à la voix n'est pas le « signal sonore » requis quand le pavillon X est envoyé. Réponses aux questions provenant de demandes de réparation après une erreur de procédure du comité de course.

CAS 116

Discussion sur une réparation dans une situation où un bateau est endommagé au début d'une série, a droit à réparation selon la règle 62.1(b) et ne peut participer aux courses restantes en raison du dommage. Dans une telle situation, pour être équitable envers les autres bateaux de la série, le jury doit s'assurer que moins de la moitié des courses qui constituent son classement dans la série, après tout retrait, est basée sur la moyenne des points.

Règle 64.4(a), Décisions : décisions des réclamations concernant les règles de classe

CAS 19

Interprétation du terme « dommage ».

Règle 66, Rouvrir une instruction

CAS 115

Interprétation du mot « nouvelle » tel qu'utilisé dans la règle 66.1.

Section C – Mauvaise conduite

Règle 69, Mauvaise conduite

CAS 138

Généralement, l'action d'un concurrent qui affecte directement l'équité de la compétition ou un concurrent qui n'effectue pas une pénalité appropriée quand il est conscient d'avoir enfreint une règle, doit être considérée selon la règle 2. Toute action, y compris une infraction sérieuse à la règle 2 ou à toute autre règle, que le jury considère comme étant potentiellement un acte de mauvaise conduite doit être considérée selon la règle 69.

Règle 69.1(a), Mauvaise conduite : obligation de ne pas avoir une mauvaise conduite ; résolution

CAS 78

Dans une course en flotte, pour des bateaux monotypes ou courant avec un système de handicap ou de rating, un bateau peut utiliser une tactique qui gêne clairement un autre bateau et freine sa progression dans la course, à condition que, s'il fait l'objet d'une réclamation selon la règle 2 pour cette action, le jury établisse qu'il y avait une possibilité raisonnable que sa tactique améliore son classement final dans l'épreuve. Cependant, il enfreint la règle 2 et éventuellement la règle 69.1(a) si, pendant qu'il utilise cette tactique, il enfreint intentionnellement une règle.

Règle 69.2, Mauvaise conduite : action par un jury

CAS 34

Gêner un autre bateau peut constituer une infraction à la règle 2 et être la base pour accorder réparation et pour une action selon la règle 69.2.

CAS 65

Quand un bateau sait qu'il a enfreint la règle du pavillon noir, il est obligé d'abandonner rapidement. Quand il ne le fait pas et gêne par la suite délibérément un autre bateau dans la course, il commet une infraction à la sportivité et à la règle 2 et son barreur commet un acte de mauvaise conduite.

CAS 67

Quand un bateau est en course et rencontre un navire qui ne l'est pas, les deux sont soumis

aux règles gouvernementales de priorité. Quand, selon ces règles, le bateau en course est tenu de se maintenir à l'écart mais qu'il heurte volontairement l'autre bateau, il commet un acte de mauvaise conduite.

CAS 122

Une interprétation de l'expression « confortable satisfaction » et un exemple de son utilisation.

CAS 139

Exemples illustrant quand il serait « approprié » selon la règle 69.2(j)(3) de faire un rapport d'un incident relevant de la règle 69 à une autorité nationale ou à World Sailing.

Section D – Appels

Règle 70, Appels et demandes auprès d'une autorité nationale

CAS 104

Il est parfois peu satisfaisant de tenter de faire la distinction entre des faits et des conclusions dans les constatations du jury car les constatations peuvent être basées pour partie sur des faits et pour partie sur une conclusion. Une autorité nationale peut modifier la décision d'un jury et toute autre constatation qui s'appuie sur un raisonnement ou un jugement, mais pas l'établissement des faits. Une autorité nationale peut trouver des faits supplémentaires par déduction logique. Ni les faits écrits ni les schémas (faits dessinés) ne prévalent les uns sur les autres. Les jurys doivent résoudre les conflits entre les faits, lorsque cela est requis par une autorité nationale.

CAS 143

Quand l'autorité organisatrice d'une course n'est pas une organisation spécifiée dans la règle 89.1, une partie dans une instruction n'a pas droit à la procédure d'appel.

Règle 71.4, Décisions de l'autorité nationale

CAS 61

Quand la décision d'un jury est modifiée ou annulée en appel, les résultats finaux doivent être modifiés et les prix redistribués en conséquence.

CHAPITRE 6 – INSCRIPTION ET QUALIFICATION

Règle 75, S'inscrire à une course

CAS 40

Sauf si autrement prescrit dans les règles de classe, l'avis de course ou les instructions de course, le propriétaire ou autre personne responsable d'un bateau est libre de décider qui barre pendant une course, pourvu que la règle 46 ne soit pas enfreinte.

CAS 143

Quand l'autorité organisatrice d'une course n'est pas une organisation spécifiée dans la règle 89.1, une partie dans une instruction n'a pas droit à la procédure d'appel.

Règle 78, Conformité aux règles de classe ; certificats

CAS 57

Quand un certificat en cours de validité, dûment authentifié, est présenté de bonne foi par un propriétaire qui a respecté les exigences de la règle 78.1, les résultats finaux d'une course ou série doivent être maintenus, même si le certificat est retiré ultérieurement.

CAS 131

A la fin d'une épreuve, si un bateau a enfreint la règle 78.2 en ne présentant pas un certificat requis ou en ne permettant pas la vérification de son existence, le comité de course est tenu de le classer « DSQ » sans instruction pour toutes les courses de l'épreuve.

CHAPITRE 7 – ORGANISATION DE LA COURSE

Règle 85, Modifications aux règles

CAS 121

La procédure à suivre pour modifier une règle de course pour une épreuve est décrite en détail.

Règle 86, Modifications aux règles de course

CAS 32

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.

CAS 85

Si une règle de course n'est pas l'une des règles citées dans la règle 86.1(c), les règles de classe ne sont pas autorisées à la modifier. Si une règle de classe essaye de modifier une telle règle, cette règle de classe n'est pas valide et ne s'applique pas.

CAS 121

La procédure à suivre pour modifier une règle de course pour une épreuve est décrite en détail.

Règle 87, Modifications aux règles de classe

CAS 98

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par Les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course le mentionne explicitement ou non. Une règle dans l'avis de course ou les instructions de course, à condition qu'elle soit cohérente avec une prescription à la règle 88.2, peut modifier tout ou partie des prescriptions de l'autorité nationale. Généralement, l'avis de course ne peut modifier une règle de classe. Quand un bateau court sous un système de handicap ou de rating, les règles de ce système s'appliquent et tout ou partie de ses règles de classe peuvent s'appliquer également. Quand l'avis de course est en conflit avec les instructions de course, aucun ne prévaut sur l'autre.

Règle 88.2, Prescriptions nationales : Modifications aux prescriptions

CAS 98

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par Les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course le mentionne explicitement ou non. Une règle dans l'avis de course ou les instructions de course, à condition qu'elle soit cohérente avec une prescription à la règle 88.2, peut modifier tout ou partie des prescriptions de l'autorité nationale. Généralement, l'avis de course ne peut modifier une règle de classe. Quand un bateau court sous un système de handicap ou de rating, les règles de ce système s'appliquent et tout ou partie de ses règles de classe peuvent s'appliquer également. Quand l'avis de course est en conflit avec les instructions de course, aucun ne prévaut sur l'autre.

Règle 89.1, Autorité Organisatrice ; Avis de course ; Désignation des arbitres : Autorité Organisatrice

CAS 143

Quand l'autorité organisatrice d'une course n'est pas une organisation spécifiée dans la règle 89.1, une partie dans une instruction n'a pas droit à la procédure d'appel.

Règle 90 Comité de course ; Instructions de course ; Classement

CAS 61

Quand la décision d'un jury est modifiée ou annulée en appel, les résultats finaux doivent être modifiés et les prix redistribués en conséquence.

Règle 90.2(c), Comité de course ; Instructions de course ; Classement : Instructions de course

CAS 32

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.

ANNEXE A – CLASSEMENT

Règle A3, Heures de départ et places d'arrivée

CAS 119

Quand une course est organisée pour des bateaux courant selon un système de rating, le rating qui doit être utilisé pour calculer le temps compensé d'un bateau est son rating au moment où la course se déroule. Son score ne doit pas être modifié si l'autorité de rating modifie ultérieurement son rating, de son propre chef.

Règle A4 Système de classement

CAS 128

Si le comité de course constate qu'un bateau commet une erreur selon la règle 28.1 en effectuant le parcours et ne corrige pas cette erreur, il est tenu de classer le bateau NSC. S'il constate qu'un bateau touche une marque en finissant, il doit le classer à sa place d'arrivée et il peut réclamer contre ce bateau pour infraction à la règle 31.

Règle A5, Scores déterminés par le comité de course

CAS 28

Quand un bateau enfreint une règle et que, de ce fait, il oblige un autre à toucher une marque, l'autre bateau est exonéré. Le fait qu'une marque de départ se soit déplacée, quelle qu'en soit la raison, ne relève pas un bateau de son obligation de prendre le départ. Un comité de course peut annuler selon la règle 32.1(c) seulement quand le changement de position de la marque a directement affecté la sécurité ou l'équité de la compétition.

CAS 80

L'instruction d'une réclamation ou d'une demande de réparation doit être limitée à l'incident, action ou omission allégué. Bien qu'un bateau doive être classé DNF s'il ne finit pas conformément à la définition de Finir, il ne peut pas être classé DNF pour ne pas avoir effectué correctement le parcours.

CAS 128

Si le comité de course constate qu'un bateau commet une erreur selon la règle 28.1 en

effectuant le parcours et ne corrige pas cette erreur, il est tenu de classer le bateau NSC. S'il constate qu'un bateau touche une marque en finissant, il doit le classer à sa place d'arrivée et il peut réclamer contre ce bateau pour infraction à la règle 31.

CAS 131

À la fin d'une épreuve, si un bateau a enfreint la règle 78.2 en ne présentant pas un certificat requis ou en ne permettant pas la vérification de son existence, le comité de course est tenu de le classer « DSQ » sans instruction pour toutes les courses de l'épreuve.

Règle A9, Conseils pour les réparations

CAS 116

Discussion sur une réparation dans une situation où un bateau est endommagé au début d'une série, a droit à réparation selon la règle 62.1(b) et ne peut participer aux courses restantes en raison du dommage. Dans une telle situation, pour être équitable envers les autres bateaux de la série, le jury doit s'assurer que moins de la moitié des courses qui constituent son classement dans la série, après tout retrait, est basée sur la moyenne des points.

ANNEXE J – AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE

Règle J1, Contenu de l'avis de course

Règle J2, Contenu des instructions de course

CAS 98

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par Les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course le mentionne explicitement ou non. Une règle dans l'avis de course ou les instructions de course, à condition qu'elle soit cohérente avec une prescription à la règle 88.2, peut modifier tout ou partie des prescriptions de l'autorité nationale. Généralement, l'avis de course ne peut modifier une règle de classe. Quand un bateau court sous un système de handicap ou de rating, les règles de ce système s'appliquent et tout ou partie de ses règles de classe peuvent s'appliquer également. Quand l'avis de course est en conflit avec les instructions de course, aucun ne prévaut sur l'autre.

CAS 121

La procédure à suivre pour modifier une règle de course pour une épreuve est décrite en détail.

ANNEXE R – PROCEDURES POUR LES APPELS ET LES DEMANDES

Règle R5, Faits insuffisants ; réouverture

CAS 104

Il est parfois peu satisfaisant de tenter de faire la distinction entre des faits et des conclusions dans les constatations du jury car les constatations peuvent être basées pour partie sur des faits et pour partie sur une conclusion. Une autorité nationale peut modifier la décision d'un jury et toute autre constatation qui s'appuie sur un raisonnement ou un jugement, mais pas l'établissement des faits. Une autorité nationale peut trouver des faits supplémentaires par déduction logique. Ni les faits écrits ni les schémas (faits dessinés) ne prévalent les uns sur les autres. Les jurys doivent résoudre les conflits entre les faits, lorsque cela est requis par une autorité nationale.

SIGNAUX DE COURSE

Signaux de course, Signaux de rappel, X

CAS 31

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.

REGLEMENT INTERNATIONAL POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

CAS 38

Le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) a pour but d'assurer la sécurité des navires en mer en empêchant les situations qui pourraient entraîner des collisions. Quand les règles de priorité du RIPAM remplacent les règles du chapitre 2, elles interdisent effectivement à un bateau prioritaire de modifier sa route vers un bateau obligé de se maintenir à l'écart quand il est proche de ce bateau.

CAS 109

Les règles du RIPAM ou les règles gouvernementales de priorité s'appliquent entre des bateaux qui sont en course seulement si l'avis de course le précise et, dans ce cas, toutes les règles du chapitre 2 sont remplacées. Une règle du RIPAM ou une règle gouvernementale, autre qu'une règle de priorité, peut devenir applicable en l'incluant dans l'avis de course, dans les instructions de course ou dans un autre document régissant l'épreuve.

SECTION 2 – CAS

CAS 1

Règle 60.1	Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69
Règle 63.1	Instructions : nécessité d'une instruction
Règle 64.2	Décisions : Pénalités

Un bateau qui enfreint une règle pendant qu'il est en course, mais qui continue à courir, peut réclamer pour un incident ultérieur, même si après la course il est disqualifié pour son infraction.

Faits

Les bateaux A, B et C sont en course avec d'autres. Après un incident entre A et B, A hèle « Proteste ! » et déferle son pavillon de réclamation, mais B n'effectue pas de pénalité. Plus tard, B réclame contre un troisième bateau, C, après un deuxième incident. Le jury instruit la réclamation de A contre B et pénalise B.

Question

Cette pénalité invalide-t-elle la réclamation de B contre C ?

Réponse

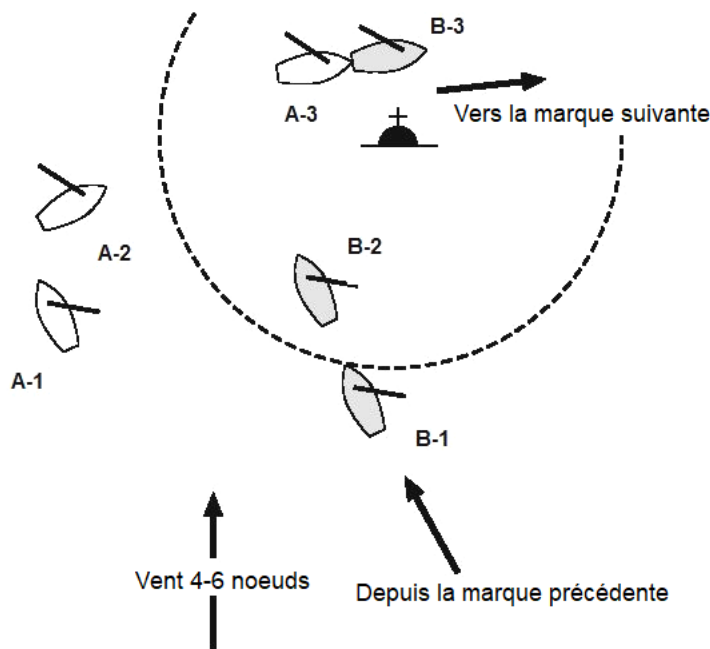
Non. Quand un bateau continue à courir après une infraction supposée à une règle, ses droits et obligations selon les règles ne changent pas. Donc, même si la réclamation de A contre B est fondée, le jury doit instruire la réclamation de B contre C et, si la réclamation de B est recevable et si le jury est convaincu d'après les dépositions que C a enfreint une règle, C doit être pénalisé (voir la règle 64.2).

GBR 1962/25

CAS 2

Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 14	Éviter le contact
Règle 15	Acquérir la priorité
Règle 18.2(a)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 18.2(b)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 43.1(c)	Exonération

Si le premier de deux bateaux à atteindre la zone est en route libre derrière quand il l'atteint et si plus tard les bateaux sont engagés quand l'autre bateau atteint la zone, la règle 18.2(a), et non la règle 18.2(b), s'applique. La règle 18.2(a) s'applique uniquement pendant que les bateaux sont engagés et qu'au moins l'un d'eux est dans la zone.



Faits

A et B sont tous deux bâbord, au large vers une marque à laisser à tribord. Le vent est faible. En position 1, quand A se trouve par le travers de la marque, il est en route libre devant B mais à quatre longueurs et demie de coque de la marque. B, qui a juste atteint la zone, est à trois longueurs de la marque. Entre les positions 1 et 2, A empanne et pointe vers la marque, devenant engagé à l'extérieur de B. Entre les positions 2 et 3, après que B a empanné et se dirige vers la marque suivante, il devient en route libre devant A. Quand B devient en route libre devant A pour la première fois, il y a environ une demi-longueur de coque d'eau libre entre les bateaux. Quelques secondes après que B soit devenu en route libre devant, A, qui allait plus vite, touche B sur le tableau arrière. Il n'y a pas de dommage ni de blessure. A réclame contre B selon la règle 18.2(b). B réclame contre A selon la règle 12. A est disqualifié et fait appel.

Décision

Apparemment, A pensait que la deuxième phrase de la règle 18.2(b) s'appliquait quand les deux bateaux étaient en position 1, et que B, alors en route libre derrière, était obligé de donner la place à la marque à A. Comme le précise cette phrase, elle s'applique seulement si un bateau est en route libre devant quand il atteint la zone. En position 1, B a atteint la zone, mais A en était clairement à l'extérieur. De plus, la première phrase de la règle 18.2(b) ne s'est jamais appliquée puisque les bateaux n'étaient pas engagés quand B, le premier d'entre eux à atteindre la zone, l'a fait. Cependant, pendant que les bateaux étaient engagés, la règle 18.2(a) s'appliquait, et elle exigeait que A donne la place à la marque à B. Pendant ce temps, B devait se maintenir à l'écart de A, d'abord selon la règle 10 et plus tard (après qu'il a empanné) selon la règle 11.

Après que B a empanné, il se retrouve en route libre devant A. À ce moment, les règles 18.2(a) et 11 cessent de s'appliquer et les règles 12 et 15 commencent à s'appliquer. La règle 15 exige de B qu'il laisse au début à A la place de se maintenir à l'écart, et B a agi ainsi puisqu'il aurait été facile pour A de se maintenir à l'écart en abattant rapidement et légèrement pour éviter le tableau arrière de B après que B était devenu en route libre devant. Quand A heurte le tableau arrière de B, il ne se maintient manifestement pas à l'écart de B, et il était donc approprié de disqualifier A pour infraction à la règle 12. A a aussi enfreint la règle 14 puisqu'il lui était possible d'abattre légèrement et d'éviter le contact avec B.

Après qu'il était devenu clair que A n'allait pas se maintenir à l'écart de B, il n'était probablement pas possible à B d'éviter le contact. Cependant, même si B avait pu éviter le contact mais ne

l'avait pas fait, il aurait été exonéré selon la règle 43.1(c) puisqu'il était le bateau prioritaire et que le contact n'a occasionné ni dommage ni blessure.

L'appel est rejeté, la décision du jury est confirmée, et A reste disqualifié pour infraction aux règles 12 et 14.

USA 1962/87

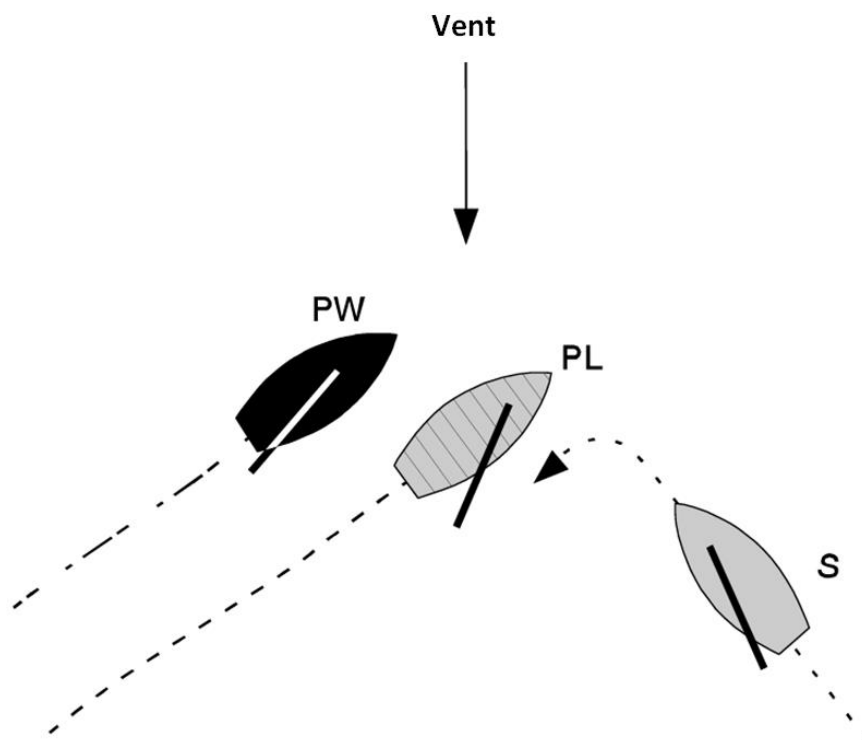
CAS 3

Règle 19.2(a) **Place pour passer un obstacle : donner la place à un obstacle**
Règle 20 **Place pour virer de bord à un obstacle**
Règle 43.1(a) **Exonération**

Un bateau bâbord sous le vent qui hèle pour de la place pour virer de bord alors qu'il se trouve face à un bateau tribord, obstacle arrivant sur lui, n'est pas tenu d'anticiper que le bateau au vent ne respectera pas son obligation de virer de bord rapidement ou de donner la place d'une autre façon.

Faits

S hèle PL alors que les deux dériveurs se rapprochent l'un de l'autre sur des routes de collision. PL hèle alors deux fois « Place pour virer de bord », mais PW ne répond pas. PL, maintenant incapable de se maintenir à l'écart de S, hèle une troisième fois, et PW commence alors à virer de bord. À ce moment, S, alors à un mètre de PL, doit abattre violemment pour éviter une collision. PW abandonne et S réclame contre PL selon la règle 10. Le jury disqualifie PL sur la base que, n'ayant pas obtenu à temps de réponse de PW, il aurait dû utiliser son droit de lof et obliger PW à virer de bord.



PL fait appel, déclarant que :

1. il n'avait aucun droit de forcer PW à changer de bord ;
2. même avec eux deux face au vent, S aurait quand même dû modifier sa route pour éviter une collision ; et
3. il avait anticipé et hélé PW suffisamment longtemps avant.

Décision

L'appel de PL est fondé. PL doit être reclassé. Puisque S était un obstacle pour PL et PW, PL, en tant que bateau prioritaire, était en droit selon la règle 19.2(a) de choisir entre abattre ou hélér pour la place pour virer de bord (voir la règle 20.1). Ayant décidé de virer de bord et ayant hélé pour la place pour ce faire à trois reprises, PL était en droit d'après les règles 20.2(b) et 20.2(c) de s'attendre à ce que PW réponde et lui donne la place pour virer de bord. Il n'était pas tenu d'anticiper le manquement de PW à respecter les règles 20.2(b) et 20.2(c). PL a enfreint la règle 10, mais il est exonéré par la règle 43.1(a) en tant qu'innocente victime de l'infraction d'un autre bateau à une règle.

GBR 1962/37

CAS 4

Règle 49 **Position de l'équipage ; filières**
Règle 55.3(a) **Établir et border les voiles : border les voiles**

Un concurrent peut tenir une écoute à l'extérieur.

Question

Est-il acceptable pour un concurrent de tenir l'écoute d'une voile d'avant ou d'un spinnaker à l'extérieur ?

Réponse

La règle 55.3(a) stipule « Aucune voile ne doit être bordée sur ou à l'aide d'un dispositif exerçant une pression sur une écoute... ». Aucune partie du corps d'un concurrent n'est un « dispositif ». Il est donc acceptable qu'un concurrent tienne une écoute à l'extérieur, à condition que la règle 49 soit respectée.

GBR 1962/41

CAS 5

Définitions **En course**
Règle 22 **Chaviré, mouillé ou échoué ; portant assistance**
Règle 42.1 **Propulsion : règle de base**
Règle 45 **Mise au sec ; amarrage ; mouillage**

Un bateau qui est au mouillage pendant une course est toujours en course. Un bateau n'enfreint pas la règle 42.1 ni la règle 45 si, en tirant sur sa ligne de mouillage pour récupérer l'ancre, il revient à la position où l'ancre a été jetée. Cependant, si tirer sur la ligne de mouillage fait clairement avancer le bateau vers une autre position, il enfreint ces règles.

Faits

Lors de courses où le premier bord est un louvoyage au vent contre un courant contraire et avec un vent très faible, quelques bateaux mouillent sur ou près de la ligne de départ pour éviter que le courant ne les entraîne sous le vent. Quand le vent fraîchit ou quand le courant faiblit, ils récupèrent leur ancre et commencent à naviguer.

Question 1

Un bateau ancré est-il encore « en course » au sens du terme utilisé dans le préambule du chapitre 4 ?

Réponse 1

Oui. Dans le préambule du chapitre 4, le terme « en course » est imprimé en italique gras et est donc utilisé dans le sens indiqué dans les Définitions (voir Terminologie dans l'Introduction). La définition d'En course ne mentionne pas si le bateau est ancré, échoué, chaviré ou a cessé de toute autre façon de continuer à avancer dans la course. En conséquence, des bateaux ancrés sont encore « en course », ce qui signifie qu'ils sont protégés par la règle 22 et sont régis par les règles de course, y compris les règles 42.1 et 45.

Question 2

Un bateau est-il tenu de naviguer jusqu'à la verticale de son ancre avant de la récupérer ou peut-il récupérer son ancre même si l'action de tirer sur la ligne de mouillage a pour effet de le faire avancer en surface ou sur le fond ?

Réponse 2

Les actions qui sont permises par la règle 45 sont des exceptions à la règle 42.1. La règle 45 permet aux bateaux de mouiller. Pour mouiller en bon marin, une longueur supplémentaire de ligne de mouillage doit être lâchée après que l'ancre touche le fond. La règle 45 oblige les bateaux à récupérer leur ancre avant de continuer dans la course sauf s'ils sont dans l'incapacité de le faire. Pour récupérer une ancre, il est d'abord nécessaire de récupérer la longueur supplémentaire de ligne de mouillage, et cette action va faire avancer le bateau jusqu'à un point à la verticale de l'ancre. Cette action étant permise par la règle 45, elle n'enfreint pas la règle 42.1.

Cependant, si la longueur supplémentaire de la ligne de mouillage est récupérée de manière si vigoureuse ou rapide que, quand l'ancre a quitté le fond, le bateau a été clairement propulsé vers une position différente de celle où l'ancre a été jetée, il a continué dans la course avant de récupérer son ancre, et son action enfreint à la fois la règle 42.1 et la règle 45.

Révisé par World Sailing 2012

CAS 6

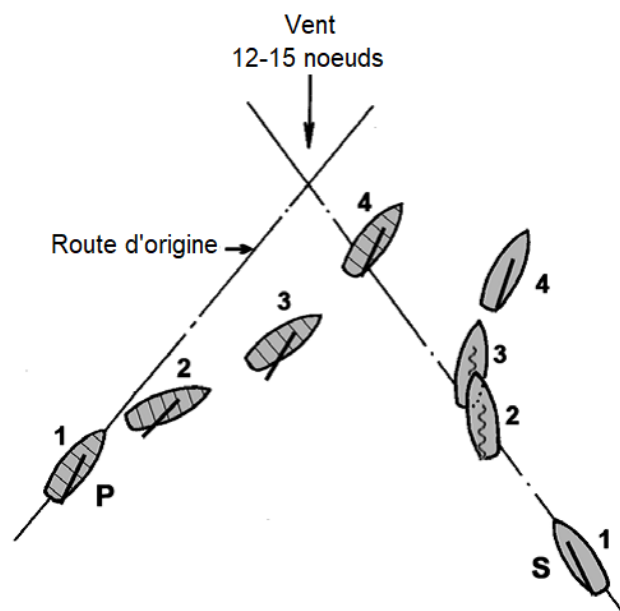
Règle 16.1

Modifier sa route

Règle 16.2

Modifier sa route

Un bateau tribord qui vire de bord après qu'un bateau bâbord a abattu pour passer derrière lui n'enfreint pas nécessairement une règle.



Faits

Entre les positions 1 et 2, P abat pour passer derrière S. Un instant plus tard, S choisit de virer de bord. Après avoir abattu sur environ une longueur de coque, P reprend sa route au plus près, ayant perdu une longueur de coque au vent, et passe à environ une longueur de coque au vent de S. Après le virement de S, le lof de P jusqu'au plus près n'était pas dû à la nécessité de se maintenir à l'écart de S. P réclame contre S selon la règle 16.1. P prétend que, quand S a viré après l'abattée de P pour passer derrière lui, S n'a pas laissé à P la place de se maintenir à l'écart. Le jury disqualifie S selon la règle 16.1. S fait appel.

Décision

L'appel de S est fondé. Il doit être reclassé. S était soumis à la règle 16 seulement pendant qu'il lofait depuis une route au plus près tribord jusqu'à la position face au vent. Pendant ce temps, P avait la place de se maintenir à l'écart et ainsi S n'a pas enfreint la règle 16.1. La règle 16.2 ne s'appliquait pas car elle s'applique seulement quand un bateau dans la position de S abat. Dans ce cas, S a lofé. Au moment où S a dépassé la position bout au vent, P est devenu le bateau prioritaire selon la règle 13, et la règle 16.1 ne s'appliquait plus à S. S s'est maintenu à l'écart de P tel qu'exigé par la règle 13. Aucune règle n'a été enfreinte par S.

USA 1963/93

CAS 7

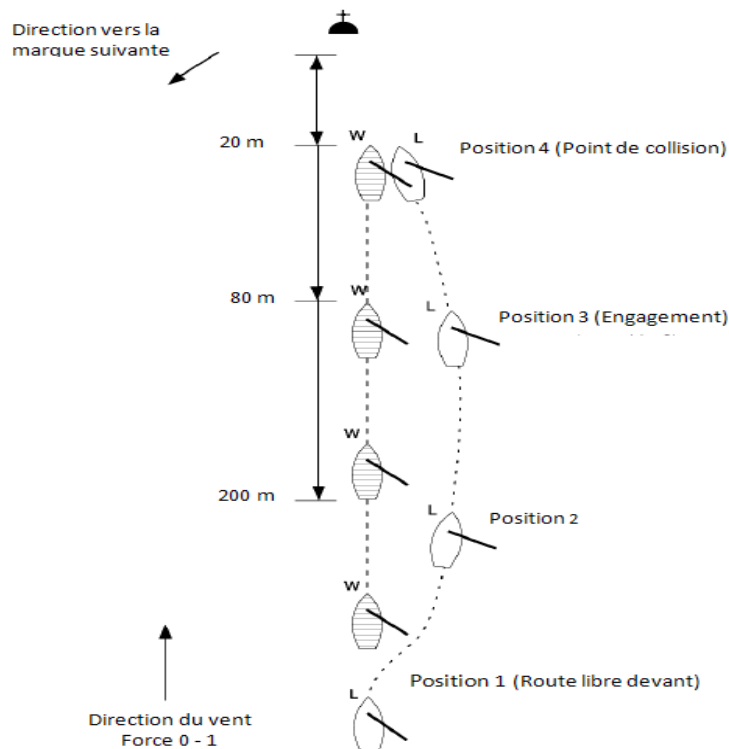
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 14	Éviter le contact
Règle 15	Acquérir la priorité
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 17	Sur le même bord ; route normale
Règle 43.1(c)	Exonération

Quand, après avoir été en route libre derrière, un bateau devient engagé sous le vent à moins de deux fois sa longueur de coque de l'autre bateau, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart, mais le bateau sous le vent doit au début donner au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart et ne doit pas naviguer au-dessus

de sa route normale. La route normale du bateau au vent est sans importance.

Faits

Les bateaux L et W sont des dériveurs de 5 m de long. À environ 200 m de la marque, L devient engagé sous le vent de W depuis une route libre derrière. L est à moins de deux longueurs de coque de W. Les deux bateaux naviguent alors bord à bord, séparés d'environ une longueur et demie, jusqu'à ce qu'ils soient à 80 m de la marque. À ce moment, L lofe légèrement pour naviguer directement vers la marque, lof qui n'affecte pas W. W maintient sa route. L ne s'est jamais trouvé en route libre devant. La bôme de W touche le hauban de L, sans dommage ni blessure, et L réclame selon la règle 11. La réclamation de L est rejetée, et il est disqualifié au motif qu'il n'a pas laissé suffisamment de place à W pour remplir son obligation de se maintenir à l'écart comme requis par la règle 15. L fait appel.



(Note : Le diagramme n'est pas à l'échelle. Les distances vers la marque suivante sont approximatives. Au moment du contact, aucun bateau n'a atteint la zone autour de la marque.)

Décision

L'appel de L est fondé. A partir du moment où L devient engagé sous le vent de W, W devient tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart de L. Au même moment, L est tenu par la règle 15 de donner à W la place de se maintenir à l'écart, mais cette obligation n'est pas permanente et, au moment du contact, l'engagement existait depuis un temps considérable pendant lequel W a certainement eu la place de se maintenir à l'écart.

La règle 17 s'appliquait à L car, comme le montre le schéma, il a été en route libre derrière avant que les bateaux deviennent engagés et il était à moins de deux longueurs de coque de W quand l'engagement a commencé. L avait le droit de modifier sa route pour naviguer directement vers la marque, pourvu qu'il ne navigue pas au-dessus de sa route normale. C'est la route normale de L qui est le critère pour déterminer s'il a enfreint la règle 17 ; la route normale de W est sans importance. D'après le schéma accepté par tous, L n'a à aucun moment navigué au-dessus de sa route normale. L n'a donc pas enfreint la règle 17.

Juste après la position 3, L a lofé légèrement. Il y avait clairement de la place pour que W se maintienne à l'écart, et L n'a donc pas enfreint la règle 16.1. L a enfreint la règle 14 car il aurait pu éviter le contact avec W, mais il est exonéré selon la règle 43.1(c) car il n'y a eu ni dommage ni blessure.

W est disqualifié selon les règles 11 et 14, et L est reclassé.

GBR 1963/10

CAS 8

Règle 42.1 **Propulsion : règle de base**
Règle 42.2(d) **Propulsion : actions interdites**

Des mouvements répétés de la barre pour positionner un bateau afin de gagner de la vitesse sur chacune d'une série de vagues générées par le passage d'un navire n'est pas godiller sauf s'ils sont violents et que le gain de vitesse est le résultat d'une utilisation licite de l'eau pour augmenter la vitesse.

Faits

Deux petits dériveurs, A et B, naviguent au large pratiquement à la vitesse de planing avec un vent de 8 nœuds. Une grosse vedette à moteur passe rapidement sur une route parallèle, sous le vent, générant plusieurs grosses vagues. Lorsque chaque vague atteint le quart arrière de A, son barreur donne des coups de barre sans violence en une série de changements de route, synchrones avec le passage des vagues sous son bateau. Ces actions sont répétées pour chaque vague et A gagne de la vitesse à chaque fois. B réclame contre A selon la règle 42.2(d), pour godille. Le jury disqualifie A, qui fait appel.

Décision

L'appel de A est fondé. Il doit être reclassé.

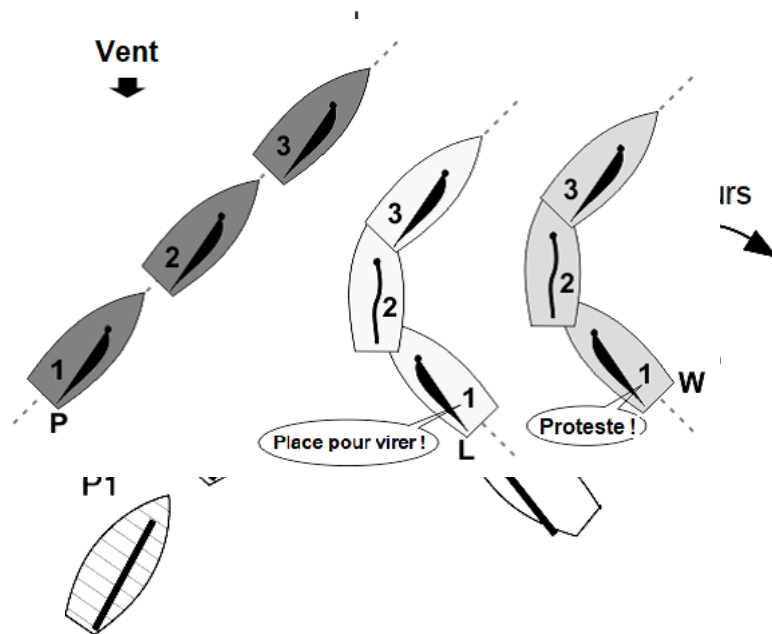
Le mouvement de la barre, bien que répété, n'était pas violent. Le gain de vitesse ne résultait pas directement du mouvement de la barre mais du positionnement du bateau pour tirer avantage de l'action des vagues, ce qui est en accord avec la règle 42.1. Pour ce faire, un barreur peut bouger sa barre de la manière qu'il juge la meilleure, pourvu que ses mouvements n'enfreignent pas la règle 42.2(d).

USA 1962/91

CAS 9

Définitions **Route normale**
Règle 10 **Sur des bords opposés**
Règle 18.1(a) **Place à la marque : quand la règle 18 s'applique**
Règle 18.1(b) **Place à la marque : quand la règle 18 s'applique**

Quand un bateau tribord choisit de naviguer au-delà d'une marque au vent, un bateau bâbord doit se maintenir à l'écart. Il n'existe pas de règle qui exige d'un bateau qu'il suive une route normale.



Question

Deux bateaux au plus près sur des bords opposés se rencontrent à une marque au vent à laisser à tribord. S a suffisamment de place pour virer de bord et contourner la marque compte tenu du vent et du courant, mais, au lieu de virer de bord, S continue sa route dans l'intention d'obliger P à virer de bord pour se maintenir à l'écart. P peut-il ne pas tenir compte de la règle 10 s'il considère que S navigue au-delà de sa route normale et qu'il a suffisamment de place pour contourner la marque ?

Réponse

Non ; la règle 10 s'applique. La règle 18 ne s'applique pas si les bateaux sont dans une des quatre situations décrites dans les règles 18.1(a), (b), (c) ou (d). Les règles 18.1(a) et 18.1(b) s'appliquent toutes deux à S et P. Ils sont sur des bords opposés sur un bord de près (voir le cas 132). De plus, la route normale de S est de virer de bord, mais pas celle de P.

Quand S choisit de maintenir sa route, P doit se maintenir à l'écart. Si dans certaines circonstances les bateaux n'ont pas le droit de naviguer au-dessus d'une route normale, il n'existe pas de règle qui oblige un bateau à suivre une route normale.

GBR 1964/2, révisé par WS 2021.

CAS 10

Règle 20 Place pour virer de bord à un obstacle

Si un bateau hèle pour la place pour virer de bord quand il ne s'approche pas d'un obstacle et qu'il ne navigue pas au plus près ou au-delà, il enfreint la règle 20.1. Le bateau hélé est tenu de répondre même si l'appel à la voix enfreint la règle 20.1.

Faits pour la question 1

L et W sont tribord au plus près. L est sur une route de collision avec P, un bateau en course, au plus près sur bâbord. L hèle W pour la place pour virer de bord ; W répond et réclame.

Question 1

Comment la règle 20 s'applique-t-elle dans cette situation ?

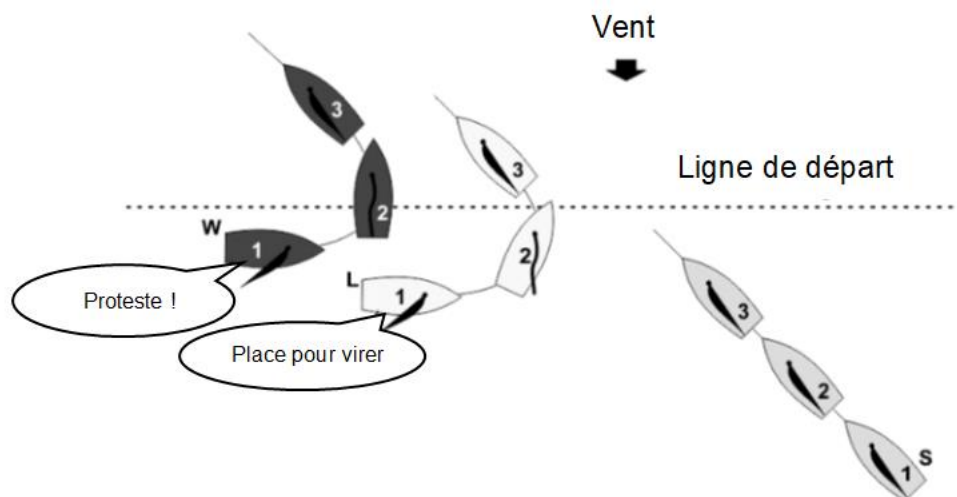
Réponse 1

Bien qu'il y ait un risque de collision entre L et P, P n'est pas un obstacle pour L et W puisque ni L ni W ne sont tenus de s'en maintenir à l'écart.

Au moment où L hèle pour la place pour virer de bord, L ne s'approche pas d'un obstacle et il enfreint la règle 20.1(a).

La règle 20.2(b) exige de W qu'il réponde à l'appel à la voix même si les exigences de la règle 20.1 ne sont pas satisfaites. En conséquence, W doit soit virer de bord aussitôt que possible soit hélé « Virez » et donner à L la place de virer de bord et de l'éviter. Quand W répond, L doit virer de bord aussitôt que possible. W répond en virant et n'enfreint aucune règle.

Faits pour la question 2



L et W sont au large bâbord le long de la ligne de départ. L est sur une route de collision avec S, qui s'approche de la ligne tribord au plus près. L hèle W pour la place pour virer de bord. W répond et réclame.

Question 2

Comment la règle 20 s'applique-t-elle à cette situation ?

Réponse 2

S est un obstacle pour à la fois W et L.

Au moment où L hèle pour la place pour virer de bord, il s'approche d'un obstacle et aura bientôt besoin de faire une modification de route significative pour l'éviter. Cependant, ne naviguant au plus près ou au-delà, il enfreint la règle 20.1(b).

Comme dans la réponse 1, la règle 20.2(b) exige de W qu'il réponde à l'appel à la voix même si les exigences de la règle 20.1 ne sont pas satisfaites. En conséquence, W doit soit virer de bord aussitôt que possible soit hélé « Virez » et donner alors à L la place de virer de bord et de l'éviter. W répond en virant de bord et n'enfreint aucune règle. Si L ne vire pas de bord et que, par exemple, il passe derrière S, il enfreint également la règle 20.2(d).

CAS 11

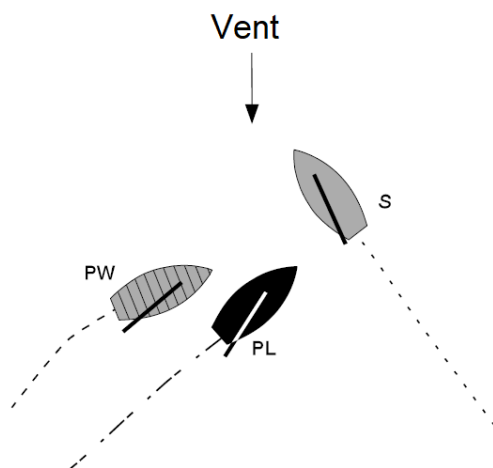
Définitions	Obstacle
Règle 14	Éviter le contact
Règle 19.2(b)	Place pour passer un obstacle : donner la place à un obstacle
Règle 20.1	Place pour virer de bord à un obstacle : hélér
Règle 43	Exonération

Quand des bateaux sont engagés à un obstacle, y compris un obstacle qui est un bateau prioritaire, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle.

Faits

PW et PL, au plus près bâbord et engagés, approchent de S sur le bord de près. PL pourrait passer en sécurité derrière S. PW, sur une route de collision avec S, hèle PL pour la place pour passer derrière S alors que PW et PL sont à environ trois longueurs de coque de S. PL ignore l'appel et maintient sa route. Quand PW abat pour éviter S, il y a un léger contact bord à bord entre lui et PL sans dommage ni blessure. PW réclame selon la règle 19.2(b).

Le jury retient que la règle 19.2(b) ne s'appliquait pas, précisant que PW aurait facilement pu virer de bord en eau libre au vent pour se maintenir à l'écart et aurait dû le faire. PW est disqualifié selon la règle 11 et fait appel.



Décision

S était un obstacle pour PW et PL car PW et PL auraient tous deux dû modifier sensiblement leur route s'ils avaient navigué directement vers S et en avaient été distants d'une longueur de coque, et parce que tous deux étaient tenus par la règle 10 de s'en maintenir à l'écart (voir la définition d'Obstacle). Selon la règle 19.2(a), PL, en tant que bateau prioritaire, avait le droit de passer S d'un côté ou de l'autre. Il a choisi de passer sous le vent de S. En conséquence, selon la règle 19.2(b), PW avait droit à la place entre PL et la poupe de S. PL n'a pas donné cette place à PW et a donc enfreint la règle 19.2(b). PL était soumis à la règle 14, mais puisqu'il avait priorité sur PW et qu'il n'y a eu ni dommage ni blessure, il est exonéré par la règle 43.1(c) pour avoir enfreint cette règle.

Il en aurait été de même si PW n'avait pas hélé pour la place.

PW ne pouvait pas savoir que PL n'allait pas donner assez de place, jusqu'à ce qu'il essaie de passer entre S et PL. PW a enfreint la règle 11, mais puisqu'il l'a fait pendant qu'il naviguait dans la place à laquelle il avait droit selon la règle 19.2(b), il est exonéré par la règle 43.1(b).

Quand il est devenu clair que PL ne donnait pas la place, il n'était raisonnablement pas possible pour PW d'éviter le contact qui s'est produit, donc PW n'a pas enfreint la règle 14.

PW n'était pas tenu de « virer de bord en eau libre au vent pour se maintenir à l'écart » puisque PL n'a pas hélé selon la règle 20.1 pour la place pour virer de bord et éviter S. Si PL avait hélé, PW aurait été tenu par les règles 20.2(b) et 20.2(c) de répondre, même si la règle 20.1(a) interdisait à PL de heler puisqu'il n'avait aucune modification de route à faire pour éviter S.

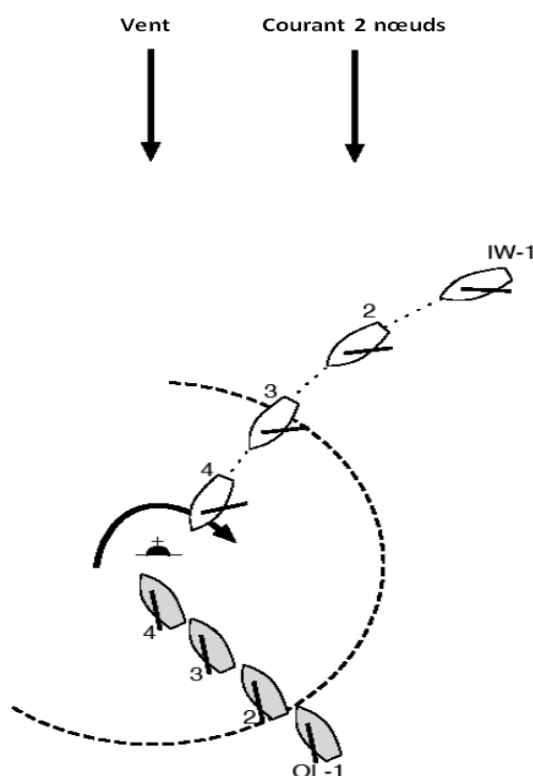
L'appel de PW est fondé. La décision du jury disqualifiant PW est inversée. PW est reclassé et PL est disqualifié pour avoir enfreint la règle 19.2(b). (voir le Cas 125 pour une discussion sur une situation similaire).

GBR 1964/18

CAS 12

Définitions	Route libre derrière et route libre devant ; engagement
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 18.1	Place à la marque : quand la règle 18 s'applique
Règle 18.2(b)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 43	Exonération

Pour déterminer le droit à la place à la marque d'un bateau à l'intérieur selon la règle 18.2(b), le fait que les bateaux soient sur des routes largement différentes est hors de propos, à condition qu'un engagement existe quand le premier d'entre eux atteint la zone.



Faits

OL et IW s'approchent d'une marque à laisser à tribord. Le vent est faible et il y a un courant de deux nœuds dans la même direction que le vent. IW, qui a navigué au-dessus de la route vers la marque pour contrecarrer l'effet du courant, s'approche de la marque avec le courant, quasiment vent arrière. OL, de son côté, est resté sous le vent et, en position 1, à environ trois

longueurs de coque de la marque, remonte au plus près doucement à contre-courant. IW hèle à deux reprises pour demander de l'eau, et OL répond deux fois « Tu ne peux pas passer là ». Au dernier moment, peu de temps après la position 4 du schéma, alors que IW lofe pour commencer sa manœuvre de passage, OL tente de lui donner la place mais les deux bateaux se touchent. Il n'y a ni dommage ni blessure.

OL réclame selon la règle 11 mais est lui-même disqualifié selon la règle 18.2(b). Il fait appel, arguant qu'il est illogique, et au-delà des intentions de la définition de Route libre derrière et route libre devant ; engagement et de la règle 18 de considérer comme engagés deux bateaux ayant des routes différentes de 90 degrés. Il affirme également que le but de la règle 18 est de protéger un bateau risquant de toucher la marque, alors qu'il est incapable de passer derrière le bateau extérieur. Il argumente enfin que tout au long de l'approche de IW vers la marque, jusqu'à ce qu'il finisse par lofer, il pouvait facilement passer derrière OL, et que IW n'était pas un bateau « à l'intérieur » jusqu'au moment précédant le contact.

Décision

L'appel d'OL est rejeté et sa disqualification est confirmée.

Les bateaux étaient tenus de laisser la marque du même côté et étaient sur le même bord, donc la règle 18 s'appliquait après la position 1 quand OL a atteint la zone. Depuis ce moment jusqu'à ce que le contact se produise, aucun bateau n'était en route libre derrière l'autre et ils étaient donc engagés (voir la définition de Route libre derrière et route libre devant ; engagement). Par conséquent, la première phrase de la règle 18.2(b) s'appliquait, limitant les droits d'OL, le bateau extérieur, selon la règle 11 en exigeant qu'il donne à IW, le bateau intérieur, la place à la marque. OL n'a pas donné la place à la marque à IW et est donc disqualifié selon la règle 18.2(b).

IW a enfreint la règle 11, mais il l'a fait alors qu'il naviguait dans la place à la marque à laquelle il avait droit, et par conséquent il est exonéré selon la règle 43.1(b).

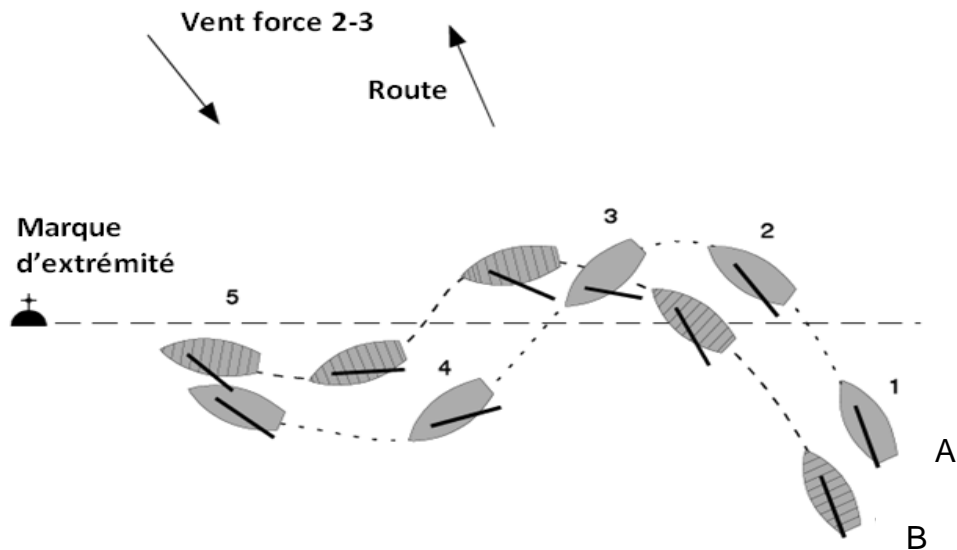
Les deux bateaux ont enfreint la règle 14, car chacun d'eux aurait pu éviter le contact. Cependant, puisque OL était le bateau prioritaire et que IW avait droit à la place à la marque, et qu'il n'y a eu ni dommage ni blessure, ils sont tous deux exonérés par la règle 43.1(c) pour l'infraction à la règle 14.

