

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

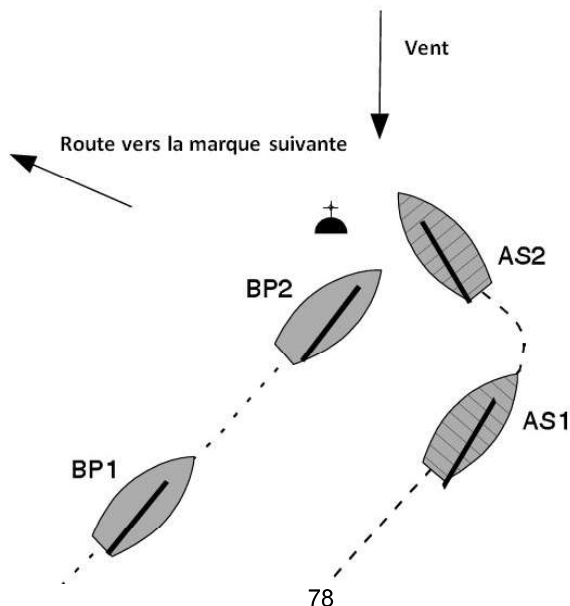
CAS 27

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

*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



également BP selon la règle 2, faisant remarquer qu'il savait qu'AS allait virer de bord, mais qu'il n'a rien fait pour éviter la collision. BP fait appel, affirmant qu'il n'était pas obligé d'anticiper un virement de bord illégal.

Décision

Après qu'AS a atteint la zone, BP est tenu par la règle 12 de se maintenir à l'écart d'AS et par la règle 18.2(b) de lui donner la place à la marque. Ces deux obligations cessent quand AS dépasse la position bout au vent (voir les règles 18.1(a) et 18.2(d)). Quand AS dépasse la position bout au vent, BP devient le bateau prioritaire selon la règle 13 et conserve sa priorité jusqu'à ce qu'AS soit sur une route au plus près sur tribord. À ce moment-là, AS, qui vient juste d'acquérir la priorité selon la règle 10, est tenu par la règle 15 de donner à BP la place de se maintenir à l'écart.

La collision s'est produite presque immédiatement après qu'AS soit sur une route au plus près sur tribord. Par conséquent, BP devait agir pour l'éviter avant qu'AS n'ait abattu sur une route au plus près. À ce moment, BP était prioritaire selon la règle 13 et AS a donc enfreint la règle 13.

Un des principes des règles de priorité, comme précisé dans la règle 15, est qu'un bateau qui devient obligé de se maintenir à l'écart à cause de l'action d'un autre bateau a droit à un temps et à l'espace suffisant pour répondre. Quand AS acquiert la priorité selon la règle 10, il ne donne pas à BP la place de se maintenir à l'écart et il enfreint la règle 15. Enfin, AS a enfreint la règle 14 car il aurait pu éviter le contact en revenant sur bâbord après avoir dépassé la position bout au vent.

BP n'a rien fait pour éviter la collision, mais qu'aurait-il pu faire ? La règle 14 précise clairement qu'un bateau prioritaire 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. Compte tenu de sa vitesse et de la distance impliquée après qu'il soit devenu clair qu'AS ne se maintenait pas à l'écart, BP avait peut-être une à deux secondes pour décider que faire, puis le faire. Bien qu'il soit évident qu'AS virerait éventuellement pour contourner la marque, aucune règle n'obligeait BP à anticiper qu'AS enfreindrait une règle.

BP a enfreint la règle 10, mais il est exonéré de cette infraction soit par la règle 43.1(a) soit par la règle 43.1(b). BP n'a pas enfreint la règle 14 parce qu'il ne lui était raisonnablement pas possible d'avoir évité la collision après l'infraction d'AS à la règle 13. BP n'a violé aucun principe de sportivité ou de fair-play et, par conséquent, n'a pas enfreint la règle 2.

L'appel de BP est fondé. Il doit être reclassé. AS reste disqualifié.

USA 1971/140

CAS 28

Règle 28.1	Effectuer le parcours
Règle 32.1	Réduire ou annuler après le départ
Règle 43.1(a)	Exonération
Règle A5.1	Scores déterminés par le comité de course

Quand un bateau enfreint une règle et que, de ce fait, il oblige un autre à toucher une marque, l'autre bateau est exonéré. Le fait qu'une marque de départ se soit