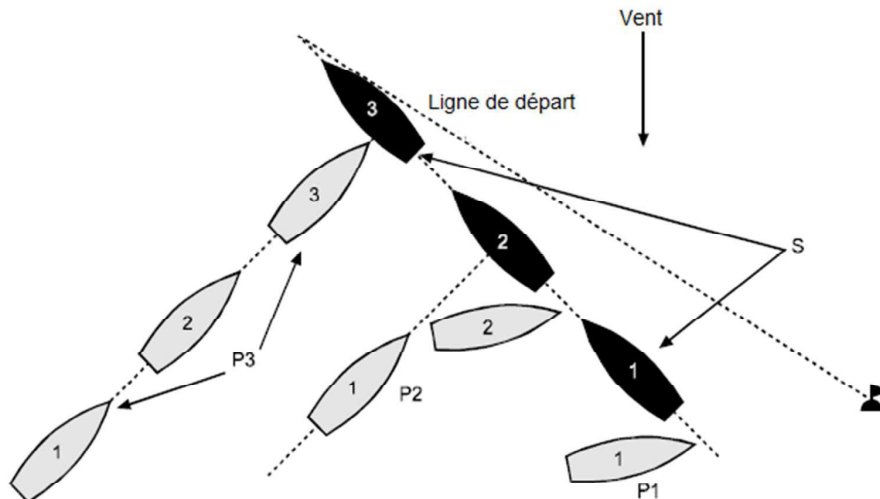


Décision

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

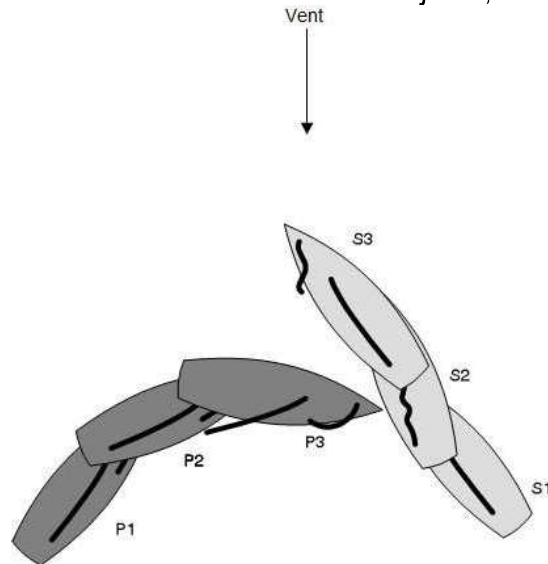
Un bateau peut éviter le contact et cependant ne pas se maintenir à l'écart.

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