



LIVRE DES CAS

2013-2016

***Interprétations
des Règles de Course à la Voile***

**International Sailing Federation
Février 2013**

En tant qu'autorité supérieure du sport, la Fédération Internationale de Voile (ISAF) promeut et soutient la protection de l'environnement dans toutes les compétitions de voile et les activités associées dans le monde entier.

Contacts secrétariat ISAF :

Ariadne House
Town Quay
Southampton
Hampshire S014 2AQ
UK

Tél +44 (0) 2380 635111
Fax +44 (0) 2380 635789
Email : secretariat@isaf.com

sailing.org / isaf.com

Publié par l'ISAF (UK) Ltd., Southampton UK © International Sailing Federation (IOM) Ltd. All rights reserved.

*Traduction Commission Centrale d'Arbitrage
Fédération Française de Voile*

SOMMAIRE

Préface.....	page 4
Régulations.....	page 5
Abréviations.....	page 6
Section 1 – Extraites des cas par n° de règle	
<u>Définitions</u>	
Route libre devant, route libre derrière, engagement.....	page 7
Finir.....	page 7
Se maintenir à l'écart.....	page 8
Marque.....	page 9
Place à la marque.....	page 9
Obstacle.....	page 10
Partie.....	page 10
Route Normale.....	page 10
En course.....	page 11
Place.....	page 11
Règle.....	page 12
<u>Principe de base</u>	
Sportivité et règles.....	page 12
<u>Chapitre 1 – Règles fondamentales</u>	
Règle 1.1, Sécurité : aider ceux qui sont en danger.....	page 13
Règle 2, Navigation loyale.....	page 13
Règle 3(a), Acceptation des règles.....	page 14
<u>Chapitre 2 – Quand les bateaux se rencontrent</u>	
Préambule du chapitre 2.....	page 14
<u>Section A – Priorité</u>	
Règle 10, Sur des bords opposés.....	page 14
Règle 11, Sur le même bord, engagés.....	page 15
Règle 12, Sur le même bord, non engagés.....	page 16
Règle 13, Pendant le virement de bord.....	page 17
<u>Section B - Limitations générales</u>	
Règle 14, Eviter le contact.....	page 17
Règle 14(a), Eviter le contact.....	page 20
Règle 14(b), Eviter le contact.....	page 20
Règle 15, Acquérir une priorité.....	page 20
Règle 16.1, Modifier sa route.....	page 21
Règle 16.2, Modifier sa route.....	page 22
Règle 17, Sur le même bord ; route normale.....	page 22
<u>Section C - Aux Marques et obstacles</u>	
Règle 18.1, Place à la marque : quand la règle 18 s'applique.....	page 23
Règle 18.2, Place à la marque : donner la place à la marque.....	page 24
Règle 18.2(a), Place à la marque : donner la place à la marque.....	page 24
Règle 18.2(b), Place à la marque : donner la place à la marque.....	page 24
Règle 18.2(c), Place à la marque : donner la place à la marque.....	page 24
Règle 18.2(c)(2), Place à la marque : donner la place à la marque.....	page 25
Règle 18.3, Place à la marque : virer de bord dans la zone.....	page 25
Règle 18.4, Place à la marque : empanner.....	page 26
Règle 19, Place pour passer un obstacle.....	page 26
Règle 19.2, Place pour passer un obstacle : donner de la place à un obstacle..	page 26
Règle 20, Place pour virer de bord à un obstacle.....	page 27
Règle 21, Exonération.....	page 28
<u>Section D - Autres Règles</u>	
Règle 23, Chaviré, mouillé ou échoué ; portant assistance.....	page 28

Chapitre 3 – Direction d’une course

Règle 26, Départ des courses	page 29
Règle 28.1, Effectuer le parcours	page 29
Règle 28.2, Effectuer le parcours	page 29
Règle 29.1, Rappels : rappel individuel	page 29
Règle 30.2, Pénalités de départ : règle du pavillon Z	
Règle 30.3, Pénalités de départ : règle du pavillon noir	page 30
Règle 31, Toucher une marque	page 30
Règle 32.1, Réduire ou annuler après le départ.....	page 30

Chapitre 4 – Autres obligations en course

Règle 41, Aide extérieure	page 31
Règle 42, Propulsion.....	page 31
Règle 43.1(a), Vêtements et équipement du concurrent.....	page 31
Règle 44.1, Pénalités au moment de l’incident : effectuer une pénalité	
Règle 44.2, Pénalités au moment de l’incident : pénalité un ou deux tours	page 31
Règle 45, Mise au sec ; amarrage ; mouillage	page 32
Règle 46, Personne responsable.....	page 32
Règle 48, Signaux de brume et feux ; dispositifs de séparation de trafic.....	page 32
Règle 49, Position de l’équipage ; filières	page 32
Règle 50.3, Etablir et border les voiles : utilisation des « outriggers »	page 33

Chapitre 5 - Réclamations, Réparations, Instructions, Mauvaise conduite et appels

Section A - Réclamations ; réparations ; action selon la règle 69

Règle 60, Droit de réclamer, de demander réparation ou action selon règle 69.	page 33
Règle 61.1, Exigences pour réclamer : informer le réclamé.....	page 33
Règle 61.2, Exigences pour réclamer : contenu d’une réclamation	page 34
Règle 62.1, Réparation	page 34
Règle 62.1(a), Réparation.....	page 34
Règle 62.1(b), Réparation.....	page 35
Règle 62.1(c), Réparation.....	page 36
Règle 62.1(d), Réparation.....	page 36
Règle 62.2, Réparation	page 36

Section B – Instructions et décisions

Règle 63.1, Instructions : nécessité d’une instruction.....	page 36
Règle 63.2, Instructions : horaire et lieu de l’instruction ; temps laissé aux parties pour se préparer.....	page 36
Règle 63.3, Instructions : droit d’être présent	page 36
Règle 63.5, Instructions : recevabilité de la réclamation ou de la demande de réparation	page 36
Règle 63.6, Instructions : recevoir des dépositions et établir des faits.....	page 37
Règle 63.7, Instructions : conflit entre l’AC et les IC.....	page 37
Règle 64.1, Décisions : pénalités et exonération.....	page 37
Règle 64.1(a), Décisions : pénalités et exonération	page 37
Règle 64.1(b), Décisions : pénalités et exonération	page 38
Règle 64.2, Décisions : décisions de réparation.....	page 39
Règle 64.3(a), Décisions : décisions des réclamations concernant les règles de classe.....	page 39
Règle 66, Rouvrir une instruction.....	page 39

Section C - Mauvaise conduite notoire

Règle 69.1(a), Allégations de mauvaise conduite notoire : obligation de ne pas avoir une mauvaise conduite notoire	page 39
Règle 69.2, Mauvaise conduite notoire : action par un jury.....	page 39

Section D - Appels

Règle 70.1, Appels et demandes auprès d’une autorité nationale	page 40
Règle 71.4, Décisions de l’autorité nationale.....	page 40

Chapitre 6 – Inscription et qualification

Règle 75.1, S'inscrire à une course page 40

Règle 78.3, Conformité aux règles de classe ; certificats page 41

Chapitre 7 – Organisation de la course

Règle 85, Règles en vigueur page 41

Règle 86, Modifications aux règles de course page 41

Règle 87, Modifications aux règles de classe page 41

Règle 88.2, Prescriptions nationales page 42

Règle 90.2(c), Comité de course ; IC ; classement : IC page 42

Annexe A - Classement

Règle A3, Heures de départ et places d'arrivée page 42

Règle A5, Scores déterminés par le comité de course page 42

Règle A10, Conseils pour les réparations page 42

Annexe J – Avis de course et instructions de course

Règle J1.2, Contenu de l'avis de course

Règle J2.2, Contenu des instructions de course page 43

Annexe R – Procédures pour les appels et les demandes

Règle R5, Faits inadéquats ; réouverture page 43

Signaux de course

Signaux de course, X page 43

RIPAM page 43

Section 2 – Les cas

pages 45 à 168

Préface

Le Livre des Cas 2013-2016 fait suite à une révision complète de tous les cas précédemment publiés, et inclut tous les nouveaux cas adoptés par le Conseil de l'ISAF depuis 2009. La plupart des cas ont été reformulés, certains légèrement, mais d'autres entièrement, afin d'illustrer aussi clairement que possible l'application des règles de course 2013-2016. Les cas sont numérotés séquentiellement, commençant au numéro 1, avec des interruptions résultant de suppressions antérieures. La plupart des cas sont basés sur des appels récents faits à une autorité nationale selon la règle 70.1 ou sur des demandes de confirmation ou de correction faites selon la règle 70.2. Cependant, d'autres sous forme de questions réponses sont basés sur des faits établis présumés ou imaginaires. Ils sont souvent issus des questions soumises au Panel des Questions/Réponses de l'ISAF.

De nouveaux cas peuvent être ajoutés chaque année en novembre pendant la réunion annuelle de l'ISAF, et parfois, certains cas sont révisés ou supprimés. En 2014, 2015 et 2016, très vraisemblablement en janvier, de nouveaux cas et des modifications dans les cas existants seront mis en ligne sur le site internet de l'ISAF (www.sailing.org) et sur le site de la FFvoile (www.ffvoile.fr) et seront envoyés par mail aux juges, umpires, comités de course internationaux, ainsi qu'aux autorités nationales et aux associations de classe ISAF.

Le Livre des Cas 2013-2016 a été préparé par le groupe de travail du Livre des Cas : son Président, Dick Rose, Trevor Lewis, Dave Perry, Michael Short et Leo Pieter Stoel.

Les commentaires et suggestions des lecteurs peuvent être adressés à :

Fédération Française de Voile
Commission Centrale d'Arbitrage
[E-mail: cca@ffvoile.fr](mailto:cca@ffvoile.fr)

Bernard Bonneau, président
Comité des Règles de Course de l'ISAF
février 2013

Les Régulations ISAF et les Interprétations des Règles

Les Régulations suivantes régissent la publication des cas du Livre des Cas et la publication des autres interprétations des règles de course.

28.3 Les interprétations des Règles de Course doivent être faites uniquement par l'ISAF par le biais de la publication de cas dans *Le Livre des Cas* ou de décisions d'umpires (calls) dans *Le livre des décisions d'Umpires pour le Match Racing (ou Call book)* ou dans le *Livre de décisions d'umpires pour la Course par équipes*. Les cas sont des interprétations et explications des règles faisant autorité pour tout type de régate, et les Calls sont des interprétations et explications des règles faisant autorité uniquement pour le match racing ou la course par équipes.

28.3.1 Le Comité des Règles de Course doit étudier les cas qui lui sont soumis conformément à la Régulation 1, cas proposés par le Groupe de Travail du Livre des Cas ou par le Panel chargé des Questions/Réponses des Règles de Course ... et doit recommander au Conseil ceux qu'il approuve pour une édition dans *Le Livre des Cas* ...

28.3.2 Les soumissions concernant des cas ..., comprenant tout schéma nécessaire, doivent être adressées en anglais au secrétariat de l'ISAF avant la date limite définie dans la Régulation 15.6. Si une soumission ou proposition reprend un cas publié ..., elle doit expliquer pourquoi cette nouvelle proposition de cas ... est préférable.

28.3.3 Les points suivants proposent des conseils pour la publication de cas dans *Le Livre des Cas* :

(a) Un cas doit apporter une clarification significative à une signification d'une règle ou améliorer la compréhension d'une règle complexe.

(b) Un cas ne doit pas répéter un cas déjà publié. Quand un cas représente une amélioration d'un cas existant, il doit être inclus, et le cas précédent doit être supprimé.

28.4 Sauf pour la publication de cas et de calls ISAF, l'ISAF ne doit pas publier d'interprétation ou d'explication des Règles de course faisant autorité sauf si celle-ci a fait au préalable l'objet d'une étude et d'une approbation par le président du Comité des Règles de Course ou par un membre du comité désigné par le Président.

Abréviations des Autorités Nationales et de l'ISAF

ARYF	All Russia Yachting Federation
CYA	Canadian Yachting Association
DSA	Danish Sailing Association
FAY	Federacion Argentina de Yachting
FIV	Federazione Italiana Vela
ISAF	International Sailing Federation
KNWV	Koninklijk Nederlands Watersport Verbond
NSF	Norwegian Sailing Federation
RYA	Royal Yachting Association
USSA	United States Sailing Association

Légendes utilisées dans les schémas

A, B, C, etc.	Tout bateau, et
A	Bateau en route libre devant
B	Bateau en route libre derrière
I	Bateau à l'intérieur (inside)
L	Bateau sous le vent (leeward)
M	Bateau du milieu ou intervenant (middle)
O	Bateau à l'extérieur (outside)
P	Bateau bâbord (port)
S	Bateau tribord (starboard)
W	Bateau au vent (windward)

Des combinaisons de ces lettres sont également utilisées.

SECTION 1

EXTRAITS DES CAS PAR NUMERO DE REGLE

La section 1 permet aux lecteurs de trouver les cas qui interprètent une règle en particulier. Par exemple, les cas 15 et 17 interprètent la règle 13. Les résumés de ces cas sont regroupés dans la section sous le titre Règle 13, Pendant le virement de bord. Le résumé d'un cas peut ne pas mentionner toutes les règles interprétées par le cas, le lecteur doit donc se reporter au cas lui-même en section 2 pour voir comment la règle a été interprétée ou illustrée.

DEFINITIONS

Définitions, Route libre devant et route libre derrière ; engagement

CAS 12

Pour déterminer le droit à la place à la marque d'un bateau à l'intérieur selon la règle 18.2(b), le fait que les bateaux soient sur des routes largement différentes est hors de propos, à condition qu'un engagement existe quand le premier d'entre eux atteint la zone.

CAS 23

Vent arrière, la règle 19 ne s'applique pas à un bateau tribord qui passe entre deux bateaux bâbord devant lui. La règle 10 exige des deux bateaux bâbord qu'ils se maintiennent à l'écart.

CAS 33

Lorsqu'un bateau qui s'approche d'un obstacle hèle pour demander de la place pour virer avant que la sécurité ne l'oblige à le faire, il enfreint la règle 20.1(a). Cependant, même si l'appel enfreint la règle 20.1(a), le bateau hélé doit répondre. Un bateau engagé à l'intérieur a droit à de la place entre le bateau extérieur et un obstacle selon la règle 19.2(b) même s'il a viré dans la position engagé à l'intérieur.

CAS 41

Discussion à propos de la manière dont s'appliquent la règle 19.2(b) et les définitions Route libre derrière, Route libre devant ; Engagement et Obstacle quand deux bateaux engagés sur le même bord rattrapent et passent sous le vent d'un bateau qui est devant sur la même amure. Il n'y a pas obligation de heler pour demander de la place à un obstacle, mais il est prudent de le faire.

CAS 43

Un bateau au plus près, bâbord, qui navigue parallèlement près d'un obstacle doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui a terminé son virement de bord sur tribord, et qui s'approche sur une route de collision.

CAS 91

Un bateau tenu de se maintenir à l'écart doit se maintenir à l'écart de l'équipement hors de sa position normale appartenant à un autre bateau, si cet équipement a été hors de sa position normale depuis suffisamment longtemps pour avoir été vu et évité.

Définitions, Finir

CAS 45

Quand un bateau manque à finir correctement à cause d'une erreur du comité de course, mais qu'aucun des bateaux en course n'a ni gagné ni perdu en raison de cette erreur, une décision de réparation appropriée et équitable est de classer tous les bateaux dans l'ordre où ils ont franchi la ligne d'arrivée.

CAS 58

Si une bouée ou un autre objet spécifié dans les instructions de course comme une marque limite de ligne d'arrivée est du côté post-arrivée de la ligne d'arrivée, un bateau peut la laisser d'un côté ou de l'autre.

CAS 82

Quand une ligne d'arrivée est tellement orientée dans l'axe du dernier bord qu'on ne peut déterminer la manière correcte de la franchir pour finir en accord avec la définition, un bateau peut franchir la ligne dans l'une ou l'autre direction et son arrivée doit être enregistrée en conséquence.

CAS 112

Si un bateau fait une erreur en effectuant le parcours, un deuxième bateau peut informer ce bateau qu'il a l'intention de réclamer avant l'arrivée de ce bateau ou à la première occasion raisonnable après que ce bateau ait fini.

Définitions, Se maintenir à l'écart

CAS 30

Un bateau en route libre derrière qui est tenu de se maintenir à l'écart mais entre en collision avec le bateau en route libre devant enfreint la règle de priorité qui était applicable avant que la collision survienne. Un bateau qui perd la priorité en changeant involontairement d'amure est néanmoins tenu de se maintenir à l'écart.

CAS 50

Quand un jury détermine, dans un incident bâbord-tribord, que 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 détermine que S a effectivement modifié sa route et qu'il y avait un doute raisonnable que P eut pu croiser devant S si S n'avait pas modifié sa route, alors P devrait être disqualifié.

CAS 60

Quand un bateau prioritaire modifie sa route de telle sorte qu'un bateau non prioritaire, bien qu'ayant promptement réagi pour l'éviter, ne peut se maintenir à l'écart en bon marin, le bateau prioritaire enfreint la règle 16.1.

CAS 77

Le contact de l'équipement d'un bateau avec une marque constitue un abordage de marque. Un bateau obligé de se maintenir à l'écart n'enfreint pas de règle quand il est touché par l'équipement d'un bateau prioritaire qui bouge de façon inattendue en dehors de sa position normale.

CAS 87

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart.

CAS 88

Un bateau peut éviter un contact et cependant manquer à se maintenir à l'écart.

CAS 91

Un bateau tenu de se maintenir à l'écart doit se maintenir à l'écart de l'équipement hors de sa position normale appartenant à un autre bateau, si cet équipement a été hors de sa position normale depuis suffisamment longtemps pour avoir été vu et évité.

Définitions, Marque

CAS 58

Si une bouée ou un autre objet spécifié dans les instructions de course comme une marque limite de ligne d'arrivée est du côté post-arrivée de la ligne d'arrivée, un bateau peut la laisser d'un côté ou de l'autre.

Définitions, Place à la marque

CAS 15

En virant de bord pour contourner une marque, un bateau en route libre devant doit respecter la règle 13 ; un bateau en route libre derrière a le droit de maintenir sa route, et ainsi d'empêcher l'autre de virer de bord.

CAS 21

Lorsqu'un bateau prioritaire est tenu de donner la place à la marque à un bateau engagé à son intérieur, il n'existe pas d'espace maximum ou minimum qu'il doit donner. L'espace qu'il doit donner dépend sensiblement des conditions existantes de vent et de mer, de la vitesse du bateau intérieur, des voiles qu'il porte et de ses caractéristiques de forme.

CAS 25

Quand un bateau au vent engagé à l'intérieur, qui a droit à la place à la marque, prend plus d'espace que celui auquel il a droit, il doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent à l'extérieur, et le bateau à l'extérieur peut lofer à condition de donner au bateau à l'intérieur la place de se maintenir à l'écart.

CAS 63

A une marque, quand de la place est disponible pour un bateau qui n'y a pas droit, il peut, à ses propres risques, profiter de la place.

CAS 70

Un bateau engagé au vent à l'intérieur qui a droit à la place à la marque du bateau à l'extérieur doit se maintenir à l'écart du bateau à l'extérieur et, s'il navigue au-delà de la place à la marque à laquelle il a droit, il n'est pas exonéré s'il manque à se maintenir à l'écart.

CAS 95

Si deux bateaux engagés sur le même bord sont sur un bord de près et sont soumis à la règle 18.2(b), la règle 18 cesse de s'appliquer quand l'un d'eux dépasse la position bout au vent. Quand un bateau est tenu de donner la place à la marque à un autre bateau, l'espace qu'il doit laisser comprend l'espace pour que l'autre bateau respecte la règle 31. Quand le bateau qui a droit à la place à la marque est contraint de toucher la marque pendant qu'il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, il est exonéré de son infraction à la règle 31.

CAS 114

Quand un bateau a droit à de la place, l'espace auquel il a droit comprend l'espace dont il a besoin pour satisfaire à ses obligations selon les règles du chapitre 2 et la règle 31.

CAS 118

Dans la définition de Place à la marque, la phrase « place pour naviguer vers la marque » signifie l'espace pour naviguer rapidement en bon marin vers une position proche de la marque et de son côté requis.

Définitions, Obstacle

CAS 11

Quand des bateaux sont engagés à un obstacle, y compris un obstacle qui est un bateau prioritaire, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle.

CAS 23

Vent arrière, la règle 19 ne s'applique pas à un bateau tribord qui passe entre deux bateaux bâbord devant lui. La règle 10 exige des deux bateaux bâbord qu'ils se maintiennent à l'écart.

CAS 29

Un bateau sous le vent est un obstacle pour un bateau engagé au vent et un troisième bateau en route libre derrière. Le bateau en route libre derrière peut passer entre les deux bateaux engagés et a droit à de la place de la part du bateau au vent pour passer entre lui et le bateau sous le vent, à condition que le bateau au vent ait été capable de donner de la place au moment où l'engagement a commencé.

CAS 41

Discussion à propos de la manière dont s'appliquent la règle 19.2(b) et les définitions Route libre derrière, route libre devant ; engagement et Obstacle quand deux bateaux engagés sur le même bord rattrapent et passent sous le vent d'un bateau qui est devant sur la même amure. Il n'y a pas obligation de héler pour demander de la place à un obstacle, mais il est prudent de le faire.

CAS 117

Quand trois bateaux sont sur le même bord et que deux d'entre eux sont engagés et rattrapent le troisième depuis une position en route libre derrière, si le bateau sous vent devient engagé avec le bateau devant, le bateau devant n'est plus un obstacle et la règle 19.2(b) ne s'applique pas. Lorsqu'une rangée de bateaux navigue près d'un autre bateau, il n'existe pas de situation où ce bateau constitue un obstacle continu.

Définitions, Partie

CAS 55

Un bateau ne peut pas réclamer contre le comité de course ou le jury. Toutefois, il peut demander réparation ou, s'il est partie dans une instruction, demander qu'elle soit rouverte. Un bateau n'a pas le droit de faire appel s'il n'était pas partie dans la réclamation. S'il pense que sa place a été aggravée de façon significative par une action ou une omission inadéquate du comité de course, son seul recours est de demander réparation. Il pourra alors faire appel de la décision de cette instruction.

Définitions, Route normale

CAS 9

Quand un bateau tribord choisit de naviguer au-delà d'une marque au vent, un bateau bâbord doit se maintenir à l'écart. Il n'existe pas de règle qui exige d'un bateau qu'il suive une route normale.

CAS 13

Avant son signal de départ, un bateau sous le vent n'enfreint pas de règle en naviguant sur une route plus haute que celle du bateau au vent.

CAS 14

Quand, à cause d'une différence d'opinion sur la route normale d'un bateau sous le vent, deux bateaux sur le même bord convergent, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart. Deux

bateaux naviguant près l'un de l'autre sur le même bord du parcours peuvent avoir des routes normales différentes.

CAS 46

Un bateau sous le vent a droit à remonter au vent jusqu'à sa route normale, même s'il a établi un engagement sous le vent à partir de la position en route libre derrière et à moins de deux fois sa longueur de coque du bateau au vent.

Définitions, En course

CAS 5

Lorsqu'il est en course, un bateau qui est au mouillage est toujours en course. Un bateau n'enfreint pas la règle 42.1 ni la règle 45 si, en tirant sur sa ligne de mouillage pour récupérer l'ancre, il revient à la position où l'ancre avait été jetée. Cependant, si tirer sur la ligne de mouillage fait clairement avancer le bateau vers une autre position, il enfreint ces règles.

CAS 68

Le fait qu'un comité de course ne s'aperçoive pas qu'un certificat de handicap n'est pas valide n'ouvre pas droit à réparation pour un bateau. Un bateau susceptible d'avoir enfreint une règle et qui continue à courir conserve ses droits selon les règles de course, y compris ses droits selon les règles du chapitre 2 et ses droits de réclamer et de faire appel, même s'il est disqualifié plus tard.

Définitions, Place

CAS 21

Lorsqu'un bateau prioritaire est tenu de donner la place à la marque à un bateau engagé à son intérieur, il n'existe pas d'espace maximum ou minimum qu'il doit donner. L'espace qu'il doit donner dépend sensiblement des conditions existantes de vent et de mer, de la vitesse du bateau intérieur, des voiles qu'il porte et de ses caractéristiques de forme.

CAS 24

Quand un bateau devient engagé sous le vent depuis une position en route libre derrière, l'autre bateau doit agir rapidement pour se maintenir à l'écart. Quand il ne peut pas le faire en agissant en bon marin, il ne lui a pas été donné suffisamment de place selon la règle 15. S'il entreprend une action non nécessaire qui cause un contact, il manque à se maintenir à l'écart tel qu'il y est tenu par la règle 11.

CAS 60

Quand un bateau prioritaire modifie sa route de telle sorte qu'un bateau non prioritaire, bien qu'ayant promptement réagi pour l'éviter, ne peut se maintenir à l'écart en bon marin, le bateau prioritaire enfreint la règle 16.1.

CAS 93

Si un bateau lofe juste après être devenu engagé sous le vent d'un autre bateau et qu'il n'y a aucune action de 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 selon la règle 64.1(a).

CAS 95

Si deux bateaux engagés sur le même bord sont sur un bord de près et sont soumis à la règle 18.2(b), la règle 18 cesse de s'appliquer quand l'un d'eux dépasse la position bout au vent. Quand un bateau est tenu de donner la place à la marque à un autre bateau, l'espace qu'il doit laisser comprend l'espace pour que l'autre bateau respecte la règle 31. Quand le bateau qui a droit à la place à la marque est contraint de toucher la marque pendant qu'il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, il est exonéré de son infraction à la règle 31.

CAS 103

Le terme « en bon marin » dans la définition de Place fait référence à la conduite du bateau que l'on peut raisonnablement attendre d'un équipage compétent, mais pas expert, avec un nombre d'équipiers adapté au bateau.

CAS 114

Quand un bateau a droit à de la place, l'espace auquel il a droit comprend l'espace dont il a besoin pour satisfaire à ses obligations selon les règles du chapitre 2 et la règle 31.

CAS 117

Quand trois bateaux sont sur le même bord et que deux d'entre eux sont engagés et rattrapent le troisième depuis une position en route libre derrière, si le bateau sous vent devient engagé avec le bateau devant, le bateau devant n'est plus un obstacle et la règle 19.2(b) ne s'applique pas. Lorsqu'une rangée de bateaux navigue près d'un autre bateau, il n'existe pas de situation où ce bateau constitue un obstacle continu.

Définitions, Règle

CAS 85

Si une règle de course n'est pas l'une des règles citées dans la règle 86.1(c), les règles de classe ne sont pas autorisées à la changer. Si une règle de classe essaye de changer une telle règle, cette règle de classe n'est pas valide et ne s'applique pas.

CAS 98

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par *Les Règles de Course à la Voile*, que l'avis de course ou les instructions de course mentionnent explicitement leur application ou non. Une instruction de course, à condition qu'elle soit cohérente avec une prescription à la règle 88.2 peut modifier tout ou partie des prescriptions de l'autorité nationale. Généralement, ni l'avis de course ni les instructions de course ne peuvent modifier une règle de classe. Quand un bateau court sous un système de handicap ou de rating, les règles de ce système s'appliquent, et tout ou partie de ses règles de classe peuvent également s'appliquer. Quand l'avis de course est en conflit avec les instructions de course, aucun ne prévaut sur l'autre.

PRINCIPE DE BASE

Sportivité et règles

CAS 31

Quand un signal visuel correct de rappel pour un rappel individuel est fait mais qu'il n'est pas accompagné du signal sonore requis et qu'un bateau rappelé, en position pour entendre le signal sonore, n'a pas vu le signal visuel et ne revient pas, il a droit à réparation. Toutefois, s'il réalise qu'il est au-dessus de la ligne il doit revenir et prendre le départ correctement.

CAS 39

Sauf quand il reçoit un rapport d'une infraction à une règle de classe ou à la règle 43 de la part d'un contrôleur d'équipement ou d'un jugeur d'épreuve, un comité de course n'est pas obligé de réclamer contre un bateau. La responsabilité première de faire respecter les règles incombe aux concurrents.

CAS 65

Quand un bateau sait qu'il a enfreint la règle du pavillon noir, il est obligé d'abandonner rapidement. S'il ne le fait pas et gêne par la suite délibérément un autre bateau dans la course, il commet une grave violation à la sportivité et à la règle 2, et son barreur commet une grave violation à la sportivité.

CAS 71

Un appel à la voix n'est pas le « signal sonore » requis quand le pavillon X est envoyé. Réponses aux questions provenant de demandes de réparation après une erreur de procédure du comité de course.

CHAPITRE 1 - REGLES FONDAMENTALES

Règle 1.1, Sécurité : aider ceux qui sont en danger

CAS 20

Quand il est possible qu'un bateau soit en danger, un autre bateau qui porte assistance a droit à réparation, même si l'aide ne lui a pas été demandée ou s'il est établi plus tard qu'il n'y avait pas de danger.

Règle 2, Navigation loyale

CAS 27

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 de la place pour se maintenir à l'écart.

CAS 31

Quand un signal visuel correct de rappel pour un rappel individuel est fait mais qu'il n'est pas accompagné du signal sonore requis et qu'un bateau rappelé, en position pour entendre le signal sonore, n'a pas vu le signal visuel et ne revient pas, il a droit à réparation. Toutefois, s'il réalise qu'il est au-dessus de la ligne il doit revenir et prendre le départ correctement.

CAS 34

Gêner un autre bateau peut constituer une infraction à la règle 2 et être la base pour accorder réparation et pour une action selon la règle 69.2.

CAS 47

Un bateau qui hèle délibérément « tribord » alors qu'il sait qu'il est bâbord n'agit pas loyalement et enfreint la règle 2.

CAS 65

Quand un bateau sait qu'il a enfreint la règle du pavillon noir, il est obligé d'abandonner rapidement. S'il ne le fait pas et gêne par la suite délibérément un autre bateau dans la course, il commet une grave violation à la sportivité et à la règle 2, et son barreur commet une grave violation à la sportivité.

CAS 73

Quand, par une action délibérée, l'équipier de L tend le bras et touche W, action qui ne peut avoir d'autre intention que de provoquer une infraction de W à la règle 11, alors L enfreint la règle 2.

CAS 74

Il n'y a aucune règle qui impose la façon dont le barreur ou l'équipier d'un bateau sous le vent doit s'asseoir ; un contact avec un bateau au vent n'enfreint pas la règle 2 tant que la position du barreur ou de l'équipier n'est pas délibérément utilisée à mauvais escient.

CAS 78

Dans une course en flotte, pour des bateaux monotypes ou courant avec un système de handicap ou de rating, un bateau peut utiliser des tactiques qui gênent clairement et freinent la

progression d'un autre bateau dans la course, à condition que, s'il est l'objet d'une réclamation selon la règle 2 pour cette action, le jury établisse qu'il y avait une chance raisonnable que sa tactique améliore soit son résultat dans le classement général de l'épreuve ou ses chances d'obtenir une sélection pour une autre épreuve, pour lui ou pour son équipe nationale. Cependant, il enfreint la règle 2, et peut-être la règle 69.1(a) si, pendant qu'il utilise ces tactiques, il enfreint intentionnellement une règle.

Règle 3(a), Acceptation des règles

CAS 98

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par Les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course ou les instructions de course mentionnent explicitement leur application ou non. Une instruction de course, à condition qu'elle soit cohérente avec une prescription à la règle 88.2 peut modifier tout ou partie des prescriptions de l'autorité nationale. Généralement, ni l'avis de course ni les instructions de course ne peuvent modifier une règle de classe. Quand un bateau court sous un système de handicap ou de rating, les règles de ce système s'appliquent, et tout ou partie de ses règles de classe peuvent également s'appliquer. Quand l'avis de course est en conflit avec les instructions de course, aucun ne prévaut sur l'autre.

CHAPITRE 2 QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT

Préambule du chapitre 2

CAS 67

Quand un bateau en course rencontre un navire qui ne l'est pas, les deux sont soumis aux règles gouvernementales de priorité. Quand, selon ces règles, le bateau en course est tenu de se maintenir à l'écart mais qu'il heurte volontairement l'autre bateau, il peut être pénalisé pour mauvaise conduite notoire.

CAS 109

Les règles du RIPAM ou les règles gouvernementales de priorité s'appliquent entre les bateaux en course seulement si les instructions de course le précisent et, dans ce cas, toutes les règles du chapitre 2 sont remplacées. On peut rendre une règle du RIPAM ou une règle gouvernementale applicable en l'incluant dans les instructions de course ou dans un autre document régissant l'épreuve.

Section A - Priorité

Règle 10, Sur des bords opposés

CAS 9

Quand un bateau tribord choisit de naviguer au-delà d'une marque au vent, un bateau bâbord doit se maintenir à l'écart. Il n'existe pas de règle qui exige d'un bateau qu'il suive une route normale.

CAS 23

Vent arrière, la règle 19 ne s'applique pas à un bateau tribord qui passe entre deux bateaux bâbord devant lui. La règle 10 exige des deux bateaux bâbord qu'ils se maintiennent à l'écart.

CAS 43

Un bateau au plus près, bâbord qui navigue parallèlement près d'un obstacle doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui a terminé son virement de bord sur tribord, et qui s'approche sur une route de collision.

CAS 50

Quand un jury détermine, dans un incident bâbord-tribord, que 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 détermine que S a effectivement modifié sa route et qu'il y avait un doute raisonnable que P eut pu croiser devant S si S n'avait pas modifié sa route, alors P devrait être disqualifié.

CAS 75

Quand la règle 18 s'applique, les règles des sections A et B s'appliquent aussi. Quand un bateau prioritaire engagé à l'intérieur doit empanner à la marque, il a le droit de suivre sa route normale jusqu'à ce qu'il empanne. Un bateau tribord qui modifie sa route n'enfreint pas la règle 16.1 s'il laisse à un bateau bâbord l'espace nécessaire pour se maintenir à l'écart et si le bateau bâbord n'en tire pas immédiatement avantage.

CAS 87

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart.

CAS 88

Un bateau peut éviter un contact et cependant manquer à se maintenir à l'écart.

CAS 99

Le fait qu'un bateau tenu de se maintenir à l'écart soit hors de contrôle ne lui permet pas de s'exonérer d'une infraction à une règle du chapitre 2. Quand un bateau prioritaire devient tenu par la règle 14 « d'éviter le contact... si cela est raisonnablement possible » et que la seule manière de le faire est d'empanner à la volée, il n'enfreint pas la règle s'il n'empanne pas à la volée. Quand la pénalité d'un bateau selon la règle 44.1(b) est d'abandonner, et qu'il le fait (que ce soit par choix ou par nécessité), il ne peut alors pas être disqualifié.

CAS 105

Quand deux bateaux naviguent vent arrière sur des bords opposés, le bateau tribord peut modifier sa route, pourvu qu'il donne au bateau bâbord la place pour se maintenir à l'écart.

Règle 11, Sur le même bord, engagés

CAS 7

Quand, après avoir été en route libre derrière, un bateau devient engagé sous le vent à moins de deux fois sa longueur de coque de l'autre bateau, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart, mais le bateau sous le vent doit au début laisser au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart et ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale.

CAS 12

Pour déterminer le droit à la place à la marque d'un bateau à l'intérieur selon la règle 18.2(b), le fait que les bateaux soient sur des routes largement différentes est hors de propos, à condition qu'un engagement existe quand le premier d'entre eux atteint la zone.

CAS 13

Avant son signal de départ, un bateau sous le vent n'enfreint pas de règle en naviguant sur une route plus haute que celle du bateau au vent.

CAS 14

Quand, à cause d'une différence d'opinion sur la route normale d'un bateau sous le vent, deux bateaux sur le même bord convergent, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart. Deux bateaux naviguant près l'un de l'autre sur le même bord du parcours peuvent avoir des routes normales différentes.

CAS 24

Quand un bateau devient engagé sous le vent depuis une position en route libre derrière, l'autre bateau doit agir rapidement pour se maintenir à l'écart. Quand il ne peut pas le faire en agissant en bon marin, il ne lui a pas été donné suffisamment de place selon la règle 15. S'il entreprend une action non nécessaire qui cause un contact, il manque à se maintenir à l'écart tel qu'il y est tenu par la règle 11.

CAS 25

Quand un bateau au vent engagé à l'intérieur, qui a droit à la place à la marque, prend plus d'espace que celui auquel il a droit, il doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent à l'extérieur, et le bateau à l'extérieur peut lofer à condition de donner au bateau à l'intérieur la place de se maintenir à l'écart.

CAS 41

Discussion à propos de la manière dont s'appliquent la règle 19.2(b) et les définitions Route libre derrière, Route libre devant ; Engagement et Obstacle quand deux bateaux engagés sur le même bord rattrapent et passent sous le vent d'un bateau qui est devant sur la même amure. Il n'y a pas obligation de hélér pour demander de la place à un obstacle, mais il est prudent de le faire.

CAS 46

Un bateau sous le vent a droit à remonter au vent jusqu'à sa route normale, même s'il a établi un engagement sous le vent à partir de la position en route libre derrière et à moins de deux fois sa longueur de coque du bateau au vent.

CAS 51

Un jury doit exonérer les bateaux lorsque, du fait de l'infraction d'une règle par un autre bateau, ils sont contraints d'enfreindre une règle.

CAS 53

Un bateau en route libre devant n'a pas besoin d'agir pour se maintenir à l'écart avant d'être engagé sous le vent depuis la position route libre derrière.

CAS 70

Un bateau engagé au vent à l'intérieur qui a droit à la place à la marque du bateau à l'extérieur doit se maintenir à l'écart du bateau à l'extérieur et, s'il navigue au-delà de la place à la marque à laquelle il a droit, il n'est pas exonéré s'il manque à se maintenir à l'écart.

CAS 73

Quand, par une action délibérée, l'équipier de L tend le bras et touche W, action qui ne peut avoir d'autre intention que de provoquer une infraction de W à la règle 11, alors L enfreint la règle 2.

CAS 74

Il n'y a aucune règle qui impose la façon dont le barreur ou l'équipier d'un bateau sous le vent doit s'asseoir ; un contact avec un bateau au vent n'enfreint pas la règle 2 tant que la position du barreur ou de l'équipier n'est pas délibérément utilisée à mauvais escient.

Règle 12, Sur le même bord, non engagés

CAS 2

Si le premier de deux bateaux à atteindre la zone est en route libre devant quand il l'atteint et si plus tard les bateaux sont engagés quand l'autre atteint la zone, la règle 18.2(a), et non la règle 18.2(b), s'applique. La règle 18.2(a) s'applique uniquement quand les bateaux sont engagés et qu'au moins l'un d'entre eux est dans la zone.

CAS 15

En virant de bord pour contourner une marque, un bateau en route libre devant doit respecter la règle 13 ; un bateau en route libre derrière a le droit de maintenir sa route, et ainsi d'empêcher l'autre de virer de bord.

CAS 24

Quand un bateau devient engagé sous le vent depuis une position en route libre derrière, l'autre bateau doit agir rapidement pour se maintenir à l'écart. Quand il ne peut pas le faire en agissant en bon marin, il ne lui a pas été donné suffisamment de place selon la règle 15. S'il entreprend une action non nécessaire qui cause un contact, il manque à se maintenir à l'écart tel qu'il y est tenu par la règle 11.

CAS 41

Discussion à propos de la manière dont s'appliquent la règle 19.2(b) et les définitions Route libre derrière, Route libre devant ; Engagement et Obstacle quand deux bateaux engagés sur le même bord rattrapent et passent sous le vent d'un bateau qui est devant sur la même amure. Il n'y a pas obligation de héler pour demander de la place à un obstacle, mais il est prudent de le faire.

CAS 77

Le contact de l'équipement d'un bateau avec une marque constitue un abordage de marque. Un bateau obligé de se maintenir à l'écart n'enfreint pas de règle quand il est touché par l'équipement d'un bateau prioritaire qui bouge de façon inattendue en dehors de sa position normale.

CAS 91

Un bateau tenu de se maintenir à l'écart doit se maintenir à l'écart de l'équipement hors de sa position normale appartenant à un autre bateau, si cet équipement a été hors de sa position normale depuis suffisamment longtemps pour avoir été vu et évité.

Règle 13, Pendant le virement de bord

CAS 15

En virant de bord pour contourner une marque, un bateau en route libre devant doit respecter la règle 13 ; un bateau en route libre derrière a le droit de maintenir sa route, et ainsi d'empêcher l'autre de virer de bord.

CAS 17

Un bateau cesse d'être soumis à la règle 13 lorsqu'il est sur une route au plus près, sans tenir compte de son déplacement dans l'eau ou de la façon dont ses voiles sont bordées.

CAS 27

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 de la place pour se maintenir à l'écart.

Section B - Limitations générales

Règle 14, Eviter le contact

CAS 2

Si le premier de deux bateaux à atteindre la zone est en route libre devant quand il l'atteint et si plus tard les bateaux sont engagés quand l'autre atteint la zone, la règle 18.2(a), et non la règle 18.2(b), s'applique. La règle 18.2(a) s'applique uniquement quand les bateaux sont engagés et qu'au moins l'un d'entre eux est dans la zone.

CAS 7

Quand, après avoir été en route libre derrière, un bateau devient engagé sous le vent à moins de deux fois sa longueur de coque de l'autre bateau, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart, mais le bateau sous le vent doit au début laisser au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart et ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale.

CAS 11

Quand des bateaux sont engagés à un obstacle, y compris un obstacle qui est un bateau prioritaire, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle.

CAS 13

Avant son signal de départ, un bateau sous le vent n'enfreint pas de règle en naviguant sur une route plus haute que celle du bateau au vent.

CAS 14

Quand, à cause d'une différence d'opinion sur la route normale d'un bateau sous le vent, deux bateaux sur le même bord convergent, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart. Deux bateaux naviguant près l'un de l'autre sur le même bord du parcours peuvent avoir des routes normales différentes.

CAS 23

Vent arrière, la règle 19 ne s'applique pas à un bateau tribord qui passe entre deux bateaux bâbord devant lui. La règle 10 exige des deux bateaux bâbord qu'ils se maintiennent à l'écart.

CAS 25

Quand un bateau au vent engagé à l'intérieur, qui a droit à la place à la marque, prend plus d'espace que celui auquel il a droit, il doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent à l'extérieur, et le bateau à l'extérieur peut lofer à condition de donner au bateau à l'intérieur la place de se maintenir à l'écart.

CAS 26

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart. Toutefois, si le bateau prioritaire pouvait alors avoir évité le contact et que la collision a entraîné un dommage, il doit être pénalisé pour avoir enfreint la règle 14.

CAS 27

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 de la place pour se maintenir à l'écart.

CAS 30

Un bateau en route libre derrière qui est tenu de se maintenir à l'écart mais entre en collision avec le bateau en route libre devant enfreint la règle de priorité qui était applicable avant que la collision ne survienne. Un bateau qui perd la priorité en changeant involontairement d'amure est néanmoins tenu de se maintenir à l'écart.

CAS 43

Un bateau au plus près, bâbord qui navigue parallèlement près d'un obstacle doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui a terminé son virement de bord sur tribord et qui s'approche sur une route de collision.

