

JURY d'APPEL

APPEL 2018_03

Résumé du cas :	Se maintenir à l'écart, éviter le contact
Règles impliquées :	Règles modifiées pour les DIAM 24 : Règles 14 et 16 + RCV 10,11,12,62

Epreuve : Spi Ouest France
Dates : 29 mars au 2 avril 2018
Organisateur : Société Nautique de la Trinité sur Mer
Classe : DIAM 24
Grade de l'épreuve : 4
Président du panel : Christophe Schenfeigel

RECEPTION DE L'APPEL :

Par courrier recommandé envoyé le 12 avril 2018 à la FFVoile, Monsieur Flament, représentant le bateau FRA22 fait appel de la décision du jury de l'épreuve prise le 2 avril 2018 consécutivement à la réclamation qu'il a déposée contre TAH5 et à la demande de réparation liée.

ANALYSE DE LA CONFORMITE DE L'APPEL

L'appel, étant conforme à la RCV R2, a été instruit par le Jury d'appel.

ACTION DU JURY DE L'EPREUVE :

Faits établis : *Au milieu du premier bord de près de la course 13, FRA22 bâbord amure, trois longueurs devant TAH5 bâbord amure légèrement au vent. Les 2 bateaux naviguent à environ 12.4nds. FRA22 lofe puis vire. TAH5 choque et abat en grand immédiatement. Un contact avec dommages sérieux sur FRA22 s'établit entre TAH5 et l'arrière du flotteur bâbord de FRA22. FRA22 abandonne.*

Conclusion et règles applicables

En ne laissant pas à TAH5 au début la place de se maintenir à l'écart, FRA22 enfreint RCV 15 et 14. FRA22 abandonne, pas de pénalité supplémentaire.

Décision

Réparation non accordée.

MOTIFS DE L'APPEL :

Les motifs de l'appel reposent sur deux principaux points résumés ci-dessous :

- **Les règles applicables :**

Le jury a établi que la RCV15 a été enfreinte alors que l'appelant estime que cette règle n'est pas applicable dans cette situation au regard des règles modifiées DIAM24 utilisées lors du Spi Ouest France. FRA22 n'acquiert pas la priorité car il était en route

libre devant donc déjà prioritaire en vertu de la RCV12. La RCV13 étant supprimée, à aucun moment le bateau qui vire doit se maintenir à l'écart et la RCV10 s'applique dès que le bateau a passé l'axe du vent.

L'appelant estime que la seule règle applicable est la RCV16 qu'il affirme avoir respectée

- **Action de TAH5 pour se maintenir à l'écart.**

Le Jury a établi que l'appelant (FRA22) avait enfreint la RCV 14. L'appelant estime que c'est TAH5 qui enfreint la RCV14 en n'agissant pas suffisamment tôt, en n'assurant pas une veille suffisante et en n'agissant pas en bon marin pour éviter le contact.

L'appelant présente sa description de l'incident contestant la distance et donc le temps de réaction de TAH5 pour se maintenir à l'écart et éviter le contact. Il conteste également le choix de TAH5 d'abattre au lieu de virer de bord, affirmant qu'il n'a pas navigué en bon marin pour se maintenir à l'écart. En résumé, l'appelant certifie avoir vu le barreur de TAH5 ne pas regarder devant mais au vent pour vérifier sa « layline », expliquant le défaut de veille, une réaction tardive, une mauvaise prise de décision pour se maintenir à l'écart et un manque d'action sur sa grand-voile.

L'appelant fournit en plus des documents annexes présentant le témoignage écrit du bateau Natixis, un diagramme de la situation avec un calcul d'angle d'abattée non présenté pendant l'instruction et des photos illustrant les dommages.

ANALYSE DU CAS PAR LE JURY D'APPEL :

Préambule : Conformément à la prescription Fédérale à la RCV86.3, le Spi Ouest France utilisait les Règles de Course à la Voile modifiées inspirées des High Speed Rules de World Sailing pour les bateaux DIAM24 suite à la décision du Bureau Exécutif de la FFVoile en date du 26 mars 2018 dont voici un extrait correspondant aux règles applicables à l'incident :

- La RCV13 PENDANT LE VIREMENT DE BORD est supprimée.

