

manquant. Le comité technique réclame contre le bateau pour infraction à la règle 78.1 et à la règle 2 et en conclusion de l'instruction de cette réclamation, le jury disqualifie A pour infraction à ces règles.

Agissant selon la règle 69.2(b) et (e), le jury décide alors d'ouvrir une instruction, et dans sa convocation remise à l'équipage de A, il allègue que l'équipage a enlevé le poids correcteur et que cette action est un acte de mauvaise conduite et, à ce titre, une infraction à la règle 69.1(a). Le bateau A est représenté à l'instruction par P, le barreur et personne responsable du bateau A. P dément avoir eu connaissance de l'absence du poids correcteur. Il explique que le bateau est resté ouvert et sans surveillance toutes les nuits. Il allègue que quelqu'un d'autre a enlevé le poids correcteur pendant la nuit. L'équipage du bateau A est appelé pour témoigner. Ils attestent également de leur ignorance du poids manquant et disent n'avoir vu aucune preuve selon laquelle le plancher aurait été enlevé et remis en place.

La quasi-totalité des preuves soutient l'allégation selon laquelle un membre de l'équipage de A a enlevé le poids correcteur. Des outils étant nécessaires pour enlever le poids, le jury conclut que le poids a été délibérément enlevé (et non pas de façon accidentelle). A a acquis un avantage en enlevant le poids et il était peu probable ce que retrait du poids soit découvert, le plancher étant vissé en place. Le seul témoignage contradictoire est apporté par chaque membre d'équipage, déniant avoir retiré le poids. Le jury conclut qu'il est confortablement satisfait du fait qu'un membre de l'équipage de A a enlevé le poids et que cette action constitue un acte de mauvaise conduite et, en conséquence, une infraction à la règle 69.1(a). A est pénalisé selon la règle 69.2(h)(2) en étant classé DNE à toutes les courses de l'épreuve.

Puisque la quasi-totalité des témoignages soutient l'allégation, le jury serait arrivé à la même conclusion s'il avait utilisé l'échelle de valeur de « la prépondérance des probabilités ». Cependant, si le jury avait utilisé l'échelle de valeur « au-delà d'un doute raisonnable » il aurait pu arriver à une conclusion différente. Aucun membre de l'équipage de A n'a jamais admis avoir enlevé le poids, et il était en principe possible que quelqu'un d'autre ait pu enlever le poids puisque le bateau a été laissé souvent sans surveillance et ouvert. En conséquence, il existait une possibilité selon laquelle le poids aurait pu être enlevé sans que l'équipage de A en ait connaissance. Donc, si l'échelle de valeur utilisée avait été celle « au-delà d'un doute raisonnable », le jury n'aurait vraisemblablement pas conclu qu'un membre de l'équipage de A avait enlevé le poids.

World Sailing 2012

CAS 123

Règle 10 **Sur des bords opposés**
Règle 14 **Éviter le contact**

Quand il devient évident pour un barreur compétent, mais pas expert, à la barre d'un bateau tribord, qu'il existe un risque non négligeable de contact avec un bateau bâbord, le bateau tribord enfreint la règle 14 si un contact se produit et qu'il avait cependant le temps de modifier sa route de façon suffisante pour éviter le contact.

Faits pour la question 1

Dans une course en flotte, par 10 nœuds de vent, deux dériveurs monotypes de 5 mètres de long, s'approchent l'un de l'autre sur des routes au plus près. S est tribord et P est bâbord. Les deux bateaux maintiennent leur route et leur vitesse. Un contact se produit entre l'étrave de S

et le quart tribord de P, à environ 20 cm de la poupe de P. Il y a des dommages. Aucun d'eux n'effectue de pénalité. S réclame contre P.

Question 1

Comment les règles s'appliquent-elles à cet incident ? En particulier, S a-t-il enfreint la règle 14 ?

Réponse 1

Dans cette situation, P a fait une erreur de jugement en pensant qu'il pourrait croiser devant S sans enfreindre la règle 10. P aurait pu virer sous le vent de S et se maintenir ainsi à l'écart de S et éviter le contact. P ne l'ayant pas fait, il a enfreint les règles 10 et 14 et est disqualifié.

La règle 14 exige d'un bateau, y compris un bateau prioritaire, qu'il évite le contact si cela est raisonnablement possible. Cependant, la règle 14 stipule également qu'un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact tant qu'il n'est pas « clair » que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart. Dans les conditions décrites, quand l'étrave de P croise devant l'étrave de S, il aurait été clair pour un barreur compétent, mais pas expert, à la barre de S, qu'il existait un risque non négligeable de contact et qu'en conséquence P ne se maintenait pas à l'écart. À ce moment, S avait encore le temps d'abattre suffisamment pour éviter le contact et S a donc enfreint la règle 14. Le contact ayant occasionné des dommages, S n'est pas exonéré par la règle 43.1(c) ; il est disqualifié.

Faits pour la question 2

Les faits sont identiques à ceux de la question 1, mais juste avant que le contact ait lieu, S abat légèrement pour essayer d'éviter P. Cependant, S a mal estimé la manœuvre et un contact a lieu qui occasionne des dommages.

Question 2

S a-t-il enfreint la règle 14 ?

Réponse 2

Comme indiqué dans la réponse 1, au moment où il devient clair que P ne se maintient pas à l'écart, S a encore le temps d'abattre suffisamment pour éviter le contact. En conséquence, il était raisonnablement possible à S de le faire. Il n'a pas réussi à abattre suffisamment ou n'a pas commencé à abattre suffisamment tôt, mais cela ne signifie pas qu'il ne lui était raisonnablement pas possible d'éviter le contact. S enfreint donc la règle 14 malgré sa légère abattée avant le contact. Le contact ayant occasionné des dommages, S n'est pas exonéré par la règle 43.1(c) ; il est disqualifié.

World Sailing 2013

CAS 124

Règle 19.2(a)	Place pour passer un obstacle : donner la place à un obstacle
Règle 19.2(b)	Place pour passer un obstacle : donner la place à un obstacle
Règle 43.1(b)	Exonération

À tout moment pendant que deux bateaux s'approchent d'un obstacle, le bateau