GBR 1964/19

CAS 13

Définitions	Route normale
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 14	Éviter le contact
Règle 15	Acquérir la priorité
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 17	Sur le même bord ; route normale
Règle 43.1(c)	Exonération

Avant son signal de départ, un bateau sous le vent n'enfreint pas de règle en naviguant sur une route plus haute que celle du bateau au vent.



Faits

Alors que deux dériveurs de 14 pieds (4 mètres) A et B manoeuvrent avant le signal de départ, ils franchissent la ligne de départ. En abattant pour revenir du côté pré-départ, A, initialement le bateau au vent, prend une position sous le vent en passant sous la poupe de B. Immédiatement après la position 4, A lofe jusqu'au plus près et navigue directement vers l'extrémité bâbord de la ligne. Pendant ce temps, B, écoutes choquées, navigue plus lentement le long de la ligne. En position 5, un contact se produit, la bôme de B touchant le hauban de A. A réclame contre B selon la règle 11 ; B contre-réclame selon les règles 12 et 15.

Le jury établit que A était prioritaire selon la règle 11 depuis le moment où il a suivi une route stable jusqu'au contact. B avait la place pour se maintenir à l'écart, même si, ce faisant, il aurait franchi prématurément la ligne de départ. Par conséquent, il rejette la réclamation de B et confirme celle de A. B fait appel, invoquant cette fois la règle 16.1.

Décision

L'appel de B est rejeté. Entre les positions 2 et 3, A devient engagé sous le vent de B, acquérant la priorité selon la règle 11, mais limitée par l'obligation de la règle 15 de donner au début à B la place de se maintenir à l'écart. A a respecté cette obligation parce qu'il a donné à B la place de se maintenir à l'écart. Juste après la position 4, quand A a lofé vers une route au plus près, il était tenu par la règle 16.1 de donner à B la place de se maintenir à l'écart, ce qu'il a fait.

A était en route libre derrière B et à moins de deux fois sa longueur de coque de B quand il est devenu engagé sous le vent de B. Par conséquent, il était tenu par la règle 17 de ne pas naviguer plus haut que sa route normale. Cependant, il n'avait pas de route normale avant son signal de départ (voir la définition de Route normale) et le signal de départ a été donné après l'incident. Par conséquent, le lof de A n'a pas enfreint la règle 17 et il était en fait autorisé à lofer plus haut qu'il ne l'a fait, même aussi haut que bout au vent, tant qu'il se conformait à la règle 16.1.

Après que A soit devenu engagé sous le vent de B, B était tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart de A. Il ne l'a pas fait et en conséquence sa disqualification selon la règle 11 est confirmée. De plus, B a enfreint la règle 14 car il aurait pu éviter le contact avec A, et comme il ne naviguait pas dans la place à laquelle il avait droit selon la règle 16.1, il n'est pas exonéré selon la règle 43.1(c).

A a aussi enfreint la règle 14 car il aurait pu aisément abattre légèrement et éviter le contact. Cependant, il est exonéré par la règle 43.1(c) parce qu'il était bateau prioritaire et qu'il n'y a eu

ni dommage ni blessure.

GBR 1965/10

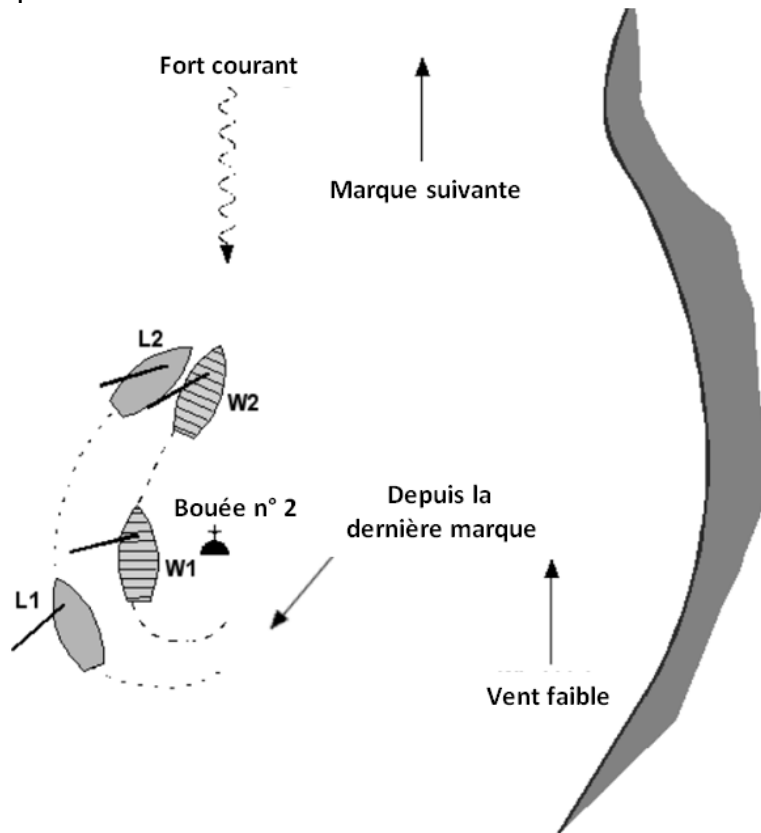
CAS 14

Définitions	Route normale
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 14	Éviter le contact
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 17	Sur le même bord ; route normale
Règle 43.1(c)	Exonération

Quand, à cause d'une différence d'opinion sur la route normale d'un bateau sous le vent, deux bateaux sur le même bord convergent, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart. Deux bateaux naviguant près l'un de l'autre sur le même bord du parcours peuvent avoir des routes normales différentes.

Faits

Après avoir contourné la marque au vent par vent faible, la flotte se divise, quelques bateaux naviguent vers la côte pour se sortir du courant et d'autres restent au large dans l'espoir d'un vent meilleur. L établit un engagement sous le vent de W depuis une route libre derrière et à moins de deux fois sa longueur de coque de W, et ils contournent la marque engagés. W choisit de rester au large, pendant que L commence à lofer lentement et informe W de son intention d'aller à terre. W répond « Vous n'avez pas le droit de lofer ».



L répond qu'il navigue sur sa route normale et que W est tenu de se maintenir à l'écart. La discussion prend un certain temps. L continue de modifier sa route progressivement, et à aucun moment W ne déclare qu'il lui est impossible de se maintenir à l'écart. Les bateaux se

touchent et tous deux réclament. Le jury disqualifie L selon la règle 17 pour avoir navigué au-dessus de sa route normale et L fait appel.

Décision

Quand, à cause d'une différence d'opinion sur la route normale à suivre, deux bateaux sur le même bord convergent, W est tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart et par la règle 14 d'éviter le contact.

Ce cas illustre le fait que deux bateaux sur le même bord du parcours naviguant très près l'un de l'autre peuvent avoir des routes normales différentes. La plus rapide des deux routes vers la marque suivante ne peut pas être déterminée à l'avance, et cela n'est pas nécessairement tranché par le fait que l'un ou l'autre bateau arrive en tête à la marque suivante.

Le fondement de la réclamation de W est que L a navigué au-dessus de sa route normale alors qu'il était soumis à la règle 17. La défense de L et sa contre-réclamation sont qu'ayant décidé que la route à terre à l'abri du courant lui permettrait de finir plus tôt, et qu'en conséquence, la route qu'il avait suivie était sa route normale. En outre, L a argué du fait que W a enfreint les règles 11 et 14.

Les faits établis ne montrent pas que L a navigué au-dessus de sa route normale ; par conséquent il n'a pas enfreint la règle 17. Quand L a lofé lentement entre les positions 1 et 2, W avait la place de se maintenir à l'écart, donc L n'a pas enfreint la règle 16.1. L aurait pu éviter le contact avec W. Ne l'ayant pas fait, il a enfreint la règle 14, mais il est exonéré de son infraction par la règle 43.1(c) parce qu'il était le bateau prioritaire et que le contact n'a causé ni dommage ni blessure.

En ne se maintenant pas à l'écart de L, W a enfreint la règle 11. W aurait pu éviter le contact, et en ne le faisant pas, il a enfreint aussi la règle 14 ; mais ne naviguant pas dans la place à laquelle il avait droit selon la règle 16.1, il n'est pas exonéré par la règle 43.1(c).

L'appel de L est fondé. L est reclassé et W est disqualifié pour son infraction aux règles 11 et 14.

GBR 1966/3

CAS 15

Définitions	Place à la marque
Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 13	Pendant le virement de bord
Règle 18.1(a)	Place à la marque : quand la règle 18 s'applique
Règle 18.2(b)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 18.2(d)	Place à la marque : donner la place à la marque

En virant de bord pour contourner une marque, un bateau en route libre devant doit respecter la règle 13 ; un bateau en route libre derrière a le droit de maintenir sa route et ainsi d'empêcher l'autre de virer de bord.

Faits

A et B s'approchent de la marque au vent qu'ils sont tenus de laisser à bâbord. Ils sont au plus près sur des routes parallèles, A en route libre devant. A s'attend à ce que B, quand il pourra virer de bord et parer la marque, vire de bord pour la contourner et se diriger vers la marque suivante. Au lieu de cela, B maintient sa route comme indiqué dans le schéma et navigue bien au-delà de la marque.

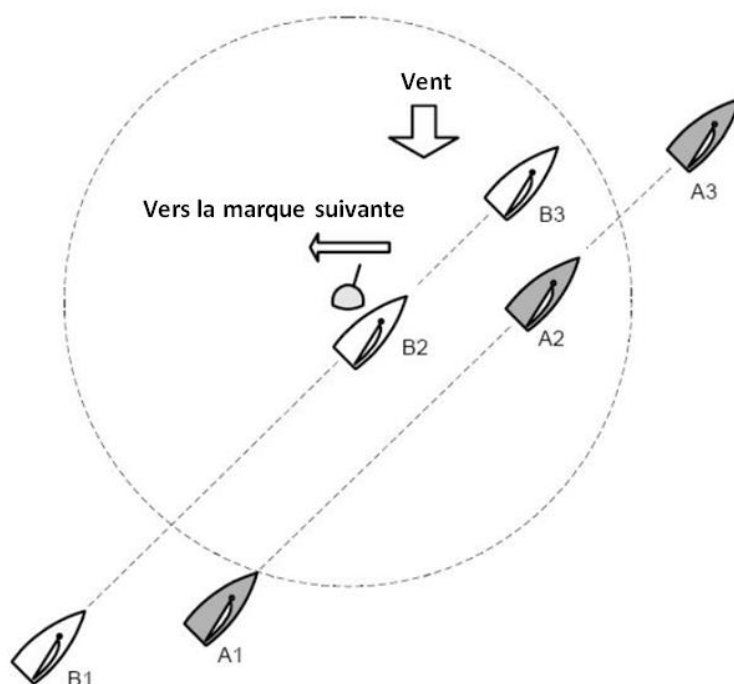
Question

B a-t-il le droit de maintenir sa route de cette façon et, ainsi, d'empêcher A de virer de bord ?

Réponse

Oui. Tant que A reste bâbord, B est tenu par la règle 12 de se maintenir à l'écart et, comme A est en route libre devant quand il atteint la zone, B est aussi tenu par la règle 18.2(b) de donner la place à la marque à A. À condition que B se maintienne à l'écart de A et qu'il donne la place à la marque à A si A lofe (même si A lofe aussi haut que bout au vent), B a le droit de naviguer sur la route de son choix, y compris de la maintenir. Cependant, B n'est plus tenu de donner la place à la marque à A après que A quitte la zone (voir la règle 18.2(d)).

La place à la marque à laquelle A a droit ne comprend pas la place pour son virement de bord



(voir la dernière phrase de la définition de Place à la marque). Si A devait dépasser la position bout au vent, alors à cet instant, toutes les parties de la règle 18 cesseraient de s'appliquer puisque les bateaux seraient sur des bords opposés sur un bord de près (voir la règle 18.1(a) et le cas 132). De plus, A ne serait plus prioritaire selon la règle 12 et B deviendrait le bateau prioritaire selon la règle 13.

GBR 1966/8

CAS 16
Supprimé

CAS 17

Règle 13 Pendant le virement de bord

Un bateau n'est plus soumis à la règle 13 quand il est sur une route au plus près, indépendamment de son déplacement dans l'eau ou de la façon dont ses voiles sont bordées.

Question

La règle 13 s'applique jusqu'à ce que le bateau qui vire de bord « soit sur une route au plus près ». Cependant, la règle ne dit pas si le bateau doit être en mouvement quand il atteint une route au plus près. Cela veut-il dire qu'au moment où la règle 13 cesse de s'appliquer, le bateau doit effectivement être en mouvement par rapport à l'eau sur une route au plus près, et pas simplement sur une telle route ?

Réponse

Un bateau n'est plus soumis à la règle 13 quand il est sur une route au plus près, indépendamment de son mouvement par rapport à l'eau ou de la façon dont ses voiles sont bordées.

GBR 1967/8

CAS 18

Supprimé

CAS 19

Chapitre 2	Préambule
Règle 36(b)	Courses dont le départ est redonné ou courses recourues
Règle 43.1(c)	Exonération
Règle 44.1(b)	Pénalités au moment de l'incident ; effectuer une pénalité
Règle 60.3(a)(1)	Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69
Règle 61.1(a)(4)	Exigences pour réclamer ; informer le réclamé
Règle 62.1(b)	Réparation
Règle 63.5	Instructions : recevabilité de la réclamation ou de la demande de réparation
Règle 64.4(a)	Décisions : décisions des réclamations concernant les règles de classe

Interprétation du terme « dommage ».

Question

Existe-t-il une signification particulière du terme « dommage » dans les règles de course ?

Réponse

Non. Il n'est pas possible de définir exhaustivement « dommage », mais un sens courant du dictionnaire dit « préjudice ... diminuant la valeur ou la fonctionnalité de quelque chose ».

Cette définition suggère les points à considérer. Par exemple :

- La valeur marchande actuelle d'un des éléments du bateau ou du bateau complet est-elle diminuée ?
- Un des éléments du bateau ou de son équipement est-il rendu moins fonctionnel ?

GBR 1968/2

CAS 20

Règle 1.1 **Sécurité : Aider ceux qui sont en danger**
Règle 62.1(c) **Réparation**

Quand il est possible qu'un bateau soit en danger, un autre bateau qui porte assistance a droit à réparation, même si son aide n'a pas été demandée ou s'il est établi plus tard qu'il n'y avait pas de danger.

Faits

Le dériveur A chavire pendant une course et, voyant cela, le dériveur B s'approche de lui et offre son aide. A accepte son aide et B vient bord à bord, embarque l'équipage de deux personnes. Tous travaillent pendant plusieurs minutes pour redresser A dont le mât est planté dans la vase. De retour à terre, B demande réparation d'après la règle 62.1(c).

Le jury a considéré plusieurs facteurs dans sa décision. Premièrement, le barreur de A est un concurrent très expérimenté. Deuxièmement, le vent était faible, et la marée montait, ce qui aurait rapidement libéré le mât. Troisièmement, A n'a pas demandé d'aide ; elle a été offerte. En conséquence, puisque ni le bateau ni l'équipage n'étaient en danger, la réparation est refusée. B fait appel, disant que la règle 1.1 ne confère pas au bateau qui porte assistance la responsabilité de décider ou de prouver qu'il y avait effectivement danger.

Décision

L'appel de B est fondé. Un bateau en situation d'en aider un autre susceptible d'être en danger est tenu de le faire par la règle 1.1. Il est hors de propos qu'un jury décide ultérieurement qu'en fait il n'y avait pas de danger ou que l'aide n'avait pas été demandée. B a droit à réparation. Il est demandé au jury de rouvrir l'instruction et d'accorder la réparation appropriée conformément aux exigences et aux conseils donnés dans les règles 64.3 et A9.

GBR 1968/14

CAS 21

Définitions **Place à la marque**
Définitions **Place**

Quand un bateau prioritaire est tenu de donner la place à la marque à un bateau engagé à son intérieur, il n'existe pas d'espace maximum ou minimum qu'il doit donner. L'espace qu'il doit donner dépend sensiblement des conditions existantes incluant les conditions de vent et de mer, de la vitesse du bateau intérieur, des voiles qu'il porte et de ses caractéristiques de conception.

Question

Quand la règle 18 exige d'un bateau prioritaire qu'il donne la place à la marque à un bateau à l'intérieur qui s'engage sur lui, quel est l'espace maximum qu'il doit donner ? Quel est l'espace minimum qu'il doit donner ?

Réponse

Dans cette situation, la définition de Place à la marque établit que le bateau à l'intérieur a droit à la place pour quatre manœuvres :

- Place pour laisser pour laisser la marque du côté requis.
- Place pour aller à la marque, mais seulement si la route normale du bateau à l'intérieur est de s'approcher de la marque.
- Place pour contourner la marque tel que nécessaire pour effectuer le parcours sans toucher la marque.
- Place pour virer de bord, mais seulement si les conditions suivantes sont aussi remplies : le bateau à l'intérieur est engagé au vent du bateau à l'extérieur, le virement de bord fait partie du contournement nécessaire pour effectuer le parcours, et le bateau à l'intérieur parerait la marque après son virement.

Les définitions de Place et de Place à la marque n'incluent aucune référence à un espace maximum ou minimum, et aucune règle n'implique que le bateau prioritaire à l'extérieur doive donner un espace maximum ou minimum. Il doit donner au bateau à l'intérieur l'espace dont il a besoin dans les conditions existantes pour effectuer ces manœuvres rapidement en bon marin. De plus, le bateau à l'intérieur a droit à l'espace pour éviter de toucher la marque et pour respecter ses obligations selon les règles du chapitre 2 aussi bien envers le bateau à l'extérieur qu'à l'égard d'autres bateaux alentour.

L'expression « dans les conditions existantes » mérite qu'on s'y attarde. Par exemple, le plus à l'intérieur de deux dériveurs s'approchant d'une marque sur un lac calme par vent faible aura besoin de relativement peu d'espace en plus de celui nécessaire pour sa coque et ses voiles correctement établies. À l'opposé, quand deux quillards au large par mer forte s'approchent d'une marque fortement ballottée de façon imprévisible, le bateau à l'intérieur peut avoir besoin d'un espace d'une bonne longueur de coque, ou même davantage, pour assurer sa sécurité. Un bateau sous spinnaker a souvent besoin de plus de place qu'un bateau qui a rentré son spinnaker. Un bateau qui est en surf ou au planing peut avoir besoin de moins d'espace pour tourner qu'un bateau qui fait face à une grosse vague. Les « conditions existantes » incluent également les caractéristiques du bateau à l'intérieur. Par exemple, un bateau avec une quille longue ou un multicoque peut avoir besoin de plus d'espace pour contourner une marque qu'un monocoque qui tournera plus facilement. Un bateau avec un grand safran peut avoir besoin de moins d'espace pour tourner qu'un bateau avec un petit safran.

L'expression « manœuvrer rapidement en bon marin » a des implications pour les deux bateaux. D'abord, elle s'adresse au bateau à l'intérieur, en disant qu'il n'est pas autorisé à se plaindre d'un espace insuffisant s'il ne maîtrise avec une efficacité raisonnable le contrôle de sa barre, de ses écoutes et de ses voiles pendant la manœuvre. Elle implique également que le bateau à l'extérieur doit donner suffisamment d'espace afin de ne pas contraindre le bateau à l'intérieur à manœuvrer d'une manière extraordinaire ou anormale (voir aussi le Cas 103).

World Sailing 1969

CAS 22

Règle 61.2(d)	Exigences pour réclamer : contenu d'une réclamation
Règle 63.5	Instructions : recevabilité de la réclamation ou de la demande de réparation
Règle 64.2	Décisions : pénalités

Pour établir la recevabilité d'une réclamation, il est hors de propos qu'une règle considérée par le réclamant comme ayant été enfreinte ne soit pas l'une de celles que le jury retiendra ultérieurement comme ayant été enfreinte.

Faits

Après une collision près d'une marque, S réclame contre P, mentionnant la règle 18 sur son formulaire de réclamation, comme requis par la règle 61.2(d). Le jury déclare la réclamation non recevable et refuse d'ouvrir l'instruction, au motif, dit-il, que la réclamation aurait dû mentionner la règle 10 plutôt que la règle 18. Le jury dit également que, si l'instruction avait été ouverte et les parties interrogées, la réclamation aurait pu être gagnée. S fait appel.

Décision

La règle 61.2(d) exige que la réclamation identifie toute règle que le réclamant pense avoir été enfreinte. Si cette exigence n'est pas satisfaite dans la réclamation écrite déposée au secrétariat de course, cela peut être fait avant ou pendant l'instruction. Il n'est pas obligatoire que la ou les règles identifiées soient celles qui sont ensuite déterminées comme ayant été enfreintes, et il est hors de propos pour décider de la recevabilité d'une réclamation de considérer que le réclamant a cité une règle qui ne sera vraisemblablement pas la règle applicable.

C'est le jury qui, après avoir établi les faits, détermine la règle applicable. La règle 64.2 stipule qu'une disqualification ou autre pénalité doit être imposée, que la règle applicable ait été mentionnée ou non dans la réclamation.

L'appel est fondé et en conséquence le jury est tenu d'ouvrir une nouvelle instruction.

ITA 1967/4

CAS 23

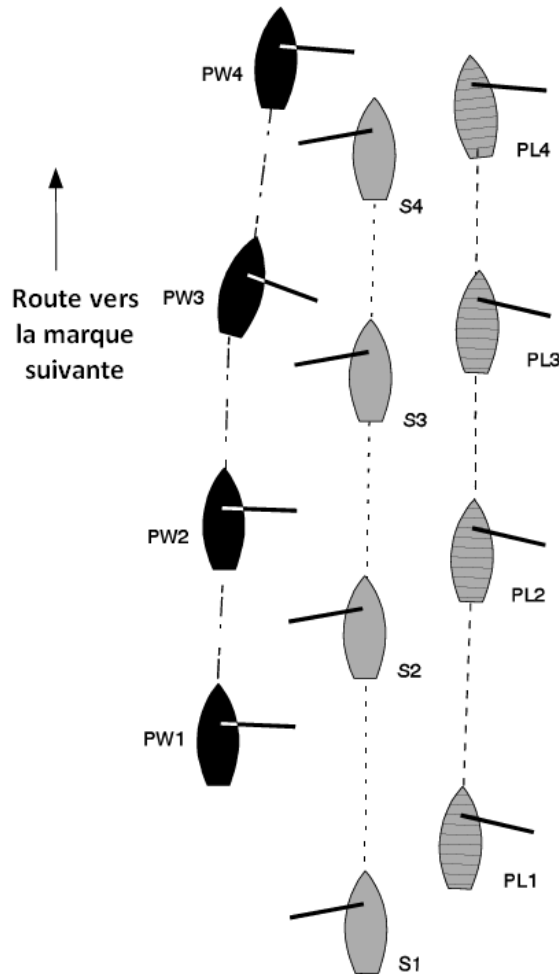
Définitions	Route libre derrière et route libre devant ; engagement
Définitions	Obstacle
Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 14	Éviter le contact
Règle 19	Place pour passer un obstacle

Sur un bord de vent arrière, la règle 19 ne s'applique pas à un bateau tribord qui passe entre deux bateaux bâbord devant lui. La règle 10 exige des deux bateaux bâbord qu'ils se maintiennent à l'écart.

Faits

Trois bateaux, un sur tribord et deux sur bâbord, sont vent arrière. S rattrape PL et PW et passe entre eux comme montré sur le schéma. Les trois bateaux continuent sur des routes légèrement convergentes, comme dessiné, jusqu'à ce que S touche d'abord PW, puis PL. PW réclame contre S, alléguant qu'il a enfreint la règle 19.2(c) parce que PL, en tant que bateau

sous le vent, constituait un obstacle pour PW en tant que bateau au vent, et que S n'avait pas le droit de venir entre eux. Le jury disqualifie à la fois PL et PW selon la règle 10 et PW fait appel.



Décision

Pendant que les bateaux naviguent de la position 1 à la position 4, la règle 10 exige à la fois de PW et de PL qu'ils se maintiennent à l'écart de S. Puisque les trois bateaux naviguent à plus de 90° du vent réel, S et PL sont engagés depuis la position 1 jusqu'à la position 4, et S et PW sont engagés peu après la position 2 jusqu'à la position 4 (voir la définition de Route libre derrière et route libre devant ; engagement).

Tant que ces engagements existent, la règle 19 ne s'applique pas parce qu'il n'existe aucun obstacle que deux de ces bateaux passent du même côté. L'avant-dernière phrase de la définition d'Obstacle signifie que PW n'est un obstacle ni pour S ni pour PL, car aucun d'entre eux n'est tenu de se maintenir à l'écart de PW. De même, PL n'est un obstacle ni pour S ni pour PW, car S n'est pas tenu de se maintenir à l'écart de PL. Puisqu'à la fois PL et PW sont tenus par la règle 10 de se maintenir à l'écart de S, l'avant-dernière phrase de la définition signifie que S est un obstacle à la fois pour PL et PW. Cependant, la règle 19 ne s'applique pas, car à aucun moment ni PL ni PW ne passent S du même côté.

De plus, la règle 19.2(c), qui est citée par PW dans sa réclamation, s'applique seulement pendant que les bateaux passent un obstacle continu, et, comme la dernière phrase de la définition d'Obstacle l'indique, un bateau en course qui fait route n'est jamais un obstacle continu.

Un contact s'est produit entre S et PW et entre S et PL. Cependant, dans la mesure où S s'est retrouvé piégé entre PW et PL puisque leurs routes convergeaient, il n'était pas

« raisonnablement possible » pour S d'éviter le contact après qu'il soit devenu clair que PW et PL ne se maintenaient à l'écart. En conséquence, S n'a pas enfreint la règle 14.

Selon la règle 10, S est prioritaire sur les deux bateaux bâbord, PL et PW. Aucun des deux ne s'est maintenu à l'écart de lui. PL et PW ont donc tous deux enfreint la règle 10. À la fois PL et PW auraient facilement pu éviter le contact avec S, tous deux ont donc également enfreint la règle 14. La décision du jury de disqualifier PL et PW est confirmée et l'appel de PW est rejeté.

GBR 1970/1

CAS 24

Définitions	Place
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 15	Acquérir la priorité
Règle 43.1(b)	Exonération

Quand un bateau devient engagé sous le vent depuis une position en route libre derrière, l'autre bateau doit agir rapidement pour se maintenir à l'écart. Quand il ne peut pas le faire en agissant en bon marin, la place requise par la règle 15 ne lui a pas été donnée.

Faits

Deux bateaux, A et B, sont au grand largue sur tribord dans une brise légère, sur leur route normale vers la prochaine marque à quelque distance. Au début, B est en route libre derrière A et juste sur son arrière, mais va légèrement plus vite et devient engagé très près sous le vent du tableau arrière de A.

Questions

1. Quand les obligations de B selon la règle 12 sont-elles remplacées par ses droits, en tant que bateau sous le vent selon la règle 11 ?
2. Quelles sont les obligations de B selon la règle 15 ?
3. Quelles sont les obligations de A selon la règle 11 ?

Réponses

1. Les obligations de B selon la règle 12 sont remplacées par ses droits en tant que bateau sous le vent selon la règle 11 au moment où B et A deviennent engagés.
2. La règle 15 illustre le principe des règles selon lequel, quand la priorité passe d'un bateau à un autre, le bateau nouvellement prioritaire doit donner à l'autre bateau l'espace et le temps de répondre et ainsi une opportunité raisonnable de manœuvrer pour se maintenir à l'écart. L'obligation de B selon la règle 15 n'est pas permanente ; elle protège A seulement temporairement, et seulement si A répond rapidement après le début de l'engagement (voir la définition de Place).
3. La règle 11 exige de A qu'il se maintienne à l'écart, et si cela implique qu'il lofe, il doit le faire rapidement. Si A le fait mais qu'une partie quelconque de sa coque, équipage ou équipement touche une partie quelconque de la coque, de l'équipage ou de l'équipement de B, A enfreint la règle 11. Si le contact a lieu malgré le lof de A en bon marin, B a enfreint la règle 15 en ne donnant pas à A la place pour se maintenir à l'écart

et A est exonéré selon la règle 43.1(b) pour son infraction à la règle 11. Toutefois, si A lofe plus haut qu'il n'est nécessaire pour se maintenir à l'écart de B et qu'en conséquence, il provoque un contact avec B, A a obtenu la place requise par la règle 15 et n'est pas exonéré.

GBR 1970/2

CAS 25

Définitions	Place à la marque
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 14	Éviter le contact
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 18.2(b)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 43	Exonération

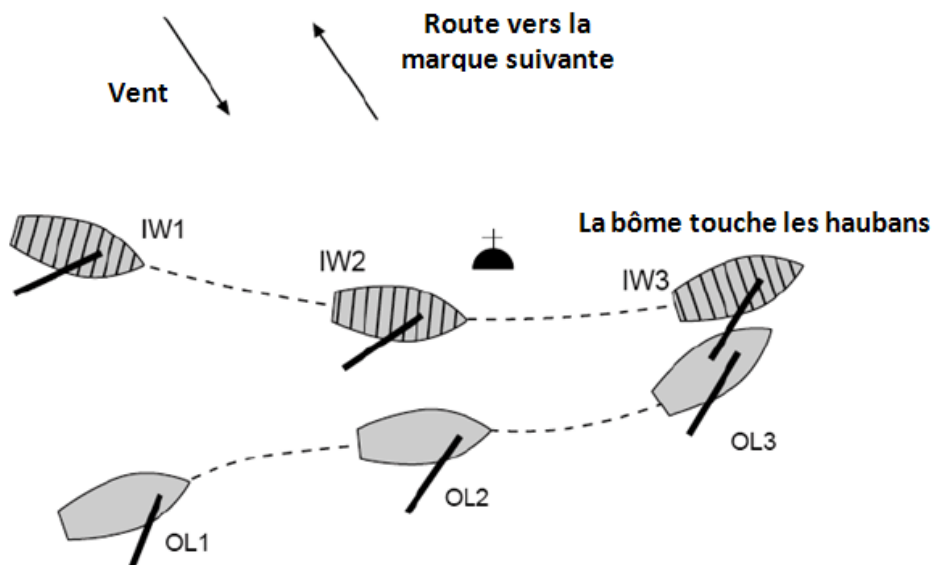
Après qu'un bateau au vent engagé à l'intérieur a reçu la place à la marque, la règle 18 ne s'applique plus, mais la règle 11 continue de s'appliquer. Le bateau au vent à l'intérieur doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent à l'extérieur et le bateau sous le vent peut lofer à condition de donner au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart.

Faits

Deux dériveurs de 15 pieds (4,50 mètres), IW et OL, s'approchent d'une marque sous le vent qu'ils sont tenus de laisser à bâbord. Le bord suivant est un louvoyage au vent. IW établit un engagement à l'intérieur d'OL, bien avant que les bateaux atteignent la zone, et OL donne à IW l'espace pour aller à la marque et pour contourner la marque jusqu'à une route au plus près.

Après qu'IW a passé la marque, OL commence à lofer sur sa route vers la marque suivante. IW est plus lent à lofer, et sa bôme, encore largement débordée, touche le barreur et les haubans d'OL.

Au moment du contact, IW est à une longueur de coque de la marque et navigue sur une route



en dessous d'une route au plus près. Pas de dommage ni de blessure. IW réclame contre OL selon la règle 18.2(b) et OL réclame contre IW selon la règle 11.

Le jury décide que, puisque IW n'a pas lofé rapidement vers une route au plus près après être allé à la marque, il a pris plus d'espace que celui auquel il avait droit selon la règle 18.2(b). IW ne le nie pas mais l'attribue au fait que son écoute de grand-voile est gréée en bout de bôme,

contrairement à OL qui l'a en milieu de bôme.

Le jury rejette la réclamation d'IW, considère celle d'OL fondée, et disqualifie IW pour infraction à la règle 11. IW fait appel.

Décision

La route normale de IW était de s'approcher de la marque, et le changement de route nécessaire pour effectuer le parcours était de la contourner jusqu'à une route au plus près. Par conséquent, la règle 18.2(b) exigeait d'OL qu'il donne à IW la place pour aller à la marque et la place pour la contourner jusqu'à une route au plus près, en la laissant du côté requis et sans la toucher. Entre les positions 1 et 2, OL donne à IW la place pour aller à la marque et entre les positions 2 et 3 la place pour contourner la marque jusqu'à une route au plus près. OL n'a donc pas enfreint la règle 18.2(b).

Le contact, qui est l'incident ayant entraîné les réclamations, s'est produit en position 3. A ce moment, IW a reçu l'espace dont il avait besoin pour aller à la marque et la contourner jusqu'à une route au plus près, en la laissant du côté requis sans la toucher. Pour ces raisons, la règle 18 ne s'appliquait pas au moment du contact (voir la règle 18.1).

Tout au long de l'incident, IW est tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart d'OL. IW navigue à une distance d'une longueur de coque de la marque sur une route en dessous du plus près et peu de temps avant le contact, en position 3, IW enfreint la règle 11 en ne se maintenant pas à l'écart.

Quand OL lofe entre les positions 2 et 3, OL est tenu par la règle 16.1 de donner à IW la place de se maintenir à l'écart. OL lofe d'environ 30 degrés tout en avançant de deux longueurs de coque. Même avec un gréement avec une écoute en bout de bôme, un bateau manié en bon marin peut pivoter de 30 degrés et border sa voile en conséquence tout en continuant à avancer sur deux longueurs de coque. En conséquence, OL a donné à IW la place de se maintenir à l'écart et n'a pas enfreint la règle 16.1.

IW n'est pas exonéré par la règle 43.1(b) pour son infraction à la règle 11 car, au moment de l'infraction, il naviguait sous le vent de et non dans la place à laquelle il avait droit selon la règle 16.1.

OL aurait pu éviter le contact avec IW et OL a donc enfreint la règle 14. Cependant, il est exonéré de cette infraction par la règle 43.1(c) car il était le bateau prioritaire et parce que le contact n'a causé ni dommage ni blessure.

IW aurait pu éviter le contact et en conséquence IW a également enfreint la règle 14. Cependant, puisque IW ne naviguait pas dans la place à laquelle il avait droit selon la règle 16.1, il n'est pas exonéré par la règle 43.1(c).

L'appel de IW est rejeté. IW est disqualifié selon les règles 11 et 14.

CAN 1971/9

CAS 26

Règle 14	Éviter le contact
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 18.1	Place à la marque : quand la règle 18 s'applique
Règle 43.1(c)	Exonération
Règle 64.2	Décision : pénalités

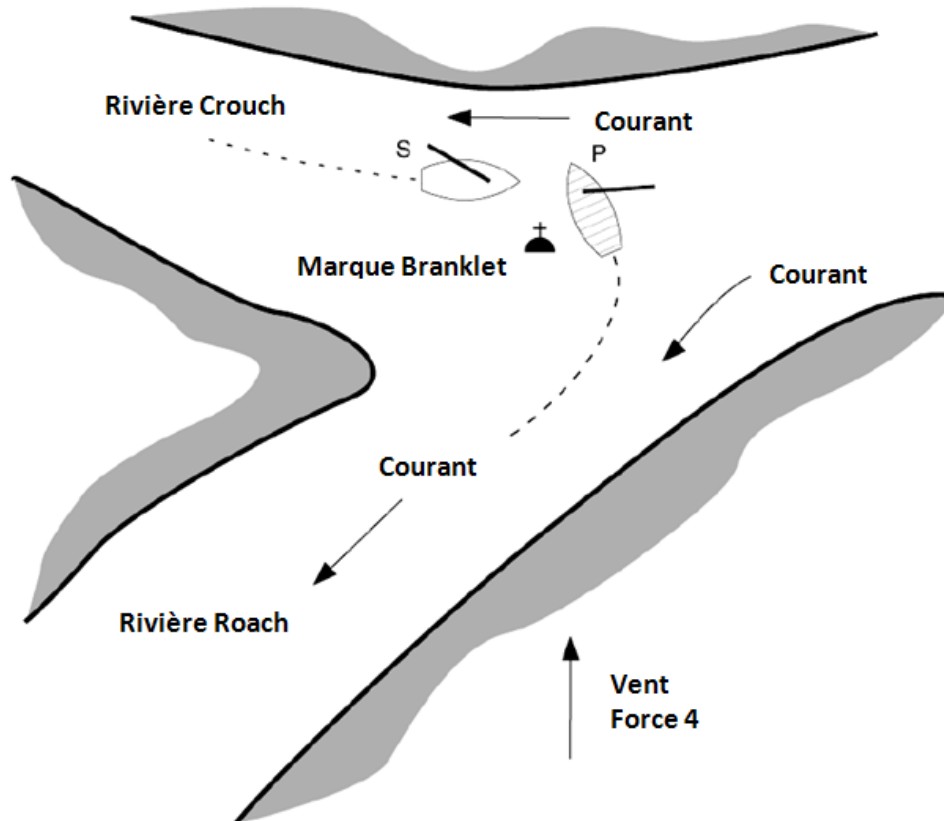
Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter une collision jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart. Cependant, si le bateau prioritaire pouvait alors éviter la collision et que la collision entraîne un dommage, il doit être pénalisé pour avoir enfreint la règle 14.

Faits

Un Soling, S, et un 505, P, dans des courses séparées, s'approchent de la même marque sur des bords opposés. P, qui affale son spinnaker et lofe pour laisser la marque à bâbord, ignore que S est tenu de la laisser à tribord et qu'il se prépare à le faire.

P n'entend aucun appel et n'est pas conscient de la présence de S jusqu'à ce que les bateaux soient dans la position montrée sur le schéma, moment auquel l'équipier de P voit S. Il crie un avertissement et bondit hors de la trajectoire juste au moment où l'étrave de S éperonne la coque de P en arrière du mât, provoquant des dommages.

P réclame contre S selon la règle 14, au motif que S aurait pu éviter la collision. S et deux témoins affirment que S n'a, à aucun moment, modifié sa route avant la collision. S, qui réclame selon la règle 10, prétend que s'il avait modifié sa route, il aurait enfreint la règle 16.1. Le jury disqualifie P selon les règles 10 et 14. P fait appel.



Décision

P, en tant que bateau tenu de se maintenir à l'écart, n'a pas assuré de veille et n'a pas accompli son devoir premier, qui est de se maintenir à l'écart et d'éviter le contact. Il a enfreint à la fois la règle 10 et la règle 14. Un objectif important des règles du chapitre 2 est d'éviter les contacts entre bateaux. Pour respecter la règle 14, tous les bateaux, qu'ils soient prioritaires ou non, devraient assurer une veille, particulièrement quand ils s'approchent d'une marque. Si P avait agi ainsi, il se serait rendu compte plus tôt de la présence de S et aurait été capable d'éviter la collision.

La règle 18 ne s'appliquait pas car S et P n'étaient pas tenus de laisser la marque du même côté (voir la règle 18.1).

S était tenu par la règle 14 d'agir pour éviter le contact avec P à partir du moment où il était clair que P ne se maintenait pas à l'écart. Au vu des positions montrées sur le schéma, il aurait dû être clair pour S que les bateaux étaient sur des routes convergentes et que P ne se maintenait pas à l'écart. À ce moment, S aurait pu lofer et éviter le contact avec P. Une telle modification de route de S aurait donné plus de place à P pour se maintenir à l'écart et n'aurait pas enfreint la règle 16.1. S a enfreint la règle 14 et, parce que le contact a entraîné des dommages, il n'est pas exonéré par la règle 43.1(c) et doit être pénalisé (voir la règle 64.2).

P a été disqualifié à juste titre selon les règles 10 et 14. S est également disqualifié pour avoir enfreint la règle 14.

GBR 1971/4

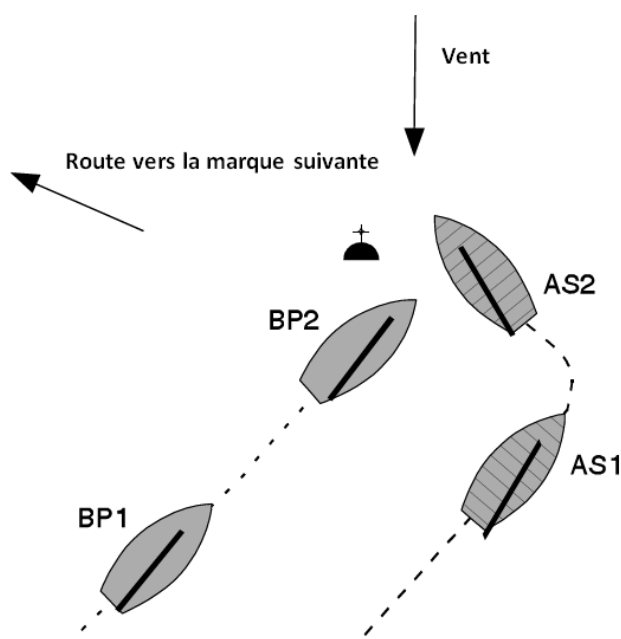
CAS 27

Règle 2	Navigation loyale
Règle 13	Pendant le virement de bord
Règle 14	Éviter le contact
Règle 15	Acquérir la priorité
Règle 43	Exonération

Un bateau n'est pas tenu d'anticiper qu'un autre bateau va enfreindre une règle. Quand un bateau acquiert la priorité en raison de ses propres actions, l'autre bateau a droit à la place pour se maintenir à l'écart.

Faits

AS est en route libre devant BP quand il atteint la zone. Entre la position 1 et la position 2, AS, une longueur de coque sous le vent et une longueur de coque devant BP, vire de bord dès qu'il atteint la layline tribord. Presque aussitôt, il est percuté et endommagé par BP, qui navigue à environ dix nœuds. Le jury disqualifie AS pour avoir enfreint la règle 15. Il disqualifie également BP selon la règle 2, faisant remarquer qu'il savait qu'AS allait virer de bord, mais qu'il n'a rien fait pour éviter la collision. BP fait appel, affirmant qu'il n'était pas obligé d'anticiper un virement de bord illégal.



Décision

Après qu'AS a atteint la zone, BP est tenu par la règle 12 de se maintenir à l'écart d'AS et par la règle 18.2(b) de lui donner la place à la marque. Ces deux obligations cessent quand AS dépasse la position bout au vent (voir les règles 18.1(a) et 18.2(d)). Quand AS dépasse la position bout au vent, BP devient le bateau prioritaire selon la règle 13 et conserve sa priorité jusqu'à ce qu'AS soit sur une route au plus près sur tribord. À ce moment-là, AS, qui vient juste d'acquérir la priorité selon la règle 10, est tenu par la règle 15 de donner à BP la place de se maintenir à l'écart.

La collision s'est produite presque immédiatement après qu'AS soit sur une route au plus près sur tribord. Par conséquent, BP devait agir pour l'éviter avant qu'AS n'ait abattu sur une route au plus près. À ce moment, BP était prioritaire selon la règle 13 et AS a donc enfreint la règle 13.

Un des principes des règles de priorité, comme précisé dans la règle 15, est qu'un bateau qui devient obligé de se maintenir à l'écart à cause de l'action d'un autre bateau a droit à un temps et à l'espace suffisant pour répondre. Quand AS acquiert la priorité selon la règle 10, il ne donne pas à BP la place de se maintenir à l'écart et il enfreint la règle 15. Enfin, AS a enfreint la règle 14 car il aurait pu éviter le contact en revenant sur bâbord après avoir dépassé la position bout au vent.

BP n'a rien fait pour éviter la collision, mais qu'aurait-il pu faire ? La règle 14 précise clairement qu'un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart. Compte tenu de sa vitesse et de la distance impliquée après qu'il soit devenu clair qu'AS ne se maintenait pas à l'écart, BP avait peut-être une à deux secondes pour décider que faire, puis le faire. Bien qu'il soit évident qu'AS virerait éventuellement pour contourner la marque, aucune règle n'obligeait BP à anticiper qu'AS enfreindrait une règle.

BP a enfreint la règle 10, mais il est exonéré de cette infraction soit par la règle 43.1(a) soit par la règle 43.1(b). BP n'a pas enfreint la règle 14 parce qu'il ne lui était raisonnablement pas possible d'avoir évité la collision après l'infraction d'AS à la règle 13. BP n'a violé aucun principe de sportivité ou de fair-play et, par conséquent, n'a pas enfreint la règle 2.

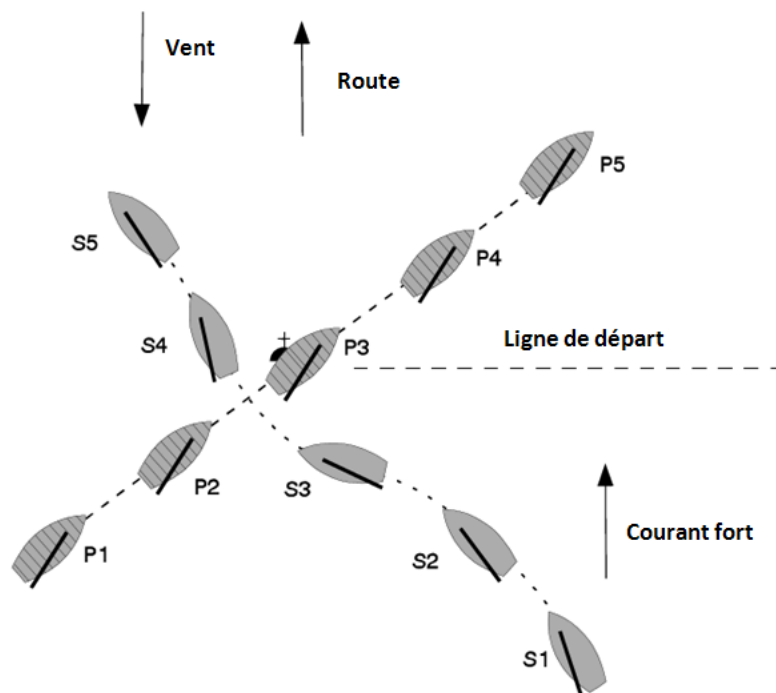
L'appel de BP est fondé. Il doit être reclassé. AS reste disqualifié.

USA 1971/140

CAS 28

Règle 28.1	Effectuer le parcours
Règle 32.1	Réduire ou annuler après le départ
Règle 43.1(a)	Exonération
Règle A5.1	Scores déterminés par le comité de course

Quand un bateau enfreint une règle et que, de ce fait, il oblige un autre à toucher une marque, l'autre bateau est exonéré. Le fait qu'une marque de départ se soit déplacée, quelle qu'en soit la raison, ne relève pas un bateau de son obligation de prendre le départ. Un comité de course peut annuler selon la règle 32.1(c) seulement quand le changement de position de la marque a directement affecté la sécurité ou l'équité de la compétition.



Faits

Alors que S et P, au plus près, s'approchent de l'extrémité bâbord de la ligne de départ, un fort courant les pousse vers la ligne et la marque de ligne de départ. Quand S est à deux longueurs de coque de la marque, il hèle P pour qu'il se maintienne à l'écart. Pas de réponse, et S est obligé d'abattre pour éviter une collision. Immédiatement après le signal de départ, P passe sur la marque. Alors que S lofe et reprend une route au plus près du mauvais côté de la marque, celle-ci jaillit de sous la coque de P et rebondit contre S. P n'effectue pas de pénalité et S ne revient pas prendre le départ entre les marques de départ.

S réclame contre P selon les règles 10 et 31 et demande également réparation, demandant l'annulation de la course, en citant la règle 32.1(c). Le jury disqualifie P pour avoir enfreint les règles 10 et 31, refuse la demande de réparation de S et le classe DNS. Cette dernière décision est référée à l'autorité nationale pour confirmation ou correction, avec une question : si S était revenu pour prendre le départ comme requis par la règle 28.1, la course aurait-elle pu être annulée selon la règle 32.1(c) en raison de la marque déplacée ?

Décision

Même si S a touché la marque, on ne peut pas lui demander de prévoir comment elle bougerait après avoir été touchée par un autre bateau. Donc, S est exonéré par la règle 43.1(a) de son infraction à la règle 31, puisque ce sont les deux infractions de P qui font que la marque touche S. Cependant, S aurait pu revenir et prendre le départ comme requis par la règle 28.1. Le fait que la marque ait bougé ne le relève pas de son obligation de prendre le départ.

Puisque S n'a pas pris le départ, le comité de course a eu raison de le classer DNS (voir la règle A5.1).

La règle 32.1(d) établit clairement que le critère le plus important pour annuler une course est que, pour une raison ou une autre, la sécurité ou l'équité de la compétition a été directement affectée. Les règles 32.1(a), (b) et (c) donnent des exemples de raisons pouvant justifier l'annulation d'une course ; la règle 32.1(d) laisse entendre qu'il peut y avoir d'autres raisons. Dans ce cas, le mouvement inattendu de la marque de départ parce que P est passé dessus ne justifie pas l'annulation de la course. En effet, la position exacte d'une marque change fréquemment et régulièrement à cause du vent, du courant, des vagues ou si elle est touchée par un bateau, même si son ancre ne bouge pas. De tels mouvements constituent un risque

que les concurrents doivent accepter et ne justifient pas l'annulation d'une course.

RUS 1971

CAS 29

Définitions

Règle 19.2(b)

Règle 19.2(c)

Obstacle

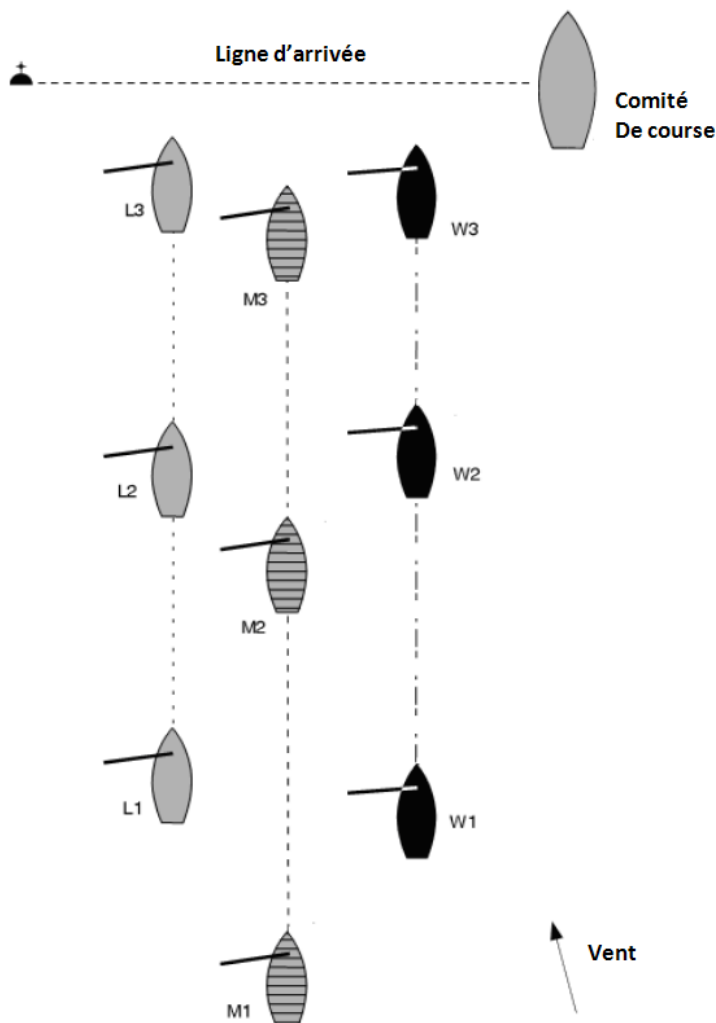
Place pour passer un obstacle ; donner la place à un obstacle

Place pour passer un obstacle ; donner la place à un obstacle

Un bateau sous le vent est un obstacle pour un bateau engagé au vent et un troisième bateau en route libre derrière. Le bateau en route libre derrière peut passer entre les deux bateaux engagés et avoir droit à la place de la part du bateau au vent pour passer entre lui et le bateau sous le vent, à condition que le bateau au vent soit capable de donner cette place depuis le moment où l'engagement a commencé.