- La RCV14 EVITER LE CONTACT est modifiée comme suit:

Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible. Cependant, un bateau prioritaire ou ayant droit à la *place* ou à la *place à la marque* 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* ou ne donne pas la *place* ou la *place à la marque*.

- La RCV16.2 est supprimée.

- Les faits établis par le jury de l'épreuve présentent le lieu de l'incident (milieu du premier bord de près), une description de la position des bateaux ("3 longueurs devant" et "légèrement au vent"), une description des changements de trajectoire ("lofe puis vire", "choque et abat en grand"), la vitesse des bateaux ("naviguent à environ 12.4 nds") et une temporalité des actions ("immédiatement"). A la demande du jury d'appel, le jury d'épreuve a précisé que le mot "immédiatement" correspond à l'établissement de la route de collision, soit 1 sec après le début de la modification de route de FRA22. Un bateau navigant à 12.4 nds parcourt une longueur de bateau en 1 seconde, la collision a donc eu lieu environ 3 secondes après le début de la modification de route de FRA22. La temporalité est cohérente avec les faits établis. Les faits établis ne sont pas inadéquats et le jury d'appel doit les accepter (RCVR5).



PARTENAIRE
OFFICIEL



PARTENAIRE
FÉDÉRAL

- Le témoignage du bateau Natixis a été entendu lors de l'instruction initiale en présence des deux parties comme requis par la RCV63.6, le jury a pu en tenir compte pour établir les faits. La nouvelle déposition de ce bateau, jointe en annexe par l'appelant, n'a pas à être prise en compte par le jury d'appel.
- Le diagramme, fourni par l'appelant, voulant démontrer que l'abattée a été trop tardive, n'a pas été présenté pendant l'instruction et ne tient compte ni de la vitesse ni de l'avancée de TAH5 pendant le virement de bord de FRA22. Ce diagramme ne démontre pas que les faits établis sont inadéquats.
- Le jury de l'épreuve a appliqué la RCV15 au bateau FRA22, or cette règle n'était pas applicable car FRA22 n'a pas acquis une priorité en virant de bord et, devenant tribord amure, il était déjà prioritaire en tant que bateau en route libre devant (RCV12) et restait prioritaire durant toute la séquence. La RCV13 étant supprimée dans cette épreuve, FRA22 n'a jamais été tenu de *se maintenir à l'écart* pendant son virement de bord. C'était à TAH5 de continuer de *se maintenir à l'écart* selon la RCV12, puis selon la RCV11 quand FRA22 crée un engagement en lofant et enfin selon la RCV10 quand il dépasse la position bout au vent. La conclusion du Jury, basée sur la RCV15 (emploi des termes de la règle), est donc inexacte.
- En revanche, la RCV16.1 s'appliquait au bateau FRA22 qui, en modifiant sa route (lofe puis vire), devait laisser à TAH5 la *place de se maintenir à l'écart*
- Les faits établis montrent que TAH5, étant à 3 longueurs derrière FRA22, se maintenait à l'écart respectant la RCV12, car FRA22 pouvait, selon la définition de *se maintenir à l'écart*, naviguer sur sa route sans avoir à agir pour éviter TAH5. Quand FRA22 lofe, il y a l'établissement d'une route de collision qui nécessite une action appropriée de TAH5 pour *se maintenir à l'écart*. En modifiant sa route FRA22 bateau prioritaire est tenu de donner la *place* à TAH5 pour *se maintenir à l'écart* ; cette place doit tenir compte du temps nécessaire pour que TAH5 trimaran de 24 pieds dans les conditions existantes (vent 15nds, clapot court, première moitié du bord de près) manœuvre rapidement en « bon marin » (environ 3s). Au regard des faits établis par le Jury et du type de bateau, FRA22 a laissé suffisamment de temps (environ 3 secondes) à TAH5 pour manœuvrer en bon marin. Il a donc donné de la *place* comme exigé par la RCV16.1 pour que TAH5 puisse agir pour *se maintenir à l'écart*.
- L'appelant affirme que TAH5 n'a pas navigué en bon marin par un défaut de veille et une réaction trop tardive. Le défaut de veille n'a pas été établi lors de l'instruction initiale et donc il ne peut être déduit en appel que TAH5 a attendu avant d'agir pour *se maintenir à l'écart* lorsque FRA22 modifie sa route.
- L'appelant affirme que TAH5 n'a pas choisi la bonne solution pour éviter le contact.
 - La RCV14 modifiée parle d'action d'éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible. Le "doit éviter" connecté à "si cela est raisonnablement possible" demande à un bateau devant éviter le contact de prendre si possible la meilleure solution.
 - Dans ce cas, pour TAH5, agir pour *se maintenir à l'écart* de FRA22 (RCV12 puis 11 puis 10), signifiait « casser » la route de collision, donc avoir une action qui réduit la vitesse sur la même route, et/ou changer de route de manière à ce que les deux routes deviennent parallèles ou divergentes. Le choix de TAH5, bateau en