CAS 50

Quand un jury détermine, dans un incident bâbord-tribord, que 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 détermine que S a effectivement modifié sa route et qu'il y avait un doute raisonnable que P eut pu croiser devant S si S n'avait pas modifié sa route, alors P devrait être disqualifié.

CAS 75

Quand la règle 18 s'applique, les règles des sections A et B s'appliquent aussi. Quand un bateau prioritaire engagé à l'intérieur doit empanner à la marque, il a le droit de suivre sa route normale jusqu'à ce qu'il empanne. Un bateau tribord qui modifie sa route n'enfreint pas la règle 16.1 s'il laisse à un bateau bâbord l'espace nécessaire pour se maintenir à l'écart et si le bateau bâbord n'en tire pas immédiatement avantage.

CAS 77

Le contact de l'équipement d'un bateau avec une marque constitue un abordage de marque. Un bateau obligé de se maintenir à l'écart n'enfreint pas de règle quand il est touché par l'équipement d'un bateau prioritaire qui bouge de façon inattendue en dehors de sa position normale.

CAS 81

Quand un bateau ayant droit à la place à la marque selon la règle 18.2(b) passe la position bout au vent, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer et il doit se conformer à la règle applicable de la Section A.

CAS 88

Un bateau peut éviter un contact et cependant manquer à se maintenir à l'écart.

CAS 91

Un bateau tenu de se maintenir à l'écart doit se maintenir à l'écart de l'équipement hors de sa position normale appartenant à un autre bateau, si cet équipement a été hors de sa position normale depuis suffisamment longtemps pour avoir été vu et évité.

CAS 92

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

CAS 99

Le fait qu'un bateau tenu de se maintenir à l'écart soit hors de contrôle ne lui permet pas de s'exonérer d'une infraction à une règle du chapitre 2. Quand un bateau prioritaire devient tenu par la règle 14 « d'éviter le contact... si cela est raisonnablement possible » et que la seule manière de le faire est d'empanner à la volée, il n'enfreint pas la règle s'il n'empanne pas à la volée. Quand la pénalité d'un bateau selon la règle 44.1(b) est d'abandonner, et qu'il le fait (que ce soit par choix ou par nécessité), il ne peut alors pas être disqualifié.

CAS 105

Quand deux bateaux naviguent vent arrière sur des bords opposés, le bateau tribord peut modifier sa route, pourvu qu'il donne au bateau bâbord la place pour se maintenir à l'écart.

CAS 107

Pendant la procédure de départ, un bateau qui n'assure pas de veille peut de ce fait manquer à faire tout ce qu'il est raisonnablement possible pour éviter un contact. Héler est un des moyens qu'un bateau peut utiliser afin d'« agir pour éviter le contact ». Quand l'infraction d'un bateau à une règle du chapitre 2 cause un dommage sérieux et qu'il abandonne alors, il a effectué la pénalité applicable et ne doit pas être disqualifié pour cette infraction.

Règle 14(a), Eviter le contact

CAS 87

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart.

Règle 14(b), Eviter le contact

CAS 19

Interprétation du terme « dommage ».

Règle 15, Acquérir une priorité

CAS 2

Si le premier de deux bateaux à atteindre la zone est en route libre devant quand il l'atteint et si plus tard les bateaux sont engagés quand l'autre atteint la zone, la règle 18.2(a), et non la règle 18.2(b), s'applique. La règle 18.2(a) s'applique uniquement quand les bateaux sont engagés et qu'au moins l'un d'entre eux est dans la zone.

CAS 7

Quand, après avoir été en route libre derrière, un bateau devient engagé sous le vent à moins de deux fois sa longueur de coque de l'autre bateau, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart, mais le bateau sous le vent doit au début laisser au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart et ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale.

CAS 13

Avant son signal de départ, un bateau sous le vent n'enfreint pas de règle en naviguant sur une route plus haute que celle du bateau au vent.

CAS 24

Quand un bateau devient engagé sous le vent depuis une position en route libre derrière, l'autre bateau doit agir rapidement pour se maintenir à l'écart. Quand il ne peut pas le faire en agissant en bon marin, il ne lui a pas été donné suffisamment de place selon la règle 15. S'il entreprend une action non nécessaire qui cause un contact, il manque à se maintenir à l'écart tel qu'il y est tenu par la règle 11.

CAS 27

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 de la place pour se maintenir à l'écart.

CAS 53

Un bateau en route libre devant n'a pas besoin d'agir pour se maintenir à l'écart avant d'être engagé sous le vent depuis la position en route libre derrière.

CAS 81

Quand un bateau ayant droit à la place à la marque selon la règle 18.2(b) passe la position bout au vent, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer et il doit se conformer à la règle applicable de la Section A.

CAS 93

Si un bateau lofe juste après être devenu engagé sous le vent d'un autre bateau et qu'il n'y a aucune action de 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 selon la règle 64.1(a).

CAS 105

Quand deux bateaux naviguent vent arrière sur des bords opposés, le bateau tribord peut modifier sa route, pourvu qu'il donne au bateau bâbord la place pour se maintenir à l'écart.

CAS 117

Quand trois bateaux sont sur le même bord et que deux d'entre eux sont engagés et rattrapent le troisième depuis une position en route libre derrière, si le bateau sous vent devient engagé avec le bateau devant, le bateau devant n'est plus un obstacle et la règle 19.2(b) ne s'applique pas. Lorsqu'une rangée de bateaux navigue près d'un autre bateau, il n'existe pas de situation où ce bateau constitue un obstacle continu.

Règle 16.1, Modifier sa route

CAS 6

Un bateau tribord qui vire de bord après qu'un bateau bâbord ait abattu pour passer sur son arrière n'enfreint pas nécessairement une règle.

CAS 7

Quand, après avoir été en route libre derrière, un bateau devient engagé sous le vent à moins de deux fois sa longueur de coque de l'autre bateau, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart, mais le bateau sous le vent doit au début laisser au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart et ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale.

CAS 13

Avant son signal de départ, un bateau sous le vent n'enfreint pas de règle en naviguant sur une route plus haute que celle du bateau au vent.

CAS 14

Quand, à cause d'une différence d'opinion sur la route normale d'un bateau sous le vent, deux bateaux sur le même bord convergent, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart. Deux bateaux navigant près l'un de l'autre sur le même bord du parcours peuvent avoir des routes normales différentes.

CAS 25

Quand un bateau au vent engagé à l'intérieur, qui a droit à la place à la marque, prend plus d'espace que celui auquel il a droit, il doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent à l'extérieur, et le bateau à l'extérieur peut lofer à condition de donner au bateau à l'intérieur la place de se maintenir à l'écart.

CAS 26

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart. Toutefois, si le bateau prioritaire pouvait alors avoir évité le contact et que la collision a entraîné un dommage, il doit être pénalisé pour avoir enfreint la règle 14.

CAS 46

Un bateau sous le vent a droit à remonter au vent jusqu'à sa route normale, même s'il a établi un engagement sous le vent à partir de la position en route libre derrière et à moins de deux fois sa longueur de coque du bateau au vent.

CAS 52

La règle 16.1 ne restreint pas la route d'un bateau non prioritaire. Manœuvrer pour amener un autre bateau loin de la ligne de départ n'enfreint pas nécessairement cette règle.

CAS 60

Quand un bateau prioritaire modifie sa route de telle sorte qu'un bateau non prioritaire, bien

qu'ayant promptement réagi pour l'éviter, ne peut se maintenir à l'écart en bon marin, le bateau prioritaire enfreint la règle 16.1.

CAS 75

Quand la règle 18 s'applique, les règles des sections A et B s'appliquent aussi. Quand un bateau prioritaire engagé à l'intérieur doit empanner à la marque, il a le droit de suivre sa route normale jusqu'à ce qu'il empanne. Un bateau tribord qui modifie sa route n'enfreint pas la règle 16.1 s'il laisse à un bateau bâbord l'espace nécessaire pour se maintenir à l'écart et si le bateau bâbord n'en tire pas immédiatement avantage.

CAS 76

Quand un bateau prioritaire modifie sa route, il peut enfreindre la règle 16, même s'il suit sa route normale.

CAS 92

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

CAS 93

Si un bateau lofe juste après être devenu engagé sous le vent d'un autre bateau et qu'il n'y a aucune action de 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 selon la règle 64.1(a).

CAS 105

Quand deux bateaux naviguent vent arrière sur des bords opposés, le bateau tribord peut modifier sa route, pourvu qu'il donne au bateau bâbord la place pour se maintenir à l'écart.

CAS 114

Quand un bateau a droit à de la place, l'espace auquel il a droit comprend l'espace dont il a besoin pour satisfaire à ses obligations selon les règles du chapitre 2 et la règle 31.

Règle 16.2, Modifier sa route

CAS 6

Un bateau tribord qui vire de bord après qu'un bateau bâbord ait abattu pour passer sur son arrière n'enfreint pas nécessairement une règle.

CAS 92

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

Règle 17, Sur le même bord ; route normale

CAS 7

Quand, après avoir été en route libre derrière, un bateau devient engagé sous le vent à moins de deux fois sa longueur de coque de l'autre bateau, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart, mais le bateau sous le vent doit au début laisser au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart et ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale.

CAS 13

Avant son signal de départ, un bateau sous le vent n'enfreint pas de règle en naviguant sur une route plus haute que celle du bateau au vent.

CAS 14

Quand, à cause d'une différence d'opinion sur la route normale d'un bateau sous le vent, deux bateaux sur le même bord convergent, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart. Deux bateaux naviguant près l'un de l'autre sur le même bord du parcours peuvent avoir des routes normales différentes.

CAS 46

Un bateau sous le vent a droit à remonter au vent jusqu'à sa route normale, même s'il a établi un engagement sous le vent à partir de la position en route libre derrière et à moins de deux fois sa longueur de coque du bateau au vent.

Section C - Aux Marques et obstacles

Règle 18.1, Place à la marque : quand la règle 18 s'applique

CAS 9

Quand un bateau tribord choisit de naviguer au-delà d'une marque au vent, un bateau bâbord doit se maintenir à l'écart. Il n'existe pas de règle qui exige d'un bateau qu'il suive une route normale.

CAS 12

Pour déterminer le droit à la place à la marque d'un bateau à l'intérieur selon la règle 18.2(b), le fait que les bateaux soient sur des routes largement différentes est hors de propos, à condition qu'un engagement existe quand le premier d'entre eux atteint la zone.

CAS 15

En virant de bord pour contourner une marque, un bateau en route libre devant doit respecter la règle 13 ; un bateau en route libre derrière a le droit de maintenir sa route, et ainsi d'empêcher l'autre de virer de bord.

CAS 26

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart. Toutefois, si le bateau prioritaire pouvait alors avoir évité le contact et que la collision a entraîné un dommage, il doit être pénalisé pour avoir enfreint la règle 14.

CAS 60

Quand un bateau prioritaire modifie sa route de telle sorte qu'un bateau non prioritaire, bien qu'ayant promptement réagi pour l'éviter, ne peut se maintenir à l'écart en bon marin, le bateau prioritaire enfreint la règle 16.1.

CAS 76

Quand un bateau prioritaire modifie sa route, il peut enfreindre la règle 16, même s'il suit sa route normale.

CAS 95

Si deux bateaux engagés sur le même bord sont sur un bord de près et sont soumis à la règle 18.2(b), la règle 18 cesse de s'appliquer quand l'un d'eux dépasse la position bout au vent. Quand un bateau est tenu de donner la place à la marque à un autre bateau, l'espace qu'il doit laisser comprend l'espace pour que l'autre bateau respecte la règle 31. Quand le bateau qui a droit à la place à la marque est contraint de toucher la marque pendant qu'il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, il est exonéré de son infraction à la règle 31.

Règle 18.2, Place à la marque : donner la place à la marque

CAS 114

Quand un bateau a droit à de la place, l'espace auquel il a droit comprend l'espace dont il a besoin pour satisfaire à ses obligations selon les règles du chapitre 2 et la règle 31.

Règle 18.2(a), Place à la marque : donner la place à la marque

CAS 2

Si le premier de deux bateaux à atteindre la zone est en route libre devant quand il l'atteint et si plus tard les bateaux sont engagés quand l'autre atteint la zone, la règle 18.2(a), et non la règle 18.2(b), s'applique. La règle 18.2(a) s'applique uniquement quand les bateaux sont engagés et qu'au moins l'un d'entre eux est dans la zone.

CAS 59

Quand un bateau arrive par le travers d'une marque mais est à l'extérieur de la zone et que sa modification de route vers la marque fait qu'un bateau qui est dans la zone et auparavant en route libre derrière devient engagé à son intérieur, la règle 18.2(a) lui impose de lui laisser la place à la marque, que son éloignement de la marque soit dû ou non au fait d'avoir donné la place à la marque aux autres bateaux engagés à son intérieur.

Règle 18.2(b), Place à la marque : donner la place à la marque

Règle 18.2(c), Place à la marque : donner la place à la marque

CAS 2

Si le premier de deux bateaux à atteindre la zone est en route libre devant quand il l'atteint et si plus tard les bateaux sont engagés quand l'autre atteint la zone, la règle 18.2(a), et non la règle 18.2(b), s'applique. La règle 18.2(a) s'applique uniquement quand les bateaux sont engagés et qu'au moins l'un d'entre eux est dans la zone.

CAS 12

Pour déterminer le droit à la place à la marque d'un bateau à l'intérieur selon la règle 18.2(b), le fait que les bateaux soient sur des routes largement différentes est hors de propos, à condition qu'un engagement existe quand le premier d'entre eux atteint la zone.

CAS 15

En virant de bord pour contourner une marque, un bateau en route libre devant doit respecter la règle 13 ; un bateau en route libre derrière a le droit de maintenir sa route, et ainsi d'empêcher l'autre de virer de bord.

CAS 25

Quand un bateau au vent engagé à l'intérieur, qui a droit à la place à la marque, prend plus d'espace que celui auquel il a droit, il doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent à l'extérieur, et le bateau à l'extérieur peut lofer à condition de donner au bateau à l'intérieur la place de se maintenir à l'écart.

CAS 59

Quand un bateau arrive par le travers d'une marque mais est à l'extérieur de la zone et que sa modification de route vers la marque fait qu'un bateau qui est dans la zone et auparavant en route libre derrière devient engagé à son intérieur, la règle 18.2(a) lui impose de lui laisser la place à la marque, que son éloignement de la marque soit dû ou non au fait d'avoir donné la place à la marque aux autres bateaux engagés à son intérieur.

CAS 63

A une marque, quand de la place est disponible pour un bateau qui n'y a pas droit, il peut, à ses propres risques, profiter de la place.

CAS 70

Un bateau engagé au vent à l'intérieur qui a droit à la place à la marque du bateau à l'extérieur doit se maintenir à l'écart du bateau à l'extérieur et, s'il navigue au-delà de la place à la marque à laquelle il a droit, il n'est pas exonéré s'il manque à se maintenir à l'écart.

CAS 75

Quand la règle 18 s'applique, les règles des sections A et B s'appliquent aussi. Quand un bateau prioritaire engagé à l'intérieur doit empanner à la marque, il a le droit de suivre sa route normale jusqu'à ce qu'il empanne. Un bateau tribord qui modifie sa route n'enfreint pas la règle 16.1 s'il laisse à un bateau bâbord l'espace nécessaire pour se maintenir à l'écart et si le bateau bâbord n'en tire pas immédiatement avantage.

CAS 81

Quand un bateau ayant droit à la place à la marque selon la règle 18.2(b) passe la position bout au vent, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer et il doit se conformer à la règle applicable de la Section A.

CAS 95

Si deux bateaux engagés sur le même bord sont sur un bord de près et sont soumis à la règle 18.2(b), la règle 18 cesse de s'appliquer quand l'un d'eux dépasse la position bout au vent. Quand un bateau est tenu de donner la place à la marque à un autre bateau, l'espace qu'il doit laisser comprend l'espace pour que l'autre bateau respecte la règle 31. Quand le bateau qui a droit à la place à la marque est contraint de toucher la marque pendant qu'il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, il est exonéré de son infraction à la règle 31.

CAS 118

Dans la définition de Place à la marque, la phrase « place pour naviguer vers la marque » signifie l'espace pour naviguer rapidement en bon marin vers une position proche de la marque et de son côté requis.

Règle 18.2(c)(2), Place à la marque : donner la place à la marque

CAS 63

A une marque, quand de la place est disponible pour un bateau qui n'y a pas droit, il peut, à ses propres risques, profiter de la place.

Règle 18.3, Place à la marque : virer de bord dans la zone

CAS 93

Si un bateau lofe juste après être devenu engagé sous le vent d'un autre bateau et qu'il n'y a aucune action de 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 selon la règle 64.1(a).

CAS 95

Si deux bateaux engagés sur le même bord sont sur un bord de près et sont soumis à la règle 18.2(b), la règle 18 cesse de s'appliquer quand l'un d'eux dépasse la position bout au vent. Quand un bateau est tenu de donner la place à la marque à un autre bateau, l'espace qu'il doit laisser comprend l'espace pour que l'autre bateau respecte la règle 31. Quand le bateau qui a droit à la place à la marque est contraint de toucher la marque pendant qu'il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, il est exonéré de son infraction à la règle 31.

Règle 18.4, Place à la marque : empanner

CAS 75

Quand la règle 18 s'applique, les règles des sections A et B s'appliquent aussi. Quand un bateau prioritaire engagé à l'intérieur doit empanner à la marque, il a le droit de suivre sa route normale jusqu'à ce qu'il empanne. Un bateau tribord qui modifie sa route n'enfreint pas la règle 16.1 s'il laisse à un bateau bâbord l'espace nécessaire pour se maintenir à l'écart et si le bateau bâbord n'en tire pas immédiatement avantage.

Règle 19, Place pour passer un obstacle

CAS 23

Vent arrière, la règle 19 ne s'applique pas à un bateau tribord qui passe entre deux bateaux bâbord devant lui. La règle 10 exige des deux bateaux bâbord qu'ils se maintiennent à l'écart.

CAS 30

Un bateau en route libre derrière qui est tenu de se maintenir à l'écart mais entre en collision avec le bateau en route libre devant enfreint la règle de priorité qui était applicable avant que la collision ne survienne. Un bateau qui perd la priorité en changeant involontairement d'amure est néanmoins tenu de se maintenir à l'écart.

Règle 19.2, Place pour passer un obstacle : donner de la place à un obstacle

CAS 3

Un bateau bâbord sous le vent qui hèle pour de la place pour virer de bord alors qu'il se trouve face à un bateau tribord, obstacle arrivant sur lui, n'est pas tenu d'anticiper que le bateau au vent manquera à satisfaire à son obligation de virer de bord rapidement ou de donner de la place d'une autre façon.

CAS 11

Quand des bateaux sont engagés à un obstacle, y compris un obstacle qui est un bateau prioritaire, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle.

CAS 29

Un bateau sous le vent est un obstacle pour un bateau engagé au vent et un troisième bateau en route libre derrière. Le bateau en route libre derrière peut passer entre les deux bateaux engagés et a droit à de la place de la part du bateau au vent pour passer entre lui et le bateau sous le vent, à condition que le bateau au vent ait été capable de donner de la place au moment où l'engagement a commencé.

CAS 33

Lorsqu'un bateau qui s'approche d'un obstacle hèle pour demander de la place pour virer avant que la sécurité ne l'oblige à le faire, il enfreint la règle 20.1(a). Cependant, même si l'appel enfreint la règle 20.1(a), le bateau hélé doit répondre. Un bateau engagé l'intérieur a droit à de la place entre le bateau extérieur et un obstacle selon la règle 19.2(b) même s'il a viré dans la position engagé à l'intérieur.

CAS 41

Discussion à propos de la manière dont s'appliquent la règle 19.2(b) et les définitions Route libre derrière, route libre devant ; engagement et Obstacle quand deux bateaux engagés sur le même bord rattrapent et passent sous le vent d'un bateau qui est devant sur la même amure. Il n'y a pas obligation de heler pour demander de la place à un obstacle, mais il est prudent de le faire.

CAS 43

Un bateau au plus près bâbord qui navigue parallèlement près d'un obstacle doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui a terminé son virement de bord sur tribord, et qui s'approche sur une route de collision.

CAS 49

Quand deux réclamations proviennent d'un même incident, ou d'incidents intimement liés, elles devraient être instruites en même temps, en présence des représentants de tous les bateaux impliqués.

CAS 117

Quand trois bateaux sont sur le même bord et que deux d'entre eux sont engagés et rattrapent le troisième depuis une position en route libre derrière, si le bateau sous vent devient engagé avec le bateau devant, le bateau devant n'est plus un obstacle et la règle 19.2(b) ne s'applique pas. Lorsqu'une rangée de bateaux navigue près d'un autre bateau, il n'existe pas de situation où ce bateau constitue un obstacle continu.

Règle 20, Place pour virer de bord à un obstacle

CAS 3

Un bateau bâbord sous le vent qui hèle pour de la place pour virer de bord alors qu'il se trouve face à un bateau tribord, obstacle arrivant sur lui, n'est pas tenu d'anticiper que le bateau au vent manquera à satisfaire à son obligation de virer de bord rapidement ou de donner de la place d'une autre façon.

CAS 11

Quand des bateaux sont engagés à un obstacle, y compris un obstacle qui est un bateau prioritaire, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle.

CAS 33

Lorsqu'un bateau qui s'approche d'un obstacle hèle pour demander de la place pour virer avant que la sécurité ne l'oblige à le faire, il enfreint la règle 20.1(a). Cependant, même si l'appel enfreint la règle 20.1(a), le bateau hélé doit répondre. Un bateau engagé l'intérieur a droit à de la place entre le bateau extérieur et un obstacle selon la règle 19.2(b) même s'il a viré dans la position engagé à l'intérieur.

CAS 35

Quand un bateau est hélé pour de la place pour virer de bord à cause d'un obstacle et qu'il répond « Virez », et que le bateau qui a hélé peut alors virer de bord et éviter le bateau hélé en bon marin, le bateau hélé a satisfait à la règle 20.2(c).

CAS 101

Quand un bateau prioritaire est tenu de donner à un autre bateau de la place pour manoeuvrer, la priorité ne se transfère pas au bateau ayant droit à de la place. Quand, en réponse à son appel pour de la place pour virer de bord à l'approche d'un obstacle, un bateau est hélé « Virez » et qu'il s'exécute et peut alors virer de bord à nouveau pour se maintenir à l'écart en naviguant en bon marin, l'autre bateau a laissé la place requise.

CAS 113

Une explication de l'application de la règle 20 quand trois bateaux naviguant au plus près sur le même bord s'approchent d'un obstacle, avec le bateau le plus sous le vent qui hèle pour de la place pour virer de bord, mais ne peut virer sauf si les deux autres bateaux à son vent virent également.

Règle 21, Exonération

CAS 11

Quand des bateaux sont engagés à un obstacle, y compris un obstacle qui est un bateau prioritaire, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle.

CAS 12

Pour déterminer le droit à la place à la marque d'un bateau à l'intérieur selon la règle 18.2(b), le fait que les bateaux soient sur des routes largement différentes est hors de propos, à condition qu'un engagement existe quand le premier d'entre eux atteint la zone.

CAS 25

Quand un bateau au vent engagé à l'intérieur, qui a droit à la place à la marque, prend plus d'espace que celui auquel il a droit, il doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent à l'extérieur, et le bateau à l'extérieur peut lofer à condition de donner au bateau à l'intérieur la place de se maintenir à l'écart.

CAS 63

A une marque, quand de la place est disponible pour un bateau qui n'y a pas droit, il peut, à ses propres risques, profiter de la place.

CAS 70

Un bateau engagé au vent à l'intérieur qui a droit à la place à la marque du bateau à l'extérieur doit se maintenir à l'écart du bateau à l'extérieur et, s'il navigue au-delà de la place à la marque à laquelle il a droit, il n'est pas exonéré s'il manque à se maintenir à l'écart.

CAS 93

Si un bateau lofe juste après être devenu engagé sous le vent d'un autre bateau et qu'il n'y a aucune action de 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 selon la règle 64.1(a).

CAS 95

Si deux bateaux engagés sur le même bord sont sur un bord de près et sont soumis à la règle 18.2(b), la règle 18 cesse de s'appliquer quand l'un d'eux dépasse la position bout au vent. Quand un bateau est tenu de donner la place à la marque à un autre bateau, l'espace qu'il doit laisser comprend l'espace pour que l'autre bateau respecte la règle 31. Quand le bateau qui a droit à la place à la marque est contraint de toucher la marque pendant qu'il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, il est exonéré de son infraction à la règle 31.

Section D - Autres Règles

Règle 23, Chaviré, mouillé ou échoué ; portant assistance

CAS 5

Lorsqu'il est en course, un bateau qui est au mouillage est toujours en course. Un bateau n'enfreint pas la règle 42.1 ni la règle 45 si, en tirant sur sa ligne de mouillage pour récupérer l'ancre, il revient à la position où l'ancre avait été jetée. Cependant, si tirer sur la ligne de mouillage fait clairement avancer le bateau vers une autre position, il enfreint ces règles.

CHAPITRE 3 - DIRECTION D'UNE COURSE

Règle 26, Départ des courses

CAS 31

Quand un signal visuel de rappel pour un rappel individuel est fait correctement mais qu'il n'est pas accompagné du signal sonore requis, et qu'un bateau rappelé en position pour entendre le signal sonore n'a pas vu le signal visuel et ne revient pas, il a droit à réparation. Toutefois, s'il réalise qu'il est au-dessus de la ligne il doit revenir et prendre le départ correctement.

Règle 28.1, Effectuer le parcours

CAS 28

Quand un bateau enfreint une règle et que, de ce fait, il en contraint un autre à toucher une marque, l'autre bateau doit être exonéré. Le fait qu'une marque de départ se soit déplacée, quelle qu'en soit la raison, ne relève pas un bateau de son obligation de prendre le départ. Un comité de course peut annuler selon la règle 32.1(d) seulement quand le changement de position de la marque a directement affecté la sécurité ou l'équité de la compétition.

CAS 58

Si une bouée ou un autre objet spécifié dans les instructions de course comme une marque limite de ligne d'arrivée est du côté post-arrivée de la ligne d'arrivée, un bateau peut la laisser d'un côté ou de l'autre.

Règle 28.2, Effectuer le parcours

CAS 90

Quand le fil d'un bateau passe une marque du côté requis, il n'enfreint pas la règle 28.2 si son fil, quand il est tendu, passe aussi cette marque du côté non-requis.

CAS 106

Quand le fil représentant le sillage d'un bateau se trouve du côté requis des marques d'arrivée ou des marques de porte, il n'est pas utile que le fil, s'il était tendu, passe également une de ces marques du côté non-requis.

CAS 108

En effectuant une pénalité après avoir touché une marque, un bateau n'a pas besoin de terminer un tour complet de 360°, et il peut faire sa pénalité tout en contournant simultanément la marque. Son tour pour contourner la marque comptera comme sa pénalité s'il comprend un virement de bord et un empannage, s'il est effectué rapidement après ne plus être en contact avec la marque, s'être écarté nettement des autres bateaux, et quand aucune question d'avantage ne se pose.

CAS 112

Si un bateau fait une erreur en effectuant le parcours, un deuxième bateau peut informer ce bateau qu'il a l'intention de réclamer avant l'arrivée de ce bateau ou à la première occasion raisonnable après que ce bateau ait fini.

Règle 29.1, Rappels : rappel individuel

CAS 31

Quand un signal visuel de rappel pour un rappel individuel est fait correctement mais qu'il n'est pas accompagné du signal sonore requis, et qu'un bateau rappelé en position pour entendre le signal sonore n'a pas vu le signal visuel et ne revient pas, il a droit à réparation. Toutefois, s'il réalise qu'il est au-dessus de la ligne il doit revenir et prendre le départ correctement.

CAS 71

Un appel à la voix n'est pas le « signal sonore » requis quand le pavillon X est envoyé. Réponses aux questions provenant de demandes de réparation après une erreur de procédure du comité de course.

CAS 79

Quand un bateau n'a aucune raison de savoir qu'il a franchi trop tôt la ligne de départ et que le comité de course manque à signaler rapidement un « rappel individuel » et le classe OCS, c'est une erreur qui aggrave de façon significative le score du bateau sans qu'il y ait eu faute de sa part, et donc lui donne droit à réparation.

Règle 30.2, Pénalités de départ : règle du pavillon Z

Règle 30.3, Pénalités de départ : règle du pavillon noir

CAS 65

Quand un bateau sait qu'il a enfreint la règle du pavillon noir, il est obligé d'abandonner rapidement. S'il ne le fait pas et gêne par la suite délibérément un autre bateau dans la course, il commet une grave violation à la sportivité et à la règle 2, et son barreur commet une grave violation à la sportivité.

CAS 96

Quand après un rappel général, un bateau apprend en voyant son numéro de voile affiché qu'il a été disqualifié par le comité de course selon la deuxième phrase de la règle 30.3 et qu'il pense que le comité de course a commis une erreur, sa seule option est de ne pas prendre le départ et ensuite de demander réparation. Cependant, si le comité de course n'affiche pas son numéro de voile et qu'il court dans la course dont le départ est redonné, il doit être classé BFD, et pas DNE.

CAS 111

Si un bateau est pénalisé selon la règle 30.2 ou la règle 30.3 pendant une séquence de départ qui aboutit à un rappel général, le comité de course doit le pénaliser même si la course a été retardée avant cette séquence de départ ou si, durant une séquence de départ ultérieure, un retard a été signalé avant le signal de départ.

Règle 31, Toucher une marque

CAS 77

Le contact de l'équipement d'un bateau avec une marque constitue un abordage de marque. Un bateau obligé de se maintenir à l'écart n'enfreint pas de règle quand il est touché par l'équipement d'un bateau prioritaire qui bouge de façon inattendue en dehors de sa position normale.

Règle 32.1, Réduire ou annuler après le départ

CAS 28

Quand un bateau enfreint une règle et que, de ce fait, il en contraint un autre à toucher une marque, l'autre bateau doit être exonéré. Le fait qu'une marque de départ se soit déplacée, quelle qu'en soit la raison, ne relève pas un bateau de son obligation de prendre le départ. Un comité de course peut annuler selon la règle 32.1(d) seulement quand le changement de position de la marque a directement affecté la sécurité ou l'équité de la compétition.

CAS 37

Chaque course d'une régata est une course distincte ; dans une régata à plusieurs classes, l'annulation peut être judicieuse pour certaines classes, mais pas pour toutes.

CHAPITRE 4 – AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

Règle 41, Aide extérieure

CAS 78

Dans une course en flotte, pour des bateaux monotypes ou courant avec un système de handicap ou de rating, un bateau peut utiliser des tactiques qui gênent clairement et freinent la progression d'un autre bateau dans la course, à condition que, s'il est l'objet d'une réclamation selon la règle 2 pour cette action, le jury établisse qu'il y avait une chance raisonnable que sa tactique améliore soit son résultat dans le classement général de l'épreuve ou ses chances d'obtenir une sélection pour une autre épreuve, pour lui ou pour son équipe nationale. Cependant, il enfreint la règle 2, et peut-être la règle 69.1(a) si, pendant qu'il utilise ces tactiques, il enfreint intentionnellement une règle.

CAS 100

Quand un bateau demande et reçoit un conseil tactique en course, il reçoit une aide extérieure, même s'il la demande et la reçoit sur un canal de radio publique.

CAS 120

« Une information librement accessible » citée dans la règle 41(c) est une information disponible gratuitement et qui peut être facilement obtenue par tous les bateaux dans une course. La règle 41(c) est une règle qui peut être modifiée pour une épreuve, à condition que la procédure prévue dans les règles soit suivie.

Règle 42, Propulsion

CAS 5

Lorsqu'il est en course, un bateau qui est au mouillage est toujours en course. Un bateau n'enfreint pas la règle 42.1 ni la règle 45 si, en tirant sur sa ligne de mouillage pour récupérer l'ancre, il revient à la position où l'ancre avait été jetée. Cependant, si tirer sur la ligne de mouillage fait clairement avancer le bateau vers une autre position, il enfreint ces règles.

CAS 8

Des mouvements répétés de la barre pour positionner un bateau afin de gagner de la vitesse sur chacune d'une série de vagues générées par le passage d'un navire n'est pas godiller sauf s'ils sont violents, et le gain de vitesse est le résultat d'une utilisation licite de l'eau pour augmenter la vitesse.

CAS 69

Après son signal préparatoire, l'erre d'un bateau acquise par une propulsion au moteur avant ce signal n'enfreint pas la règle 42.1.

Règle 43.1(a), Vêtements et équipement du concurrent

CAS 89

Un concurrent ne peut pas porter ou fixer sur lui d'une autre façon un récipient pour boisson.

Règle 44.1, Pénalités au moment de l'incident : effectuer une pénalité

Règle 44.2, Pénalités au moment de l'incident : pénalités d'un tour ou de deux tours

CAS 19

Interprétation du terme « dommage ».

CAS 99

Le fait qu'un bateau tenu de se maintenir à l'écart soit hors de contrôle ne lui permet pas de s'exonérer d'une infraction à une règle du chapitre 2. Quand un bateau prioritaire devient tenu par la règle 14 « d'éviter le contact... si cela est raisonnablement possible » et que la seule manière de le faire est d'empanner à la volée, il n'enfreint pas la règle s'il n'empanne pas à la volée. Quand la pénalité d'un bateau selon la règle 44.1(b) est d'abandonner et qu'il le fait (que ce soit par choix ou par nécessité), il ne peut alors pas être disqualifié.

CAS 107

Pendant la procédure de départ, un bateau qui n'assure pas de veille peut de ce fait manquer à faire tout ce qu'il est raisonnablement possible pour éviter un contact. Héler est un des moyens qu'un bateau peut utiliser afin d'« agir pour éviter le contact ». Quand l'infraction d'un bateau à une règle du chapitre 2 cause un dommage sérieux et qu'il abandonne alors, il a effectué la pénalité applicable et ne doit pas être disqualifié pour cette infraction.

CAS 108

En effectuant une pénalité après avoir touché une marque, un bateau n'a pas besoin de terminer un tour complet de 360°, et il peut faire sa pénalité tout en contournant simultanément la marque. Son tour pour contourner la marque comptera comme sa pénalité s'il comprend un virement de bord et un empannage, s'il est effectué rapidement après ne plus être en contact avec la marque, s'être écarté nettement des autres bateaux, et quand aucune question d'avantage ne se pose.

Règle 45, Mise au sec ; amarrage ; mouillage

CAS 5

Lorsqu'il est en course, un bateau qui est au mouillage est toujours en course. Un bateau n'enfreint pas la règle 42.1 ni la règle 45 si, en tirant sur sa ligne de mouillage pour récupérer l'ancre, il revient à la position où l'ancre avait été jetée. Cependant, si tirer sur la ligne de mouillage fait clairement avancer le bateau vers une autre position, il enfreint ces règles.

Règle 46, Personne responsable

CAS 40

Sauf si autrement prescrit dans les règles de classe, l'avis de course ou les instructions de course, le propriétaire ou la personne autre responsable d'un bateau est libre de décider qui barre pendant la course, pourvu que la règle 46 ne soit pas enfreinte.

Règle 48, Signaux de brume et feux ; dispositifs de séparation de trafic

CAS 109

Les règles du RIPAM ou les règles gouvernementales de priorité s'appliquent entre les bateaux en course seulement si les instructions de course le précisent et, dans ce cas, toutes les règles du chapitre 2 sont remplacées. On peut rendre une règle du RIPAM ou une règle gouvernementale applicable en l'incluant dans les instructions de course ou dans un autre document régissant l'épreuve.

Règle 49, Position de l'équipage ; filières

CAS 4

Un concurrent peut tenir une écoute à l'extérieur.

CAS 36

Position des membres de l'équipage par rapport aux filières.

CAS 83

Le réglage répété d'une voile avec le torse d'un concurrent à l'extérieur des filières n'est pas permis.

Règle 50.3, Etablir et border les voiles : utilisation des « outriggers »

CAS 4

Un concurrent peut tenir une écoute à l'extérieur.

CAS 97

Un tangon débordeur attaché à une retenue de spinnaker n'est pas un « outrigger »

CHAPITRE 5 - RECLAMATIONS, REPARATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS

Section A - Réclamations ; réparations ; action selon la règle 69

Règle 60, Droit de réclamer, droit de demander réparation ou action selon la règle 69

CAS 1

Un bateau qui enfreint une règle pendant qu'il est en course, mais qui continue à courir, peut réclamer pour un incident ultérieur, même si après la course il est disqualifié pour son infraction.

CAS 19

Interprétation du terme « dommage ».

CAS 39

Sauf quand il reçoit un rapport d'une infraction à une règle de classe ou à la règle 43 de la part d'un contrôleur d'équipement ou d'un jaugeur d'épreuve, un comité de course n'est pas obligé de réclamer contre un bateau. La responsabilité première de faire respecter les règles incombe aux concurrents.

CAS 44

Un bateau ne peut pas réclamer contre un comité de course pour une infraction à une règle. Cependant, il peut demander réparation, et y a droit lorsqu'il établit que, sans faute de sa part, une action ou omission inadéquate du comité de course a aggravé son score de façon significative.

CAS 57

Le comité de course doit réclamer uniquement d'après un rapport reçu d'un contrôleur d'équipement ou d'un jaugeur désigné sur la compétition. Quand un certificat en cours de validité, dûment authentifié, est présenté de bonne foi par un propriétaire qui a satisfait aux exigences de la règle 78.1, les résultats définitifs d'une course ou série doivent être maintenus, même si le certificat est retiré ultérieurement.

CAS 80

L'instruction d'une réclamation ou d'une demande de réparation doit être limitée à l'incident, action ou omission allégué. Bien qu'un bateau puisse être classé DNF s'il n'a pas fini selon les termes de la définition, il ne peut pas être classé DNF pour avoir manqué à effectuer correctement le parcours.

Règle 61.1, Exigences pour réclamer : informer le réclamé

CAS 19

Interprétation du terme « dommage ».

CAS 72

Discussion sur le mot « pavillon ».

CAS 85

Si une règle de course n'est pas l'une des règles citées dans la règle 86.1(c), les règles de classe ne sont pas autorisées à la changer. Si une règle de classe essaye de changer une telle règle, cette règle de classe n'est pas valide et ne s'applique pas.

CAS 112

Si un bateau fait une erreur en effectuant le parcours, un deuxième bateau peut informer ce bateau qu'il a l'intention de réclamer avant l'arrivée de ce bateau ou à la première occasion raisonnable après que ce bateau ait fini.

Règle 61.2, Exigences pour réclamer : contenu d'une réclamation

CAS 22

Il est hors de propos pour établir la recevabilité d'une réclamation que la règle considérée par le réclamant comme ayant été enfreinte ne soit pas l'une de celles que le jury retiendra par la suite pour qualifier l'infraction.

CAS 80

L'instruction d'une réclamation ou d'une demande de réparation doit être limitée à l'incident, action ou omission allégué. Bien qu'un bateau puisse être classé DNF s'il n'a pas fini selon les termes de la définition, il ne peut pas être classé DNF pour avoir manqué à effectuer correctement le parcours.

Règle 62.1, Réparation

CAS 31

Quand un signal visuel de rappel pour un rappel individuel est fait correctement mais qu'il n'est pas accompagné du signal sonore requis, et qu'un bateau rappelé en position pour entendre le signal sonore n'a pas vu le signal visuel et ne revient pas, il a droit à réparation. Toutefois, s'il réalise qu'il est au-dessus de la ligne il doit revenir et prendre le départ correctement.

CAS 55

Un bateau ne peut pas réclamer contre le comité de course ou le jury. Toutefois, il peut demander réparation ou, s'il est partie dans une instruction, demander qu'elle soit rouverte. Un bateau n'a pas le droit de faire appel s'il n'était pas partie dans la réclamation. S'il pense que sa place a été aggravée de façon significative par une action ou une omission inadéquate du comité de course, son seul recours est de demander réparation. Il pourra alors faire appel de la décision de cette instruction.

Règle 62.1(a), Réparation

CAS 37

Chaque course d'une régata est une course distincte ; dans une régata à plusieurs classes, l'annulation peut être judicieuse pour certaines classes, mais pas pour toutes.

CAS 44

Un bateau ne peut pas réclamer contre un comité de course pour une infraction à une règle. Cependant, il peut demander réparation, et y a droit lorsqu'il établit que, sans faute de sa part, une action ou omission inadéquate du comité de course a aggravé son score de façon significative.

CAS 45

Quand un bateau manque à finir correctement à cause d'une erreur du comité de course, mais qu'aucun des bateaux en course n'a ni gagné ni perdu en raison de cette erreur, une décision de réparation appropriée et équitable est de classer tous les bateaux dans l'ordre où ils ont franchi la ligne d'arrivée.

CAS 68

Le fait qu'un comité de course ne s'aperçoive pas qu'un certificat de handicap n'est pas valide n'ouvre pas droit à réparation pour un bateau. Un bateau susceptible d'avoir enfreint une règle et qui continue à courir conserve ses droits selon les règles de course, y compris ses droits selon les règles du chapitre 2 et ses droits de réclamer et de faire appel, même s'il est disqualifié plus tard.

CAS 71

Un appel à la voix n'est pas le « signal sonore » requis quand le pavillon X est envoyé. Réponses aux questions provenant de demandes de réparation après une erreur de procédure du comité de course.

CAS 80

L'instruction d'une réclamation ou d'une demande de réparation doit être limitée à l'incident, action ou omission allégué. Bien qu'un bateau puisse être classé DNF s'il n'a pas fini selon les termes de la définition, il ne peut pas être classé DNF pour avoir manqué à effectuer correctement le parcours.

CAS 82

Quand une ligne d'arrivée est tellement orientée dans l'axe du dernier bord qu'on ne peut déterminer la manière correcte de la franchir pour finir en accord avec la définition, un bateau peut franchir la ligne dans l'une ou l'autre direction et son arrivée doit être enregistrée en conséquence.

CAS 119

Quand une course est organisée pour des bateaux courant selon un système de rating, le rating qui doit être utilisé pour calculer le temps compensé d'un bateau est son rating au moment où la course se déroule. Son score ne doit pas être modifié si l'autorité de rating modifie son rating ultérieurement de son propre chef.

Règle 62.1(b), Réparation

CAS 19

Interprétation du terme « dommage ».

CAS 110

Un bateau physiquement endommagé suite à un contact avec un bateau qui a enfreint une règle du chapitre 2 est habilité à recevoir réparation seulement si le dommage lui-même a aggravé son score de façon significative. Le contact n'est pas nécessaire pour qu'un bateau cause des blessures ou des dommages physiques à un autre bateau. Une aggravation du score d'un bateau provoquée par une manœuvre d'évitement n'est pas, en elle-même, motif à réparation. « Blessures » se rapporte à des blessures corporelles à une personne et, dans la règle 62.1(b), « dommages » est limité aux dommages physiques d'un bateau ou de son équipement.

CAS 116

Une discussion sur une réparation dans une situation où un bateau est endommagé au début d'une compétition, a droit à réparation selon la règle 62.1(b) et ne peut participer aux courses restantes en raison du dommage. Dans une telle situation, il n'est pas équitable pour les autres bateaux de la compétition de lui donner la moyenne de la moitié ou plus

des courses qui constituent son classement dans la compétition.