Faits

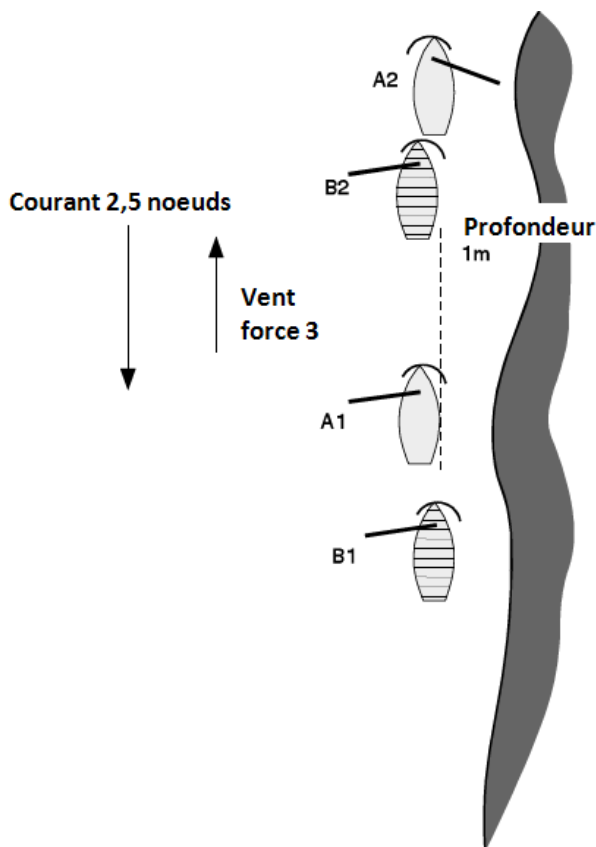
Alors qu'il est au portant sur un bord de vent arrière, W devient engagé sur L quand il est à presque deux longueurs de coque à son vent. Par la suite, M s'introduit dans l'espace entre L et W. Les trois bateaux maintiennent leur route sans que l'espace entre L et W se réduise, et sans contact. W réclame 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

Définitions	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.

GBR 1974/3

CAS 31

Sportivité et les règles

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

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 demande de réparation fondée pour les motifs invoqués.

Le comité de course fait appel auprès de l'autorité nationale, soutenant que les briefings sont un article numéroté des instructions de course, que tous les concurrents auraient dû y assister et que ces briefings constituent une procédure pour donner des instructions orales. Il argumente de plus que les instructions de course n'ont pas été modifiées, mais simplement clarifiées par le comité de course quant à la signification des mots « rejoindront directement la ligne d'arrivée ».

Décision

Appel rejeté. Les remarques du comité de course étaient plus qu'une simple clarification. Ceci est confirmé par le fait que les bateaux qui n'avaient pas assisté aux briefings ont agi comme ils l'ont fait. Les concurrents sont en droit de regarder exclusivement, pour toutes les particularités de la course, l'avis de course et les instructions de course et tout avenant qui y serait fait, et la règle 90.2(c) exige que les modifications aux instructions de course soient faites par écrit. De plus, la règle 86.1 ne permet pas que l'avis de course ou les instructions de course modifient la définition de Finir ou de tout autre terme défini dans les Définitions (Exceptions possibles quand la règle 86.2 ou 86.3 s'applique).

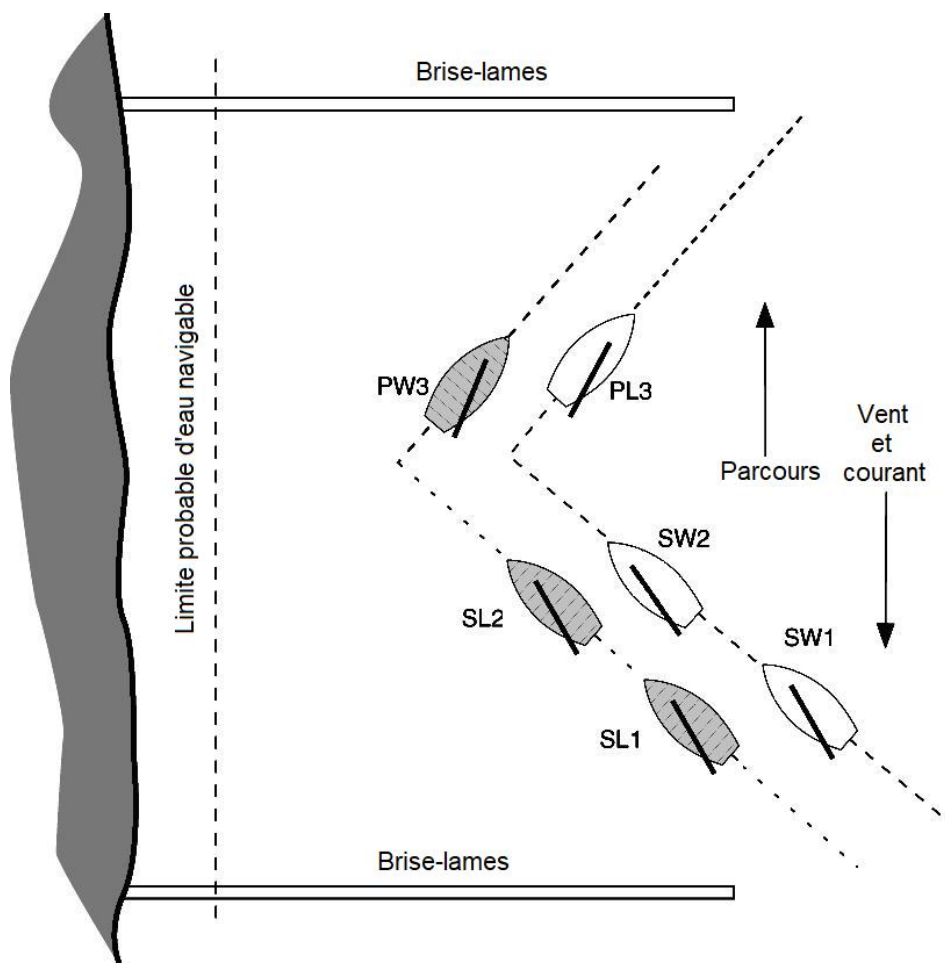
CAS 33

Définitions	Route libre derrière et route libre devant ; engagement
Règle 19.2(b)	Place pour passer un obstacle, donner la place à un obstacle
Règle 20.1	Place pour virer à un obstacle : hélér
Règle 20.2	Place pour virer à un obstacle : répondre

Quand un bateau s'approchant d'un obstacle hèle pour la place pour virer de bord mais qu'il le fait avant d'avoir besoin de commencer la procédure décrite dans la règle 20 pour éviter l'obstacle en sécurité, il enfreint la règle 20.1(a). Cependant, même si l'appel enfreint la règle 20.1(a), le bateau hélé doit répondre. Un bateau engagé à l'intérieur a droit à la place entre le bateau extérieur et un obstacle selon la règle 19.2(b) même s'il a viré dans la position engagée à l'intérieur.

Faits pour la Question 1

Des brise-lames partent de la côte à intervalles assez réguliers, raisonnablement espacés et avec une profondeur d'eau suffisante entre eux. Pour être compétitif lors d'un louvoyage dans un courant contraire, il est avantageux de virer de bord à l'intérieur et à l'extérieur des brise-lames adjacents. SL et SW, des petits quillards, entrent dans une telle zone engagés au plus près tribord. En l'absence de SW, SL virerait à l'endroit où, au plus près bâbord, il parerait juste l'extrémité du brise-lames suivant.



Question 1

Si SL venait à hélér pour la place pour virer en position 2, SW serait-il tenu de répondre comme requis par la règle 20.2(c) ?

Réponse 1

Oui. SW est tenu de répondre selon les règles 20.2(b) et 20.2(c), même si en position 2, SL n'est pas encore en danger de s'échouer et que son appel enfreint alors la règle 20.1(a). Pour éviter d'enfreindre la règle 20.1(a), SL ne doit pas heler avant le moment où il a besoin de débiter la procédure décrite dans la règle 20 pour éviter l'obstacle en sécurité.

Faits additionnels pour la question 2

SL ne hèle pas pour la place pour virer de bord. Cependant, SW vire de bord entre les positions 2 et 3 à un point où, après avoir terminé son virement de bord, sa route au plus près passe juste sous le vent de la fin du brise-lames suivant. Voyant SW commencer à virer de bord, SL commence immédiatement à virer également de bord.

Question 2

Après la position 3, PL (ex SW) est-il tenu de donner à PW (ex SL) la place entre lui et le brise-lames ?

Réponse 2

Oui. Quand SW vire de bord, SL a la possibilité de virer de bord sans enfreindre de règle. Quand SW dépasse la position bout au vent, l'engagement entre lui et SL cesse d'exister, car ils sont alors sur des bords opposés et naviguent à moins de 90° du vent réel (voir définition de Route libre derrière et route libre devant ; engagement). Un nouvel engagement commence quand SL dépasse la position bout au vent, moment où les bateaux sont de nouveau sur le même bord. Après que le nouvel engagement commence, PL en abattant, peut aisément donner à PW la place entre lui et le brise-lames. Donc, la règle 19.2(b) s'applique et impose à PL de donner cette place à PW, à condition que PL et PW restent engagés.

GBR 1975/8

CAS 34

Règle 2	Navigaton loyale
Règle 62.1(d)	Réparation
Règle 69.2	Mauvaise conduite : action par un jury

Gêner un autre bateau peut constituer une infraction à la règle 2 et être la base pour accorder réparation et pour une action selon la règle 69.2.

Faits

Au début de la sixième et dernière course d'une série d'un championnat, le total des points de A est tel que la seule possibilité qu'il perde le titre serait que B termine devant lui et dans les trois premiers des 48 concurrents. A franchit la ligne prématurément et est rappelé par mégaphone. À environ 70-100 mètres au-delà de la ligne de départ, il fait demi-tour, mais il n'a fait que 20 à 30 mètres vers la ligne quand il rencontre B qui a pris le départ correctement. Au lieu de continuer vers le côté pré-départ de la ligne, A change de direction et commence à gêner B en le déventant en étant très proche.

Le comité de course hèle A de nouveau, lui signalant qu'il est toujours au-dessus de la ligne, et reçoit en retour un signe de confirmation, mais A continue de faire le parcours, gênant B tout au long du bord de près. Quand A et B atteignent la marque au vent, ils sont

respectivement avant-dernier et dernier, jusqu'à ce que A abandonne. B termine finalement à la 22^{ème} place.

Pour le comité de course, il est évident que A a continué de courir dans le seul but de gêner B et il réclame donc contre A selon la règle 2. A, qui a été classé OCS, est disqualifié par le jury pour infraction à la règle 2 et, en conséquence, est pénalisé d'une « disqualification ne pouvant être retirée ». Il fait appel, affirmant qu'il pensait être revenu et avoir pris correctement le départ.

Décision

L'appel de A est rejeté. Il est clair d'après les faits établis que A savait qu'il n'avait pas pris le départ comme requis par la règle 28.1 et qu'il a choisi de ne pas le faire. Les faits ne sont pas susceptibles d'appel. La décision du jury était appropriée.

B aurait pu demander réparation et était en mesure de l'obtenir selon la règle 62.1(d).

Les faits montrent une infraction à la sportivité et donc à la règle 2. Le jury aurait également pu initier une instruction selon la règle 69.2, à la suite de laquelle il aurait pu disqualifier A de la série complète ou prendre une autre mesure selon la règle 69.2(h).

A n'aurait pas enfreint la règle 2 s'il était revenu du côté pré-départ de la ligne de départ et avait pris le départ et, après l'avoir fait et sans enfreindre une quelconque règle, il était parvenu à rattraper et passer B et l'avait ensuite déventé en étant très proche.

Voir le cas 78.

NOR 1975/1

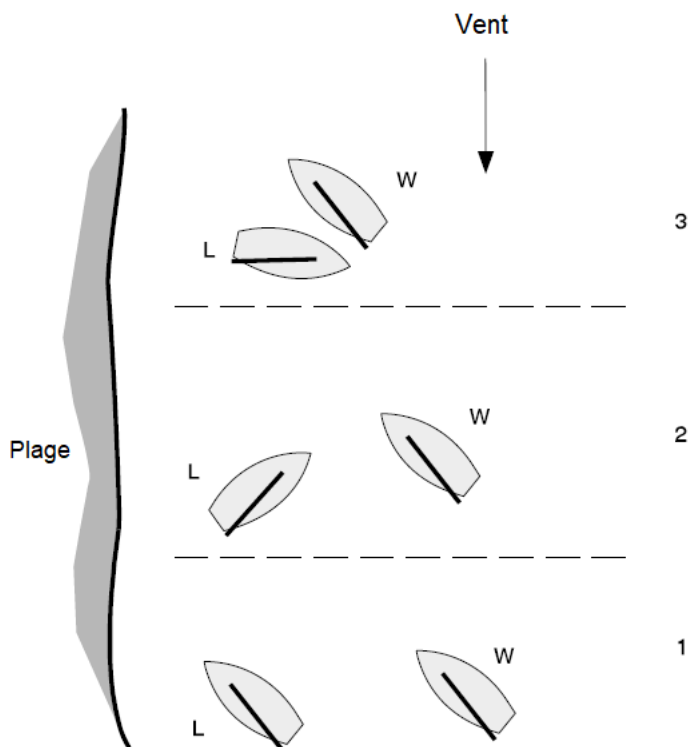
CAS 35

Règle 20.2(c) Place pour virer de bord à un obstacle : répondre

Quand un bateau est hélé pour la place pour virer de bord à un obstacle et qu'il répond « Virez » et que le bateau qui a hélé peut alors virer de bord et éviter le bateau hélé en bon marin, le bateau hélé a respecté la règle 20.2(c).

Faits

Alors que deux bateaux au plus près s'approchent d'un rivage, L hèle W pour la place pour virer de bord. W répond « Virez » et L vire alors immédiatement. Après avoir viré, L abat en bon marin et passe derrière la poupe de W, qu'il laisse à une distance d'au moins un mètre. L réclame contre W selon la règle 20.2(c). Les bateaux font 4,5 m de long et le vent est modéré. Le jury décide que W n'a pas donné la place comme requis par la règle 20.2(c) et le disqualifie. W fait appel.



Décision

L'appel de W est fondé et il doit être reclassé. Les actions de L démontrent qu'il avait la place pour virer de bord et éviter W. Donc, W a respecté ses obligations selon la règle 20.2(c).

USA 1976/189

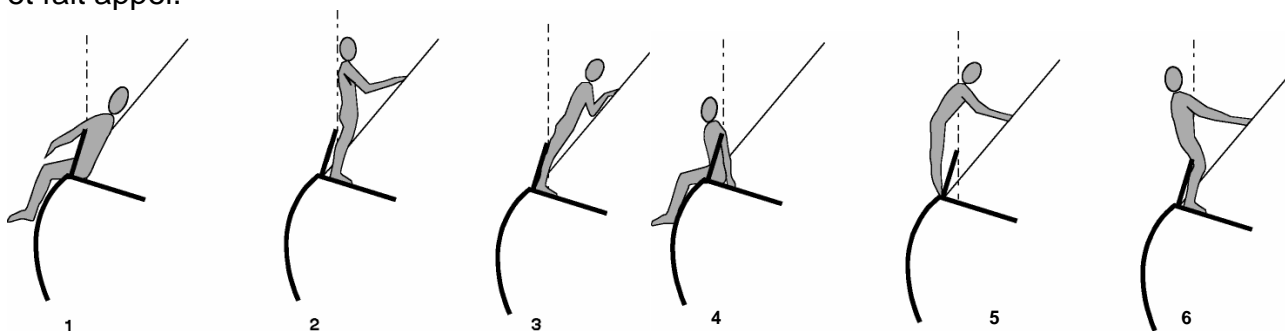
CAS 36

Règle 49.2 Position de l'équipage ; filières

Position des membres de l'équipage par rapport aux filières.

Faits

Un bateau d'une classe hauturière, pendant qu'il est au plus près, a un équipier positionné pendant plusieurs minutes et en deux occasions près des haubans, avec ses pieds sur le pont et ses jambes à l'intérieur, mais en contact avec les filières. Alors que son torse est sensiblement vertical, une partie de son torse se trouve à l'extérieur d'une ligne imaginaire projetée verticalement depuis le haut des filières. Le bateau est disqualifié selon la règle 49.2 et fait appel.



Décision

L'appel est rejeté. Pour clarifier la règle, les schémas montrent différentes positions possibles d'un équipier. La position 6 est la position de l'équipier de l'appelant. Les positions 1, 2 et 3 n'enfreignent pas la règle ; les positions 5 et 6 l'enfreignent. Sur des bateaux équipés d'une filière, la position 4 enfreint la règle. Sur les bateaux équipés de deux filières, un équipier assis sur le pont, faisant face vers l'extérieur avec sa taille à l'intérieur de la filière inférieure et le haut de son corps à l'extérieur de la filière supérieure, comme montré dans la position 4, n'enfreint pas la règle.

USA 1976/194

CAS 37

Règle 32.1(c) **Réduire ou annuler après le départ**
Règle 62.1(a) **Réparation**

Chaque course d'une épreuve est une course distincte. Dans une épreuve multi-classes, l'annulation peut être pertinente pour certaines classes, mais pas pour toutes.

Faits

Dans la troisième course d'une épreuve pour chacune des 15 classes hauturières, toutes les classes effectuent le même parcours sur lequel on constate qu'une marque de largue a dérivé hors de sa position de presque un mille terrestre (1,6 km). Divers bateaux de plusieurs classes demandent réparation pour cela. La marque s'est déplacée hors de sa position plus d'une heure avant que les bateaux des deux dernières classes l'aient atteinte. Aucun bateau de ces deux classes ne demande réparation. Le jury, cependant, annule les courses pour toutes les classes. Les bateaux des deux dernières classes demandent alors réparation, arguant du fait que l'annulation de leurs courses était incorrecte. La réparation est refusée. Ils font appel.

Décision

Le jury n'a pas différencié les différentes procédures selon lesquelles une course peut être annulée. Le comité de course aurait pu annuler les courses selon la règle 32.1(c) parce que la marque n'était pas en position. Cependant, il ne l'a pas fait et a été apparemment convaincu qu'il fallait maintenir les courses.

Si le jury avait abordé la question sur une base classe par classe, course par course, il aurait constaté qu'il n'y avait ni obligation ni nécessité d'annuler les courses des deux dernières classes. Il y avait peut-être suffisamment de motifs pour annuler les courses pour certaines classes, mais le jury s'est trompé en annulant les courses des classes dans lesquelles aucune réparation n'avait été demandée. Sa décision de le faire était une « action incorrecte » au sens de la règle 62.1(a). Les appels sont confirmés et tous les bateaux dans les courses des deux classes en question sont reclassés à leurs places d'arrivée.

USA 1977/200

CAS 38

Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer

Le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) a pour but d'assurer la sécurité des navires en mer en empêchant les situations qui pourraient entraîner des collisions. Quand les règles de priorité du RIPAM remplacent les règles du chapitre 2, elles interdisent effectivement à un bateau prioritaire de modifier sa route vers un bateau obligé de se maintenir à l'écart quand il est proche de ce bateau.

Faits

L'avis de course pour une course de nuit remplace, entre le coucher et le lever du soleil, les règles du chapitre 2 par les règles de priorité du *RIPAM*. À environ 00h30, L et W sont vent arrière tribord sur des routes parallèles, séparés d'environ deux longueurs de coque. W est en route libre derrière L et sur une route au vent de celle de L, le rattrapant régulièrement. L modifie sa route vers tribord, obligeant W à répondre pour éviter une collision. W réclame contre L au motif que « lofer est interdit de nuit ». Le jury confirme la réclamation selon la règle 17, section II, partie B du *RIPAM*. L fait appel au motif que le jury a mal appliqué les règles applicables du *RIPAM*.

Décision

La règle 13(a) du *RIPAM* établit que « tout navire rattrapant un autre doit s'écarter de la route du navire rattrapé » et la règle 13(b) établit « Un navire doit être considéré étant rattrapé quand il s'approche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle que, par rapport au navire rattrapé, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce navire, sans voir aucun de ses feux de côté ». Dans le cas ci-dessus, W est le navire rattrapant. La règle 13(d) établit « Tout changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires n'affranchit pas [le navire rattrapant] de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair ».

Le navire rattrapé, dans ce cas L, a des obligations envers le navire rattrapant. Elles sont dans la règle 17 qui établit « Lorsqu'un des deux navires est tenu de se maintenir à l'écart, l'autre navire doit maintenir sa route et sa vitesse ». C'est cette règle qui interdit la manœuvre connue en course comme « lofer » pendant que les bateaux sont si proches que le lof de L oblige W à modifier sa route pour éviter le contact. Donc, l'appel de L est rejeté et la décision du jury de le pénaliser est confirmée.

CAN 1976/32

CAS 39

Sportivité et les règles

Règle 60.2(a) Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69

Un comité de course n'est pas obligé de réclamer contre un bateau. La responsabilité première de faire respecter les règles incombe aux concurrents.

Faits

Tout au long d'une série de cinq courses, A court avec un équipage de trois personnes. Après la dernière course, B et d'autres réclament ensemble contre A, alléguant qu'il a enfreint une règle de classe qui limite l'équipage à deux. C'est la première réclamation à ce sujet. Elle est refusée parce que les coques des bateaux réclamant faisaient toutes plus de 6 mètres de long et qu'aucun des bateaux n'a montré de pavillon rouge. Appel est fait de la décision, au motif que le comité de course aurait dû, de sa propre initiative, réclamer contre A dans toutes les courses.

Décision

Comme prévu par la règle 63.5, la réclamation était irrecevable car aucun pavillon rouge n'a été arboré comme requis par la règle 61.1(a). Considérer cet appel comme fondé équivaldrait à conclure qu'un comité de course doit connaître les règles de chaque classe et qu'il a alors obligation de les faire appliquer alors que les membres de la classe eux-mêmes ne le font pas. Aucune obligation de ce genre ne repose sur un comité de course. De plus, la règle 60.2(a) est clairement discrétionnaire puisqu'elle dit qu'« un comité de course peut (soulignement ajouté) réclamer contre un bateau ».

Comme indiqué dans le premier principe de base, Sportivité et les règles, « Les concurrents du sport de la voile sont soumis à un ensemble de règles qu'ils sont tenus de suivre et de faire appliquer ». La responsabilité première de faire respecter les règles incombe par conséquent aux concurrents.

L'appel est rejeté et la décision du jury est confirmée.

CAN 1977/35

CAS 40

Règle 46
Règle 75

Personne responsable
S'inscrire à une épreuve

Sauf si autrement prescrit dans les règles de classe, l'avis de course ou les instructions de course, le propriétaire ou autre personne responsable d'un bateau est libre de décider qui barre pendant une course, pourvu que la règle 46 ne soit pas enfreinte.

Faits

Dans une série, A est inscrit par le propriétaire, qui barre dans la course 1. Dans les courses 2 et 3, il est barré par une autre personne pour laquelle aucune inscription n'a été reçue. Le comité de course réclame contre lui, alléguant qu'il a enfreint la règle de classe 11(e) dans les courses 2 et 3. La règle de classe 11(e) mentionne : « La répartition des tâches entre le barreur et l'équipage doit être exclusivement à la discrétion du barreur, sauf si autrement précisé dans les instructions de course ».

Le jury décide que A était non inscrit et non partant dans les courses 2 et 3 et lui attribue les points de DNS pour ces courses, déclarant que la règle de classe 11(e) n'autorise pas le changement permanent de l'équipier à la barre pour une course entière ou plusieurs, puisque le seul but d'une telle action serait d'augmenter les chances d'un bateau de gagner la série. A fait appel.

Décision

L'appel de A est fondé. Le propriétaire d'un bateau peut désigner une autre personne pour le barrer. C'est le bateau qui est inscrit à une épreuve (voir la règle 75) et, sauf si autrement prescrit dans les règles de classe, l'avis de course ou les instructions de course (ce qui n'était pas le cas ici), il appartient au propriétaire ou à une autre personne responsable du bateau de décider qui barre à tout moment, pourvu que la règle 46 ne soit pas enfreinte. A était correctement inscrit à l'épreuve et son score dans la série doit être établi sur ses places d'arrivée dans les trois courses.

GBR 1977/2

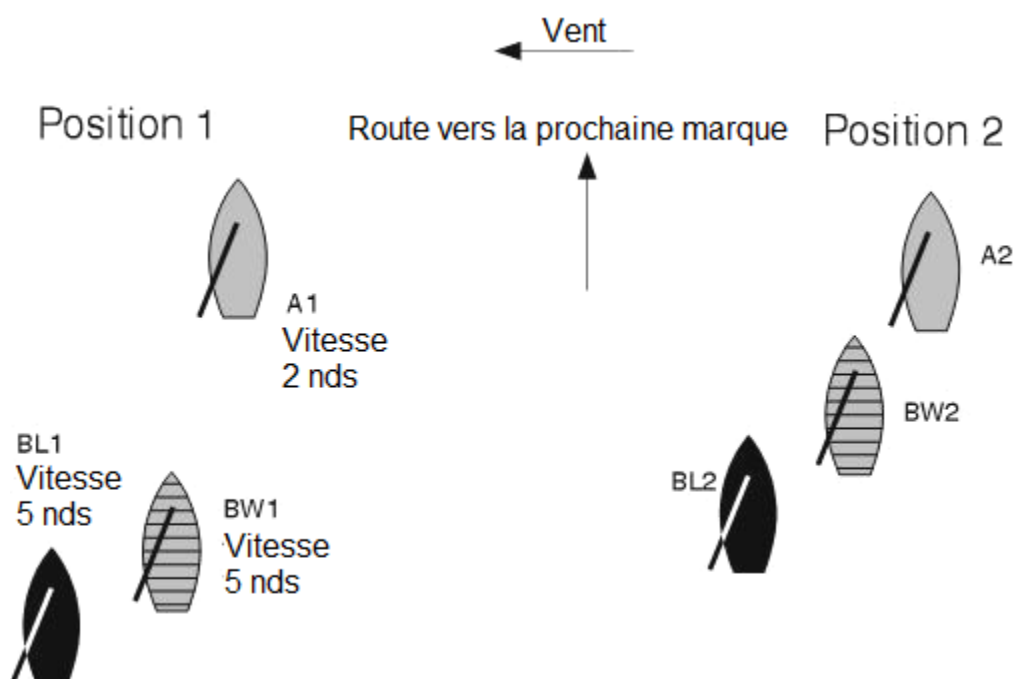
CAS 41

Définitions	Route libre derrière et route libre devant ; engagement
Définitions	Obstacle
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 19.2	Place pour passer un obstacle : donner la place à un obstacle

Discussion à propos de la manière dont la règle 19.2(b) et les définitions d'Obstacle et de Route libre derrière et route libre devant ; engagement s'appliquent quand deux bateaux engagés sur le même bord doublent en passant sous le vent d'un bateau qui est devant sur la même amure. Il n'y a pas obligation de héler pour demander la place à un obstacle, mais il est prudent de le faire.

Faits

Les bateaux BL et BW, engagés sur tribord, rattrapent le bateau A également sur tribord mais se déplaçant plus lentement. Avant que les bateaux atteignent la position 1, BW a rattrapé BL depuis une position en route libre derrière.



Question 1

Quelles sont les règles applicables

- pendant que BW et BL rattrapent A ?
- après que BW devienne engagé sous le vent de A en position 2 ?

Réponse 1

Parce que BW a rattrapé BL depuis une position en route libre derrière avant que les bateaux atteignent la position 1, la règle 17 ne s'applique à aucun moment entre BW et BL pendant l'incident.

Pendant que BW et BL rattrapent A, tous deux sont tenus par la règle 12 de se maintenir à l'écart de A. Par conséquent, A est un obstacle à la fois pour BL et BW. Cependant, A n'est pas un obstacle continu, comme l'établit clairement la dernière phrase de la définition d'Obstacle. BL peut choisir de passer A d'un côté ou de l'autre (voir la règle 19.2(a)). BL choisit de passer sous le vent de A. Pendant la période où BW est entre BL et A et que BW et BL sont encore tous deux en route libre derrière A, BL, bateau à l'extérieur, est tenu par la règle 19.2(b) de donner à BW, le bateau à l'intérieur, la place de passer entre lui et A, l'obstacle.

Quand BW devient engagé sur A, les règles applicables changent : BL devient engagé sur A parce que BW est entre A et BL (voir la quatrième phrase de la définition de Route libre derrière et route libre devant ; engagement) ; la règle 12 cesse de s'appliquer ; BL et BW obtiennent la priorité sur A selon la règle 11, donc A cesse d'être un obstacle pour BW et BL, et BL devient un obstacle pour BW et A ; au début, la règle 15 impose à la fois à BL et à BW de donner à A la place de se maintenir à l'écart et, aussitôt qu'il est capable de le faire, A est tenu par la règle 19.2(b) de donner à BW la place de passer entre A et BL.

Question 2

Quand un bateau a droit à la place selon la règle 19.2(b), est-il tenu de héler pour la place ?

Réponse 2

Non. Un bateau ayant droit à la place selon la règle 19.2(b) n'est pas tenu de héler pour la place, bien qu'il soit prudent de le faire pour éviter les malentendus.

GBR 1977/6

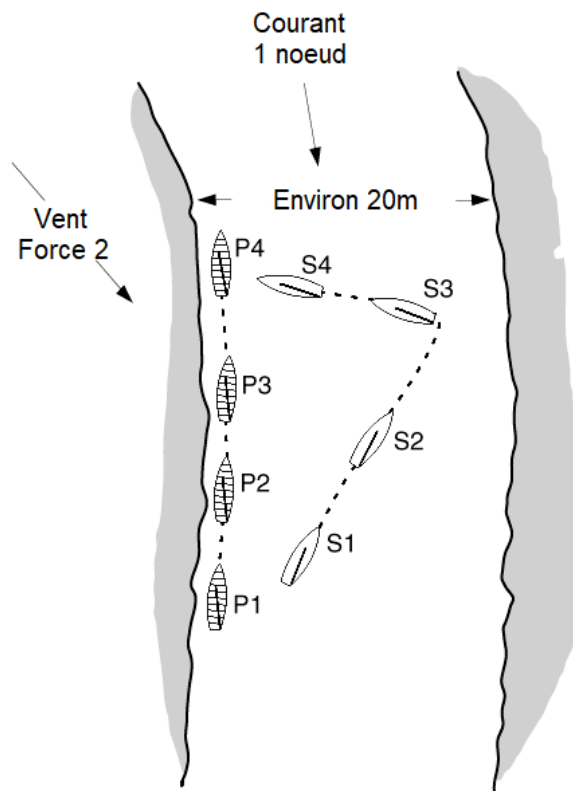
CAS 42

Supprimé

CAS 43

Définitions	Route libre derrière et route libre devant ; engagement
Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 14	Éviter le contact
Règle 19.2(b)	Place pour passer un obstacle : donner la place à un obstacle

Un bateau au plus près, bâbord, qui navigue parallèlement et à proximité d'un obstacle, doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui a terminé son virement de bord sur tribord et qui s'approche en route de collision.



Faits

P remonte une rivière, au plus près bâbord, très proche du rivage. S, incapable de remonter au vent autant que P, est obligé de s'écarter du rivage. Il vire alors de bord sur tribord et hèle immédiatement « Tribord » à l'intention de P. P continue à naviguer et, quand il atteint une position d'où il ne peut ni lofer sans toucher le rivage ni abattre sans entrer en collision avec S, il hèle S pour la place.

Question

Quelle(s) règle(s) s'applique(nt) ?

Réponse

P est soumis à la règle 10 et doit se maintenir à l'écart. P est aussi tenu par la règle 14 d'éviter le contact si cela est raisonnablement possible. S obtient la priorité sur P quand il vire de bord sur tribord, mais doit respecter les règles 13 et 15. S respecte les exigences de la règle 13 en ne virant pas de bord si près de P que ce dernier doive agir pour l'éviter avant que S n'atteigne sa route au plus près. Après que S soit devenu prioritaire sur P selon la règle 10, S se conforme à la règle 15 en donnant au début à P la place de se maintenir à l'écart.

La règle 19.2(b) ne s'applique pas puisque S et P sont sur des bords opposés, que tous deux ne naviguent pas sur une route à plus de 90° du vent réel et ne sont donc pas engagés en positions 3 et 4 (voir la dernière phrase de la définition de Route libre derrière, route libre devant ; engagement). La règle 20 ne s'applique pas puisque P et S ne sont pas sur le même bord. En conséquence, S n'est pas tenu de donner la place à P en réponse à l'appel à la voix de P pour la place. Cependant, au moment où il devient clair que P ne se maintient pas à l'écart, S est tenu par la règle 14, si cela est raisonnablement possible, d'éviter le contact avec P. S pourrait risquer une disqualification en cas de contact entraînant un dommage ou une blessure.

GBR 1978/5

CAS 44

Règle 5	Règles régissant les autorités organisatrices et les officiels
Règle 62	Réparation
Règle 64.1(c)	Décisions : niveau de preuve, décisions à la majorité et demandes de reclassement

Un bateau n'est pas autorisé à réclamer contre un comité de course pour infraction à une règle. Cependant, s'il tente de le faire, sa « réclamation » peut satisfaire aux exigences d'une demande de réparation, auquel cas le jury doit la traiter en conséquence.

Faits

Dans les instructions de course d'une épreuve multi-classes, l'instruction 18 prévoit que la ligne de départ et la première marque doivent être mouillées de sorte que le premier bord soit une remontée au vent. Après que le comité de course ait agi en conséquence et ait donné le départ d'une classe, le vent tourne à gauche d'environ 55 degrés. La classe Finn est la prochaine à prendre le départ, mais la première marque ne peut être déplacée, puisque la classe précédente navigue encore vers cette marque et en est très proche. Quand les Finn prennent le départ, aucun d'eux ne peut parer la première marque en un seul bord, mais une nouvelle rotation du vent permet à certains de le faire. Le bateau A « réclame contre le comité de course », affirmant que, selon la règle 5 et la définition de Règle, l'instruction de course 18 est une règle et que le comité de course l'a enfreinte.

Le jury est convaincu que le premier bord du parcours n'était pas une « remontée au vent » au sens des instructions de course. D'autre part, il n'établit aucune preuve laissant penser que, selon les termes de la règle 62.1(a), le score ou la place de A dans la course ou la série a été, sans faute de sa part, aggravé parce que le premier bord n'était pas une « remontée au vent ». Le jury décide que les résultats de la course doivent rester en l'état.

A fait appel, au motif que sa réclamation n'était pas fondée sur une demande de réparation selon la règle 62.1(a). Elle était simplement fondée sur le fait que le comité de course n'avait pas respecté l'instruction de course 18, une règle, et la règle 5 qui oblige les comités de course à agir selon les règles. Le jury a fondé sa décision sur la règle 62.1(a), ce qui, d'après lui, est, incorrect. Permettre qu'une course soit maintenue alors qu'elle n'a pas été courue tel que requis par les règles contrevient à la règle 5 et ne peut pas entrer dans le cadre de la règle 62.1(a).

Décision

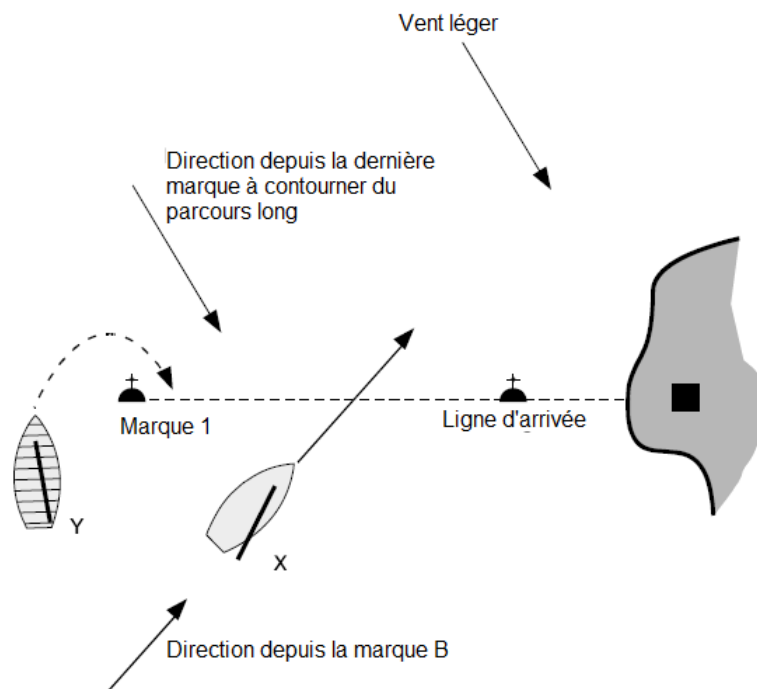
Les règles de course ne permettent pas de réclamer contre un comité de course ou de le pénaliser. Cependant, le jury a reconnu que la « réclamation non recevable » de A répond aux exigences d'une demande de réparation recevable selon les règles 62.1(a) et 62.2, et a agi correctement selon la règle 64.1(c) en la traitant comme telle. Il a établi qu'il n'y avait pas de preuve que le score ou la place de A ait été aggravé par une action ou une omission incorrecte du comité de course. Par conséquent, l'appel de A est rejeté.

GBR 1978/8

CAS 45

Définitions	Finir
Règle 62.1(a)	Réparation
Règle 64.3	Décisions : décisions de réparation

Quand un bateau ne finit pas correctement à cause d'une erreur du comité de course, mais qu'aucun des bateaux en course n'a gagné ou perdu en raison de cette erreur, une réparation appropriée et équitable est de classer tous les bateaux dans l'ordre où ils ont coupé la ligne d'arrivée.



Faits

La classe court deux courses dans la journée. Après la première course que les bateaux ont finie en laissant la marque 1 à tribord, le vent mollit. En conséquence, le comité de course établit un second parcours plus court et publie une modification aux instructions de course précisant que, bien que la marque B soit la dernière marque à contourner, la marque 1 doit être laissée à tribord. La même marque de ligne d'arrivée est utilisée pour une autre course encore sur le parcours plus long avec un dernier bord de vent arrière et il a été conseillé au comité de course de ne pas établir de parcours pouvant amener différents bateaux à passer une marque d'arrivée ou à franchir la ligne d'arrivée dans des directions opposées.

X et deux autres bateaux finissent en laissant la marque 1 à bâbord et sont classés DNF. Y, suivi du reste de la flotte, effectue le parcours indiqué dans la modification aux instructions de course, laissant la marque 1 à tribord. Ils font ainsi une arrivée « en crochet » comme montré sur le schéma.

X demande réparation au motif que le comité de course n'a pas appliqué correctement la définition de Finir, quand il a attribué la première place à Y, alors que X est le premier bateau à avoir fini tel que requis par la définition. Le jury accorde réparation, reconnaissant que X et les deux autres bateaux ont fini correctement, et les rétablit dans le classement de la course. Pour les bateaux n'ayant pas fini ainsi, le jury utilise son pouvoir discrétionnaire selon la règle 64.3 pour « prendre un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux concernés ». Il ajuste les points en fonction de l'ordre dans lequel tous les bateaux ont franchi la ligne d'arrivée, sans tenir compte de la direction dans laquelle ils l'ont franchie.

X fait appel du nouvel ordre d'arrivée, déclarant que la formulation de la définition de Finir est sans équivoque et disant qu'un tel arrangement contredit la définition et va à l'encontre de son but qui, pense-t-il, est d'éviter les arrivées « en crochet ».

Décision

L'appel de X est rejeté. Puisque l'instruction de course qui entraine en conflit avec la définition de Finir est illégale, c'est donc l'action incorrecte du comité de course qui a permis aux trois bateaux d'avoir droit à réparation selon la règle 62.1(a). Aucun des bateaux n'a gagné ou perdu en conséquence de l'erreur du comité de course, donc la réparation accordée était appropriée. C'était aussi un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux concernés, comme requis par la règle 64.3.

GBR 1979/1

CAS 46

Définitions

Règle 11

Règle 16.1

Règle 17

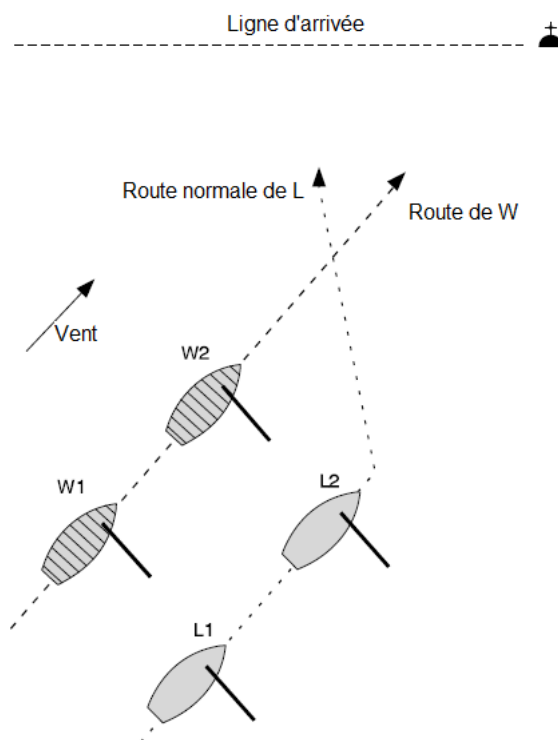
Route normale

Sur le même bord, engagés

Modifier sa route

Sur le même bord ; route normale

Un bateau sous le vent a le droit de lofer jusqu'à sa route normale, même s'il a établi un engagement sous le vent depuis une position en route libre derrière et à moins de deux fois sa longueur de coque du bateau au vent.



Faits

Pendant un certain temps, W navigue presque plein vent arrière en route directe vers l'extrémité tribord de la ligne d'arrivée, quand L, un bateau qui était en route libre derrière, devient engagé à moins de deux longueurs de coque sous le vent de W. En l'absence de W, L aurait navigué sur une route plus au vent directement vers la ligne. Pour ce faire, il hèle W pour qu'il lofe. Pas de réponse. L hèle à nouveau et lofe jusqu'à une position très proche de W, mais W ne répond toujours pas. L arrête son lof et abat juste avant qu'un contact ait lieu. L réclame selon la règle 11.

Le jury considère qu'il n'y a pas de preuve suffisante pour établir que W aurait terminé plus tôt en naviguant sur une route plus haute. Même s'il peut, dit-il, y avoir conflit entre les routes d'un bateau au vent et d'un bateau sous le vent, un bateau qui en rattrape un autre depuis la position en route libre derrière n'a pas le droit d'obliger un bateau au vent à naviguer au-dessus de sa route normale. La réclamation est rejetée, et L fait appel, faisant valoir son droit de lofer jusqu'à sa route normale selon la règle 17.

Décision

La règle 11 dit que quand deux bateaux sur le même bord sont engagés, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart. Les actions d'un bateau sous le vent sont cependant limitées par les règles 16.1 et 17. W avait la place de se maintenir à l'écart quand L a lofé, et L n'a donc pas enfreint la règle 16.1. Le jury, bien que ne l'ayant pas dit explicitement, reconnaît que la route normale de L était une route directe vers la ligne d'arrivée. Une route directe vers la ligne était non seulement plus courte mais aurait de plus amené L sur une allure plus rapide. Si L n'avait pas le droit de naviguer au-dessus de sa route normale, il avait le droit de lofer jusqu'à sa route normale même s'il a établi l'engagement depuis une route libre derrière à moins de deux fois sa longueur de coque de W. Par conséquent, L n'a pas enfreint la règle 17.

La route normale de W est sans importance pour l'application des règles régissant cet incident. Il était tenu de se maintenir à l'écart de L. Quand L lofe, il donne à W la place de se maintenir à l'écart comme requis par la règle 16.1. Au moment où L doit arrêter de lofer et abattre pour éviter le contact, W enfreint la règle 11. Par conséquent, l'appel de L est fondé et W est disqualifié pour infraction à la règle 11.

USA 1979/224

CAS 47

Règle 2 Navigation loyale

Un bateau qui hèle délibérément « tribord » alors qu'il sait qu'il est bâbord n'agit pas loyalement et enfreint la règle 2.

Faits

Un barreur expérimenté d'un bateau bâbord hèle « tribord » à un débutant qui, bien que tribord, n'étant pas sûr de lui et craignant probablement d'avoir un trou dans son bateau, vire sur bâbord pour éviter une collision. Aucune réclamation n'est déposée.

Certaines personnes pensent qu'il est acceptable de profiter ainsi du manque d'expérience et de la méconnaissance des règles. D'autres rejettent cet argument, au motif que c'est tout à fait contraire à l'esprit des règles que de tromper un concurrent de la sorte.

Il est bien connu que cette blague est souvent faite, particulièrement quand des débutants sont impliqués.

Question

Dans ce cas, en plus d'avoir enfreint la règle 10, le bateau bâbord a-t-il enfreint la règle 2 ?

Réponse

Un bateau qui hèle délibérément « tribord » alors qu'il sait qu'il est bâbord n'agit pas loyalement

et enfreint la règle 2. Le jury peut aussi envisager de mener une action selon la règle 69.

GBR 1980/1

CAS 48

Règle 63.2 **Instructions : horaire et lieu de l'instruction ; temps laissé aux parties pour se préparer**

Le chapitre 5 des règles de course vise à protéger un bateau d'une injustice, pas à fournir des échappatoires aux réclamés. Un réclamé a pour devoir de se protéger en agissant raisonnablement avant une instruction.

Faits

Le bateau Y fait l'objet d'une réclamation par le bateau X après un incident entre eux. Y est disqualifié et fait appel.

Son appel allègue que, contrairement à la règle 63.2, le représentant de Y a su qu'une instruction allait avoir lieu seulement quand on lui a dit de s'y présenter ; on lui a refusé la permission de lire la réclamation hors de la salle du jury, mais il a dû la lire pendant le déroulement de l'instruction ; et il ne lui a pas été donné de délai raisonnable pour préparer sa défense.

Le jury commente l'appel comme suit : l'heure de l'instruction était affichée sur le tableau officiel d'information ; la réclamation de X a été déposée au secrétariat de course et était disponible pour lecture bien plus d'une heure avant l'heure d'instruction ; son représentant a informé le représentant de Y que la réclamation avait été déposée ; ce dernier n'a fait aucun effort pour préparer sa défense et il a fallu aller le chercher dans la salle à manger du club, alors que le jury, la partie adverse et les témoins étaient réunis et prêts pour l'instruction.

Décision

L'appel de Y est rejeté pour les raisons fournies par le jury dans ses commentaires. Le représentant de Y savait que son bateau faisait l'objet d'une réclamation et il était de son devoir de se protéger en agissant raisonnablement, ce qui inclut se procurer la réclamation de X, la lire et utiliser le laps de temps assez ample dont il disposait pour préparer sa défense.

GBR 1980/5

CAS 49

Règle 14 **Eviter le contact**
Règle 19.2(b) **Place pour passer un obstacle : donner la place à un obstacle**
Règle 23.2 **Gêner un autre bateau**
Règle 43.1(b) **Exonération**
Règle 63.2 **Instructions : horaire et lieu de l'instruction ; temps laissé aux parties pour se préparer**
Règle 63.3 **Instructions : droit d'être présent**

Quand deux réclamations proviennent d'un même incident ou d'incidents étroitement liés, elles doivent être instruites en même temps, en présence des représentants de tous les bateaux impliqués.

Faits

Par mer modérée à forte, vent frais, S au plus près tribord sur sa route normale, converge avec PW et PL, engagés au grand large bâbord, sur un autre bord du parcours. Les gréements de PW et S se touchent, bien que S ait lofé brusquement pour essayer d'éviter la collision ; pas de dommages ni de blessure.

Deux réclamations résultent de ce seul incident et sont instruites séparément. Dans la première réclamation, S contre PW, ce dernier est disqualifié selon la règle 10. Les faits établis dans cette instruction ne mentionnent pas PL. Pendant l'instruction de la deuxième réclamation, PW contre PL, PL indique qu'il savait que S convergeait avec PW et PL, que PW était susceptible d'avoir besoin de place de la part de PL pour éviter une possible collision grave, et que la situation évoluait rapidement. PL est disqualifié selon la règle 19.2(b) pour n'avoir pas donné à PW la place entre lui et S, un obstacle. PW fait appel de la décision du jury le disqualifiant pour avoir enfreint la règle 10.

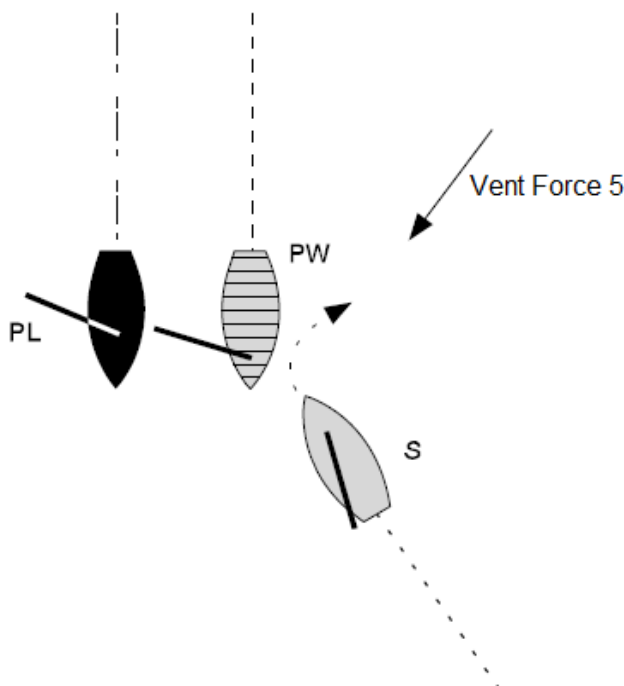
Décision

Dans les cas de ce genre, les deux réclamations, tel qu'autorisé par la règle 63.2, doivent être instruites ensemble en présence des représentants de tous les bateaux impliqués. Cela garantit que tous entendent les mêmes témoignages faits au jury concernant l'incident, comme requis par la règle 63.3. Si cette procédure avait été suivie, le jury aurait appris que la collision entre PW et S résultait de l'impossibilité pour PW d'abattre parce que PL ne lui avait pas laissé la place de le faire comme requis par la règle 19.2(b) et PW aurait alors été exonéré de son infraction à la règle 10 par la règle 43.1(b).

S a gêné PW, un bateau sur un autre bord du parcours, mais S n'a pas enfreint la règle 23.2 car il suivait sa route normale.

Il y a eu contact entre S et PW, mais aucun n'a enfreint la règle 14 parce que

1. après qu'il soit devenu clair que PW n'allait pas se maintenir à l'écart de S, il n'était pas possible pour S d'éviter le contact, et
2. après qu'il soit devenu clair pour PW que PL n'allait pas lui donner la place à laquelle il avait droit, il était impossible à PW d'éviter le contact.



L'appel de PW est fondé. Puisque PW est exonéré de son infraction à la règle 10 par la règle 43.1(b), il doit être reclassé. La décision du jury de disqualifier PL pour avoir enfreint la règle 19.2(b) était correcte.

GBR 1981/6

CAS 50

Définitions	Se maintenir à l'écart
Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 14	Éviter le contact

Quand un jury établit que dans un incident bâbord-tribord, S n'a pas modifié sa route et qu'il n'y avait aucune crainte raisonnable et légitime de collision de la part de S, il devrait rejeter la réclamation. Quand le jury établit que S a effectivement modifié sa route et qu'il y avait un doute raisonnable que P ait pu croiser devant S si S n'avait pas modifié sa route, alors P devrait être disqualifié.

Faits

Sur un bord de près, P rencontre S et fait route pour croiser devant S. S abat, montre un pavillon de réclamation et hèle P de son intention de réclamer. Ce sont deux bateaux identiques, des quillards de 8m, et le vent est de force 3.

S réclame selon la règle 10, indiquant qu'il a dû abattre pour éviter d'entrer en collision avec P. Le jury rejette la réclamation de S, précisant que « La nécessité de modifier sa route ne peut être établie au vu des témoignages contradictoires des deux barreurs ». S fait appel.

Décision

Les réclamations selon la règle 10 dans lesquelles il n'y a pas de contact sont très fréquentes et les jurys ont tendance à les traiter de façons très différentes. Certains confèrent au bateau bâbord la charge de convaincre qu'il aurait évité le bateau tribord, même quand les déclarations de celui-ci sont peu dignes de foi. Aucune responsabilité de ce genre n'apparaît dans la règle 10. D'autres jurys sont réticents à traiter une quelconque réclamation selon la règle 10 en l'absence de contact, sauf si le bateau tribord prouve de façon probante qu'un contact se serait produit s'il n'avait pas modifié sa route. Les deux approches sont incorrectes.

Le schéma de S, authentifié ultérieurement par le jury, montre que S a abattu pour éviter le contact. Le schéma de P, qui n'a pas été authentifié par le jury, montre un proche évitement si S n'abat pas. P n'a ni confirmé ni nié que S a abattu, mais a dit que, s'il l'a fait, c'était inutile.

Un bateau tribord dans de telles circonstances n'a pas besoin de maintenir sa route pour prouver, en heurtant le bateau bâbord, qu'une collision était inévitable. De plus, s'il le fait, il enfreint la règle 14. Lors de l'instruction de la réclamation, S doit établir soit que ce contact aurait eu lieu s'il avait maintenu sa route, soit qu'il existait un doute suffisant que P croise devant en sécurité pour créer une crainte raisonnable de contact pour S, et qu'il était peu probable que S n'ait pas « besoin d'agir pour éviter un contact » (voir la définition de Se maintenir à l'écart).

