

aurait été supérieure à DNE pour une course en cas d'épreuve avec plusieurs courses. Cela peut être dû à la gravité de la seule infraction ou au nombre d'infractions de moindre gravité.

- (2) Un accompagnateur s'avère être en infraction à la règle 69 et aurait été exclu du lieu de l'épreuve mais l'épreuve arrive à son dernier jour et l'exclusion du lieu de l'épreuve serait sans effet.
- (3) Le jury a de bonnes raisons de penser que la personne qui a enfreint la règle 69 a précédemment été pénalisée pour une infraction à la règle 69.1(a) et particulièrement si l'infraction est similaire.
- (4) L'infraction a un impact sur des épreuves en dehors de la juridiction du jury. Par exemple, sélection ou qualification pour une autre épreuve et l'infraction a eu des conséquences néfastes sur la sélection ou la qualification d'un autre concurrent.

## Question 2

Le rapport doit-il être envoyé à l'autorité nationale ou à World Sailing ?

## Réponse 2

Le rapport est envoyé à World Sailing uniquement quand l'infraction se produit sur des épreuves internationales spécifiques, comme listé dans le Code Disciplinaire de World Sailing. Sinon, le rapport doit être envoyé à l'autorité nationale de la ou des personnes avérées en infraction avec la règle 69 (pas nécessairement à l'autorité nationale du propriétaire du bateau ou du lieu de l'épreuve).

World Sailing 2016

---

## CAS 140

<b>Définitions</b>	<b>Prendre le départ</b>
<b>Règle 30.3</b>	<b>Pénalités de départ : règle du pavillon U</b>
<b>Règle 30.4</b>	<b>Pénalités de départ : règle du pavillon noir</b>
<b>Règle 43.1(a)</b>	<b>Exonération</b>
<b>Règle 62.1</b>	<b>Réparation</b>

*Comment les règles s'appliquent quand un bateau est obligé de couper la ligne de départ à cause d'un autre bateau qui a enfreint une règle du chapitre 2.*

### Faits pour la question 1

Le départ d'une course est donné selon la règle 30.3, règle du pavillon U, ou selon la règle 30.4, règle du pavillon noir. Vingt secondes avant le signal de départ, il y a un incident entre les bateaux A et B. Le comité de course identifie une partie de A du côté parcours. A ne revient pas du côté pré-départ de la ligne de départ mais continue à effectuer le parcours et finit. Le comité de course le classe UFD ou BFD, selon le cas.

A dépose une réclamation recevable contre B. Le jury disqualifie B pour infraction à une règle du chapitre 2. Le jury établit que B, en conséquence de l'infraction à une règle, a obligé A à enfreindre la règle 30.3 ou 30.4. Il établit également qu'il n'y a pas eu de dommage physique ou de blessure et que B n'a pas enfreint la règle 2, navigation loyale.

### Question 1

A est-il exonéré par la règle 43.1(a) de son infraction à la règle 30.3 ou 30.4 et si oui, le jury peut-il le classer à sa place d'arrivée, même si A n'a jamais pris le départ d'après la définition de Prendre le départ ?

### **Réponse 1**

A a enfreint la règle 30.3 ou 30.4 mais il a également enfreint la règle 28.1 en ne prenant pas le départ (voir la définition de Prendre le départ). L'infraction de B a obligé A à enfreindre la règle 30.3 ou 30.4. Cependant, elle ne l'a pas empêché de revenir du côté pré-départ de la ligne de départ et de prendre le départ conformément à la définition de Prendre le départ. A est exonéré par la règle 43.1(a) pour son infraction à la règle 30.3 ou 30.4, donc le comité de course doit le classer OCS selon la règle A5.1.

Si A était revenu du côté pré-départ de la ligne de départ, avait pris le départ, effectué le parcours et fini, il aurait été exonéré par la règle 43.1(a) de son infraction à la règle 30.3 ou 30.4, et ce faisant, le comité de course aurait été dans l'obligation de le classer à sa place d'arrivée et de modifier le classement de la course en conséquence. Chaque bateau finissant derrière A aurait été reculé d'une place.

