

Décision

Dans les cas de ce genre, les deux réclamations, tel qu'autorisé par la règle 63.2, doivent être instruites ensemble en présence des représentants de tous les bateaux impliqués. Cela garantit que tous entendent les mêmes témoignages faits au jury concernant l'incident, comme requis par la règle 63.3. Si cette procédure avait été suivie, le jury aurait appris que la collision entre PW et S résultait de l'impossibilité pour PW d'abattre parce que PL ne lui avait pas laissé la place de le faire comme requis par la règle 19.2(b) et PW aurait alors été exonéré de son infraction à la règle 10 par la règle 43.1(b).

S a gêné PW, un bateau sur un autre bord du parcours, mais S n'a pas enfreint la règle 23.2 car il suivait sa route normale.

Il y a eu contact entre S et PW, mais aucun n'a enfreint la règle 14 parce que

1. après qu'il soit devenu clair que PW n'allait pas se maintenir à l'écart de S, il n'était pas possible pour S d'éviter le contact, et
2. après qu'il soit devenu clair pour PW que PL n'allait pas lui donner la place à laquelle il avait droit, il était impossible à PW d'éviter le contact.

L'appel de PW est fondé. Puisque PW est exonéré de son infraction à la règle 10 par la règle 43.1(b), il doit être reclassé. La décision du jury de disqualifier PL pour avoir enfreint la règle 19.2(b) était correcte.

GBR 1981/6

CAS 50

Définitions

Règle 10

Règle 14

Se maintenir à l'écart

Sur des bords opposés

Éviter le contact

Quand un jury établit que dans un incident bâbord-tribord, S n'a pas modifié sa route

et qu'il n'y avait aucune crainte raisonnable et légitime de collision de la part de S, il devrait rejeter la réclamation. Quand le jury établit que S a effectivement modifié sa route et qu'il y avait un doute raisonnable que P ait pu croiser devant S si S n'avait pas modifié sa route, alors P devrait être disqualifié.

Faits

Sur un bord de près, P rencontre S et fait route pour croiser devant S. S abat, montre un pavillon de réclamation et hèle P de son intention de réclamer. Ce sont deux bateaux identiques, des quillards de 8m, et le vent est de force 3.

S réclame selon la règle 10, indiquant qu'il a dû abatter pour éviter d'entrer en collision avec P. Le jury rejette la réclamation de S, précisant que « La nécessité de modifier sa route ne peut être établie au vu des témoignages contradictoires des deux barreurs ». S fait appel.

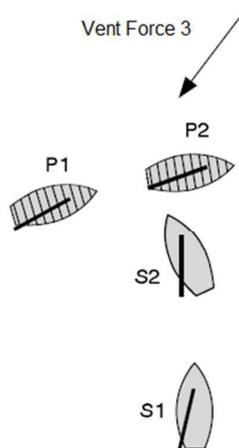
Décision

Les réclamations selon la règle 10 dans lesquelles il n'y a pas de contact sont très fréquentes et les jurys ont tendance à les traiter de façons très différentes. Certains confèrent au bateau bâbord la charge de convaincre qu'il aurait évité le bateau tribord, même quand les déclarations de celui-ci sont peu dignes de foi. Aucune responsabilité de ce genre n'apparaît dans la règle 10. D'autres jurys sont réticents à traiter une quelconque réclamation selon la règle 10 en l'absence de contact, sauf si le bateau tribord prouve de façon probante qu'un contact se serait produit s'il n'avait pas modifié sa route. Les deux approches sont incorrectes.

Le schéma de S, authentifié ultérieurement par le jury, montre que S a abattu pour éviter le contact. Le schéma de P, qui n'a pas été authentifié par le jury, montre un proche évitement si S n'abat pas. P n'a ni confirmé ni nié que S a abattu, mais a dit que, s'il l'a fait, c'était inutile.

Un bateau tribord dans de telles circonstances n'a pas besoin de maintenir sa route pour prouver, en heurtant le bateau bâbord, qu'une collision était inévitable. De plus, s'il le fait, il enfreint la règle 14. Lors de l'instruction de la réclamation, S doit établir soit que ce contact aurait eu lieu s'il avait maintenu sa route, soit qu'il existait un doute suffisant que P croise devant en sécurité pour créer une crainte raisonnable de contact pour S, et qu'il était peu probable que S n'ait pas « besoin d'agir pour éviter un contact » (voir la définition de Se maintenir à l'écart).

Dans sa propre défense, P doit présenter des preuves suffisantes pour établir soit que S n'a pas modifié sa route, soit que P aurait croisé en sécurité devant S et que S n'avait pas besoin d'agir pour éviter une collision. Quand, après avoir entendu tous ces témoignages, le jury établit que S n'a pas modifié sa route ou qu'il n'y avait pour lui aucun risque réel et raisonnable



de collision, il doit rejeter sa réclamation. Quand, cependant, il est convaincu que S a effectivement modifié sa route, qu'il existait un doute raisonnable que P puisse croiser devant et que l'action d'abattre de S était justifiée pour éviter une collision, alors P doit être disqualifié.

D'après les faits, comme montré par le schéma et le rapport du jury, la capacité de P de croiser devant S est pour le moins douteuse. L'appel de S est fondé et P est disqualifié.

CAN 1981/58

CAS 51

Règle 11 **Sur le même bord, engagés**
Règle 43.1(a) **Exonération**

Un jury doit établir que les bateaux ont été exonérés au moment de l'incident quand, du fait de l'infraction d'une règle par un autre bateau, ils ont été obligés d'enfreindre une règle.

Faits

Le schéma montre les sillages de quatre grands bateaux, entre approximativement 30 secondes jusqu'à 15 secondes avant leur signal de départ. En position 2, MW est obligé d'abattre pour éviter une collision avec W, et presque immédiatement après, ML et L sont également obligés d'abattre pour éviter le bateau au vent. Il n'y a pas de contact entre les bateaux. Si W avait fait route pour se maintenir à l'écart, il aurait franchi la ligne de départ avant son signal de départ. Chaque bateau sous le vent a hélé le bateau au vent, et chacun a réclamé contre le ou les bateaux à son vent.