Dans sa propre défense, P doit présenter des preuves suffisantes pour établir soit que S n'a pas modifié sa route, soit que P aurait croisé en sécurité devant S et que S n'avait pas besoin d'agir pour éviter une collision. Quand, après avoir entendu tous ces témoignages, le jury établit que S n'a pas modifié sa route ou qu'il n'y avait pour lui aucun risque réel et raisonnable

de collision, il doit rejeter sa réclamation. Quand, cependant, il est convaincu que S a effectivement modifié sa route, qu'il existait un doute raisonnable que P puisse croiser devant et que l'action d'abattre de S était justifiée pour éviter une collision, alors P doit être disqualifié.

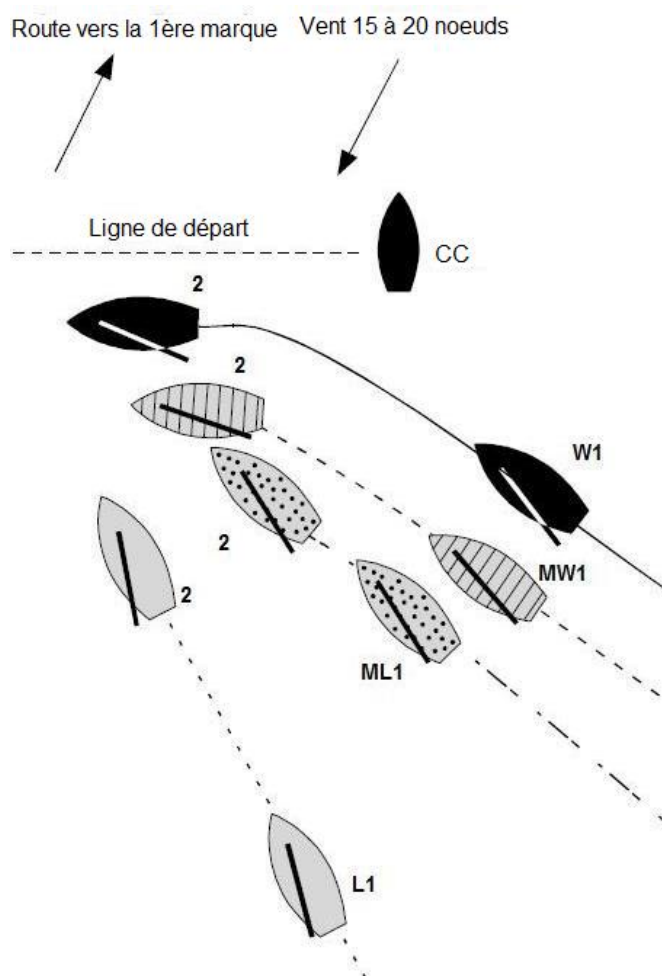
D'après les faits, comme montré par le schéma et le rapport du jury, la capacité de P de croiser devant S est pour le moins douteuse. L'appel de S est fondé et P est disqualifié.

CAN 1981/58

CAS 51

Règle 11 **Sur le même bord, engagés**
Règle 43.1(a) **Exonération**

Un jury doit établir que les bateaux ont été exonérés au moment de l'incident quand, du fait de l'infraction d'une règle par un autre bateau, ils ont été obligés d'enfreindre une règle.



Faits

Le schéma montre les sillages de quatre grands bateaux, entre approximativement 30 secondes jusqu'à 15 secondes avant leur signal de départ. En position 2, MW est obligé d'abattre pour éviter une collision avec W, et presque immédiatement après, ML et L sont également obligés d'abattre pour éviter le bateau au vent. Il n'y a pas de contact entre les bateaux. Si W avait fait route pour se maintenir à l'écart, il aurait franchi la ligne de départ avant son signal de départ. Chaque bateau sous le vent a hélé le bateau au vent, et chacun a réclamé contre le ou les bateaux à son vent.

Le jury disqualifie W, MW et ML et justifie son action relative aux bateaux intermédiaires en déclarant que « ne pas le faire limiterait l'efficacité de la règle 11 parce que tous les bateaux, à l'exception du plus au vent, seraient à l'abri de la disqualification ». MW et ML font appel.

Décision

Les deux appels sont fondés. MW et ML doivent être reclassés. Les deux bateaux, en hélant, ont essayé d'éviter d'avoir à abattre, et aucun n'a abattu avant d'y être obligé pour éviter le contact avec le bateau le plus proche de lui à son vent. La règle 14 leur imposait d'éviter le contact s'il était « raisonnablement possible » de le faire et ils ont respecté la règle. Les deux bateaux ont enfreint la règle 11, mais chacun y a été contraint parce que W a enfreint la règle 11. De ce fait, les deux bateaux sont exonérés par la règle 43.1(a) au moment de l'incident.

USA 1950/37

CAS 52

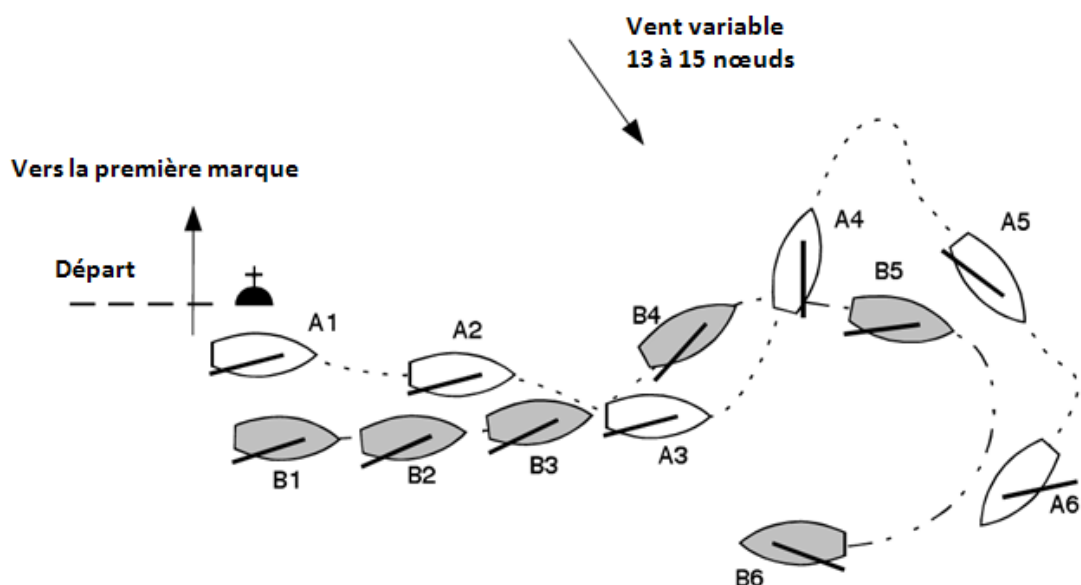
Règle 16.1 Modifier sa route

La règle 16.1 ne restreint pas la route d'un bateau non prioritaire. Manœuvrer pour amener un autre bateau loin de la ligne de départ n'enfreint pas nécessairement cette règle.

Faits

Avant le signal de départ, les deux bateaux A et B s'éloignent au large de la ligne de départ. A, plus rapide, dépasse et est en route libre devant B en position 3. En position 4, A lofe jusqu'au plus près, avec l'intention de virer pour rejoindre la ligne, mais s'aperçoit que B a également lofé et est dans une position où, si A vire, la collision est immédiate. A abat alors pour empanner, mais découvre que B a abattu et est dans une position où un empannage entraînerait à nouveau une collision. Finalement, B empanne et se dirige vers la ligne de départ, laissant A loin derrière.

A réclame contre B selon la règle 16.1, prétendant avoir été gêné alors qu'il se maintenait à l'écart. Le jury disqualifie B, qui fait appel, maintenant que ses manœuvres controversées sont des moyens légitimes d'amener un concurrent loin de la ligne de départ.



Décision

L'appel de B est fondé, il est reclassé. Les actions de B décrivent une manœuvre classique en match racing et course par équipe, utilisée pour obtenir une position de départ favorable par rapport à un autre concurrent. Le point essentiel est que la règle 16.1 s'applique uniquement à un bateau prioritaire, ce que B n'est pas aux positions 3 et 4.

En position 4, B, en tant que bateau au vent, doit se maintenir à l'écart selon la règle 11, mais A ne peut pas virer sans enfreindre la règle 13. En position 5, B devient bateau sous le vent, prioritaire selon la règle 11. Si A avait empanné sur tribord, il aurait été soumis à la règle 15 et s'il avait modifié sa route après être passé tribord, il aurait été soumis à la règle 16.1. Les faits montrent qu'aucun bateau n'a enfreint de règle.

1955/63

CAS 53

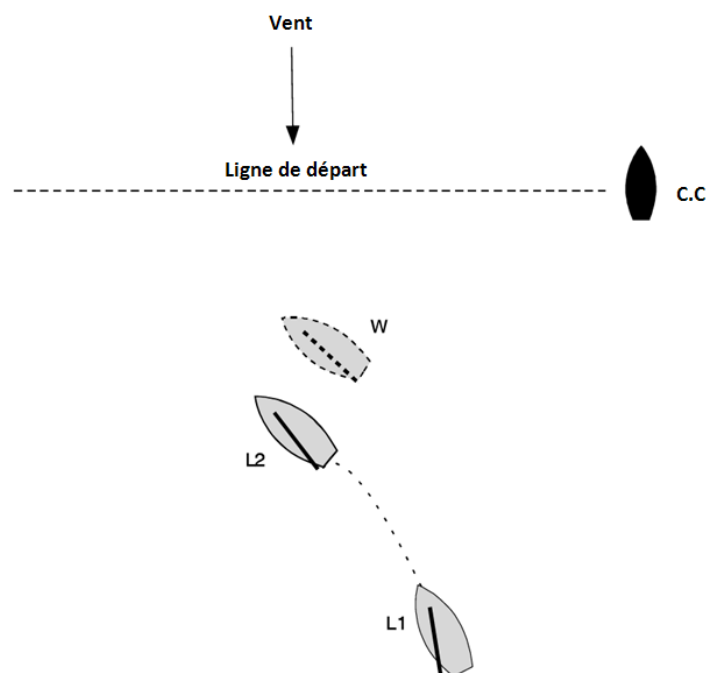
Règle 11 **Sur le même bord, engagés**
Règle 15 **Acquérir une priorité**

Un bateau en route libre devant n'a pas besoin d'agir pour se maintenir à l'écart avant d'être engagé sous le vent depuis la position en route libre derrière.

Faits

Trente secondes avant le signal de départ, W est pratiquement sans erre, voiles flasseyantes. Au moins trois longueurs de coque avant d'établir un engagement sous le vent de W, L hèle « bateau sous le vent ». W ne fait rien pour s'éloigner. Immédiatement après avoir établi son engagement, L est obligé d'abattre pour éviter un contact avec W ; pendant ce temps, W commence à régler ses voiles et à remonter au vent. L réclame. Le jury établit que W, ayant reçu un avertissement adéquat de la situation imminente, ne s'est pas maintenu à l'écart d'un bateau sous le vent, enfreignant ainsi la règle 11.

W fait appel, en demandant : « W, selon les règles 11 et 15, avait-il l'obligation d'anticiper un engagement à venir au point de devoir acquérir suffisamment de vitesse pour pouvoir répondre immédiatement après que les bateaux étaient devenus engagés ? »



Décision

Laisser un temps suffisant pour répondre, quand les droits et obligations changent entre deux bateaux, est implicite dans la règle 15 par son exigence de laisser à un bateau nouvellement non prioritaire « la place de se maintenir à l'écart ». Cette règle n'exige pas d'un bateau en route libre devant d'agir pour se maintenir à l'écart en tant que bateau au vent, avant que le bateau en route libre derrière n'établisse un engagement sous le vent.

Si L n'avait pas abattu immédiatement, il aurait enfreint la règle 15. Après que L a établi un engagement sous le vent de W, W a réglé ses voiles immédiatement, est monté au vent et par la suite s'est maintenu à l'écart. En agissant ainsi, W a rempli ses obligations selon la règle 11. L'appel de W est fondé ; aucun bateau n'a enfreint de règle. W doit être reclassé.

USA 1969/126

CAS 54

Règle 20 Place pour virer de bord à un obstacle

Interprétation des exigences de la règle 20 pour les appels à la voix et les signaux, et le moment de les faire.

Faits

Le bateau A navigue au plus-près sur bâbord vers un obstacle qui l'oblige à virer pour l'éviter. Le bateau B navigue au plus-près une longueur au vent et une longueur de bateau derrière A. A hèle B pour de la place pour virer de bord.

Question 1

Alors que A s'approche de l'obstacle, à partir de quand a-t-il le droit de heler pour de la place pour virer de bord ?

Réponse 1

A peut heler pour de la place pour virer de bord au moment où, pour éviter l'obstacle en sécurité, il a besoin de commencer le processus décrit dans la règle 20. Il peut heler au moment qui lui donne suffisamment de temps dans les conditions existantes pour

- heler B pour de la place pour virer de bord et, si les conditions sont telles qu'un appel peut ne pas être entendu, faire un signal indiquant son besoin de place pour virer de bord ;
- répéter ce processus dans l'hypothèse où B ne répond pas ;
- donner à B le temps de répondre (voir réponse 2 ci-dessous) ;
- donner du temps à tout bateau supplémentaire devant répondre pour que A ait la place de virer de bord (voir Cas 113) ; et
- virer lui-même de bord en bon marin, aussitôt que possible après le ou les bateaux hélés, et ensuite éviter l'obstacle.

Question 2

À quelle vitesse B doit-il répondre ?

Réponse 2

Quand les bateaux s'approchent clairement d'un obstacle où A aura besoin de place pour virer de bord, B doit suivre l'évolution de la situation et anticiper un appel de A. L'anticipation est nécessaire car la règle 20.2(c) exige de B qu'il réponde soit en répondant immédiatement « Virez » ou en virant de bord aussitôt que possible. Si B ne hèle pas immédiatement « Virez », A doit donner à B le temps nécessaire pour un équipage compétent, mais pas expert, de se préparer et d'effectuer son virement de bord en bon marin aussitôt que possible dans les conditions existantes.

Question 3

Que devrait faire A si B ne répond pas à son appel ?

Réponse 3

La règle exige seulement un appel et, si les conditions l'exigent, un signal supplémentaire. Cependant, s'il en a le temps, il est prudent pour A de répéter ce processus. L'absence de réponse de B ne signifie pas que A doit maintenir sa route. Si besoin, A doit éviter l'obstacle de la façon la plus sûre possible, qui peut inclure de lofer jusque bout au vent ou d'empanner. A peut ensuite réclamer si B n'a pas répondu comme requis par la règle 20.2(c).

Question 4

Quelle action de A constitue un appel tel que requis par la règle 20 ?

Réponse 4

À la différence de la règle 20.2(c), la règle 20.1 n'exige pas de A qu'il utilise des mots précis dans son appel, mais pour répondre aux exigences de cette règle, ces mots doivent clairement indiquer que A a besoin de place pour virer de bord. L'appel doit être dirigé vers B et être aussi puissant que nécessaire pour pouvoir être entendu de B dans les conditions existantes. Un appel est en premier lieu un signal oral mais quand le signal oral peut ne pas être entendu, la règle 20.4(a) exige un signal supplémentaire pour attirer l'attention sur l'appel. Par exemple des gestes, un coup de sifflet ou de sirène ou, de nuit, un signal lumineux. Si les bateaux sont tenus de veiller un canal radio donné pendant qu'ils sont en course, l'appel peut aussi être fait sur ce canal. Cependant, si l'avis de course précise une autre communication, le bateau qui hèle doit l'utiliser (voir la règle 20.4(b)).

Ces exigences pour héler s'appliquent également à B s'il répond « Virez ».

GBR 2016/2

CAS 55

Retiré pour révision

Raisons du retrait du cas 55 : La nouvelle règle 64.1(c), prise ensemble avec la dernière phrase de la règle 63.1, exigeait du jury qu'il ouvre une instruction de la réclamation du bateau A. De plus, l'appel du bateau B n'aurait pas dû être traité par l'autorité nationale car l'appel n'était pas valide selon la règle 70.1(a). Le cas contient de précieuses informations, mais il doit être entièrement révisé de sorte que toutes les interprétations des règles dans le cas soient correctes.

CAS 56

Supprimé

CAS 57

- Règle 60.2** **Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69**
- Règle 78** **Conformité aux règles de classe ; certificats**

Quand un certificat en cours de validité, dûment authentifié, est présenté de bonne foi par un propriétaire qui a respecté les exigences de la règle 78.1, les résultats finaux d'une course ou série doivent être maintenus, même si le certificat est retiré ultérieurement.

Faits

A et B courent parmi d'autres bateaux sous un système de handicap dans une série de courses tout au long de l'été. Après la fin, B demande réparation au motif que le comité de course a utilisé un certificat de handicap incorrect pour A pendant toute la série. Après le dépôt de la demande, l'autorité de handicap confirme qu'elle a commis une erreur insoupçonnée dans le certificat de A, et ce depuis sa première jauge de coque, quelques années auparavant. B déclare alors que le comité de course aurait dû réclamer contre A.

Le jury établit que le propriétaire de A n'est pas responsable de l'erreur dans le handicap pas plus qu'il n'y a de preuve qu'il a enfreint la règle 78.1. Il décide qu'aucune action ou omission du comité de course n'a entraîné l'erreur ou le fait qu'elle n'ait pas été découverte et que B n'a donc pas droit à réparation. Il demande confirmation ou correction de sa décision selon la règle 70.2.

Décision

La décision du jury est confirmée. B prétend que le manquement du comité de course à réclamer contre A lui a porté préjudice ainsi qu'aux autres bateaux de la classe. Cependant, le droit du comité de course de réclamer contre un bateau selon la règle 60.2(a) est clairement discrétionnaire et n'est pas obligatoire. De plus, dans ce cas, le rapport de l'erreur dans le certificat de A est arrivé après la fin de la série et il a été transmis par l'autorité nationale de handicap, sur laquelle ni l'autorité organisatrice ni le comité de course n'ont une quelconque autorité.

Quand un certificat valide s'avère être erroné, il peut être retiré par l'autorité qui l'a émis, mais il ne peut pas y avoir d'action rétroactive sur une série terminée ou sur des courses terminées dans une série encore en cours. Donc, quand un certificat en cours de validité, dûment authentifié a été présenté de bonne foi et que la course ou série est terminée, les résultats de cette course ou série doivent rester en l'état, même si le certificat est retiré à une date ultérieure.

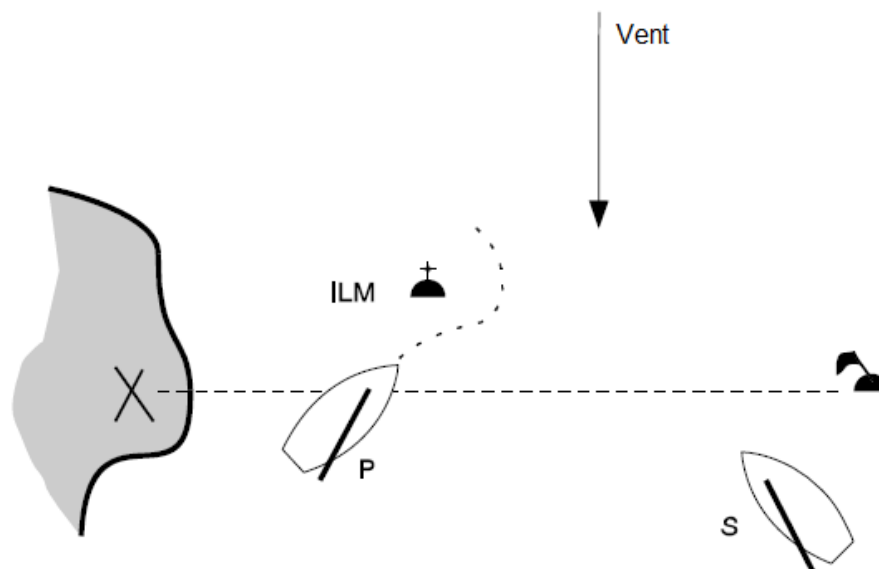
GBR 1983/1

CAS 58

Définitions
Définitions
Règle 28.1

Finir
Marque
Effectuer la course

Si une bouée ou un autre objet spécifié dans les instructions de course comme une marque limite de ligne d'arrivée est du côté post-arrivée de la ligne d'arrivée, un bateau peut la laisser d'un côté ou de l'autre.



Faits

Les instructions de course établissent que la ligne d'arrivée est entre un mât à terre et une marque, avec une marque limite intérieure à laisser à bâbord. Le jour en question, la marque limite intérieure est du côté post-arrivée de la ligne. P coupe la ligne, puis contourne la marque limite intérieure comme montré sur le schéma. Le comité de course prend son temps quand son étrave coupe la ligne, avant qu'il ait contourné la marque limite.

S demande réparation au motif que le comité de course a agi incorrectement en comptant P comme ayant fini avant qu'il ait terminé le parcours. Le jury ne donne pas réparation à S et transmet sa décision, selon la règle 70.2, pour confirmation ou correction.

Décision

La décision du jury est confirmée. La règle 28.1 stipule qu'un bateau « peut laisser d'un côté ou de l'autre une marque qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas le bord sur lequel il navigue ». Puisque la marque limite intérieure était au-delà de la ligne d'arrivée, elle ne « délimitait » pas ou ne « terminait » pas le dernier bord du parcours. C'est uniquement lorsqu'une marque limite est sur la ligne ou du côté parcours de la ligne d'arrivée qu'un bateau doit la laisser du côté requis avant de finir ou en finissant. Le comité de course a eu raison de prendre l'heure d'arrivée de P quand il a coupé la ligne d'arrivée.

GBR 1983/5

CAS 59

Règle 18.2(a)
Règle 18.2(b)

Place à la marque : donner la place à la marque
Place à la marque : donner la place à la marque

Quand un bateau arrive par le travers d'une marque mais est à l'extérieur de la zone et quand sa modification de route vers la marque fait qu'un bateau qui est dans la zone et qui était auparavant en route libre derrière devient engagé à son intérieur, la règle 18.2(a) lui impose de donner la place à la marque à ce bateau, que son éloignement de la marque soit dû ou non au fait d'avoir donné la place à la marque à d'autres bateaux engagés à son intérieur.

Faits

Cinq bateaux naviguent plein vent arrière vers une marque sous le vent à laisser à bâbord. Quatre d'entre eux sont engagés de front, A le plus proche de la marque. Le cinquième bateau, E, est en route libre derrière A, B et C quand ces trois bateaux atteignent la zone. Quand D arrive par le travers de la marque et pivote pour la contourner, E devient engagé à l'intérieur de D. Cela se produit après que E a atteint la zone et avant que D l'atteigne. E contourne la marque derrière A, B et C mais à l'intérieur de D, qui peut donner la place à la marque à E.

Question

E a-t-il droit à la place à la marque selon la règle 18.2(a) de la part de D ?

Réponse

Oui. Puisque E est en route libre derrière A, B et C quand ils atteignent la zone, il est tenu par la règle 18.2(b) de donner à chacun d'eux la place à la marque. Cependant, une relation différente s'est établie entre E et D. Afin de donner la place aux trois bateaux à l'intérieur avec leurs bômes entièrement choquées, D doit approcher la marque sur une route qui l'amène par son travers à l'extérieur de la zone. Quand E atteint la zone, il est en route libre derrière D et D est encore à l'extérieur de la zone. En conséquence, la règle 18.2(b) ne s'applique pas entre D et E. Quand D modifie sa route vers la marque, E obtient un engagement à l'intérieur et la règle 18.2(a) commence à s'appliquer entre D et E. E a droit à la place à la marque selon cette règle, place que D a pu donner.

USA 1982/250

CAS 60

Retiré pour révision

CAS 61

Règle 71.4
Règle 90

Décisions de l'autorité nationale
Comité de course ; instructions de course ; classement

Quand la décision d'un jury est modifiée ou annulée en appel, les résultats finaux doivent être modifiés et les prix redistribués en conséquence.

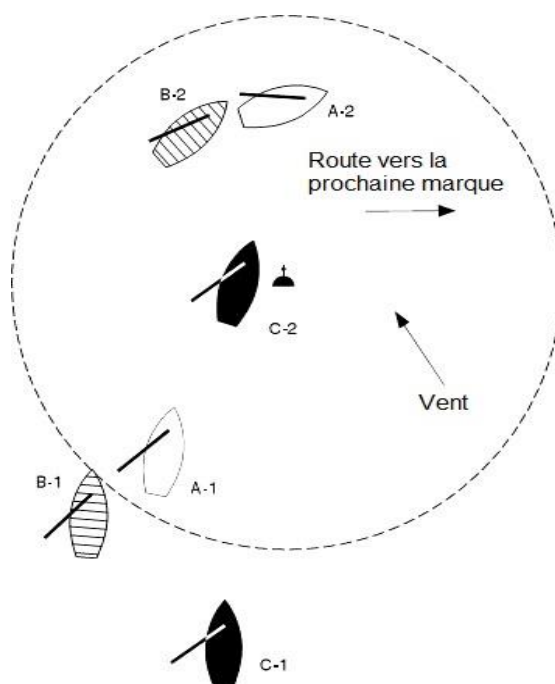
Question

L'avis de course ou les instructions de course d'une épreuve peuvent-ils stipuler que, bien que le droit d'appel ne soit pas supprimé, le classement final et les prix ne seront pas affectés par une décision d'appel ?

Réponse

Non. La règle 86.1 interdit de modifier quelque partie que ce soit de la règle 70, 71 ou 90 dans l'avis de course ou les instructions de course. Un appel n'implique pas seulement le jugement d'un différend sur le sens d'une règle, mais aussi, dans le cas d'une modification ou annulation de la décision du jury, un ajustement des résultats de la course et du classement final de l'épreuve, sur lequel les prix sont basés. La règle 71.4 établit que la décision de l'autorité nationale est définitive, et la règle 90.3(d) exige du comité de course qu'il applique toute modification de classement ordonné par l'autorité nationale. De plus, la distribution des prix doit être modifiée de façon appropriée.

La règle 90.3(e) permet à l'avis de course de limiter les modifications de classement après la fin d'une épreuve. Cependant, la règle établit clairement que, même quand cela s'applique, les modifications résultant d'un appel doivent être appliquées.



USA 1983/252

CAS 62

Supprimé

CAS 63

Définitions	Place à la marque
Règle 18.2(b)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 18.2(c)(2)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 43.1(b))	Exonération

À une marque, quand de l'espace devient disponible pour un bateau qui n'y a pas droit, il peut, à ses propres risques, profiter de cet espace.

Faits

Deux bateaux, A et B, au grand large et sur le point de laisser une marque à tribord, sont

engagés avec B à l'extérieur. C est plus en arrière. A passe la marque à environ une longueur de coque sous le vent, comme B, laissant à C une large place pour contourner la marque à leur intérieur. B, en raison de sa position à l'extérieur de A, ne peut pas refuser cet espace à C, et à aucun moment durant l'incident, il ne suit une route susceptible d'entraîner une collision avec C. Il n'y a pas eu de contact. B réclame contre C.

Le bord suivant du parcours est un bord de largue serré tribord vers la marque suivante (voir la direction vers la marque suivante dans le schéma).

Le jury rejette la réclamation de B disant que C n'a enfreint aucune règle quand il est passé entre B et la marque et C n'a pas amené B à effectuer une manœuvre pour l'éviter, ni ne l'a empêché de lofer. B fait appel au motif que l'action de C l'a empêché d'exécuter la manœuvre qu'il avait prévue, qui était de ralentir en abattant, puis de remonter en passant derrière A, refusant ainsi à C l'espace pour passer à l'intérieur.

Décision

L'appel de B est rejeté.

La règle 12 (et ensuite la règle 11) oblige C à se maintenir à l'écart de B. Quand B atteint la zone en position 1, il est en route libre devant C, donc la règle 18.2(b) oblige C à donner la place à la marque à B. C a respecté ces règles.

Après que C était devenu engagé à l'intérieur de B, C était également tenu par la règle 18.2(c)(2) de donner à B la place pour suivre sa route normale. Cependant, parce que B était engagé à l'extérieur de A, A empêchait B de naviguer plus proche de la marque qu'il ne l'a fait. En conséquence, il y avait suffisamment d'espace pour que C puisse naviguer entre B et la marque sans empêcher B de suivre sa route normale. Par conséquent, C n'a pas enfreint la règle 18.2(c)(2).

Quand un bateau laisse, volontairement ou non, de l'espace entre lui et une marque à un autre bateau qui n'a pas droit à cet espace, cet autre bateau peut profiter de l'espace à ses propres risques. Le risque qu'il prend est que le bateau ayant droit à la place à la marque peut être en mesure de fermer la porte entre lui et la marque en suivant sa route normale. Dans ce cas, le bateau ayant droit à la place à la marque est exonéré par la règle 43.1(b) s'il enfreint une règle de la Section A ou la règle 15 ou 16, et seule la règle 14 limitera sa route s'il fait une tentative rapide et agressive de fermer la porte entre lui et la marque.

GBR 1984/1

CAS 64 **Supprimé**

CAS 65

Sportivité et les règles

Règle 2 **Navigation loyale**

Règle 30.4 **Pénalités de départ : règle du pavillon noir**

Règle 69.2 **Mauvaise conduite : action par un jury**

Quand un bateau sait qu'il a enfreint la règle du pavillon noir, il est obligé d'abandonner rapidement. Quand il ne le fait pas et gêne par la suite délibérément un autre bateau dans la course, il commet une infraction à la sportivité et à la règle

2 et son barreur commet un acte de mauvaise conduite.

Faits

Au départ de la course 4, le bateau A est nettement de trois à quatre longueurs du côté parcours de la ligne de départ. La règle 30.4 est en vigueur, donc le comité de course le disqualifie sans instruction. A, bien qu'il se sache au-dessus de la ligne à son signal de départ, continue à courir et couvre B dans la première partie du premier près. B réclame contre A pour infraction à la règle 2.

Le jury confirme la disqualification de A selon la règle 30.4. Il décide également que, en continuant à courir et à couvrir B tout en sachant qu'il avait enfreint la règle 30.4, A a enfreint la règle 2. Comme requis par la règle 2, il le pénalise en rendant sa disqualification non retirable. Plus tard le même jour, agissant selon la règle 69.2, il ouvre une instruction alléguant que la conduite du barreur de A en gênant B constituait un acte de mauvaise conduite. Il décide que les actions du barreur sont en effet des actes de mauvaise conduite et qu'il a en conséquence enfreint la règle 69.1(a). Il exclut et disqualifie A de toutes les courses de la série. A fait appel des décisions du jury.

Décision

L'appel de A est rejeté.

A a été disqualifié à juste titre de la course 4 pour infraction à la règle 30.4. Le jury a établi comme fait que le barreur de A savait qu'il était du côté parcours de la ligne de départ à son signal de départ ; qu'il avait enfreint la règle 30.4 ; qu'il était donc déjà disqualifié ; et qu'il avait sérieusement gêné un autre bateau dans la course. Un concurrent qui gêne intentionnellement un autre bateau, alors qu'il sait que son bateau a déjà été disqualifié, commet une infraction à la sportivité (voir Sportivité et les règles) et à la règle 2. Le jury a eu raison d'ouvrir une instruction selon la règle 69.2 et il a agi de manière appropriée selon la règle 69.2(h) en excluant le barreur de A et en disqualifiant A de toutes les courses de la série. Le jury pourrait aussi ouvrir une instruction selon la règle 60.3(b) pour étudier une réparation pour B (voir la règle 62.1(d)).

GBR 1984/7

CAS 66

Supprimé

Raison de la suppression du cas 66 : La nouvelle règle 90.3(d) rend ce cas inutile.

CAS 67

Chapitre 2
Règle 69.2

Préambule
Mauvaise conduite : action par un jury

Quand un bateau est en course et rencontre un navire qui ne l'est pas, les deux sont soumis aux règles gouvernementales de priorité. Quand, selon ces règles, le bateau en course est tenu de se maintenir à l'écart mais qu'il heurte volontairement l'autre bateau, son barreur commet un acte de mauvaise conduite.

Faits

Selon les règles gouvernementales de priorité applicables, W, un bateau qui est en course, est tenu de se maintenir à l'écart de L, un navire naviguant sous le vent, qui n'est pas en

course. W souhaite suivre une route plus basse vers une marque et hèle L qui refuse de répondre. W heurte alors volontairement L, le cognant plusieurs fois avec sa bôme et provoquant ainsi un dommage.

L informe le comité de course du comportement de W. Le comité de course réclame contre W et une instruction a lieu. W est disqualifié pour infraction aux règles 11 et 14. W fait appel au motif que les règles de course ne s'appliquaient pas et que par conséquent, le jury n'était pas habilité à le disqualifier.

Décision

L'appel de W rejeté. Le préambule du chapitre 2 des règles de course indique clairement que, quand W a rencontré L, W était tenu de se soumettre aux règles gouvernementales de priorité. De plus, W était également soumis aux règles de course autres que celles du chapitre 2. W n'a pas respecté les règles gouvernementales et, en heurtant volontairement et en endommageant L, son barreur a commis un acte de mauvaise conduite (voir les règles 69.1(b)(1) et 69.1(b)(2)).

La décision du jury est confirmée, mais W est disqualifié selon la(les) règle(s) gouvernementale(s) applicable(s) et non selon la règle de course 11 ou la règle 14. Ces deux règles sont des règles du chapitre 2 qui se seraient appliquées seulement si les deux bateaux avaient eu l'intention de courir, étaient en course, ou avaient été en course. Le barreur de W a également commis un acte de mauvaise conduite ; il aurait donc été approprié que le jury ouvre une instruction selon la règle 69.2.

NED 2/1982

CAS 68

Définitions	En course
Chapitre 2	Préambule
Règle 62.1(a)	Réparation

Le fait qu'un comité de course ne s'aperçoive pas qu'un certificat de rating n'est pas valide n'ouvre pas droit à réparation pour un bateau. Un bateau susceptible d'avoir enfreint une règle et qui continue à courir conserve ses droits selon les règles de course, y compris ses droits selon les règles du chapitre 2 et ses droits de réclamer et de faire appel, même s'il est disqualifié plus tard.

Faits

Dans une course longue distance, le bateau A réclame contre le bateau B selon une règle du chapitre 2 et B est disqualifié.

B demande réparation. Il déclare qu'à la lumière de l'instruction d'une réclamation lors d'une course précédente, A n'a pas fait revalider son certificat de rating et qu'il n'est donc pas admissible pour s'inscrire à cette course longue distance. B poursuit en disant que, puisque A n'est pas admissible quand il s'inscrit à la course, il n'y participe pas ; par conséquent, B n'a aucune raison d'effectuer une pénalité ou d'abandonner, pas plus que A n'a le droit de réclamer selon la règle 60.1.

Le jury refuse la demande de réparation de B, déclarant que la non validité du certificat de rating de A ne modifie pas le fait qu'il est en course au sens de la définition et conserve donc ses droits selon les règles du chapitre 2 et son droit de réclamer selon la règle 60.1. B fait appel.

Décision

L'appel de B est rejeté. Le fait que le comité de course ne se soit pas rendu compte de la non validité du certificat de rating de A et ne l'ait pas empêché de courir n'est pas une omission qui a aggravé la place d'arrivée de B au sens de la règle 62.1(a). Donc, le jury a rejeté à juste titre la demande de réparation de B.

A est un bateau « ayant l'intention de courir » avant son signal préparatoire et un bateau « en course » par la suite. Les règles du chapitre 2 s'appliquent pour lui et pour tous les autres bateaux en course (voir le préambule du chapitre 2). Les principes de sportivité obligent un bateau à effectuer une pénalité quand il réalise qu'il a enfreint une règle, mais s'il continue à courir, il garde ses droits selon les règles du chapitre 2 ainsi que ses droits de réclamer et de faire appel. Les règles du chapitre 2 régissent tous les bateaux qui sont en course, que l'un d'entre eux soit disqualifié ou non par la suite, pour une raison quelconque.

CAN 1978/40

CAS 69

Règle 42.1 Propulsion : règle de base

Après son signal préparatoire, l'erre d'un bateau résultant de sa propulsion au moteur avant ce signal n'enfreint pas la règle 42.1.

Faits

Par mer plate et 1 à 2 nœuds de vent, un bateau arrive au moteur sur la zone de départ, peu de temps avant son signal préparatoire, à une vitesse de 5 à 6 nœuds. Au signal préparatoire, il avance à la même vitesse, mais n'est plus au moteur. 2 minutes 30 avant son signal de départ, il hisse ses voiles et ralentit à 2 nœuds.

Question

Enfreint-il la règle 42.1 ?

Réponse

Non. Un bateau commence à être en course à son signal préparatoire. Pendant la période où il est en course, le bateau utilise le vent comme source de propulsion, comme requis par la règle 42.1. Son déplacement est également le résultat de l'erre créée par la puissance du moteur qui le faisait avancer avant qu'il ne commence à être en course. Rien dans la règle n'exige d'un bateau qu'il soit dans un état particulier de déplacement ou de non déplacement quand il commence à être en course. Donc la règle 42.1 n'est pas enfreinte.

USA 1986/269

CAS 70

Retiré pour révision

Raisons du retrait du cas 70 : Les faits écrits ne sont pas cohérents avec le schéma. La décision doit être réécrite pour interpréter ce qu'est la route « en bon marin » pour un bateau dans la situation de W. Cette interprétation serait une interprétation nouvelle et importante qui pourrait, selon les Règlements de World Sailing, nécessiter l'approbation du Comité des Règles de Course de World Sailing.

CAS 71

Retiré pour révision

Raisons pour retirer le cas 71 : Le cas existant fournit une interprétation précieuse de l'exigence de faire un signal sonore quand le pavillon X est envoyé. Cependant, le cas est ambigu et beaucoup plus compliqué que nécessaire pour établir cette interprétation de l'exigence du signal sonore.

CAS 72

Règle 61.1(a) Exigences pour réclamer : informer le réclamé

Discussion sur le mot « pavillon ».

Question

Quel est le critère qui détermine qu'un objet est un pavillon au sens de la règle 61.1(a) ?

Réponse

Dans le contexte de la règle 61.1(a), un pavillon est utilisé comme un signal pour communiquer le message « J'ai l'intention de réclamer ». L'objet sera qualifié de pavillon seulement si cet objet utilisé comme pavillon communique ce message, avec peu ou pas de possibilité de causer une confusion pour les bateaux en compétition. Un pavillon doit être en premier lieu vu comme étant un pavillon.

USA 1988/277

CAS 73

Règle 2 Navigation loyale Règle 11 Sur le même bord, engagés

Quand, par une action délibérée, l'équipier de L tend le bras et touche W, action qui ne peut avoir d'autre intention que de provoquer une infraction de W à la règle 11, alors L enfreint la règle 2.

Faits

W et L sont engagés, tribord au près vers la marque au vent. L'équipier de L, qui est au trapèze, tend le bras et touche délibérément le pont de W avec sa main et hèle que W doit abandonner. L réclame contre W.

Le jury disqualifie W selon la règle 11 et W fait appel.

Décision

L'appel de W est fondé et il est reclassé. Parce que L pouvait suivre sa route sans avoir besoin d'agir pour éviter le contact et qu'il n'y avait pas de risque de contact immédiat si L avait modifié sa route dans n'importe quelle direction, W se maintenait à l'écart de L.

En conséquence, W n'a pas enfreint la règle 11. L'action délibérée de l'équipier de L, qui ne

pouvait avoir d'autre intention que de disqualifier W, enfreint la règle 2. L est pénalisé pour infraction à la règle 2, et son score doit donc être modifié en « Disqualification non retirable ».

GBR 1971/6

CAS 74

Règle 2 **Navigation loyale**
Règle 11 **Sur le même bord, engagés**

Aucune règle n'impose la façon dont le barreur ou l'équipier d'un bateau sous le vent doit s'asseoir. Un contact avec un bateau au vent n'enfreint pas la règle 2 sauf si la position du barreur ou de l'équipier est délibérément utilisée à mauvais escient.

Faits

W rattrape L dans des conditions ne permettant pas le planing, sur un bord de largue serré. L lofe légèrement, le dos du barreur entrant en contact avec W juste en avant du hauban. A ce point, les coques sont séparées d'environ une longueur de bras. Aucun bateau n'effectue de pénalité. W réclame contre L selon la règle 2. Le jury pénalise L selon la règle 2, établissant que W était correctement réglé, avec ses voiles pleines et son équipier assis à côté du hauban sous le vent. Il continue : « Le contact ne peut s'être produit que si le barreur de L était assis au rappel à plat. Dans les conditions existantes, sa position était, de façon significative, au-delà de la position normale de navigation requise ». L fait appel.

Décision

L'appel de L est fondé ; il est reclassé et W est disqualifié selon la règle 11. Dans le cas 73, il est clair que l'équipier de L touche délibérément W avec l'intention de réclamer contre lui après la course. Dans ce cas, il n'y eu pas de telle action délibérée de L. Il n'y a pas de règle qui impose à un barreur ou un équipier la façon dont il doit s'asseoir et, en l'absence d'utilisation délibérément mal intentionnée de sa position, il n'y a pas eu d'infraction à la règle 2.

GBR 1993/2

CAS 75

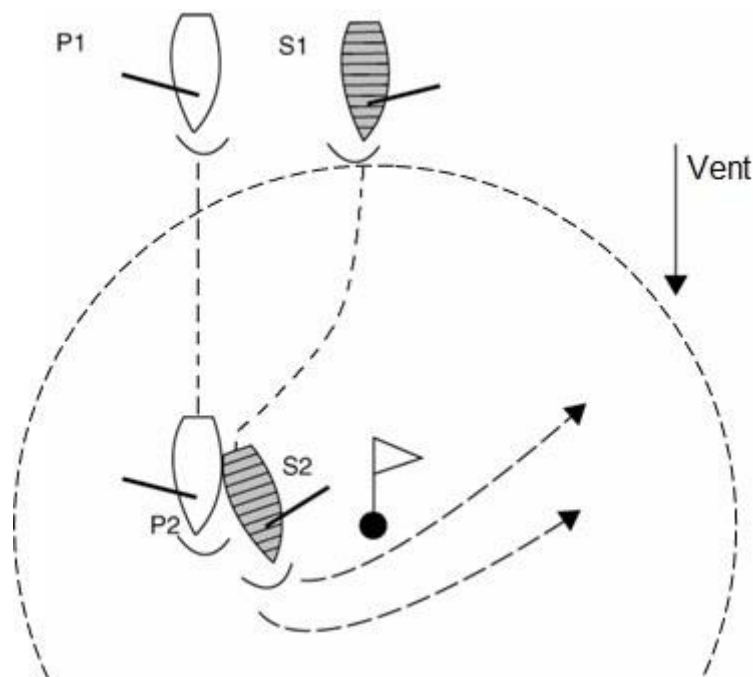
Définitions **Route normale**
Règle 10 **Sur des bords opposés**
Règle 14 **Éviter le contact**
Règle 16.1 **Modifier sa route**
Règle 18.2(b) **Place à la marque : donner la place à la marque**
Règle 18.4 **Place à la marque : empanner**

Quand la règle 18 s'applique, les règles des sections A et B s'appliquent également. Quand un bateau prioritaire engagé à l'intérieur doit empanner à une marque, il a le droit de suivre sa route normale jusqu'à ce qu'il empanne. Un bateau tribord qui modifie sa route n'enfreint pas la règle 16.1 s'il donne à un bateau bâbord l'espace suffisant pour se maintenir à l'écart et que le bateau bâbord n'en tire pas avantage rapidement.

Faits

Deux bateaux, S et P, naviguent directement vent arrière vers une marque sous le vent à laisser à bâbord. Les bateaux sont engagés depuis plusieurs longueurs, S à l'intérieur et légèrement devant. Au moment où S entre dans la zone, il lofe. Alors que sa proue arrive par le travers de la marque, S abat pour empanner et il y a contact mais sans dommage ni blessure. S réclame contre P selon la règle 10 tandis que P réclame contre S selon la règle 18.

Le jury disqualifie P pour infraction à la règle 10. P fait appel, arguant du fait qu'il a laissé la place à la marque à S et que S a enfreint la règle 18.4.



Décision

En position 1, S atteint la zone et P est tenu par la règle 18.2(b) de donner par la suite à S la place à la marque. De plus, jusqu'à ce que S empanne, P est tenu par la règle 10 de se maintenir à l'écart de S. Alors que S lofe, il est tenu par la règle 16.1 de donner à P la place de se maintenir à l'écart, et jusqu'à ce qu'il empanne, S est également tenu par la règle 18.4 de ne pas naviguer plus loin de la marque que nécessaire pour suivre sa route normale. La place à la marque que P est tenu de donner à S est l'espace dont S a besoin dans les conditions existantes pour naviguer rapidement vers la marque en bon marin. Cet espace est un couloir direct depuis S1 jusqu'à une position proche de et tangente à la marque du côté requis. P donne cette place à S. Cependant, comme S est prioritaire, il n'a pas besoin de rester dans ce couloir ; il a le droit de suivre n'importe quelle route pourvu qu'il respecte les règles 16.1 et 18.4.

S lofe progressivement d'environ 45°, en avançant d'environ trois longueurs, et P ne fait aucun effort pour se maintenir à l'écart. Juste avant la position 2, S a besoin d'agir pour éviter P. A ce moment-là, P enfreint la règle 10. Quand S lofe après la position 1, si P agit rapidement, il a l'espace pour manœuvrer en bon marin pour se maintenir à l'écart de S. En conséquence, S n'enfreint pas la règle 16.1.

Quand S empanne juste après la position 2, il ne navigue pas plus loin de la marque que nécessaire pour suivre sa route normale. Bien sûr, en l'absence de P (le bateau auquel il est « fait référence » dans la définition de Route normale), la route normale de S peut aussi bien être de naviguer plus loin de la marque et plus haut qu'il ne le fait, pour faire un contournement plus aisé et plus rapide et pour éviter d'être sous le vent ou déventé par les autres bateaux devant lui. Donc S n'a pas enfreint la règle 18.4.

En ce qui concerne la règle 14, les deux bateaux enfreignent la règle parce qu'il y a contact et qu'il était « raisonnablement possible » pour chacun d'eux de l'éviter. P est donc disqualifié selon la règle 14 ainsi que selon la règle 10. Cependant, S est exonéré parce qu'il est le bateau prioritaire quand le contact a lieu et qu'il n'y a ni dommage ni blessure (voir la règle 43.1(c)).

L'appel de P est rejeté. Il a été disqualifié à juste titre et S n'a rien fait qui doive être pénalisé.

USA 1976/195

CAS 76

Retiré pour révision

CAS 77

Définitions	Se maintenir à l'écart
Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 14	Éviter le contact
Règle 31	Toucher une marque

Le contact de l'équipement d'un bateau avec une marque constitue un touché de marque. Un bateau tenu de se maintenir à l'écart n'enfreint pas de règle quand il est touché par l'équipement d'un bateau prioritaire qui bouge de façon inattendue en dehors de sa position normale.

Faits

Les bateaux A et B approchent de la marque sous le vent avec les spinnakers établis. A contourne la marque en route libre devant B. A a des difficultés pour affaler son spinnaker et comme il repart sur une route au plus près, sa retenue de spinnaker traîne à environ 9 m en arrière et touche une partie de la marque au-dessus de l'eau. Plus tard, quand la marque est à environ cinq longueurs derrière B, les bateaux naviguent au plus près bâbord, et B est 6 mètres derrière A. A continue à avoir des difficultés pour manier son spinnaker et la tête de son spinnaker traîne derrière de façon inattendue et touche l'étai de B.

Question

Quelles règles s'appliquent pendant ces incidents et un bateau a-t-il enfreint une règle ?

Réponse

Quand la retenue de spinnaker de A touche la marque, il enfreint la règle 31. Un bateau touche une marque au sens de la règle 31 quand n'importe quelle partie de sa coque, de son équipage ou de son équipement entre en contact avec la marque. Le fait que son équipement touche la marque parce qu'il a des difficultés de manœuvre ou de manipulation des voiles ne l'excuse pas de son infraction à la règle.

Quand le contact se produit plus tard entre les deux bateaux, la règle 18 ne s'applique plus. Parce que le spinnaker de A n'est pas en position normale, les bateaux ne sont pas engagés et la règle 12 s'applique donc. Cette règle oblige B à se maintenir à l'écart de A, ce qu'il fait parce que rien de ce qu'a fait ou n'a pas fait B n'impose à A « d'avoir à agir pour l'éviter » (voir la définition de Se maintenir à l'écart). Ceci est démontré par le fait que le contact entre eux est le résultat exclusif des mouvements de l'équipement de A, se retrouvant de façon

inattendue en dehors de sa position normale. B n'a donc pas enfreint la règle 12.

La règle 14 s'applique également. A enfreint la règle 14 en causant un contact qu'il aurait pu éviter. Cependant, parce qu'il n'y a pas de dommage ni de blessure, A est exonéré (voir la règle 43.1(c)). Il n'était pas raisonnablement possible à B d'éviter le contact avec le spinnaker de A qui traînait derrière, et B n'a donc pas enfreint la règle 14.

Noter que le cas 91 traite aussi d'un incident où l'équipement est en dehors de sa position normale.

USA 1980/232

CAS 78

Règle 2 **Navigation loyale**
Règle 41 **Aide extérieure**
Règle 69.1(a) **Mauvaise conduite : obligation de ne pas avoir une mauvaise conduite ; résolution**

Dans une course en flotte pour des bateaux monotypes ou courant avec un système de handicap ou de rating, un bateau peut utiliser une tactique qui gêne clairement un autre bateau et freine sa progression dans la course, à condition que, s'il fait l'objet d'une réclamation selon la règle 2 pour cette action, le jury établisse qu'il y avait une possibilité raisonnable que sa tactique améliore son classement final dans l'épreuve. Cependant, il enfreint la règle 2 et éventuellement la règle 69.1(a) si, pendant qu'il utilise cette tactique, il enfreint intentionnellement une règle.

Faits pour la question 1

Dans une course en flotte pour des bateaux monotypes, le bateau A utilise une tactique qui gêne clairement et freine la progression du bateau B dans la course. Pendant qu'il utilise cette tactique, A n'enfreint aucune règle, si ce n'est peut-être la règle 2 ou la règle 69.1(a). B réclame contre A selon la règle 2.

Question 1

Dans laquelle des circonstances suivantes la tactique de A serait-elle considérée comme antisportive et enfreignant la règle 2 ou la règle 69.1(a) ?

- (a) Le jury établit qu'il y a une possibilité raisonnable que la tactique de A améliore son classement final dans l'épreuve.
- (b) Le jury établit qu'il y a une possibilité raisonnable que la tactique de A augmente ses chances d'obtenir une sélection pour une autre épreuve mais n'améliore pas son classement final dans l'épreuve.
- (c) Le jury établit qu'il y a une possibilité raisonnable que la tactique de A augmente ses chances de qualification dans son équipe nationale mais n'améliore pas son classement final dans l'épreuve.
- (d) Le jury établit que A et un troisième bateau, le bateau C, se sont entendus pour utiliser tous deux une tactique qui bénéficie à C et qu'il y avait une chance raisonnable que la tactique de A améliore le classement final de C dans l'épreuve.
- (e) Le jury établit que A essayait d'aggraver le résultat de B pour une course ou pour la série pour des raisons indépendantes du sport.

Réponse 1

Dans la circonstance (a), A respecterait les principes reconnus de sportivité et de fair-play.
Dans les circonstances (b) et (c), A enfreindrait la règle 2 et éventuellement la règle 69.1(a).
Dans la circonstance (d), A et C enfreindraient tous deux la règle 2 et éventuellement la règle 69.1(a). De plus, en recevant de l'aide de la part de A, ce qui est interdit par la règle 41, C enfreindrait également la règle 41.

Dans la circonstance (e), A enfreindrait la règle 2 et éventuellement la règle 69.1(a) parce que, sans bonne raison sportive, ses actions enfreindraient clairement les principes reconnus de sportivité et de fair-play.

Question 2

La réponse 1 serait-elle différente si les bateaux avaient couru selon un système de handicap ou de rating et si A avait été plus rapide ou plus manœuvrable que B ?

Réponse 2

Non.

Question 3

La réponse 1 serait-elle différente si, en utilisant une tactique qui gênait clairement et freinait la progression de B dans la course, A avait intentionnellement enfreint une règle ?

Réponse 3

Oui. À chaque fois qu'un bateau enfreint une règle de manière intentionnelle, il enfreint aussi la règle 2 et éventuellement la règle 69.1(a).

USA 1991/282 révisé par World Sailing en 2009, 2013 et 2018

CAS 79

Règle 29.1 Rappels : rappel individuel

Quand un bateau n'a aucune raison de savoir qu'une partie de sa coque a franchi trop tôt la ligne de départ et que le comité de course ne signale pas rapidement un « rappel individuel » et cependant le classe OCS, c'est une erreur qui aggrave de façon significative le score du bateau sans qu'il y ait eu faute de sa part, et lui donne donc droit à réparation.