route libre derrière au début puis ensuite bâbord, d'abattre pour passer derrière FRA22 tribord a exactement l'effet inverse car la vitesse de TAH5 augmente et l'angle entre les 2 routes se rapproche de 90° au début de l'abattée.

- TAH5 étant "légèrement au vent 3 longueurs derrière", il n'a pas agi en bon marin en choisissant d'abattre pour *se maintenir à l'écart* : Abattre est plus difficile que lofer sur ce type de bateaux qui a besoin de plus de *place* en abattant qu'en lofant (le bateau qui lofe réagit plus vite et en moins d'espace).
- Le choix de TAH5 d'abattre au lieu de lofer ne correspond pas :
 - à une action reliée à la notion de *place* ("...pendant qu'il manœuvre rapidement en bon marin") donné par FRA22 selon la RCV16.1.
 - à une action d'éviter le contact selon la RCV14 modifiée car il était raisonnablement possible d'agir pour éviter le contact en lofant.
- FRA22 n'avait pas besoin d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que TAH5 ne se *maintient pas à l'écart* (RCV14 modifiée). Au regard des faits établis par le Jury, il n'était pas raisonnablement possible à FRA22 d'éviter le contact.
- FRA22 était tribord amure et TAH5 bâbord amure au moment de la collision. TAH5 enfreint donc la RCV10.

CONCLUSION DU JURY D'APPEL :

- Les faits établis par le jury ne sont pas inadéquats et doivent être acceptés par le jury d'appel (RCVR5).
- Au niveau de la conclusion, le jury a commis une erreur de règle en invoquant la RCV15.
- En application des RCV71.2 et 71.3 et sur la base des faits établis par le jury, le jury d'appel décide de modifier la conclusion du jury de la manière suivante : TAH5 bâbord amure ne s'est pas maintenu à l'écart de FRA22 tribord amure et n'a pas évité le contact, il enfreint RCV10 et 14 modifiée.
- Il n'était pas raisonnablement possible à FRA22 d'éviter le contact et donc FRA22 n'enfreint pas la RCV14 modifiée.
- Le jury avait rejeté la demande de réparation de FRA22, conformément à RCV62.1, ayant conclu qu'il y avait faute de sa part.
- Conséquence de la conclusion du jury d'appel, FRA22 remplit dorénavant les conditions de RCV62.1(b) et la demande de réparation est accordée à FRA22 pour la course 13 selon RCV A10(a) comme suit : moyenne de toutes les courses de la série sauf la course 13.

DECISION du JURY d'APPEL :

La conclusion et la décision de l'instruction n°41 doivent être modifiées comme suit :

Conclusion :

- TAH5 bâbord ne s'est pas maintenu à l'écart de FRA22 tribord et n'a pas évité le contact, il enfreint RCV10 et 14 modifiée. Il n'était pas raisonnablement possible à FRA22 d'éviter le contact (pas d'infraction de la RCV14 modifiée).

- Les conditions de la RCV62 sont réunies pour accorder une réparation à FRA22 selon la RCV A10(a).

Décision :

- TAH5 est disqualifié pour la course 13.
- Le score de FRA22 pour la course 13 correspondra à la moyenne de toutes les courses de la série sauf la course 13.

Le classement de l'épreuve devra être refait en conséquence.

Fait à Paris le 02/07/2018

Le Président du Jury d'appel : Gérard BOSSE



Les Membres du Jury d'Appel : Romain GAUTIER, François SALIN., Bernard BONNEAU, François CATHERINE, Patrick CHAPELLE, Bernadette DELBART, Philippe GOMEZ, Yoann PERONNEAU,