

Décision

Le contact a été causé par l'abattée de B. Au moment du contact, le spinnaker de A n'était pas dans sa position normale et l'étrave de B était en arrière de la coque de A et de tous ses équipements en position normale. Il n'y avait donc pas d'engagement (voir la définition de Route libre derrière et route libre devant ; engagement), et la règle 12 s'appliquait. Elle obligeait B à se maintenir à l'écart de la coque, de l'équipement et de l'équipage de A, y compris de son spinnaker.

B a enfreint la règle 12 en ne se maintenant pas à l'écart, car en naviguant en direction du spinnaker de A, il a provoqué pour ce dernier le besoin d'agir pour l'éviter (voir la définition de Se maintenir à l'écart). L'équipage de B avait pu voir le spinnaker de A flotter depuis la tête de mât depuis un certain temps avant le contact, de sorte que son manquement à se maintenir à l'écart ne peut pas être justifié par le fait que le spinnaker de A n'était pas dans sa position normale.

Le cas 77 présente un incident qui semble identique mais qui est sensiblement différent. Dans celui-là, B a passé la marque juste en arrière de A, sans savoir que A allait perdre le contrôle de son spinnaker. On ne pouvait pas demander à B d'anticiper le fait que le spinnaker de A allait soudain traîner 6 mètres en arrière.

Dans le cas présent, B a aussi enfreint la règle 14 en causant un contact qu'il aurait pu éviter. Cependant, A n'a pas enfreint cette règle car, après qu'il était devenu évident que B ne se maintiendrait pas à l'écart, il ne lui était pas raisonnablement possible d'éviter le contact. Même si cela avait été possible, il aurait été exonéré selon la règle 43.1(c).

B a été disqualifié à juste titre pour infraction à la règle 12. Il a aussi enfreint la règle 14. Son appel est rejeté.

USA 1987/271

CAS 92

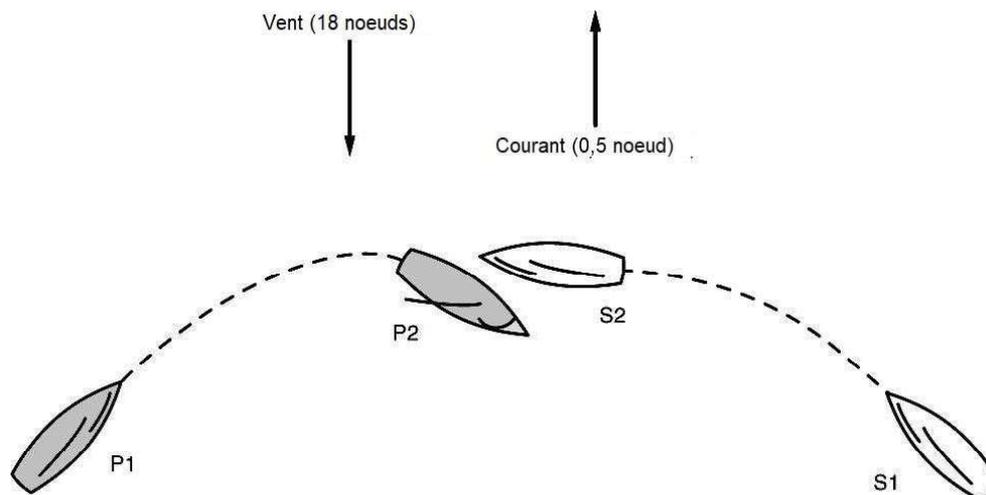
Règle 14	Éviter le contact
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 16.2	Modifier sa route

Quand un bateau prioritaire modifie sa route, le bateau non prioritaire est tenu d'agir simplement en réponse à ce que le bateau prioritaire fait sur le moment, pas à ce que le bateau prioritaire pourrait faire par la suite.

Faits

Sur un bord de près, par un vent de 18 nœuds, S et P s'approchent l'un de l'autre sur des bords opposés. P abat pour éviter S. S abat aussi et P continue d'abattre de manière à passer sur l'arrière de S. S continue aussi à abattre, ce qui accentue sa gîte. Un contact se produit entre les mâts et les gréements des deux bateaux et le mât de P est cassé.

Le jury disqualifie S pour infraction à la règle 16 et il fait appel.



Décision

L'appel de S est rejeté. La décision du jury de disqualifier S est maintenue selon les règles 14, 16.1 et 16.2.

Initialement, les bateaux étaient sur des routes de collision. P abat pour se maintenir à l'écart de S, tel que requis par la règle 10. Les faits écrits et le schéma établissent que P se serait maintenu à l'écart de S en passant derrière lui si S n'avait pas modifié sa route. Cependant, S a abattu, obligeant P à accentuer immédiatement son abattée pour pouvoir continuer à se maintenir à l'écart. En modifiant sa route de la sorte, S a enfreint la règle 16.2.