Faits

Au départ d'une course pour des monotypes, une partie de la coque de chacun des dix bateaux proches du milieu de la ligne de départ a légèrement franchi la ligne à leur signal de départ. Le comité de course signale un « rappel individuel » en envoyant le pavillon X avec un coup de canon. Cependant, ces signaux sont faits environ 40 secondes après le signal de départ. Aucun bateau ne revient prendre le départ, et plusieurs d'entre eux déposent une demande de réparation en apprenant après la course qu'ils étaient classés OCS.

Question 1

Dans la règle 29.1, que signifie « rapidement envoyer » ?

Réponse 1

Aucun laps de temps spécifique ne s'applique dans toutes les circonstances mais, dans cette règle, cela signifie un temps très court. Un comité de course devrait signaler le « rappel individuel » quelques secondes après le signal de départ. Quarante secondes est bien au-delà des limites de l'acceptable.

Question 2

Est-il raisonnable pour un bateau de demander réparation à cause d'un signal de rappel individuel tardif, même quand il n'est pas revenu prendre le départ ?

Réponse 2

Oui.

Question 3

Pourquoi un bateau recevrait-il réparation à cause d'un rappel tardif par le comité, quand les règles disent que le défaut de notification à un bateau dont une partie de la coque est du côté parcouru de la ligne de départ à son signal de départ ne le relève pas de son obligation de prendre le départ correctement ?

Réponse 3

Les règles ne disent pas cela. La règle 29.1 oblige le comité à signaler à tous les bateaux qu'un ou plusieurs d'entre eux ont une partie de leur coque du côté parcouru de la ligne de départ au signal de départ. La règle 28.1 et, si elle s'applique, la règle 30.1, obligent chaque bateau à revenir du côté pré-départ de la ligne puis à prendre le départ, mais cela suppose que les signaux, tant visuel que sonore, ont été faits. Quand un signal n'est pas fait ou, comme dans le cas présent, quand le signal est fait beaucoup trop tard, un bateau qui ne réalise pas qu'il est légèrement au-dessus de la ligne au signal de départ a un désavantage significatif parce qu'il ne peut pas utiliser l'information donnée par le signal, en corrélation avec ses propres observations sur sa position par rapport aux autres bateaux au moment où le signal est fait, pour décider s'il revient ou non du côté pré-départ de la ligne.

Question 4

Comment un bateau qui ne prend pas le départ correctement peut-il avoir droit à réparation, quand la règle 62.1 impose que son score ait été aggravé de façon significative « sans qu'il y ait eu faute de sa part » ?

Réponse 4

Un bateau qui n'a pas de raison de croire qu'il est du côté parcouru de la ligne à son signal de départ a le droit de supposer qu'il a pris le départ correctement tant que le contraire ne lui a pas été correctement signalé. Comme indiqué dans la réponse 3, un bateau peut être désavantagé de façon significative par le délai mis par le comité de course à effectuer le signal de rappel. Cette erreur est complètement imputable au comité de course, et non pas au bateau désavantagé. (Voir le Cas 31 pour une discussion sur une réparation appropriée dans une situation similaire).

CAS 80

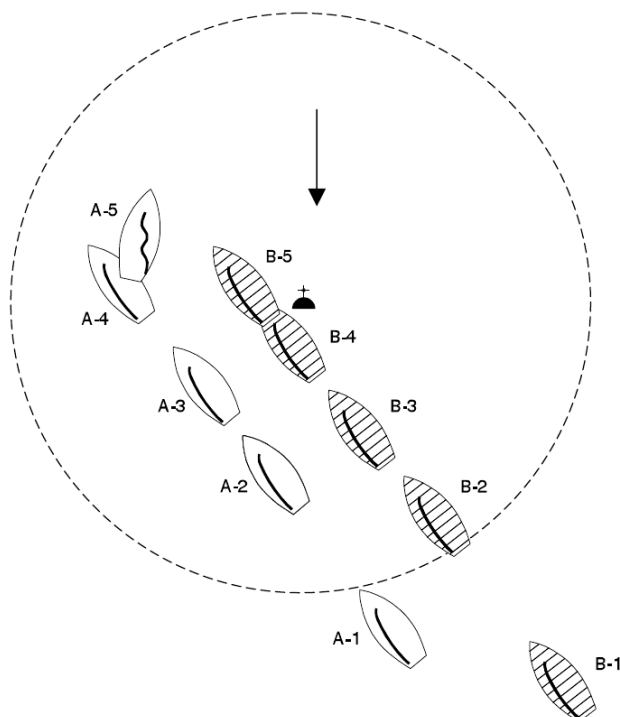
Supprimé

Raison de la suppression du cas 80 : Selon la nouvelle règle A5, si le comité de course constate qu'un bateau a commis une erreur en effectuant le parcours, il peut maintenant le classer NSC sans instruction. Cette nouvelle règle rend le cas inutile.

CAS 81

Règle 14	Éviter le contact
Règle 15	Acquérir la priorité
Règle 18.1(b)	Place à la marque : quand la règle 18 s'applique
Règle 18.2(b)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 18.2(d)	Place à la marque : donner la place à la marque

Quand un bateau ayant droit à la place à la marque selon la règle 18.2(b) dépasse la position bout au vent, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer et il doit se conformer à la règle applicable de la Section A.



Faits

Deux bateaux, A et B, au plus près sur tribord, approchent d'une marque à laisser à tribord. A entre dans la zone en route libre devant et sur une route sous le vent de B et vire de bord sur une route au plus près bâbord pour contourner la marque. B, toujours tribord, établit un contact avec A, alors bâbord, sans causer de dommage ni de blessure. Les deux bateaux réclament.

Citant la règle 18.1(b), le jury décide que la règle 18 ne s'applique pas parce que, juste avant le contact, les deux bateaux étaient sur des bords opposés et que B devait virer pour passer la marque sur sa route normale. Ayant décidé que la règle 18 ne s'appliquait pas, le jury a disqualifié A selon la règle 10. A fait appel.

Décision

B était en route libre derrière A de la position 1 à la position 4. Pendant que B était en route libre derrière, il se maintient à l'écart de A comme requis par la règle 12.

Depuis le moment où A atteint la zone jusqu'à ce qu'il dépasse la position bout au vent, la deuxième phrase de la règle 18.2(b) s'applique, exigeant de B qu'il donne la place à la marque à A. B respecte cette obligation jusqu'à ce que, peu de temps avant la position 5, quand A dépasse la position bout au vent, l'obligation de B de donner la place à la marque à A prend fin (voir la règle 18.2(d) ou la règle 18.1(b)).

À ce moment, B acquiert la priorité et A est tenu de se maintenir à l'écart de B, d'abord par la règle 13 et plus tard, à partir du moment où A atteint une route au plus près, par la règle 10.

La règle 15 ne s'applique pas puisque B acquiert la priorité en raison du virement de bord de A.

Il n'est pas clair d'après les faits que B ait eu besoin d'agir pour éviter A avant ou après que A ait pris une route au plus près bâbord. Cependant, il est clair que B a eu besoin d'agir pour éviter A pendant que B était prioritaire. Par conséquent, A est disqualifié, soit selon la règle 13, soit selon la règle 10. Puisqu'il était possible pour A d'éviter le contact, il a aussi enfreint la règle 14.

La règle 14 s'appliquait à B, mais les faits ne permettent pas de déterminer s'il était raisonnablement possible pour B, agissant après qu'il était clair que A ne se maintenait pas à l'écart, d'avoir évité le contact. Cependant, il n'est pas nécessaire de le déterminer puisque B était prioritaire et que le contact n'a causé ni dommage ni blessure. Par conséquent, si B avait enfreint la règle 14, il aurait été exonéré par la règle 43.1(c).

L'appel de A est rejeté. Il reste disqualifié et B ne doit pas être pénalisé.

USA 1993/290

CAS 82

Définitions **Finir**
Règle 62.1(a) **Réparation**

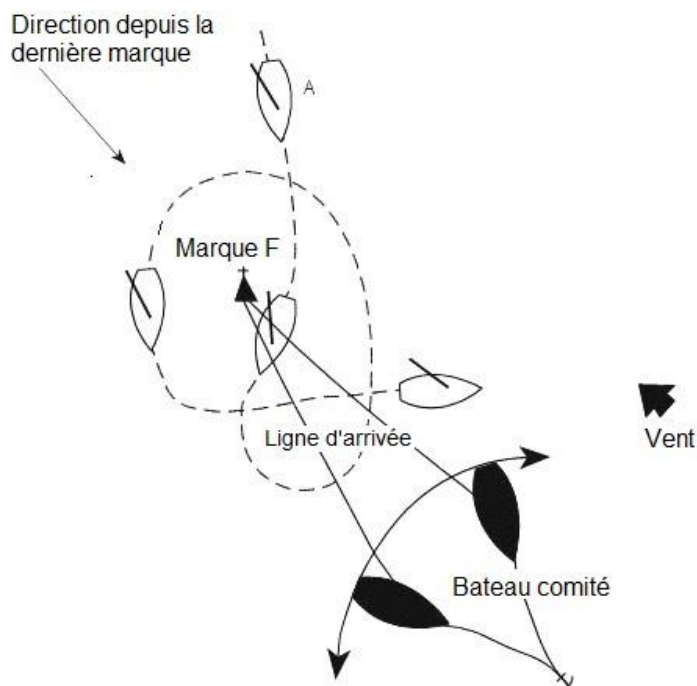
Quand une ligne d'arrivée est tellement orientée dans l'axe du dernier bord qu'on ne peut déterminer la manière correcte de la couper pour finir conformément à la définition, un bateau peut couper la ligne dans l'une ou l'autre direction et son arrivée doit être enregistrée en conséquence.

Faits

A l'arrivée d'une course, le bateau A coupe la ligne d'arrivée depuis le côté de la ligne qu'il pensait être le côté parcours, laissant la marque F à tribord. Il enregistre l'heure à laquelle il coupe la ligne. Le comité de course ne l'enregistre pas comme ayant fini et ne fait pas de signal sonore. N'entendant aucun signal sonore, A navigue selon le sillage montré sur le schéma et coupe finalement la ligne laissant la marque F à bâbord, heure à laquelle le comité de course l'enregistre comme ayant fini et fait un signal sonore. A demande réparation, demandant que l'heure qu'il a enregistré à son premier passage soit utilisée comme son heure d'arrivée.

Le jury établit le fait que le bateau comité oscillait d'avant en arrière à travers une ligne parallèle

au dernier bord du parcours, mais considère que le comité de course faisait très attention à déterminer la direction correcte pour chaque bateau pour couper la ligne. La réparation selon la règle 62.1(a) est refusée et A fait appel.



Décision

L'appel de A est fondé. Positionner les marques de la ligne d'arrivée de telle sorte que les bateaux ne peuvent pas facilement déterminer dans quelle direction ils doivent couper la ligne d'arrivée est une action incorrecte du comité de course. Quand un bateau ne peut pas raisonnablement déterminer dans quelle direction il doit couper la ligne d'arrivée pour se conformer à la définition de Finir, il a le droit de finir dans n'importe quelle direction. A a donc droit à réparation selon la règle 62.1(a). Il doit lui être donné sa place d'arrivée calculée depuis le temps qu'il a lui-même enregistré quand il a coupé la ligne pour la première fois.

(Noter qu'aucune règle de course exige du comité de course qu'il fasse un signal sonore quand un bateau finit. Un tel signal relève de la courtoisie pour assurer au bateau que son arrivée a été enregistrée).

GBR 1992/1

CAS 83

Règle 49.2 Position de l'équipage ; filières

Le réglage répété d'une voile avec le torse d'un concurrent à l'extérieur des filières n'est pas permis.

Faits

Dans une course de bateaux de 24 pieds (7 mètres) dont les règles de classe exigent des filières, le vent est d'environ 15 nœuds avec des risées d'environ trois secondes ; une mer hachée frappe les bateaux par le travers. Le réglage de spinnaker de A se tient sur le pont, côté au vent, tenant l'écoute qu'il peut tout juste border. Sa position change pour compenser les modifications de réglage du bateau et la traction sur l'écoute. Pendant certaines risées, on le voit se pencher en arrière avec une partie de son torse à l'extérieur des filières.

Questions

1. Est-il correct d'assimiler les mots « avoir aucune partie » dans la règle 49.2 à une position stationnaire ?
2. Est-ce que se pencher pour résister à la traction de l'écoute est « effectuer un travail nécessaire », par exemple régler l'écoute ?
3. La durée d'une risée est-elle « brève » dans ces circonstances ?

Réponses

Il est clair d'après le schéma 6 du cas 36 que la position adoptée par l'équipier de A est susceptible d'enfreindre la règle 49.2. « Avoir le torse... » ne signifie pas que le torse est stationnaire, cela implique un acte délibéré d'une certaine durée.

La phrase « effectuer un travail nécessaire » contenue dans la règle 49.2 signifie que le torse peut être positionné à l'extérieur des filières seulement pour effectuer un travail qui ne pourrait pas raisonnablement être effectué depuis l'intérieur des filières. L'emploi de « brièvement » dans la règle explicite clairement que le torse doit être rentré à l'intérieur dès que le travail est terminé.

La règle est clairement destinée à permettre une action qui, autrement, serait illégale. La permission ne s'étend pas au réglage normal des voiles, même quand cela serait réalisé plus efficacement en plaçant le torse en dehors des filières. La règle 49.2 est faite pour la sécurité de l'équipage, et il est inévitable qu'elle limite les gains qui pourraient être obtenus par l'optimisation de la répartition du poids de l'équipage. Les actions de l'équipier de A se penchant à l'extérieur des filières enfreignent la règle 49.2.

GBR 1992/10

CAS 84

Supprimé

CAS 85

Définitions

Règle 61.1

Règle 86.1(c)

Règle

Exigences pour réclamer : informer le réclamé

Modifications aux règles de course

Si une règle de course n'est pas l'une des règles citées dans la règle 86.1(c), les règles de classe ne sont pas autorisées à la modifier. Si une règle de classe essaye de modifier une telle règle, cette règle de classe n'est pas valide et ne s'applique pas.

Faits

Les bateaux de la classe XYZ ont une longueur de coque de 8 mètres. La règle 5 des règles de classe XYZ spécifie que :

L'obligation de la règle de course 61.1 d'envoyer un pavillon rouge ne s'appliquera pas à la classe XYZ sauf si cela est spécifiquement requis par écrit dans les instructions d'une course ou d'une série de courses.

Dans une course pour des bateaux de la classe XYZ, le bateau A réclame contre les bateaux B et C et note sur son formulaire de réclamation qu'il n'a pas arboré de pavillon rouge parce que cela n'était pas exigé par ses règles de classe. Le jury, s'appuyant sur la règle de classe 5, décide que la réclamation est recevable et B fait objection à cette décision au motif que la règle de classe 5 n'est pas valide. Malgré l'objection de B, le jury poursuit l'instruction et disqualifie B et C. B fait appel.

Décision

L'appel de B est fondé. Le paragraphe (d) de la définition de Règle établit clairement que les règles de classe s'appliquent à une course. Les règles de classe peuvent modifier des règles de course, mais seulement les règles listées dans la règle 86.1(c), et avec l'accord de World Sailing, une règle de l'annexe G (voir la règle G5). La règle 61 ne fait pas partie de ces règles et par conséquent la règle de classe 5, qui essaye de modifier la règle 61.1, n'est pas valide et ne peut pas s'appliquer. Les instructions de course auraient pu modifier la règle 61.1 comme cela est permis par la règle 86.1(b), mais ne l'ont pas fait. La réclamation de A n'était donc pas recevable et aurait dû être rejetée. En conséquence, les décisions du jury sont annulées et les deux bateaux doivent être rétablis à leur place d'arrivée.

USA 1994/299

CAS 86

Supprimé

CAS 87

Définitions	Se maintenir à l'écart
Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 14	Éviter le contact

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart.

Faits

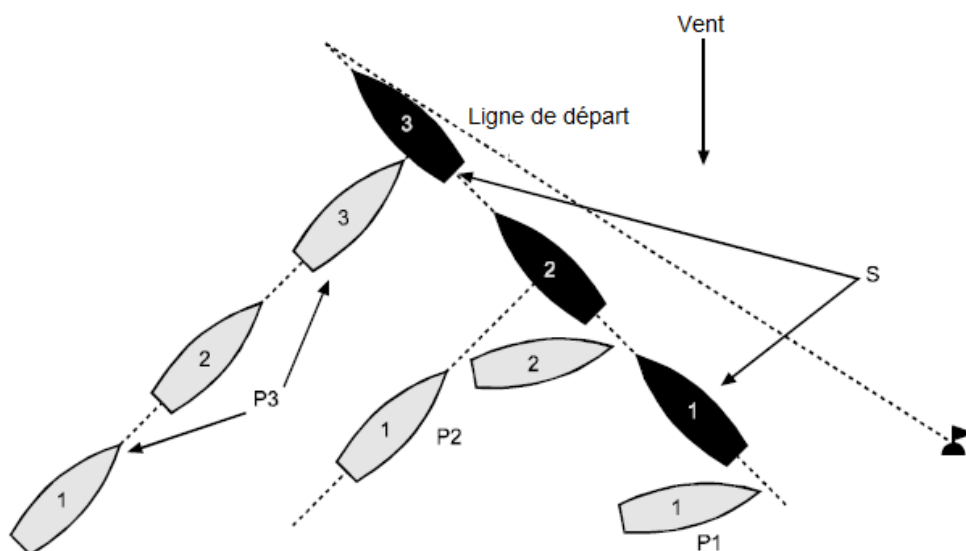
L'orientation de la ligne de départ la rend juste franchissable pour un bateau au plus près tribord et la plupart des bateaux approchent sur bâbord. Cependant, S approche sur tribord depuis l'extrémité droite, hélant continuellement « Tribord » aux bateaux bâbord qui approchent.

P1 et P2 abattent sous S. P3, cependant, n'effectue aucune tentative pour éviter S et le heurte en plein milieu à angle droit, causant des dommages considérables. Le jury disqualifie les deux bateaux, P3 selon la règle 10 et S selon la règle 14. S fait appel.

Décision

La règle 10 obligeait P3 à se maintenir à l'écart de S. La règle 14 obligeait chaque bateau à éviter le contact avec l'autre bateau si raisonnablement possible. Dans le cas de P3, l'obligation de la règle 14 d'éviter le contact avec S était compatible avec l'obligation plus large de la règle 10 en ce qu'elle autorisait S à « naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter » (voir la définition de Se maintenir à l'écart). P3 a enfreint les deux règles 10 et 14.

Dans le cas de S, pendant que la règle 10 exigeait que P3 se maintienne à l'écart de S, au même moment S était tenu par la règle 14 d'éviter le contact s'il était « raisonnablement possible » de le faire. Cependant, la règle 14 autorisait S à naviguer sur sa route en supposant que P3 se maintiendrait à l'écart comme requis, jusqu'au moment où il devenait clair que P3



ne le ferait pas. Dans le cas présent, le schéma montre que P3 aurait pu aisément abattre et éviter S depuis une position très proche de S. Pour cette raison, le délai entre le moment où il devenait clair que P3 ne se maintiendrait pas à l'écart et l'instant de la collision a été très bref, si bref qu'il était impossible à S d'éviter le contact. Par conséquent, S n'a pas enfreint la règle 14. L'appel de S est fondé, et il doit être reclassé.

CAN 1994/105

CAS 88

Définitions	Se maintenir à l'écart
Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 14	Éviter le contact

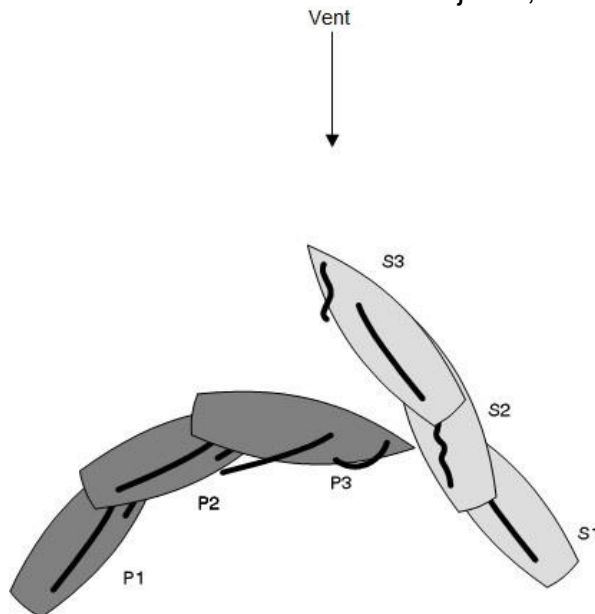
Un bateau peut éviter le contact et cependant ne pas se maintenir à l'écart.

Faits

S et P, deux quillards d'environ 24 pieds (7 mètres) de long, s'approchent l'un de l'autre sur un bord de près, naviguant approximativement à la même vitesse dans un vent de 12 à 15 nœuds et des conditions de mer « minimales ». S est légèrement devant. Quand il est à une distance d'environ trois longueurs de coque, S hèle « Tribord » et recommence à deux longueurs de coque, mais P ne répond pas ni ne modifie sa route. À la position 1 du schéma, les deux bateaux modifient leurs routes au même moment. S, craignant une collision, lofe violemment pour virer de bord et minimiser ainsi les dommages ou blessures, et P abat violemment.

Aussitôt qu'il voit P abattre, S abat aussi immédiatement. P, avec sa barre poussée aussi loin qu'il le peut sur bâbord, passe derrière S à moins de 0,6m. Il n'y a pas de contact. S réclame selon la règle 10.

Le jury décide que P n'a pas enfreint la règle 10. Il se demande alors si S a enfreint la règle 16.1 ou la règle 16.2, en lofant et en abattant ensuite immédiatement. Il conclut que ce n'est pas le cas, après avoir établi que ses modifications de route n'ont pas affecté P, lequel était déjà en train d'effectuer une importante modification de route qui aurait été nécessaire même en l'absence des actions de S. La réclamation de S est rejetée, et il fait appel.



Décision

L'appel de S est fondé. P est disqualifié pour infraction à la règle 10.

La règle 10 obligeait P à « se maintenir à l'écart » de S. « Se maintenir à l'écart » signifie quelque chose de plus qu'« éviter le contact » ; sinon, la règle contiendrait ces mots ou des mots semblables. En conséquence, le fait que les bateaux ne soient pas entrés en collision ne signifie pas nécessairement que P se soit maintenu à l'écart. La définition de Se maintenir à l'écart associée aux faits détermine si P a respecté la règle ou pas. Dans ce cas, la question clef soulevée par la définition est de savoir si S était capable de « naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter ».

Les considérations suivantes mènent aux conclusions que P ne s'est pas maintenu à l'écart de S et a donc enfreint la règle 10 :

1. les routes des bateaux quand l'incident a débuté. Ils sont sur des routes de collision, ce qui signifie qu'au moins l'un d'eux doit modifier sa route.
2. la distance entre les bateaux au moment où les deux bateaux ont modifié leur route. Après la position 1, si aucun bateau ne modifie sa route, l'étrave de P heurterait le côté sous le vent de S après que les bateaux aient navigué sur environ deux tiers d'une longueur de coque.
3. le temps restant estimé avant le contact. Quand les deux bateaux modifient leur route, il reste très peu de temps avant qu'une collision se produise. Par exemple, à une vitesse de cinq nœuds, un de ces bateaux peut parcourir les deux tiers de sa longueur en 1,9 seconde ; à six nœuds, en 1,5 seconde.
4. l'ampleur de la modification de route nécessaire à chaque bateau pour éviter une collision. Elle augmente d'autant que les bateaux se rapprochent. Au moment où P modifie sa route, la modification nécessaire est telle qu'avec « sa barre poussée aussi loin qu'il le peut sur bâbord », il passe « à moins de 0,6m » derrière la poupe de S. Au même moment, la modification de route nécessaire à S pour éviter P si P ne modifie pas

- sa route est approximativement de 90 degrés parce que S doit virer de bord.
5. le temps dont chaque bateau a besoin pour effectuer la modification de route nécessaire. Ce facteur est lui-même déterminé par plusieurs autres : le poids et la vitesse du bateau, la forme de sa carène, la taille du gouvernail, le réglage adapté des voiles et les conditions de vent et de mer.

Quand les bateaux atteignent la position 1 sur le schéma, P ne se maintient pas à l'écart. Une collision est imminente et quasiment inévitable, comme prouvé par le fait qu'avec sa barre à fond, P passe à moins de 0,6 m de la poupe de S. A cette position du schéma, S n'a aucune assurance que P a entendu ses appels ou se prépare à modifier sa route, ou même que P est conscient de la présence de S. En outre, P navigue au-delà du point auquel il doit abattre, soit pour réduire au minimum le temps et la distance pour atteindre la marque au vent ou pour naviguer sur une route choisie pour des raisons tactiques. Pour toutes ces raisons, S est clairement incapable de suivre sa route « sans avoir à agir pour l'éviter » et P a donc enfreint la règle 10. S peut tout à fait légitimement craindre une collision et en conclure que seule une action de sa part l'évitera.

Il n'y a aucune raison d'aborder la question de savoir si S enfreint ou non la règle 16.1 ou la règle 16.2 puisqu'au moment où S modifie sa route, P a déjà enfreint la règle 10 et S, agissant conformément à la règle 14, modifie sa route pour éviter une collision. Même si les faits indiquaient que S a enfreint la règle 16.1 ou la règle 16.2, il serait exonéré comme prévu par la règle 43.1(a).

Voir aussi le cas 50.

USA 1996/305

CAS 89

Règle 50.1(a) Vêtements et équipement du concurrent

Sauf sur un windsurf ou un kiteboard, un concurrent ne peut pas porter ou fixer sur lui d'une autre façon un récipient pour boisson.

Question

La règle 50.1(a) permet-elle à un concurrent de porter ou de fixer sur lui d'une autre façon un récipient à boisson pendant qu'il est en course ?

Réponse

Non. Sauf sur un windsurf ou un kiteboard, une telle pratique n'est pas nécessaire, et on doit donc considérer que son but premier est d'augmenter le poids du concurrent. (Notez que les règles B4 et F4 modifient la règle 50.1(a) pour la compétition de windsurf et de kiteboard.)

World Sailing 1997

CAS 90

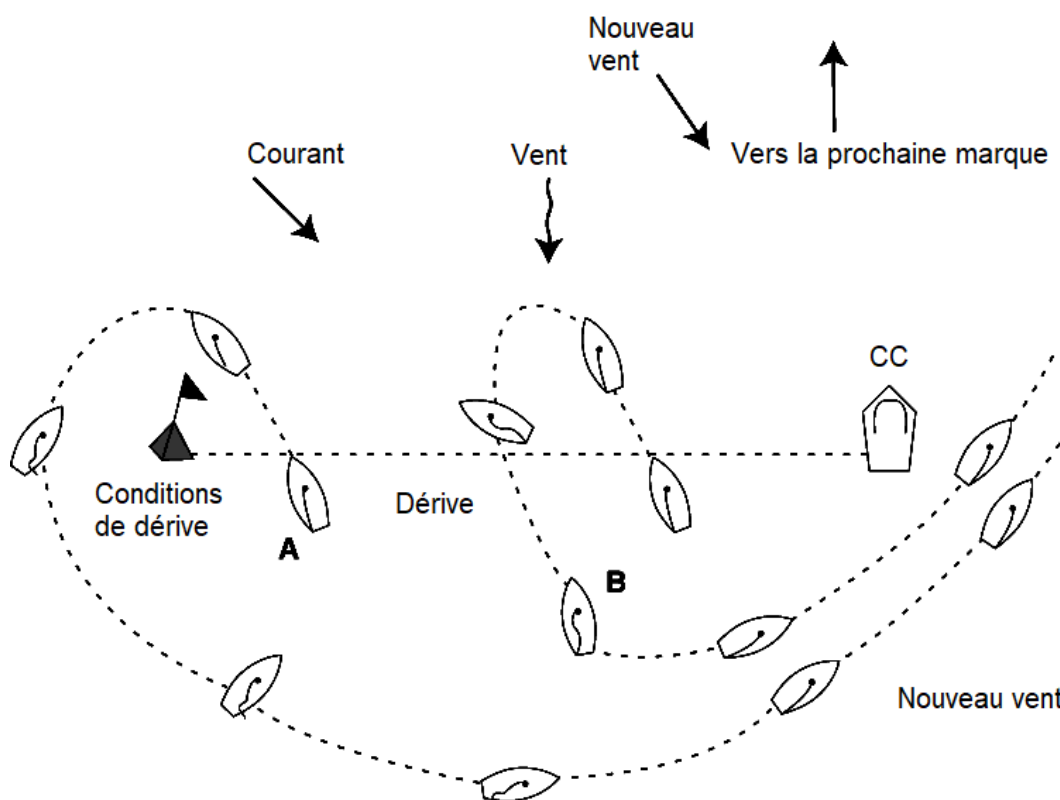
Définitions **Effectuer le parcours**
Règle 28.1 **Effectuer la course**

Quand le fil d'un bateau passe une marque du côté requis, il n'enfreint pas la règle 28.1 si son fil, quand il est tendu, passe aussi cette marque du côté non-requis.

Faits

Le premier bord d'une course sur la rivière Panama est un bord de près, dans un vent faible et oscillant et contre un fort courant. Les bateaux A et B ont pris le départ correctement, mais le vent tombe et ils dérivent en reculant. A passe à l'extérieur de l'extrémité bâbord de la ligne et B revient derrière la ligne en la coupant. Plus tard, le vent revient, mais dans une nouvelle direction et les deux bateaux passent à tribord du bateau du comité de course à l'extrémité tribord de la ligne puis continuent le bord.

A réclame contre B pour infraction à « la règle du fil » (voir la définition d'Effectuer le parcours et la règle 28.1) mais le jury décide que la réclamation n'est pas recevable. Cependant, il envoie une demande d'interprétation de la définition d'Effectuer le parcours et de la règle 28.1 à l'autorité nationale selon la règle 70.4.



Question

Les bateaux A et B ont-ils respecté la règle 28.1 ?

Réponse

Le bateau A a respecté la règle 28.1. Après avoir pris le départ, il a laissé chaque marque de départ de son côté requis. Il a ensuite fait le tour complet de la ligne de départ, comme montré. Même ainsi, le fil représentant son sillage, une fois tendu, laisse chaque marque de départ du côté requis au moment où il coupe la ligne de départ. La règle 28.1 n'interdit pas de faire des tours supplémentaires autour d'une marque, à condition que le fil décrit dans la définition d'Effectuer le parcours, quand il est tendu, se trouve du côté requis de chaque marque. Par exemple, si un bateau touche une marque à contourner alors qu'il la laisse à tribord comme requis par les instructions de course, et qu'ensuite il fait un tour de pénalité dans le sens des aiguilles d'une montre autour de cette marque, il respecte la règle 28.1. Un autre exemple, comme illustré par le bateau A dans le cas présent, est que quand le fil du sillage d'un bateau passe les deux marques de la ligne de départ du côté requis, il n'enfreint pas la règle 28.1.

quand le fil de son sillage passe une de ces marques (dans ce cas, le bateau du comité de course) du côté non requis.

Le bateau B a enfreint la règle 28.1. Après avoir pris le départ, il a laissé la marque bâbord de bout de ligne à bâbord et la marque tribord de bout de ligne à tribord, comme requis. Cependant, il a ensuite coupé la ligne de départ en dérivant en arrière et a alors laissé la marque tribord de bout de ligne à bâbord. Quand le fil représentant son sillage est tendu, il ne passe pas par la ligne de départ et, en conséquence, il ne laisse pas la marque tribord de bout de ligne du côté requis.

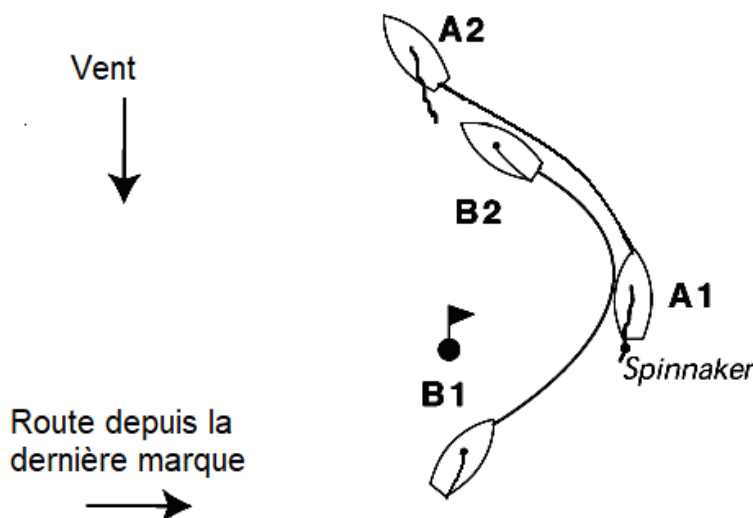
Voir le Cas 106 pour une discussion au sujet d'un incident similaire sur une ligne d'arrivée.

ARG 1996/3

CAS 91

Définitions	Route libre derrière et route libre devant ; engagement
Définitions	Se maintenir à l'écart
Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 14	Éviter le contact
Règle 43.1(c)	Exonération

Un bateau tenu de se maintenir à l'écart doit se maintenir à l'écart de l'équipement d'un autre bateau hors de sa position normale si cet équipement a été hors de sa position normale depuis suffisamment longtemps pour avoir été vu et évité.



Faits

Les bateaux A et B naviguent au largue bâbord et s'approchent d'une marque à laisser à bâbord. B est en route libre derrière A. Le spinnaker de A, non contrôlé, a flotté depuis la tête de mât pendant tout le bord. Les deux bateaux virent de bord en contournant la marque. Après que les deux ont viré, B navigue au plus près sur une courte distance. Il abat ensuite et son gréement touche le spinnaker de A qui flotte toujours depuis la tête de mât. Le contact n'a causé aucun dommage. A réclame.

Le jury disqualifie B pour infraction à la règle 12 quand son gréement a touché le spinnaker de A. B fait appel.

Décision

Le contact a été causé par l'abattée de B. Au moment du contact, le spinnaker de A n'était pas dans sa position normale et l'étrave de B était en arrière de la coque de A et de tous ses équipements en position normale. Il n'y avait donc pas d'engagement (voir la définition de Route libre derrière et route libre devant ; engagement), et la règle 12 s'appliquait. Elle obligeait B à se maintenir à l'écart de la coque, de l'équipement et de l'équipage de A, y compris de son spinnaker.

B a enfreint la règle 12 en ne se maintenant pas à l'écart, car en naviguant en direction du spinnaker de A, il a provoqué pour ce dernier le besoin d'agir pour l'éviter (voir la définition de Se maintenir à l'écart). L'équipage de B avait pu voir le spinnaker de A flotter depuis la tête de mât depuis un certain temps avant le contact, de sorte que son manquement à se maintenir à l'écart ne peut pas être justifié par le fait que le spinnaker de A n'était pas dans sa position normale.

Le cas 77 présente un incident qui semble identique mais qui est sensiblement différent. Dans celui-là, B a passé la marque juste en arrière de A, sans savoir que A allait perdre le contrôle de son spinnaker. On ne pouvait pas demander à B d'anticiper le fait que le spinnaker de A allait soudain traîner 6 mètres en arrière.

Dans le cas présent, B a aussi enfreint la règle 14 en causant un contact qu'il aurait pu éviter. Cependant, A n'a pas enfreint cette règle car, après qu'il était devenu évident que B ne se maintiendrait pas à l'écart, il ne lui était pas raisonnablement possible d'éviter le contact. Même si cela avait été possible, il aurait été exonéré selon la règle 43.1(c).

B a été disqualifié à juste titre pour infraction à la règle 12. Il a aussi enfreint la règle 14. Son appel est rejeté.

USA 1987/271

CAS 92

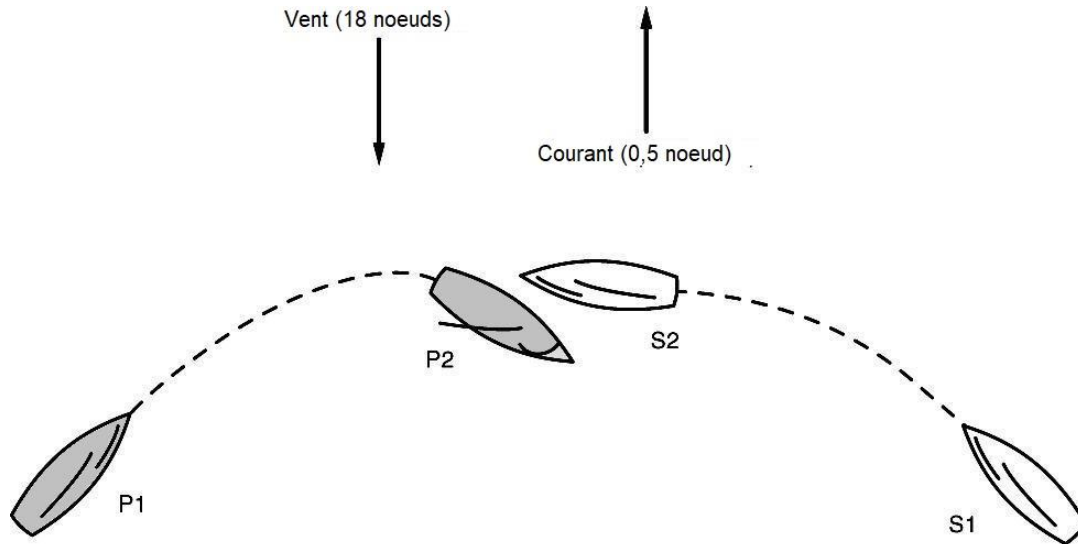
Règle 14	Éviter le contact
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 16.2	Modifier sa route

Quand un bateau prioritaire modifie sa route, le bateau non prioritaire est tenu d'agir simplement en réponse à ce que le bateau prioritaire fait sur le moment, pas à ce que le bateau prioritaire pourrait faire par la suite.

Faits

Sur un bord de près, par un vent de 18 nœuds, S et P s'approchent l'un de l'autre sur des bords opposés. P abat pour éviter S. S abat aussi et P continue d'abattre de manière à passer sur l'arrière de S. S continue aussi à abattre, ce qui accentue sa gîte. Un contact se produit entre les mâts et les gréements des deux bateaux et le mât de P est cassé.

Le jury disqualifie S pour infraction à la règle 16 et il fait appel.



Décision

L'appel de S est rejeté. La décision du jury de disqualifier S est maintenue selon les règles 14, 16.1 et 16.2.

Initialement, les bateaux étaient sur des routes de collision. P abat pour se maintenir à l'écart de S, tel que requis par la règle 10. Les faits écrits et le schéma établissent que P se serait maintenu à l'écart de S en passant derrière lui si S n'avait pas modifié sa route. Cependant, S a abattu, obligeant P à accentuer immédiatement son abattée pour pouvoir continuer à se maintenir à l'écart. En modifiant sa route de la sorte, S a enfreint la règle 16.2.

S a continué à modifier sa route, en accentuant son rayon de giration. Quelques instants avant la collision, rien de ce que P aurait pu faire en bon marin ne lui aurait permis de se maintenir à l'écart. Donc, en continuant de modifier sa route, S a également enfreint la règle 16.1.

De plus, S a enfreint la règle 14 et doit être pénalisé selon cette règle car, en tant que bateau prioritaire, il n'a pas évité un contact qui a provoqué des dommages, alors qu'il lui était raisonnablement possible de le faire.

S prétend que P aurait pu virer de bord ou empanner et affirme que cela constituait une obligation pour P. C'est une compréhension erronée des obligations d'un bateau non prioritaire selon la règle 10 et les autres règles de priorité. Un bateau non prioritaire est tenu d'agir seulement en réponse à ce que fait le bateau prioritaire sur le moment, pas à ce que le bateau prioritaire pourrait faire par la suite. Jusqu'à ce qu'il ne soit plus en mesure de le faire, P a agi comme il y était tenu, se maintenant à l'écart en modifiant sa route de telle manière que S, s'il n'avait pas continué à abattre en direction de P, n'aurait pas eu « besoin d'agir pour l'éviter » (voir la définition de Se maintenir à l'écart).

En ne se maintenant pas à l'écart, P a enfreint la règle 10, mais c'était une conséquence de l'infraction de S aux règles 16.1 et 16.2. P est donc exonéré selon la règle 43.1(a) ou selon la règle 43.1(b). P ne pouvait pas éviter le contact après qu'il était devenu clair que S ne lui donnait pas la place de se maintenir à l'écart ; P n'a donc pas enfreint la règle 14.

USA 1997/75

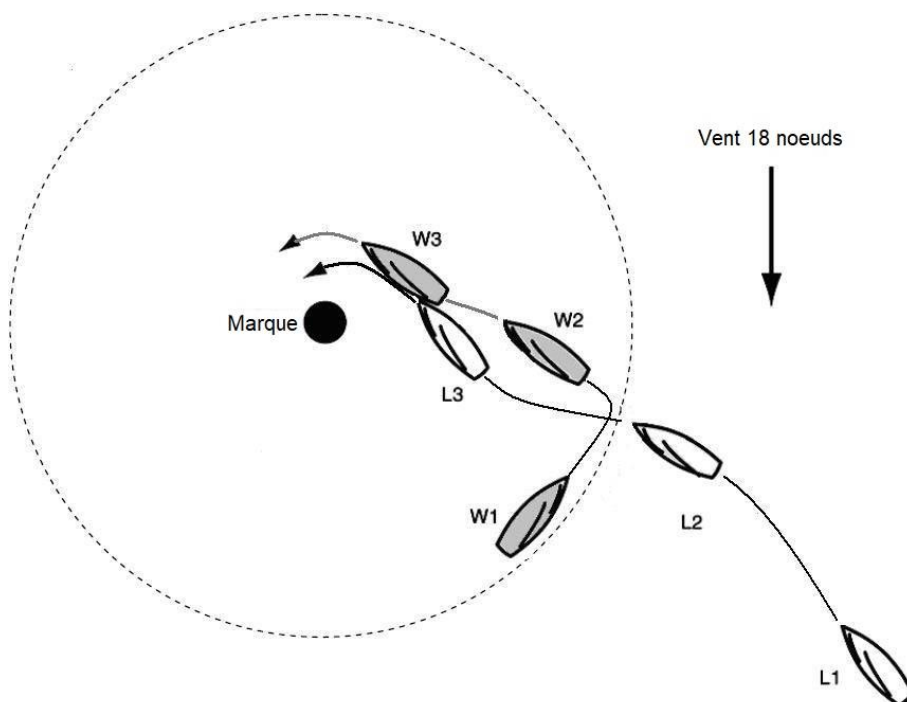
CAS 93

Définitions	Place
Règle 15	Acquérir une priorité
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 18.3	Place à la marque : dépasser la position bout au vent dans la zone
Règle 43.1(b)	Exonération

Si un bateau lofe juste après être devenu engagé sous le vent d'un autre bateau et qu'il n'y a aucune action en bon marin qui permettrait à l'autre bateau de se maintenir à l'écart, le bateau qui a lofé enfreint les règles 15 et 16.1. L'autre bateau enfreint la règle 11 mais est exonéré.

Faits

En position 1, W et L sont sur des bords opposés s'approchant d'une marque au vent qu'ils sont tenus de laisser à bâbord. Après que W a dépassé la position bout au vent à l'intérieur de la zone et se retrouve sur sa nouvelle route au plus près, L est directement derrière lui. La route de W est suffisamment au-dessus de la layline pour permettre à L de passer entre W et la marque. En position 2, L abat alors qu'il se trouve juste en arrière de W et est sur le point de s'engager sous le vent de W. Quand l'engagement est établi, L lofe immédiatement et percute le côté bâbord de W. Les bateaux poursuivent alors le contournement de la marque sans autre incident. L réclame contre W mais L est disqualifié pour infraction à la règle 16.1. Il fait appel.



Décision

Entre les positions 1 et 2, alors qu'il est dans la zone, W a dépassé la position bout au vent. À ce moment-là, W paraît la marque, donc la règle 18.3 commençait à s'appliquer. Dans son appel, L argue du fait que W a enfreint la règle 18.3. Cette règle obligeait W à donner à L la place à la marque quand L est devenu engagé sur son intérieur. Les faits indiquent que la route de W était assez loin au-dessus de la layline pour laisser à L de la place pour naviguer vers la marque et la contourner. Par conséquent, W a donné la place à la marque à L et n'a pas enfreint la règle 18.3.

En position 2, W est prioritaire sur L selon la règle 12. Un bref moment plus tard, entre les positions 2 et 3, les bateaux deviennent engagés et à ce moment L acquiert la priorité selon la

règle 11, et, au début, la règle 15 exige de L qu'il donne à W la place de se maintenir à l'écart. À tout moment après que les bateaux sont devenus engagés, la règle 16.1 s'applique. Le lof de L, qui a été fait immédiatement après le début de l'engagement, a privé W de la place de se maintenir à l'écart. Aucune action en bon marin ne lui aurait permis de le faire. L a ainsi enfreint les règles 15 et 16.1.

L n'est pas exonéré selon la règle 43.1(b) puisque, au moment où il enfreint les règles 15 et 16.1, il ne naviguait pas dans la place à la marque à laquelle il avait droit et que W lui a donnée.

Quand L lofe, W enfreint la règle 11, mais il est exonéré selon la règle 43.1(b) parce qu'il naviguait dans la place à laquelle il avait droit selon les règles 15 et 16.1.

L devient engagé depuis une route libre derrière à moins de deux longueurs de coque de W, et ainsi la règle 17 interdit à L de naviguer au-dessus de sa route normale. Le jury n'a pas établi si L avait navigué ou non au-dessus de sa route normale après le début de l'engagement. S'il l'a fait, il a enfreint la règle 17. Cependant, il n'est pas utile de rechercher les faits nécessaires à la réponse à cette question, dans la mesure où L resterait disqualifié selon les règles 15 et 16.1.

Le jury n'a pas abordé la règle 14. W n'a pas enfreint la règle 14 dans la mesure où il ne lui était pas raisonnablement possible d'éviter le contact. L, cependant, a enfreint la règle 14 ; le fait qu'il ait causé le contact a prouvé qu'il lui était possible de l'éviter. Il aurait été passible d'une pénalité pour cette infraction s'il y avait eu dommage ou blessure sur l'un ou l'autre bateau. Aucun fait n'a été établi à propos de dommage ou blessure, mais cette question n'est pas utile puisque L est resterait disqualifié selon les règles 15 et 16.1.

Pour les raisons ci-dessus, l'appel de L est rejeté.

USA 1998/76

CAS 94

Supprimé

CAS 95

Définitions	Place à la marque
Définitions	Place
Règle 18.1(a)	Place à la marque : quand la règle 18 s'applique
Règle 18.2(b)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 18.3	Place à la marque : dépasser la position bout au vent dans la zone
Règle 43.1(b)	Exonération

Si deux bateaux engagés sur le même bord sont sur un bord de près et sont soumis à la règle 18.2(b), la règle 18 cesse de s'appliquer quand l'un d'eux dépasse la position bout au vent. Quand un bateau est tenu de donner la place à la marque à un autre bateau, l'espace qu'il doit donner inclut l'espace pour que l'autre bateau respecte la règle 31. Quand le bateau qui a droit à la place à la marque est obligé de toucher la marque pendant qu'il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, il est exonéré de son infraction à la règle 31.

Faits

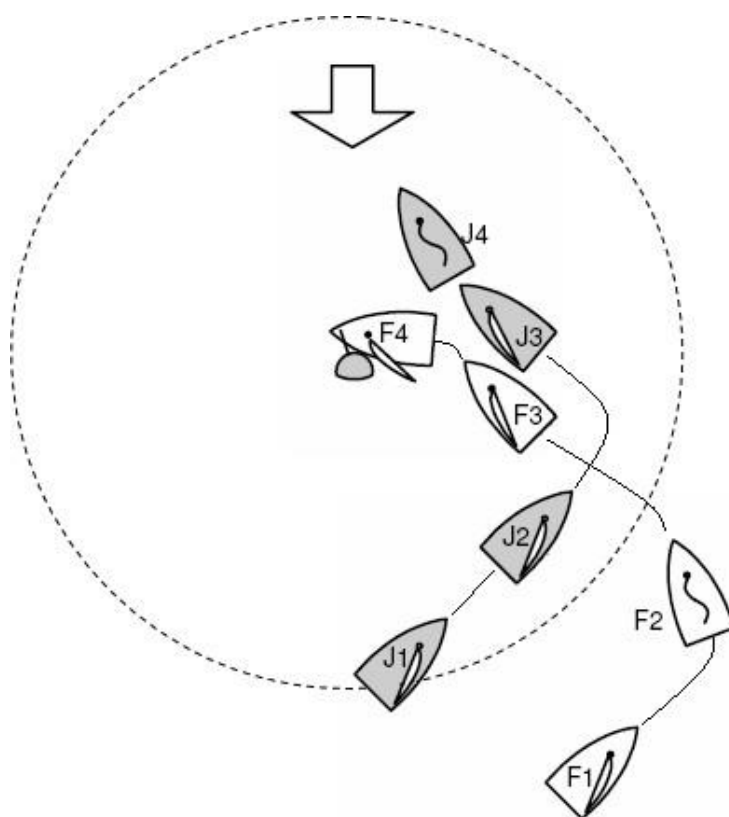
À l'approche de la marque au vent, *Jagga* et *Freebird* sont engagés bâbord, *Freebird* étant

entre une et deux longueurs de bateau sous le vent. *Freebird* vire de bord et entre dans la zone sur tribord. *Jagga* vire alors dans une position au vent de *Freebird*. *Jagga* lofe de telle manière que le mouvement de sa poupe oblige *Freebird* à modifier sa route pour éviter un contact, ce qu'il fait, touchant la marque en conséquence. *Freebird* réclame.

Le jury disqualifie *Jagga* selon la règle 18.3. *Jagga* fait appel au motif que, en tant que bateau engagé à l'intérieur quand il entre dans la zone, il avait droit à la place pour passer la marque.

Décision

Quand *Jagga* atteint la zone, il est engagé à l'intérieur de *Freebird*. Depuis ce moment jusqu'à ce que *Freebird* dépasse la position bout au vent, la règle 18.2(b) exige de *Freebird* qu'il donne la place à la marque à *Jagga*. Quand *Freebird* dépasse la position bout au vent, les bateaux sont sur des bords opposés sur un bord de près, et la règle 18 cesse donc de s'appliquer (voir la règle 18.1(a)). Après que *Freebird* termine son virement de bord, il est prioritaire selon la règle 10, mais il est aussi soumis initialement à la règle 15. Il respecte cette règle puisque *Jagga* a la place de se maintenir à l'écart en croisant devant lui.



Entre les positions 2 et 3, *Jagga* dépasse la position bout au vent et est alors sur le même bord que *Freebird*. À ce moment, *Jagga* pare la marque et *Freebird* a été sur tribord depuis son entrée dans la zone, donc la règle 18.3 commence à s'appliquer. Tant que la règle 18.3 s'applique, la règle 18.2 ne s'applique pas. Cependant, peu de temps après que *Jagga* termine son virement de bord, *Freebird* est engagé sur son intérieur et *Jagga* est tenu par la règle 18.3 de donner à *Freebird* la place à la marque.

Après que *Jagga* croise devant *Freebird*, *Freebird* est prioritaire, d'abord selon la règle 10, puis selon la règle 13 et finalement selon la règle 11. Par conséquent, *Jagga* n'est pas protégé par la règle 15 pendant ce temps.

Après la position 3, la règle 11 exige de *Jagga* qu'il navigue de telle sorte que *Freebird* puisse « naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter » (voir la définition de Se maintenir à l'écart). Le fait que *Freebird* ait besoin de modifier sa route pour éviter le contact quand *Jagga*

lofe prouve que *Jagga* enfreint la règle 11 en ne se maintenant pas à l'écart. De plus, quand *Jagga* lofe, il ne donne pas à *Freebird* l'espace pour naviguer vers la marque et respecter ses obligations selon la règle 31. Par conséquent, *Jagga* enfreint la règle 18.3 (voir aussi les définitions de Place à la marque et de Place).

Le jury a disqualifié *Jagga* à juste titre selon la règle 18.3 mais il a également enfreint la règle 11. *Freebird* a enfreint la règle 31 quand il a touché la marque, mais il est exonéré par la règle 43.1(b). L'appel de *Jagga* est rejeté.

GBR 2000/4

CAS 96

Règle 30.4 Pénalités de départ : règle du pavillon noir

Quand, après un rappel général, un bateau apprend en voyant son numéro de voile affiché qu'il a été disqualifié par le comité de course selon la deuxième phrase de la règle 30.4 et qu'il pense que le comité de course a commis une erreur, sa seule option est de ne pas prendre le départ et ensuite de demander réparation. Cependant, si le comité de course n'affiche pas son numéro de voile et qu'il court dans la course dont le départ est redonné, il doit être classé BFD, et pas DNE.