### **Faits pour la question 2**

Le départ de la course est donné selon la règle 30.4, règle du pavillon noir. Les faits sont les mêmes que pour la question 1 mais, cette fois ci, il y a un rappel général. Le numéro de voile de A est correctement affiché comme requis par la règle 30.4. Avant le nouveau départ, A informe le comité de course qu'il a l'intention de réclamer contre B pour infraction à une règle du chapitre 2 dans le départ ayant fait l'objet du rappel. A prend le départ, effectue le parcours et finit la course dont le départ a été redonné. Le comité de course le classe DNE. A dépose une réclamation contre B pour l'infraction lors du premier départ et demande réparation, arguant du fait que le comité de course a agi de façon incorrecte en le classant DNE.

### **Question 2**

Si le jury décide que B a enfreint une règle du chapitre 2 et, que ce faisant, il a obligé A à enfreindre la règle 30.4, peut-il accorder réparation à A en le classant à sa place d'arrivée dans la course dont le départ a été redonné ?

### **Réponse 2**

Non. A enfreint, à l'origine, la première phrase de la règle 30.4 et est identifié du côté parcours de la ligne de départ. Son numéro de voile est alors correctement affiché conformément à la règle 30.4. Le comité de course ayant affiché le numéro de voile de A après un rappel général, l'avant dernière phrase de la règle 30.4 empêche A de courir dans la course dont le départ a été redonné. En prenant le départ de la course dont le départ a été redonné, il enfreint l'avant-dernière phrase de la règle 30.4. Le comité de course ne commet pas d'erreur quand il le classe DNE. A n'a pas droit à réparation car le comité de course n'a pas agi de façon incorrecte.

### **Faits pour la question 3**

Les faits sont les mêmes que pour la question 2, mais cette fois, A ne court pas la course dont le départ a été redonné. Quand il arrive à terre, il réclame contre B pour l'incident lors du départ initial. Le jury décide que B a enfreint une règle du chapitre 2, infraction pour laquelle il ne peut pas être pénalisé (voir la règle 36).

### Question 3

Si le jury décide que B a enfreint une règle du chapitre 2 et, que ce faisant, il a obligé A à enfreindre la règle 30.4, le jury peut-il modifier le score BFD de A ?

### Réponse 3

Oui. A est exonéré par la règle 43.1(a) de son infraction à la règle 30.4 et le comité de course est donc tenu de corriger son classement de BFD en DNS dans la course dont le départ a été redonné. Cependant, il n'a pas droit à réparation car le comité de course n'a pas agi de façon incorrecte.

World Sailing 2016 révisé 2018

---

## CAS 141

<b>Chapitre 2</b>	<b>Préambule</b>
<b>Règle 36</b>	<b>Courses dont le départ est redonné ou courses recourues</b>
<b>Règle 44.1(b)</b>	<b>Pénalités au moment d'un incident : effectuer une pénalité</b>
<b>Règle 60.3(a)(1)</b>	<b>Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69</b>
<b>Règle 61.1(a)(4)</b>	<b>Exigences pour réclamer : Informer le réclamé</b>
<b>Règle 63.5</b>	<b>Recevabilité de la réclamation ou de la demande de réparation</b>

*Interprétation du terme « sérieux » dans l'expression « dommage sérieux »*

### Question

Le terme « sérieux » a-t-il une signification particulière dans les règles de course lorsqu'il est employé dans l'expression « dommage sérieux » ?

### Réponse

Non. Le terme « sérieux » n'est pas défini dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV)*. La partie Terminologie de l'Introduction dit que « les autres mots et termes sont utilisés dans le sens habituellement compris dans l'usage nautique ou courant ». Tel que compris dans l'usage courant, lorsque le mot « sérieux » est employé dans l'expression « dommage sérieux », le terme signifie : important en raison d'un danger ou risque possible ; ayant potentiellement des conséquences indésirables ; être source d'inquiétude ; ou d'un degré ou d'une quantité significatifs.

Cela sous-entend que, lorsqu'un jury a conclu d'après les faits établis qu'un dommage est survenu au cours d'un incident, il doit alors étudier si l'un des quatre critères de la définition ci-dessus s'applique et, si c'est le cas, il devrait conclure que le dommage est « sérieux ».

Les questions à se poser peuvent être :

1. Le dommage réduit-il la sécurité de l'équipage ?
2. Le dommage impacte-t-il négativement de façon significative les performances de navigation du bateau ?
3. Le coût des réparations est-il significatif par rapport à la valeur marchande du bateau ?
4. La valeur du bateau après réparation sera-t-elle significativement diminuée après réparation ?

USA 2018/115