Règle 62.1(c), Réparation

CAS 20

Quand il est possible qu'un bateau soit en danger, un autre bateau qui porte assistance a droit à réparation, même si l'aide ne lui a pas été demandée ou s'il est établi plus tard qu'il n'y avait pas de danger.

Règle 62.1(d), Réparation

CAS 34

Gêner un autre bateau peut constituer une infraction à la règle 2 et être la base pour accorder réparation et pour une action selon la règle 69.2.

Règle 62.2, Réparation

CAS 102

Quand un bateau demande réparation à cause d'un incident qui d'après lui a aggravé son score dans une course, et donc dans la série, le temps limite pour déposer cette demande est le temps limite pour la course, plutôt qu'un temps limite basé sur l'affichage des résultats de la série.

Section B – Instructions et décisions

Règle 63.1, Instructions : nécessité d'une instruction

CAS 1

Un bateau qui enfreint une règle pendant qu'il est en course, mais qui continue à courir, peut réclamer pour un incident ultérieur, même si après la course il est disqualifié pour son infraction.

Règle 63.2, Instructions : horaire et lieu de l'instruction ; temps laissé aux parties pour se préparer

CAS 48

Le chapitre 5 des règles de course vise à protéger un bateau d'une erreur de justice, non à fournir des échappatoires aux bateaux réclamés. Un bateau réclamé a pour devoir de se protéger en agissant raisonnablement avant une instruction.

Règle 63.3, Instructions : droit d'être présent

CAS 49

Quand deux réclamations proviennent d'un même incident, ou d'incidents intimement liés, elles devraient être instruites en même temps, en présence des représentants de tous les bateaux impliqués.

Règle 63.5, Instructions : recevabilité de la réclamation ou de la demande de réparation

CAS 19

Interprétation du terme « dommage ».

CAS 22

Il est hors de propos pour établir la recevabilité d'une réclamation que la règle considérée par le réclamant comme ayant été enfreinte ne soit pas l'une de celles que le jury retiendra par la suite pour qualifier l'infraction.

Règle 63.6, Instructions : recevoir des dépositions et établir des faits

CAS 104

Il est parfois peu satisfaisant de tenter de faire la distinction entre des faits et des conclusions dans les conclusions du jury car les conclusions peuvent être basées pour partie sur des faits et pour partie sur une conclusion. Une autorité nationale peut modifier la décision d'un jury et toute autre conclusion qui s'appuie sur le raisonnement ou le jugement, mais pas l'établissement des faits. Une autorité nationale peut trouver des faits supplémentaires par déduction logique. Ni les faits écrits ni les schémas (faits dessinés) ne prévalent les uns sur les autres. Les jurys doivent résoudre les conflits entre les faits, lorsque cela est requis par l'autorité nationale.

Règle 63.7, Instructions : conflit entre l'avis de course et les instructions de course

CAS 98

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par *Les Règles de Course à la Voile*, que l'avis de course ou les instructions de course mentionnent explicitement leur application ou non. Une instruction de course, à condition qu'elle soit cohérente avec une prescription à la règle 88.2, peut modifier tout ou partie des prescriptions de l'autorité nationale. Généralement, ni l'avis de course, ni les instructions de course ne peuvent modifier une règle de classe. Quand un bateau court sous un système de handicap ou de rating, les règles de ce système s'appliquent, et tout ou partie de ses règles de classe peuvent également s'appliquer. Quand l'avis de course est en conflit avec les instructions de course, aucun ne prévaut sur l'autre.

Règle 64.1, Décisions : Pénalités et exonération

CAS 22

Il est hors de propos pour établir la recevabilité d'une réclamation que la règle considérée par le réclamant comme ayant été enfreinte ne soit pas l'une de celles que le jury retiendra par la suite pour qualifier l'infraction.

CAS 26

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart. Toutefois, si le bateau prioritaire pouvait alors avoir évité le contact et que la collision a entraîné un dommage, il doit être pénalisé pour avoir enfreint la règle 14.

CAS 66

Un comité de course ne peut pas modifier ou refuser d'appliquer la décision d'un jury, y compris une décision fondée sur un rapport d'une autorité responsable de l'interprétation des règles de classe.

Règle 64.1(a), Décisions : pénalités et exonération

CAS 3

Un bateau bâbord sous le vent qui hèle pour de la place pour virer de bord alors qu'il se trouve face à un bateau tribord, obstacle arrivant sur lui, n'est pas tenu d'anticiper que le bateau au vent manquera à satisfaire à son obligation de virer de bord rapidement ou de donner de la place d'une autre façon.

CAS 28

Quand un bateau enfreint une règle et que, de ce fait, il en contraint un autre à toucher une marque, l'autre bateau doit être exonéré. Le fait qu'une marque de départ se soit déplacée, quelle qu'en soit la raison, ne relève pas un bateau de son obligation de prendre le départ. Un

comité de course peut annuler selon la règle 32.1(d) seulement quand le changement de position de la marque a directement affecté la sécurité ou l'équité de la compétition.

CAS 30

Un bateau en route libre derrière qui est tenu de se maintenir à l'écart mais entre en collision avec le bateau en route libre devant enfreint la règle de priorité qui était applicable avant que la collision survienne. Un bateau qui perd la priorité en changeant involontairement d'amure est néanmoins tenu de se maintenir à l'écart.

CAS 49

Quand deux réclamations proviennent d'un même incident, ou d'incidents intimement liés, elles devraient être instruites en même temps, en présence des représentants de tous les bateaux impliqués.

CAS 51

Un jury doit exonérer les bateaux lorsque, du fait de l'infraction d'une règle par un autre bateau, ils sont contraints d'enfreindre une règle.

CAS 76

Quand un bateau prioritaire modifie sa route, il peut enfreindre la règle 16, même s'il suit sa route normale.

CAS 93

Si un bateau lofe juste après être devenu engagé sous le vent d'un autre bateau et qu'il n'y a aucune action de 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 selon la règle 64.1(a).

CAS 95

Si deux bateaux engagés sur le même bord sont sur un bord de près et sont soumis à la règle 18.2(b), la règle 18 cesse de s'appliquer quand l'un d'eux dépasse la position bout au vent. Quand un bateau est tenu de donner la place à la marque à un autre bateau, l'espace qu'il doit laisser comprend l'espace pour que l'autre bateau respecte la règle 31. Quand le bateau qui a droit à la place à la marque est contraint de toucher la marque pendant qu'il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, il est exonéré de son infraction à la règle 31.

Règle 64.1(b), Décisions : pénalités et exonération

CAS 99

Le fait qu'un bateau tenu de se maintenir à l'écart soit hors de contrôle ne lui permet pas de s'exonérer d'une infraction à une règle du chapitre 2. Quand un bateau prioritaire devient tenu par la règle 14 « d'éviter le contact... si cela est raisonnablement possible » et que la seule manière de le faire est d'empanner à la volée, il n'enfreint pas la règle s'il n'empanne pas à la volée. Quand la pénalité d'un bateau selon la règle 44.1(b) est d'abandonner, et qu'il le fait (que ce soit par choix ou par nécessité), il ne peut alors pas être disqualifié.

CAS 107

Pendant la procédure de départ, un bateau qui n'assure pas de veille peut de ce fait manquer à faire tout ce qu'il est raisonnablement possible pour éviter un contact. Héler est un des moyens qu'un bateau peut utiliser afin d'« agir pour éviter le contact ». Quand l'infraction d'un bateau à une règle du chapitre 2 cause un dommage sérieux et qu'il abandonne alors, il a effectué la pénalité applicable et ne doit pas être disqualifié pour cette infraction.

Règle 64.2, Décisions : décisions de réparation

CAS 31

Quand un signal visuel de rappel pour un rappel individuel est fait correctement mais qu'il n'est pas accompagné du signal sonore requis, et qu'un bateau rappelé en position pour entendre le signal sonore n'a pas vu le signal visuel et ne revient pas, il a droit à réparation. Toutefois, s'il réalise qu'il est au-dessus de la ligne il doit revenir et prendre le départ correctement.

CAS 45

Quand un bateau manque à finir correctement à cause d'une erreur du comité de course, mais qu'aucun des bateaux en course n'a ni gagné ni perdu en raison de cette erreur, une décision de réparation appropriée et équitable est de classer tous les bateaux dans l'ordre où ils ont franchi la ligne d'arrivée.

CAS 71

Un appel à la voix n'est pas le « signal sonore » requis quand le pavillon X est envoyé. Réponses aux questions provenant de demandes de réparation après une erreur de procédure du comité de course.

CAS 116

Une discussion sur une réparation dans une situation où un bateau est endommagé au début d'une compétition, a droit à réparation selon la règle 62.1(b) et ne peut participer aux courses restantes en raison du dommage. Dans une telle situation, il n'est pas équitable pour les autres bateaux de la compétition de lui donner la moyenne de la moitié ou plus des courses qui constituent son classement dans la compétition.

Règle 64.3(a), Décisions : décisions des réclamations concernant les règles de classe

CAS 19

Interprétation du terme « dommage ».

Règle 66, Rouvrir une instruction

CAS 115

Interprétation du mot « nouvelle » tel qu'utilisé dans la règle 66.

Section C - Mauvaise conduite notoire

Règle 69.1(a), Allégations de mauvaise conduite notoire : obligation de ne pas avoir une mauvaise conduite notoire

CAS 78

Dans une course en flotte, pour des bateaux monotypes ou courant avec un système de handicap ou de rating, un bateau peut utiliser des tactiques qui gênent clairement et freinent la progression d'un autre bateau dans la course, à condition que, s'il est l'objet d'une réclamation selon la règle 2 pour cette action, le jury établisse qu'il y avait une chance raisonnable que sa tactique améliore soit son résultat dans le classement général de l'épreuve ou ses chances d'obtenir une sélection pour une autre épreuve, pour lui ou pour son équipe nationale. Cependant, il enfreint la règle 2, et peut-être la règle 69.1(a) si, pendant qu'il utilise ces tactiques, il enfreint intentionnellement une règle.

Règle 69.2, Mauvaise conduite notoire : action par un jury

CAS 34

Gêner un autre bateau peut constituer une infraction à la règle 2 et être la base pour accorder

réparation et pour une action selon la règle 69.2.

CAS 65

Quand un bateau sait qu'il a enfreint la règle du pavillon noir, il est obligé d'abandonner rapidement. S'il ne le fait pas et gêne par la suite délibérément un autre bateau dans la course, il commet une grave violation à la sportivité et à la règle 2, et son barreur commet une grave violation à la sportivité.

CAS 67

Quand un bateau en course rencontre un navire qui ne l'est pas, les deux sont soumis aux règles gouvernementales de priorité. Quand, selon ces règles, le bateau en course est tenu de se maintenir à l'écart mais qu'il heurte volontairement l'autre bateau, il peut être pénalisé pour mauvaise conduite notoire.

CAS 122

Une interprétation de l'expression « confortable satisfaction ».

Section D - Appels

Règle 70.1, Appels et demandes auprès d'une autorité nationale

CAS 55

Un bateau ne peut pas réclamer contre le comité de course ou le jury. Toutefois, il peut demander réparation ou, s'il est partie dans une instruction, demander qu'elle soit rouverte. Un bateau n'a pas le droit de faire appel s'il n'était pas partie dans la réclamation. S'il pense que sa place a été aggravée de façon significative par une action ou une omission inadéquate du comité de course, son seul recours est de demander réparation. Il pourra alors faire appel de la décision de cette instruction.

CAS 104

Il est parfois peu satisfaisant de tenter de faire la distinction entre des faits et des conclusions dans les conclusions du jury car les conclusions peuvent être basées pour partie sur des faits et pour partie sur une conclusion. Une autorité nationale peut modifier la décision d'un jury et toute autre conclusion qui s'appuie sur le raisonnement ou le jugement, mais pas l'établissement des faits. Une autorité nationale peut trouver des faits supplémentaires par déduction logique. Ni les faits écrits ni les schémas (faits dessinés) ne prévalent les uns sur les autres. Les jurys doivent résoudre les conflits entre les faits, lorsque cela est requis par l'autorité nationale.

Règle 71.4, Décisions de l'autorité nationale

CAS 61

Quand la décision d'un jury est modifiée ou inversée en appel, les résultats définitifs doivent être modifiés et les prix redistribués en conséquence.

CHAPITRE 6 - INSCRIPTION ET QUALIFICATION

Règle 75.1, S'inscrire à une course

CAS 40

Sauf si autrement prescrit dans les règles de classe, l'avis de course ou les instructions de course, le propriétaire ou la personne autre responsable d'un bateau est libre de décider qui barre pendant la course, pourvu que la règle 46 ne soit pas enfreinte.

Règle 78.3, Conformité aux règles de classe ; certificats

CAS 57

Le comité de course doit réclamer uniquement d'après un rapport reçu d'un contrôleur d'équipement ou d'un jaugeur désigné sur la compétition. Quand un certificat en cours de validité, dûment authentifié, est présenté de bonne foi par un propriétaire qui a satisfait aux exigences de la règle 78.1, les résultats définitifs d'une course ou série doivent être maintenus, même si le certificat est retiré ultérieurement.

CHAPITRE 7 - ORGANISATION DE LA COURSE

Règle 85, Règles en vigueur

CAS 44

Un bateau ne peut pas réclamer contre un comité de course pour une infraction à une règle. Cependant, il peut demander réparation, et y a droit lorsqu'il établit que, sans faute de sa part, une action ou omission inadéquate du comité de course a aggravé son score de façon significative.

CAS 66

Un comité de course ne peut pas modifier ou refuser d'appliquer la décision d'un jury, y compris une décision fondée sur un rapport d'une autorité responsable de l'interprétation des règles de classe.

CAS 98

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par *Les Règles de Course à la Voile*, que l'avis de course ou les instructions de course mentionnent explicitement leur application ou non. Une instruction de course, à condition qu'elle soit cohérente avec une prescription à la règle 88.2 peut modifier tout ou partie des prescriptions de l'autorité nationale. Généralement, ni l'avis de course, ni les instructions de course ne peuvent modifier une règle de classe. Quand un bateau court sous un système de handicap ou de rating, les règles de ce système s'appliquent, et tout ou partie de ses règles de classe peuvent également s'appliquer. Quand l'avis de course est en conflit avec les instructions de course, aucun ne prévaut sur l'autre.

Règle 86, Modifications aux règles de course

CAS 32

Un concurrent est en droit de s'en tenir exclusivement aux instructions de course écrites et à toute modification écrite pour tous les détails relatifs à la façon d'effectuer le parcours.

CAS 85

Si une règle de course n'est pas l'une des règles citées dans la règle 86.1(c), les règles de classe ne sont pas autorisées à la changer. Si une règle de classe essaye de changer une telle règle, cette règle de classe n'est pas valide et ne s'applique pas.

CAS 121

La procédure à suivre pour modifier une règle de course pour une épreuve est décrite en détail.

Règle 87, Modifications aux règles de classe

CAS 98

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par *Les Règles de Course à la Voile*, que l'avis de course ou les instructions de course mentionnent explicitement leur application ou non. Une instruction de course, à condition qu'elle soit cohérente avec une

prescription à la règle 88.2 peut modifier tout ou partie des prescriptions de l'autorité nationale. Généralement, ni l'avis de course, ni les instructions de course ne peuvent modifier une règle de classe. Quand un bateau court sous un système de handicap ou de rating, les règles de ce système s'appliquent, et tout ou partie de ses règles de classe peuvent également s'appliquer. Quand l'avis de course est en conflit avec les instructions de course, aucun ne prévaut sur l'autre.

Règle 88.2, Prescriptions nationales

CAS 98

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par *Les Règles de Course à la Voile*, que l'avis de course ou les instructions de course mentionnent explicitement leur application ou non. Une instruction de course, à condition qu'elle soit cohérente avec une prescription à la règle 88.2 peut modifier tout ou partie des prescriptions de l'autorité nationale. Généralement, ni l'avis de course, ni les instructions de course ne peuvent modifier une règle de classe. Quand un bateau court sous un système de handicap ou de rating, les règles de ce système s'appliquent, et tout ou partie de ses règles de classe peuvent également s'appliquer. Quand l'avis de course est en conflit avec les instructions de course, aucun ne prévaut sur l'autre.

Règle 90.2(c), Comité de course ; instructions de course ; classement : instructions de course

CAS 32

Un concurrent est en droit de s'en tenir exclusivement aux instructions de course écrites et à toute modification écrite pour tous les détails relatifs à la façon d'effectuer le parcours.

ANNEXE A - CLASSEMENT

Règle A3, Heures de départ et places d'arrivée

CAS 119

Quand une course est organisée pour des bateaux courant selon un système de rating, le rating qui doit être utilisé pour calculer le temps compensé d'un bateau est son rating au moment où la course se déroule. Son score ne doit pas être modifié si l'autorité de rating modifie son rating ultérieurement de son propre chef.

Règle A5, Scores déterminés par le comité de course

CAS 28

Quand un bateau enfreint une règle et que, de ce fait, il en contraint un autre à toucher une marque, l'autre bateau doit être exonéré. Le fait qu'une marque de départ se soit déplacée, quelle qu'en soit la raison, ne relève pas un bateau de son obligation de prendre le départ. Un comité de course peut annuler selon la règle 32.1(d) seulement quand le changement de position de la marque a directement affecté la sécurité ou l'équité de la compétition.

CAS 80

L'instruction d'une réclamation ou d'une demande de réparation doit être limitée à l'incident, action ou omission allégué. Bien qu'un bateau puisse être classé DNF s'il n'a pas fini selon les termes de la définition, il ne peut pas être classé DNF pour avoir manqué à effectuer correctement le parcours.

Règle A10, Conseils pour les réparations

CAS 116

Une discussion sur une réparation dans une situation où un bateau est endommagé au

début d'une compétition, a droit à réparation selon la règle 62.1(b) et ne peut participer aux courses restantes en raison du dommage. Dans une telle situation, il n'est pas équitable pour les autres bateaux de la compétition de lui donner la moyenne de la moitié ou plus des courses qui constituent son classement dans la compétition.

ANNEXE J – AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE

Règle J1.2, Contenu de l'avis de course

Règle J2.2, Contenu des instructions de course

CAS 98

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par *Les Règles de Course à la Voile*, que l'avis de course ou les instructions de course mentionnent explicitement leur application ou non. Une instruction de course, à condition qu'elle soit cohérente avec une prescription à la règle 88.2 peut modifier tout ou partie des prescriptions de l'autorité nationale. Généralement, ni l'avis de course, ni les instructions de course ne peuvent modifier une règle de classe. Quand un bateau court sous un système de handicap ou de rating, les règles de ce système s'appliquent, et tout ou partie de ses règles de classe peuvent également s'appliquer. Quand l'avis de course est en conflit avec les instructions de course, aucun ne prévaut sur l'autre.

CAS 121

La procédure à suivre pour modifier une règle de course pour une épreuve est décrite en détail.

ANNEXE R – PROCEDURES POUR LES APPELS ET LES DEMANDES

Règle R5, Faits inadéquats ; réouverture

CAS 104

Il est parfois peu satisfaisant de tenter de faire la distinction entre des faits et des conclusions dans les conclusions du jury car les conclusions peuvent être basées pour partie sur des faits et pour partie sur une conclusion. Une autorité nationale peut modifier la décision d'un jury et toute autre conclusion qui s'appuie sur le raisonnement ou le jugement, mais pas l'établissement des faits. Une autorité nationale peut trouver des faits supplémentaires par déduction logique. Ni les faits écrits ni les schémas (faits dessinés) ne prévalent les uns sur les autres. Les jurys doivent résoudre les conflits entre les faits, lorsque cela est requis par l'autorité nationale.

SIGNAUX DE COURSE

Signaux de course, X

CAS 31

Quand un signal visuel de rappel pour un rappel individuel est fait correctement mais qu'il n'est pas accompagné du signal sonore requis, et qu'un bateau rappelé en position pour entendre le signal sonore n'a pas vu le signal visuel et ne revient pas, il a droit à réparation. Toutefois, s'il réalise qu'il est au-dessus de la ligne il doit revenir et prendre le départ correctement.

REGLEMENT INTERNATIONAL POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

CAS 38

Le *Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer* (RIPAM) a pour but d'assurer la sécurité des navires en mer en empêchant les situations qui pourraient entraîner des collisions. Quand les règles de route du RIPAM remplacent les règles du chapitre 2, elles interdisent effectivement à un bateau prioritaire de modifier sa route vers un bateau obligé de

se maintenir à l'écart quand il est près de ce bateau.

CAS 109

Les règles du RIPAM ou les règles gouvernementales de priorité s'appliquent entre les bateaux en course seulement si les instructions de course le précisent et, dans ce cas, toutes les règles du chapitre 2 sont remplacées. On peut rendre une règle du RIPAM ou une règle gouvernementale applicable en l'incluant dans les instructions de course ou dans un autre document régissant l'épreuve.

SECTION 2 - CAS

CAS 1

Règle 60.1 **Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69**

Règle 63.1 **Instructions : nécessité d'une instruction**

Un bateau qui enfreint une règle pendant qu'il est en course, mais qui continue à courir, peut réclamer pour un incident ultérieur, même si après la course il est disqualifié pour son infraction.

Faits Présumés

Les bateaux A, B et C sont en course avec d'autres. Après un incident entre A et B, le bateau A hèle « Protest » et déferle son pavillon de réclamation, mais le bateau B n'effectue pas de pénalité. Plus tard, B réclame contre un troisième bateau, C, après un deuxième incident. Le jury instruit la réclamation de A contre B, et disqualifie B.

Question

Cette disqualification invalide-t-elle la réclamation de B contre C ?

Réponse

Non. Quand un bateau continue à courir après une infraction supposée à une règle, ses droits et obligations d'après les règles ne changent pas. Donc, même si la réclamation de A contre B est gagnée, le jury doit instruire la réclamation de B contre C et, si la réclamation de B est recevable et si le jury est convaincu d'après les dépositions que C a enfreint une règle, il doit être disqualifié.

RYA 1962/25

[Retour sommaire](#)

CAS 2

Règle 12 **Sur le même bord, non engagés**

Règle 14 **Eviter le contact**

Règle 15 **Acquérir une priorité**

Règle 18.2(a) **Place à la marque : donner la place à la marque**

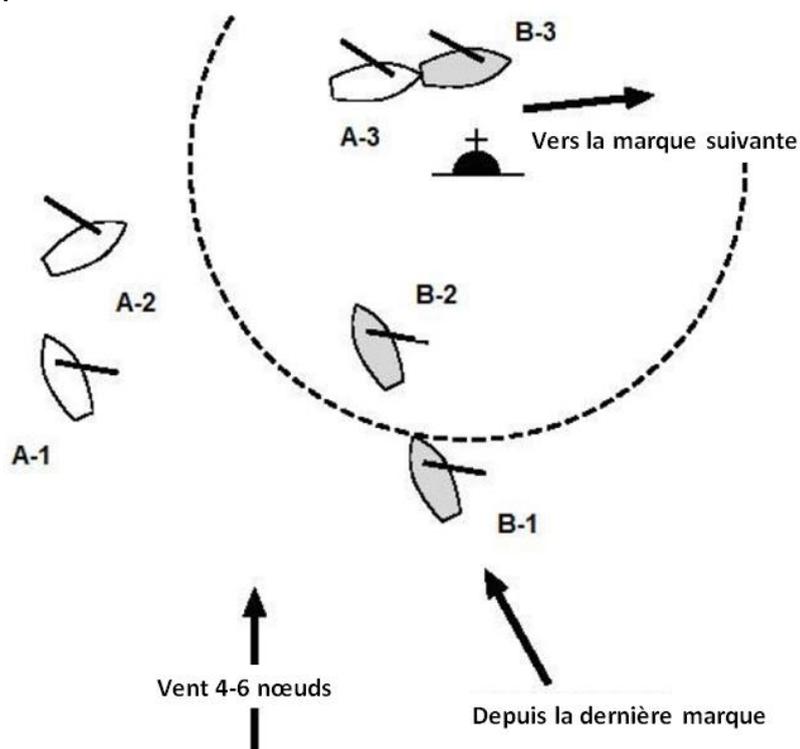
Règle 18.2(b) **Place à la marque : donner la place à la marque**

Si le premier de deux bateaux à atteindre la zone est en route libre devant quand il l'atteint et si plus tard les bateaux sont engagés quand l'autre atteint la zone, la règle 18.2(a), et non la règle 18.2(b), s'applique. La règle 18.2(a) s'applique uniquement quand les bateaux sont engagés et qu'au moins l'un d'entre eux est dans la zone.

Résumé des Faits

A et B sont tous deux bâbord, au largue vers une marque à laisser à tribord. Le vent est faible. En position 1, quand A se trouve par le travers de la marque, il est en route libre devant B, et à quatre longueurs et demie de coque de la marque. B, qui a juste atteint la zone, est à trois longueurs de la marque. Entre les positions 1 et 2, A empanne et pointe vers la marque, devenant engagé à l'extérieur de B. Entre les positions 2 et 3, après que B a empanné et se dirige vers la marque suivante, il devient en route libre devant A. Quand B devient en route

libre devant A pour la première fois, il y a environ une demi-longueur de coque d'eau libre entre les bateaux. Quelques secondes après que B soit devenu en route libre devant, A, qui allait plus vite, touche B sur le tableau arrière. Il n'y a pas de dommage ni de blessure. A réclame contre B selon la règle 18.2(b). B réclame contre A selon la règle 12. A est disqualifié et fait appel.



Décision

Apparemment, A pensait que la deuxième phrase de la règle 18.2(b) s'appliquait quand les deux bateaux étaient à la position 1, et que B, alors en route libre derrière, était obligé de donner à A la place à la marque. Comme le précise cette phrase, elle s'applique seulement si un bateau est en route libre devant quand il atteint la zone. En position 1, B a atteint la zone, mais A en était clairement à l'extérieur. De plus, la première phrase de la règle 18.2(b) ne s'est jamais appliquée puisque les bateaux n'étaient pas engagés quand B, le premier d'entre eux à atteindre la zone, l'a fait. Cependant, pendant que les bateaux étaient engagés, la règle 18.2(a) s'appliquait, et elle exigeait que A donne la place à la marque à B. Pendant ce temps, B devait se maintenir à l'écart de A, d'abord selon la règle 10 et plus tard (après qu'il ait empanné) selon la règle 11.

Après que B ait empanné, il se retrouvait en route libre devant A. A ce moment, les règles 18.2(a) et 11 cessaient de s'appliquer et les règles 12 et 15 commençaient à s'appliquer. La règle 15 exigeait de B au début qu'il laisse à A la place de se maintenir à l'écart, et B a agi ainsi vu qu'il aurait été facile pour A de se maintenir à l'écart en abattant légèrement et rapidement pour éviter le tableau arrière de B après que B soit devenu en route libre devant. Quand A a heurté le tableau arrière de B, il ne se maintenait manifestement pas à l'écart de B, et il était donc approprié de disqualifier A pour infraction à la règle 12. A a aussi enfreint la règle 14 puisqu'il lui était possible d'abattre légèrement et d'éviter le contact avec B.

Après qu'il soit devenu clair que A n'allait pas se maintenir à l'écart de B, il n'était probablement pas possible pour B d'éviter le contact. Cependant, même si B avait pu éviter le contact, il aurait été exonéré selon la règle 14(b) puisqu'il était le bateau prioritaire et que le contact n'avait pas occasionné de dommage ni de blessure.

L'appel est rejeté, la décision du jury est confirmée, et A reste disqualifié pour infraction aux règles 12 et 14.

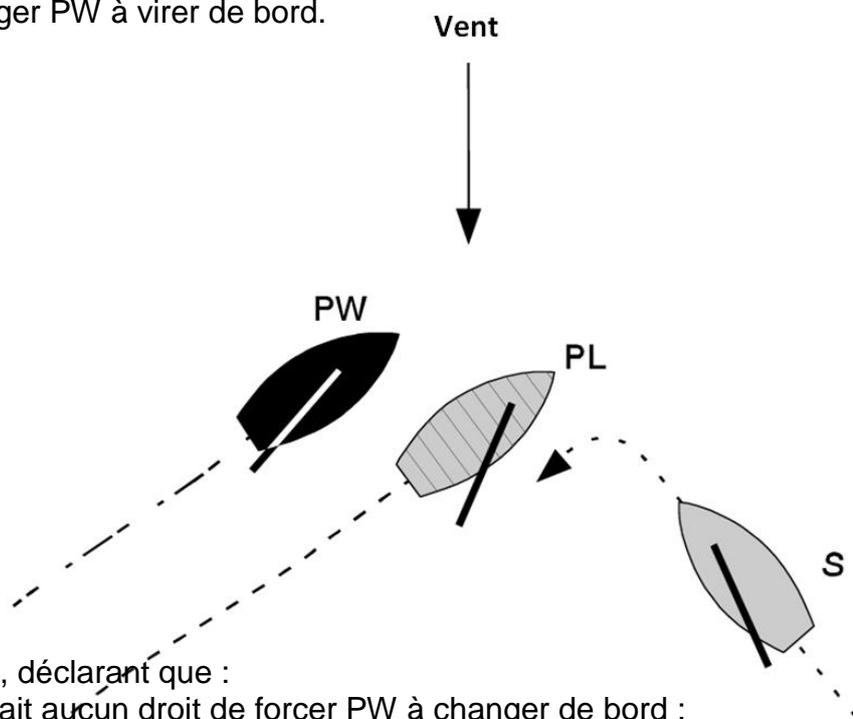
CAS 3

Règle 19.2(a)	Place pour passer un obstacle : donner de la place à un obstacle
Règle 20	Place pour virer de bord à un obstacle
Règle 64.1(a)	Décisions : pénalités et exonération

Un bateau bâbord sous le vent qui hèle pour de la place pour virer de bord alors qu'il se trouve face à un bateau tribord, obstacle arrivant sur lui, n'est pas tenu d'anticiper que le bateau au vent manquera à satisfaire à son obligation de virer de bord rapidement ou de donner de la place d'une autre façon.

Résumé des Faits

S hèle PL alors que les deux dériveurs se rapprochent l'un de l'autre sur des routes de collision. PL hèle alors deux fois « De la place pour virer de bord », mais PW ne répond pas. PL, maintenant incapable de se maintenir à l'écart de S, hèle une troisième fois, et PW commence alors à virer de bord. A ce moment, S, alors à un mètre de PL, doit abattre violemment pour éviter une collision. PW abandonne et S réclame contre PL selon la règle 10. Le jury disqualifie PL sur la base que, n'ayant pas obtenu à temps de réponse de PW, il aurait dû utiliser son droit de lof et obliger PW à virer de bord.



PL fait appel, déclarant que :

1. il n'avait aucun droit de forcer PW à changer de bord ;
2. même avec eux deux face au vent, S aurait quand même dû modifier sa route pour éviter une collision ; et
3. il avait anticipé et hélé PW suffisamment longtemps avant.

Décision

L'appel de PL est confirmé. PL doit être reclassé. Puisque S était un obstacle pour PL et PW, PL, en tant que bateau prioritaire, était en droit selon la règle 19.2(a) de choisir entre abattre ou heler pour de la place pour virer de bord (voir la règle 20.1). Ayant décidé de virer de bord et ayant hélé pour de la place pour ce faire à trois reprises, PL était en droit d'après la règle 20.2(b) de supposer que PW répondrait et et lui donnerait la place pour virer de bord. Il n'était pas tenu d'anticiper le manquement de PW à respecter la règle 20.2(b). PL a enfreint la règle 10, mais il est exonéré comme l'innocente victime de l'infraction d'un autre bateau à une règle, selon les dispositions de la règle 64.1(a).

CAS 4

Règle 49 **Position de l'équipage; filières**
Règle 50.3(a) **Etablir ou border les voiles : utilisation des « outriggers »**

Un concurrent peut tenir une écoute à l'extérieur.

Question

Est-il acceptable pour un concurrent de tenir à l'extérieur l'écoute d'une voile d'avant ou d'un spinnaker ?

Réponse

La règle 50.3(a) interdit l'utilisation d'un « outrigger » et le définit comme tout accessoire ou autre système. Un concurrent n'est pas un accessoire ni un système. Un concurrent est en conséquence autorisé à tenir une écoute à l'extérieur, à condition que la règle 49 soit respectée.

RYA 1962/41

[Retour sommaire](#)

CAS 5

Définitions **En course**
Règle 23 **Chaviré, mouillé ou échoué ; portant assistance**
Règle 42.1 **Propulsion, règle de base**
Règle 45 **Mise au sec ; amarrage ; mouillage**

Lorsqu'il est en course, un bateau qui est au mouillage est toujours en course. Un bateau n'enfreint pas la règle 42.1 ni la règle 45 si, en tirant sur sa ligne de mouillage pour récupérer l'ancre, il revient à la position où l'ancre avait été jetée. Cependant, si tirer sur la ligne de mouillage fait clairement avancer le bateau vers une autre position, il enfreint ces règles.

Faits présumés

Lors de courses où le premier bord est un louvoyage au vent contre un courant contraire et que le vent est très faible, quelques bateaux mouillent sur ou près de la ligne de départ pour éviter que le courant ne les entraîne sous le vent. Quand le vent fraîchit ou quand le courant faiblit, ils récupèrent leur ancre et commencent à naviguer.

Question 1

Un bateau ancré est-il encore « en course » au sens du terme utilisé dans le préambule du chapitre 4 ?

Réponse 1

Oui. Dans le préambule du chapitre 4, le terme « en course » est imprimé en italique gras et, donc, doit être utilisé dans le sens indiqué dans les Définitions (voir Terminologie dans l'Introduction). La définition En course ne mentionne pas si le bateau est ancré, échoué, chaviré ou a cessé de toute autre façon de continuer à avancer dans la course. En conséquence, des bateaux ancrés sont encore « en course », ce qui signifie qu'ils sont protégés par la règle 23 et

soumis aux règles de course, notamment les règles 42.1 et 45.

Question 2

Un bateau est-il tenu de naviguer jusqu'à la verticale de l'ancre avant de la récupérer ou peut-il récupérer son ancre même si l'action de tirer sur la ligne de mouillage a pour effet de le faire avancer en surface ou sur le fond ?

Réponse 2

Les actions permises par la règle 45 constituent des exceptions à la règle 42.1. La règle 45 permet aux bateaux de mouiller. Pour mouiller en bon marin, une longueur supplémentaire de ligne de mouillage doit être lâchée après que l'ancre a touché le fond. La règle 45 oblige les bateaux à récupérer leur ancre avant de continuer dans la course sauf s'ils sont dans l'incapacité de le faire. Pour récupérer une ancre, il est d'abord nécessaire de récupérer la longueur supplémentaire de ligne de mouillage, et cette action va faire avancer le bateau jusqu'à un point à la verticale de l'ancre. Cette action étant permise par la règle 45, elle n'enfreint pas la règle 42.1.

Cependant, si la longueur supplémentaire de la ligne de mouillage est récupérée de manière si vigoureuse ou rapide que, quand l'ancre a quitté le fond, le bateau a été clairement propulsé vers une position différente de celle où l'ancre a été jetée, il a continué dans la course avant de récupérer son ancre, et son action enfreint à la fois la règle 45 et la règle 42.1.

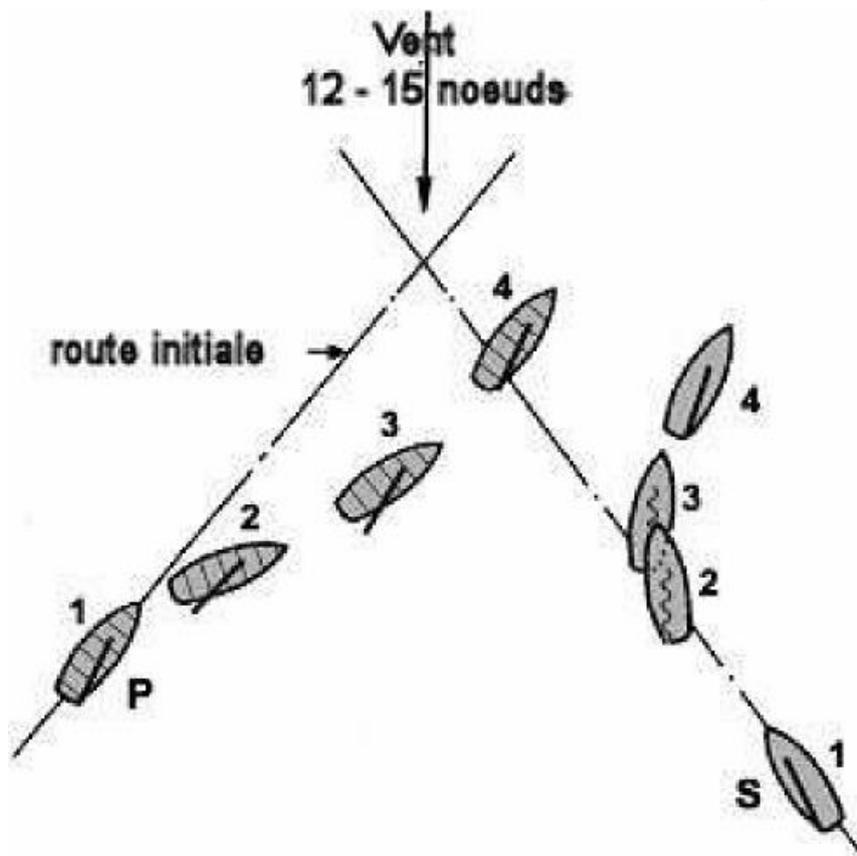
Révisé par l'ISAF 2012

[Retour sommaire](#)

CAS 6

Règle 16.1 **Modifier sa route**
Règle 16.2 **Modifier sa route**

Un bateau tribord qui vire de bord après qu'un bateau bâbord a abattu pour passer sur son arrière n'enfreint pas nécessairement une règle.



Résumé des faits

Entre les positions 1 et 2, P abat pour passer derrière S. Un instant plus tard, S choisit de virer de bord. Après avoir abattu sur environ une longueur de coque, P reprend sa route au plus près, ayant perdu une longueur de coque au vent, et passe à environ une longueur de coque au vent de S. Après le virement de S, le lof de P jusqu'au plus près n'était pas dû à la nécessité de se maintenir à l'écart de S. P réclame contre S selon la règle 16.1. P prétend que, quand S a viré après l'abattée de P pour passer derrière lui, S n'a pas laissé à P la place de se maintenir à l'écart. Le jury disqualifie S selon la règle 16.1. S fait appel.

Décision

L'appel de S est confirmé. Il doit être reclassé. S était soumis à la règle 16 seulement pendant qu'il lofait depuis une route au plus près tribord jusqu'à la position face au vent. Pendant ce temps, P avait la place de se maintenir à l'écart et ainsi S n'a pas enfreint la règle 16.2 puisque P était capable de suivre sa route « sur environ une longueur de coque », ce qui prouve que le lof de S n'a pas obligé P à modifier sa route immédiatement pour continuer à se maintenir à l'écart. Après que S eut passé la position face au vent, P est devenu le bateau prioritaire selon la règle 13, et les règles 16.1 et 16.2 ne s'appliquaient plus. S s'est maintenu à l'écart de P tel qu'exigé par la règle 13. Aucune règle n'a été enfreinte par S.

USSA 1963/93

[Retour sommaire](#)

CAS 7

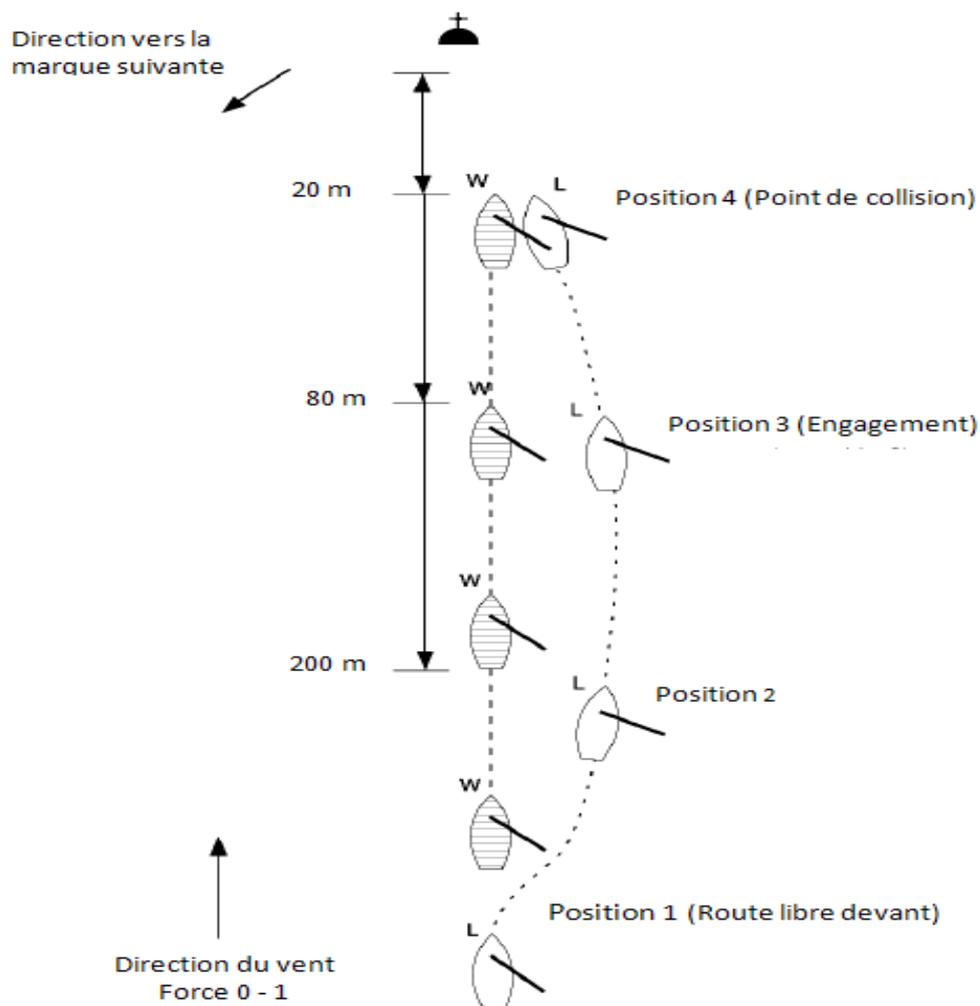
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 14	Eviter le contact
Règle 15	Acquérir une priorité
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 17	Sur le même bord ; route normale

Quand, après avoir été en route libre derrière, un bateau devient engagé sous le vent à moins de deux fois sa longueur de coque de l'autre bateau, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart, mais le bateau sous le vent doit au début laisser au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart et ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale.

Résumé des faits

Les bateaux L et W sont des dériveurs de 5 m de long. A environ 200 m de la marque, L devient engagé sous le vent de W depuis la position en route libre derrière. L est à moins de deux longueurs de coque de W. Les deux bateaux naviguent alors bord à bord, séparés d'environ une longueur et demie, jusqu'à ce qu'ils soient à 80 m de la marque. A ce moment, L lofe légèrement pour naviguer directement vers la marque, lof qui n'affecte pas W. W maintient sa route. L ne s'est jamais trouvé en route libre devant. La bôme de W touche le hauban de L, sans dommage ni blessure, et L réclame selon la règle 11. La réclamation de L est rejetée, et il est disqualifié au motif qu'il n'a pas laissé suffisamment de place à W pour remplir son obligation de se maintenir à l'écart comme requis par la règle 15. L fait appel.