Faits pour la question 1

Le comité de course envoie le pavillon noir comme signal préparatoire pour le départ d'une classe. La coque du bateau A est identifiée dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la première marque pendant la dernière minute avant son signal de départ. Après le signal de départ, le comité de course signale un rappel général. Le comité de course disqualifie A sans instruction pour infraction à la règle 30.4 et affiche son numéro de voile avant le signal d'avertissement suivant de la course.

Question 1

Si A pense que le comité de course a fait une erreur quand il l'a identifié dans le triangle pendant la dernière minute, les règles lui permettent-elles de courir la course quand le départ de la course est redonné et puis de demander réparation ?

Réponse 1

La règle 30.4 exige clairement de A qu'il ne coure pas dans la course dont le départ est redonné et précise que sa disqualification deviendra non retirable s'il le fait. Sa seule solution est de demander réparation, qui, si elle est donnée dans une série, sera normalement basée sur ses résultats dans les autres courses.

Faits pour la question 2

Les faits sont les mêmes que pour la question 1, sauf que le comité de course n'a pas affiché le numéro de voile de A avant le signal d'avertissement suivant de la course, et A a pris le départ de la course quand il a été redonné.

Question 2

A a-t-il droit à une place d'arrivée ?

Réponse 2

Non. A doit être disqualifié comme requis par la deuxième phrase de la règle 30.4. Cependant, puisque le comité de course a fait une erreur en n'affichant pas son numéro de voile entre le rappel général et le signal d'avertissement suivant de la course, il doit être classé BFD (disqualification selon la règle 30.4), et non DNE (disqualification non retirable). S'il demande réparation, arguant qu'il a droit à une place d'arrivée parce que le comité de course a fait l'erreur de ne pas afficher son numéro de voile, sa demande devra être rejetée. Bien que le fait de ne pas afficher son numéro de voile soit une omission incorrecte du comité de course, ce n'est pas l'omission qui l'a privé de sa place d'arrivée, mais le fait qu'il ait été du côté parcouru de la ligne de départ dans la minute précédant son signal de départ. Cependant, s'il était classé DNE, la réparation devrait lui être accordée en changeant son classement en BFD.

GBR 2000/1

CAS 97

Règle 55.3 **Établir et border les voiles : border les voiles**

Un tangon débordeur attaché à une retenue de spinnaker est autorisé.

Question

L'utilisation d'un tangon débordeur (un tangon qui exerce une pression vers l'extérieur sur le bout qui contrôle la position avant/arrière d'un tangon de spinnaker) est-elle autorisée selon la règle 55.3 ?

Réponse

Oui. Lorsqu'un tangon de spinnaker est établi, le bout qui contrôle la position avant/arrière de ce tangon est une retenue, pas une écoute. Un tangon débordeur exerçant une pression vers l'extérieur sur une retenue n'est donc pas un « système qui exerce une pression vers l'extérieur sur une écoute ou l'œillet d'une voile ».

GBR 2000/2

CAS 98

Définitions	Règle
Règle 4	Acceptation des règles
Règle 5	Règles régissant les autorités organisatrices et les officiels
Règle 63.7	Conflit entre les règles
Règle 87	Modifications aux règles de classe
Règle 88.2	Prescriptions nationales : modifications aux prescriptions
Règles J1.1(2), J1.1(3) et J1.2(32),	Contenu de l'avis de course

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par Les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course le mentionne explicitement ou non. Une règle dans l'avis de course ou les instructions de course, à condition qu'elle soit cohérente avec une prescription à la règle 88.2, peut modifier tout ou partie des prescriptions de l'autorité nationale. Généralement, l'avis de course ne peut modifier une règle de classe. Quand un bateau court sous un système de handicap ou de rating, les règles de ce système s'appliquent et tout ou partie de ses règles de classe peuvent s'appliquer

également. Quand l'avis de course est en conflit avec les instructions de course, aucun ne prévaut sur l'autre.

Faits

L'avis de course de la Régate de printemps mentionne que *Les Règles de Course à la Voile* s'appliqueront, mais ne fait pas référence aux prescriptions de l'autorité nationale, aux instructions de course, aux règles de classe, à l'avis de course ni à aucun autre document ou règle. Les départs sont donnés pour une classe de bateaux courant sous système de handicap et pour deux classes monotypes. *Buttercup*, un J/24, court dans la classe handicap et fait l'objet d'une réclamation pour une infraction à une règle de classe J/24.

Question 1

L'un des points suivants s'appliquait-il ?

1. les prescriptions de l'autorité nationale
2. les règles de classe
3. les règles dans l'avis de course
4. les règles dans les instructions de course
5. d'autres documents régissant l'épreuve

Réponse 1

La règle J1.1(2) exige que l'avis de course informe les concurrents « que la course sera régie par les *règles* telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile* ». Si l'avis de course comprend une telle précision, alors tout ce qui suit s'applique : les prescriptions de l'autorité nationale, les règles de classe, les règles dans l'avis de course et les instructions de course, ainsi que les Réglementations de World Sailing ayant été identifiées par World Sailing comme ayant le statut de règle et étant publiées sur le site internet de World Sailing. Elles s'appliquent parce qu'elles sont toutes définies comme étant des règles (voir la définition de Règle).

Dans ce cas, l'avis de course de la Régate de printemps ne respecte pas la règle J1.1(2). Il précise seulement que « *Les Règles de Course à la Voile* s'appliqueront ». Cependant, les documents 1, 2, 3 et 4 s'appliquent tous. Le raisonnement ayant permis d'aboutir à cette conclusion est développé dans le paragraphe suivant.

Si un terme apparaît en italiques dans une règle de course, ce terme est utilisé au sens indiqué dans les Définitions (voir Terminologie dans l'Introduction). Les règles 4.1(a) et 4.3(a), dans lesquelles le mot « règles » est en italique, établissent clairement qu'en participant à la course, chaque concurrent et propriétaire de bateau accepte d'être régi par les règles de course et par les règles dans les documents listés dans la définition de Règle. C La règle 5, où le mot « règles » apparaît à nouveau en italique, implique que les règles dans tous ces documents listés dans la définition de Règle régissent également l'autorité organisatrice, le comité de course, le comité technique et le jury pendant qu'ils dirigent et arbitrent l'épreuve. La liste dans la définition de Règle inclut les point 1, 2, 3 et 4 de la question 1.

Les autres documents régissant l'épreuve (point 5 de la question 1) s'appliquent uniquement s'ils sont listés dans l'avis de course (voir la règle J1.1(3)).

Question 2

Une prescription d'une autorité nationale ou une règle dans l'avis de course ou dans les instructions de course peut-elle être modifiée ?

Réponse 2

Oui, à condition que les procédures indiquées dans les règles de course pour faire une telle modification soient suivies. (Notez qu'un ajout à une règle, ou une suppression de tout ou partie d'une règle, est une « modification » de cette règle. Voir la règle 85.1).

L'avis de course ou les instructions de course peuvent modifier une prescription ou stipuler que tout ou partie des prescriptions ne s'appliqueront pas, à condition que l'autorité nationale n'ait pas restreint les modifications à ces prescriptions dans une prescription à la règle 88.2. En l'absence d'une telle modification dans l'avis de course ou les instructions de course, toutes les prescriptions s'appliquent.

La règle 89.2 établit qu'une règle dans l'avis de course peut être modifiée à condition de le notifier de manière adéquate, et la règle 90.2(c) couvre les procédures pour modifier une règle dans les instructions de course.

Question 3

Une règle de classe peut-elle être modifiée ?

Réponse 3

En général, non. Cependant, l'avis de course peut modifier une règle de classe si les règles de classe elles-mêmes permettent la modification, ou si l'autorisation écrite de l'association de classe pour la modification ait été obtenue et affichée sur le tableau officiel d'information (voir les règles 87 et J1.2(3)).

Question 4

Buttercup, un J/24, court dans la classe à handicap. Doit-on lui appliquer les règles de la classe J/24, ou les règles du système de handicap ?

Réponse 4

Les règles du système de handicap s'appliquaient à *Buttercup* (voir le paragraphe (d) dans la définition de Règle). Si son handicap était explicitement basé sur la supposition qu'il courait en respectant tout ou partie des règles de classe J/24, alors cette partie ou la totalité des règles de classe J/24 s'appliquaient. Cependant, si le handicap de *Buttercup* n'était pas basé sur cette supposition, alors aucune des règles de classe J/24 ne s'appliquait.

Question 5

Si une règle de l'avis de course entre en conflit avec une règle des instructions de course, laquelle des deux prévaut ? Le conflit peut-il être résolu ?

Réponse 5

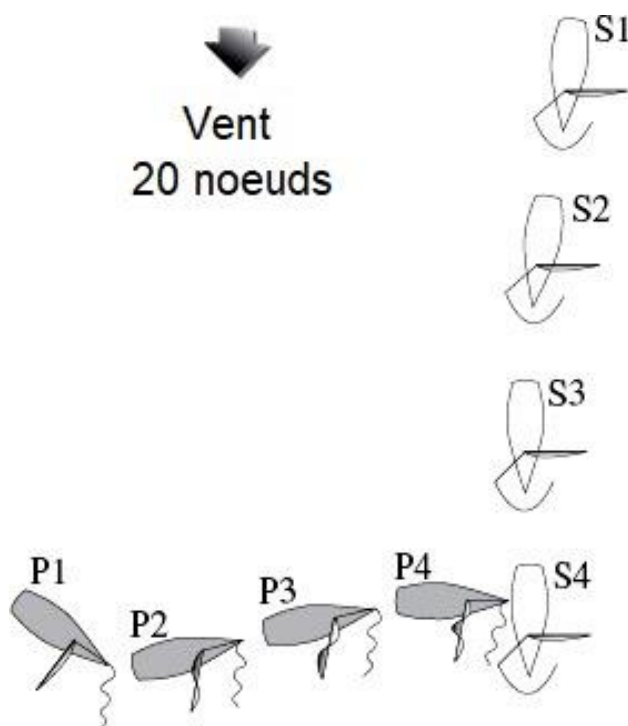
Aucune des deux n'a la préséance. La règle 63.7 régit une réclamation ou demande de réparation résultant d'un tel conflit. Elle oblige le jury à appliquer la règle qui, selon lui, aboutira au résultat le plus équitable pour tous les bateaux concernés. Si un tel conflit surgit en dehors de l'instruction d'une réclamation ou d'une demande de réparation, le conflit peut être résolu en modifiant soit l'avis de course (comme autorisé par la règle 89.2(b)), soit les instructions de course (comme autorisé par la règle 90.2(c)).

USA 2000/80

CAS 99

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 14	Éviter le contact
Règle 44.1	Pénalités au moment de l'incident : effectuer une pénalité
Règle 64.2(a)	Décisions : pénalités

Le fait qu'un bateau tenu de se maintenir à l'écart soit hors de contrôle ne lui donne pas droit à exonération pour une infraction à une règle du chapitre 2. Quand un bateau prioritaire devient tenu par la règle 14 « d'éviter le contact... si cela est raisonnablement possible » et que la seule manière de le faire est d'empanner brutalement, il n'enfreint pas la règle s'il n'empanne pas ainsi. Quand la pénalité d'un bateau selon la règle 44.1(b) est d'abandonner, et qu'il le fait (que ce soit par choix ou par nécessité), il ne peut pas ensuite être disqualifié.



Faits

Des Farr 30 sont en course dans des conditions difficiles. Le bateau S est au vent arrière à 10-14 nœuds. Avant que le bateau P n'atteigne la position 1, il part au lof et est hors de contrôle. P percute S en plein travers, provoquant des dommages sérieux. Les deux bateaux abandonnent. S réclame contre P.

Le jury établit que S a fait des modifications mineures de route quand les bateaux étaient encore éloignés ; que ces modifications ont été contrariées par le déplacement imprévisible de P, toujours hors de contrôle ; et que quand il devient évident que P ne va pas se maintenir à l'écart, la seule action envisageable pour S est un empannage brutal, avec des risques considérables de dommages sur S.

Le jury disqualifie les deux bateaux, P pour infraction à la règle 10 et S pour infraction à la règle 14, en précisant que S aurait dû être conscient des difficultés rencontrées par P et qu'il aurait dû agir plus tôt de manière plus franche. Il renvoie sa décision devant l'autorité nationale pour confirmation ou correction.

Décision

Les décisions du jury sont annulées. Les deux bateaux doivent être classés RET.

P a clairement enfreint les règles 10 et 14. Aucune règle ne justifie de l'exonérer, même s'il était hors de contrôle. En enfreignant les règles 10 et 14, P a causé de sérieux dommages. Les règles 10 et 14 sont des règles du chapitre 2, et la règle 44.1 permet à un bateau qui enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 d'effectuer une pénalité. Puisque P a causé des dommages sérieux, la pénalité applicable pour lui était d'abandonner (voir la règle 44.1(b)). P a abandonné (que ce soit par choix ou nécessité importe peu) et était donc exempté de disqualification (voir la règle 64.2(a)). Sa disqualification est annulée et il doit être classé RET.

Pour ce qui concerne S, la règle 14 prévoit des dispositions spéciales dans le cas d'un bateau prioritaire. Premièrement, pour qu'il soit pénalisé, il doit y avoir un contact ayant causé un dommage ou une blessure. Ceci ne fait aucun doute. Deuxièmement, il n'était pas tenu d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que P ne se maintenait pas à l'écart. C'est seulement à ce moment-là que la règle 14 lui impose d'éviter le contact si cela est raisonnablement possible. Le jury a établi que, quand il devient clair pour S que P ne va pas se maintenir à l'écart, la seule action possible pour S était d'empanner brutalement, avec des risques considérables de dommage pour S. Ce constat équivaut à établir qu'il n'était raisonnablement pas possible à S d'éviter le contact. En conséquence, S n'a pas enfreint la règle 14. Sa disqualification est annulée, et lui aussi doit être classé RET.

Enfin, le jury notera qu'à la lumière de cette décision modifiée, la règle 60.3(b) lui permet d'ouvrir une instruction pour envisager d'accorder réparation à S selon la règle 62.1(b).

GBR 2001/7

CAS 100

Règle 41 Aide extérieure

Quand un bateau demande et reçoit un conseil tactique de course, il reçoit une aide extérieure, même s'il la demande et la reçoit sur un canal radio public.

Faits

Trois grands bateaux vont contourner une marque près de rochers à la côte et naviguent ensuite dans un courant de 6 nœuds. Le vent est faible. Le bateau A appelle par radio le bateau B, dont le skipper connaît mieux la zone, lui demandant s'il peut mouiller en sécurité à proximité de la marque. B répond qu'il n'est pas prudent de mouiller. Le bateau C réclame contre les deux bateaux selon la règle 41, pour avoir échangé sur la tactique à utiliser pour contourner la marque et naviguer sur le bord suivant.

Le jury rejette la réclamation contre B et disqualifie A pour avoir reçu une aide extérieure. Il note qu'il aurait pu à tout moment s'éloigner de la marque à la voile ou au moteur en toute sécurité et que les seules raisons pour mouiller à la marque étaient de lutter contre le courant contraire et de gagner la course.

A fait appel aux motifs qu'il ne pensait pas avoir reçu d'aide, qu'il pensait que le conseil donné sur un canal radio public ne constituait pas une aide extérieure et qu'une autorité nationale ne devrait pas encourager une disqualification pour avoir reçu une information de sécurité.

Décision

L'appel de A est rejeté. A a demandé de l'aide pour des raisons de tactique de course et l'a

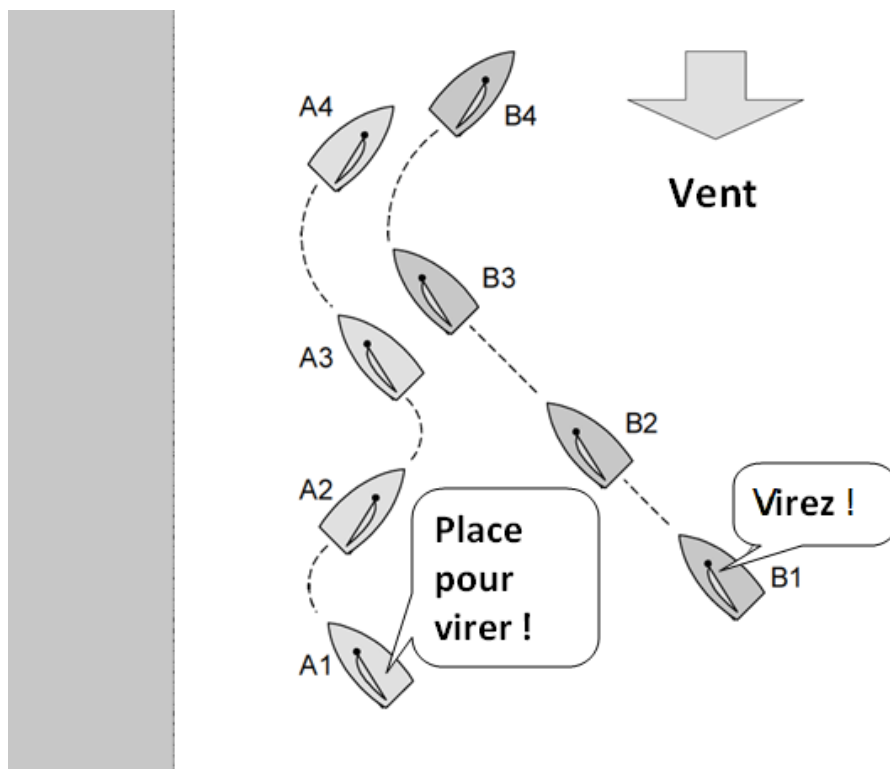
reçue. Le fait que la question de A et les informations qu'il a reçues en réponse étaient émises sur un canal radio public est hors de propos. L'aide que A a reçue n'entre pas dans le cadre des exceptions à la règle 41, particulièrement à la règle 41(d) puisqu'il a sollicité l'information. Par conséquent, A a enfreint la règle 41.

GBR 2001/4

CAS 101

Règle 20.2(c) Place pour virer de bord à un obstacle : répondre

Quand un bateau prioritaire est tenu de donner à un autre bateau la place pour manœuvrer, la priorité ne se transfère pas au bateau ayant droit à la place. Quand, en réponse à son appel pour la place pour virer de bord à l'approche d'un obstacle, un bateau est hélé « Virez » et qu'il s'exécute et peut alors virer de bord à nouveau pour se maintenir à l'écart en naviguant en bon marin, l'autre bateau a laissé la place requise.



Faits

A et B sont des Dragons Internationaux. A s'approche de la côte au plus près tribord, en route libre devant et sous le vent de B. A hèle pour de la place pour virer de bord et B répond « Virez ». A vire et B maintient sa route. A est alors sur une route de collision avec B et vire de bord à nouveau. Les deux virements de bord de A ont été faits de manière normale, en bon marin. Après son second virement de bord, A est engagé sous le vent de B. Peu de temps après, B vire de bord et A fait de même. A réclame contre B pour ne pas lui avoir laissé la place comme requis par la règle 20.2(c).

Le jury conclut que B n'a pas donné à A « la place pour virer de bord et l'éviter », et disqualifie B, en précisant qu'il « ne s'est pas maintenu à l'écart de A après son virement de bord ». B fait appel.

Décision

L'appel de B est fondé et il doit être reclassé. Les actions de A montrent qu'il avait la place pour virer de bord et éviter B. Par conséquent, B a rempli ses obligations selon la règle 20.2(c).

Il est important de distinguer une exigence de se maintenir à l'écart d'une exigence de donner la place. Quand un bateau prioritaire est tenu de donner à un autre bateau la place pour une manœuvre, la priorité n'est pas transférée sur le bateau ayant droit à la place. Après le virement de bord de A sur bâbord, B n'est pas tenu de se maintenir à l'écart de A ; au lieu de cela, c'est A qui est tenu par la règle 10 de se maintenir à l'écart de B. B est seulement tenu par la règle 20.2(c) de donner la place à A pour virer de bord et éviter B, et B l'a fait.

GBR 2001/11

CAS 102

Règle 62.2 Réparation

Quand un bateau demande réparation à cause d'un incident qui, d'après lui, a aggravé son score dans une course, et donc dans une série, le temps limite pour faire cette demande est le temps limite pour la course, plutôt qu'un temps limite basé sur l'affichage des résultats de la série.

Faits

Scruples demande réparation à la fin d'une série de 8 courses, à cause d'un incident survenu pendant la course 5 de la série, qui s'est courue trois semaines plus tôt. Le jury établit que sa demande n'est pas recevable car elle a été faite après le temps limite. Il fait appel, précisant qu'il lui a fallu attendre la fin de la série et l'affichage des résultats pour savoir que son score dans la course 5 affectait son score dans la série et que le temps pour qu'il fasse sa demande ne démarrait qu'à l'issue de la série et avec l'affichage des résultats.

Décision

L'appel de *Scruples* est rejeté. Sa demande de réparation n'est pas recevable parce qu'elle n'a pas été déposée au secrétariat de la course dans le temps limite pour réclamer qui s'appliquait à la course 5 (voir la règle 62.2). L'incident a affecté son score dans la série, uniquement par l'impact sur son score dans la course 5 et, en conséquence, le temps limite approprié pour demander réparation était le temps limite appliqué à cette course.

GBR 2001/9

CAS 103

Définitions Place

L'expression « en bon marin » dans la définition de Place fait référence à la conduite du bateau que l'on peut raisonnablement attendre d'un équipage compétent, mais pas expert, avec un nombre d'équipiers adapté au bateau.

Faits

Deux bateaux de 30 pieds (9 mètres), OL et IW, bâbord, sont à un obstacle, un bateau mouillé.

OL choisit de passer sous le vent de l'obstacle. Les bateaux sont engagés, avec IW à l'intérieur. Bien que les bateaux de cette classe soient normalement menés par six membres d'équipage, IW navigue avec un équipage de trois membres, et ils sont relativement inexpérimentés.

Question 1

L'expérience et le nombre de membres d'équipage naviguant sur IW doivent-ils être pris en compte pour déterminer à combien de « place » il a droit selon la règle 19.2(b) entre OL et l'obstacle ?

Réponse 1

Ni l'expérience de l'équipage de IW ni leur nombre ne sont appropriés pour déterminer la « place ». Dans la règle 19.2(b), qui oblige OL à donner la « place » à IW entre lui et l'obstacle, « place » est un terme défini. La définition de Place est « l'espace dont un bateau a besoin dans les conditions existantes pendant qu'il manœuvre rapidement en bon marin ». Pour déterminer si OL a donné ou pas l'espace requis, l'interprétation de « en bon marin » doit être basée sur la conduite du bateau que l'on peut raisonnablement attendre d'un équipage compétent, mais sans qu'il soit expert, avec un nombre d'équipiers adapté au bateau. (Le Cas 21 aborde d'autres aspects de la définition de Place).

Question 2

La réponse est-elle la même en ce qui concerne la « place » telle qu'utilisée dans la définition de Place à la marque et dans les autres règles du chapitre 2 ?

Réponse 2

Oui.

USA 1999/77

CAS 104

Règle 63.6(d) **Instructions : recevoir des dépositions et établir des faits**
Règle 70.1 **Appels et demandes auprès d'une autorité nationale**
Règle R5 **Faits insuffisants ; réouverture**

Il est parfois peu satisfaisant de tenter de faire la distinction entre des faits et des conclusions dans les constatations du jury car les constatations peuvent être basées pour partie sur des faits et pour partie sur une conclusion. Une autorité nationale peut modifier la décision d'un jury et toute autre constatation qui s'appuie sur un raisonnement ou un jugement, mais pas l'établissement des faits. Une autorité nationale peut trouver des faits supplémentaires par déduction logique. Ni les faits écrits ni les schémas (faits dessinés) ne prévalent les uns sur les autres. Les jurys doivent résoudre les conflits entre les faits, lorsque cela est requis par une autorité nationale.

Question 1

Quels critères déterminent qu'une constatation dans une décision d'un jury est sujette à modification en cas d'appel ? Les critères sont-ils basés soit sur le fait que la constatation est un « fait » ou une « conclusion », soit sur l'introduction d'une interprétation de règle, soit sur

autre chose ?

Réponse 1

La distinction entre « fait » et « conclusion » n'offre pas de critère satisfaisant car les deux concepts peuvent se chevaucher. Dans le contexte de la règle 63.6(d) et d'autres règles utilisant ce terme, un « fait » est une action ou condition qu'un jury établit comme s'étant produit ou ayant existé. Une « conclusion » provient d'un raisonnement basé sur autre chose et peut être purement factuelle. Par exemple, si les faits sont que trois classes participent à une course, et cinq bateaux dans chaque classe, dire qu'il y avait 15 bateaux dans la course est à la fois une conclusion et un fait. Une conclusion peut également être partiellement non factuelle, comme quand un jugement est donné, incluant des éléments non factuels. Par exemple, l'énoncé « le bateau A a envoyé son pavillon à la première occasion raisonnable après l'incident » est basée sur une combinaison de faits concernant un incident et une interprétation de la phrase « à la première occasion raisonnable » de la règle 61.1(a).

Une constatation qui est une interprétation d'une règle est clairement sujette à modification par une autorité nationale, mais d'autres conclusions faisant intervenir un raisonnement ou un jugement sont également sujettes à modification. Par exemple, un jury peut déclarer que « la vitesse du vent, 15 nœuds, était trop élevée pour que les bateaux puissent courir en sécurité ». Cette déclaration est un avis ou jugement mais pas une interprétation des règles.

Le critère pour déterminer si une constatation d'un jury est sujette à modification en cas d'appel est donc uniquement que la constatation n'est pas seulement de nature factuelle. La règle 70.1 permet de faire appel d'une « décision d'un jury ou de ses procédures, mais pas des faits établis ». Cependant, elle n'interdit pas de faire appel d'autres conclusions ou jugements du jury. De même, la règle R5 exige qu'une autorité nationale accepte les faits établis par un jury, mais n'exige pas l'acceptation d'autres constatations. La conséquence de ces deux règles est qu'une autorité nationale peut modifier toute constatation d'un jury, à l'exception d'un fait établi.

Question 2

Une autorité nationale peut-elle induire des faits complémentaires en tirant des conclusions des faits ou d'un schéma rédigés par le jury ?

Réponse 2

Oui. L'autorité nationale peut appliquer la logique pour induire des faits complémentaires de l'une ou l'autre source.

Question 3

Quelle est la valeur d'un schéma préparé ou authentifié par un jury, comme requis par la règle R2.2(b) ?

Réponse 3

À la fois le schéma et les faits écrits sont des faits établis par le jury. Aucun d'eux ne prévaut sur l'autre.

Question 4

Quand les faits se contredisent, par exemple le schéma et les faits écrits, une autorité nationale est-elle tenue de les accepter tous ? Comment les conflits peuvent-ils être résolus ?

Réponse 4

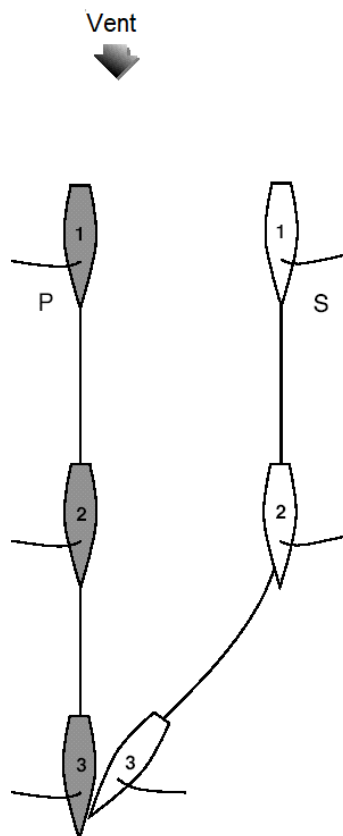
L'autorité nationale ne peut logiquement accepter de faits contradictoires. La règle R5 donne autorité à une autorité nationale pour exiger du jury qu'il revoie ou complète les faits pour résoudre la contradiction.

USA 2003/85

CAS 105

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 14	Éviter le contact
Règle 15	Acquérir la priorité
Règle 16.1	Modifier sa route

Quand deux bateaux sont au portant sur des bords opposés, le bateau tribord peut modifier sa route, pourvu qu'il donne au bateau bâbord la place de se maintenir à l'écart.



Faits

Après avoir navigué pendant un certain temps bâbord bord à bord avec P, S empanne sur tribord sans enfreindre la règle 15. Les deux bateaux continuent de naviguer sur des routes parallèles. Environ deux minutes après son empannage, S commence à lofer. P ne répond pas au lof et les bateaux se touchent en position 3. Il n'y a ni dommage ni blessure.

Questions

Au moment du contact, la règle 15 s'applique-t-elle encore ? S enfreint-il la règle 16 ?

Réponses

S en tant que bateau tribord est prioritaire selon la règle 10 et P en tant que bateau bâbord doit se maintenir à l'écart. La règle 15 ne s'applique que brièvement après que S est devenu le bateau prioritaire, mais la règle 16.1 continue à limiter la manière dont S peut modifier sa route. S peut lofer à condition qu'il le fasse en donnant à P la place de se maintenir à l'écart, et P doit être prêt à réagir promptement, si nécessaire en empannant, pour continuer à se maintenir à l'écart. Puisque P avait la place de se maintenir à l'écart de S en répondant promptement quand S lofe, S n'enfreint pas la règle 16.1. P ne se maintient pas à l'écart et n'évite pas le contact avec S. P, par conséquent, est pénalisé pour infraction aux règles 10 et 14.

S enfreint également la règle 14 parce que, après qu'il était devenu clair que P ne se maintenait pas à l'écart, S aurait pu éviter le contact. Cependant, puisqu'il n'y a pas eu de dommage ou de blessure il est exonéré par la règle 43.1(c).

DEN 2005

CAS 106

Définitions **Effectuer le parcours**
Règle 28.1 **Effectuer la course**

Quand le fil représentant le sillage d'un bateau se trouve du côté requis des marques d'arrivée ou des marques de porte, peu importe que le fil, quand il est tendu, passe également une de ces marques du côté non-requis.

Faits

Alors que les bateaux approchent de la ligne d'arrivée sous le vent, un courant de marée entraîne l'un d'eux en-dehors d'une des marques d'arrivée. Il navigue au-delà de toute la ligne d'arrivée, contourne l'autre marque d'arrivée, et franchit ensuite la ligne d'arrivée depuis son côté parcours.

Question

Le bateau a-t-il respecté la règle 28.1

Réponse

Oui. Quand le parcours exige des bateaux qu'ils passent entre deux marques à une ligne d'arrivée ou à une porte, un bateau respecte la règle 28.1 si le fil représentant son sillage, quand il est tendu, passe entre les marques depuis la direction de la marque précédente. Il respecte la règle 28.1 même si le fil passe également du côté non requis d'une marque de la ligne d'arrivée ou d'une porte. Dans ce cas, le bateau a passé la bouée servant de marque de ligne d'arrivée du côté non-requis avant de la passer du côté requis.

Voir le cas 90 sur une discussion d'un incident similaire sur une ligne de départ.

GBR 2004/4

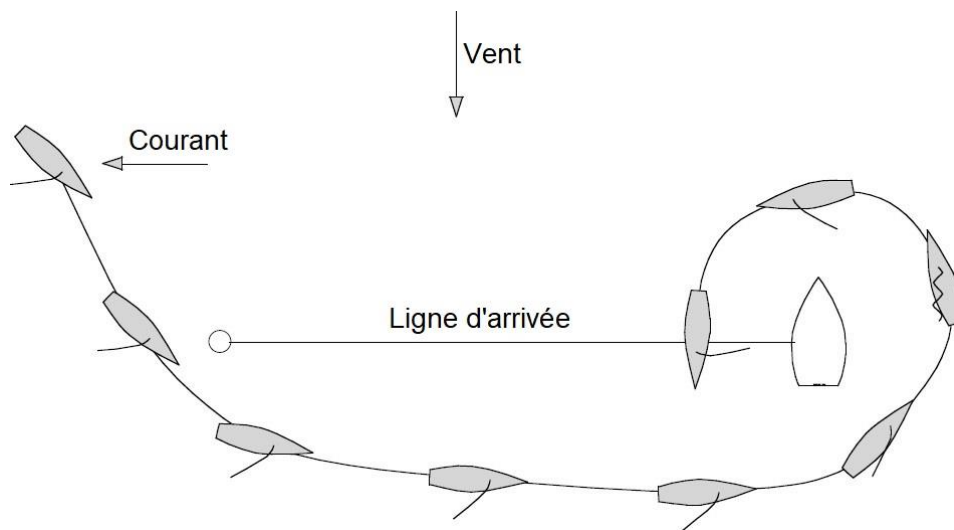
CAS 107

Règle 14	Éviter le contact
Règle 44.1	Pénalités au moment de l'incident : effectuer une pénalité
Règle 64.2(a)	Décisions : pénalités

Pendant la séquence de départ, un bateau qui n'assure pas de veille peut de ce fait ne pas faire tout ce qu'il est raisonnablement possible pour éviter un contact. Héler est un moyen pour un bateau « d'agir pour éviter le contact ». Quand l'infraction d'un bateau à une règle du chapitre 2 cause des dommages sérieux et qu'il abandonne ensuite, il a effectué la pénalité applicable et ne doit pas être disqualifié pour cette infraction.

Faits

Entre le signal préparatoire et le signal de départ, *Ephesian* tribord et *Jupa* bâbord approchent l'un de l'autre face à face. Les deux bateaux sont de lourds quillards, de 33 pieds (10m) de long. Aucun des bateaux n'est conscient de la présence de l'autre. Les équipiers d'avant des deux bateaux, qui auraient dû normalement se tenir près de l'étau, règlent leur génois et aucun autre membre de l'équipage n'assure de veille. *Ephesian* se déplace lentement avec une manœuvrabilité réduite. Ils entrent en collision, causant des dommages sérieux sur *Jupa*, qui abandonne donc. Dans la réclamation qui en découle, *Jupa* est disqualifié selon la règle 10 et *Ephesian* est disqualifié selon la règle 14. *Ephesian* fait appel, soutenant qu'il n'aurait pas pu éviter *Jupa* en modifiant sa route ou sa vitesse.



Décision

La règle 14 commence par « Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible ». Cette obligation signifie qu'un bateau doit faire tout ce que l'on peut raisonnablement attendre de lui dans les conditions existantes pour éviter le contact. Ceci inclut d'assurer une veille attentive pendant la navigation dans la zone de départ pendant la séquence de départ, période pendant laquelle les bateaux sont souvent proches les uns des autres et modifient fréquemment leur route.

Le jury a conclu que si l'un des deux bateaux avait vu l'autre, une collision aurait pu être évitée, même à la dernière minute, particulièrement si *Ephesian* avait hélé *Jupa* quand il était clair que *Jupa* ne modifiait pas sa route pour se maintenir à l'écart. Jusqu'à ce moment, la règle 14 permet à un bateau prioritaire de retarder son action pour éviter le contact. Il s'ensuit qu'à ce moment-là, il doit commencer à agir dans le but d'éviter le contact. Le verbe « agir » n'est pas limité à la modification de route ou de vitesse. Héler était une action qu'*Ephesian* pouvait et

aurait dû utiliser. *Ephesian* a enfreint la règle 14. Puisque la collision a occasionné des dommages, *Ephesian* n'est pas exonéré par la règle 43.1(c) et la décision du jury de disqualifier *Ephesian* était correcte. Son appel est donc rejeté.

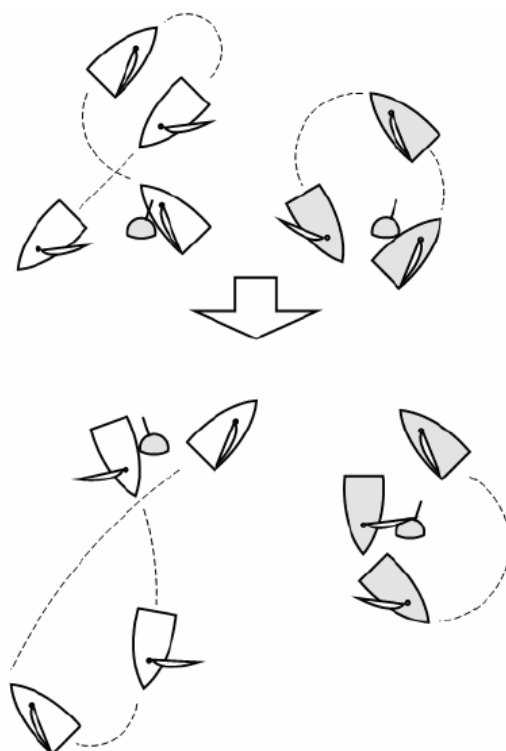
Jupa a clairement enfreint la règle 10. En raison du dommage sérieux dont il a souffert dans la collision, il a abandonné la course et a ainsi effectué la pénalité applicable (voir la règle 44.1(b)). La règle 64.2(a) interdit de le pénaliser davantage. La disqualification de *Jupa* est annulée et il doit être classé RET.

GBR 2004/6

CAS 108

Définitions	Effectuer le parcours
Règle 28.1	Effectuer la course
Règle 31	Toucher une marque
Règle 44.1(b)	Pénalités au moment de l'incident : effectuer une pénalité
Règle 44.2	Pénalités au moment de l'incident : pénalités d'un tour et de deux tours

Quand il effectue une pénalité après avoir touché une marque, un bateau n'a pas besoin de terminer un tour complet de 360° et il peut effectuer sa pénalité tout en contournant simultanément la marque. Son tour pour contourner la marque comptera comme sa pénalité s'il comprend un virement de bord et un empannage, s'il est effectué rapidement après qu'il ne touche plus la marque, s'il est clairement à l'écart des autres bateaux, et quand aucune question d'avantage ne se pose.



Faits

Dans chacune des quatre situations illustrées, un bateau touche une marque à contourner qu'il est tenu de laisser à bâbord, puis fait un tour qui inclut un virement de bord et un empannage.

Question

Dans chaque situation, est-ce que le bateau effectue une pénalité d'un tour conforme à la règle 44 et à la règle 28.1 ?

Réponse

Quand un bateau enfreint la règle 31, sa pénalité est habituellement une pénalité d'un tour. Cependant, si, en touchant la marque, il cause une blessure ou un dommage sérieux ou obtient un avantage significatif dans la course ou la série, sa pénalité doit être d'abandonner (voir la règle 44.1(b)).

Dans chaque situation illustrée, il effectue une pénalité d'un tour conforme à la règle 44.2, à condition que :

- a) aussitôt que possible, et avant de commencer son tour de pénalité, il s'écarte nettement des autres bateaux ;
- b) quand il commence son tour de pénalité il ne touche plus la marque ; et
- c) il fait son tour de pénalité rapidement après s'être écarté des autres bateaux.

La règle 44.2 n'exige pas d'un bateau qui effectue une pénalité d'un tour qu'il accomplisse un tour complet de 360°, ou un tour d'un nombre particulier de degrés, et elle n'interdit pas d'effectuer la pénalité en faisant une autre manœuvre, telle que contourner la marque.

Chacun des quatre tours illustrés respecte la règle 28.1. À condition que le fil représentant le sillage du bateau, quand il est tendu, se trouve du côté requis de la marque, le bateau respecte la règle 28.1 même si (comme non illustré) un tour de pénalité a résulté du tour supplémentaire de 360° fait par le bateau autour de la marque.

GBR 2005/4

CAS 109

Chapitre 2 Règle 56

Préambule Signaux de brume et feux ; dispositifs de séparation du trafic Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer

Les règles du RIPAM ou les règles gouvernementales de priorité s'appliquent entre des bateaux qui sont en course seulement si une règle dans l'avis de course le précise et, dans ce cas, toutes les règles du chapitre 2 sont remplacées. Une règle du RIPAM ou une règle gouvernementale, autre qu'une règle de priorité, peut devenir applicable en l'incluant dans l'avis de course, dans les instructions de course ou dans un autre document régissant l'épreuve.

Question 1

Quelles sont les « règles gouvernementales » auxquelles le préambule du chapitre 2 et la règle 56.1 se réfèrent ? En quoi ces règles diffèrent-elles du *Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM)* ?

Réponse 1

Le RIPAM s'applique seulement « en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer » (règle 1(a) du RIPAM). Dans les ports d'un pays, les fleuves, les lacs et autres eaux intérieures, les gouvernements et autres autorités gouvernementales peuvent établir d'autres règles. Ces autres règles sont les « règles gouvernementales » auxquelles le préambule du chapitre 2 et la règle 56.1 se réfèrent. Ces règles, qui peuvent s'appliquer à l'échelle nationale sur toutes les eaux intérieures ou seulement sur des eaux intérieures spécifiques, peuvent répéter, remplacer, modifier ou s'ajouter au RIPAM (règles 1(b) et 1(c) du RIPAM).

Question 2

Quand l'avis de course, les instructions de course et autres documents qui régissent une épreuve ne mentionnent pas les règles du *RIPAM* ou les règles gouvernementales, les règles du *RIPAM* ou règles gouvernementales s'appliquent-elles à un bateau courant selon *Les Règles de Course à la Voile* ?

Réponse 2

Oui. Quand un bateau naviguant selon les règles du chapitre 2 rencontre un navire qui n'y est pas soumis, les règles de priorité du *RIPAM* ou les règles gouvernementales de priorité s'appliquent entre eux (préambule du chapitre 2).

De plus, un bateau en course doit respecter la règle 10 du *RIPAM*, Dispositifs de séparation du trafic (règle 56.2). Enfin, si un bateau est équipé de signaux sonores et lumineux requis par le *RIPAM* ou les règles gouvernementales, il doit, pendant qu'il est en course, émettre ces signaux de brume et allumer ses feux comme requis par le *RIPAM* ou les règles gouvernementales applicables (règle 56.1).

Question 3

L'avis de course, les instructions de course ou un autre document qui régit l'épreuve peuvent-ils rendre les règles du *RIPAM* ou des règles gouvernementales de priorité ou d'autres règles du *RIPAM* ou gouvernementales applicables ?

Réponse 3

Oui, de trois manières.

1. Seul l'avis de course peut stipuler que les règles de priorité du *RIPAM* ou règles gouvernementales remplacent toutes les règles du chapitre 2 (préambule du chapitre 2 et règle J1.2(12)). Ceci est souvent fait pour les courses océaniques et également pour les courses de nuit.
2. L'avis de course ou les instructions de course peuvent déclarer qu'une règle particulière du *RIPAM* ou des règles gouvernementales (autre qu'une règle de priorité) s'appliquera à l'épreuve et ils incluront le texte de cette règle (règle J2.2(29)).
3. La définition de Règle inclut « (g) tout autre document régissant l'épreuve ». Un tel document peut inclure le texte d'une règle ou de règles particulières du *RIPAM* ou des règles gouvernementales (autre qu'une règle de priorité) qui s'appliqueront à l'épreuve. Pour régir une épreuve, un document doit être listé dans l'avis de course (règle J1.1(3)), énonçant où ou comment il peut être consulté.

Un bateau qui enfreint une règle du *RIPAM* ou une règle gouvernementale peut toujours être poursuivi par une autorité responsable de son application, mais une réclamation peut être faite selon une telle règle seulement quand la règle concernée « régit l'épreuve ».

Question 4

Si une règle de l'avis de course précise que les règles de priorité du *RIPAM* remplacent les règles du chapitre 2, quelles règles du chapitre 2 sont remplacées par quelles règles du *RIPAM* ?

Réponse 4

Toutes les règles du chapitre 2 sont remplacées. Le chapitre B du *RIPAM* contient les « règles de barre et de route » du *RIPAM*, qui sont, en effet, « des règles de priorité ». Cependant, le

chapitre B du *RIPAM* doit être lu en même temps que la totalité du *RIPAM*, en particulier le chapitre A. Par exemple, de nombreux termes utilisés dans le chapitre B sont définis dans le chapitre A.

Question 5

Est-il possible de prévoir un choix plus large ou plus limité dans le remplacement des règles de priorité qui s'appliquent entre des bateaux en compétition ?

Réponse 5

L'avis de course peut seulement remplacer toutes les règles du chapitre 2 par toutes les règles de priorité du *RIPAM* ou des règles gouvernementales. Un choix plus large ou plus limité dans le remplacement des règles de priorité qui s'appliquent entre des bateaux en compétition n'est pas autorisé (voir la règle 86.1(b)).

GBR 2005/1

CAS 110

Règle 62.1(b) Réparation

Un bateau physiquement endommagé suite à un contact avec un bateau pénalisé pour avoir enfreint une règle du chapitre 2 a droit à réparation seulement si le dommage lui-même a aggravé son score ou sa place de façon significative. Le contact n'est pas nécessaire pour qu'un bateau cause des blessures ou des dommages physiques à un autre bateau. Une aggravation du score ou de la place d'un bateau provoquée par une manœuvre d'évitement n'est pas, en elle-même, motif à réparation. « Blessure » se rapporte à des blessures corporelles à une personne et, dans la règle 62.1(b), « dommage » est limité au dommage physique d'un bateau ou de son équipement.

Faits

Le bateau B est tenu de se maintenir à l'écart du bateau A. Cependant, B entre en collision avec A, faisant pivoter A de 180 degrés avant que ce dernier ne puisse continuer à naviguer vers la marque suivante. A perd cinq places à l'arrivée en raison de l'incident. Il réclame contre B et demande réparation selon la règle 62.1(b). Pendant l'instruction, la réclamation de A est fondée et B est pénalisé. Le jury établit également qu'il y a eu des dommages physiques sur A mais que les dommages eux-mêmes n'avaient pas affecté sa capacité à continuer la course à vitesse normale.

Question 1

A a-t-il droit à réparation ?

Réponse 1

Non. Selon la règle 62.1(b), les dommages eux-mêmes doivent être la raison de l'aggravation significative du score ou de la place d'un bateau. Dans ce cas les dommages n'ont eu aucun effet sur le score de A.

Question 2

Un contact entre les bateaux doit-il se produire pour pouvoir accorder réparation selon la règle 62.1(b) ?

Réponse 2

Non. Un bateau endommagé physiquement ou dont un membre d'équipage souffre de blessures à la suite d'une action d'évitement de contact avec un bateau qui a enfreint une règle du chapitre 2 peut obtenir réparation si les blessures ou les dommages s'avèrent avoir aggravé de façon significative son score ou sa place et ce sans faute de sa part. Voir aussi le Cas 135.

Question 3

S'il n'y avait eu aucune collision parce que A avait pu éviter B en modifiant sa route de 180 degrés, mais que A ait perdu cinq places de ce fait, aurait-il subi des « blessures » ou des « dommages » au sens des termes utilisés dans la règle 62.1(b) ?

Réponse 3

Non. Dans les règles de course, « blessure » se rapporte seulement à une blessure corporelle infligée à une personne, et « dommage » est limité à un dommage physique à un bateau ou à son équipement.

USA 1996/73 et 2007/98

CAS 111

Règle 30.2

Pénalités de départ : règle du pavillon Z

Règle 30.4

Pénalités de départ : règle du pavillon noir

Si un bateau enfreint la règle 30.2 ou la règle 30.4 pendant une séquence de départ qui aboutit à un rappel général, le comité de course est tenu de le pénaliser même si la course a été retardée avant cette séquence de départ ou si, durant une séquence de départ ultérieure, un retard est signalé avant le signal de départ.

Faits pour la question 1

Au signal préparatoire, le comité de course envoie le pavillon Z. La coque du bateau A est identifiée dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la première marque pendant la dernière minute avant son signal de départ. Après le signal de départ, le comité de course signale un rappel général. Le comité de course commence alors une deuxième procédure de départ pour cette course et envoie à nouveau le pavillon Z comme signal préparatoire. Après l'affalé du signal préparatoire, mais avant le signal de départ, le comité de course signale un retard. Plus tard, le comité de course commence une troisième procédure de signaux et réussit à donner le départ de la quatrième course, et la course est validée.

A reçoit une pénalité en points de 20% et il demande réparation au motif que la course a été retardée – en effet retardée deux fois – avant son signal de départ et, par conséquent, selon la troisième phrase de la règle 30.2, il n'aurait pas dû recevoir de pénalité.

Question 1

Quand le comité de course a imposé une pénalité en points de 20% au bateau A, a-t-il agi de

manière appropriée selon la règle 30.2 ?

Réponse 1

Oui. Les trois premières phrases de la règle 30.2 se rapportent à une procédure de départ unique. La procédure de départ dans laquelle A a été identifiée dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la première marque pendant la dernière minute avant son signal de départ n'a pas été retardée ou annulée avant son signal de départ. Par conséquent, le comité de course a agi de manière appropriée selon la règle 30.2 quand il a imposé une pénalité en points de 20% à A. Cette action n'était pas une action incorrecte et A n'avait pas droit à réparation.

Pendant la deuxième procédure de départ, si la coque d'un bateau avait été identifiée dans le triangle entre le moment où le signal préparatoire a été affalé et le moment où le signal de retard a été fait, donner à ce bateau une pénalité en points de 20% aurait alors été une action incorrecte selon la règle 30.2.

Faits pour la question 2

Les faits sont les mêmes que ceux de la question 1 sauf que le pavillon noir a été utilisé comme signal préparatoire lors de la première et de la deuxième tentative de départ. Avant le signal d'avertissement du deuxième essai de départ, le comité de course affiche le numéro de voile de A. A est dans la zone de départ pendant la deuxième procédure de départ et participe à la course après la troisième procédure de départ. A est classé DNE pour cette course, sans instruction.

Question 2

Quand le comité de course a classé A DNE sans instruction, a-t-il agi de manière appropriée selon la règle 30.4 ?

Réponse 2

Oui. Le raisonnement de la réponse 1 s'applique aussi ici. Le comité de course a agi de manière appropriée en classant A DNE sans instruction, et A n'avait pas droit à réparation.

Pendant la deuxième procédure de départ, si la coque d'un bateau avait été identifiée dans le triangle entre le moment où le signal préparatoire a été affalé et le moment où le signal de retard a été fait, disqualifier ce bateau sans instruction aurait alors été une action incorrecte selon la règle 30.4.

World Sailing 2009

CAS 112

Définitions	Finir
Définitions	Effectuer le parcours
Règle 28	Effectuer la course
Règle 61.1(a)(3)	Exigences pour réclamer : informer le réclamé

Un bateau qui commet une erreur en effectuant le parcours et ne répare pas, n'enfreint pas la règle 28.1 tant qu'il n'a pas fini. Si un bateau commet une telle erreur, un deuxième bateau peut informer le premier qu'il a l'intention de réclamer avant l'arrivée de ce premier bateau ou à la première occasion raisonnable après que le premier bateau a fini.

Faits

Le bateau A laisse la première marque de parcours du mauvais côté. Puis, sans corriger son erreur, il effectue le reste du parcours correctement et franchit la ligne d'arrivée depuis le côté parcours et rentre ensuite au port. Un autre bateau, B, voit A laisser la première marque du mauvais côté et décide de réclamer contre lui.

Question 1

A finit-il quand il franchit la ligne d'arrivée ?

Réponse 1

A finit à condition qu'il franchisse la ligne d'arrivée conformément à la définition de Finir, qu'il ait effectué le parcours conformément à la définition d'Effectuer le parcours ou non. A n'ayant pas continué à effectuer le parcours après avoir franchi la ligne d'arrivée, il a fini conformément à la définition au moment où il a franchi la ligne (voir définition de Finir (c)).

Question 2

Quand A enfreint-il la règle 28.1 ?

Réponse 2

A fait une erreur quand il laisse la première marque du mauvais côté. Cependant, la règle 28.2 lui permet de corriger son erreur à tout moment avant de finir, mais pas après. Par conséquent, A n'enfreint pas la règle 28.1 jusqu'à ce qu'il finisse.

Question 3

Quand B doit-il informer A de son intention de réclamer ?

Réponse 3

La règle 61.1(a)(3) établit que B n'a pas besoin de heler « Proteste » ou d'envoyer un pavillon rouge, mais il doit informer A de son intention de réclamer avant que A ne finisse ou à la première occasion raisonnable après que A a fini.

GBR 2003/4

CAS 113

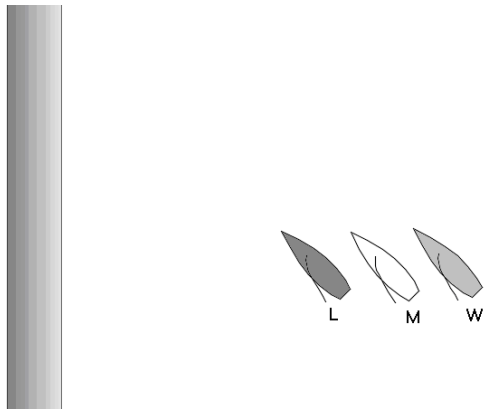
Règle 20

Place pour virer de bord à un obstacle

Une explication de l'application de la règle 20 quand trois bateaux naviguant au plus près sur le même bord s'approchent d'un obstacle, et que le bateau le plus sous le vent hèle pour la place pour virer de bord, mais ne peut virer de bord sauf si les deux bateaux à son vent virent de bord.