S a continué à modifier sa route, en accentuant son rayon de giration. Quelques instants avant la collision, rien de ce que P aurait pu faire en bon marin ne lui aurait permis de se maintenir à l'écart. Donc, en continuant de modifier sa route, S a également enfreint la règle 16.1.

De plus, S a enfreint la règle 14 et doit être pénalisé selon cette règle car, en tant que bateau prioritaire, il n'a pas évité un contact qui a provoqué des dommages, alors qu'il lui était raisonnablement possible de le faire.

S prétend que P aurait pu virer de bord ou empanner et affirme que cela constituait une obligation pour P. C'est une compréhension erronée des obligations d'un bateau non prioritaire selon la règle 10 et les autres règles de priorité. Un bateau non prioritaire est tenu d'agir seulement en réponse à ce que fait le bateau prioritaire sur le moment, pas à ce que le bateau prioritaire pourrait faire par la suite. Jusqu'à ce qu'il ne soit plus en mesure de le faire, P a agi comme il y était tenu, se maintenant à l'écart en modifiant sa route de telle manière que S, s'il

n'avait pas continué à abattre en direction de P, n'aurait pas eu « besoin d'agir pour l'éviter » (voir la définition de Se maintenir à l'écart).

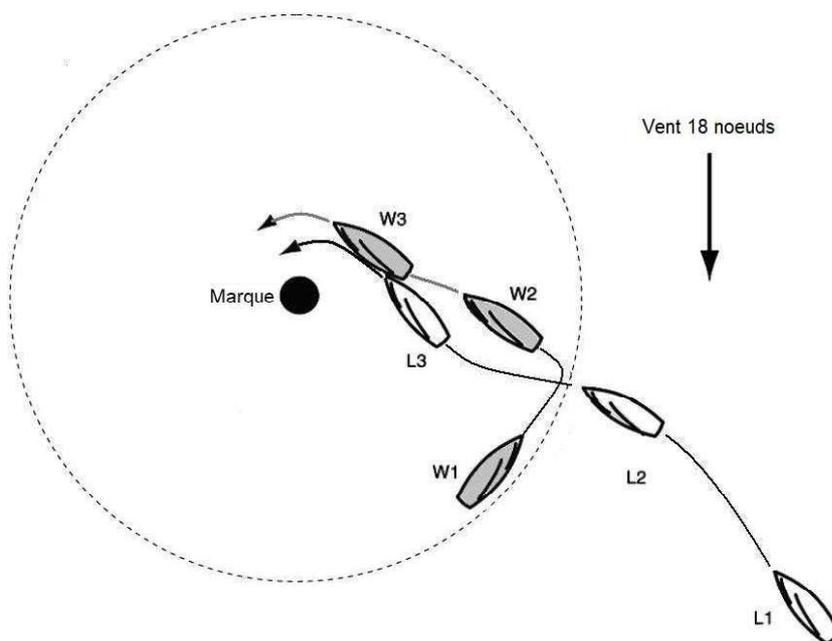
En ne se maintenant pas à l'écart, P a enfreint la règle 10, mais c'était une conséquence de l'infraction de S aux règles 16.1 et 16.2. P est donc exonéré selon la règle 43.1(a) ou selon la règle 43.1(b). P ne pouvait pas éviter le contact après qu'il était devenu clair que S ne lui donnait pas la place de se maintenir à l'écart ; P n'a donc pas enfreint la règle 14.

USA 1997/75

CAS 93

Définitions	Place
Règle 15	Acquérir une priorité
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 18.3	Place à la marque : dépasser la position bout au vent dans la zone
Règle 43.1(b)	Exonération

Si un bateau lofe juste après être devenu engagé sous le vent d'un autre bateau et qu'il n'y a aucune action en bon marin qui permettrait à l'autre bateau de se maintenir à l'écart, le bateau qui a lofé enfreint les règles 15 et 16.1. L'autre bateau enfreint la règle 11 mais est exonéré.



Faits

En position 1, W et L sont sur des bords opposés s'approchant d'une marque au vent qu'ils sont tenus de laisser à bâbord. Après que W a dépassé la position bout au vent à l'intérieur de la zone et se retrouve sur sa nouvelle route au plus près, L est directement derrière lui. La route de W est suffisamment au-dessus de la layline pour permettre à L de passer entre W et la marque. En position 2, L abat alors qu'il se trouve juste en arrière de W et est sur le point de s'engager sous le vent de W. Quand l'engagement est établi, L lofe immédiatement et percute le côté bâbord de W. Les bateaux poursuivent alors le contournement de la marque sans autre incident. L réclame contre W mais L est disqualifié pour infraction à la règle 16.1. Il fait appel.