(Note : Le diagramme n'est pas à l'échelle. Les distances vers la prochaine marque sont approximatives. Au moment du contact, aucun des bateaux n'a atteint la zone autour de la marque.)



Décision

L'appel de L est confirmé. Quand L devient engagé sous le vent de W, W devient tenu, selon la règle 11, de se maintenir à l'écart de L. Au même moment, L est tenu, selon la règle 15, de donner à W la place pour se maintenir à l'écart, mais cette obligation n'est pas permanente, et dans ce cas, l'engagement existait depuis un temps considérable pendant lequel W a certainement eu la place de se maintenir à l'écart.

La règle 17 s'appliquait à L car, comme le montre le schéma, il était en route libre derrière avant que les bateaux deviennent engagés et était à moins de deux longueurs de coque de W quand l'engagement a commencé. L avait le droit de modifier sa route pour naviguer directement vers la marque, pourvu qu'il ne navigue pas au-dessus de sa route normale. C'est la route normale de L qui sert de critère pour déterminer s'il a enfreint la règle 17 ou non. D'après le schéma accepté de tous, L n'a à aucun moment navigué au-dessus de sa route normale. Juste après la position 3, L a lofé légèrement. Il y avait clairement de la place pour que W se maintienne à l'écart, et donc L n'a pas enfreint la règle 16.1. L a enfreint la règle 14 car il aurait pu éviter le contact avec W, mais il est exonéré selon la règle 14(b) car il n'y a eu ni dommage ni blessure. W est disqualifié selon la règle 11 et L est reclassé.

RYA 1963/10

[Retour sommaire](#)

CAS 8

Règle 42.1 **Propulsion : règle de base**
Règle 42.2(d) **Propulsion : actions interdites**

Des mouvements répétés de la barre pour positionner un bateau afin de gagner de la vitesse sur chacune d'une série de vagues générées par le passage d'un navire n'est pas godiller sauf s'ils sont violents, et le gain de vitesse est le résultat d'une utilisation licite de l'eau pour augmenter la vitesse.

Résumé des faits

Deux petits dériveurs, A et B, naviguent au large pratiquement à la vitesse de planing avec un vent de 8 nœuds. Une grosse vedette à moteur passe rapidement sur une route parallèle, sous le vent, générant plusieurs grosses vagues. Lorsque chaque vague atteint le quart arrière de A, son barreur donne des coups de barre sans violence en une série de changements de route, synchrones avec le passage des vagues sous son bateau. Ces actions sont répétées pour chaque vague et A gagne de la vitesse à chaque fois. B réclame contre A selon la règle 42.2(d), pour godille. Le jury disqualifie A, qui fait appel.

Décision

L'appel de A est confirmé. Il doit être reclassé.

Le mouvement de la barre, bien que répété, n'était pas violent. Le gain de vitesse ne résultait pas directement du mouvement de la barre mais du positionnement du bateau pour tirer avantage de l'action des vagues, ce qui est en accord avec la règle 42.1. Pour ce faire, un barreur peut bouger sa barre de la manière qu'il juge la meilleure pourvu que ses mouvements n'enfreignent pas la règle 42.2(d).

USSA 1962/91

[Retour sommaire](#)

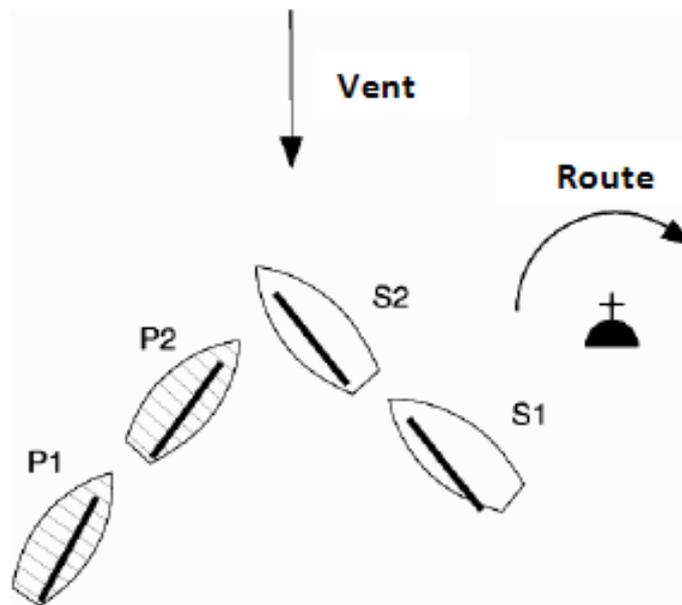
CAS 9

Définitions **Route normale**
Règle 10 **Sur des bords opposés**
Règle 18.1(b) **Place à la marque : quand la règle 18 s'applique**

Quand un bateau tribord choisit de naviguer au-delà d'une marque au vent, un bateau bâbord doit se maintenir à l'écart. Il n'existe pas de règle qui exige d'un bateau qu'il suive une route normale.

Question

Deux bateaux au plus près sur des bords opposés se rencontrent à une marque au vent à laisser à tribord. S a suffisamment de place pour virer de bord et contourner la marque compte tenu du vent et du courant, mais, au lieu de virer de bord, il continue sa route dans l'intention d'obliger P à virer de bord pour se maintenir à l'écart. P peut-il ne pas tenir compte de la règle 10 s'il considère que S navigue au-delà de sa route normale et qu'il a suffisamment de place pour contourner la marque ?



Réponse

Non ; la règle 10 s'applique. La règle 18.1(b) précise que les bateaux ne sont pas soumis à la règle 18 puisqu'ils sont sur des bords opposés et que la route normale pour l'un d'entre eux (S), mais pas les deux, est de virer de bord. Quand S choisit de maintenir sa route, P doit se maintenir à l'écart. Si dans certaines circonstances les bateaux n'ont pas le droit de naviguer au-dessus d'une route normale, il n'existe pas de règle qui oblige un bateau à suivre une route normale.

RYA 1964/2

[Retour sommaire](#)

CAS 10

Retiré pour révision courant 2013

CAS 11

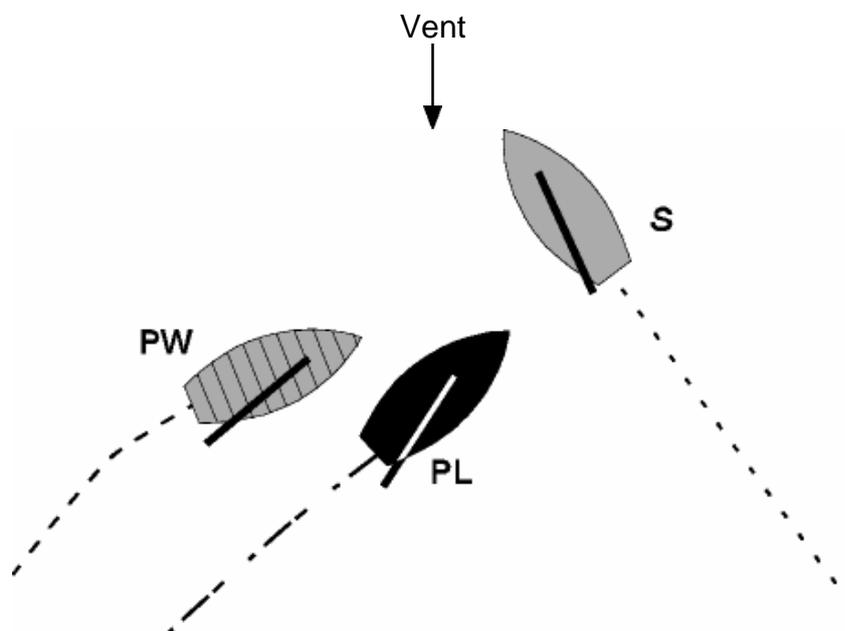
Définitions	Obstacle
Règle 14	Eviter le contact
Règle 19.2(b)	Place pour passer un obstacle : donner de la place à un obstacle
Règle 20.1	Place pour virer de bord à un obstacle : hélér
Règle 21(a)	Exonération

Quand des bateaux sont engagés à un obstacle, y compris un obstacle qui est un bateau prioritaire, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle.

Résumé des faits

PW et PL, au plus près bâbord et engagés, approchent de S sur le bord de près. PL pourrait passer en toute sécurité sur l'arrière de S. PW, en route de collision avec S, hèle PL pour de la place pour passer derrière S alors que PW et PL sont à environ trois longueurs de coque de S. PL ignore l'appel et maintient sa route. Quand PW abat pour éviter S, il y a un léger contact bord à bord entre lui et PL. PW réclame selon la règle 19.2(b).

Le jury retient que la règle 19.2(b) ne s'appliquait pas, précisant que PW aurait facilement pu virer de bord en eau libre au vent pour se maintenir à l'écart et aurait dû le faire. PW est disqualifié selon la règle 11 et fait appel.



Décision

S était un obstacle pour PW et PL car à la fois PW et PL devaient modifier sensiblement leur route alors qu'ils naviguaient directement vers S et en étaient distants d'une longueur de coque, et parce que tous deux étaient tenus par la règle 10 de s'en maintenir à l'écart (voir la définition Obstacle). Selon la règle 19.2(b), PL, en tant que bateau prioritaire, avait le droit de passer S d'un côté ou de l'autre. Il a choisi de passer sous le vent de S. Donc, selon la règle 19.2(b), PW avait droit à de la place pour passer entre PL et la poupe de S. PL n'a pas donné cette place à PW et a donc enfreint la règle 19.2(b). PL était soumis à la règle 14, mais comme il avait priorité sur PW et qu'il n'y a eu ni dommage ni blessure, il est exonéré pour avoir enfreint cette règle (voir la règle 14(b)).

PW ne pouvait pas savoir que PL n'allait pas donner assez de place, jusqu'à ce qu'il essaie de passer entre S et PL. PW a enfreint la règle 11, mais il l'a fait pendant qu'il naviguait dans la place à laquelle il avait droit selon la règle 19.2(b). Par conséquent, tel que requis par la règle 21(a), PW est exonéré de l'infraction à la règle 11. Aussi, quand il s'est avéré que PL ne donnait pas la place, il n'était raisonnablement pas possible pour PW d'éviter le contact qui s'est produit, donc PW n'a pas enfreint la règle 14.

PW n'était pas tenu de « virer de bord en eau libre au vent pour se maintenir à l'écart » puisque PL n'a pas hélé selon la règle 20.1 pour de la place pour virer de bord et éviter S. Si PL avait hélé, PW aurait été tenu selon les règles 20.2(b) et 20.2(c) de répondre, même si la règle 20.1(a) interdisait à PL de heler puisqu'il n'avait aucune modification de route à faire pour éviter S.

L'appel de PW est confirmé. La décision du jury disqualifiant PW est infirmée. PW est reclassé et PL est disqualifié pour avoir enfreint la règle 19.2(b).

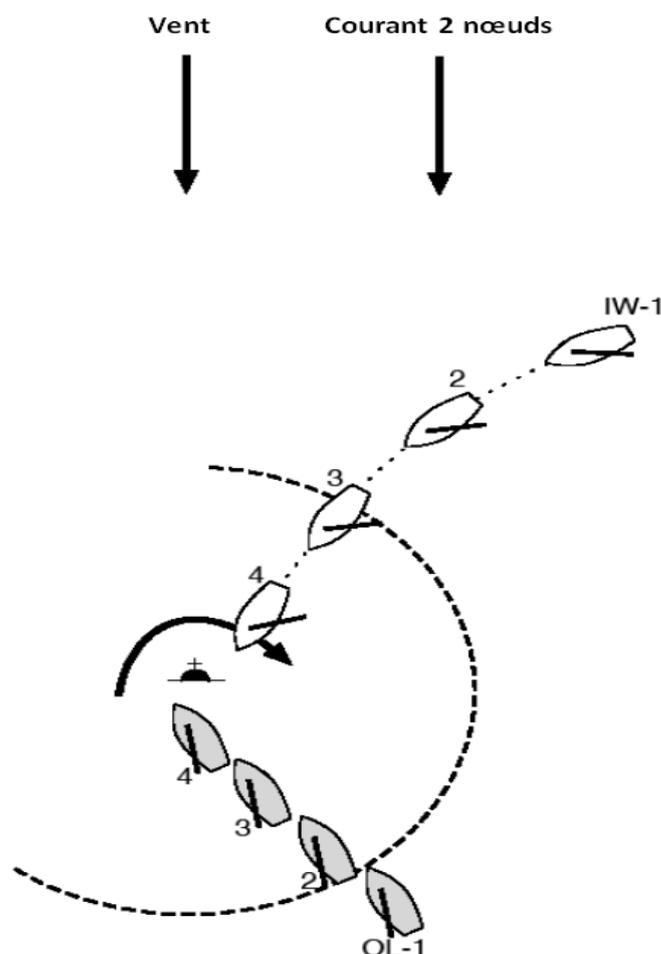
RYA 1964/18

[Retour sommaire](#)

CAS 12

Définitions	Route libre derrière et route libre devant ; engagement
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 18.1	Place à la marque : quand la règle 18 s'applique
Règle 18.2(b)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 21(a)	Exonération

Pour déterminer le droit à la place à la marque d'un bateau à l'intérieur selon la règle 18.2(b), le fait que les bateaux soient sur des routes largement différentes est hors de propos, à condition qu'un engagement existe quand le premier d'entre eux atteint la zone.



Résumé des faits

OL et IW s'approchent d'une marque à laisser à tribord. Le vent est faible et il y a un courant de deux nœuds dans la même direction que le vent. IW, qui a navigué au-dessus de la route vers la marque pour contrecarrer l'effet du courant, s'approche de la marque avec le courant, quasiment vent arrière. OL, de son côté, est resté sous le vent, et en position 1, à environ trois longueurs de coque de la marque, remonte au vent doucement à contre-courant. IW hèle à deux reprises pour demander de l'eau, et OL répond deux fois « Tu ne peux pas passer là ». Au dernier moment, peu de temps après la position 4 du schéma, comme IW lofe pour commencer sa manœuvre de passage, OL tente de lui donner de la place mais les deux bateaux se touchent. Il n'y a ni dommage ni blessure.

OL réclame selon la règle 11 mais est lui-même disqualifié selon la règle 18.2(b). Il fait appel, arguant qu'il est illogique, et au-delà des intentions de la définition d'Engagement et de la règle 18 de considérer comme engagés deux bateaux ayant des routes différentes de 90 degrés. Il

affirme également que le but de la règle 18 est de protéger un bateau risquant de toucher la marque, alors qu'il est incapable de passer derrière le bateau extérieur. Il argumente enfin que tout au long de l'approche de IW vers la marque, jusqu'à ce qu'il finisse par lofer, il pouvait facilement passer derrière OL, et que IW n'était pas un bateau « à l'intérieur » jusqu'aux instants précédant le contact.

Décision

L'appel d'OL est rejeté et sa disqualification est confirmée.

Les bateaux étaient tenus de laisser la marque du même côté requis et étaient sur le même bord, donc la règle 18 s'appliquait après la position 1 quand OL a atteint la zone. Depuis ce moment jusqu'à ce que le contact se produise, aucun des bateaux n'était en route libre derrière l'autre donc ils étaient engagés (voir la définition Route libre derrière et route libre devant ; Engagement). Par conséquent la première phrase de la règle 18.2(b) s'appliquait, limitant les droits d'OL, bateau extérieur, selon la règle 11 en exigeant qu'il donne à IW, bateau intérieur, la place à la marque. OL n'a pas donné à IW la place à la marque et est donc disqualifié selon la règle 18.2(b).

IW a enfreint la règle 11 alors qu'il naviguait dans la place à la marque à laquelle il avait droit, et par conséquent il est exonéré selon la règle 21(a).

Les deux bateaux ont enfreint la règle 14, car chacun d'entre eux pouvait éviter le contact. Cependant, puisque OL était le bateau prioritaire et que IW avait droit à la place à la marque, et qu'il n'y a eu ni dommage ni blessure, ils sont tous les deux exonérés selon la règle 14(b) pour l'infraction à la règle 14.

RYA 1964/19

[Retour sommaire](#)

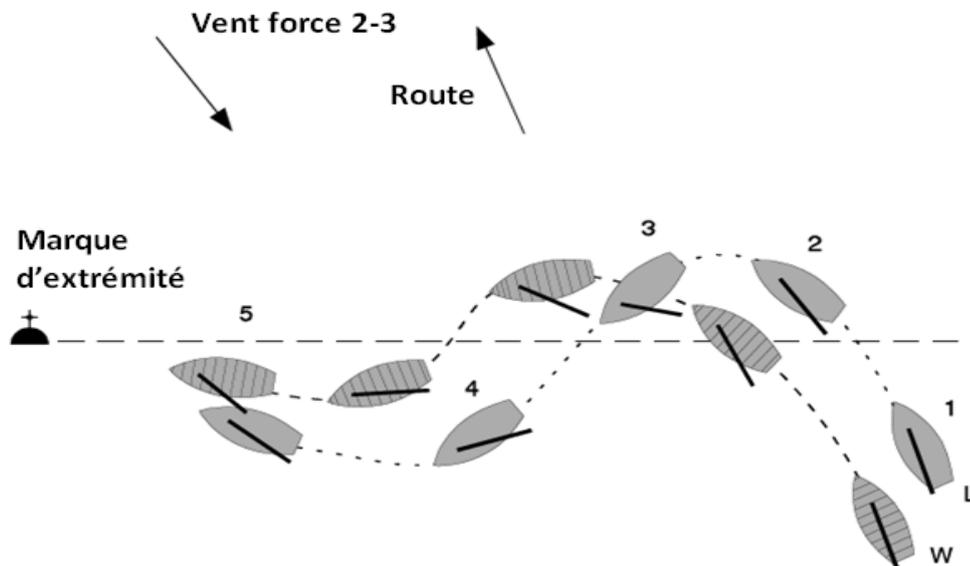
CAS 13

Définitions	Route normale
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 14	Eviter le contact
Règle 15	Acquérir une priorité
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 17	Sur le même bord ; route normale

Avant son signal de départ, un bateau sous le vent n'enfreint pas de règle en naviguant sur une route plus haute que celle du bateau au vent.

Résumé des faits

Alors que deux dériveurs de 4,20 mètres manoeuvrent avant le signal de départ, ils franchissent la ligne de départ. Lorsqu'ils abattent pour revenir du côté pré-départ, L, initialement bateau au vent, prend la position sous le vent en passant sous la poupe de W. Immédiatement après la position 4, L lofe sur une route au plus près et navigue directement vers l'extrémité bâbord de la ligne. Pendant ce temps, W, écoutes choquées, navigue plus lentement le long de la ligne. En position 5 un contact se produit, la bôme de W touchant le hauban de L. L réclame contre W selon la règle 11 ; W contre-réclame selon les règles 12 et 15.



Le jury établit que L était prioritaire selon la règle 11 depuis le moment où il a suivi une route stable jusqu'au contact. W avait de la place pour se maintenir à l'écart, même si, ce faisant, il aurait franchi prématurément la ligne de départ. Par conséquent, il rejette la réclamation de W et confirme celle de L. W fait appel, invoquant cette fois la règle 16.1.

Décision

L'appel de W est rejeté. Entre les positions 2 et 3, L devient engagé sous le vent de W, acquérant la priorité selon la règle 11, mais limité par l'obligation de la règle 15 de donner au début à W de la place pour se maintenir à l'écart. L a respecté cette obligation parce qu'il a donné à W la place de se maintenir à l'écart. Juste après la position 4, quand L a lofé vers une route au plus près, il était tenu par la règle 16.1 de donner à W la place pour se maintenir à l'écart, ce qu'il a fait.

L était en route libre derrière W et à moins de deux fois sa longueur de coque de W quand il est devenu engagé sous le vent de W. Par conséquent, il était tenu par la règle 17 de ne pas naviguer plus haut que sa route normale. Cependant, il n'avait pas de route normale avant son signal de départ (voir la définition de Route normale) et le signal de départ a été donné après l'incident. Par conséquent, le lofé de L n'a pas enfreint la règle 17 et il était en fait autorisé à lofer plus haut qu'il ne l'a fait, même jusqu'à bout au vent, tant qu'il se conformait à la règle 16.1.

Après que L soit devenu engagé sous le vent de W, W était tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart de L. Il ne l'a pas fait et en conséquence sa disqualification selon la règle 11 est confirmée. De plus, W a enfreint la règle 14 car il aurait pu éviter le contact avec L.

L a aussi enfreint la règle 14 car il aurait pu aisément abattre légèrement et éviter le contact. Cependant, il est exonéré parce qu'il était bateau prioritaire et qu'il n'y a eu ni dommage ni blessure.

RYA 1965/10

[Retour sommaire](#)

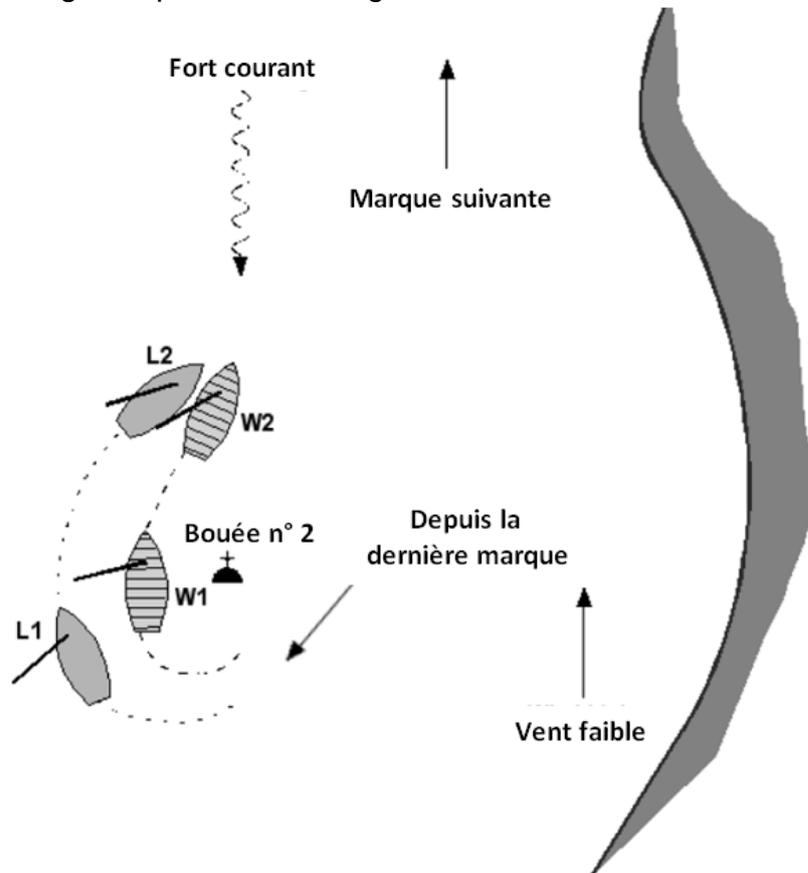
CAS 14

Définitions	Route normale
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 14	Eviter le contact
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 17	Sur le même bord ; route normale

Quand, à cause d'une différence d'opinion sur la route normale d'un bateau sous le vent, deux bateaux sur le même bord convergent, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart. Deux bateaux naviguant près l'un de l'autre sur le même bord du parcours peuvent avoir des routes normales différentes.

Résumé des faits

Après avoir contourné la marque au vent par vent faible, la flotte se divise, quelques bateaux naviguent vers la côte pour se sortir du courant, et d'autres restent au large dans l'espoir d'un vent meilleur. L établit un engagement sous le vent de W depuis une route libre derrière et à moins de deux fois sa longueur de coque de W, et ils contournent la marque engagés. W choisit de rester au large, alors que L commence à lofer lentement et informe W de son intention d'aller à terre. W répond « Vous n'avez pas le droit de lofer ». L répond qu'il navigue sur sa route normale et que W est tenu de se maintenir à l'écart. La discussion prend un certain temps. L continue de modifier sa route progressivement, et à aucun moment W ne déclare qu'il lui est impossible de se maintenir à l'écart. Les bateaux se touchent et les deux réclament. Le jury disqualifie L selon la règle 17 pour avoir navigué au-dessus de sa route normale, et L fait appel.



Décision

Quand, à cause d'une différence d'opinion sur la route normale à suivre, deux bateaux sur le même bord convergent, W est tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart, et par la règle 14 d'éviter le contact.

Ce cas illustre le fait que deux bateaux sur le même bord du parcours naviguant très près l'un de l'autre peuvent avoir des routes normales différentes. La plus rapide des deux routes vers la marque suivante ne peut pas être déterminée à l'avance, et cela n'est pas nécessairement tranché par le fait que l'un ou l'autre bateau arrive en tête à la marque suivante.

Le fondement de la réclamation de W est que L a navigué au-dessus de sa route normale alors qu'il était soumis à la règle 17. La défense de L et sa contre-réclamation sont qu'ayant décidé que la route à terre à l'abri du courant aurait pour conséquence de finir plus tôt, la route qu'il a suivie était sa route normale. En outre, L a argué du fait que W a enfreint les règles 11 et 14.

Les faits établis ne montrent pas que L a navigué au-dessus de sa route normale ; par conséquent il n'a pas enfreint la règle 17. Quand L a lofé lentement entre les positions 1 et 2, W avait la place de se maintenir à l'écart, donc L n'a pas enfreint la règle 16.1. L aurait pu éviter le contact avec W. Ne l'ayant pas fait, il a enfreint la règle 14, mais il est exonéré de son infraction parce qu'il était bateau prioritaire et que le contact n'a causé ni dommage ni blessure.

En manquant à se maintenir à l'écart de L, W a enfreint la règle 11. W aurait pu éviter le contact, et en ne le faisant pas, il a enfreint aussi la règle 14, mais il n'est pas exonéré.

L'appel de L est confirmé, L est reclassé et W est disqualifié pour infraction aux règles 11 et 14.

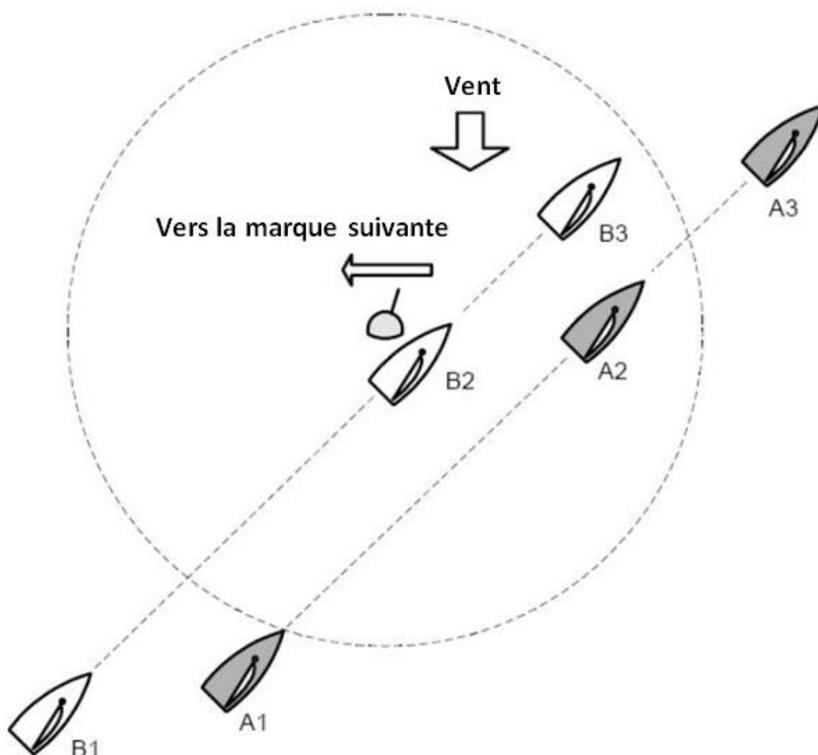
RYA 1966/3

[Retour sommaire](#)

CAS 15

Définitions	Place à la marque
Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 13	Pendant le virement de bord
Règle 18.1(b)	Place à la marque : quand la règle 18 s'applique
Règle 18.2(b)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 18.2(c)	Place à la marque : donner la place à la marque

En virant de bord pour contourner une marque, un bateau en route libre devant doit respecter la règle 13 ; un bateau en route libre derrière a le droit de maintenir sa route, et ainsi d'empêcher l'autre de virer de bord.



Faits présumés

A et B approchent de la marque au vent qu'ils sont tenus de laisser à bâbord. Ils sont au plus près sur des routes parallèles, A en route libre devant. A s'attend à ce que B, quand il pourra virer de bord et parer la marque, vire pour la contourner et se diriger vers la marque suivante. Au lieu de cela, B maintient sa route comme indiqué dans le schéma et navigue bien au-delà de la marque.

Question

B a-t-il le droit de maintenir sa route de cette façon et, ainsi, d'empêcher A de virer de bord ?

Réponse

Oui. Tant que A reste bâbord, B est tenu par la règle 12 de se maintenir à l'écart et, comme A est en route libre devant quand il atteint la zone, B est aussi tenu par la règle 18.2(b) de donner à A la place à la marque. A condition que B se maintienne à l'écart de A et qu'il donne à A la place à la marque si A lofe (même jusqu'au bout au vent), B est autorisé à naviguer sur la route de son choix, y compris de la maintenir. Cependant, B n'est plus tenu de donner la place à la marque à A après que A a quitté la zone (voir la règle 18.2(c)).

La place à la marque à laquelle A a droit ne comprend pas la place pour qu'il vire de bord (voir la dernière phrase de la définition Place à la marque). Si A devait passer bout au vent, alors à cet instant toutes les parties de la règle 18 cesseraient de s'appliquer puisque les bateaux seraient sur des bords opposés (voir la règle 18.1(b)). De plus, A ne serait plus prioritaire selon la règle 12, et B deviendrait le bateau prioritaire selon la règle 13.

RYA 1966/8

[Retour sommaire](#)

CAS 16 Supprimé

CAS 17

Règle 13 Pendant le virement de bord

Un bateau cesse d'être soumis à la règle 13 lorsqu'il est sur une route au plus près, sans tenir compte de son déplacement dans l'eau ou de la façon dont ses voiles sont bordées.

Question

La règle 13 s'applique jusqu'à ce que le bateau qui vire de bord « soit sur une route au plus près ». Cependant, la règle ne dit pas si le bateau doit être en mouvement quand il atteint une route au plus près. Cela veut-il dire qu'au moment où la règle 13 cesse de s'appliquer, le bateau doit effectivement être en mouvement par rapport à l'eau sur une route au plus près, et pas simplement sur une telle route ?

Réponse

Un bateau n'est plus soumis à la règle 13 lorsqu'il est sur une route au plus près, quel que soit son mouvement par rapport à l'eau ou le réglage de ses voiles.

RYA 1967/8

[Retour sommaire](#)

CAS 18
Supprimé

CAS 19

Règle 14(b)	Eviter le contact
Règle 44.1(b)	Pénalités au moment de l'incident ; effectuer une pénalité
Règle 60.3(a)(1)	Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69
Règle 61.1(a)(4)	Exigences pour réclamer ; informer le réclamé
Règle 62.1(b)	Réparation
Règle 63.5	Instructions ; recevabilité de la réclamation ou de la demande de réparation
Règle 64.3(a)	Décisions : décisions des réclamations concernant les règles de classe

Interprétation du terme « dommage ».

Question

Existe-t-il une signification particulière du terme « dommage » dans les règles de course ?

Réponse

Non. Il n'est pas possible de définir exhaustivement « dommage », mais un sens courant du dictionnaire dit « préjudice...diminuant la valeur ou la fonctionnalité de quelque chose ». Cette définition suggère les points à considérer. Par exemple :

- La valeur marchande actuelle de l'un quelconque des éléments du bateau, ou du bateau complet, est-elle diminuée ?
- L'un quelconque des éléments du bateau ou de son équipement a-t-il été rendu moins fonctionnel ?

RYA 1968/2

[Retour sommaire](#)

CAS 20

Règle 1.1	Sécurité : Aider ceux qui sont en danger
Règle 62.1(c)	Réparation

Quand il est possible qu'un bateau soit en danger, un autre bateau qui porte assistance a droit à réparation, même si l'aide ne lui a pas été demandée ou s'il est établi plus tard qu'il n'y avait pas de danger.

Résumé des faits

Le dériveur A chavire pendant une course et, voyant cela, le dériveur B s'approche de lui et offre son aide. A accepte, B vient bord à bord, et embarque l'équipage de deux personnes. Tous travaillent pendant plusieurs minutes pour redresser A dont le mât est planté dans la vase. De retour à terre, B demande réparation d'après la règle 62.1(c).

Le jury a considéré plusieurs facteurs dans sa décision. Premièrement, le barreur de A est hautement expérimenté. Deuxièmement, le vent était faible, et la marée montait, ce qui aurait

rapidement libéré le mât. Troisièmement, A n'a pas demandé d'aide ; elle a été offerte. En conséquence, puisque ni le bateau ni l'équipage n'étaient en danger, la réparation est refusée. B fait appel, disant que la règle 1.1 ne confère pas au bateau qui porte assistance la responsabilité de décider ou de prouver qu'il y avait effectivement danger.

Décision

L'appel de B est confirmé. Un bateau en situation d'aider un autre susceptible d'être en danger est tenu de le faire. Il est hors de propos qu'un jury décide ultérieurement qu'en fait il n'y avait pas de danger ou que l'aide n'avait pas été demandée. B a droit à réparation. Il est demandé au jury de rouvrir l'instruction et d'accorder la réparation appropriée conformément aux exigences et aux conseils donnés dans les règles 64.2 et A10.

RYA 1968/14

[Retour sommaire](#)

CAS 21

Définitions	Place à la marque
Définitions	Place

Lorsqu'un bateau prioritaire est tenu de donner la place à la marque à un bateau engagé à son intérieur, il n'existe pas d'espace maximum ou minimum qu'il doit donner. L'espace qu'il doit donner dépend sensiblement des conditions existantes de vent et de mer, de la vitesse du bateau intérieur, des voiles qu'il porte et de ses caractéristiques de forme.

Question

Quand la règle 18 oblige un bateau prioritaire à donner la place à la marque à un bateau à l'intérieur qui s'engage sur lui, quel est l'espace maximum qu'il doit laisser ? Quel est l'espace minimum qu'il doit laisser ?

Réponse

Dans cette situation, la définition Place à la marque établit que le bateau à l'intérieur a droit à de la place pour quatre manœuvres :

- Place pour laisser pour laisser la marque du côté requis.
- Place pour aller à la marque, mais seulement si la route normale du bateau à l'intérieur est de passer près de la marque.
- Place pour contourner la marque tel que nécessaire pour effectuer le parcours.
- Place pour virer de bord, mais seulement si les conditions additionnelles suivantes sont remplies : le bateau à l'intérieur est engagé au vent du bateau à l'extérieur, le virement de bord fait partie du contournement nécessaire pour effectuer le parcours, et le bateau à l'intérieur parerait la marque après son virement.

Les définitions de Place et de Place à la marque ne comprennent aucune référence à un espace maximum ou minimum, et aucune règle n'implique que le bateau prioritaire à l'extérieur doit donner un espace maximum ou minimum. Il doit donner au bateau à l'intérieur l'espace dont il a besoin dans les conditions existantes pour effectuer ces manœuvres rapidement et en bon marin. De plus, le bateau à l'intérieur a droit à la place pour éviter de toucher la marque et pour satisfaire à ses obligations relatives aux règles du chapitre 2 aussi bien envers le bateau à l'extérieur qu'à l'égard des autres bateaux alentour.

L'expression « dans les conditions existantes » mérite qu'on s'y attarde. Par exemple, le plus à

l'intérieur de deux dériveurs approchant une marque sur un lac calme par vent faible aura besoin de relativement peu de place en plus de celle nécessaire pour sa coque et ses voiles correctement établies. Par contre, quand deux quillards au large par mer forte s'approchent d'une marque fortement ballottée de façon imprévisible, celui qui est à l'intérieur peut avoir besoin d'un espace d'une bonne longueur de coque, ou même davantage, pour assurer sa sécurité. Un bateau sous spinnaker a souvent besoin de plus de place qu'un bateau qui a rentré son spinnaker. Un bateau qui est en surf ou au planing peut avoir besoin de moins de place pour tourner qu'un bateau qui fait face à une grosse vague. Les « conditions existantes » comprennent aussi les caractéristiques du bateau à l'intérieur. Par exemple, un bateau avec une quille longue ou un multicoque peuvent demander plus d'espace pour contourner une marque qu'un monocoque qui tournera plus facilement. Un bateau avec un grand safran peut avoir besoin de moins d'espace pour tourner qu'un bateau avec un petit safran.

L'expression « manœuvrer rapidement en bon marin » implique les deux bateaux. D'abord, elle s'adresse au bateau à l'intérieur, disant qu'il n'est pas autorisé à se plaindre d'un manque d'espace s'il manque à maîtriser avec une efficacité raisonnable le contrôle de sa barre, de ses écoutes et de ses voiles pendant la manœuvre. Elle implique également que le bateau à l'extérieur doit donner suffisamment d'espace afin de ne pas contraindre le bateau à l'intérieur à manœuvrer d'une manière extraordinaire ou anormale (voir aussi le cas 103).

ISAF 1969

[Retour sommaire](#)

CAS 22

Règle 61.2(c)	Exigences pour réclamer : contenu d'une réclamation
Règle 63.5	Instructions : recevabilité de la réclamation ou de la demande de réparation
Règle 64.1	Décisions : pénalités et exonération

Il est hors de propos pour établir la recevabilité d'une réclamation que la règle considérée par le réclamant comme ayant été enfreinte ne soit pas l'une de celles que le jury retiendra par la suite pour qualifier l'infraction.

Résumé des faits

Après une collision près d'une marque, S réclame contre P, mentionnant la règle 18 sur son formulaire de réclamation, comme requis par la règle 61.2(c). Le jury déclare la réclamation non recevable et refuse d'ouvrir l'instruction, au motif, dit-il, que la réclamation aurait dû mentionner la règle 10 et non la 18. Le jury dit également que, si l'instruction avait été ouverte et les parties interrogées, la réclamation aurait pu être gagnée. S fait appel.

Décision

La règle 61.2(c) impose que la réclamation identifie toute règle que le concurrent pense avoir été enfreinte. Si cette obligation n'est pas remplie dans la réclamation écrite déposée au secrétariat de course, cela peut se faire avant ou au cours de l'instruction. Il n'est pas obligatoire que la ou les règles citées soient celles qui sont ensuite identifiées comme ayant été enfreintes, et il est hors de propos pour décider de la recevabilité d'une réclamation de considérer que le réclamant a cité une règle qui ne sera vraisemblablement pas la règle applicable.

C'est le jury qui, après avoir établi les faits, détermine quelle règle est applicable. La règle 64.1 stipule qu'une disqualification ou autre pénalité doit être infligée, que la règle applicable ait été mentionnée ou non dans la réclamation.

L'appel est confirmé et en conséquence le jury est tenu d'ouvrir une nouvelle instruction.

FIV 1967/4

[Retour sommaire](#)

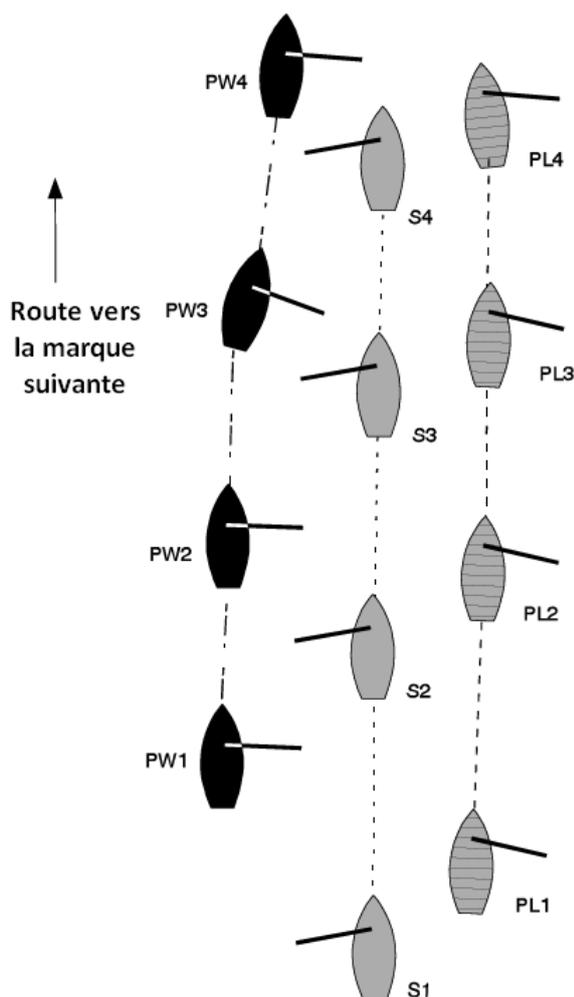
CAS 23

Définitions	Route libre derrière et route libre devant ; engagement
Définitions	Obstacle
Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 14	Eviter le contact
Règle 19	Place pour passer un obstacle

Vent arrière, la règle 19 ne s'applique pas à un bateau tribord qui passe entre deux bateaux bâbord devant lui. La règle 10 exige des deux bateaux bâbord qu'ils se maintiennent à l'écart.

Résumé des faits

Trois bateaux, un tribord et deux bâbord, sont vent arrière. S rattrape PL et PW et passe entre eux comme montré sur le schéma. Les trois bateaux continuent sur des routes légèrement convergentes, comme dessiné, jusqu'à ce que S touche d'abord PW, puis PL. PW réclame contre S, alléguant qu'il a enfreint la règle 19.2(c) parce que PL, en tant que bateau sous le vent, constitue un obstacle pour PW en tant que bateau au vent, et que S n'avait pas le droit de venir entre eux. Le jury disqualifie PL et PW d'après la règle 10, et PW fait appel.



Décision

Alors que les bateaux naviguent de la position 1 à la position 4, la règle 10 exige de PW et PL qu'ils se maintiennent à l'écart de S. Comme les trois bateaux naviguent à plus de 90° du vent réel, S et PL sont engagés de la position 1 à la position 4, et S et PW sont engagés peu après la position 2 jusqu'à la position 4 (voir la définition de Route libre derrière et route libre devant ;

engagement). La règle 19 ne s'applique pas parce que, pendant ce temps, il n'existe aucun obstacle que deux de ces bateaux passent du même côté. L'avant-dernière phrase de la définition Obstacle signifie que PW n'est un obstacle ni pour S ni pour PL, car aucun d'entre eux n'est tenu de se tenir à l'écart de PW. De même, PL n'est un obstacle ni pour S ni pour PW, car S n'est pas tenu de se tenir à l'écart de PL. Puisqu'à la fois PL et PW sont tenus par la règle 10 de se maintenir à l'écart de S, l'avant-dernière phrase de la définition signifie que S est un obstacle pour à la fois PW et PL. Cependant, la règle 19 ne s'applique pas, car à aucun moment ni PW ni PL ne passent S du même côté. De plus, la règle 19.2(c), qui est citée par PW dans sa réclamation, s'applique seulement quand des bateaux passent un obstacle continu, et, comme la dernière phrase de la définition d'Obstacle l'indique, un bateau en course et qui fait route n'est jamais un obstacle continu.