Faits

L, M et W naviguent au plus près sur tribord. Ils s'approchent d'un obstacle qu'ils ne peuvent éviter en toute sécurité sans modification substantielle de leur route. L'obstacle n'est pas une marque. Quand les bateaux sont aux positions indiquées dans le schéma, L hèle « Place pour virer » suffisamment fort pour être entendu à la fois de M et de W. Quand L hèle, il est clair que M et W doivent tous deux virer de bord pour donner la place à L, et M n'a pas la place pour virer de bord et éviter W.



Question 1

La règle 20.2(c) impose-t-elle à W de répondre à l'appel de L ?

Réponse 1

Oui. Quand un bateau, qui n'est pas adjacent au bateau qui hèle, a entendu l'appel et aura à répondre avant que le bateau ayant hélé soit en mesure de virer, il est un « bateau hélé » au sens de la règle 20.2 et doit répondre en conséquence.

Question 2

M est-il tenu de heler W pour la place pour virer de bord immédiatement après l'appel de L ?

Réponse 2

Oui, si W n'est pas déjà en train de répondre à l'appel de L. Puisque répondre « Virez » n'est pas une option pour M dans ce cas, M est tenu par la règle 20.2(c) de répondre à l'appel de L en virant de bord aussitôt que possible. En conséquence, si M ne peut pas virer de bord en raison de la présence de W, il doit immédiatement heler W pour la place pour virer de bord et la règle 20.3 lui permet de le faire même si, en l'absence de L, M n'aurait pas besoin de heler déjà pour la place pour virer de bord. S'il ne hèle pas pour la place et qu'il en résulte qu'il ne peut virer de bord aussitôt que possible, il enfreint la règle 20.2(c).

World Sailing 2009

CAS 114

Définitions
Définitions
Règle16.1
Règle18.2(b)

Place à la marque
Place
Modifier sa route
Place à la marque : donner la place à la marque

Règle 31 Toucher une marque

Quand un bateau a droit à la place, l'espace auquel il a droit comprend l'espace dont il a besoin pour se conformer à ses obligations selon les règles du chapitre 2 et la règle 31.

Faits pour la question 1

A, B et C sont engagés et sur le même bord quand le premier d'entre eux atteint la zone d'une marque. A est à l'extérieur, C à l'intérieur, B entre eux.

Question 1

La règle 18.2(b) impose-t-elle à A de donner assez d'espace à B pour permettre à B de donner la place à la marque à C ?

Réponse 1

Oui. La définition de Place à la marque utilise le terme défini de « place », et place inclut l'espace dont un bateau a besoin pour se conformer à ses obligations selon les règles du chapitre 2 et la règle 31. L'espace que A est tenu de donner à B inclut l'espace dont B a besoin pour se conformer à ses obligations selon les règles du chapitre 2.

En conséquence, la règle 18.2 exige de A qu'il laisse à B l'espace suffisant pour que B donne la place à la marque à C.

Faits pour la question 2

L, M et W sont engagés et sur le même bord, avec L sous le vent, W au vent, et M entre eux. L n'a pas de restriction à sa route normale et il lofe. M et W lofent tous deux en réponse au lof de L.

Question 2

La règle 16.1 oblige-t-elle L à donner assez d'espace à M pour lui permettre de donner à W la place de se maintenir à l'écart ?

Réponse 2

Oui. Quand M modifie sa route pour se maintenir à l'écart de L, M est tenu par la règle 16.1 de donner à W la place de se maintenir à l'écart. L'espace que L est tenu de donner à M inclut l'espace dont M a besoin pour se conformer à ses obligations selon les règles du chapitre 2. En conséquence, la règle 16.1 exige de L qu'il donne à M suffisamment d'espace pour que M puisse laisser à W la place de se maintenir à l'écart.

Faits pour la question 3

La marque à l'extrémité tribord de la ligne de départ est entourée d'eau navigable. En s'approchant de la ligne de départ pour prendre le départ, L et W tribord sont engagés. L suit une route qui passera suffisamment loin de la marque et un espace se crée pour que W passe entre L et la marque. W s'engage dans l'espace que L a librement donné. Après que W a longé la marque, L lofe et en lofant rapidement en réponse, W se maintient à l'écart de L. Cependant, afin de se maintenir à l'écart de L, W est obligé de toucher la marque.

Question 3

L respecte-t-il la règle 16.1 ?

Réponse 3

Non. W est tenu de se maintenir à l'écart selon la règle 11 et, comme précisé dans le préambule de la section C, il n'a pas droit à la place selon la règle 19 ou à la place à la marque selon la règle 18. Cependant, quand L modifie sa route, W a droit à la place pour se maintenir à l'écart de L selon la règle 16.1, incluant l'espace dont W a besoin pour respecter la règle 31. La modification de route de L ne donne pas suffisamment d'espace à W pour qu'il évite de toucher la marque. En conséquence, L enfreint la règle 16.1 et W est exonéré par la règle 43.1(b) de son infraction à la règle 31.

Voir également le cas 146.

Faits pour la question 4

Identiques aux faits de la question 3, à l'exception de la règle 31 supprimée par l'avis de course ou par les instructions de course, et la marque est un bateau du comité ou autre objet important.

Question 4

L respecte-t-il la règle 16.1 ?

Réponse 4

Non. Un bateau ayant droit à la place selon la règle 16.1 a droit à l'espace dont il a besoin pour manœuvrer en bon marin pour se maintenir à l'écart. Toucher une marque de ce type risque d'endommager soit le bateau en course, soit le bateau comité, et prendre un tel risque n'est pas une navigation en bon marin.

World Sailing 2010/révisé par World Sailing 2013

CAS 115

Règle 66.1 Rouvrir une instruction

Interprétation du mot « nouvelle » tel qu'utilisé dans la règle 66.1.

Question

Quels critères le jury doit-il utiliser pour décider qu'une preuve est nouvelle ?

Réponse

Une preuve est « nouvelle »

- s'il n'était raisonnablement pas possible à la partie demandant la réouverture d'avoir découvert la preuve avant la première instruction,
- si le jury est convaincu que, avant que la première instruction la partie requérante a fait tout son possible pour trouver la preuve, mais sans succès, ou

- si le jury apprend d'une source, quelle qu'elle soit, que la preuve n'était pas disponible pour les parties au moment de la première instruction.

World Sailing 2011

CAS 116

Règle 62.1(b) **Réparation**
Règle 64.3 **Décisions : décisions de réparation**
Règle A9 **Conseils pour les réparations**

Discussion sur une réparation dans une situation où un bateau est endommagé au début d'une série, a droit à réparation selon la règle 62.1(b) et ne peut participer aux courses restantes en raison du dommage. Dans une telle situation, pour être équitable envers les autres bateaux de la série, le jury doit s'assurer que moins de la moitié des courses qui constituent son classement dans la série, après tout retrait, est basée sur la moyenne des points.

Faits

Une épreuve se déroule sur deux jours, avec 5 courses programmées. Selon le système de classement, si 5 courses sont validées, le score de chaque bateau dans la série est le total de ses scores en excluant le plus mauvais. Le premier jour, seule la course 1 est validée et le bateau A finit 2^{ème}. Le deuxième jour, A finit 5^{ème} à la course 2. Avant le départ de la course 3, A entre en collision avec le bateau B et le dommage est tel que A est incapable de participer aux courses restantes de la série. Il réclame contre B et demande réparation selon la règle 62.1(b). Le jury établit que A a droit à réparation et, agissant selon la règle A9(b), il lui attribue pour les courses 3 et 4 la moyenne de ses points dans les courses 1 et 2. A est classé DNC à la course 5, mais ce score est exclu. A a le plus petit score de la série et remporte donc celle-ci, tout en n'ayant couru que 2 des 5 courses.

Question 1

La réparation accordée à A était-elle appropriée ?

Réponse 1

Non. Bien que le jury n'ait enfreint aucune règle, sa décision dans l'attribution de la réparation n'était pas l'arrangement le plus équitable pour tous les bateaux concernés (voir la règle 64.3). Dans ce cas, attribuer à un bateau la moyenne de ses scores pour la moitié des courses comptant pour son classement dans la série n'est pas équitable pour les autres bateaux.

Question 2

Quelle réparation pour A aurait été un arrangement équitable ?

Réponse 2

Quand il donne une réparation, le jury doit s'assurer, après tout retrait, que moins de la moitié des scores d'un bateau constituant son classement dans la série est basée sur la moyenne des points. Des situations différentes peuvent nécessiter des arrangements différents pour des réparations. Dans ce cas précis, le jury aurait pu donner à A une réparation seulement pour la course durant laquelle la collision a eu lieu.

CAS 117

Définitions

Règle 15

Règle 19.2(b)

Obstacle

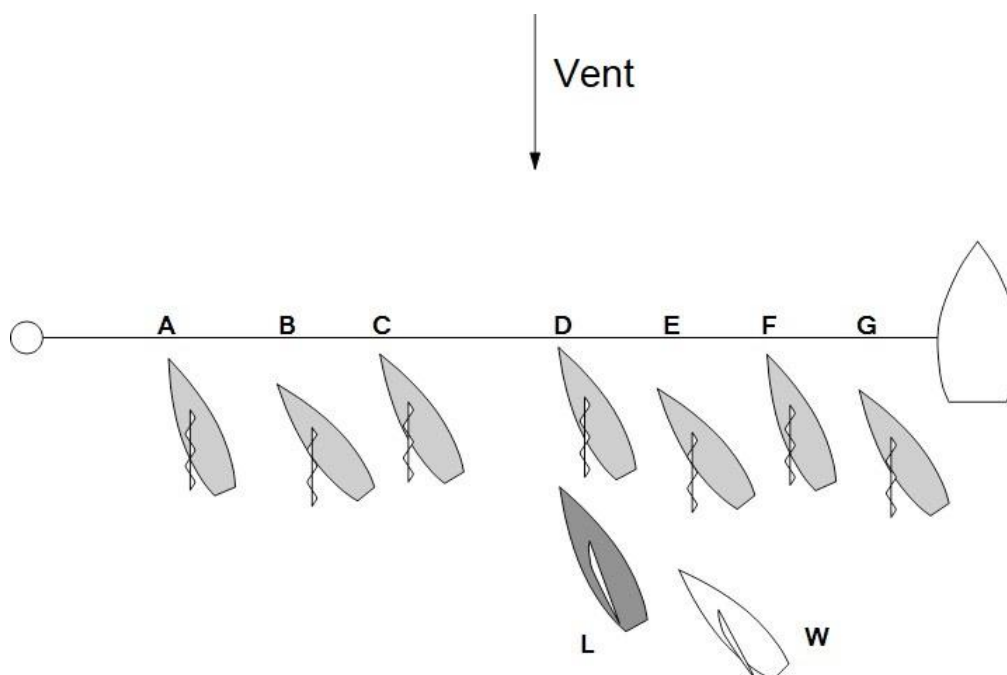
Acquérir la priorité

Place pour passer un obstacle : donner la place à un obstacle

Quand trois bateaux sont sur le même bord et que deux d'entre eux sont engagés et rattrapent le troisième depuis une position en route libre derrière, si le bateau sous le vent devient engagé avec le bateau devant, le bateau devant n'est plus un obstacle et la règle 19.2(b) ne s'applique pas. Il n'existe pas de situation dans laquelle une rangée de bateaux naviguant près les uns des autres est un obstacle continu.

Faits

Environ 15 secondes avant le signal de départ. Les bateaux A, B, C, D, E, F et G maintiennent leurs positions sur tribord, à faible distance sous la ligne d'arrivée. Les bateaux L et W s'approchent de la rangée de bateaux depuis l'arrière. Les espaces entre les bateaux adjacents devant L et W sont insuffisants pour que l'un ou l'autre puisse s'y intercaler.



Question 1

Si L devient engagé sous le vent de D pendant que W est en route libre derrière D, L est-il tenu de donner à W la place de passer sous le vent de D ?

Réponse 1

Non. Quand L devient engagé sous le vent de D, il acquiert la priorité sur D et, en conséquence, D n'est plus un obstacle pour L et W. Pour cette raison, la règle 19.2(b) ne s'applique pas entre L et W. Par contre, la règle 11 commence à s'appliquer entre L et D, mais L est tenu au début par la règle 15 de donner à D la place de se maintenir à l'écart. W continue d'être tenu par la règle 12 de se maintenir à l'écart de D, et par la règle 11 de se maintenir à l'écart de L.

Après que L devient engagé sous le vent de D, L est prioritaire à la fois sur D et W. En conséquence, L devient à ce moment-là un obstacle pour D et W, et si W devient engagé sur D, la règle 19.2(b) commence à s'appliquer entre D et W. La règle 19.2(b) exige de D qu'il donne à W la place de passer entre lui et L sauf si D a été incapable de le faire depuis le moment où l'engagement de W avec D a commencé.

Question 2

S'il n'y a pas d'espace pour qu'à la fois L et W passent dans l'intervalle entre C et D, cela signifie-t-il que L doit laisser passer W dans cet espace sans s'y introduire lui-même ?

Réponse 2

Non.

Question 3

Selon la définition d'Obstacle, un bateau en course n'est jamais un obstacle continu. Néanmoins, existe-t-il des situations, telle que celle du schéma, où une rangée de bateaux en course naviguant près les uns des autres devient un obstacle continu ?

Réponse 3

Non.

World Sailing 2011

CAS 118

Définitions	Place à la marque
Définitions	Place
Règle 18.2(b)	Place à la marque : donner la place à la marque

Dans la définition de Place à la marque, la phrase « place pour aller à la marque » signifie l'espace pour naviguer rapidement en bon marin vers une position proche de la marque et de son côté requis.

Faits

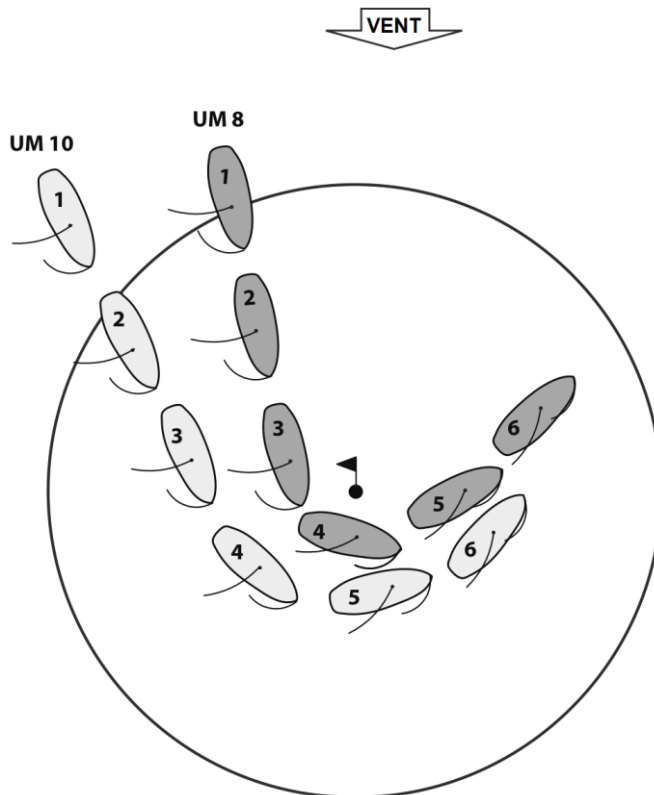
UM8 et UM10, engagés sur bâbord avec UM8 à l'intérieur, s'approchent d'une marque sous le vent à laisser à bâbord puis la contournent comme indiqué sur le schéma. Le bord suivant du parcours est un bord de près. Le vent est modéré et la mer est plate. UM8 réclame contre UM10 selon la règle 18.2(b) pour ne pas lui avoir donné la place pour aller à la marque et la contourner. Le jury décide qu'UM10 a donné à UM8 la place à laquelle il avait droit et rejette la réclamation. UM8 fait appel.

Décision

Pour effectuer le parcours, UM8 devait modifier sa route, depuis une route au grand largue à une route au plus près en contournant la marque. En conséquence, sa route normale était de naviguer près de la marque à un moment quelconque de son contournement. Puisqu'UM8 avait droit à la place à la marque, il avait droit à la place, comme défini dans la définition de Place,

- pour laisser la marque à bâbord,

- pour aller à la marque, et
- pour contourner la marque sur une route au plus près.



« Place » dans la phrase « *place* pour aller à la *marque* » signifie l'espace pour naviguer rapidement en bon marin vers une position proche de la marque, et de son côté requis. Dans ce cas, *UM8* a navigué vers la marque en position 3 du schéma puisque la marque était par le travers de son étrave et qu'il était proche de la marque. Entre les positions 3 et 5, il contourne la marque et a donc droit à la place pour passer rapidement et en bon marin d'une route au grand large à une route au plus près.

Le schéma montre qu'*UM10* a donné à *UM8* la place pour naviguer vers le côté requis de la marque et la contourner de façon à effectuer le parcours. En conséquence, l'application par le jury de la règle 18.2(b) et des trois éléments de la définition de Place à la marque était correcte. L'appel d'*UM8* est rejeté et la décision du jury est maintenue.

USA 2011/105

CAS 119

Règle 62.1(a)
Règle A3

Réparation
Heures de départ et places d'arrivée

Quand une course est organisée pour des bateaux courant selon un système de rating, le rating qui doit être utilisé pour calculer le temps compensé d'un bateau est son rating au moment où la course se déroule. Son score ne doit pas être modifié si l'autorité de rating modifie ultérieurement son rating, de son propre chef.

Faits

Le bateau A est inscrit et participe à une course comptant pour un trophée et le comité de course le classe en utilisant le rating de son certificat de rating basé sur son handicap et sa

performance, rating qui s'appliquait au moment de la course. Aucune réclamation contre lui n'est déposée et aucun bateau ne demande de réparation sur la base que A aurait été classé de façon incorrecte.

Plusieurs semaines après la course, l'autorité de rating, agissant de son propre chef, modifie le rating de A. Aucune modification n'a été apportée à la coque ou à l'équipement, entre la fin de la course et le moment où son rating a été modifié. Quand le comité de course apprend que le rating de A a été modifié, il le reclasse dans la course en utilisant le nouveau rating, ce qui aggrave le score de A de façon significative.

A demande réparation, arguant que le reclassement dans la course par le comité de course était incorrect. Le jury accepte, et, selon la règle 62.1(a), accorde réparation à A en lui réattribuant son score d'origine.

Questions

L'action du comité de course de recalculer le classement de la course en se basant sur la modification de rating de A était-elle une action incorrecte ? La réparation accordée à A était-elle appropriée ?

Réponses

Recalculer le classement de la course était une action incorrecte du comité de course. Le rating d'un bateau selon un système de rating peut, de temps à autre, être modifié par l'autorité de rating, même si aucune modification n'a été apportée à la coque ou à l'équipement du bateau. C'est chose particulièrement courante pour les ratings attribués selon un système de rating basé sur la performance. Ces systèmes basent le rating d'un bateau en partie sur sa performance dans les courses passées, rating qui peut changer avec le temps.

Le rating d'un bateau au moment où il participe à la course est le rating qui devrait être utilisé par le comité de course pour calculer son temps compensé selon la règle A3. Le score d'origine attribué à A par le comité de course a été calculé en se basant sur le rating de A au moment de la course. En conséquence, la réparation accordée à A par le jury était appropriée.

USA 2011/104

CAS 120

Règle 41(c) Aide extérieure

« Une information librement accessible » citée dans la règle 41(c) est une information disponible gratuitement et qui peut être obtenue facilement par tous les bateaux dans une course. La règle 41(c) est une règle qui peut être modifiée pour une épreuve, à condition que la procédure prévue dans les règles soit suivie.

Question 1

Quelle est la signification de « information librement accessible » tel qu'utilisé dans la règle 41(c) ?

Réponse 1

« Une information librement accessible » signifie une information qui est disponible gratuitement et qui peut être obtenue facilement par tous les bateaux d'une course. « Obtenue

facilement » signifie que l'information est disponible depuis une source publique supposée raisonnablement accessible à la connaissance des concurrents et qu'ils peuvent localiser facilement. Par exemple, une information accessible facilement est une information qui peut être trouvée en haut d'une liste d'adresses internet en faisant une recherche de cette information avec un programme de recherche internet fréquemment utilisé. Une information pour laquelle un paiement est nécessaire (même d'un montant minime) ou qui n'est pas facilement accessible à tous les bateaux d'une course n'est pas « librement accessible ». Des exemples seraient des informations fournies uniquement aux bateaux ayant payé un droit d'inscription ou autre droit pour cette information, ou une information dont la localisation sur internet est cachée ou opaque.

Les coûts d'équipements ou de programmes et les droits relatifs aux services de communication ne rentrent pas dans les coûts de cette information pouvant être obtenue avec cet équipement, ce programme ou ce service de communications. Par exemple, le coût d'un ordinateur ou d'un téléphone portable et d'un accès à internet pour un concurrent n'est pas considéré comme un coût imputable à l'information que ce concurrent peut obtenir avec cet équipement. Si l'accès à cette information n'est pas payant, l'information est « librement accessible ».

Cependant, l'information n'est pas « librement accessible » si l'accès à cette information est limité aux personnes ayant acheté un équipement ou programme dédié auprès de la personne ou de l'organisation qui fournit cette information. Cette information n'est pas « librement accessible » même en l'absence de frais supplémentaires occasionnés par la réception de l'information nécessitant un équipement ou programme dédié. Par exemple, toute donnée ou information qui peut être obtenue gratuitement en utilisant un compte d'accès internet existant est « librement accessible ». Cependant, une donnée ou information n'est pas « librement accessible » si elle est accessible uniquement contre paiement à la personne ou organisation qui fournit l'information pour un matériel informatique dédié ou une application dédiée.

En complément aux considérations précédentes, une information n'est pas « librement accessible » si elle devient disponible si peu de temps avant le départ d'une course que les concurrents n'ont pas un délai raisonnable pour la trouver et se familiariser avec. Cela empêche un concurrent de faire en sorte qu'une donnée soit mise en ligne juste avant une course, les autres concurrents n'ayant pas eu le temps de la trouver et de se familiariser avec elle.

Noter qu'en complément aux dispositions de la règle 41, une règle de classe peut interdire qu'un équipement donné soit embarqué à bord d'un bateau et que cette règle de classe peut, en conséquence, limiter l'information qu'un bateau peut utiliser.

Faits pour la question 2

Le bateau A est un gros bateau avec beaucoup d'espace pour son équipement et un équipage nombreux, avec un navigateur/routeur dédié à bord. Il possède un système VSAT ou Inmarsat et paie un droit mensuel pour ses communications de 5000 \$, lui permettant de nombreux téléchargements et recherches sur internet. L'objectif du bateau, en ayant un accès aussi important à internet, est d'avoir accès à des informations météorologiques numériques, pour effectuer des routages. Toutes les données utilisées par le bateau sont disponibles gratuitement toute l'année, pour toute personne ayant un accès internet. Aucune donnée téléchargée n'émane du fournisseur de l'Inmarsat ou du VSAT.

Le bateau B est un bateau de 40 pieds (12 mètres) avec un équipage de 8 personnes. Il utilise une tablette avec une clé d'accès internet, pour laquelle il paie un abonnement mensuel modique équivalent au montant d'un abonnement pour un téléphone. L'équipage achète un programme d'analyse météorologique et de routage, pour l'utiliser pendant la course.

L'application coûte 2000 \$ et peut être achetée par toute personne qui le souhaite. Elle inclut une souscription payable d'avance de données météorologiques pouvant être téléchargées pendant la course. Les données météorologiques sont les mêmes pour tous les bateaux ayant acheté l'application, elles sont spécifiques à la course, ne peuvent être utilisées avec une autre application météorologique ou de routage et ne sont pas utilisables sans l'achat de l'application d'analyse de routage et de météorologie.

Le bateau C est un bateau de 40 pieds (12 mètres) avec un équipage de 8 personnes. Il utilise une tablette avec une clé d'accès internet pour laquelle il paie un abonnement mensuel modique équivalent au montant d'un abonnement pour un téléphone. L'équipage télécharge des fichiers météo maille fine avec un abonnement mensuel modique. Les fichiers ne sont pas spécifiques au bateau, tous les bateaux ayant souscrit un abonnement reçoivent les mêmes données. Personne, même à terre avec un accès internet, ne pourrait accéder à ces données sans payer un abonnement.

Le bateau D est un bateau de 40 pieds (12 mètres) avec un équipage de 8 personnes. Il utilise une tablette avec une clé d'accès internet pour laquelle il paie un abonnement mensuel modique équivalent au montant d'un abonnement pour un téléphone. Pour la course, il souscrit en complément un abonnement pour des données météorologiques privatives d'un montant de 15 000 \$. Ces données météorologiques privatives comprennent des images satellites d'une très haute résolution, sur lesquelles chaque rafale de vent peut être vue et suivie. Ces images ne sont pas modifiées pour ce bateau en particulier et sont disponibles pour tout bateau qui paie l'abonnement et peut les télécharger.

Question 2

L'un de ces bateaux enfreint-il la règle 41(c) s'il reçoit des informations utilisant les services décrits ?

Réponse 2

Le bateau A n'enfreint pas la règle 41(c). Il ne paie aucun droit pour l'information qu'il reçoit. Le fait de payer un droit pour un système de communication, comme un système Inmarsat ou VSAT, ainsi qu'un droit mensuel pour les communications, lui permettant de communiquer et d'avoir accès à des informations sur internet n'enfreint pas la règle 41(c).

Le bateau B enfreint la règle 41(c). Le routage et les informations météorologiques que le bateau B télécharge ne sont pas accessibles sans un logiciel spécifique que le bateau B a acheté. En conséquence, il reçoit des informations qui ne sont pas librement accessibles aux bateaux qui n'ont pas fait cet achat.

Les bateaux C et D enfreignent la règle 41(c). Les droits qu'ils ont acquittés leur permettent de recevoir des informations météorologiques qu'ils n'auraient pas pu recevoir autrement. L'obligation de payer un droit pour une information, que ce droit soit important ou pas, signifie que ces informations ne sont pas disponibles gratuitement et qu'elles ne sont donc pas « librement accessibles ».

Question 3

La règle 41(c) peut-elle être modifiée pour une épreuve donnée ?

Réponse 3

Oui. Voir la règle 86.1. La règle 41(c) est une règle qui peut être modifiée pour une épreuve, à condition que la procédure établie pour ces modifications dans les règles soit respectée. Le cas 121 aborde cette procédure.

Question 4

La restriction mentionnée dans la règle 41(c) peut-elle être modifiée pour une épreuve sans modifier la règle ?

Réponse 4

Non.

World Sailing 2012

CAS 121

Règle 85	Modifications aux règles
Règle 86	Modifications aux règles de course
Règle J1.2(2)	Contenu de l'avis de course
Règle J1.3(1)	Contenu de l'avis de course
Règle J2.1(1)	Contenu des instructions de course

La procédure à suivre pour modifier une règle de course pour une épreuve est décrite en détail.

Question 1

Quelle est la procédure à suivre dans l'avis de course et les instructions de course pour modifier une règle de course pour une épreuve donnée ?

Réponse 1

La procédure suivante doit être suivie :

- (1) Déterminez si la règle que vous souhaitez modifier peut l'être. La règle 86.1(b) précise que certaines règles de course ne peuvent être modifiées, sauf si la modification est autorisée dans la règle elle-même. Les règles 86.2 et 86.3 permettent des exceptions à la règle 86.1(b) dans certaines circonstances. Si la règle ne peut pas être modifiée, toute tentative de modification sera non valable.
- (2) La règle 85.1 exige que l'indication de la modification d'une règle, y compris une règle de course, identifie la règle devant être modifiée et inclue une description exhaustive de la modification. Après avoir lu cette description, le lecteur doit savoir précisément en quoi consiste la règle modifiée. Notez également que, selon la règle 85.1, un ajout à une règle ou une suppression de tout ou partie de la règle est une « modification » à la règle.
- (3) La règle 89.2(a) exige que l'autorité organisatrice publie un avis de course conforme à la règle J1. Selon la règle J1.3(1), l'autorité organisatrice doit décider si la connaissance de la modification d'une règle pourrait aider les concurrents à décider s'ils participeront à l'épreuve ou pas ou si elle leur fournira l'information dont ils auront besoin avant que les instructions de course soient disponibles. Si c'est le cas, la modification à la règle de course doit être mentionnée dans l'avis de course.
- (4) La règle 90.2(a) exige que le comité de course publie des instructions de course écrites conformes à la règle J2. La règle J2.1(1) exige que toute modification à une règle de

course d'une épreuve qui n'est pas précisée dans l'avis de course le soit dans les instructions de course.

- (5) En exception au (3) et (4), une modification à une règle faite selon la règle 86.2 doit toujours être mentionnée dans l'avis de course (voir la règle J1.2(2)). De plus, la déclaration de World Sailing autorisant la modification doit être incluse dans l'avis de course ou les instructions de course et affichée au tableau officiel d'information.

Quand une modification à une règle est faite selon la règle 86.3, l'accord de l'autorité nationale peut être exigé.

Question 2

Une règle de course peut-elle être modifiée pour une épreuve sans suivre la procédure décrite dans la réponse 1 ?

Réponse 2

Non.

World Sailing 2012, révisé 2021

CAS 122

Règle 69.2(g) Mauvaise conduite : action par un jury

Une interprétation de l'expression « confortable satisfaction » et un exemple de son utilisation.

Faits pour la question 1

En se basant sur un rapport reçu par le jury, on pense qu'une personne (concurrent, propriétaire de bateau ou accompagnateur) peut avoir enfreint la règle 69.1(a). Une instruction est ouverte et les témoignages de la partie et des témoins sont recueillis.

Question 1

La règle 69.2(g) exige que, avant que le jury donne un avertissement ou pénalise la personne, il doit être établi à « la confortable satisfaction du jury, en gardant à l'esprit la gravité de la mauvaise conduite alléguée » que la personne a enfreint la règle 69.1(a).

Quelle est la signification de « confortable satisfaction », tel qu'utilisé dans la règle 69.2(g) ?

Réponse 1

« Confortable satisfaction » est une des trois échelles de valeur d'une preuve communément utilisée dans les tribunaux ou les instructions de médiation. Les deux autres échelles de valeur sont « une preuve se situant au-delà d'un doute raisonnable » et « la prépondérance des probabilités ». L'échelle de valeur de la « preuve se situant au-delà d'un doute raisonnable » est la plus stricte des trois. Elle est généralement réservée aux cas criminels sérieux. La « prépondérance des probabilités » (parfois également mentionnée comme « la prépondérance de la preuve ») est la moins stricte des trois et est largement utilisée dans les procédures judiciaires civiles.

L'agence mondiale anti-dopage et le Tribunal d'arbitrage du sport utilisent tous deux l'échelle de valeur de la « confortable satisfaction ». L'agence mondiale anti-dopage utilise cette échelle de valeur lors des instructions pour déterminer si un athlète a enfreint ou pas le code mondial anti-dopage. L'article 3.1 du code précise que, en gardant à l'esprit la gravité de l'allégation, il doit être établi à la « confortable satisfaction » du panel d'instructeurs qu'une violation a eu lieu. L'article 3.1 stipule à suivre que « cette échelle de valeur de la preuve est supérieure dans tous les cas à une simple prépondérance des probabilités mais est inférieure à une preuve se situant au-delà d'un doute raisonnable ».

La règle 64.1(a) établit qu'un jury doit prendre ses décisions en se basant sur la « prépondérance des probabilités », sauf en cas de disposition autre dans la règle supposée enfreinte. L'échelle de valeur de « prépondérance des probabilités est de savoir s'il est plus que probable que la règle ait été enfreinte que le contraire.

La règle 69.2(g) exige expressément que, lors d'une instruction d'une règle 69, le jury utilise l'échelle de valeur plus stricte de « confortable satisfaction ». La règle exige de plus que la gravité de la conduite alléguée soit prise en compte comme un facteur important quand le jury statue pour décider s'il est « confortablement satisfait » de la réalité de l'infraction alléguée. L'échelle de valeur de la « confortable satisfaction » est toujours plus stricte que l'échelle de valeur de la « prépondérance des probabilités » mais moins stricte que celle de la « preuve se situant au-delà d'un doute raisonnable ». Entre ces deux extrêmes, l'échelle de valeur de la preuve est une échelle mobile, basée sur la gravité des allégations présentées au jury.

Il existe un autre principe fondamental dans les procédures disciplinaires, selon lequel une personne doit être considérée comme innocente tant qu'une allégation n'est pas prouvée. En conséquence, une partie du test de la « confortable satisfaction » consiste à évaluer si la preuve présentée au jury est suffisante pour signifier que la personne n'est plus présumée innocente.

La dernière phrase de la partie Terminologie de l'introduction implique que les mots « confortable » et « satisfaction » soient utilisés dans la règle 69.2(g) dans le « sens habituellement compris ... dans l'usage courant ». « Confortable » et « satisfaction » sont tous deux fréquemment utilisés dans le langage courant et la plupart des juges connaîtront donc leur utilisation générale. Les juges pourront également réfléchir à leur sentiment « confortable » par rapport à la conclusion atteinte. S'ils ne sont pas confortables, ils ne sont alors pas « confortablement satisfaits ».

Notez que dans une instruction de règle 69, le jury doit répondre « oui » aux deux questions suivantes avant de donner un avertissement ou de pénaliser un concurrent ou un bateau selon la règle 69.2(h) ou 69.2(i) :

- Le jury est-il confortablement satisfait des faits établis justifiant que la conduite alléguée s'est produite ?
- Le jury est-il confortablement satisfait du fait que la conduite qui a eu lieu était une mauvaise conduite suffisamment sérieuse pour mériter l'avertissement ou la pénalité ?

Comme le stipule la règle 69.1(b), un acte de mauvaise conduite peut être une violation des bonnes manières ou de la sportivité, un comportement contraire à l'éthique ou une conduite qui pourrait jeter le discrédit sur le sport.

Question 2

Pourriez-vous nous fournir un exemple plausible d'un rapport d'un incident alléguant une mauvaise conduite et d'un rapport d'une instruction selon la règle 69.2 où l'échelle de valeur de la « confortable satisfaction » est utilisée ?

Réponse 2

Le bateau A s'est présenté à la jauge avant une épreuve et a dû correctement fixer un poids correcteur sous un plancher maintenu en place par plusieurs vis. Pendant l'épreuve, A fait l'objet d'un contrôle inopiné par un membre du comité technique et le poids correcteur est manquant. Le comité technique réclame contre le bateau pour infraction à la règle 78.1 et à la règle 2 et en conclusion de l'instruction de cette réclamation, le jury disqualifie A pour infraction à ces règles.

Agissant selon la règle 69.2(b) et (e), le jury décide alors d'ouvrir une instruction, et dans sa convocation remise à l'équipage de A, il allègue que l'équipage a enlevé le poids correcteur et que cette action est un acte de mauvaise conduite et, à ce titre, une infraction à la règle 69.1(a). Le bateau A est représenté à l'instruction par P, le barreur et personne responsable du bateau A. P dément avoir eu connaissance de l'absence du poids correcteur. Il explique que le bateau est resté ouvert et sans surveillance toutes les nuits. Il allègue que quelqu'un d'autre a enlevé le poids correcteur pendant la nuit. L'équipage du bateau A est appelé pour témoigner. Ils attestent également de leur ignorance du poids manquant et disent n'avoir vu aucune preuve selon laquelle le plancher aurait été enlevé et remis en place.

La quasi-totalité des preuves soutient l'allégation selon laquelle un membre de l'équipage de A a enlevé le poids correcteur. Des outils étant nécessaires pour enlever le poids, le jury conclut que le poids a été délibérément enlevé (et non pas de façon accidentelle). A a acquis un avantage en enlevant le poids et il était peu probable ce que retrait du poids soit découvert, le plancher étant vissé en place. Le seul témoignage contradictoire est apporté par chaque membre d'équipage, déniaient avoir retiré le poids. Le jury conclut qu'il est confortablement satisfait du fait qu'un membre de l'équipage de A a enlevé le poids et que cette action constitue un acte de mauvaise conduite et, en conséquence, une infraction à la règle 69.1(a). A est pénalisé selon la règle 69.2(h)(2) en étant classé DNE à toutes les courses de l'épreuve.

Puisque la quasi-totalité des témoignages soutient l'allégation, le jury serait arrivé à la même conclusion s'il avait utilisé l'échelle de valeur de « la prépondérance des probabilités ». Cependant, si le jury avait utilisé l'échelle de valeur « au-delà d'un doute raisonnable » il aurait pu arriver à une conclusion différente. Aucun membre de l'équipage de A n'a jamais admis avoir enlevé le poids, et il était en principe possible que quelqu'un d'autre ait pu enlever le poids puisque le bateau a été laissé souvent sans surveillance et ouvert. En conséquence, il existait une possibilité selon laquelle le poids aurait pu être enlevé sans que l'équipage de A en ait connaissance. Donc, si l'échelle de valeur utilisée avait été celle « au-delà d'un doute raisonnable », le jury n'aurait vraisemblablement pas conclu qu'un membre de l'équipage de A avait enlevé le poids.

World Sailing 2012

CAS 123

Règle 10
Règle 14

Sur des bords opposés
Éviter le contact

Quand il devient évident pour un barreur compétent, mais pas expert, à la barre d'un bateau tribord, qu'il existe un risque non négligeable de contact avec un bateau bâbord, le bateau tribord enfreint la règle 14 si un contact se produit et qu'il avait cependant le temps de modifier sa route de façon suffisante pour éviter le contact.

Faits pour la question 1

Dans une course en flotte, par 10 nœuds de vent, deux dériveurs monotypes de 5 mètres de long, s'approchent l'un de l'autre sur des routes au plus près. S est tribord et P est bâbord. Les deux bateaux maintiennent leur route et leur vitesse. Un contact se produit entre l'étrave de S et le quart tribord de P, à environ 20 cm de la poupe de P. Il y a des dommages. Aucun d'eux n'effectue de pénalité. S réclame contre P.

Question 1

Comment les règles s'appliquent-elles à cet incident ? En particulier, S a-t-il enfreint la règle 14 ?

Réponse 1

Dans cette situation, P a fait une erreur de jugement en pensant qu'il pourrait croiser devant S sans enfreindre la règle 10. P aurait pu virer sous le vent de S et se maintenir ainsi à l'écart de S et éviter le contact. P ne l'ayant pas fait, il a enfreint les règles 10 et 14 et est disqualifié.

La règle 14 exige d'un bateau, y compris un bateau prioritaire, qu'il évite le contact si cela est raisonnablement possible. Cependant, la règle 14 stipule également qu'un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact tant qu'il n'est pas « clair » que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart. Dans les conditions décrites, quand l'étrave de P croise devant l'étrave de S, il aurait été clair pour un barreur compétent, mais pas expert, à la barre de S, qu'il existait un risque non négligeable de contact et qu'en conséquence P ne se maintenait pas à l'écart. À ce moment, S avait encore le temps d'abattre suffisamment pour éviter le contact et S a donc enfreint la règle 14. Le contact ayant occasionné des dommages, S n'est pas exonéré par la règle 43.1(c) ; il est disqualifié.

Faits pour la question 2

Les faits sont identiques à ceux de la question 1, mais juste avant que le contact ait lieu, S abat légèrement pour essayer d'éviter P. Cependant, S a mal estimé la manœuvre et un contact a lieu qui occasionne des dommages.

Question 2

S a-t-il enfreint la règle 14 ?

Réponse 2

Comme indiqué dans la réponse 1, au moment où il devient clair que P ne se maintient pas à l'écart, S a encore le temps d'abattre suffisamment pour éviter le contact. En conséquence, il était raisonnablement possible à S de le faire. Il n'a pas réussi à abattre suffisamment ou n'a pas commencé à abattre suffisamment tôt, mais cela ne signifie pas qu'il ne lui était raisonnablement pas possible d'éviter le contact. S enfreint donc la règle 14 malgré sa légère abattée avant le contact. Le contact ayant occasionné des dommages, S n'est pas exonéré par la règle 43.1(c) ; il est disqualifié.

World Sailing 2013

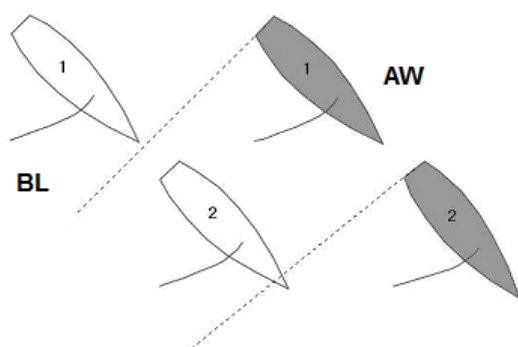
CAS 124

Règle 19.2(a) Place pour passer un obstacle : donner la place à un obstacle

Règle 19.2(b)
Règle 43.1(b)

**Place pour passer un obstacle : donner la place à un obstacle
Exonération**

À tout moment pendant que deux bateaux s'approchent d'un obstacle, le bateau prioritaire à cet instant peut choisir de passer l'obstacle d'un côté ou de l'autre à condition qu'il puisse alors respecter les règles applicables.



Faits

Pendant qu'ils sont en course, les bateaux AW et BL s'approchent d'un obstacle qui peut être passé d'un côté ou de l'autre. En position 1, AW est légèrement en route libre devant et sur une route au vent de BL. En position 2, ils deviennent engagés, AW au vent de BL.

Question

En position 1, AW est en route libre devant et est donc prioritaire selon la règle 12. Quand l'engagement débute entre eux, BL devient le bateau prioritaire selon la règle 11. La règle 19.2(a) précise que le bateau prioritaire peut choisir de passer l'obstacle d'un côté ou de l'autre. Comment pouvons-nous déterminer le bateau ayant le droit de choisir dans ce cas précis ?

Réponse

À tout moment, le bateau prioritaire à ce moment est autorisé par la règle 19.2(a) à choisir le côté duquel il souhaite passer l'obstacle. En conséquence, tant qu'AW est en route libre devant BL, il a le droit de choisir de passer l'obstacle d'un côté ou de l'autre. Quand les bateaux deviennent engagés, AW perd ce droit et, à ce moment-là, BL a le droit de choisir.

Quand un bateau prioritaire agit pour mettre en application le choix qu'il a fait selon la règle 19.2(a), il doit respecter toute règle applicable des sections A et B. La règle 19.2(b) s'applique si les bateaux sont engagés. Dans ce cas, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place entre lui et l'obstacle, sauf s'il a été incapable de donner de le faire depuis le moment où l'engagement a commencé. La règle 43.1(b) s'applique tant que le bateau à l'intérieur navigue dans la place à laquelle il a droit selon la règle 19.2(b).

World Sailing 2013

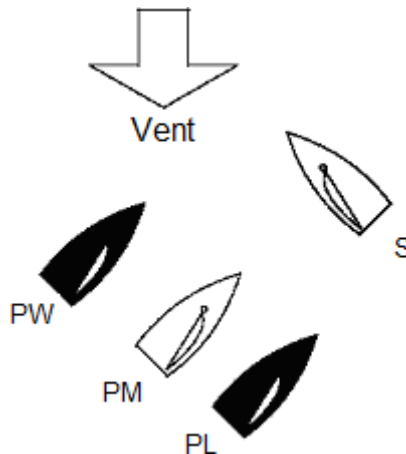
CAS 125

Définitions	Obstacle
Définitions	Place
Règle 19.2(b)	Place pour passer un obstacle : donner la place à un obstacle
Règle 43.1(b)	Exonération
Règle 43.1(c)	Exonération

Quand un bateau engagé à l'extérieur est tenu de donner la place à un ou plusieurs bateaux à l'intérieur pour passer un obstacle, l'espace qu'il donne doit être suffisant pour permettre à tous les bateaux à l'intérieur de respecter leurs obligations selon les règles du chapitre 2.

Faits

Les bateaux PW, PM et PL sont au plus près et engagés sur bâbord. Le bateau S est au plus près sur tribord. PW est en route de collision avec S. PM et PL n'ont pas besoin de modifier leur route pour passer en sécurité derrière S. PW abat pour passer derrière S sans entrer en contact avec lui et PM abat pour lui donner juste la place nécessaire pour ce faire. PL maintient sa route et il y a contact entre PM et PL sans dommage ni blessure. Aucun d'eux n'effectue de pénalité. PM réclame contre PL.



Question

Comment les règles s'appliquent-elles à cet incident et quel bateau ou bateaux devraient être disqualifiés ?

Réponse

S était un obstacle pour PW, PM et PL, chacun d'eux ayant besoin de modifier sa route de façon significative s'ils naviguaient directement vers S et étaient distants d'une longueur de coque de S, et étant tous tenus par la règle 10 de se maintenir à l'écart de S (voir la définition d'Obstacle). PL a le droit selon la règle 19.2(a) de choisir de passer S d'un côté ou de l'autre puisqu'il est prioritaire sur PM et PW. Cependant, PL n'est pas autorisé à héler pour de la place pour virer selon la règle 20 car il n'a pas besoin de modifier sa route pour éviter S (voir la règle 20.1(a)). Quand PL passe derrière S, la règle 19.2(b) exige de PL qu'il donne la place à PM et PW pour passer entre lui et S. La règle 19.2(b) exige également de PM qu'il donne la place à PW.

L'espace que PL est tenu de donner à PM et PW inclut l'espace suffisant pour que PM puisse donner la place à PW et pour que PM se maintienne à l'écart de PL, ainsi que l'espace pour que PW se maintienne à l'écart de S et PM (voir la définition de Place). PL n'a pas donné cet espace. En conséquence, il a enfreint la règle 19.2(b) et devrait être disqualifié. PL a également enfreint la règle 14, car le contact aurait pu être évité si PL avait donné à PM et PW

suffisamment d'espace. Cependant, PL était prioritaire sur PM, et en l'absence de dommage ou blessure, PL est exonéré par la règle 43.1(c) de son infraction à la règle 14.

PM a enfreint la règle 11, mais il est exonéré par la règle 43.1(b). PM n'a pas enfreint la règle 14 car il ne lui était pas possible d'éviter le contact soit avec PL soit avec PW (voir le Cas 11 pour une discussion sur un cas similaire).

World Sailing 2013

CAS 126

Règle 23.2 Gêner un autre bateau

Dans le but de déterminer si la règle 23.2 s'applique à un incident, un bateau navigue sur le bord du parcours qui est cohérent avec sa route immédiatement avant l'incident et avec les raisons pour lesquelles il a navigué sur cette route.

Faits pour la question 1

La route pour une course commence avec un bord de près vers la marque au vent, suivi d'un court bord de travers vers une marque de dégagement, puis un bord de vent arrière vers la marque sous le vent. Les bateaux L et W font leur bord de près et contournent la marque au vent et la marque de dégagement. Sur le vent arrière, pendant que L et W sont sur le même bord et naviguent vers la marque sous le vent, L lofe W et W répond et se maintient à l'écart. Après la course, W apprend que L n'a pas pris le départ et a été classé OCS. W réclame contre L en arguant du fait que L a enfreint la règle 23.2.

Question 1

Pour les besoins de la règle 23.2, L et W naviguaient-ils sur le même bord du parcours ou sur des bords différents quand L a lofé W ?

Réponse 1

Afin de pouvoir déterminer si la règle 23.2 s'applique à un incident, un bateau navigue sur le bord du parcours qui est cohérent avec la route qu'il suivait avant l'incident et avec les raisons qu'il a de naviguer sur cette route. L n'a pas pris le départ mais ne sait pas qu'il a commis cette erreur. En conséquence, L navigue sur le bord du parcours vers la marque sous le vent. W est clairement sur le même bord du parcours. En conséquence, quand L lofe W, la règle 23.2 ne s'applique pas entre eux.

Faits pour la question 2

Les faits sont identiques à ceux de la question 1, avec les différences suivantes : L a pris correctement le départ mais ne sait pas qu'il doit contourner la marque de dégagement et ne la contourne pas du côté requis. Après avoir contourné la marque au vent, il navigue directement vers la marque sous le vent jusqu'au moment où il lofe W.

Question 2

Pour les besoins de la règle 23.2, L et W naviguent-ils sur le même bord du parcours ou sur des bords différents quand L lofe W ?

Réponse 2

W navigue clairement sur le bord du parcours vers la marque sous le vent. L ne sachant pas qu'il doit contourner la marque de dégagement et naviguant directement vers la marque sous le vent depuis le moment où il a contourné la marque au vent jusqu'à ce qu'il lofe W, L navigue également sur le bord du parcours vers la marque sous le vent. En conséquence, quand L lofe W, la règle 23.2 ne s'applique pas entre eux.

Faits pour la question 3

Les faits sont identiques à ceux de la question 2, à ces différences près : après que L a navigué sur une partie du bord vers la marque sous le vent, il réalise qu'il n'a pas contourné la marque de dégagement et il fait demi-tour pour corriger son erreur. Pendant que L est au près vers la marque de dégagement, il rencontre le bateau X. X a contourné la marque au vent et la marque de dégagement et est au vent arrière vers la marque sous le vent, sur le même bord que L. L dévie de sa route normale vers la marque de dégagement pour lofer X. X réclame contre L, arguant du fait que L a enfreint la règle 23.2.

Question 3

Pour les besoins de la règle 23.2, L et X naviguent-ils sur le même bord du parcours ou sur des bords différents quand L lofe X ?

Réponse 3

X navigue clairement sur le bord du parcours vers la marque sous le vent. Quand L réalise qu'il n'a pas contourné la marque de dégagement et fait demi-tour pour se diriger vers cette marque, il ne navigue plus sur le bord du parcours vers la marque sous le vent et a commencé à naviguer sur le bord du parcours allant de la marque au vent à la marque de dégagement. Il navigue sur ce bord du parcours quand il rencontre X. En conséquence, les bateaux naviguaient sur des bords différents du parcours quand L a lofé X. La règle 23.2 s'appliquait entre L et X et L a enfreint cette règle.

World Sailing 2013

CAS 127

Définitions En course

Un bateau dégage la ligne et les marques d'arrivée quand aucune partie de sa coque, équipage ou équipement ne se trouve sur la ligne et qu'aucune marque n'influence son choix de route.

Question

La définition de En course stipule qu'un bateau qui « finit et dégage la ligne et les marques d'arrivée » n'est plus en course. À quel moment un bateau « dégage-t-il » la ligne et les marques d'arrivée ?

Réponse

Un bateau dégage la ligne et les marques d'arrivée quand les deux conditions suivantes sont remplies : aucune partie de sa coque, équipage ou équipement ne se trouve sur la ligne et aucune marque d'arrivée ne vient influencer son choix de route.

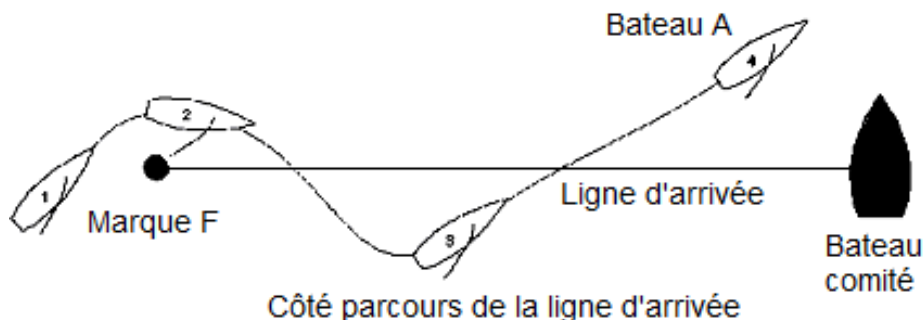
Par exemple, un bateau qui dégage la ligne d'arrivée puis continue à naviguer vers une marque d'arrivée, avec le courant qui vient le coller contre la marque, est toujours en course et a enfreint la règle 31. Cependant, un bateau qui coupe la ligne d'arrivée et navigue vers une position où aucune marque d'arrivée ne vient influencer son choix de route n'est plus en course. Si, plus tard, il touche une marque d'arrivée, il n'enfreint pas la règle 31.

World Sailing 2013

CAS 128

Définitions	Finir
Définitions	Effectuer le parcours
Règle 28.1	Effectuer la course
Règle 31	Toucher une marque
Règle A4	Système de classement
Règle A5	Scores déterminés par le comité de course

Si le comité de course constate qu'un bateau commet une erreur selon la règle 28.1 en effectuant le parcours et ne corrige pas cette erreur, il est tenu de classer le bateau NSC. S'il constate qu'un bateau touche une marque en finissant, il doit le classer à sa place d'arrivée et il peut réclamer contre ce bateau pour infraction à la règle 31.



Faits pour la question 1

Tous les bateaux d'une course, à l'exception du bateau A, naviguent vers la ligne d'arrivée depuis la dernière marque et finissent ensuite en franchissant la ligne depuis son côté parcours, en laissant le bateau comité à tribord et la marque F à bâbord. Comme indiqué dans le schéma, A laisse la marque F à tribord, abat, revient complètement du côté parcours de la ligne d'arrivée et, peu de temps après la position 3, finit. A rentre alors au port. Les membres du comité de course ont observé A suivre la trajectoire décrite dans le schéma. Les règles de l'annexe A s'appliquent.

