

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 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 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.

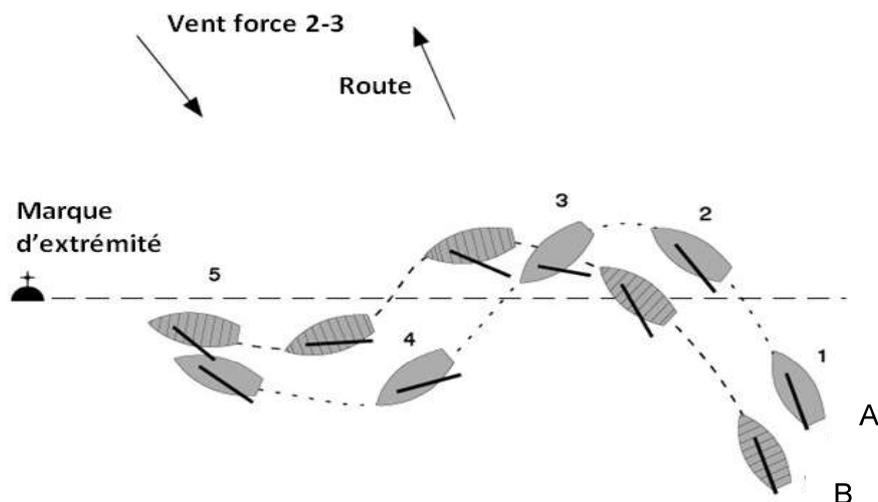
GBR 1964/19

---

## **CAS 13**

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

*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 manœuvrent 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.

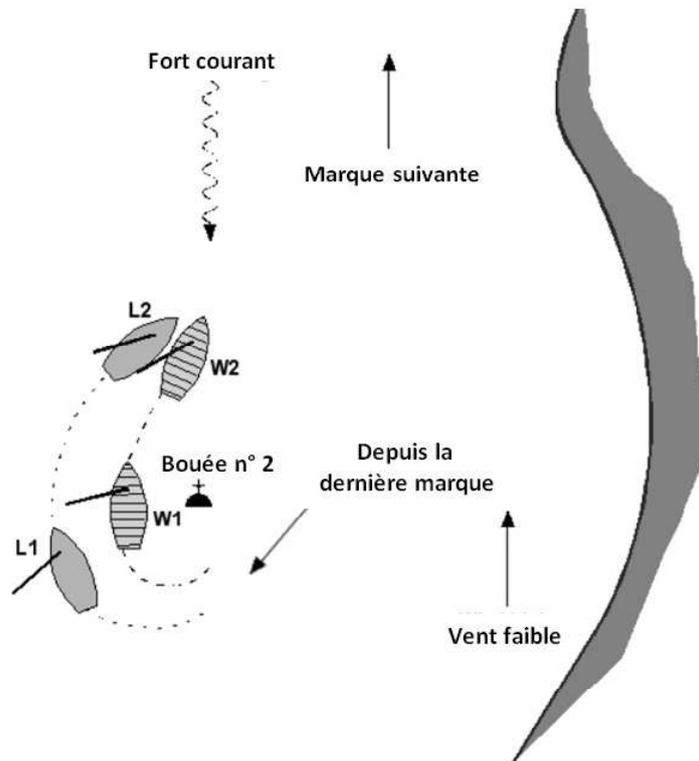
Cependant, il est exonéré par la règle 43.1(c) parce qu'il était bateau prioritaire et qu'il n'y a eu ni dommage ni blessure.

GBR 1965/10

## CAS 14

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

*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.