Un contact s'est produit entre S et PW et entre S et PL. Cependant, dans la mesure où S s'est retrouvé piégé entre PW et PL puisque leurs routes convergeaient, il n'était pas « raisonnablement possible » pour S d'éviter le contact après qu'il devienne clair que ni PW ni PL ne se maintenaient à l'écart. Donc, S n'a pas enfreint la règle 14.

D'après la règle 10, S est prioritaire sur les deux bateaux bâbord, PL et PW, aucun des deux ne s'étant maintenu à l'écart. A la fois PL et PW auraient pu facilement éviter le contact avec S, donc les deux ont aussi enfreint la règle 14. La décision du jury de disqualifier les deux bateaux est confirmée, et l'appel de PW est rejeté.

RYA 1970/1

[Retour sommaire](#)

CAS 24

Définition	Place
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 15	Acquérir une priorité

Quand un bateau devient engagé sous le vent depuis une position en route libre derrière, l'autre bateau doit agir rapidement pour se maintenir à l'écart. Quand il ne peut pas le faire en agissant en bon marin, il ne lui a pas été donné suffisamment de place selon la règle 15. S'il entreprend une action non nécessaire qui cause un contact, il manque à se maintenir à l'écart tel qu'il y est tenu par la règle 11.

Faits présumés

Deux bateaux, A et B, sont au grand large tribord dans une brise légère, sur leur route normale vers la prochaine marque à quelque distance. Au début, B est en route libre derrière A et juste sur son arrière, mais va légèrement plus vite et devient engagé très près sous le vent du tableau arrière de A.

Questions

1. A partir de quand les obligations de B d'après la règle 12 sont-elles remplacées par ses droits, en tant que bateau sous le vent, selon la règle 11 ?
2. Quelles sont les obligations de B selon la règle 15 ?
3. Quelles sont les obligations de A selon la règle 11 ?

Réponses

Dès que B devient engagé, la règle 12 cesse de s'appliquer. A devient soumis à la règle 11 et B à la règle 15, qui illustre le principe des règles qui dit que, quand la priorité passe d'un bateau à

un autre, le bateau nouvellement prioritaire doit laisser à l'autre bateau l'espace et le temps de répondre, et donc une opportunité raisonnable de se maintenir à l'écart. L'obligation de B selon la règle 15 n'est pas permanente ; elle protège A temporairement, et seulement s'il répond tout de suite après le début de l'engagement (voir la définition de Place).

La règle 11 exige de A qu'il se maintienne à l'écart, et si cela exige qu'il lofe, il doit le faire rapidement. Si A le fait en bon marin mais qu'une partie quelconque de sa coque, équipage ou équipement touche une partie quelconque de la coque, équipage ou équipement de B, B a enfreint la règle 15 en ne donnant pas assez de place à A pour se maintenir à l'écart. Toutefois, si A lofe plus haut qu'il n'est nécessaire pour se maintenir à l'écart de B et que ce faisant, il provoque un contact avec B, A enfreint la règle 11.

RYA 1970/2

[Retour sommaire](#)

CAS 25

Définition	Place à la marque
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 14	Eviter le contact
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 18.2(b)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 21(a)	Exonération

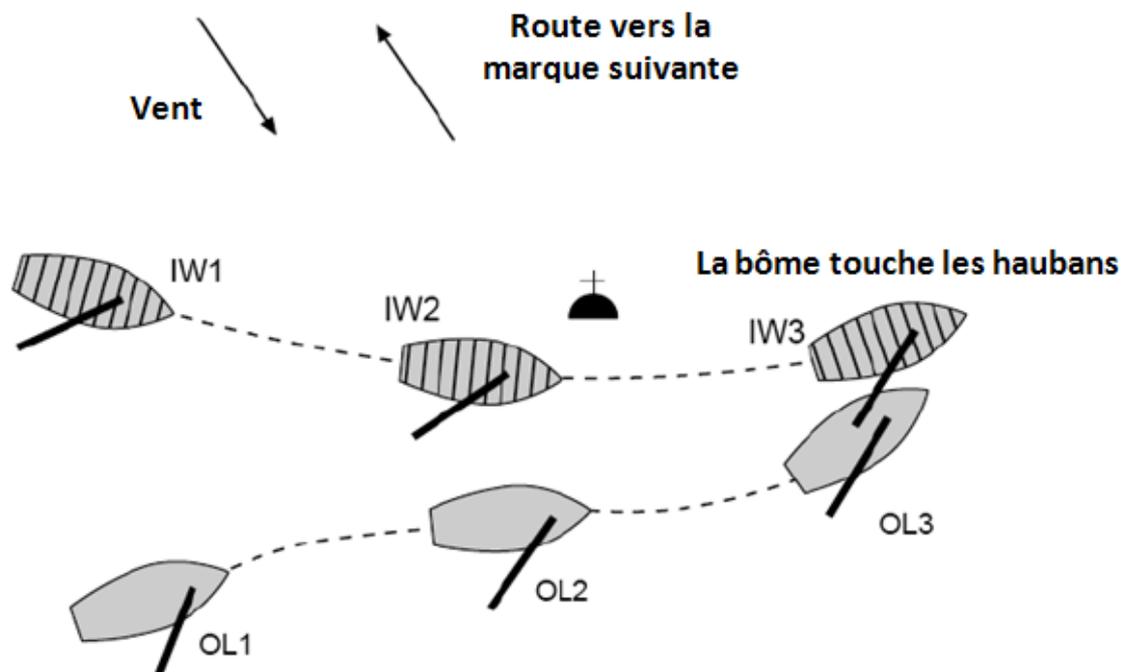
Quand un bateau au vent engagé à l'intérieur, qui a droit à la place à la marque, prend plus d'espace que celui auquel il a droit, il doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent à l'extérieur, et le bateau à l'extérieur peut lofer à condition de donner au bateau à l'intérieur la place de se maintenir à l'écart.

Résumé des faits

Deux dériveurs de 4,50 m, IW et OL s'approchent d'une marque sous le vent à laisser à bâbord. Le bord suivant est un louvoyage au vent. IW établit un engagement à l'intérieur d'OL, bien avant que les bateaux atteignent la zone, et OL laisse à IW l'espace pour aller à la marque et pour contourner la marque vers une route au plus près. Après qu'IW a passé la marque, OL commence à lofer sur sa route vers la marque suivante. IW est plus lent à arrondir, et sa bôme encore largement débordée, touche le barreur et les haubans d'OL. Au moment du contact, IW est à une longueur de coque de la marque et à plus de 45 degrés en-dessous de la route au plus près. Pas de dommage ni de blessure. IW réclame contre OL selon la règle 18.2(b) et OL réclame contre IW selon la règle 11.

Le jury décide que, comme IW n'a pas lofé rapidement vers une route au plus près après être allé à la marque, il a pris plus d'espace que celui auquel la règle 18.2(b) lui donnait droit. IW ne le nie pas mais l'attribue au fait que son écoute est grée en bout de bôme, contrairement à OL qui l'a en milieu de bôme.

Le jury rejette la réclamation d'IW, confirme celle d'OL, et disqualifie IW pour infraction à la règle 11. IW fait appel.



Décision

La route normale de IW était de naviguer près de la marque, et le changement de route nécessaire pour effectuer le parcours était de la contourner jusqu'à une route au plus près. Par conséquent, la règle 18.2(b) obligeait OL à donner à IW la place pour aller à la marque et la place pour la contourner vers une route au plus près, en la laissant du côté requis. Clairement, entre les positions 1 et 2, OL donne à IW la place pour aller à la marque et entre les positions 2 et 3 la place pour contourner la marque vers une route au plus près. Donc, OL n'a pas enfreint la règle 18.2(b).

Quand OL lofe entre les positions 2 et 3, IW est tenu d'après la règle 11 de se maintenir à l'écart d'OL, et OL est tenu d'après la règle 16.1 de lui donner la place de le faire. OL lofe d'environ 30 degrés tout en progressant de deux longueurs de coque. Même avec une écoute en bout de bôme, un bateau mené en bon marin peut arrondir de 30 degrés en progressant de deux longueurs de coque. En conséquence, OL a donné à IW la place de se maintenir à l'écart et OL n'a pas enfreint la règle 16.1.

OL pouvait aisément éviter le contact avec IW, et OL a donc enfreint la règle 14. Cependant, il est exonéré pour l'avoir fait, car aucun des deux bateaux n'a subi de dommage et personne n'a été blessé (voir la règle 14(b)).

IW a navigué une longueur de coque au-delà de la marque sur une route à plus de 45 degrés en-dessous du plus près et, de ce fait, a pris plus d'espace que celui auquel la règle 18.2(b) lui donnait droit. Tout le long de l'incident, IW était tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart d'OL. Juste avant le contact, IW a enfreint la règle 11 en manquant à se maintenir à l'écart. IW n'est pas exonéré selon la règle 21(a) pour avoir enfreint la règle 11 car, ce faisant, il naviguait nettement sous le vent de la place à la marque à laquelle la règle 18.2(b) lui donnait droit.

Il était possible pour IW d'éviter le contact, donc IW a aussi enfreint la règle 14. Cependant, comme IW avait droit à de la place selon la règle 16.1 et que le contact n'a causé ni dommage ni blessure, il est lui aussi exonéré pour son infraction à la règle 14.

L'appel d'IW est rejeté. La décision du jury de disqualifier IW selon la règle 11 est maintenue.

CAS 26

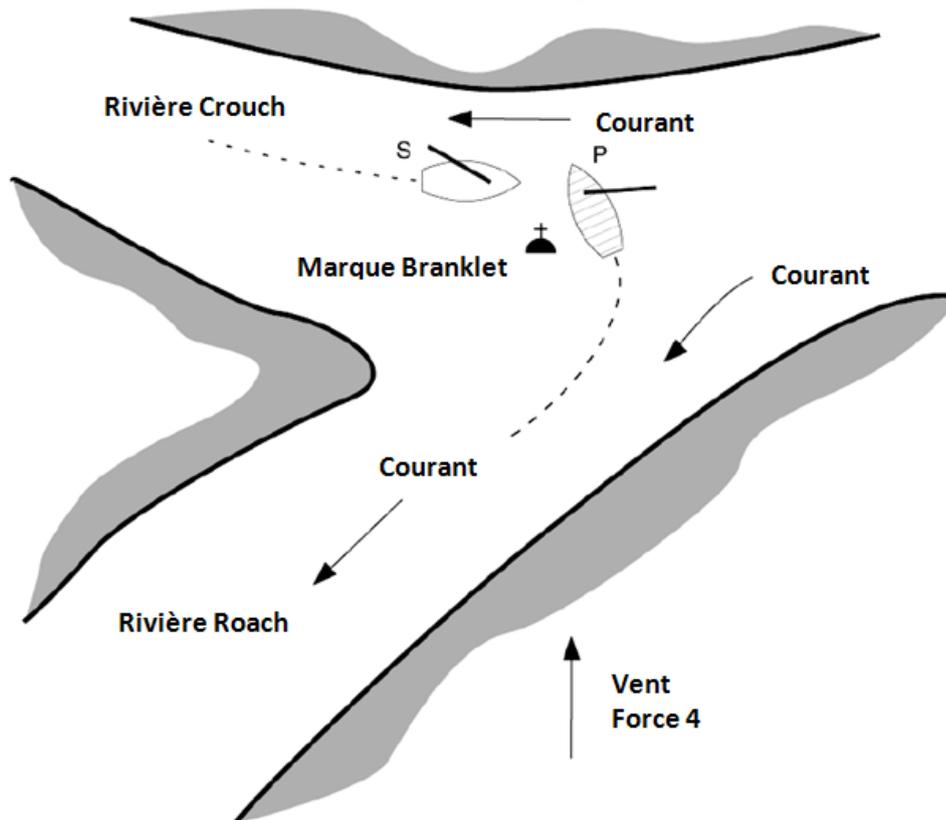
Règle 14	Eviter le contact
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 18.1	Place à la marque : quand la règle 18 s'applique
Règle 64.1	Décision : pénalités et exonération

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart. Toutefois, si le bateau prioritaire pouvait alors avoir évité le contact et que la collision a entraîné un dommage, il doit être pénalisé pour avoir enfreint la règle 14.

Résumé des faits

Un Soling, S, et un 505, P, dans des courses séparées, approchent la même marque sur des bords opposés. P, qui affale son spinnaker et lofe pour laisser la marque à bâbord, ignore que S est tenu de la laisser à tribord et qu'il se prépare à le faire.

P n'entend aucun appel et n'est pas conscient de la présence de S jusqu'à ce que les bateaux soient dans la position montrée sur le schéma, moment auquel l'équipier de P voit S. Il crie un avertissement et bondit hors de la trajectoire juste au moment où l'étrave de S éperonne la coque de P en arrière du mât, provoquant des dommages.



P réclame contre S selon la règle 14, au motif que S aurait pu éviter la collision. S et deux témoins affirment que S, à aucun moment, n'a modifié sa route avant la collision. S, qui réclame selon la règle 10, prétend que s'il avait modifié sa route, il aurait enfreint la règle 16.1. Le jury disqualifie P selon les règles 10 et 14. P fait appel.

Décision

P, en tant que bateau tenu de se maintenir à l'écart, a manqué à assurer la veille et à accomplir son devoir premier, qui est de se maintenir à l'écart et d'éviter le contact. Il a enfreint à la fois la

règle 10 et la règle 14. Un but important des règles du chapitre 2 est d'éviter les contacts entre bateaux. Tous les bateaux, qu'ils soient ou non prioritaires, devraient assurer une veille constante, particulièrement quand ils s'approchent d'une marque. Si P avait agi ainsi, il se serait rendu compte plus tôt de la présence de S et aurait été capable d'éviter la collision.

La règle 18 ne s'appliquait pas parce que S et P n'étaient pas tenus de laisser la marque du même côté (voir la règle 18.1).

Quand il devient évident que P ne se maintient pas à l'écart, S est tenu par la règle 14 d'agir pour éviter le contact avec P (voir la règle 14(a)). Avant les positions montrées sur le schéma, il devient évident que les bateaux sont sur des routes convergentes et que P ne se maintient pas à l'écart. A 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. Le contact a entraîné des dommages. En conséquence, S a enfreint la règle 14 et, comme le contact a entraîné des dommages, il doit être pénalisé pour l'avoir fait (voir les règles 14(b) et 64.1).

P a été disqualifié à juste titre selon les règles 10 et 14. S est aussi disqualifié pour avoir enfreint la règle 14.

RYA 1971/4

[Retour sommaire](#)

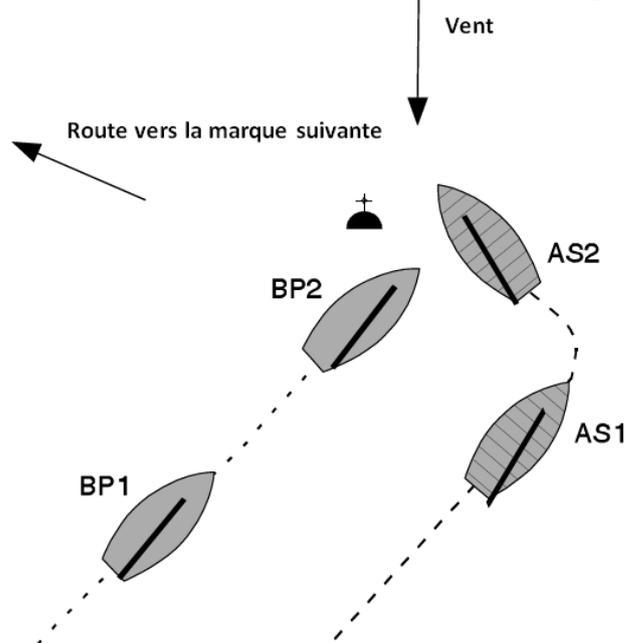
CAS 27

Règle 2	Navigation loyale
Règle 13	Pendant le virement de bord
Règle 14	Eviter le contact
Règle 15	Acquérir une priorité

*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 de la place pour se maintenir à l'écart.*

Résumé des 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 dès qu'il atteint la layline tribord. Presque aussitôt, il est percuté et endommagé par BP, qui naviguait à environ dix nœuds. Le jury disqualifie AS pour infraction à 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 BP dépasse la position bout au vent parce que les bateaux sont alors sur des bords opposés et sur un louvoyage au vent (voir les règles 18.1(a) et 18.2(c)). 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 tribord. A ce moment-là, AS, qui vient juste d'acquérir la priorité selon la règle 10, est tenu par la règle 15 de laisser à BP la place de se maintenir à l'écart.

La collision s'est produite presque immédiatement après la fin du virement de bord d'AS. Par conséquent, BP devait agir pour l'éviter avant qu'AS n'ait terminé son virement. A ce moment, BP était prioritaire selon la règle 13 et AS a ainsi enfreint la règle 13. AS a aussi enfreint la règle 15, car après avoir acquis la priorité selon la règle 10, il n'a pas donné à BP la place de se maintenir à l'écart. 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 ? Compte tenu de sa vitesse et de la distance impliquée, il avait peut-être une à deux secondes pour décider que faire, puis le faire. Un des principes des règles de priorité, tel que stipulé dans la règle 15, est qu'un bateau qui devient obligé de se maintenir à l'écart suite à une action d'un autre bateau a droit à suffisamment de temps pour répondre. Aussi, bien qu'il soit évident qu'AS aurait à virer pour contourner la marque, aucune règle n'obligeait BP à anticiper qu'AS allait enfreindre une règle.

BP a enfreint la règle 10, mais il est exonéré selon la règle 64.1(a) parce qu'il a été contraint de le faire par l'infraction d'AS à la règle 15. 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 confirmé. Il doit être reclassé. AS reste disqualifié.

USSA 1971/140

[Retour sommaire](#)

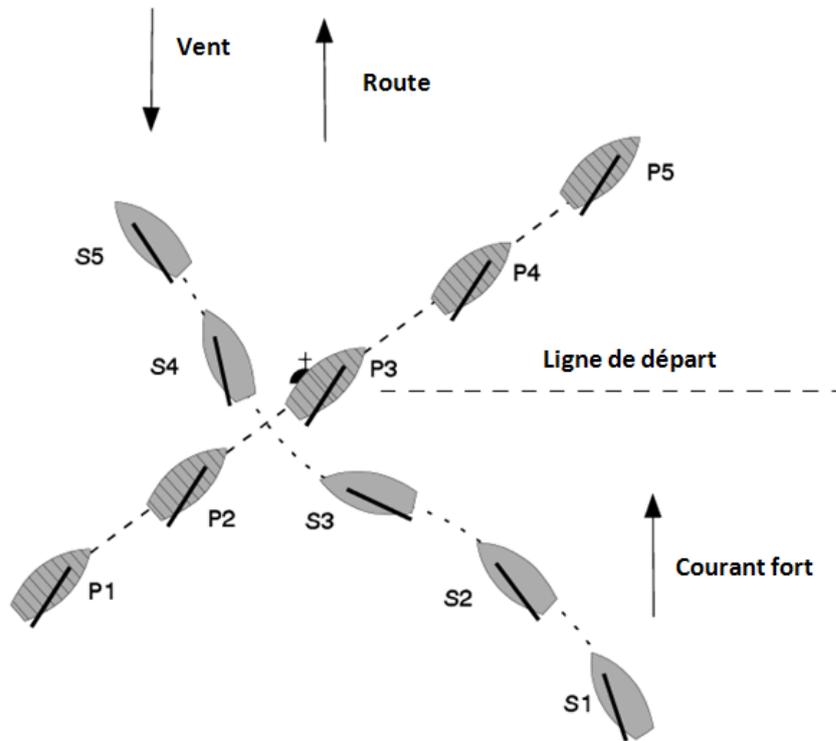
CAS 28

Règle 28.1	Effectuer le parcours
Règle 32.1	Réduire ou annuler après le départ
Règle 64.1(a)	Décisions : pénalités et exonération
Règle A5	Scores déterminés par le comité de course

Quand un bateau enfreint une règle et que, de ce fait, il en contraint un autre à toucher une marque, l'autre bateau doit être exonéré. Le fait qu'une marque de départ se soit déplacée, quelle qu'en soit la raison, ne relève pas un bateau de son obligation de prendre le départ. Un comité de course peut annuler selon la règle 32.1(d) seulement quand le changement de position de la marque a directement affecté la sécurité ou l'équité de la compétition.

Résumé des faits

Alors que S et P, au plus près, s'approchent de l'extrémité bâbord de la ligne de départ, un courant violent les pousse vers la ligne et la marque de départ. Quand S est à deux longueurs de coque de la marque, il hèle P pour qu'il se maintienne à l'écart. Pas de réponse, et S est obligé d'abattre pour éviter une collision.



Immédiatement après le signal de départ, P passe sur la marque. Alors que S lofe et reprend une route au plus près du mauvais côté de la marque, celle-ci jaillit de sous la coque de P et rebondit contre S. P n'effectue pas de pénalité et S ne revient pas prendre le départ entre les marques de départ.

S réclame contre P selon les règles 10 et 31, et demande également réparation, par l'annulation de la course, en mentionnant la règle 32.1(d). Le jury disqualifie P pour avoir enfreint les règles 10 et 31, mais refuse la demande de réparation de S, et le classe DNS. Cette dernière décision est référée à l'autorité nationale pour confirmation ou correction, avec une question : si S était revenu pour prendre le départ tel que requis par la règle 28.1, la course aurait-elle pu être annulée selon la règle 32.1(d), puisque la marque avait été déplacée ?

Décision

Même si S a touché la marque, on ne peut pas lui demander d'avoir prévu comment elle bougerait après avoir été touchée par un autre bateau. Donc, comme stipulé dans la règle 64.1(a), S est exonéré pour son contact avec la marque, puisque ce sont les deux infractions de P qui font que la marque touche S. Cependant, S aurait pu revenir et prendre le départ tel que requis par la règle 28.1. Le fait que la marque ait bougé ne le relève pas de son obligation de prendre le départ.

Comme S n'a pas pris le départ, le comité de course a eu raison de le classer DNS (voir la règle A5).

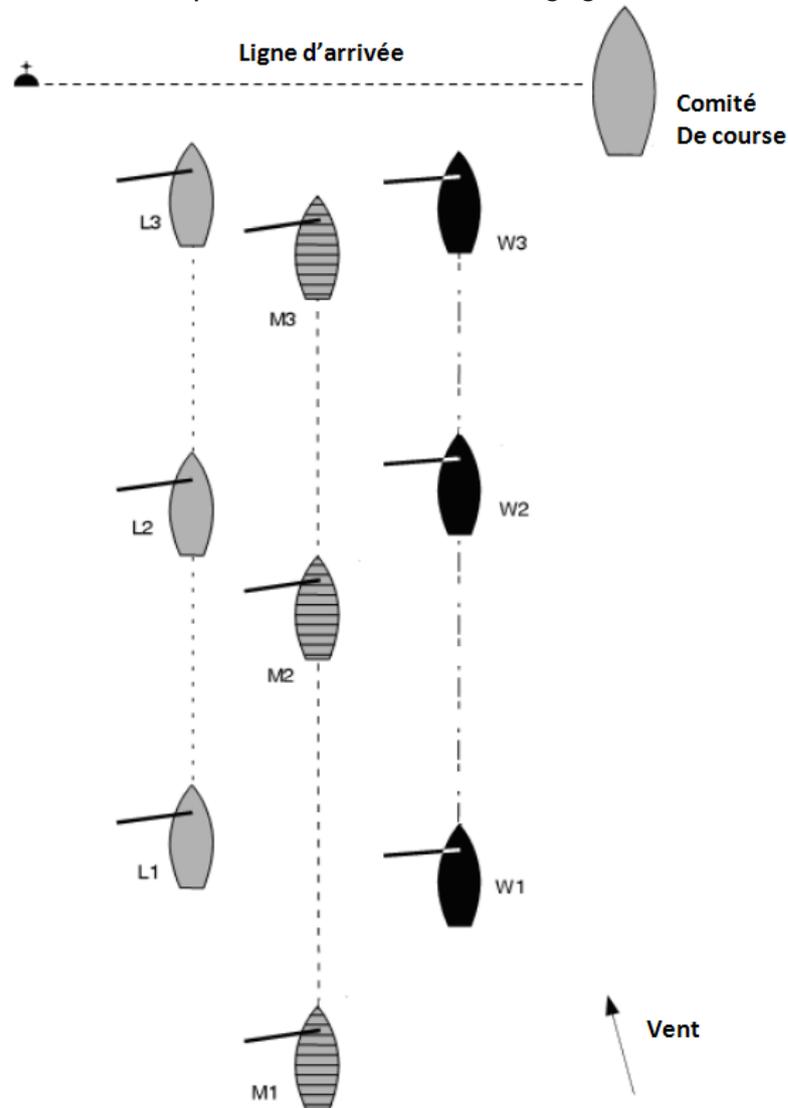
La règle 32.1(e) établit clairement que le critère le plus important pour annuler une course est que, quelle qu'en soit la raison, la sécurité ou l'équité de la compétition a été directement affectée. Les règles 32.1(a), (b), (c) et (d) donnent des exemples de raisons pouvant justifier l'annulation d'une course. La règle 32.1(e) établit qu'il peut y avoir d'autres raisons. Dans ce cas, le mouvement inattendu de la marque de départ parce que P est passé dessus ne justifie pas l'annulation de la course. Il est évident que la position exacte d'une marque change fréquemment à cause du vent, du courant, des vagues ou si elle est touchée par un bateau, même si son ancre ne bouge pas. De tels mouvements constituent un risque que les concurrents doivent accepter et ne justifient pas l'annulation d'une course.

CAS 29

Définitions
Règle 19.2(b)
Règle 19.2(c)

Obstacle
Place pour passer un obstacle ; donner de la place à un obstacle
Place pour passer un obstacle ; donner de la place à un obstacle

Un bateau sous le vent est un obstacle pour un bateau engagé au vent et un troisième bateau en route libre derrière. Le bateau en route libre derrière peut passer entre les deux bateaux engagés et a droit à de la place de la part du bateau au vent pour passer entre lui et le bateau sous le vent, à condition que le bateau au vent ait été capable de donner de la place au moment où l'engagement a commencé.



Résumé des faits

Vent arrière en direction de la ligne d'arrivée, W établit un engagement sur L, presque à deux longueurs de coque à son vent. Par la suite, M s'introduit dans l'espace entre L et W. Tous trois finissent sans que l'espace entre L et W ne se réduise, et sans contact. W réclame contre M pour avoir pris une place à laquelle il n'avait pas droit, citant les règles 19.2(b) et 19.2(c).

La réclamation est rejetée au motif que W a laissé de la place à M tel que requis par la règle 19.2(b). W fait appel.

Décision

La règle 11 exige de W qu'il se maintienne à l'écart de L tout au long de l'incident. Quand M est en route libre derrière L, la règle 12 l'oblige à s'en maintenir à l'écart, et après s'être engagé sur L, il est tenu par la règle 11 de s'en maintenir à l'écart. Comme le montre le schéma, à la fois W

et M ont respecté ces obligations.

Dans la mesure où W et M sont tous deux tenus de se maintenir à l'écart de L tout au long de l'incident, L est pendant ce temps un obstacle pour W et M (voir l'avant-dernière phrase de la définition Obstacle). Cependant, comme L est un bateau qui fait route, il ne peut pas constituer pour eux un obstacle continu (voir la dernière phrase de la définition Obstacle). Quand M devient engagé sur W, la règle 19.2(b) commence à s'appliquer entre eux. Elle oblige W à donner à M de la place entre lui et l'obstacle, sauf s'il est incapable de le faire depuis le moment où l'engagement a commencé. Ainsi que le montrent clairement les faits, W était capable de donner de la place à M au moment où l'engagement a commencé, ce qu'il a constamment continué à faire jusqu'à ce que les bateaux finissent. En conséquence, W a respecté la règle 19.2(b).

La règle 19.2(c) ne s'applique pas parce que l'obstacle, L, n'est pas un obstacle continu. M n'a pas enfreint de règle ; donc l'appel de W est rejeté.

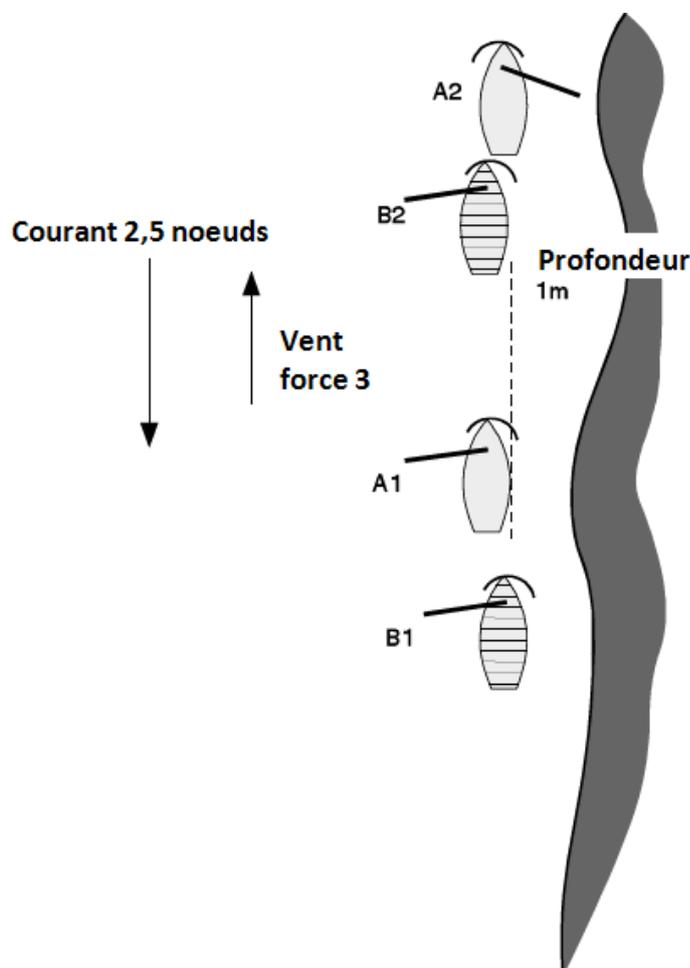
USSA 1974/163

[Retour sommaire](#)

CAS 30

Définition	Se maintenir à l'écart
Règle 14	Eviter le contact
Règle 19	Place pour passer un obstacle
Règle 64.1(a)	Décisions ; pénalités et exonération

Un bateau en route libre derrière qui est tenu de se maintenir à l'écart mais entre en collision avec le bateau en route libre devant enfreint la règle de priorité qui était applicable avant que la collision survienne. Un bateau qui perd la priorité en changeant involontairement d'amure est néanmoins tenu de se maintenir à l'écart.



Résumé des faits

A et B sont vent arrière tribord, près de la côte, contre un fort jusant, par vent de force 3. A est au plus à une demi-longueur en route libre devant B. B dévente A, ce qui provoque l'empannage involontaire de A. Une collision s'ensuit immédiatement, sans dommage ni blessure, et B réclame contre A selon la règle 10. Il y a accord sur les faits, et les deux bateaux sont disqualifiés : B selon la règle 12 parce qu'il est trop près de A pour s'en maintenir à l'écart, A selon la règle 10, pour avoir manqué à se maintenir à l'écart d'un bateau tribord.

A fait appel au motif qu'il a été contraint par l'action de B à enfreindre la règle 10. Le jury, dans ses commentaires sur l'appel, fait remarquer que B a causé à la fois l'empannage de A et la collision en ne se maintenant pas à l'écart lorsque les deux bateaux étaient sur le même bord.

Décision

Les bateaux passaient le long de la côte, qui constitue un obstacle et aussi un obstacle continu. Donc les conditions d'application de la règle 19 étaient remplies. Cependant, dans la mesure où les bateaux n'étaient pas engagés, aucune des deux parties de la règle 19 qui donnent une obligation à un bateau (règles 19.2(b) et 19.2(c)) ne s'appliquait. Quand B est en route libre derrière A, il est tenu par la règle 12 de se maintenir à l'écart mais il manque à le faire. Son infraction survient avant la collision, au moment où A doit immédiatement « agir pour l'éviter » (voir la définition de Se maintenir à l'écart).

Quand B entre en collision avec A, il enfreint aussi la règle 14. Cependant, à ce moment-là, il est prioritaire selon la règle 10, et comme il n'y a eu ni dommage ni blessure il est exonéré selon la règle 14(b).

Après son empannage, A devient le bateau non prioritaire selon la règle 10, bien qu'il n'ait pas eu l'intention d'empanner. Il enfreint cette règle, mais seulement parce que l'infraction de B à la règle 12 l'a mis dans l'incapacité de se maintenir à l'écart. A n'a pas enfreint la règle 14 parce qu'il ne lui était pas « raisonnablement possible » d'éviter le contact.

En conséquence, B a été disqualifié à juste titre par le jury selon la règle 12. Cependant, A est exonéré selon la règle 64.1(a) pour son infraction à la règle 10. L'appel de A est confirmé, et il doit être reclassé.

RYA 1974/3

[Retour sommaire](#)

CAS 31

Sportivité et règles

Règle 2	Navigation loyale
Règle 26	Départ des courses
Règle 29.1	Rappels : rappel individuel
Règle 62.1	Réparation
Règle 64.2	Décisions : décisions de réparation
Signaux de course, X	

Quand un signal visuel de rappel pour un rappel individuel est fait correctement mais qu'il n'est pas accompagné du signal sonore requis, et qu'un bateau rappelé en position pour entendre le signal sonore n'a pas vu le signal visuel et ne revient pas, il a droit à réparation. Toutefois, s'il réalise qu'il est au-dessus de la ligne, il doit revenir et prendre le départ correctement.

Résumé des faits

Au départ d'une course, le signal visuel de rappel individuel requis par la règle 29.1 est correctement exécuté, mais le signal sonore requis par Signaux de course ne l'est pas. A, l'un des bateaux rappelés, ne revient pas, est classé OCS et demande ultérieurement réparation au motif qu'il est parti exactement au signal de départ et n'a entendu aucun signal sonore de rappel.

Le jury établit que A n'était pas entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ au signal de départ. Il donne à A sa place d'arrivée comme réparation en raison de l'absence du signal sonore. B, un autre bateau, demande alors réparation, prétendant que sa position d'arrivée a été affectée par ce qu'il pense être une décision inadéquate donnant à A une position d'arrivée. B n'obtient pas réparation et fait appel au motif que la règle 26 établit que « l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération ».

Décision

La règle 62.1(a) présente trois exigences pour donner réparation. La première est l'existence d'une « action ou omission inadéquate ». Ici, le comité de course n'a pas effectué le signal sonore requis par la règle 29.1, omission qui était clairement inadéquate. La deuxième exigence est que la place d'arrivée d'un bateau ait été « aggravée de façon significative ». Ici, cette exigence est satisfaite dans la mesure où A a été classé OCS. La troisième exigence est que le bateau ait subi les conséquences de l'action ou omission inadéquate « sans qu'il y ait eu faute de sa part ». Ici, A n'est pour rien dans le fait que le comité de course de course a omis le signal sonore et il pensait avoir pris le départ correctement.

Quand il est décidé qu'un bateau a droit à réparation, la règle 64.2 oblige le jury à « prendre un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux affectés ». Quand la situation concerne un bateau classé OCS et que la réparation donnée est l'ajustement du score du bateau dans la course, elle doit refléter le fait que, généralement, quand un bateau rappelé retourne du côté pré-départ de la ligne après son signal de départ, il prend le plus souvent le départ quelque temps après les bateaux qui n'ont pas été rappelés. Un ajustement doit être fait pour tenir compte de ce délai.

L'exigence dans la règle 29.1 et dans Signaux de course concernant l'émission d'un signal sonore lorsque le pavillon X est envoyé, est essentielle pour attirer l'attention des bateaux sur le fait qu'un ou plusieurs d'entre eux font l'objet d'un rappel. Quand le signal sonore est omis lors d'un rappel individuel, et qu'un bateau rappelé en position pour entendre le signal sonore ne voit pas le signal visuel et ne revient pas, il a droit à réparation. Cependant, un bateau qui réalise qu'il était du côté parcouru de la ligne n'a pas droit à réparation, et il doit se conformer à la règle 28.1 et, si elle s'applique, à la règle 30.1. S'il manque à le faire, il enfreint ces règles. De plus il manque à respecter le principe de base, Sportivité et règles, et enfreint la règle 2.

A propos de la demande du bateau B, la disposition de la règle 26 disant que « l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération » s'applique seulement aux signaux d'avertissement, préparatoire, de la minute et de départ. Quand le signal de rappel individuel est fait, les deux signaux, sonore et visuel, sont obligatoires sauf dispositions différentes dans les instructions de course.

L'appel de B est rejeté. La décision du jury de donner réparation à A est confirmée.

RYA 1974/7

[Retour sommaire](#)

Règle 86 **Modifications aux règles de course**
Règle 90.2(c) **Comité de course ; instructions de course ; classement : instructions de course**

Un concurrent est en droit de s'en tenir exclusivement aux instructions de course écrites et à toute modification écrite pour tous les détails relatifs à la façon d'effectuer le parcours.

Résumé des faits

Les instructions de course comprennent, entre autres choses, ce qui suit :

- 1 - Toutes les courses sont courues sous les *Règles de Course à la Voile*, sauf telles que modifiées ci-dessous.
- 2 - Un briefing aura lieu dans la salle du club 60 minutes avant le départ de la première course chaque jour.
- 3 - Le parcours réduit sera signalé par l'envoi du pavillon S et du pavillon de série, avec deux coups de canon. Les bateaux de la classe concernée contourneront la marque que le bateau de tête est sur le point de contourner, et rejoindront directement la ligne d'arrivée. Ceci modifie la signification du pavillon S dans Signaux de Course.

A l'un des briefings, le comité de course essaie de clarifier la phrase du point 3 « rejoindront directement la ligne d'arrivée » en déclarant que quand le parcours est réduit, tous les bateaux doivent franchir la ligne d'arrivée en remontant au vent. Ceci pour s'assurer que toutes les classes, dont certaines peuvent venir de marques différentes, finiront dans la même direction, même si ce n'est pas dans le sens de la route depuis la marque où la réduction de parcours a été signalée.

Par la suite, une course est réduite. Six bateaux, qui n'étaient pas allés au briefing, suivent les instructions de course écrites et coupent la ligne d'arrivée depuis le côté parcours de la ligne. Pour couper la ligne depuis son côté parcours, il est nécessaire pour ces bateaux de couper la ligne en naviguant vent arrière. Les six bateaux sont classés comme n'ayant pas fini, et demandent réparation. Les bateaux allèguent que le comité de course a modifié à tort la définition de Finir et a manqué à respecter les exigences de la règle 90.2(c). Le jury confirme leurs demandes de réparation pour les motifs invoqués.

Le comité de course fait appel auprès de l'autorité nationale, soutenant que les briefings sont un article numéroté des instructions de course, que tous les concurrents auraient dû y assister et que ces briefings constituent une procédure pour donner des instructions orales. Il argumente de plus que les instructions de course n'ont pas été modifiées, mais simplement clarifiées par le comité de course quant à la signification des mots « rejoindront directement la ligne d'arrivée ».

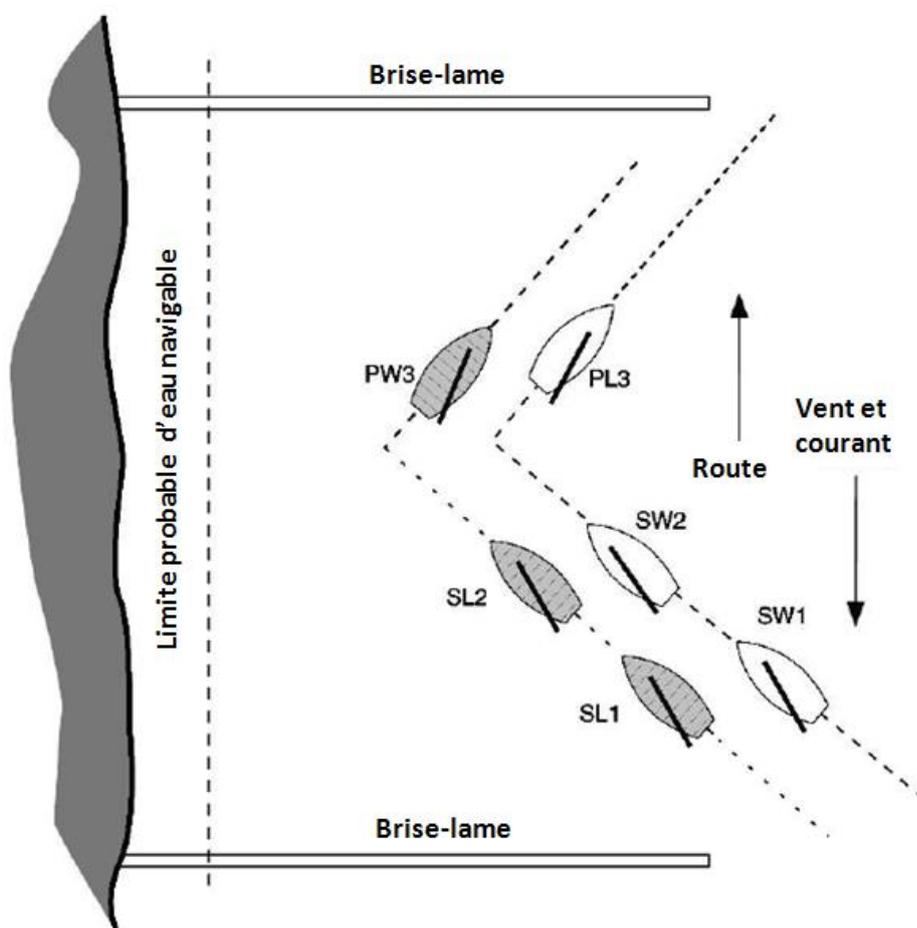
Décision

Appel rejeté. Les remarques du comité de course étaient plus qu'une simple clarification. Ceci est confirmé par le fait que les bateaux qui n'avaient pas assisté aux briefings ont agi comme ils l'ont fait. Les concurrents sont en droit de s'appuyer exclusivement sur les instructions de course et les avenants pour toutes les particularités de la course. La règle 90.2(c) exige que les modifications aux instructions de course soient faites par écrit. De plus, en aucun cas les instructions de course ne peuvent modifier la définition de Finir ou de tout autre terme défini dans les Définitions (voir la règle 86).