Question 1

Que devrait faire le comité de course dans cette situation ?

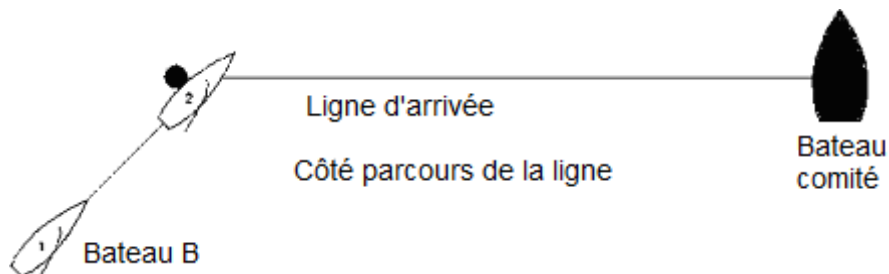
Réponse 1

Pour respecter la règle 28.1, un bateau doit « *effectuer le parcours* » et, en conséquence, un fil représentant son sillage doit, quand il est tendu, passer la marque F du côté requis. A a commis une erreur sur la ligne selon la règle 28.1, puisque le fil représentant son sillage, quand il est tendu, passe la marque F du mauvais côté. A n'a pas corrigé cette erreur comme permis par la règle 28.2 et en conséquence a enfreint la règle 28.1. Puisque A n'a pas « *effectué le*

parcours », les règles A5.1 et A5.2 exigent du comité de course qu'il classe A comme arrivé à la place du nombre d'inscrits à l'épreuve plus un. L'abréviation pour son score est NSC (voir règle A10).

Faits pour la question 2

Le comité de course observe le bateau B qui touche la marque d'arrivée en coupant la ligne d'arrivée. B n'effectue pas de pénalité et rentre au port.



Question 2

Que devrait faire le comité de course ?

Réponse 2

B finit quand son étrave coupe la ligne d'arrivée juste avant la position 2. Le comité de course est tenu par la règle A4 d'attribuer à B les points de la place à laquelle il a fini.

Comme le stipule la règle 60.2(a), le comité de course peut réclamer contre B. S'il décide de le faire, il doit l'informer de son intention de réclamer et déposer sa réclamation par écrit dans le temps limite défini par la règle 61.3 (voir la règle 61.1(b)). De plus, le jury, le comité technique ou un bateau, si ce bateau a vu B toucher la marque, peut réclamer contre B (voir les règles 60.1(a), 60.3(a) et 60.4(a)).

World Sailing 2013

CAS 129

Définitions

Règle 28.1

Règle 32.2(a)

Règle 62.1(a)

Finir

Effectuer la course

Réduire ou annuler après le départ

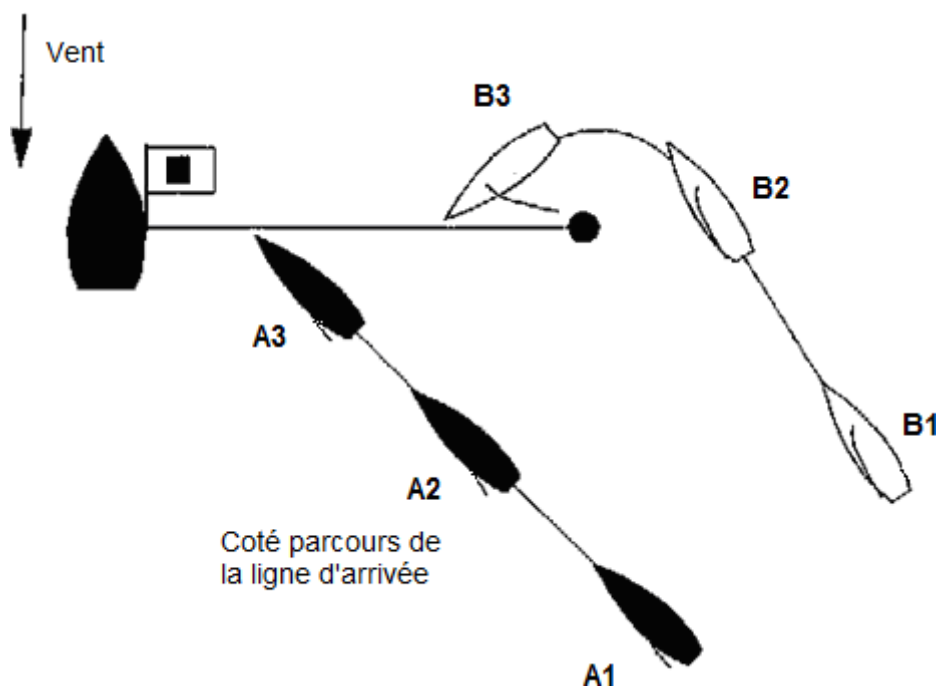
Réparation

Quand le parcours est réduit à une marque à contourner, la marque devient une marque d'arrivée. La règle 32.2(a) permet au comité de course de positionner le bateau arborant le pavillon S à l'une ou l'autre des extrémités de la ligne d'arrivée. Un bateau doit couper la ligne conformément à la définition de Finir même si, ce faisant, il laisse cette marque du côté opposé au côté duquel il aurait été tenu de la laisser si le parcours n'avait pas été réduit.

Faits pour la question 1

Les instructions de course précisent que toutes les marques à contourner, y compris la marque au vent, doivent être laissées à bâbord.

En raison d'un vent insuffisant, le comité de course réduit le parcours en envoyant le pavillon S (avec 2 signaux sonores) depuis un mât d'un bateau comité mouillé à proximité de la marque au vent.



Le comité établit la ligne d'arrivée comme décrit dans le schéma. Au moment où le pavillon S est envoyé, les bateaux sont entre la dernière marque à contourner et la ligne d'arrivée. Les bateaux A et B s'approchent de la ligne d'arrivée, voient le pavillon S et effectuent les parcours décrits dans le schéma.

Question 1

Après que le comité de course a réduit le parcours, les bateaux sont-ils toujours tenus de laisser la marque au vent à bâbord et « d'effectuer un crochet » autour de cette marque (comme le fait B), ou sont-ils tenus de couper la ligne d'arrivée depuis le côté parcours (comme le fait A) ?

Réponse 1

Après que le comité de course a réduit le parcours, la marque au vent n'est plus une marque à contourner. Elle devient une marque d'arrivée (voir la règle 32.2(a)). Pour respecter la règle 28.1, les bateaux doivent finir conformément à la définition de Finir. En conséquence, ils doivent couper la ligne d'arrivée depuis son côté parcours. A finit conformément à la définition, B ne finit pas.

Faits complémentaires pour la question 2

Le bateau B demande réparation, arguant du fait que le positionnement du bateau comité, tel que montré dans le schéma, est une action incorrecte du comité de course, car, à la lecture des règles de course et des instructions de course, le sens dans lequel les bateaux étaient tenus de couper la ligne d'arrivée n'était pas clair.

Question 2

Le mouillage du bateau comité arborant le pavillon S à l'endroit où il a été mouillé correspond-il à une action incorrecte du comité de course ?

Réponse 2

Non (même si cette action ne correspond pas aux bonnes pratiques de la gestion de la course). Quand le parcours est réduit à une marque à contourner, la règle 32.2(a) permet au comité de course de positionner le bateau arborant le pavillon S à l'une ou l'autre des extrémités de la ligne d'arrivée. La règle 28.1 exige clairement des bateaux qu'ils coupent la ligne d'arrivée conformément à la définition de Finir. La définition de Finir ne peut pas être modifiée par l'avis de course ou les instructions de course (voir la règle 86.1(b)).

World Sailing 2013

CAS 130

Supprimé

CAS 131

Règle 78.2 **Conformité aux règles de classe ; certificats**
Règle A5.1 **Scores déterminés par le comité de course**

Si un bateau a enfreint la règle 78.2 en ne présentant pas un certificat requis ou en ne permettant pas la vérification de son existence avant le départ du dernier jour d'une épreuve, le comité de course est tenu de le classer « DSQ » sans instruction pour toutes les courses de l'épreuve.

Faits

Une règle dans les instructions de course d'une épreuve exige qu'un certificat soit produit ou que son existence soit vérifiée avant que le bateau coure. Un bateau ne respecte pas cette exigence mais, avant la première course, il fournit au comité de course une déclaration signée par la personne responsable attestant que le bateau a un certificat valide. Au départ du dernier jour de l'épreuve, le certificat n'a toujours pas été présenté ni vérifié.

Question

Que devrait faire le comité de course ?

Réponse

Le comité de course est tenu de le classer DSQ à toutes les courses sans instruction (voir les règles 78.2 et A5.1).

World Sailing 2013, révisé en 2021

CAS 132

Règle 16.2 **Modifier sa route**
Règle 18.1(a) **Place à la marque : quand la règle 18 s'applique**

Interprétation de « sur un louvoyage au vent ».

Question

La règle 16.2 établit qu'elle s'applique entre des bateaux sur des bords opposés sur un louvoyage au vent. La règle 18.1(a) établit qu'elle ne s'applique pas entre des bateaux sur des bords opposés sur un louvoyage au vent.

Pour les besoins de ces règles, quand des bateaux sont-ils sur des bords opposés sur un louvoyage au vent ?

Réponse

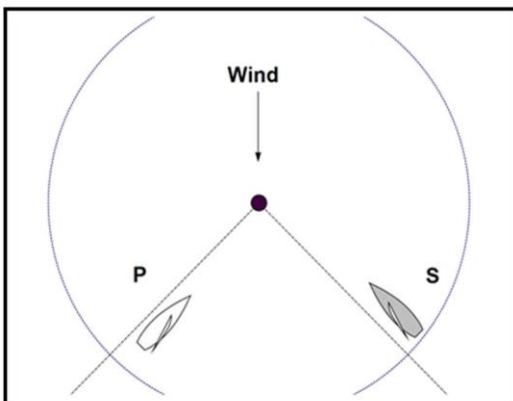
Deux bateaux sur des bords opposés sont sur un louvoyage au vent quand, après leur signal de départ,

1. la route que chacun d'eux choisirait pour effectuer le parcours et finir aussitôt que possible, en l'absence de tous les autres bateaux, est une route au près ou au-delà, ou
2. l'un ou les deux sont au-delà d'une layline au près vers la marque suivante. Un bateau du côté au vent d'une layline au près vers une marque sous le vent n'est pas « au-delà » de cette layline, il est « au-dessus ».

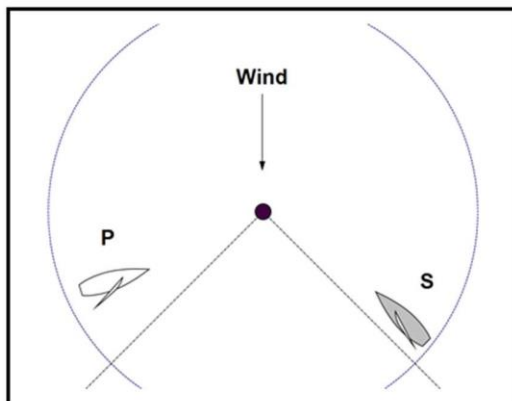
Exemples

Dans chacune des situations de 1 à 6 ci-dessous, les bateaux sont sur des bords opposés sur un louvoyage au vent et ne sont ni au-dessous, sur ou au-delà d'une layline au près vers la marque suivante de leur parcours. Cette marque peut être à contourner, à laisser, ou une marque limite, une marque de porte ou une marque d'arrivée.

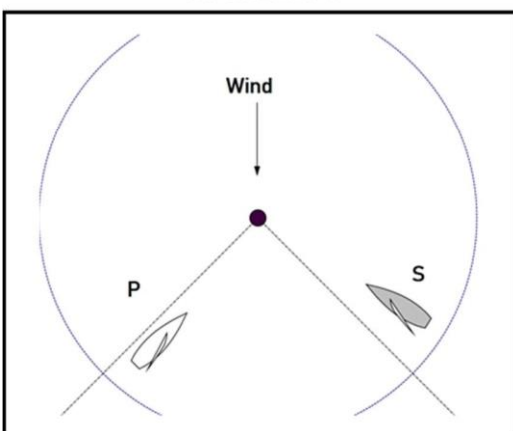
SITUATION 1



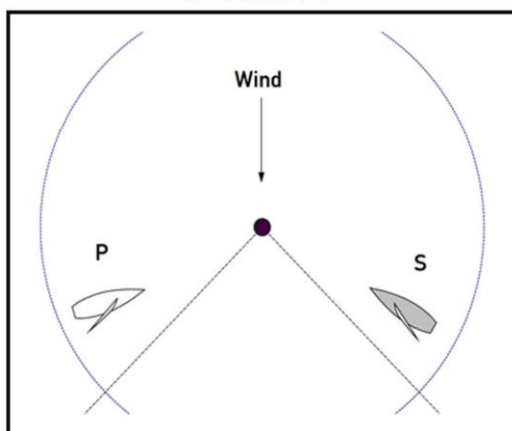
SITUATION 2



SITUATION 3

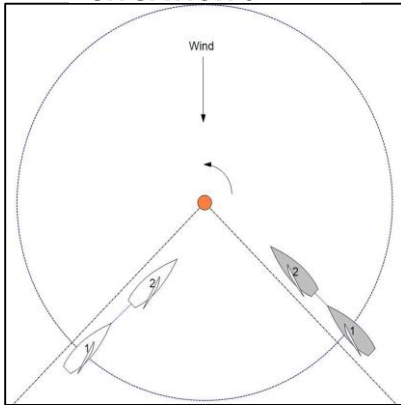


SITUATION 4

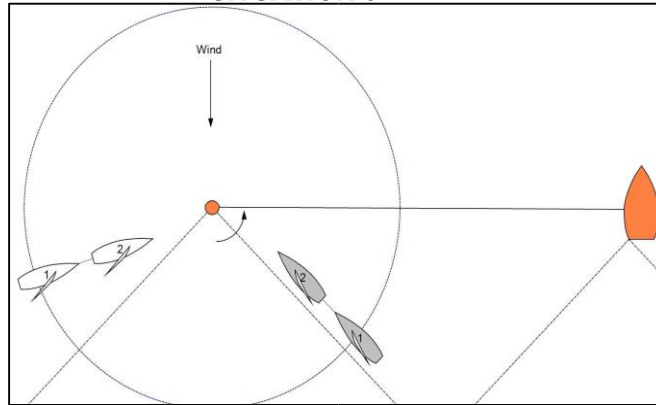


Les situations 5 et 6 montrent deux bateaux sur un louvoyage au vent dans la zone d'une marque devant être laissée à bâbord. En situation 5, la condition (1) s'applique et en situation 6, la condition (2) s'applique.

SITUATION 5

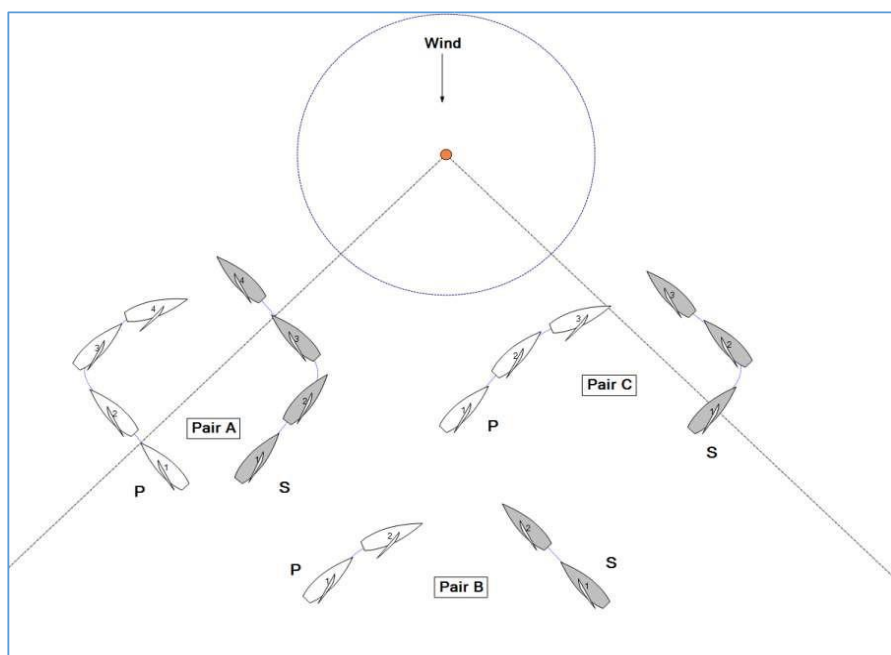


SITUATION 6



En situation 7, chaque paire de bateaux ci-dessous est sur un louvoyage au vent et les bateaux tribord sont chacun sujet à la règle 16.2.

SITUATION 7



World Sailing 2021

CAS 133
Retiré pour révision

CAS 134

Définitions
Règle 17

Route normale
Sur le même bord ; route normale

La route normale d'un bateau à tout moment dépend des conditions existantes. Certaines de ces conditions sont la force et la direction du vent, le rythme des rafales et des accalmies, les vagues, le courant, et les caractéristiques physiques de la coque et de l'équipement du bateau, y compris les voiles qu'il utilise.

Faits

Deux bateaux, W et L, naviguent vent arrière sur le même bord dans des conditions où ils auraient normalement utilisé le spinnaker au lieu de leur voile d'avant pour finir aussitôt que possible. La marque suivante est plein vent arrière depuis leur position actuelle.

W a un problème lors de l'envoi de son spinnaker et L, naviguant plus vite, établit un engagement sous le vent depuis une position en route libre derrière et est soumis à la règle 17. Afin de prendre un avantage tactique sur W, L décide de continuer à naviguer avec sa voile d'avant et de retarder l'envoi de son spinnaker.

L suit alors la route qui lui donne la meilleure VMG (« Velocity made good », vitesse de rapprochement optimale vers la marque suivante) pour un bateau naviguant vent arrière avec une voile d'avant. Cette route est au-dessus de celle qu'il suivrait pour avoir la meilleure VMG s'il utilisait son spinnaker.

W réclame contre L, arguant qu'en ne hissant pas son spinnaker et en ne naviguant pas sur une route plus abattue et plus rapide afin de finir aussitôt que possible, L enfreint la règle 17. Au cours de l'instruction, le représentant de L déclare que, pour finir aussitôt que possible en l'absence de W, L aurait hissé son spinnaker et aurait suivi une route plus rapide et plus abattue.

Question

Quand L retarde l'envoi de son spinnaker et suit à la place une route lui permettant d'atteindre sa meilleure VMG pour un bateau naviguant vent arrière avec une voile d'avant, enfreint-il la règle 17 en naviguant au-dessus de sa route normale ?

Réponse

Non. La route normale d'un bateau à tout moment dépend des conditions existantes. Certaines de ces conditions sont la vitesse et la force du vent, le rythme des rafales et des accalmies, les vagues, le courant et les caractéristiques physiques de sa coque et de son équipement. Les voiles établies font partie de son équipement et, en conséquence, font partie des conditions dont dépendent sa route normale. Pendant que L navigue avec sa voile d'avant, sa route normale est la route qui lui donne la meilleure VMG avec cette voile d'avant établie et pas avec son spinnaker. L n'a pas navigué au-delà de cette route et n'a donc pas enfreint la règle 17.

Il n'y a aucune exigence dans les règles de course pour un bateau de hisser son spinnaker à un moment précis ou pour finir aussitôt que possible. Il peut y avoir de multiples raisons, y compris des considérations tactiques, pour lesquelles un bateau n'utiliserait pas son spinnaker. En conséquence, même si L déclare qu'en l'absence de W, il aurait hissé son spinnaker et aurait suivi une route plus abattue, L n'enfreint aucune règle en continuant à naviguer avec sa voile d'avant au lieu de son spinnaker (voir le cas 78 pour une discussion sur la tactique interférant avec ou gênant la progression d'un autre bateau).

World Sailing 2014

CAS 135

Définitions

Règle 44.1(b)

Règle 62.1(b)

Se maintenir à l'écart

Pénalités au moment de l'incident : effectuer une pénalité

Réparation

Discussion à propos des décisions qu'un jury doit prendre si un bateau enfreint une règle du chapitre 2 en ne se maintenant pas à l'écart et que le bateau prioritaire, ou un troisième bateau, demande réparation selon la règle 62.1(b).

Faits pour la question 1

Deux dériveurs, P bâbord et S tribord, sont sur une route de collision sur un bord de près par vent fort (plus de 20 nœuds). P ne modifie pas sa route et, quand il devient évident pour S que P ne se maintient pas à l'écart, S vire immédiatement et rapidement sur bâbord pour éviter P. En dépit de la tentative de S pour éviter P, un contact se produit entre les bateaux mais sans causer de dommage. Cependant, pendant son virement de bord pour éviter P, S chavire et pendant le chavirage, le barreur tombe et endommage la barre. Après avoir redressé le bateau, la barre ne peut pas être réparée et S abandonne la course. S demande réparation selon la règle 62.1(b).

Question 1

S a-t-il droit à réparation si sa demande est recevable ?

Réponse 1

La règle 62.1(b) ne requiert pas que le dommage physique (ou la blessure) ait été causé directement par le bateau ayant enfreint une règle du chapitre 2. Il suffit que ce dommage (ou cette blessure) ait été la conséquence probable de l'action du bateau ayant enfreint une règle.

Dans cet incident, le dommage physique de S est « sérieux » parce qu'il ne peut être réparé sur l'eau et qu'il en résulte que S abandonne à cette course. La pénalité « appropriée » pour P serait donc d'abandonner (voir la règle 44.1(b)).

S pourrait avoir droit à réparation, mais seulement si le jury suit cette procédure en deux temps. Le jury doit d'abord déterminer soit que P a abandonné la course après l'incident, soit qu'il a fait l'objet d'une réclamation et a été pénalisé pour infraction à une règle du chapitre 2 dans l'incident avec S. Dans ce cas, S a droit à réparation si le jury conclut que :

- une collision était probable et S a eu une action d'évitement dès qu'il a été évident que P ne se maintenait pas à l'écart,
- le chavirage et la chute du barreur étaient la conséquence du manquement de P à se maintenir à l'écart et non pas la conséquence du fait que S n'ait pas navigué en bon marin, et
- le dommage n'était pas dû au mauvais état antérieur de la barre.

Faits pour la question 2

Deux bateaux, A et B, sont sur une route de collision par vent fort. A est tenu de se maintenir à l'écart de B par une règle du chapitre 2. A maintient sa route et quand il devient évident pour B que A ne se maintient pas à l'écart, B fait immédiatement et rapidement une modification de route importante pour éviter A. Il n'y a pas de contact entre A et B. Cependant, pendant sa manœuvre pour éviter un contact potentiellement grave avec A, B entre en collision avec C, un troisième bateau à proximité. C est endommagé et abandonne la course. C demande réparation selon la règle 62.1(b).

Question 2

C a-t-il droit à réparation si sa demande est recevable ?

Réponse 2

C pourrait avoir droit à réparation, mais seulement si le jury suit cette procédure en deux temps. Le jury doit d'abord déterminer soit que A a abandonné la course après l'incident, soit qu'il a fait l'objet d'une réclamation et a été pénalisé pour infraction à une règle du chapitre 2 dans l'incident avec B. Dans ce cas, C a droit à réparation si le jury conclut que :

- une collision était probable et B a fait une manœuvre d'évitement dès qu'il a été évident que A ne se maintenait pas à l'écart,
- le dommage subi par C est la conséquence du manquement de A à se maintenir à l'écart et n'est pas dû au fait que B n'a pas navigué en bon marin, et
- après que B a commencé à modifier sa route, il n'était pas raisonnablement possible pour C d'éviter la collision et les dommages qui en ont résulté.

Voir également le Cas 110.

World Sailing 2014, révisé 2021

CAS 136

Règle 29.1

Rappels : rappel individuel

Règle 63.6

Instructions : recevoir des dépositions et établir des faits

En établissant des faits, un jury est régi par la valeur probante des dépositions. En général, un membre du comité de course visant la ligne de départ est mieux positionné que tout bateau concurrent pour décider si un bateau est au-dessus de la ligne au signal de départ et, si c'est le cas, s'il est revenu du côté pré-départ et a pris le départ.

Faits

Au signal de départ, un membre du comité de course visant la ligne juge trois bateaux au-dessus de la ligne. Le pavillon X est envoyé rapidement avec un signal sonore et il reste envoyé le temps exigé (voir la règle 29.1). Un autre membre du comité de course, à l'autre extrémité de la ligne, confirme l'identité des trois bateaux et le fait qu'ils ne sont pas revenus du côté pré-départ de la ligne et n'ont pas pris le départ. Les trois bateaux sont classés OCS. Un des trois bateaux termine le parcours et finit premier. Apprenant qu'il a été classé OCS, il demande réparation, assurant qu'il est revenu du côté pré-départ et a pris le départ. Il cite en témoins deux autres concurrents qui étaient à proximité et qui pensent qu'il est revenu et a pris le départ.

Question 1

La décision du comité de course selon laquelle un bateau n'a pas pris le départ peut-elle être modifiée sur la base d'autres dépositions ? Si oui, dans quelles circonstances ?

Réponse 1

Oui, si le jury est convaincu de la valeur probante de la déposition selon laquelle les membres du comité de course visant la ligne et observant les bateaux après le signal de départ ne regardaient pas pendant que le bateau coupait la ligne de départ ou effectuait une manœuvre de retour, ou s'ils se sont trompés sur l'identité du bateau.

Question 2

En évaluant la valeur probante de la déposition dans un tel cas, le jury doit-il donner plus de poids à la déposition de membres du comité de course ?

Réponse 2

La déposition de membres du comité de course, qui sont dans le meilleur positionnement pour juger, est généralement plus fiable.

Question 3

Si la question est simplement de savoir si un bateau est « au-dessus » de la ligne de départ, ou s'il est revenu « complètement », une personne qui n'est pas en position de visée le long de la ligne est-elle un témoin compétent ?

Réponse 3

Voir la réponse 2. Un membre du comité de course visant directement le long de la ligne à tout moment nécessaire est dans la meilleure position pour ce jugement.

RYA 1984/8

CAS 137

Règle 63.4(b) Instructions : conflit d'intérêts

En décidant si un conflit d'intérêts est significatif, le jury doit prendre en considération le degré du conflit, le niveau de l'épreuve et la perception générale de l'équité.

Faits

Après la déclaration d'un conflit d'intérêts d'un membre du jury, une des parties ne consent pas à ce que la personne reste membre du jury.

Question

Comment le jury doit-il décider si le conflit est significatif ou pas, comme requis par la règle 63.4 ?

Réponse

Le membre concerné ne doit pas être présent pendant ce processus décisionnaire. Les autres membres du jury sont tenus par la règle 63.4(c) d'évaluer le degré du conflit. Par exemple, un lien parent/enfant créera très certainement un degré élevé du conflit, alors qu'un lien plus éloigné créera généralement des degrés de conflit allant en diminuant quand le lien va en s'éloignant. De même, une relation employeur/employé pourrait créer un degré élevé de conflit.

La règle 63.4(c) exige également que le niveau de l'épreuve soit évalué. Pour certains niveaux d'épreuves, il n'est pas facile de trouver des membres du jury sans conflit d'intérêts, et pourtant l'épreuve a besoin des services d'un jury. Il peut être possible de répartir le conflit entre deux membres du jury ou plus.

Le jury doit également s'interroger sur la perception de l'équité, mieux desservie par un jury avec plus de membres ou par le retrait d'une personne ayant un conflit. Le jury peut également s'interroger sur la force du ressenti des parties et si leurs inquiétudes sont partagées ou ne concernent qu'une seule partie.

CAS 138

Règle 2 Navigation loyale Règle 69 Mauvaise conduite

Généralement, l'action d'un concurrent qui affecte directement l'équité de la compétition ou un concurrent qui n'effectue pas une pénalité appropriée quand il est conscient d'avoir enfreint une règle, doit être considérée selon la règle 2. Toute action, y compris une infraction sérieuse à la règle 2 ou à toute autre règle, que le jury considère comme étant potentiellement un acte de mauvaise conduite doit être considérée selon la règle 69.

Question 1

Quand une personne commet une action qui peut être considérée comme anti-sportive ou une mauvaise conduite, quelles actions peuvent constituer une mauvaise conduite ?

Réponse 1

La règle 69 couvre tous les actes de mauvaise conduite et peut aller d'une infraction très mineure à un acte clairement caractérisé d'anti-sportivité ou pouvant jeter le discrédit sur le sport. Les actions suivantes devraient être considérées comme des actes de mauvaise conduite mais ne sont pas les seuls exemples et ne constituent pas une liste exhaustive :

1. Implication dans toute activité illégale (par exemple vol, agression, dégradation criminelle)
2. Implication dans toute activité pouvant jeter le discrédit sur le sport
3. Comportement de harcèlement, de discrimination et d'intimidation
4. Violence physique ou menaces de violence
5. Agir négligemment ou de telle façon qu'un dommage ou une blessure en résultent ou sont susceptibles d'en résulter
6. Ne pas se conformer aux instructions raisonnables des officiels de l'épreuve
7. Enfreindre intentionnellement une règle ou inciter les autres à enfreindre une règle
8. Interférence avec l'équipement d'un autre concurrent
9. Infractions répétées à une règle
10. Ne rien faire pour empêcher votre bateau ou votre équipe d'enfreindre une règle quand vous êtes conscient de cette infraction
11. Ne pas dire la vérité ou pas toute la vérité dans une instruction
12. D'autres formes de tricherie, comme la falsification de documents de jauge, documents de classe et documents d'identité, inscrire un bateau en sachant qu'il est hors jauge, ne pas passer une marque pour gagner des places, etc.
13. Langage grossier ou propos injurieux offensant ou pouvant offenser
14. Commentaires injurieux ou irrespectueux envers les officiels de la course ou leurs décisions (y compris par le biais de moyens électroniques comme les réseaux sociaux)

Question 2

Quand un jury devrait-il procéder selon la règle 2 et quand devrait-il le faire selon la règle 69 ?

Réponse 2

Un bateau peut faire l'objet d'une réclamation pour une infraction à la règle 2 et le jury est tenu d'instruire et de décider de la réclamation. Pour accepter une réclamation pour une infraction alléguée à la règle 2, le jury est tenu d'établir clairement qu'un bateau n'a pas concouru en respectant les principes reconnus de sportivité et de fair-play. Il s'en suit que l'action doit

impliquer directement la compétition, pour que l'infraction à la règle 2 soit établie.

Un jury peut réclamer contre un bateau pour une infraction à la règle 2, mais il peut décider que l'action selon la règle 69 est plus appropriée, ou dans certaines circonstances, agir selon les deux. Généralement, une allégation d'action affectant directement la compétition devrait être soumise à réclamation selon la règle 2.

Une action qui est considérée comme un acte de mauvaise conduite et qui n'affecte pas directement la compétition devrait être soumise à action selon la règle 69.

Une réclamation selon toute règle, y compris la règle 2, et l'instruction qui en découle peut dévoiler une conduite jugée comme un acte de mauvaise conduite par le jury. Dans ce cas, il peut être approprié que le jury ouvre une action séparée selon la règle 69.

Faits pour la question 3

Un bateau navigue au près bâbord et tente de croiser devant un bateau tribord. Le bateau bâbord évalue mal le croisement et ne se maintient pas à l'écart.

Question 3

Le bateau bâbord a-t-il enfreint intentionnellement une règle ?

Réponse 3

Non. Une erreur de jugement telle que celle-là est fréquente pendant une course et ne constitue pas une navigation déloyale ou un acte de mauvaise conduite. Pour que cela devienne une navigation déloyale ou un acte de mauvaise conduite, il faut qu'il y ait une preuve que le bateau savait ou aurait dû savoir qu'il ne réussirait pas son croisement et qu'il ait malgré tout tenté de le faire.

Cependant, quand le bateau bâbord réalise qu'il ne s'est pas maintenu à l'écart, il a enfreint une règle en connaissance de cause et doit effectuer la pénalité appropriée. Sinon, il enfreint un principe reconnu de sportivité (voir le premier Principe de base, Sportivité et les règles).

World Sailing 2016

CAS 139

Règle 69.2(j) Mauvaise conduite : action par un jury

Exemples illustrant quand il serait « approprié » selon la règle 69.2(j)(3) de faire un rapport d'un incident relevant de la règle 69 à une autorité nationale ou à World Sailing.

Faits

Le jury a établi qu'un concurrent ou un accompagnateur a commis un acte de mauvaise conduite et a imposé une pénalité selon la règle 69.

Question 1

Quand le jury doit-il faire un rapport de l'infraction à l'autorité nationale de la personne ou à World Sailing ?

Réponse 1

La règle 69.2(j) exige qu'un rapport soit fait à l'autorité nationale ou à World Sailing quand la pénalité appliquée est supérieure à DNE pour une course, si la personne a été exclue du lieu de la régata et dans d'autres cas quand le jury le considère « approprié ». Il serait « approprié » de faire un rapport dans les circonstances suivantes, par exemple :

- (1) Dans une épreuve avec une seule course, le jury pense que la pénalité pour l'infraction aurait été supérieure à DNE pour une course en cas d'épreuve avec plusieurs courses. Cela peut être dû à la gravité de la seule infraction ou au nombre d'infractions de moindre gravité.
- (2) Un accompagnateur s'avère être en infraction à la règle 69 et aurait été exclu du lieu de l'épreuve mais l'épreuve arrive à son dernier jour et l'exclusion du lieu de l'épreuve serait sans effet.
- (3) Le jury a de bonnes raisons de penser que la personne qui a enfreint la règle 69 a précédemment été pénalisée pour une infraction à la règle 69.1(a) et particulièrement si l'infraction est similaire.
- (4) L'infraction a un impact sur des épreuves en dehors de la juridiction du jury. Par exemple, sélection ou qualification pour une autre épreuve et l'infraction a eu des conséquences néfastes sur la sélection ou la qualification d'un autre concurrent.

Question 2

Le rapport doit-il être envoyé à l'autorité nationale ou à World Sailing ?

Réponse 2

Le rapport est envoyé à World Sailing uniquement quand l'infraction se produit sur des épreuves internationales spécifiques, comme listé dans le Code Disciplinaire de World Sailing. Sinon, le rapport doit être envoyé à l'autorité nationale de la ou des personnes avérées en infraction avec la règle 69 (pas nécessairement à l'autorité nationale du propriétaire du bateau ou du lieu de l'épreuve).

World Sailing 2016

CAS 140

Définitions	Prendre le départ
Règle 30.3	Pénalités de départ : règle du pavillon U
Règle 30.4	Pénalités de départ : règle du pavillon noir
Règle 43.1(a)	Exonération
Règle 62.1	Réparation

Comment les règles s'appliquent quand un bateau est obligé de couper la ligne de départ à cause d'un autre bateau qui a enfreint une règle du chapitre 2.

Faits pour la question 1

Le départ d'une course est donné selon la règle 30.3, règle du pavillon U, ou selon la règle 30.4, règle du pavillon noir. Vingt secondes avant le signal de départ, il y a un incident entre les bateaux A et B. Le comité de course identifie une partie de A du côté parcours. A ne revient pas du côté pré-départ de la ligne de départ mais continue à effectuer le parcours et finit. Le comité de course le classe UFD ou BFD, selon le cas.

A dépose une réclamation recevable contre B. Le jury disqualifie B pour infraction à une règle du chapitre 2. Le jury établit que B, en conséquence de l'infraction à une règle, a obligé A à enfreindre la règle 30.3 ou 30.4. Il établit également qu'il n'y a pas eu de dommage physique ou de blessure et que B n'a pas enfreint la règle 2, navigation loyale.

Question 1

A est-il exonéré par la règle 43.1(a) de son infraction à la règle 30.3 ou 30.4 et si oui, le jury peut-il le classer à sa place d'arrivée, même si A n'a jamais pris le départ d'après la définition de Prendre le départ ?

Réponse 1

A a enfreint la règle 30.3 ou 30.4 mais il a également enfreint la règle 28.1 en ne prenant pas le départ (voir la définition de Prendre le départ). L'infraction de B a obligé A à enfreindre la règle 30.3 ou 30.4. Cependant, elle ne l'a pas empêché de revenir du côté pré-départ de la ligne de départ et de prendre le départ conformément à la définition de Prendre le départ. A est exonéré par la règle 43.1(a) pour son infraction à la règle 30.3 ou 30.4, donc le comité de course doit le classer OCS selon la règle A5.1.

Si A était revenu du côté pré-départ de la ligne de départ, avait pris le départ, effectué le parcours et fini, il aurait été exonéré par la règle 43.1(a) de son infraction à la règle 30.3 ou 30.4, et ce faisant, le comité de course aurait été dans l'obligation de le classer à sa place d'arrivée et de modifier le classement de la course en conséquence. Chaque bateau finissant derrière A aurait été reculé d'une place.

Faits pour la question 2

Le départ de la course est donné selon la règle 30.4, règle du pavillon noir. Les faits sont les mêmes que pour la question 1 mais, cette fois ci, il y a un rappel général. Le numéro de voile de A est correctement affiché comme requis par la règle 30.4. Avant le nouveau départ, A informe le comité de course qu'il a l'intention de réclamer contre B pour infraction à une règle du chapitre 2 dans le départ ayant fait l'objet du rappel. A prend le départ, effectue le parcours et finit la course dont le départ a été redonné. Le comité de course le classe DNE. A dépose une réclamation contre B pour l'infraction lors du premier départ et demande réparation, arguant du fait que le comité de course a agi de façon incorrecte en le classant DNE.

Question 2

Si le jury décide que B a enfreint une règle du chapitre 2 et, que ce faisant, il a obligé A à enfreindre la règle 30.4, peut-il accorder réparation à A en le classant à sa place d'arrivée dans la course dont le départ a été redonné ?

Réponse 2

Non. A enfreint, à l'origine, la première phrase de la règle 30.4 et est identifié du côté parcours de la ligne de départ. Son numéro de voile est alors correctement affiché conformément à la règle 30.4. Le comité de course ayant affiché le numéro de voile de A après un rappel général, l'avant dernière phrase de la règle 30.4 empêche A de courir dans la course dont le départ a été redonné. En prenant le départ de la course dont le départ a été redonné, il enfreint l'avant-dernière phrase de la règle 30.4. Le comité de course ne commet pas d'erreur quand il le classe DNE. A n'a pas droit à réparation car le comité de course n'a pas agi de façon incorrecte.

Faits pour la question 3

Les faits sont les mêmes que pour la question 2, mais cette fois, A ne court pas la course dont

le départ a été redonné. Quand il arrive à terre, il réclame contre B pour l'incident lors du départ initial. Le jury décide que B a enfreint une règle du chapitre 2, infraction pour laquelle il ne peut pas être pénalisé (voir la règle 36).

Question 3

Si le jury décide que B a enfreint une règle du chapitre 2 et, que ce faisant, il a obligé A à enfreindre la règle 30.4, le jury peut-il modifier le score BFD de A ?

Réponse 3

Oui. A est exonéré par la règle 43.1(a) de son infraction à la règle 30.4 et le comité de course est donc tenu de corriger son classement de BFD en DNS dans la course dont le départ a été redonné. Cependant, il n'a pas droit à réparation car le comité de course n'a pas agi de façon incorrecte.

World Sailing 2016 révisé 2018

CAS 141

Chapitre 2	Préambule
Règle 36	Courses dont le départ est redonné ou courses recourues
Règle 44.1(b)	Pénalités au moment d'un incident : effectuer une pénalité
Règle 60.3(a)(1)	Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69
Règle 61.1(a)(4)	Exigences pour réclamer : Informer le réclamé
Règle 63.5	Recevabilité de la réclamation ou de la demande de réparation

Interprétation du terme « sérieux » dans l'expression « dommage sérieux »

Question

Le terme « sérieux » a-t-il une signification particulière dans les règles de course lorsqu'il est employé dans l'expression « dommage sérieux » ?

Réponse

Non. Le terme « sérieux » n'est pas défini dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV)*. La partie Terminologie de l'Introduction dit que « les autres mots et termes sont utilisés dans le sens habituellement compris dans l'usage nautique ou courant ». Tel que compris dans l'usage courant, lorsque le mot « sérieux » est employé dans l'expression « dommage sérieux », le terme signifie : important en raison d'un danger ou risque possible ; ayant potentiellement des conséquences indésirables ; être source d'inquiétude ; ou d'un degré ou d'une quantité significatifs.

Cela sous-entend que, lorsqu'un jury a conclu d'après les faits établis qu'un dommage est survenu au cours d'un incident, il doit alors étudier si l'un des quatre critères de la définition ci-dessus s'applique et, si c'est le cas, il devrait conclure que le dommage est « sérieux ».

Les questions à se poser peuvent être :

1. Le dommage réduit-il la sécurité de l'équipage ?
2. Le dommage impacte-t-il négativement de façon significative les performances de navigation du bateau ?
3. Le coût des réparations est-il significatif par rapport à la valeur marchande du bateau ?

4. La valeur du bateau après réparation sera-t-elle significativement diminuée après réparation ?

USA 2018/115

CAS 142

Supprimé

Raisons de la suppression du cas 142 : Ce cas n'est plus ni correct ni nécessaire non plus en raison de la nouvelle formulation de la règle 62.1(b) dans les RCV 2021.

CAS 143

Règle 6.1	Règlementations World Sailing
Règle 70	Appels et demandes auprès d'une autorité nationale
Règle 75	S'inscrire à une course
Règle 89.1	Autorité Organisatrice ; Avis de course ; Désignation des arbitres : Autorité Organisatrice

Quand l'autorité organisatrice d'une épreuve n'est pas une organisation spécifiée dans la règle 89.1, une partie dans une instruction n'a pas droit à la procédure d'appel.

Faits

L'autorité organisatrice d'une épreuve est un club qui n'est pas membre et n'a aucune relation ou association avec l'autorité nationale du lieu. L'épreuve se déroule dans les eaux dépendant de la juridiction de l'autorité nationale. L'avis de course stipule que la course sera régie par les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile*. Le bateau A réclame contre le bateau B selon une règle du chapitre 2. Plus tard, selon la règle 70.1(a), A envoie un appel de la décision du jury à l'autorité nationale.

Décision

La règle 89.1 précise les types d'organisations qui sont autorisées à être autorité organisatrice d'une épreuve régie par *Les Règles de Course à la Voile*. L'autorité organisatrice pour cette épreuve est un club, mais ce club n'est pas affilié à l'autorité nationale du lieu. Donc, ce club n'est pas une autorité organisatrice valide selon la règle 89.1(c), pas plus qu'il n'est une autorité organisatrice valide selon toute autre partie de la règle 89.

La règle 70.3 exige que l'appel de A soit envoyé à « l'autorité nationale à laquelle l'autorité organisatrice est associée selon la règle 89.1 ». Il n'existe aucune autorité nationale qui satisfasse à cette exigence de la règle 70.3 et, en conséquence, les décisions rendues par le jury de la course ne peuvent pas faire l'objet d'un appel auprès de l'autorité nationale du lieu de l'épreuve selon la règle 70 ni, qui plus est, auprès de n'importe quelle autorité nationale.

Pour ces raisons, la prise en compte de l'appel est refusée.

Commentaires complémentaires

Les commentaires suivants, bien que n'étant pas directement en rapport avec la décision de ce cas, traitent de sujets soulevés par le cas.

La règle 75 exige d'une personne qui inscrit un bateau à une épreuve qu'elle soit membre

d'une autorité nationale membre de World Sailing ou d'un club ou autre organisation affiliée à une telle autorité nationale. De même, si un bateau est inscrit par un club ou une organisation, ce club ou cette organisation est tenu d'être affilié à une telle autorité nationale.

La règle 6.1 exige des concurrents qu'ils se conforment au Code d'admissibilité de World Sailing. Quand des concurrents participent à une épreuve organisée par un club non affilié, peut-être involontairement, ils peuvent participer à une épreuve déclarée « Epreuve interdite » par World Sailing. Participer à une telle épreuve peut avoir de lourdes conséquences pour l'admissibilité d'un concurrent pour participer à d'autres épreuves (voir les Règlements World Sailing 19.19(a)(ii), 19.20(d) et 19.20(f)).

Si des concurrents envisageant de participer à une épreuve organisée par un club ou une organisation découvrent que le club ou l'organisation n'est pas affilié à l'autorité nationale du pays dans lequel il se trouve, ils doivent encourager le club ou l'organisation à rejoindre ou s'affilier lui-même à l'autorité nationale avant l'épreuve, ou du moins à rechercher une organisation affiliée pour servir d'autorité organisatrice pour l'épreuve.

CAN 2018

CAS 144

Retiré pour révision

Raisons du retrait du cas 144 : Le groupe de travail du « Livre des Cas » a trouvé difficile d'interpréter la façon dont la nouvelle dernière phrase de la règle 18.1 s'applique à l'incident décrit dans ce cas. Quelle que soit l'interprétation faite par le groupe de travail de cette nouvelle phrase, elle doit être discutée et approuvée par le Comité des Règles de World Sailing.

CAS 145

Définitions	Finir
Définitions	Effectuer le parcours
Règle 28.1	Effectuer la course

Le fil d'un bateau, décrit dans la définition d'Effectuer le parcours, doit, lorsqu'il est tendu, se trouver uniquement dans des eaux navigables.

Question 1

Le fil décrit dans la définition d'Effectuer le parcours doit-il, lorsqu'il est tendu, se trouver uniquement dans des eaux navigables ?

Réponse 1

Oui, la définition d'Effectuer le parcours se réfère à « un fil représentant le sillage d'un bateau ». Le sillage d'un bateau ne peut pas passer sur la terre ferme, ni dans des eaux non navigables, ou à travers des zones interdites. Il s'ensuit que, lorsqu'il est tendu, le fil doit se trouver entièrement dans des eaux navigables ; il passe d'un côté de hauts fonds non navigables, de zones interdites et autres obstacles, et il suit le cours d'une rivière.

De semblables considérations s'appliquent à la fois aux exigences de la définition de Finir pour couper la ligne d'arrivée depuis le côté parcours et pour passer dans une porte depuis la direction de la marque précédente. Un bateau est tenu par la règle 28.1 d'« effectuer le parcours et de finir ». Pour ce faire, son sillage doit satisfaire aux trois tests (a), (b) et (c) de la définition d'Effectuer le parcours. En conséquence, le fil tendu décrit dans la définition se doit de se trouver dans des eaux navigables comme décrit ci-dessus.



Le schéma illustre le fil tendu du bateau A quand une avancée de terre bloque les bateaux sur un bord du parcours. Le parcours décrit dans les instructions de course était : « Après avoir pris le départ, contourner la marque 1 à bâbord, puis finir ». Après avoir contourné la marque 1 à bâbord, A navigue aussi près du cap que possible compte-tenu de son tirant d'eau et de la profondeur de l'eau au moment où il passe. Le fil de A est représenté touchant la marque 1 puis suivant le sillage de A autour des eaux peu profondes à l'extrémité Nord du cap. A cause du cap, le « côté parcours » de la ligne d'arrivée est au Nord de la ligne. Donc, pour être enregistré comme ayant fini, A est obligé de couper la ligne du nord vers le sud (voir la définition de Finir). Si le fil tendu de A n'était pas obligé d'être dans des eaux navigables, il suivrait la ligne droite à travers le cap depuis la marque 1 vers la ligne d'arrivée. Donc, le « côté parcours » de la ligne serait au sud de la ligne, et A devrait couper la ligne du sud vers le nord.

Question 2

Dans un plan d'eau avec des marées, les eaux navigables doivent-elles être considérées à marée haute ou à marée basse ?

Réponse 2

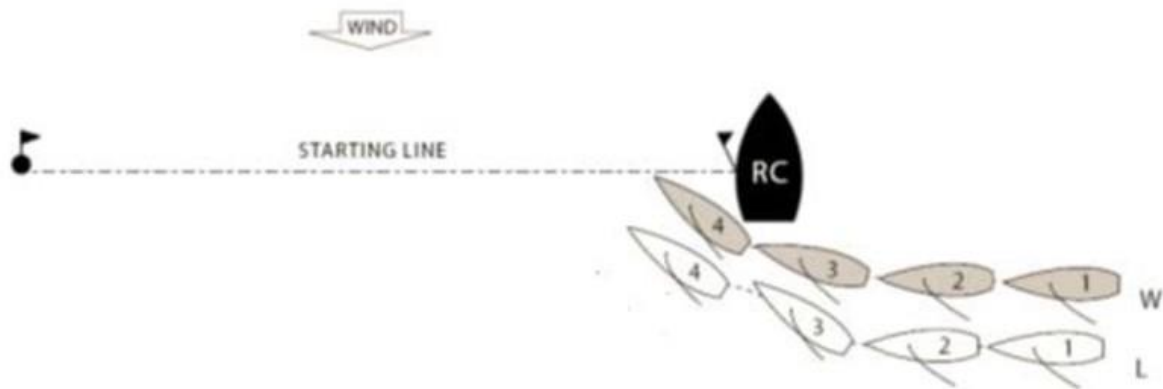
Ni l'un ni l'autre. Que les eaux en un endroit précis soient navigables ou pas dépend du tirant d'eau du bateau et de la profondeur de l'eau au moment où le bateau navigue à cet endroit précis.

GBR 2000/5

Cas 146

Définitions	Place
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Chapitre 2	Section C, Préambule
Règle 43.1(a)	Exonération
Règle 43.1(b)	Exonération

Quand des bateaux s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ et qu'un bateau sous le vent lofe, le bateau au vent est exonéré par la règle 43.1(b) s'il enfreint la règle 11 alors qu'il navigue dans la place à laquelle il a droit selon la règle 16.1.



Faits

Deux bateaux, L et W approchent du bateau comité de course, engagés sur tribord, dix secondes avant le signal de départ. Quand W passe sur l'arrière du bateau comité, L lofe. W lofe légèrement mais ne peut répondre davantage sans toucher le bateau comité. L abat pour éviter le contact. L réclame.

Le jury disqualifie W selon la règle 11, arguant qu'il n'aurait pas dû passer entre L et le bateau comité, et qu'il « forçait le passage ». W fait appel.

Décision

Le bateau comité de course est à la fois une marque et un obstacle pour L et W (voir les définitions de Marque et d'Obstacle). Cependant, puisque le bateau comité est entouré d'eau navigable et que L et W s'en approchent pour prendre le départ, les règles de la Section C du Chapitre 2 (en particulier les règles 18 et 19) ne s'appliquent pas. Dès lors, L n'a aucune obligation de donner à W la place de passer sous le vent du bateau comité.

Aux positions 1 et 2, L peut suivre sa route sans avoir besoin d'agir pour éviter le contact et peut modifier sa route dans les deux directions sans contact immédiat. Donc, W se maintient à l'écart tel que requis par la règle 11 (voir définition de Se maintenir à l'écart).

Quand L lofe en position 3, il est tenu par la règle 16.1 de donner à W la place de se maintenir à l'écart. Cette obligation s'applique même quand les bateaux passent le bateau comité et sont sur le point de prendre le départ. La « place » est l'espace dont W a besoin pour se maintenir à l'écart de L tout en remplissant ses obligations selon les règles du Chapitre 2, qui comprennent la règle 14 et la règle 31. Voir le cas 114.

Quand L lofe, W lofe autant qu'il peut sans risque de toucher le bateau comité, ce qui aurait enfreint la règle 31. En abattant, L donne à W la place de se maintenir à l'écart comme requis par la règle 16.1.

En position 3, L est incapable de « suivre sa route sans avoir besoin d'agir pour éviter le contact » ; W enfreint donc la règle 11. Cependant, l'infraction de W est une conséquence de l'incident (décrit dans le schéma) avec L, « un bateau tenu de donner [à W] la place ; et puisque W navigue dans la place à laquelle il a droit selon la règle 16.1, il est exonéré par la règle 43.1(b).

L'appel de W est confirmé, la décision du jury est inversée et W est réintégré à sa place d'arrivée.

Note : le terme « barging » n'est pas utilisé dans *Les Règles de Course à la Voile*. Le terme est couramment utilisé pour évoquer la situation où un bateau sous le vent maintient sa route et un bateau au vent choisit de passer entre le bateau comité et le bateau sous le vent et soit touche le bateau sous le vent soit l'oblige à abattre pour éviter le contact. Dans ce cas, le bateau au vent enfreint la règle 11 et n'est pas exonéré parce qu'il n'était pas obligé de passer entre le bateau comité et le bateau sous le vent et parce qu'il ne naviguait pas dans la place à laquelle il avait droit (voir les règles 43.1(a) et 43.1(b)).

*Une traduction du Livre des Cas de World Sailing
et des modifications et corrections de mars 2021*

réalisée par la Commission Centrale d'Arbitrage de la FFVoile

(Yves Léglise et Corinne Aulnette)

mars 2021