

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

<b>Règle 14</b>	<b>Éviter le contact</b>
<b>Règle 16.1</b>	<b>Modifier sa route</b>
<b>Règle 18.1</b>	<b>Place à la marque : quand la règle 18 s'applique</b>
<b>Règle 43.1(c)</b>	<b>Exonération</b>

## Règle 64.2      Décision : pénalités

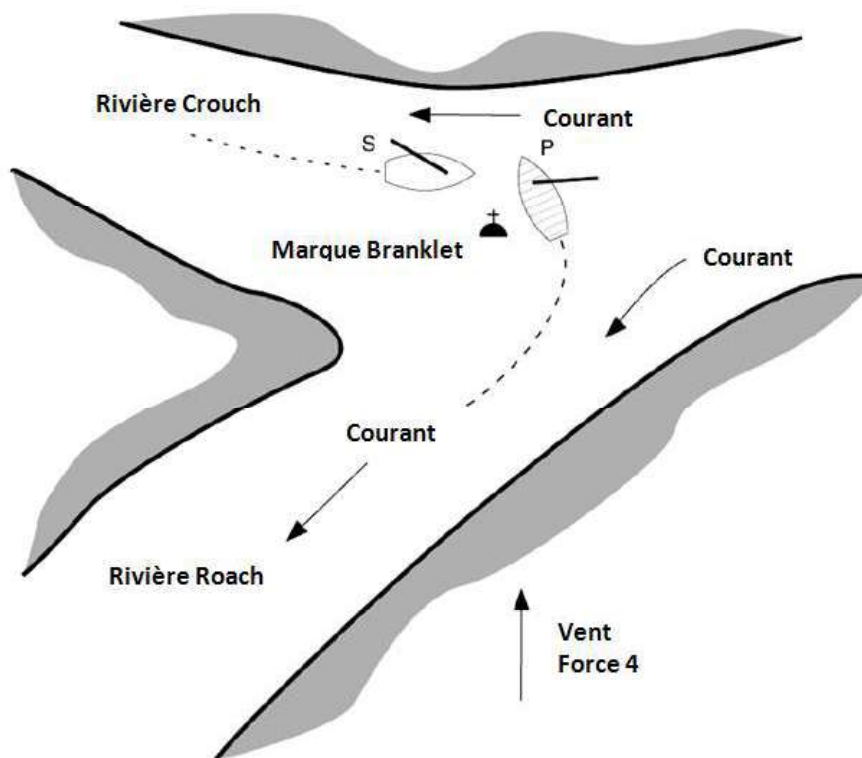
*Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter une collision jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart. Cependant, si le bateau prioritaire pouvait alors éviter la collision et que la collision entraîne un dommage, il doit être pénalisé pour avoir enfreint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

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

*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