CAS 33

Définitions	Route libre derrière et route libre devant ; engagement
Règle 19.2(b)	Place pour passer un obstacle, donner de la place à un obstacle
Règle 19.2(c)	Place pour passer un obstacle, donner de la place à un obstacle
Règle 20.1	Place pour virer à un obstacle : héler
Règle 20.2	Place pour virer à un obstacle : répondre

Lorsqu'un bateau qui s'approche d'un obstacle hèle pour demander de la place pour virer avant que la sécurité ne l'oblige à le faire, il enfreint la règle 20.1(a). Cependant, même si l'appel enfreint la règle 20.1(a), le bateau hélé doit répondre. Un bateau engagé à l'intérieur a droit à de la place entre le bateau extérieur et un obstacle selon la règle 19.2(b) même s'il a viré dans la position engagé à l'intérieur.



Faits présumés pour la Question 1

Des brise-lames partent de la côte à intervalles assez réguliers, raisonnablement espacés et avec une profondeur d'eau suffisante. Pour être efficace en louvoyant contre le courant, il est avantageux de virer de bord à l'intérieur et à l'extérieur des brise-lames adjacents.

SL et SW, des petits quillards, entrent dans une telle zone engagés au plus près tribord. En l'absence de SW, SL virerait à l'endroit où, au plus près bâbord, il parerait juste l'extrémité du brise-lames suivant.

Question 1

Si SL hélait pour de la place pour virer en position 2, SW serait-il tenu de répondre comme requis par la règle 20.2(c) ?

Réponse 1

Oui. SW est tenu de répondre selon les règles 20.2(b) et 20.2(c), même si en position 2, SL n'est pas encore en danger de s'échouer et que son appel enfreint alors la règle 20.1(a). Pour éviter d'enfreindre la règle 20.1(a), il ne doit pas hélér avant que la sécurité n'exige qu'il vire de bord.

Faits présumés additionnels pour la question 2

SL ne hèle pas pour de la place pour virer de bord. Cependant, SW vire de bord entre les positions 2 et 3 à un point où, après avoir terminé son virement de bord, sa route au plus près passe juste sous le vent de la fin du brise-lames le plus éloigné. Voyant SW commencer à virer de bord, SL commence également à virer de bord immédiatement.

Question 2

Après la position 2, PL (ex SW) est-il obligé de donner à PW (ex SL) de la place entre lui et le brise-lames ?

Réponse 2

Oui. Quand SW vire de bord, SL a la possibilité de virer de bord sans enfreindre de règle. Quand SW dépasse la position bout au vent, l'engagement entre lui et SL cesse d'exister, car ils sont alors sur des bords opposés et naviguent à moins de 90° du vent réel (voir définition Route libre derrière et route libre devant ; engagement). Un nouvel engagement commence quand SL passe la position bout au vent, moment où les deux bateaux sont de nouveau sur le même bord. Après que le nouvel engagement commence, PL en laissant porter, peut aisément donner à PW de la place entre lui et le brise-lames. Donc, la règle 19.2(b) s'applique et impose à PL de donner cette place à PW.

RYA 1975/8

[Retour sommaire](#)

CAS 34

Règle 2 **Navigation loyale**
Règle 62.1(d) **Réparation**
Règle 69.2 **Allégations de mauvaise conduite notoire : action par un jury**

Gêner un autre bateau peut constituer une infraction à la règle 2 et être la base pour accorder réparation et pour une action selon la règle 69.2.

Résumé des faits

Avant le début de la sixième et dernière course d'une série d'un championnat, le total des points de A est tel que sa seule possibilité de perdre le titre serait que B termine devant lui et dans les trois premiers des 48 concurrents. A franchit la ligne prématurément et est rappelé par mégaphone. A environ 70-100 mètres au-delà de la ligne de départ, il fait demi-tour, mais il n'a fait que 20 à 30 mètres vers la ligne lorsqu'il rencontre B, correctement parti. Au lieu de continuer vers le côté pré-départ de la ligne, A change de direction et commence à gêner B en le marquant étroitement.

Le comité de course hèle A de nouveau, lui signalant qu'il est toujours au-dessus de la ligne, et reçoit en retour un signe de confirmation, mais A continue de faire le parcours, gênant B tout au long du bord de près. Quand A et B atteignent la marque au vent, ils sont respectivement avant-dernier et dernier. Là-dessus, A abandonne, et B termine 22^{ème}.

Pour le comité de course, il est évident que A a continué de courir dans le but de gêner B ; il réclame donc contre A selon la règle 2. A, qui a été classé OCS, est disqualifié pour infraction à la règle 2. Il fait appel, affirmant qu'il pensait être revenu, et avoir pris correctement le départ.

Décision

L'appel de A est rejeté. Il est clair d'après les fait établis que A savait qu'il n'avait pas pris le départ comme requis par la règle 28.1 et qu'il a choisi de ne pas le faire. Les faits ne sont pas susceptibles d'appel. La disqualification de A pour une infraction à la règle 2 est appropriée.

A n'aurait pas enfreint la règle 2 s'il était revenu du côté pré-départ de la ligne de départ de départ et avait pris le départ et, après l'avoir fait et sans aucune intention d'enfreindre une règle quelconque, il était parvenu à rattraper et passer B et l'avait ensuite marqué étroitement.

B aurait pu demander réparation et était en mesure de l'obtenir selon la règle 62.1(d). Les faits montrent une grave violation aux règles et à la sportivité et donc à la règle 2. Une telle tentative délibérée de gagner par des moyens déloyaux doit être traitée avec sévérité. Le jury aurait également pu initier une instruction selon la règle 69.2 à la suite de laquelle il pouvait disqualifier A de la série de courses.

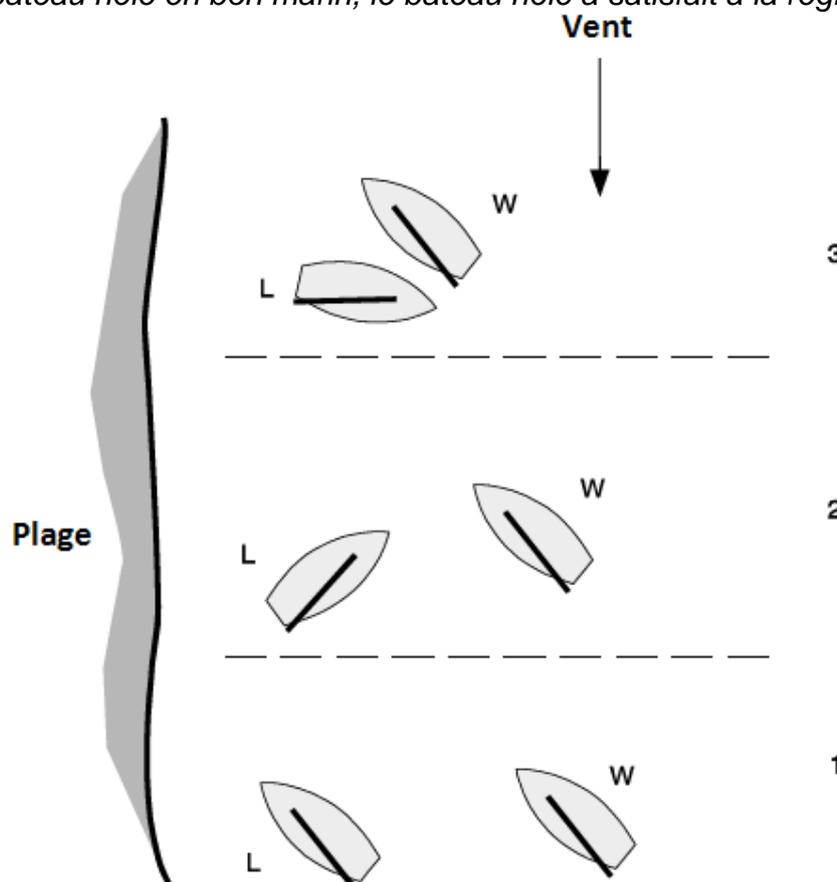
NSF 1975/1

[Retour sommaire](#)

CAS 35

Règle 20.2(c) Place pour virer de bord à un obstacle : heler et répondre

Quand un bateau est hélé pour de la place pour virer de bord à cause d'un obstacle et qu'il répond « Vous virez » et que le bateau qui a hélé peut alors virer de bord et éviter le bateau hélé en bon marin, le bateau hélé a satisfait à la règle 20.2(c).



Résumé des faits

Alors que deux bateaux au plus près approchent d'un rivage, L hèle W pour de la place pour virer de bord. W répond « Vous virez » et L vire alors immédiatement. Après avoir viré, L abat en bon marin et passe derrière la poupe de W, à une distance d'un mètre ou plus. L réclame contre W selon la règle 20.2(c). Les bateaux sont longs de 4,5 m et le vent est modéré. Le jury décide que W a manqué à donner de la place comme requis par la règle 20.2(c) et le disqualifie. W fait appel.

Décision

L'appel de W est fondé et il doit être reclassé. Les actions de L démontrent qu'il avait de la place pour virer de bord et éviter W. Donc, W a respecté ses obligations selon la règle 20.2(c).

USSA 1976/189

[Retour sommaire](#)

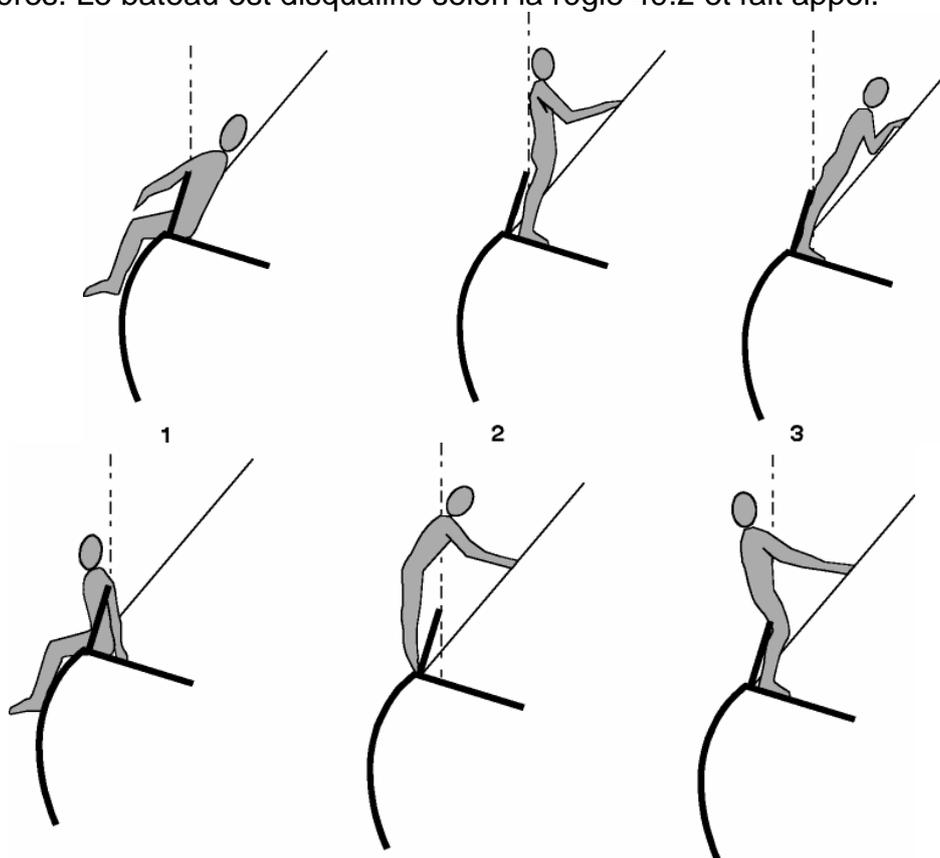
CAS 36

Règle 49.2 Position de l'équipage ; filières

Position des membres de l'équipage par rapport aux filières.

Résumé des faits

L'équipier d'un bateau d'une classe de course au large, pendant qu'il est au plus près, se tient pendant plusieurs minutes et en deux occasions près des haubans, les pieds sur le pont et les jambes à l'intérieur, mais en contact avec les filières. Alors que son torse est sensiblement vertical, une partie se trouve à l'extérieur d'une ligne imaginaire projetée verticalement depuis le haut des filières. Le bateau est disqualifié selon la règle 49.2 et fait appel.



4

5

6

Décision

L'appel est rejeté. Pour clarifier la règle, les schémas montrent différentes positions possibles d'un équipier. La position 6 est la position de l'équipier de l'appelant. Les positions 1, 2 et 3 n'enfreignent pas la règle; les positions 5 et 6 le font. Sur des bateaux équipés d'une filière, la position 4 enfreint la règle. Sur les bateaux équipés de deux filières en câble, un équipier assis sur le pont, faisant face vers l'extérieur avec la taille à l'intérieur de la filière inférieure et le haut de son corps à l'extérieur de la filière supérieure, comme montré dans la position 4, n'enfreint pas la règle.

USSA 1976/194

[Retour sommaire](#)

CAS 37

Règle 32.1(d) Réduire ou annuler après le départ
Règle 62.1(a) Réparation

Chaque course d'une régata est une course distincte ; dans une régata à plusieurs classes, l'annulation peut être judicieuse pour certaines classes, mais pas pour toutes.

Résumé des faits

Dans la troisième course d'une régata comptant environ 120 bateaux et 15 classes de course au large, toutes les classes effectuent le même parcours sur lequel on constate qu'une marque de largue a dérivé hors de sa position de presque un mille. Divers bateaux de plusieurs classes demandent réparation pour cela. La marque s'est déplacée hors de sa position plus d'une heure avant que les bateaux des deux dernières classes l'aient atteinte. Aucun bateau de ces deux classes ne demande réparation. Le jury, cependant, annule les courses pour toutes les classes. Les bateaux des deux dernières classes demandent alors réparation, arguant du fait que l'annulation de leurs courses était inadéquate. La réparation est refusée. Ils font appel.

Décision

Le jury a manqué à différencier les différentes procédures selon lesquelles une course peut être annulée. Le comité de course aurait pu annuler la course selon la règle 32.1(d) parce que la marque n'était pas en position. Cependant, il ne l'a pas fait et a été apparemment convaincu qu'il fallait maintenir les différentes courses.

Quand plusieurs classes courent en même temps, chaque classe dispute une course séparée. Si le jury avait traité le problème classe par classe, course par course, il aurait constaté qu'il n'y avait ni obligation ni nécessité d'annuler la course pour les deux dernières classes. Il y avait peut-être suffisamment de motifs pour annuler la course pour certaines classes, mais le jury s'est trompé en annulant les courses des classes dans lesquelles aucune réparation n'avait été demandée. Sa décision de le faire est une « action inadéquate » au sens de la règle 62.1(a). Les appels sont confirmés et tous les bateaux dans les courses des deux classes en question sont reclassés à leurs places d'arrivée.

USSA 1977/200

[Retour sommaire](#)

CAS 38

Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer

Le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) a pour but d'assurer la sécurité des navires en mer en empêchant les situations qui pourraient entraîner des collisions. Quand les règles de route du RIPAM remplacent les règles du chapitre 2, elles interdisent effectivement à un bateau prioritaire de modifier sa route vers un bateau obligé de se maintenir à l'écart quand il est près de ce bateau.

Résumé des faits

A environ 00h30, L et W sont vent arrière tribord sur des routes parallèles, séparés d'environ deux longueurs de coque. W est au vent et en route libre derrière L, le rattrapant régulièrement. Les instructions de course ont, entre le coucher et le lever du soleil, remplacé les règles du chapitre 2 par les règles de route du RIPAM. L modifie sa route vers tribord, obligeant W à répondre pour éviter une collision. W réclame contre L au motif que « lofer est interdit de nuit ». Le jury confirme la réclamation selon la règle 17, section II, partie B du RIPAM. L fait appel au motif que le jury a mal appliqué les règles applicables du RIPAM.

Décision

La règle 13(a) du RIPAM établit que « tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier », et la règle 13(b) établit : « Doit se considérer comme en rattrapant un autre, un navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle que, par rapport au navire rattrapé, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce navire, sans voir aucun de ses feux de côté ». Dans le cas ci-dessus, W est le navire rattrapant. La règle 13(d) établit : « Tout changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ... n'affranchit pas [le navire rattrapant] de l'obligation de se maintenir à l'écart de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair ».

Le navire rattrapé, dans ce cas L, a des obligations envers le navire rattrapant. Elles sont dans la règle 17 qui établit : « Lorsqu'un des deux navires est tenu de se maintenir à l'écart, l'autre navire doit maintenir sa route et sa vitesse ». C'est cette règle qui interdit la manœuvre connue en course comme « lofer » pendant que les bateaux sont si proches que le lof de L oblige W à modifier sa route pour éviter le contact. Donc, l'appel de L est rejeté, et la décision du jury de le pénaliser est confirmée.

CYA 1976/32

[Retour sommaire](#)

CAS 39

Sportivité et règles

Règle 60.2(a) Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69

Sauf quand il reçoit un rapport d'une infraction à une règle de classe ou à la règle 43 de la part d'un contrôleur d'équipement ou d'un jugeur d'épreuve, un comité de course n'est pas obligé de réclamer contre un bateau. La responsabilité première de faire respecter les règles incombe aux concurrents.

Résumé des faits

Tout au long d'une série de cinq courses, A court avec un équipage de trois personnes. Après

la dernière course, B et d'autres réclament contre A, alléguant qu'il a enfreint une règle de classe qui limite l'équipage à deux. C'est la première réclamation à ce sujet. Elle est refusée parce que les coques des bateaux réclamant faisaient toutes plus de 6m et qu'aucun des réclamants n'a montré de pavillon rouge. Appel est fait de la décision, au motif que le comité de course aurait dû, de sa propre initiative, réclamer contre A dans toutes les courses.

Décision

Comme prévu par la règle 63.5, la réclamation était irrecevable car aucun pavillon rouge n'a été montré comme requis par la règle 61.1(a). Confirmer cet appel équivaldrait à conclure qu'un comité de course doit connaître les règles de chaque classe et qu'il a alors obligation de les faire appliquer alors que les membres de la classe eux-mêmes manquent à le faire. Aucune obligation de ce genre ne pèse sur un comité de course. De plus, la règle 60.2(a) est clairement discrétionnaire sauf quand un comité de course reçoit un rapport requis par la règle 43.1(c) ou 78.3, ce qui n'a pas été le cas. Comme indiqué dans Sportivité et règles, « Les concurrents du sport de la voile sont soumis à un ensemble de règles qu'ils sont censés suivre et faire respecter ». La responsabilité première de faire respecter les règles incombe par conséquent aux concurrents.

L'appel est rejeté et la décision du jury est confirmée.

CYA 1977/35

[Retour sommaire](#)

CAS 40

Règle 46 **Personne responsable** **Règle 75.1** **S'inscrire à une course**

Sauf si autrement prescrit dans les règles de classe, l'avis de course ou les instructions de course, le propriétaire ou la personne autre responsable d'un bateau est libre de décider qui barre pendant la course, pourvu que la règle 46 ne soit pas enfreinte.

Résumé des faits

Au cours d'une épreuve, A est inscrit par le propriétaire, qui barre dans la course 1. Dans les courses 2 et 3, il est barré par une autre personne pour laquelle aucune inscription n'a été reçue. Le comité de course réclame contre lui, alléguant qu'il a enfreint la règle de classe 11(e) dans les courses 2 et 3. La règle de classe concernée 11(e) dit : « La répartition des tâches entre le barreur et l'équipage doit être exclusivement à la discrétion du barreur, sauf si autrement précisé dans les instructions de course ».

Le jury décide que A était non inscrit et non partant dans les courses 2 et 3 et lui attribue les points de DNS pour ces courses, déclarant que la règle de classe 11(e) n'autorise pas le changement permanent de l'équipier à la barre pour une ou plusieurs courses, puisque le seul but d'une telle action est d'augmenter les chances du bateau de gagner l'épreuve. A fait appel.

Décision

Appel confirmé. Le propriétaire d'un bateau peut désigner une autre personne pour le barrer. C'est le bateau qui est inscrit à une course (voir la règle 75.1) et, sauf si autrement prescrit par les règles de classe, l'avis de course ou les instructions de course (ce qui n'était pas le cas ici), il appartient au propriétaire ou à une personne autre responsable du bateau de décider qui barre à tout moment, pourvu que la règle 46 ne soit pas enfreinte. A doit être reclassé dans les résultats des courses.

RYA 1977/2

[Retour sommaire](#)

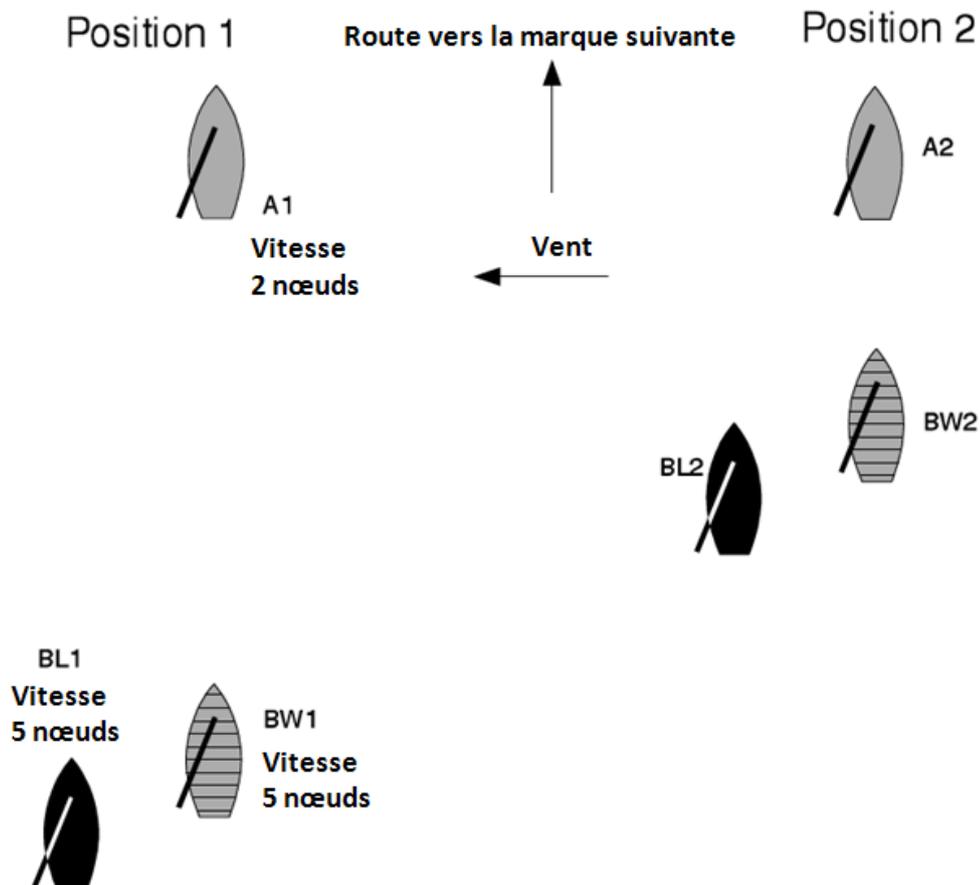
CAS 41

Définitions	Route libre derrière et route libre devant ; engagement
Définitions	Obstacle
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 19.2	Place pour passer un obstacle ; donner de la place à un obstacle

Discussion à propos de la manière dont s'appliquent la règle 19.2(b) et les définitions Route libre derrière, route libre devant ; engagement et Obstacle quand deux bateaux engagés sur le même bord rattrapent et passent sous le vent d'un bateau qui est devant sur la même amure. Il n'y a pas obligation de héler pour demander de la place à un obstacle, mais il est prudent de le faire.

Faits présumés

Les bateaux BL et BW, engagés tribord, rattrapent le bateau A également sur tribord mais se déplaçant plus lentement. Avant que les bateaux n'atteignent la position 1, BW a rattrapé BL depuis la route libre derrière.



Question 1

Quelles sont les règles applicables

- pendant que BW et BL rattrapent A ?
- après que BW devienne engagé sous le vent de A en position 2 ?

Réponse 1

Parce que BW a rattrapé BL depuis la position en route libre derrière avant que les bateaux

n'atteignent la position 1, la règle 17 ne s'applique à aucun moment entre BW et BL pendant l'incident.

Pendant que BW et BL rattrapent A, tous deux sont tenus par la règle 12 de se maintenir à l'écart de A. Par conséquent, A constitue un obstacle pour à la fois BL et BW. Cependant, A n'est pas un obstacle continu, comme l'établit clairement la dernière phrase de la définition Obstacle. BL peut choisir de passer A d'un côté ou de l'autre (voir la règle 19.2(a)). BL choisit de passer sous le vent de A. Pendant la période où BW est entre BL et A et que à la fois BW et BL sont encore en route libre derrière A, la règle 19.2(b) oblige BL, le bateau à l'extérieur, à donner à BW, le bateau à l'intérieur, la place de passer entre lui et A, l'obstacle.

Quand BW devient engagé sur A, les règles applicables changent : BL devient engagé sur A parce que BW est entre A et BL (voir la quatrième phrase de la définition Route libre derrière et route libre devant ; engagement) ; la règle 12 cesse de s'appliquer ; BL et BW obtiennent la priorité sur A selon la règle 11, donc A cesse d'être un obstacle pour BW et BL, et BL devient un obstacle pour BW et A ; au début, la règle 15 impose à la fois à BL et à BW de donner à A la place de se maintenir à l'écart, et, aussitôt qu'il est capable de le faire, A est tenu par la règle 19.2(b) de donner à BW la place de passer entre A et BL.

Question 2

BW doit-il heler pour de la place pour passer sous le vent de A ? Si non, BL risque-t-il la disqualification s'il ne donne pas de la place ?

Réponse 2

BW n'est pas tenu de heler pour demander de la place, bien qu'il soit prudent de le faire pour éviter les malentendus. La règle 19.2(b) exige de BL qu'il donne de la place à BW quand ils passent tous deux sous le vent de l'obstacle, que BW hèle ou non pour de la place.

RYA 1977/6

[Retour sommaire](#)

CAS 42 Supprimé

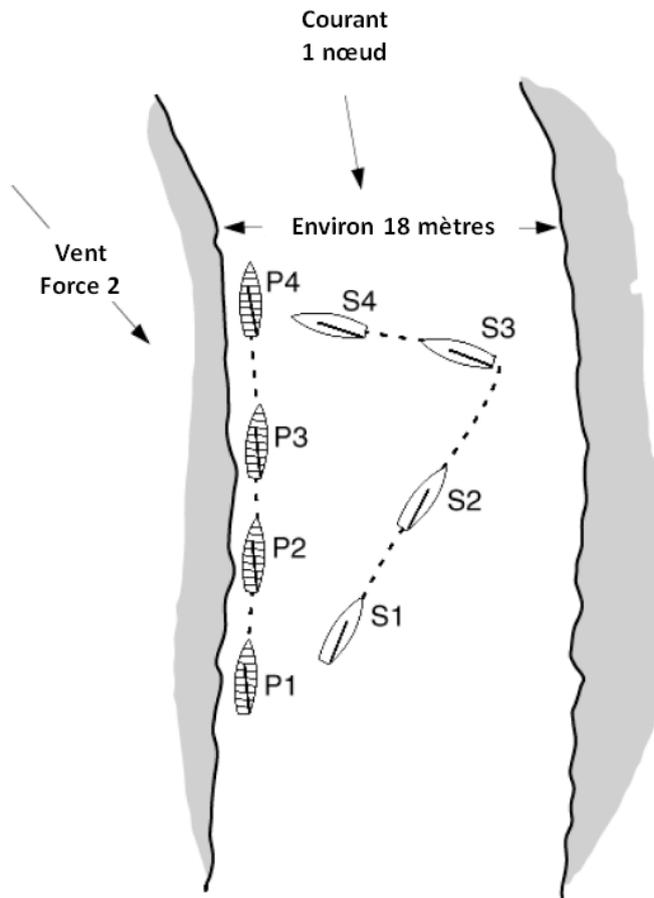
CAS 43

Définitions	Route libre derrière et route libre devant ; engagement
Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 14	Eviter le contact
Règle 19.2(b)	Place pour passer un obstacle : donner de la place à un obstacle

Un bateau au plus près, bâbord, qui navigue parallèlement près d'un obstacle doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui a terminé son virement de bord sur tribord et qui s'approche sur une route de collision.

Faits présumés

P remonte une rivière, au plus près bâbord, très près du rivage. S, incapable de remonter au vent autant que P, est obligé de s'écarter du rivage. Il vire alors de bord sur tribord et hèle immédiatement « Tribord » à l'intention de P. P continue à naviguer et, lorsqu'il atteint une position telle qu'il ne peut ni lofer sans toucher le rivage ni abattre sans entrer en collision avec S, il hèle S pour de la place.



Question

Quelle(s) règle(s) s'applique(nt) ?

Réponse

P est soumis à la règle 10, et doit se maintenir à l'écart. P est aussi tenu par la règle 14 d'éviter le contact si cela est raisonnablement possible. S obtient la priorité sur P quand il vire de bord sur tribord, mais doit respecter les règles 13 et 15. S respecte les exigences de la règle 13 en ne virant pas de bord si près de P que ce dernier doive agir pour l'éviter avant que S ne soit sur une route au plus près. Après que S est devenu prioritaire sur P selon la règle 10, S se conforme à la règle 15 en donnant au début la place à P de se maintenir à l'écart.

La règle 19.2(b) ne s'applique pas puisque S et P sont sur des bords opposés, qu'ils ne naviguent pas sur une route à plus de 90° du vent réel et ne sont donc pas engagés aux positions 3 et 4 (voir la dernière phrase de la définition Route libre derrière, route libre devant ; engagement). La règle 20 ne s'applique pas puisque P et S ne sont pas sur le même bord. Donc, S n'est pas obligé de donner de la place à P en réponse à la demande de P. Cependant au moment où il devient clair que P ne se maintient pas à l'écart, la règle 14 impose à S, si cela est raisonnablement possible, d'éviter le contact avec P. S pourrait risquer une disqualification en cas de contact entraînant un dommage ou une blessure.

RYA 1978/5

[Retour sommaire](#)

CAS 44

Règle 60	Droit de réclamer, droit de demander réparation ou action selon la règle 69
Règle 62.1(a)	Réparation
Règle 85	Règles applicables

Un bateau ne peut pas réclamer contre un comité de course pour une infraction à une règle. Cependant, il peut demander réparation et y a droit lorsqu'il établit que, sans faute de sa part, une action ou omission inadéquate du comité de course a aggravé son score de façon significative.

Résumé des faits

Dans les instructions de course d'une épreuve multi-classes, l'instruction 18 prévoit que la ligne de départ et la première marque doivent être mouillées de sorte que le premier bord soit une remontée au vent. Après que le comité de course ait agi en conséquence et donné le départ d'une classe, le vent tourne à gauche d'environ 55 degrés. La classe Finn est la prochaine à partir, mais la première marque ne peut être déplacée, puisque la classe précédente est encore en route vers elle et en est déjà très proche. Au moment du départ des Finn, aucun ne peut atteindre la marque au vent d'un seul bord, mais une nouvelle rotation du vent permet à certains de le faire. Le bateau A « réclame contre le comité de course », disant que, selon la règle 85 et la définition de Règle, l'instruction de course 18 est une règle, et que le comité de course l'a enfreinte.

Le jury est convaincu que le premier bord n'est pas une « remontée au vent » au sens des instructions de course. D'un autre côté, il n'établit aucune preuve qui puisse laisser penser que, selon les termes de la règle 62.1(a), le score de A dans la course ou la série a été, sans faute de sa part, aggravé parce que le premier bord n'était pas une « remontée au vent ». Le jury décide que les résultats doivent rester en l'état.

A fait appel, au motif que sa réclamation n'était pas fondée sur une demande de réparation selon la règle 62.1(a). Elle était simplement fondée sur le fait que le comité de course a manqué à respecter l'instruction de course 18, une règle, et la règle 85 qui oblige le comité de course à agir selon les règles. Le jury a fondé sa décision sur la règle 62.1(a), ce qui, d'après lui, est, incorrect. Permettre qu'une course soit maintenue alors qu'elle n'a pas été courue tel que requis par les règles contrevient à la règle 85 et ne peut pas entrer dans le cadre de la règle 62.1(a).

Décision

Les règles de course ne permettent pas que l'on réclame contre un comité de course ou qu'on le pénalise. Cependant, un bateau peut demander réparation (voir la règle 60). Le jury a permis que l'allégation de A soit prise en compte en la traitant comme une demande de réparation selon la règle 62.1(a). Il a établi qu'il n'y avait pas de preuve que le score de A ait été aggravé de façon significative par une action ou une omission du comité de course. Par conséquent, l'appel de A est rejeté.

RYA 1978/8

[Retour sommaire](#)

CAS 45

Définitions
Règle 62.1(a)
Règle 64.2

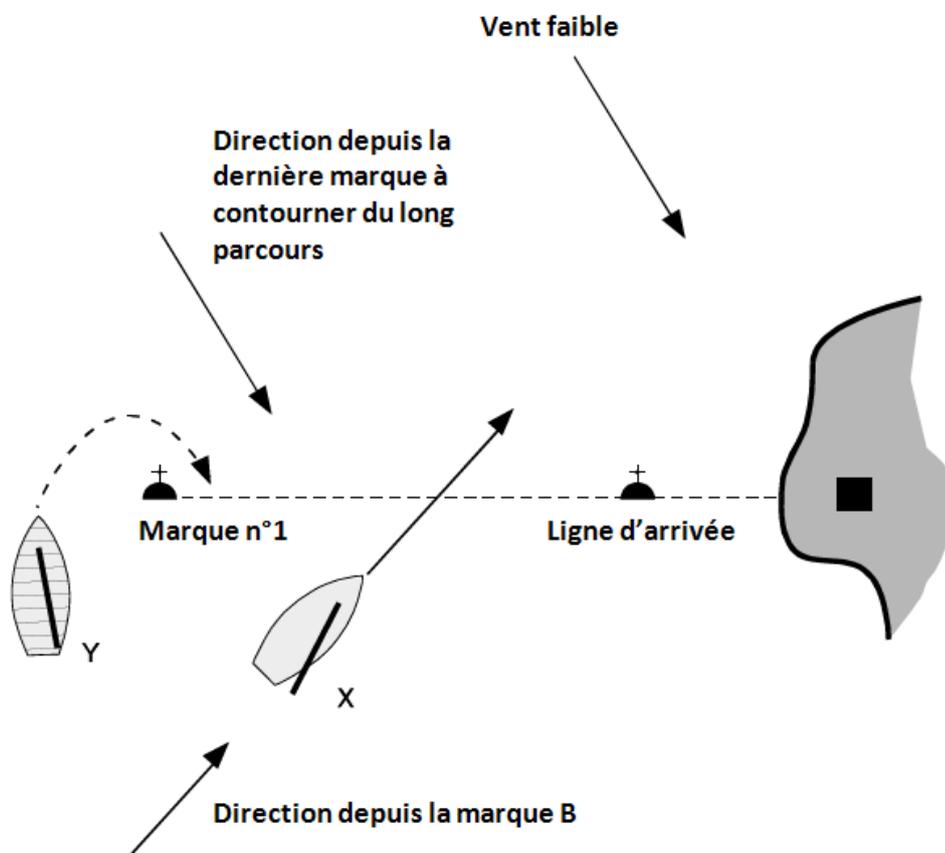
Finir
Réparation
Décisions : décisions de réparation

Quand un bateau manque à finir correctement à cause d'une erreur du comité de course, mais qu'aucun des bateaux en course n'a ni gagné ni perdu en raison de cette erreur, une décision de réparation appropriée et équitable est de classer tous les bateaux dans l'ordre où ils ont franchi la ligne d'arrivée.

Résumé des faits

La classe fait deux courses dans la journée. Après la première course que les bateaux ont finie en laissant la marque 1 à tribord, le vent mollit. En conséquence, le comité de course établit un second parcours plus court et publie une modification aux instructions de course précisant que, bien que la marque B soit la dernière marque à contourner, la marque 1 doit être laissée à tribord. La même marque étant utilisée pour la ligne d'arrivée d'une autre classe, le comité de course a reçu comme conseil de ne pas établir de parcours qui pourrait amener différents bateaux à passer la marque d'arrivée ou à franchir la ligne d'arrivée dans des directions opposées.

X et deux autres bateaux finissent en laissant la marque 1 à bâbord et sont classés DNF. Y, suivi du reste de la flotte, effectue le parcours indiqué dans la modification aux instructions de course, laissant la marque 1 à tribord. Ils font ainsi une arrivée « en crochet » comme montré sur le schéma.



X demande réparation au motif que le comité de course n'a pas correctement appliqué la définition de Finir, quand il a attribué la première place à Y, alors que X est le premier bateau à avoir fini tel que requis par la définition. Le jury accorde réparation, reconnaissant que X et les deux autres bateaux ont fini correctement, et les rétablit dans le classement de la course. Pour les bateaux n'ayant pas fini ainsi, le jury utilise son pouvoir discrétionnaire selon la règle 64.2 pour « prendre un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux affectés ». Il ajuste les points en fonction de l'ordre dans lequel tous les bateaux ont franchi la ligne d'arrivée, sans tenir compte de la direction dans laquelle ils l'ont franchie.

X fait appel du nouvel ordre d'arrivée, déclarant que la formulation de la définition de Finir est sans équivoque et disant qu'un tel arrangement contredit la définition et va à l'encontre de son but qui, pense-t-il, est d'éviter les arrivées « en crochet ».

Décision

L'appel de X est rejeté. Puisque l'instruction de course qui entrerait en conflit avec la définition de Finir est illégale, c'est donc l'action inadéquate du comité de course qui a permis aux trois bateaux d'avoir droit à réparation selon la règle 62.1(a). Aucun de ces bateaux en course n'a gagné ou perdu en conséquence de l'erreur du comité de course, donc la réparation accordée était appropriée. C'était aussi un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux, comme requis par la règle 64.2.

RYA 1979/1

[Retour sommaire](#)

CAS 46

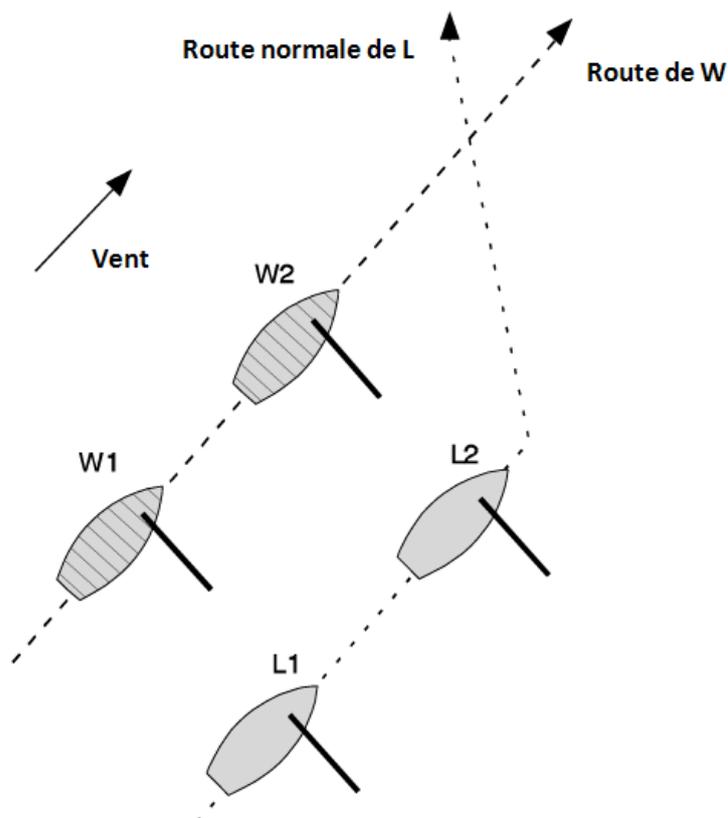
Définitions	Route normale
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 17	Sur le même bord ; route normale

Un bateau sous le vent a droit à remonter au vent jusqu'à sa route normale, même s'il a établi un engagement sous le vent à partir de la position en route libre derrière et à moins de deux fois sa longueur de coque du bateau au vent.

Résumé des faits

Pendant un certain temps, W navigue presque plein vent arrière en route directe vers l'extrémité tribord de la ligne d'arrivée, lorsque L, bateau qui était en route libre derrière, devient engagé à moins de deux longueurs de coque sous le vent de W. En l'absence de W, L aurait navigué sur une route plus au vent directement vers la ligne. Pour ce faire, il hèle W pour qu'il lofe. Pas de réponse. L hèle à nouveau et lofe jusqu'à une position très proche de W, mais W ne répond toujours pas. L arrête son lof et laisse porter juste avant qu'un contact ait lieu. L réclame selon la règle 11.

Le jury considère qu'il n'y a pas de preuve suffisante pour établir que W aurait terminé plus tôt en naviguant sur une route plus au vent. Même s'il peut, dit-il, y avoir conflit entre les routes d'un bateau au vent et d'un bateau sous le vent, un bateau qui en rattrape un autre depuis la position en route libre derrière n'a pas le droit d'obliger un bateau au vent à naviguer au-dessus de sa route normale. La réclamation est rejetée, et L fait appel, faisant valoir son droit de lofer jusqu'à sa route normale selon la règle 17.



Décision

La règle 11 dit que quand deux bateaux sont sur le même bord et engagés, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart. Les actions d'un bateau sous le vent sont cependant limitées par les règles 16.1 et 17. Il y avait la place pour W de se maintenir à l'écart lorsque L a lofé, et L n'a donc pas enfreint la règle 16.1. Le jury, bien que ne l'ayant pas dit explicitement, admet que la route normale de L était dans la direction de la ligne d'arrivée. Une route directe vers la ligne était non seulement plus courte, mais aurait de plus amené les deux bateaux sur une allure plus rapide. Si L n'avait pas le droit de naviguer au-dessus de sa route normale, il avait le droit de lofer jusque-là, même s'il a établi l'engagement depuis une route libre derrière à moins de deux fois sa longueur de coque de W. Par conséquent, L n'a pas enfreint la règle 17.

La route normale de W n'est pas à retenir pour l'application des règles régissant cet incident. Il était tenu de se maintenir à l'écart de L. Quand L lofe, il donne la place à W de se maintenir à l'écart comme requis par la règle 16.1. Au moment où L doit arrêter son lof et laisser porter pour éviter le contact, W enfreint la règle 11. Par conséquent, l'appel de L est confirmé et W est disqualifié pour infraction à la règle 11.

USSA 1979/224

[Retour sommaire](#)

CAS 47

Règle 2 Navigation loyale

Un bateau qui hèle délibérément « tribord » alors qu'il sait qu'il est bâbord n'agit pas loyalement et enfreint la règle 2.

Faits présumés

Un barreur expérimenté d'un bateau bâbord hèle « tribord » à un débutant qui, bien que tribord, n'étant pas sûr de lui et craignant probablement d'avoir un trou dans son bateau, vire sur bâbord pour éviter une collision. Aucune réclamation n'est déposée.

Une école de pensée soutient que c'est de la navigation loyale, car si un barreur ne connaît pas les règles, c'est tant pis pour lui. Une autre école rejette cet argument, au motif que c'est tout à fait contraire à l'esprit des règles que de tromper un concurrent de la sorte.

Il est bien connu que cette blague est souvent faite, particulièrement lorsque des débutants sont impliqués.

Question

Dans de telles circonstances, en plus d'avoir enfreint la règle 10, le bateau bâbord a-t-il enfreint la règle 2 ?

