

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 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
Règle 62.1(a)
Règle 64.3

Finir
Réparation
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.