Réponse

Un bateau qui hèle délibérément « tribord » alors qu'il sait qu'il est bâbord n'agit pas loyalement et enfreint la règle 2. Le jury peut aussi envisager de mener une action selon la règle 69.

RYA 1980/1

[Retour sommaire](#)

CAS 48

Règle 63.2 Instructions : horaire et lieu de l'instruction ; temps laissé aux parties pour se préparer

Le chapitre 5 des règles de course vise à protéger un bateau d'une erreur de justice, non à fournir des échappatoires aux bateaux réclamés. Un bateau réclamé a pour devoir de se protéger en agissant raisonnablement avant une instruction.

Résumé des faits

Le bateau Y fait l'objet d'une réclamation par le bateau X après un incident entre eux. Le bateau Y est disqualifié et fait appel.

Son appel allègue que, contrairement à la règle 63.2, le barreur de Y a su qu'une instruction allait avoir lieu seulement lorsqu'on lui a dit de s'y présenter ; on lui a refusé la permission de lire la réclamation hors de la salle du jury, mais il a dû la lire pendant le déroulement de l'instruction ; et il ne lui a pas été donné de délai raisonnable pour préparer sa défense.

Le jury commente l'appel comme suit : l'heure de l'instruction était affichée sur le tableau d'affichage officiel ; la réclamation de X a été déposée au secrétariat de course et était disponible pour lecture bien plus d'une heure avant l'heure d'instruction ; son barreur a informé

le barreur de Y que la réclamation avait été déposée ; ce dernier n'a fait aucun effort pour préparer sa défense et il a fallu aller le chercher dans la salle à manger du club, alors que le jury, la partie adverse et les témoins étaient réunis et prêts pour l'instruction.

Décision

L'appel de Y est rejeté pour les raisons fournies par le jury dans ses commentaires. Le barreur de Y savait que son bateau faisait l'objet d'une réclamation et il était de son devoir de se protéger en agissant raisonnablement, ce qui inclut se procurer la réclamation de X, la lire, et utiliser l'ample laps de temps dont il disposait pour préparer sa défense.

RYA 1980/5

[Retour sommaire](#)

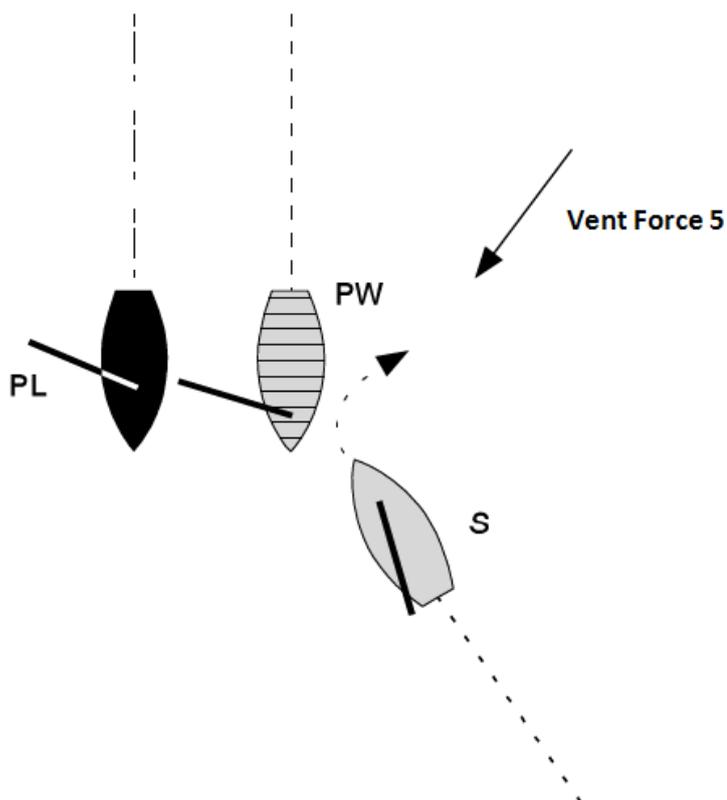
CAS 49

Règle 19.2(b) **Place pour passer un obstacle : donner de la place à un obstacle**
Règle 63.3 **Instructions : droit d'être présent**
Règle 64.1(a) **Décisions : pénalités et exonération**

Quand deux réclamations proviennent d'un même incident, ou d'incidents intimement liés, elles devraient être instruites en même temps, en présence des représentants de tous les bateaux impliqués.

Résumé des faits

Par mer modérée à forte, vent frais, S au plus près tribord sur sa route normale, converge vers PW et PL, engagés au grand largue bâbord, sur un bord différent du parcours. Les gréements de PW et S se touchent, bien que S ait lofé brusquement pour essayer d'éviter la collision ; pas de dommages ni de blessure.



Deux réclamations résultent de ce seul incident et sont instruites séparément. Dans la première, S contre PW, ce dernier est disqualifié selon la règle 10. Les faits établis ne mentionnent pas PL. Lors de l'instruction de la deuxième réclamation, PW contre PL, PL indique qu'il savait que

S convergeait vers PW et PL, que PW était susceptible d'avoir besoin de place de la part de PL pour éviter une possible collision grave, et que la situation évoluait rapidement. PL est disqualifié selon la règle 19.2(b) pour n'avoir pas donné à PW la place entre lui et S, un obstacle. PW fait appel de la décision du jury le disqualifiant pour avoir enfreint la règle 10.

Décision

Dans les cas de ce genre, les deux réclamations devraient 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, tel que 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 et, comme prévu par la règle 64.1(a), PW aurait été exonéré de son infraction à la règle 10.

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

RYA 1981/6

[Retour sommaire](#)

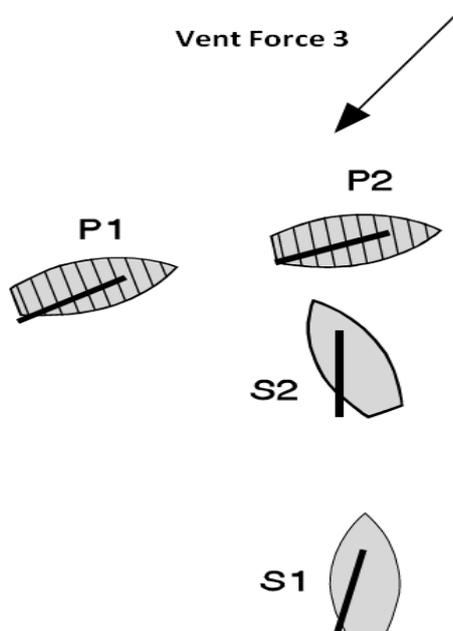
CAS 50

Définitions	Se maintenir à l'écart
Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 14	Eviter le contact

Quand un jury détermine, dans un incident bâbord-tribord, que 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 détermine que S a effectivement modifié sa route et qu'il y avait un doute raisonnable que P eut pu croiser devant S si S n'avait pas modifié sa route, alors P devrait être disqualifié.

Résumé des 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 8 m, et le vent est de force 3.



S réclame selon la règle 10, indiquant qu'il a dû laisser porter 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 son cap 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, S doit établir soit que ce contact aurait eu lieu s'il avait maintenu sa route, soit qu'il existait suffisamment de doute 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, d'après 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 la 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 possibilité pour P de croiser devant S est pour le moins douteuse. L'appel de S est confirmé, et P est disqualifié.

CYA 1981/58

[Retour sommaire](#)

CAS 51

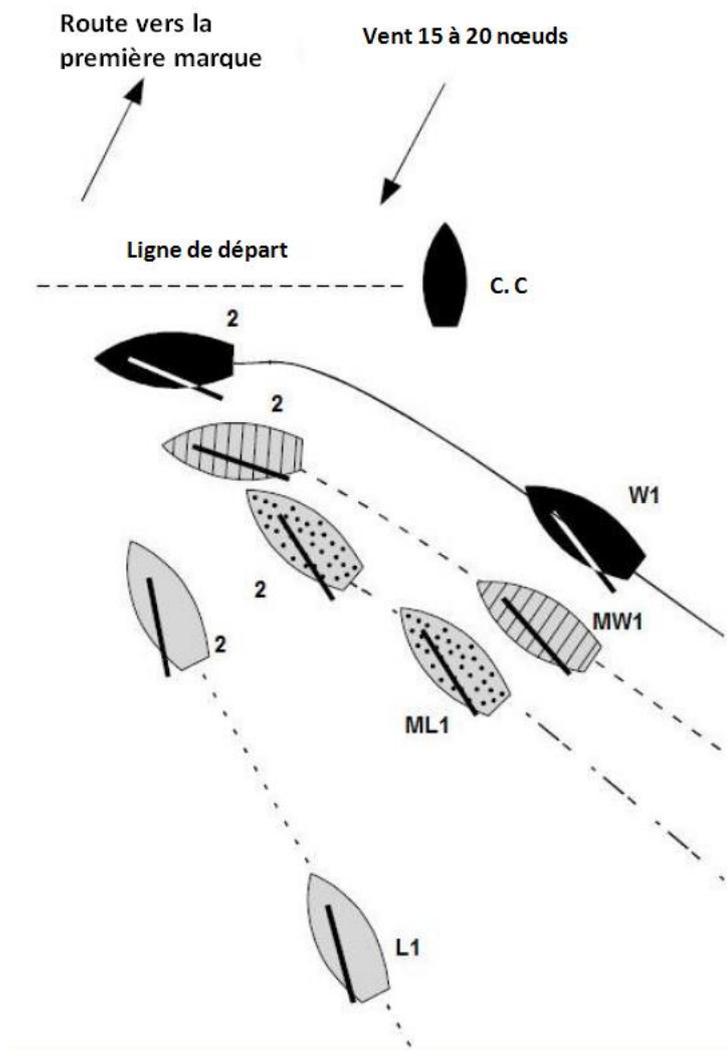
Règle 11 **Sur le même bord, engagés**
Règle 64.1(a) **Décisions : pénalités et exonération**

Un jury doit exonérer les bateaux lorsque, du fait de l'infraction d'une règle par un autre bateau, ils sont contraints d'enfreindre une règle.

Résumé des faits

Le schéma montre les traces de quatre grands bateaux, entre approximativement 30 et 15 secondes avant le 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 réclame contre le ou les bateaux à son vent.

Le jury disqualifie W, MW et ML, et justifie son action relative aux bateaux intermédiaires en établissant que « ne pas le faire limiterait l'efficacité de la règle 11 parce que tous les bateaux, à l'exception du plus au vent, seraient à l'abri de la disqualification ». MW et ML font appel.



Décision

Les deux appels sont confirmés. MW et ML doivent être reclassés. Les deux bateaux, en hélant, ont essayé d'éviter d'avoir à abattre, et aucun n'a abattu avant d'y être obligé pour éviter le contact avec le bateau le plus proche de lui à son vent. La règle 14 leur imposait d'éviter le contact s'il était « raisonnablement possible » de le faire et ils ont respecté la règle. Les deux bateaux ont enfreint la règle 11, mais chacun y a été contraint parce que W a enfreint la règle 11. De ce fait, les deux bateaux ont droit d'être exonérés selon la règle 64.1(a).

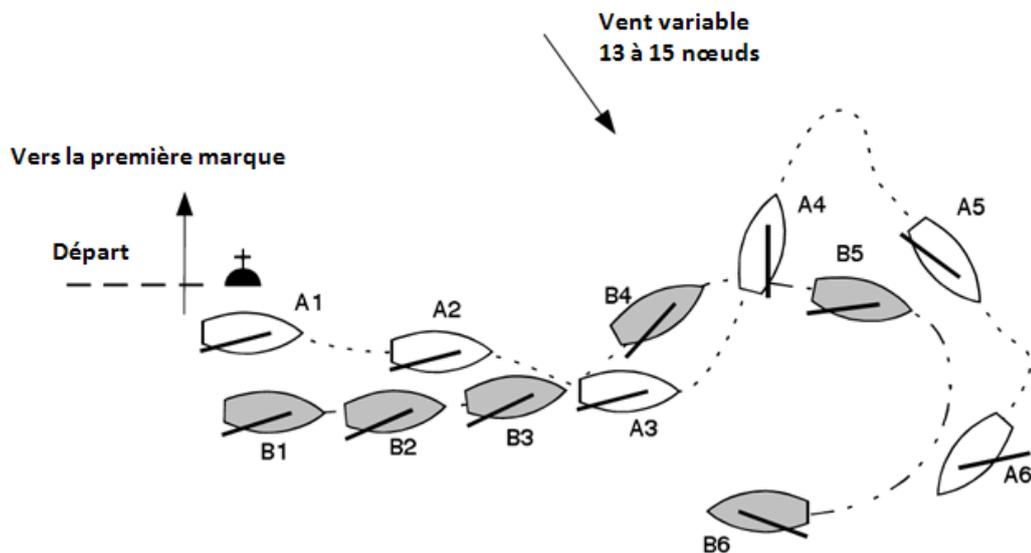
USSA 1950/37

[Retour sommaire](#)

CAS 52

Règle 16.1 Modifier sa route

La règle 16.1 ne restreint pas la route d'un bateau non prioritaire. Manœuvrer pour amener un autre bateau loin de la ligne de départ n'enfreint pas nécessairement cette règle.



Résumé des faits

Avant le signal de départ, les deux bateaux s'éloignent au large de la ligne de départ. A, plus rapide, dépasse B et est en route libre devant en position 3. En position 4, A lofe jusqu'au plus près, avec l'intention de virer pour rejoindre la ligne, mais s'aperçoit que B a également lofé et est dans une position où, si A vire, la collision est immédiate. A abat alors pour empanner, mais découvre que B a abattu et est dans une position où un empannage entraînerait aussi une collision. Finalement, B empanne et fait route vers la ligne de départ, laissant A loin derrière. A réclame contre B selon la règle 16.1, prétendant avoir été gêné alors qu'il se maintenait à l'écart. Le jury disqualifie B, qui fait appel, maintenant que ses manœuvres controversées sont des moyens légitimes d'amener un concurrent loin de la ligne de départ.

Décision

L'appel de B est confirmé, il est reclassé. Les actions de B décrivent une manœuvre classique en match racing et course par équipe, utilisée pour obtenir une position de départ favorable par rapport à un adversaire. Le point essentiel est que la règle 16.1 s'applique uniquement à un bateau prioritaire, ce que B n'est pas aux positions 3 et 4.

En position 4, B, en tant que bateau au vent, doit se maintenir à l'écart selon la règle 11, mais A ne peut pas virer sans enfreindre la règle 13. En position 5, B devient bateau sous le vent, prioritaire selon la règle 11. Si A avait empanné sur tribord, il aurait été soumis à la règle 15 et s'il avait modifié sa route après être passé tribord, il aurait été soumis à la règle 16.1. Les faits montrent qu'aucun bateau n'a enfreint de règle.

USSA 1955/63

[Retour sommaire](#)

CAS 53

Règle 11 **Sur le même bord, engagés**
Règle 15 **Acquérir une priorité**

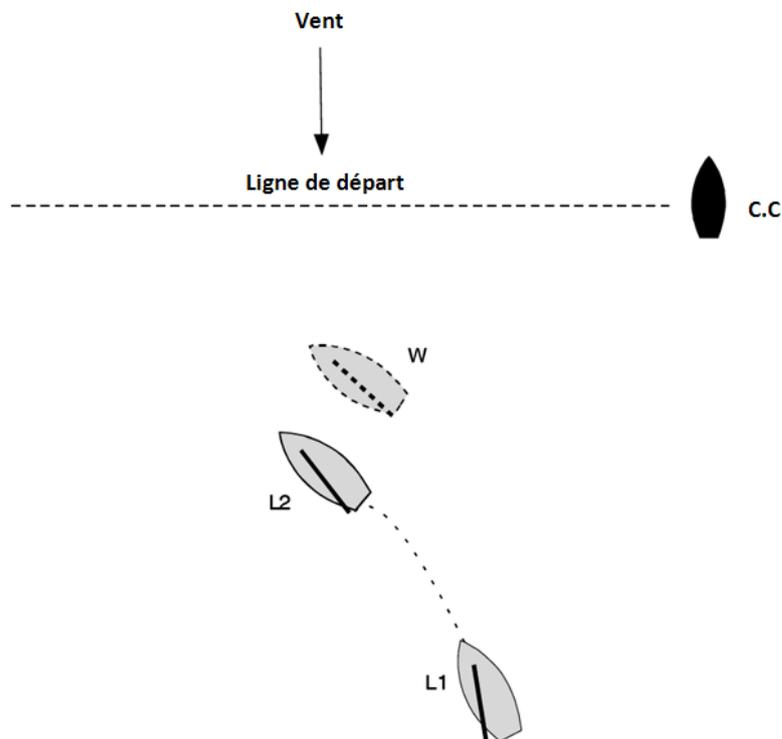
Un bateau en route libre devant n'a pas besoin d'agir pour se maintenir à l'écart avant d'être engagé sous le vent depuis la position en route libre derrière.

Résumé des faits

Trente secondes avant le signal de départ, W est pratiquement sans erre, voiles fasseyantes. Au moins trois longueurs de coque avant d'établir un engagement sous le vent de W, L hèle

« bateau sous le vent ». W ne fait rien pour s'éloigner. Immédiatement après avoir établi son engagement, L est obligé d'abattre pour éviter un contact avec W ; pendant ce temps, W commence à régler ses voiles et à remonter au vent. L réclame. Le jury établit que W, ayant reçu un avertissement adéquat de la situation imminente, a manqué à se maintenir à l'écart d'un bateau sous le vent, enfreignant ainsi la règle 11.

W fait appel, en demandant : « W, selon les règles 11 et 15, avait-il l'obligation d'anticiper un engagement à venir au point de devoir acquérir suffisamment de vitesse pour pouvoir répondre immédiatement lorsque l'engagement est établi ? »



Décision

Laisser un temps adéquat pour répondre, quand les droits et obligations changent entre deux bateaux, est implicite dans la règle 15 par son exigence de laisser à un bateau nouvellement non prioritaire « la place de se maintenir à l'écart ». Cette règle n'exige pas d'un bateau en route libre devant d'agir pour se maintenir à l'écart en tant que bateau au vent, avant que le bateau en route libre derrière n'établisse un engagement sous le vent.

Si L n'avait pas immédiatement abattu, il aurait enfreint la règle 15. Après que L a établi un engagement sous le vent de W, W a immédiatement réglé ses voiles, est monté au vent et par la suite s'est maintenu à l'écart. En agissant ainsi, W a rempli ses obligations selon la règle 11. L'appel de W est confirmé ; aucun bateau n'a enfreint de règle. W doit être reclassé.

USSA 1969/126

[Retour sommaire](#)

CAS 54
Retiré pour révision en 2013

CAS 55

Définitions	Partie
Règle 62.1	Réparation
Règle 70.1	Appels et demandes auprès d'une autorité nationale

Un bateau ne peut pas réclamer contre le comité de course ou le jury. Toutefois, il peut demander réparation ou, s'il est partie dans une instruction, demander qu'elle soit rouverte. Un bateau n'a pas le droit de faire appel s'il n'était pas partie dans la réclamation. S'il pense que sa place a été aggravée de façon significative par une action ou une omission inadéquate du comité de course, son seul recours est de demander réparation. Il pourra alors faire appel de la décision de cette instruction.

Résumé des faits

A « réclame » contre le comité de course pour des dispositions de sécurité inadaptées en contradiction avec les statuts du club. Après avoir reçu la « réclamation » de A, le comité de course annule la course après sa fin. Aucune instruction n'a eu lieu en conséquence de la « réclamation » de A. B fait appel.

Décision

L'appel de B est refusé car il ne peut être instruit selon la règle 70.1. B n'a pas le droit de faire appel car il n'est pas partie dans une instruction. De ce fait, son « appel » n'est donc pas un appel, mais une demande de réparation qui aurait pu être donnée au jury et instruite par lui.

Les points suivants peuvent aider à la compréhension du cas :

1. Un bateau ne peut réclamer que contre un autre bateau ; rien dans les règles de course ne permet à un bateau de réclamer contre le comité de course. Les seules démarches qu'un bateau puisse faire à l'encontre du comité de course ou d'une autre entité listée dans la règle 62.1(a) est de demander réparation s'il estime que sa place d'arrivée dans une course ou série a été aggravée de façon significative sans faute de sa part par une action ou une omission inadéquate de l'entité concernée, ou de demander la réouverture d'une instruction selon la règle 66 lorsqu'il est partie dans cette instruction. Dans ce cas, A n'a rien demandé de tel ; sa « réclamation » est plutôt une critique du comité de course, ce qui n'a aucune valeur dans les règles de course.
2. En dehors de son droit de demander réparation selon les règles de course, un concurrent est libre de faire remarquer à un comité de course qu'il a commis une erreur. Lorsqu'il est conscient de son erreur, le comité de course peut envisager d'annuler la course selon la règle 32.1 ou essayer de corriger son erreur en demandant au jury d'envisager de donner réparation comme autorisé par la règle 60.2(b).
3. Si B avait été concurrent dans cette course, ou dans une série si la course faisait partie d'une série, et avait déposé une demande de réparation valide selon la règle 62.1(a), en prétendant que son score avait été aggravé de façon significative sans faute de sa part par l'annulation de la course, il aurait eu droit à une instruction pour réparation dans laquelle il aurait été partie. Il aurait ensuite pu faire appel de la décision de cette instruction.

RYA 1982/11

[Retour sommaire](#)

CAS 56
Supprimé

CAS 57

- Règle 60.2** **Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69**
- Règle 78.3** **Conformité aux règles de classe ; certificats**

Le comité de course doit réclamer uniquement d'après un rapport reçu d'un contrôleur d'équipement ou d'un jaugeur désigné sur la compétition. Quand un certificat en cours de validité, dûment authentifié, est présenté de bonne foi par un propriétaire qui a satisfait aux exigences de la règle 78.1, les résultats définitifs d'une course ou série doivent être maintenus, même si le certificat est retiré ultérieurement.

Résumé des faits

A et B courent parmi d'autres bateaux sous un système de handicap dans une série de courses tout au long de l'été. Après la fin, B demande réparation au motif que le comité de course a utilisé pour A un certificat de jauge incorrect pendant toute la série de courses. Après le dépôt de la demande, l'autorité de jauge confirme qu'il y a une erreur insoupçonnée dans le certificat de A commise par l'autorité de handicap, et ce depuis sa première jauge de coque, quelques années auparavant. B déclare alors que le comité de course aurait dû réclamer contre A tel que requis par la règle 60.2.

Le jury estime que le propriétaire de A n'est pas responsable de l'erreur dans le handicap pas plus qu'il n'y a de preuve qu'il a enfreint la règle 78.1. Il décide que l'erreur, ou le fait qu'elle n'ait pas été découverte, ne résulte pas d'une action ou omission inadéquate du comité de course, et que B n'a donc pas droit à réparation. Il demande confirmation ou correction de sa décision selon la règle 70.2.

Décision

La décision du jury est confirmée. B estime que le manquement du comité de course à réclamer contre A, tel que requis par la dernière phrase de la règle 60.2, lui a porté préjudice ainsi qu'aux autres bateaux de la classe. Cependant cette disposition de la règle concernant la règle 78.3 ne s'applique pas. La règle 78.3 s'applique à un rapport reçu d'un contrôleur d'équipement ou d'un jaugeur désigné sur la compétition. Dans ce cas, le rapport est venu de l'autorité nationale de handicap, sur laquelle ni le comité de course ni l'autorité organisatrice n'a une quelconque autorité.

Quand on constate qu'un certificat valide est erroné, il peut être retiré par l'autorité qui l'a émis, mais il ne peut pas y avoir d'action rétroactive par rapport aux courses ou séries terminées ou encore en cours. Donc, quand un certificat en cours de validité, dûment authentifié a été présenté de bonne foi, et que la course ou série est terminée, les résultats de cette course ou série doivent rester en l'état, même si le certificat est retiré à une date ultérieure.

RYA 1983/1

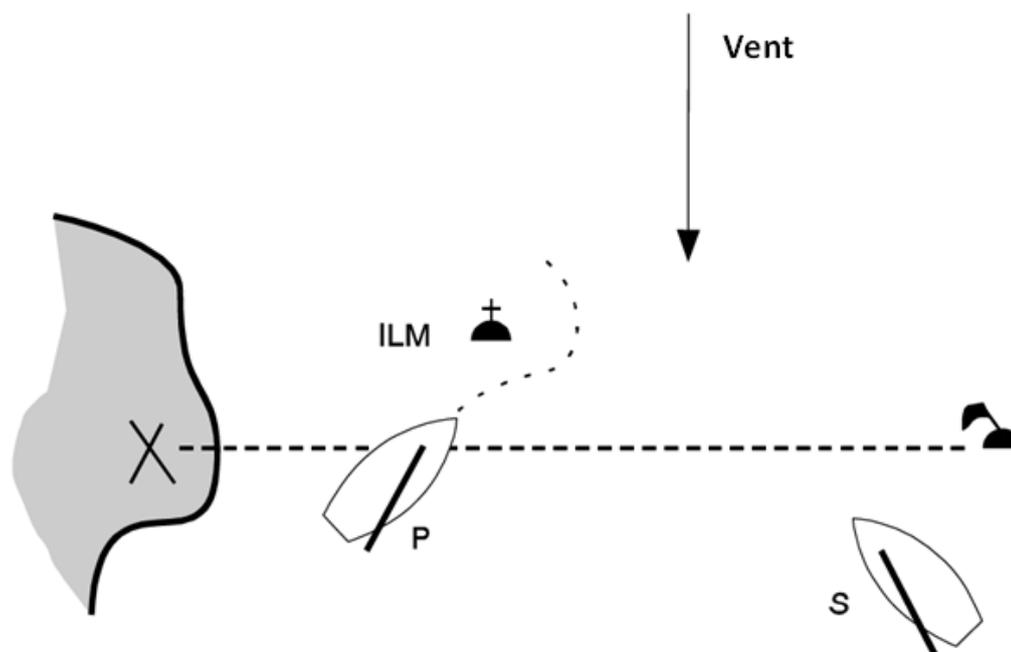
[Retour sommaire](#)

CAS 58

Définitions
Définitions
Règle 28.1

Finir
Marque
Effectuer le parcours

Si une bouée ou un autre objet spécifié dans les instructions de course comme une marque limite de ligne d'arrivée est du côté post-arrivée de la ligne d'arrivée, un bateau peut la laisser d'un côté ou de l'autre.



Résumé des faits

Les instructions de course définissent la ligne d'arrivée entre un mât à terre et une marque, avec une marque limite intérieure devant être laissée à bâbord. Le jour en question, la marque limite intérieure est du côté post-arrivée de la ligne. P coupe la ligne, puis contourne la marque limite intérieure comme montré sur le schéma. Le comité de course prend son temps quand son étrave coupe la ligne, avant qu'il n'ait contourné la marque limite.

S demande réparation au motif que le comité de course a agi improprement en comptant P comme ayant fini avant qu'il n'ait terminé le parcours. Le jury ne donne pas réparation à S et transmet sa décision, pour confirmation, selon la règle 70.2.

Décision

La décision du jury est confirmée. La règle 28.1 stipule qu'« un bateau peut laisser d'un côté ou de l'autre une marque qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas le bord sur lequel il navigue ». Puisque la marque limite intérieure était au-delà de la ligne d'arrivée, elle ne « délimitait » pas ou ne « terminait » pas le dernier bord du parcours. C'est uniquement lorsque la marque limite est sur la ligne ou du côté parcours de la ligne, qu'un bateau doit la laisser du côté requis avant de finir ou en finissant.

RYA 1983/5

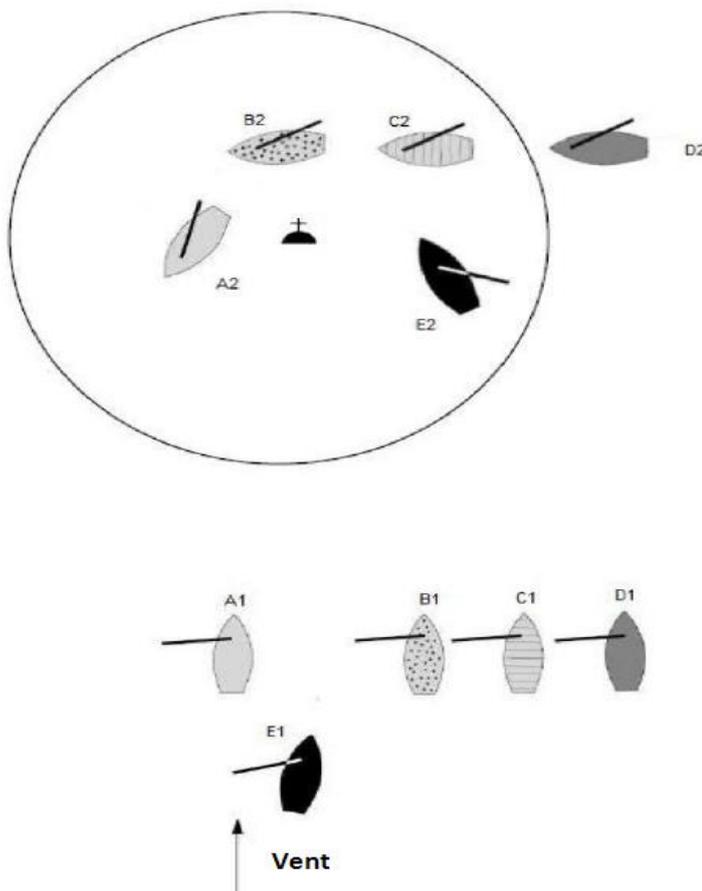
[Retour sommaire](#)

CAS 59

Règle 18.2(a)
Règle 18.2(b)

Place à la marque : donner la place à la marque
Place à la marque : donner la place à la marque

Quand un bateau arrive par le travers d'une marque mais est à l'extérieur de la zone et que sa modification de route vers la marque fait qu'un bateau qui est dans la zone et auparavant en route libre derrière devient engagé à son intérieur, la règle 18.2(a) lui impose de lui laisser la place à la marque, que son éloignement de la marque soit dû ou non au fait d'avoir donné la place à la marque aux autres bateaux engagés à son intérieur.



Faits présumés

Cinq bateaux plein vent arrière s'approchent de la marque sous le vent. Quatre d'entre eux sont engagés de front, A le plus proche de la marque. Le cinquième bateau, E, est en route libre derrière A, B et C au moment où ces trois bateaux atteignent la zone. Lorsque D arrive par le travers de la marque et la contourne, E devient engagé à l'intérieur de D. Cela se produit après que E a atteint la zone et avant que D ne l'atteigne. E contourne la marque derrière A, B et C mais à l'intérieur de D, qui a la possibilité de laisser la place à la marque à E.

Question

E a-t-il droit à la place à la marque de la part de D selon la règle 18.2(a) ?

Réponse

Oui. Puisque E est en route libre derrière A, B et C lorsqu'ils atteignent la zone, il est tenu par la règle 18.2(b) de donner à chacun d'eux la place à la marque. Entre E et D, cependant, se développe une relation différente. Afin de laisser de la place aux trois bateaux à l'intérieur avec leurs bômes entièrement choquées, D doit approcher la marque sur une route qui l'amène par

son travers à l'extérieur de la zone. Quand E atteint la zone, il est en route libre derrière D et D est encore à l'extérieur de la zone. En conséquence, la règle 18.2(b) ne s'applique pas entre D et E. Quand D modifie sa route vers la marque, E obtient un engagement à l'intérieur et la règle 18.2(a) commence à s'appliquer entre D et E. E a droit à la place à la marque selon cette règle, place que D peut laisser.

USSA 1982/250

[Retour sommaire](#)

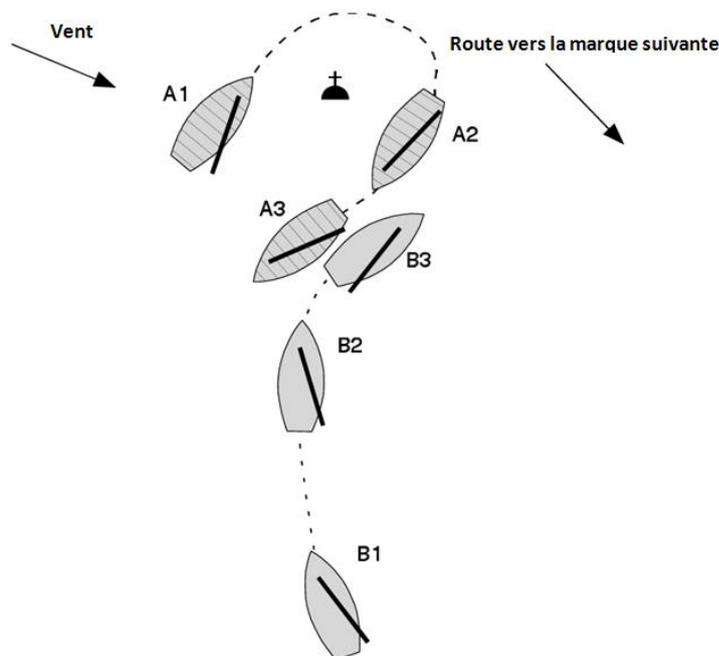
CAS 60

Définitions	Se maintenir à l'écart
Définitions	Place
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 18.1(c)	Place à la marque : quand la règle 18 s'applique

Quand un bateau prioritaire modifie sa route de telle sorte qu'un bateau non prioritaire, bien qu'ayant promptement réagi pour l'éviter, ne peut se maintenir à l'écart en bon marin, le bateau prioritaire enfreint la règle 16.1.

Résumé des faits

Après avoir contourné la marque au vent à tribord devant B, puis empanné sur tribord, A choisit de ne pas faire route directe vers la marque suivante mais, pour des raisons tactiques, de naviguer plus haut. Pour ce faire, il lofe fortement après avoir empanné, à tel point qu'il se retrouve face à face avec B, qui est au près bâbord. Les bateaux sont maintenant à un peu plus d'une longueur l'un de l'autre. B abat autant qu'il le peut immédiatement pour éviter la collision, mais sa manœuvre n'est pas suffisante. Cependant, A lofe rapidement encore plus, et les deux bateaux passent très près l'un de l'autre, mais sans contact. Le jury confirme la réclamation de A selon la règle 10, et B fait appel, disant que A a enfreint la règle 16.1 en manquant à donner à B la place de se maintenir à l'écart.



Décision

L'appel de B est confirmé ; il est reclassé, et A est disqualifié.

Des souhaits tactiques ne relèvent pas un bateau de ses obligations selon les règles. A est libre

d'adopter la route qu'il choisit pour atteindre la marque sous le vent, mais il n'a pas le droit de lofer sur la route de B si près de lui que B ne peut se maintenir à l'écart. Bien que B abatte autant que possible, une collision éventuellement sérieuse aurait pu se produire si A n'avait pas effectué une manœuvre d'évitement en lofant rapidement davantage. Tel que cela s'est produit, leurs efforts conjugués ont permis d'éviter de peu une telle collision, mais cela ne modifie pas la conclusion que, dans ce cas, quand A a empanné sur tribord, devenant prioritaire, et a continué à modifier sa route, il n'a pas laissé à B « la place [dont il a besoin]... en manœuvrant rapidement en bon marin » pour permettre à A « d'effectuer son parcours sans avoir besoin d'effectuer de manœuvre d'évitement ». Donc A a enfreint la règle 16.1. B a enfreint la règle 10, mais en est exonéré selon la règle 64.1(a).

Même si les deux bateaux étaient dans la zone de la marque, la règle 18 ne s'applique pas car B s'approchait de la marque et A s'en éloignait (voir la règle 18.1(c)). De ce fait, A n'avait pas droit à une exonération selon la règle 21 pour son infraction à la règle 16.1.

USSA 1975/178

[Retour sommaire](#)

CAS 61

Règle 71.4 Décisions de l'autorité nationale

Quand la décision d'un jury est modifiée ou inversée en appel, les résultats définitifs doivent être modifiés et les prix redistribués en conséquence.

Question

L'autorité organisatrice peut-elle stipuler dans l'avis de course ou les instructions de course que, bien que le droit d'appel ne soit pas supprimé, les résultats définitifs et les prix ne seront pas affectés par une décision en appel ?

Réponse

Non. La règle 86.1 interdit de modifier quelque partie que ce soit de la règle 70 ou de la règle 71 dans les instructions de course. Un appel n'implique pas seulement le jugement d'un différend sur le sens d'une règle, mais aussi, dans le cas d'une modification ou inversion de la décision du jury, un ajustement des résultats de la course, et des résultats définitifs de la régata, sur lesquels sont basés les prix. La règle 71.4 établit que la décision de l'autorité nationale est définitive, et cette décision doit être appliquée par ces entités soumises à la règle 85, et régies par les règles : l'autorité organisatrice, le comité de course et le jury.

USSA 1983/252

[Retour sommaire](#)

CAS 62 Supprimé

CAS 63

Définitions	Place à la marque
Règle 18.2(b)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 18.2(c)(2)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 21(a)	Exonération

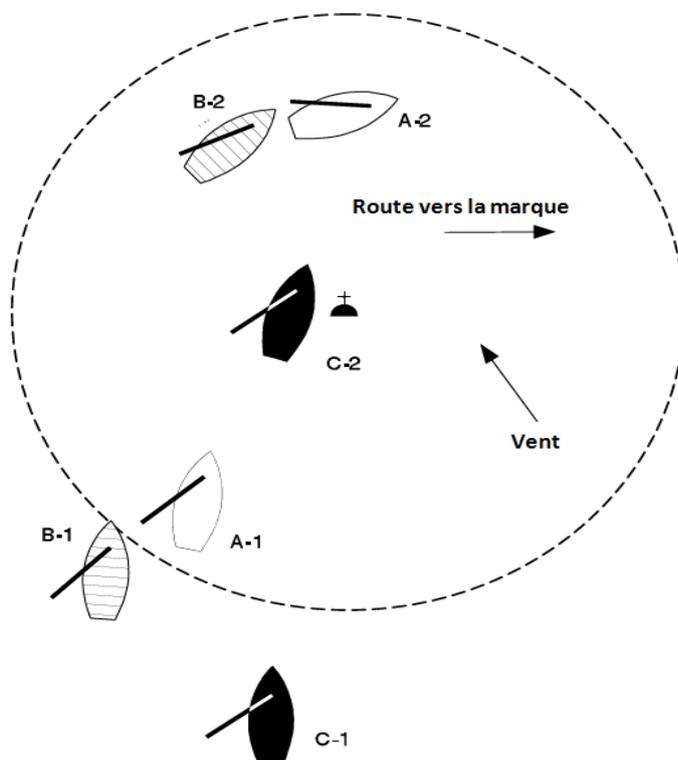
A une marque, quand de la place est disponible pour un bateau qui n'y a pas droit, il peut, à ses propres risques, profiter de la place.

Résumé des faits

Deux bateaux, A et B, presque vent arrière, sont sur le point de contourner la marque sous le vent en la laissant à tribord, engagés avec B à l'extérieur. C est plus en arrière. A passe la marque à environ une longueur de coque sous le vent, comme B, laissant à C une large place pour contourner la marque à leur intérieur. B, de par sa position à l'extérieur de A, ne peut pas refuser cette place à C, et à aucun moment durant l'incident il ne fait une route susceptible d'entraîner une collision avec C. Il n'y a pas eu de contact. B réclame contre C.

Le bord de parcours vers la prochaine marque est un bord de largue serré tribord (voir la direction vers la marque suivant dans le schéma).

Le jury rejette la réclamation de B disant que C n'a enfreint aucune règle lorsqu'il est passé entre B et la marque, et C n'a pas amené B à effectuer une manœuvre pour l'éviter, ni ne l'a empêché de lofer. B fait appel au motif que l'action de C l'a empêché d'exécuter la manœuvre qu'il avait prévue, qui était de ralentir en laissant porter, puis de remonter en passant derrière A, et refusant ainsi à C la place de passer à l'intérieur.



Décision

L'appel de B est rejeté.

La règle 12 (et ensuite la règle 11) obligeait C à se maintenir à l'écart de B. Lorsque B a atteint la zone en position 1, il était en route libre devant C, donc la règle 18.2(b) obligeait C à donner

la place à la marque à B. C a respecté ces règles.

Après que C soit devenu engagé à l'intérieur de B, C devait aussi donner à B la place pour suivre sa route normale selon la règle 18.2(c)(2). Cependant, parce que B était engagé à l'extérieur de A, B était empêché par A de naviguer plus proche de la marque qu'il ne le fit. En conséquence, il y avait largement de la place pour que C puisse naviguer entre B et la marque sans empêcher B de suivre sa route normale. Par conséquent C n'a pas enfreint la règle 18.2(c)(2).

Quand un bateau laisse, volontairement ou non, de la place entre lui et une marque à un autre bateau qui n'a aucun droit à cette place, cet autre bateau peut profiter de la place à ses propres risques. Le risque qu'il prend est que le bateau ayant droit à la place à la marque peut être en mesure de fermer la porte entre lui et la marque en suivant sa route normale. Dans ce cas, le bateau ayant droit à la place à la marque sera exonéré selon la règle 21(a) s'il enfreint une règle de la Section A ou la règle 15 ou 16, et seule la règle 14 limitera sa route s'il fait une tentative rapide et agressive de fermer la porte entre lui et la marque.

RYA 1984/1

[Retour sommaire](#)

CAS 64 Supprimé

CAS 65

Sportivité et règles

Règle 2

Navigation loyale

Règle 30.3

Pénalités de départ : règle du pavillon noir

Règle 69.2

Allégations de mauvaise conduite notoire : action par un jury

Quand un bateau sait qu'il a enfreint la règle du pavillon noir, il est obligé d'abandonner rapidement. S'il ne le fait pas et gêne par la suite délibérément un autre bateau dans la course, il commet une grave violation à la sportivité et à la règle 2, et son barreur commet une grave violation à la sportivité.

Résumé des faits

Au départ de la course 4, A est nettement de trois à quatre longueurs du côté parcouru de la ligne de départ. La règle 30.3 est en vigueur, donc le comité de course le disqualifie sans instruction. A, bien qu'il se sache au-dessus de la ligne à son signal de départ, continue à courir et couvre B dans la première partie du premier près. B réclame contre A pour infraction à la règle 2.

Le jury confirme la disqualification de A selon la règle 30.3. Il décide également que continuant à courir et à couvrir B tout en sachant qu'il avait enfreint la règle 30.3, A a enfreint la règle 2. Comme requis par la règle 90.3(b), il le pénalise en transformant sa disqualification en disqualification non retirable. Plus tard le même jour, agissant selon la règle 69.2, il ouvre une instruction alléguant que la conduite du barreur de A en gênant B était une grave violation à la sportivité et à la règle 2. Il décide que les actions du barreur sont des graves violations à la sportivité et à la règle 2 et qu'il a enfreint la règle 69.1(a). Il l'exclut en disqualifiant A de toutes les courses de la série. A fait appel de la décision du jury.

Décision

L'appel de A est rejeté.

A a correctement été disqualifié de la course 4 pour infraction à la règle 30.3. Le jury a établi comme fait que le barreur de A savait qu'il était du côté parcours de la ligne de départ à son signal de départ ; qu'il avait enfreint la règle 30.3 ; qu'il était donc déjà disqualifié ; et qu'il avait sérieusement gêné un autre bateau dans la course. Un concurrent qui gêne intentionnellement un autre bateau, sachant que son bateau a déjà été disqualifié, commet une grave violation à la sportivité (voir Sportivité et règles) et à la règle 2. Le jury a agi correctement en ouvrant une instruction selon les règles 69.2(a) et 69.2(b) et en excluant le barreur de A et en disqualifiant A de toutes les courses de la série.

RYA 1984/7

[Retour sommaire](#)

CAS 66

Règle 64.1 **Décisions : pénalités et exonération**
Règle 85 **Règles en vigueur**

Un comité de course ne peut pas modifier ou refuser d'appliquer la décision d'un jury, y compris une décision fondée sur un rapport d'une autorité responsable pour interpréter les règles de classe.

Faits présumés

Un comité de course réclame contre un certain nombre de bateaux, selon la règle 60.2, pour manquement à respecter les règles de classe. Le jury, après instruction, parvient à la conclusion qu'il existe un doute raisonnable sur l'interprétation ou l'application des règles de classe concernées. Agissant selon la règle 64.3(b), il renvoie le problème à l'association de classe en tant qu'autorité adéquate qualifiée pour répondre à ces questions. L'association de classe répond que tous les bateaux concernés ont enfreint une règle de classe, et le jury, acceptant la réponse, disqualifie les bateaux. Le comité de course refuse alors d'appliquer ces décisions, car il prétend que, pour diverses raisons, elles ne sont pas justes.

Questions

Le comité de course peut-il modifier ou décider de ne pas appliquer les décisions d'un jury, que ces décisions soient fondées ou non sur un rapport effectué selon la règle 64.3(b) ? Si non, qui peut faire quoi ?

Réponses

La règle 85 stipule que le comité de course doit être soumis aux règles. Un comité de course n'a aucune juridiction sur un jury et n'est pas habilité à modifier ou refuser d'appliquer quelque décision qu'ait prise un jury. La règle 64.1 indique qu'une décision d'un jury de pénaliser doit être appliquée.

Dans ce cas, le comité de course et chaque bateau contre qui il a réclamé sont des parties dans l'instruction. Selon la règle 66, une partie peut demander une réouverture de l'instruction sur la base d'une erreur significative du jury, ou si une nouvelle preuve significative est devenue disponible. De même, selon la règle 70.1, une partie peut faire appel d'une décision du jury, ou de ses procédures.

RYA 1984/16

[Retour sommaire](#)

CAS 67

Préambule chapitre 2

Règle 69.2 Allégation de mauvaise conduite notoire : action par un jury

Quand un bateau en course rencontre un navire qui ne l'est pas, les deux sont soumis aux règles gouvernementales de priorité. Quand, selon ces règles, le bateau en course est tenu de se maintenir à l'écart mais qu'il heurte volontairement l'autre bateau, il peut être pénalisé pour mauvaise conduite notoire.

Résumé des faits

Selon les règles gouvernementales de priorité applicables, W, un bateau en course, est tenu de se maintenir à l'écart de L, un navire naviguant sous le vent, qui n'est pas en course. W souhaite naviguer sur une route au-dessous vers une marque, et hèle L qui refuse de répondre. W heurte alors volontairement L, le cognant plusieurs fois avec sa bôme et provoquant ainsi un dommage.

L informe le comité de course du comportement de W. Le comité de course réclame contre W, et une instruction a lieu. W est disqualifié pour infraction aux règles 11 et 14. W fait appel au motif que les règles de course ne s'appliquaient pas, et que par conséquent le jury n'était pas habilité à le disqualifier.

Décision

L'appel de W rejeté. Le préambule du chapitre 2 des règles de course indique clairement que, quand W rencontre L, W est tenu de se soumettre aux règles gouvernementales de priorité. De plus, W est également soumis aux règles de course autres que celles du chapitre 2. W n'a pas respecté les règles gouvernementales et, en heurtant volontairement et en endommageant L, a commis une grave violation non seulement à une règle, mais aussi à la bonne conduite.

La décision du jury est confirmée, mais W est disqualifié selon la règle gouvernementale applicable et non selon la règle de course 11 ou la règle 14. Ces deux règles sont des règles du chapitre 2 qui se seraient appliquées seulement si les deux bateaux avaient eu l'intention de courir, étaient en course, ou avaient été en course. W a également gravement violé une règle gouvernementale et la bonne conduite ; il aurait donc été approprié que le jury ouvre une instruction selon la règle 69.2.

KNWV 2/1982

[Retour sommaire](#)

CAS 68

Définitions

En course

Règle 62.1(a)

Réparation

Le fait qu'un comité de course ne s'aperçoive pas qu'un certificat de handicap n'est pas valide n'ouvre pas droit à réparation pour un bateau. Un bateau susceptible d'avoir enfreint une règle et qui continue à courir conserve ses droits selon les règles de course, y compris ses droits selon les règles du chapitre 2 et ses droits de réclamer et de faire appel, même s'il est disqualifié plus tard.

Résumé des faits

Dans une course longue distance, le bateau A réclame contre le bateau B selon une règle du

chapitre 2, et B est disqualifié.

B demande réparation. Il déclare qu'à la lumière de l'instruction d'une réclamation lors d'une course précédente, A n'a pas fait revalider son certificat de handicap et qu'il n'est donc pas admissible pour s'inscrire à cette course longue distance. B poursuit en disant que, puisque A n'est pas admissible quand il s'inscrit à la course, il n'y participe pas ; par conséquent, B n'a aucune raison d'effectuer une pénalité ou d'abandonner, pas plus que A n'a le droit de réclamer selon la règle 60.1.

Le jury refuse la demande de réparation de B, considérant que la non validité du certificat de handicap de A ne modifie pas le fait qu'il est en course au sens de la définition et conserve donc ses droits selon les règles du chapitre 2 et son droit de réclamer selon la règle 60.1. B fait appel.

Décision

L'appel de B est rejeté. Le fait que le comité de course ne se soit pas rendu compte de la non validité du certificat de handicap de A et ne l'ait pas empêché de courir n'est pas une omission inadéquate qui a aggravé la position finale de B au sens de la règle 62.1(a). Donc, le jury a rejeté à juste titre la demande de réparation de B. A est un bateau « ayant l'intention de courir » avant son signal préparatoire et un bateau en course par la suite. Les règles du chapitre 2 s'appliquent pour lui et pour tous les autres bateaux en course. Les principes de sportivité obligent un bateau à effectuer une pénalité quand il réalise qu'il a enfreint une règle, mais s'il continue à courir, il garde ses droits selon les règles du chapitre 2, ainsi que ses droits de réclamer et de faire appel. Les règles du chapitre 2 régissent tous les bateaux en course, que l'un d'entre eux soit disqualifié ou non par la suite, pour une raison quelconque.

CYA 1978/40

[Retour sommaire](#)

CAS 69

Règle 42.1 Propulsion : règle de base

Après le signal préparatoire, l'erre d'un bateau acquise par une propulsion au moteur avant ce signal n'enfreint pas la règle 42.1.

Faits présumés

Par mer plate et 1 à 2 nœuds de vent, un bateau arrive au moteur sur la zone de départ, peu de temps avant son signal préparatoire, à une vitesse de 5 à 6 nœuds. Au signal préparatoire, il avance à peu près à la même vitesse, mais n'est plus au moteur. 2 minutes 30 avant son signal de départ, il hisse ses voiles et ralentit à 2 nœuds.

Question

Enfreint-il la règle 42.1 ?

Réponse

Non. Un bateau est en course à son signal préparatoire. Pendant la période où il est en course, le bateau utilise le vent comme source de propulsion, comme requis par la règle 42.1. Son déplacement est également le résultat de l'erre créée par la propulsion mécanique qui le faisait avancer avant qu'il ne commence à être en course. Rien dans les règles n'exige d'un bateau qu'il soit dans un état particulier de déplacement ou de non déplacement au moment où il commence à être en course. Donc, la règle 42.1 n'est pas enfreinte.

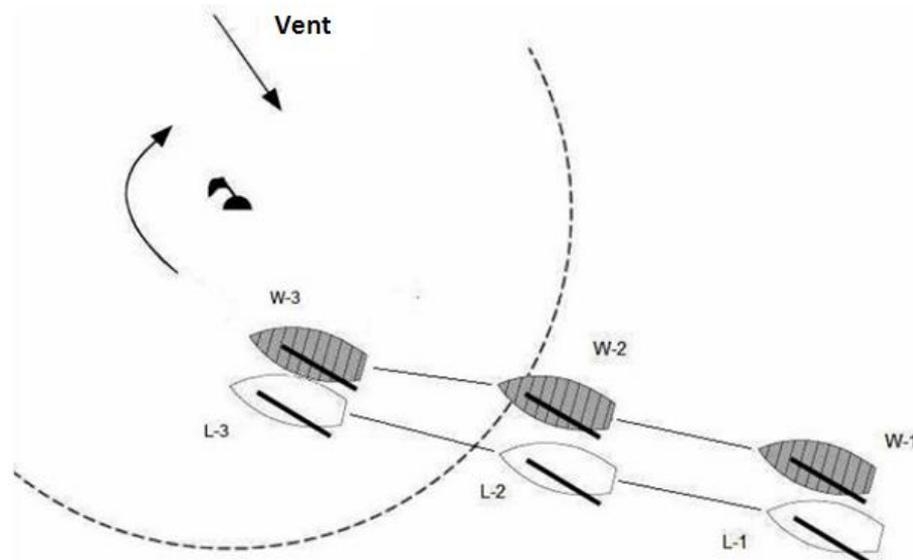
USSA 1986/269

[Retour sommaire](#)

CAS 70

Définitions	Place à la marque
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 18.2(b)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 21(a)	Exonération

Un bateau engagé au vent à l'intérieur qui a droit à la place à la marque du bateau à l'extérieur doit se maintenir à l'écart du bateau à l'extérieur et, s'il prend plus de place que la place à la marque à laquelle il a droit, il ne sera pas exonéré s'il manque à se maintenir à l'écart.



Résumé des faits

L et W, deux bateaux de 4 mètres de long, naviguent tribord à environ 4 nœuds, en approche d'une marque au vent devant être laissée à tribord. La direction de la route vers la marque suivante est au portant. Les bateaux sont engagés avec W, le bateau à l'intérieur, légèrement devant. W demande la place à la marque, et L répond « La place à la marque sera donnée lorsque nécessaire ». A la suite de quoi, à 6 mètres de la marque, les bateaux établissent un contact latéral. Aucun dommage ni blessure. L réclame contre W, arguant du fait que W a enfreint la règle 11.

Le jury disqualifie L pour ne pas avoir donné la place à W pour naviguer vers la marque après que W l'ait demandée. L fait appel.

Décision

Avant et au moment du contact, la règle 11 impose à W de se maintenir à l'écart de L. Pendant que W naviguait vers la marque, il a enfreint la règle 11 en naviguant si près de L que ce dernier a dû faire une action d'évitement. Selon la règle 18.2(b), W avait droit à la place à la marque de la part de L. La route normale pour W était de naviguer à proximité de la marque et il avait donc droit à la place dont il avait besoin dans les conditions existantes pour naviguer rapidement vers la marque et en bon marin. Le schéma accepté par le jury montre que depuis le moment où W a atteint la zone jusqu'au moment où le contact a eu lieu, L avait donné à W la place pour naviguer vers la marque, mais quand W a enfreint la règle 11, il ne naviguait pas dans cette place. Pour cette raison, W n'est pas exonéré de son infraction à la règle 11 selon la règle 21(a).

Les deux bateaux pouvaient facilement éviter le contact, et donc tous deux ont enfreint la règle 14. Cependant, le contact n'a provoqué ni dommages ni blessure et comme L était le bateau

prioritaire et que W avait droit à la place à la marque, les deux bateaux doivent être exonérés pour avoir enfreint la règle 14 (voir la règle 14(b)).

L'appel de L est confirmé. L est reclassé à sa place d'arrivée et W est disqualifié pour infraction à la règle 11.

USSA 1988/273

[Retour sommaire](#)

CAS 71

Sportivité et règles

Règle 29.1	Rappels : rappel individuel
Règle 62.1(a)	Réparation
Règle 64.2	Décisions : décisions de réparation

Un appel à la voix n'est pas le « signal sonore » requis quand le pavillon X est envoyé. Réponses aux questions provenant de demandes de réparation après une erreur de procédure du comité de course.

Résumé des faits

Les bateaux A et B sont près de l'extrémité bâbord de la ligne de départ et très près de la ligne au signal de départ. Le comité de course, pensant que tous deux avaient été du côté parcouru de la ligne à leur signal de départ, envoie le pavillon X et hèle les deux numéros de voile.

Ni A ni B n'entendent les appels à la voix ni ne voient le pavillon X, ils continuent à courir et leurs positions à l'arrivée sont notées. Les résultats provisoires sont affichés montrant A et B classés OCS.

A demande rapidement réparation, alléguant du fait que le comité de course n'a pas fait le signal sonore requis et qu'il n'a pas vu de pavillon ou n'a eu aucune autre raison de penser qu'il n'a pas pris le départ correctement.

Le jury instruit la demande de A. Il ne considère pas comme un fait que A ou B était du côté parcouru de la ligne de départ au signal de départ. Cependant, quand il apprend que B était à côté de A, il accorde réparation aux deux bateaux, précisant qu'ils devaient être classés à leur position à l'arrivée et, quand cela était approprié, les scores des autres bateaux devaient être ajustés vers le bas. Ceci fait, C, qui a fini derrière A et B, demande réparation à son tour, déclarant que l'omission du comité de course d'effectuer le signal sonore requis a aggravé de façon significative sa position à l'arrivée, en faisant que deux bateaux n'ayant pas pris correctement le départ soient classés devant lui. La demande de C est rejetée et il fait appel.

En commentant l'appel, le comité de course pose plusieurs questions.

Question 1

L'appel des numéros de voile constitue-t-il un signal sonore ?

Réponse 1

Non. L'appel d'un ou plusieurs numéros de voile ne constitue pas le signal sonore requis quand le pavillon X est envoyé.

Question 2

Le jury a-t-il agi correctement en accordant réparation à A ?

Réponse 2

Oui. Quand un bateau pense raisonnablement qu'il a pris le départ correctement et n'a pas été averti du contraire de la manière requise par la règle 29.1 et qu'il est ensuite classé OCS, il a droit à réparation selon la règle 62.1(a). La prétention que A était au-dessus de la ligne trop tôt n'est pas établie en tant que fait. Donc, classer A à sa position d'arrivée est une forme appropriée de réparation en de telles circonstances.

Cependant, s'il s'était avéré pendant l'instruction qu'un bateau savait qu'il était au-dessus de la ligne, il aurait été obligé de respecter la règle 28.1 et la règle 30.1 si elle s'appliquait, et n'aurait pas eu droit à réparation. En enfreignant ces règles, il aurait aussi enfreint la règle 2, et n'aurait pas respecté le Principe de base, Sportivité et règles.

Question 3

Le jury a-t-il agi correctement en accordant réparation à B, qui ne l'avait pas demandé ?

Réponse 3

Oui. Le jury a établi que B était dans les mêmes circonstances que A et il a alors agi de la façon requise par la première phrase de la règle 64.2.

Question 4

C avait-il droit à réparation ?

Réponse 4

Non. La prétention que A et B étaient au-dessus de la ligne trop tôt n'a pas été établie comme fait. En conséquence, malgré la défaillance du comité de course à effectuer le signal sonore requis, la revendication de C selon laquelle son classement avait été aggravé de façon significative n'est pas étayée par les faits. C n'a pas droit à réparation et son appel est rejeté.

USSA 1988/276

[Retour sommaire](#)

CAS 72

Règle 61.1(a) Exigences pour réclamer : informer le réclamé

Discussion sur le mot « pavillon ».

Question

Quel est le critère qui détermine qu'un objet est un pavillon au sens de la règle 61.1(a) ?

Réponse

Dans le contexte de la règle 61.1(a), un pavillon est utilisé comme un signal pour communiquer le message « J'ai l'intention de réclamer ». Seulement si l'objet utilisé comme pavillon communique ce message, avec peu ou pas de possibilité de causer une confusion pour les

bateaux en compétition, l'objet sera qualifié de pavillon. Un pavillon doit être en premier lieu vu comme étant un pavillon.

USSA 1988/277

[Retour sommaire](#)

CAS 73

Règle 2 **Navigation loyale**
Règle 11 **Sur le même bord, engagés**

Quand, par une action délibérée, l'équipier de L tend le bras et touche W, action qui ne peut avoir d'autre intention que de provoquer une infraction de W à la règle 11, alors L enfreint la règle 2.

Résumé des faits

W et L sont engagés, tribord au près vers la marque au vent. L'équipier de L, qui était au trapèze, tend le bras et touche délibérément le pont de W avec sa main et laisse entendre que W doit abandonner. L réclame contre W. Le jury disqualifie W selon la règle 11 et W fait appel.

Décision

L'appel de W est confirmé. L est disqualifié et W est reclassé. Parce que L pouvait suivre sa propre route sans avoir besoin de faire une manœuvre d'évitement et qu'il n'y avait pas de risques de contact immédiat si L avait modifié sa route dans n'importe quelle direction, W se maintenait à l'écart de L. En conséquence, W n'a pas enfreint la règle 11. L'action délibérée de l'équipier de L, qui ne pouvait avoir d'autre intention que de disqualifier W, enfreint la règle 2.

RYA 1971/6

[Retour sommaire](#)

CAS 74

Règle 2 **Navigation loyale**
Règle 11 **Sur le même bord, engagés**

Il n'y a aucune règle qui impose la façon dont le barreur ou l'équipier d'un bateau sous le vent doit s'asseoir ; un contact avec un bateau au vent n'enfreint pas la règle 2 tant que la position du barreur ou de l'équipier n'est pas délibérément utilisée à mauvais escient.

Résumé des faits

W rattrape L dans des conditions de sub-planing sur un bord de largue serré. L lofe légèrement, le dos du barreur entrant en contact avec W juste en avant du hauban. A ce point, les coques sont séparées d'environ une longueur de bras. Aucun des bateaux n'effectue de pénalité. A l'instruction qui suit, le jury disqualifie L selon la règle 2, établissant que W était correctement réglé, avec ses voiles pleines et son équipier assis à côté du hauban sous le vent. Il continue : « Le contact ne peut s'être produit que si le barreur était assis au rappel à plat ». Dans les conditions existantes, sa position était de façon significative au-delà de la position normale de navigation requise ». L fait appel.

Décision

L'appel de L est confirmé ; L est reclassé et W est disqualifié selon la règle 11. Dans le cas 73, il est clair que l'équipier de L touche délibérément W avec l'intention de réclamer contre lui après la course. Dans ce cas, il n'y eu pas de telle action délibérée de L. Il n'y a pas de règle qui impose la façon dont un barreur ou un équipier doit s'asseoir et, en l'absence d'utilisation délibérément mal intentionnée de la position, il n'y a pas d'infraction à la règle 2.

RYA 1993/2

[Retour sommaire](#)

CAS 75

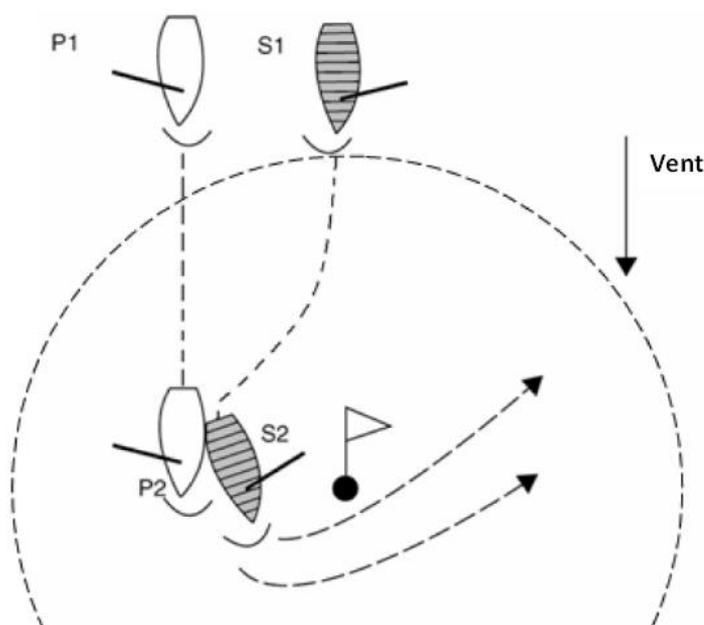
Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 14	Eviter le contact
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 18.2(b)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 18.4	Place à la markue : empanner

Quand la règle 18 s'applique, les règles des sections A et B s'appliquent aussi. Quand un bateau prioritaire engagé à l'intérieur doit empanner à la marque, il a le droit de suivre sa route normale jusqu'à ce qu'il empanne. Un bateau tribord qui modifie sa route n'enfreint pas la règle 16.1 s'il laisse à un bateau bâbord l'espace nécessaire pour se maintenir à l'écart et si le bateau bâbord n'en tire pas immédiatement avantage.

Résumé des faits

Deux bateaux, S et P, naviguent directement vent arrière vers une marque sous le vent à laisser à bâbord. Les bateaux sont engagés depuis plusieurs longueurs, S à l'intérieur et légèrement devant. Au moment où S entre dans la zone, il lofe. Alors que sa proue arrive par le travers de la marque, S laisse porter pour empanner, et il y a contact sans dommage ni blessure. S réclame contre P selon la règle 10 alors que P réclame contre S selon la règle 18.

Le jury disqualifie P pour infraction à la règle 10. P fait appel, arguant du fait qu'il a laissé la place à la marque à S, et que S a enfreint la règle 18.4.



Décision

En position 1, S atteint la zone et P doit ensuite, comme prescrit par la règle 18.2(b), donner à S la place à la marque. De plus, jusqu'à ce que S empanne, P doit se maintenir à l'écart de S comme prescrit par la règle 10. Alors que S lofe, il doit selon la règle 16.1 donner à P la place de se maintenir à l'écart, et jusqu'à ce qu'il empanne, S est également tenu par la règle 18.4 de ne pas naviguer au-delà de la marque plus que nécessaire pour suivre sa route normale. La place à la marque que P doit donner à S est l'espace dont S a besoin dans les conditions existantes pour naviguer rapidement vers la marque en bon marin. Cet espace est un couloir direct depuis S1 jusqu'à une position tangente à la marque du côté requis. P donne cette place à S. Cependant, comme S est prioritaire, il n'a pas besoin de rester dans ce couloir ; il a le droit de suivre n'importe quelle route pourvu qu'il respecte les règles 16.1 et 18.4.

S lofe progressivement d'environ 45°, en avançant d'environ trois longueurs, et P ne fait aucun effort pour se maintenir à l'écart. Juste avant la position 2, S a besoin d'agir pour éviter P. A ce moment-là, P enfreint la règle 10. Quand S lofe après la position 1, si P agit immédiatement, il a la place de se maintenir à l'écart de S en naviguant en bon marin. En conséquence, S n'enfreint pas la règle 16.1.

Quand S empanne juste après la position 2, il ne navigue pas plus loin de la marque que nécessaire pour suivre sa route normale. Bien sûr, en l'absence de P (le bateau auquel il est « fait référence » dans la définition de Route normale), la route normale de S peut aussi bien être de naviguer plus loin de la marque et plus haut qu'il ne le fait, pour faire un contournement plus aisé et plus rapide, et pour éviter d'être sous le vent ou déventé par les autres bateaux devant lui. Donc S n'a pas enfreint la règle 18.4.

En ce qui concerne la règle 14, les 2 bateaux enfreignent cette règle, parce qu'il y a contact, et qu'il était « raisonnablement possible » pour chacun d'eux de l'éviter. P est donc disqualifié selon la règle 14 ainsi que selon la règle 10. Cependant, S est exonéré parce qu'il est le bateau prioritaire quand le contact a lieu et qu'il n'y a ni dommage ni blessure (voir la règle 14(b)).

L'appel de P est rejeté. Il a été disqualifié à juste titre et S n'a rien fait pour être pénalisé.

USSA 1976/195

[Retour sommaire](#)

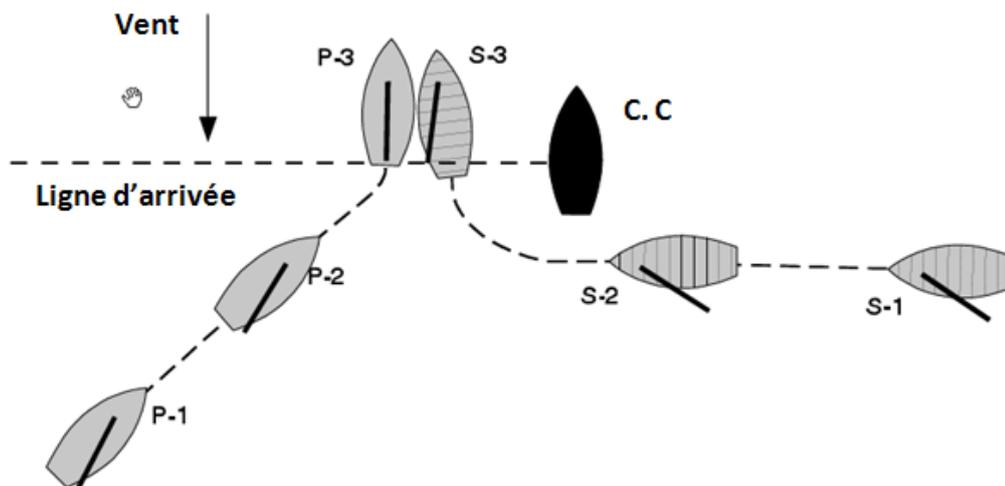
CAS 76

Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 18.1(a)	Place à la marque : quand la règle 18 s'applique
Règle 64.1(a)	Décisions : pénalités et exonération

Quand un bateau prioritaire modifie sa route, il peut enfreindre la règle 16, même s'il suit sa route normale.

Faits présumés

S tribord et P bâbord sont sur un bord de près depuis la marque sous le vent vers la ligne d'arrivée. S est monté trop haut et abat pour parer la poupe du bateau comité à l'extrémité tribord de la ligne. P peut passer librement devant S si S conserve sa route, et P demande à S de maintenir sa route. Après que S ait passé la poupe du bateau comité, sa route normale est de lofer sur une route au plus près. S lofe sur une route au plus près jusqu'à un point où il y a moins d'une longueur de coque entre S et P. Les deux lofent alors jusque bout au vent, et ils réussissent à éviter le contact à la toute dernière limite.



Question

Quelles règles régissent la relation entre les deux bateaux ?

Réponse

La règle 18 ne s'applique pas parce que les bateaux sont sur des bords opposés sur un louvoyage au vent (voir la règle 18.1(a)). Donc S n'a pas droit à la place à la marque de la part de P. P est soumis à la règle 10, qui lui impose de se maintenir à l'écart de S, mais la règle 16.1 interdit à S de modifier sa route sans donner de la place à P pour se maintenir à l'écart, même quand S navigue sur sa route normale. Dans cette situation, quand S lofe jusque sur une route au plus près juste après avoir passé la poupe du bateau comité, il ne donne pas à P la place de se maintenir à l'écart, et enfreint donc la règle 16.1. P enfreint la règle 10, mais est obligé de le faire parce que S a enfreint la règle 16.1. P doit donc être exonéré selon la règle 64.1(a).

USSA 1980/231

[Retour sommaire](#)

CAS 77

Définitions	Se maintenir à l'écart
Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 14	Eviter le contact
Règle 31	Toucher une marque

Le contact de l'équipement d'un bateau avec une marque constitue un abordage de marque. Un bateau obligé de se maintenir à l'écart n'enfreint pas de règle quand il est touché par l'équipement d'un bateau prioritaire qui bouge de façon inattendue en dehors de sa position normale.

Faits présumés

Les bateaux A et B approchent de la marque sous le vent avec les spinnakers établis. A contourne la marque, en route libre devant B. A a des difficultés pour affaler son spinnaker et comme il repart sur une route au plus près, sa retenue de spinnaker traîne à environ 9 m en arrière et touche une partie de la marque au-dessus de l'eau. Plus tard, quand la marque est à environ cinq longueurs derrière B, les bateaux naviguent au plus près bâbord, et B est 6 mètres derrière A. A continue à avoir des difficultés pour affaler son spinnaker et la tête du spi traîne derrière de façon inattendue et heurte le pataras de B.

Question

Quelles règles s'appliquent pendant ces incidents et un des bateaux a-t-il enfreint une règle ?

Réponse

Quand la retenue de spinnaker de A traîne sur la marque, il enfreint la règle 31. Un bateau touche une marque au sens de la règle 31 quand n'importe quelle partie de sa coque, de son équipage ou de son équipement entre en contact avec la marque. Le fait que son équipement touche la marque parce qu'il a des difficultés de manœuvre ou de manipulation des voiles ne l'excuse pas de son infraction à la règle.

Quand le contact se produit plus tard entre les deux bateaux, la règle 18 ne s'applique plus. Parce que le spinnaker de A n'est pas en position normale, les bateaux ne sont pas engagés et donc, la règle 12 s'applique. Cette règle oblige B à se maintenir à l'écart de A, ce qu'il fait parce que rien de ce qu'a fait ou n'a pas fait B n'impose à A « d'avoir à agir pour l'éviter » (voir la définition de Se maintenir à l'écart). Ceci est montré par le fait que le contact entre eux est le résultat exclusif des mouvements de l'équipement de A, se retrouvant de façon inattendue en dehors de sa position normale. Donc B n'a pas enfreint la règle 12.

La règle 14 s'applique également. A enfreint la règle 14 en causant un contact qu'il aurait pu éviter. Cependant, parce qu'il n'y a pas de dommage ni de blessure, A est exonéré (voir la règle 14(b)). Il n'était pas raisonnablement possible à B d'éviter le contact avec le spinnaker de A qui traînait derrière, et B n'a donc pas enfreint la règle 14.

Noter que le cas 91 traite aussi du cas d'un équipement en dehors de sa position normale.

USSA 1980/232

[Retour sommaire](#)

CAS 78

Règle 2	Navigation loyale
Règle 41	Aide Extérieure
Règle 69.1(a)	Allégation de mauvaise conduite notoire : obligation de ne pas avoir une mauvaise conduite

Dans une course en flotte, pour des bateaux monotypes ou courant avec un système de handicap ou de rating, un bateau peut utiliser des tactiques qui gênent clairement et freinent la progression d'un autre bateau dans la course, à condition que, s'il est l'objet d'une réclamation selon la règle 2 pour cette action, le jury établisse qu'il y avait une chance raisonnable que sa tactique améliore soit son résultat dans le classement général de l'épreuve ou ses chances d'obtenir une sélection pour une autre épreuve, pour lui ou pour son équipe nationale. Cependant, il enfreint la règle 2, et peut-être la règle 69.1(a) si, pendant qu'il utilise ces tactiques, il enfreint intentionnellement une règle.

Faits présumés pour la question 1

Dans une course en flotte pour des bateaux monotypes, le bateau A utilise des tactiques qui gênent clairement et freinent la progression du bateau B dans la course. Pendant qu'il utilise ces tactiques, A n'enfreint aucune règle, si ce n'est peut-être la règle 2 ou la règle 69.1(a). B réclame contre A selon la règle 2.

Question 1

Dans laquelle des circonstances suivantes les tactiques de A seraient-elles considérées comme non sportives et constituant une infraction à la règle 2 ou à la règle 69.1(a) ?

- (a) Le jury établit qu'il y avait une chance plausible que les tactiques de A améliorent son classement final dans l'épreuve.
- (b) Le jury établit qu'il y avait une chance plausible que les tactiques de A améliorent ses chances de gagner une sélection pour une autre épreuve.
- (c) Le jury établit qu'il y avait une chance plausible que les tactiques de A améliorent les chances de qualification de son équipe nationale.
- (d) Le jury établit que le bateau A et un troisième bateau C s'étaient entendus pour utiliser tous deux des tactiques qui bénéficieraient à C et qu'il y avait une chance plausible que les tactiques de A améliorent le classement final de C dans l'épreuve.
- (e) Le jury établit que A essayait d'aggraver le résultat de B pour une course ou pour la série pour des raisons indépendantes de la sportivité.

Réponse 1

Dans les circonstances (a), (b) et (c), A serait dans le respect des principes reconnus de sportivité et de fair play parce qu'il y a une raison sportive pour ses actions.

Dans la circonstance (d), A et C enfreindraient tous les deux la règle 2, et peut-être la règle 69.1(a). De plus, en recevant de l'aide de la part de A, ce qui est interdit par la règle 41, C enfreindrait également la règle 41.

Dans la circonstance (e), A enfreindrait la règle 2, et peut-être la règle 69.1(a) parce que, sans bonne raison sportive, ses actions enfreindraient de manière certaine les principes reconnus de sportivité et de fair play.

Question 2

La réponse 1 aurait-elle été différente si les bateaux couraient selon un système de handicap ou de rating et si A avait été plus rapide ou plus manœuvrable que B ?

Réponse 2

Non.

Question 3

La réponse 1 aurait-elle été différente si, en utilisant des tactiques qui gêneraient et freineraient la progression de B dans la course, A avait intentionnellement enfreint une règle ?

Réponse 3

Oui. A chaque fois qu'un bateau enfreint une règle de manière intentionnelle, il enfreint aussi la règle 2, et peut-être aussi la règle 69.1(a).

USSA 1991/282 révisé en profondeur par l'ISAF en 2009 et 2013

[Retour sommaire](#)

CAS 79

Règle 29.1 Rappels : rappel individuel

Quand un bateau n'a aucune raison de savoir qu'il a franchi trop tôt la ligne de départ et que le comité de course manque à signaler rapidement un « rappel individuel » et le classe OCS, c'est une erreur qui aggrave de façon significative le score du bateau sans qu'il y ait eu faute de sa part, et lui donne donc droit à réparation.

Faits présumés

Au départ d'une course pour des monotypes, dix bateaux proches du milieu de la ligne de départ ont légèrement franchi la ligne à leur signal de départ. Le comité de course signale un « rappel individuel » en envoyant le pavillon X avec un coup de canon. Cependant, ces signaux sont faits environ 40 secondes après le signal de départ. Aucun des bateaux ne revient prendre le départ, et plusieurs d'entre eux déposent une demande de réparation après avoir appris après la course qu'ils sont classés OCS.

Question 1

Dans la règle 29.1, que signifie « rapidement envoyer » ?

Réponse 1

Aucun intervalle de temps spécifique ne s'applique dans toutes les circonstances, mais dans la règle cela signifie un intervalle de temps très court. Un comité de course devrait signaler le « rappel individuel » très peu de secondes après le signal de départ. Quarante secondes est bien au-delà des limites de l'acceptable.

Question 2

Est-il raisonnable pour un bateau de demander réparation à cause d'un signal de rappel individuel tardif, même quand il n'est pas revenu prendre le départ ?

Réponse 2

Oui.

Question 3

Pourquoi un bateau recevrait-il réparation à cause d'un rappel tardif par le comité, quand les règles disent que le défaut de notification à un bateau qui est du côté parcours de la ligne de départ à son signal de départ ne le relève pas de son obligation de prendre le départ correctement ?

Réponse 3

Les règles ne disent pas cela. La règle 29.1 oblige le comité à signaler à tous les bateaux qu'un ou plusieurs d'entre eux sont du côté parcours de la ligne de départ au signal de départ. La règle 28.1 et, si elle s'applique, la règle 30.1, obligent chaque bateau à revenir du côté pré-départ de la ligne puis à prendre le départ, mais cela suppose que les signaux, tant visuel que sonore, ont été effectués. Quand un signal n'est pas effectué ou, comme dans le cas présent, quand le signal est fait beaucoup trop tard, un bateau qui ne réalise pas qu'il est légèrement au-dessus de la ligne au moment de son signal de départ a un désavantage significatif parce qu'il ne peut pas bénéficier de l'information donnée par le signal, en corrélation avec ses propres

observations sur sa position par rapport aux autres bateaux au moment où le signal est fait, pour décider s'il revient ou non du côté pré-départ de la ligne.

Question 4

Comment un bateau qui a manqué à prendre le départ correctement peut-il obtenir réparation, quand la règle 62.1 impose que son score ait été aggravé de façon significative « sans qu'il y ait eu faute de sa part » ?

Réponse 4

Un bateau qui n'a pas de raison de croire qu'il est du côté parcours de la ligne à son signal de départ a le droit de supposer qu'il a pris le départ correctement tant que le contraire ne lui a pas été correctement signalé. Comme précisé dans la réponse 3, un bateau peut être désavantagé significativement par le délai mis par le comité de course à effectuer le signal de rappel. Cette erreur est complètement imputable au comité de course, et non pas au bateau désavantagé. (Voir le cas 31 pour une réparation appropriée dans une situation similaire).

USSA 1992/285

[Retour sommaire](#)

CAS 80

Règle 60	Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69
Règle 61.2(b)	Exigences pour réclamer : contenu d'une réclamation
Règle 62.1(a)	Réparation
Règle A5	Scores déterminés par le comité de course

L'instruction d'une réclamation ou d'une demande de réparation doit être limitée à l'incident, action ou omission allégué. Bien qu'un bateau puisse être classé DNF s'il n'a pas fini selon les termes de la définition, il ne peut pas être classé DNF pour avoir manqué à effectuer correctement le parcours.

Résumé des faits

Quand le bateau A franchit la ligne d'arrivée depuis le côté parcours, le comité de course le classe DNF parce qu'il pense que, selon ses observations, il n'a pas laissé une des marques à contourner du côté requis et n'a donc pas effectué correctement le parcours. A demande réparation en se basant sur le fait qu'il n'est pas classé bien qu'ayant fini correctement. Le jury n'accorde pas réparation à A, décidant que la règle 62.1(a) ne s'appliquait pas parce que A n'a pas effectué correctement le parcours et que ce manquement est entièrement de sa faute et n'est pas dû à une action ou une omission du comité de course. A fait appel.

Décision

L'appel de A est confirmé. Le comité de course n'a pas agi correctement en classant A DNF alors qu'il a fini conformément à la définition de Finir. Le comité de course aurait pu classer A DNF seulement pour ne pas avoir fini correctement (voir règle A5). Puisque A a franchi la ligne depuis le côté parcours et qu'aucune des trois exceptions de la définition de Finir ne s'applique, il aurait dû être noté comme ayant fini.

Un principe fondamental de la procédure d'instruction du jury est que l'instruction doit être limitée à un « incident » particulier allégué dans la réclamation (voir la règle 61.2(b)), ou à l'incident particulier supposé être « une action ou une omission inadéquate » dans la demande de réparation selon la règle 62.1(a). Bien que l'incident dont il est question dans la demande de

réparation de A concerne le fait qu'il ait été classé DNF à tort, le jury s'attache à un incident différent quand il étudie si oui ou non il a manqué à effectuer correctement le parcours, et a donc enfreint la règle 28.1. Comme cet incident n'est pas celui allégué dans la demande de réparation, le jury n'agit pas correctement.

Si un comité de course pense, d'après ses observations, qu'un bateau n'a pas effectué correctement le parcours, il peut réclamer contre le bateau pour cette infraction, comme permis par la règle 60.2(a). Dans ce cas, le comité de course n'a pas réclamé contre A. Parce que A n'a pas été réclamé pour avoir manqué à effectuer correctement le parcours, il ne peut pas être pénalisé pour ce manquement.

En résumé, les faits indiquent que A a fini conformément à la définition de Finir. En conséquence, il n'aurait pas dû être classé DNF et est donc en droit de demander réparation pour une action inadéquate du comité de course selon la règle 62.1(a). La décision du jury est infirmée et A doit être classé comme ayant fini à l'heure où il a franchi la ligne d'arrivée.

USSA 1993/289

[Retour sommaire](#)

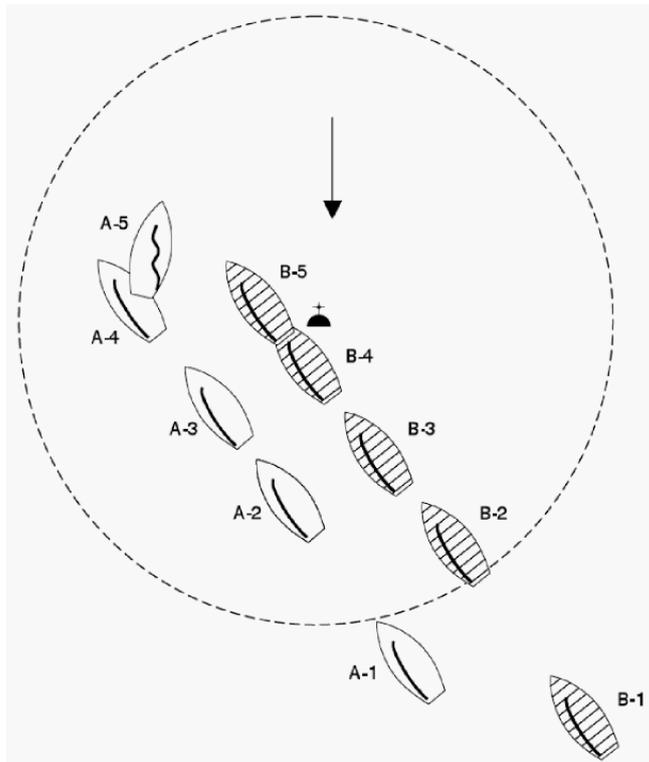
CAS 81

Règle 14	Eviter le contact
Règle 15	Acquérir une priorité
Règle 18.2(b)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 18.2(c)	Place à la marque : donner la place à la marque

Quand un bateau ayant droit à la place à la marque selon la règle 18.2(b) passe la position bout au vent, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer et il doit se conformer à la règle applicable de la Section A.

Résumé des faits

Deux bateaux, A et B, au plus près sur tribord approchent d'une marque devant être laissée à tribord. A entre dans la zone en route libre devant et sur une route située sous le vent de B, et vire de bord sur une route au plus près bâbord pour contourner la marque. B, toujours tribord, établit un contact avec A, alors bâbord, sans causer de dommage ni de blessure. Les deux bateaux réclament.



Citant la règle 18.1(b), le jury décide que la règle 18 ne s'applique pas parce que, juste avant le contact, les deux bateaux étaient sur des bords opposés et que B a viré de bord pour passer la marque sur sa route normale. Ayant décidé que la règle 18 ne s'appliquait pas, le jury a disqualifié A selon la règle 10. A fait appel.

Décision

B était en route libre derrière A de la position 1 à la position 4. Pendant que B était en route libre derrière, la règle 12 exigeait qu'il se maintienne à l'écart de A. Aussi, depuis le moment où A atteint la zone jusqu'à ce qu'il passe la position bout au vent, la seconde phrase de la règle 18.2(b) s'applique, exigeant de B qu'il donne à A la place à la marque. B respecte ces deux obligations. Peu de temps avant la position 5, quand A passe la position bout au vent, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer (voir la règle 18.2(c)). A ce moment, B acquiert la priorité et A devient obligé de se maintenir à l'écart de B, d'abord par la règle 13 et plus tard, après que A soit sur une route au plus près, par la règle 10. La règle 15 ne s'applique pas puisque B acquiert la priorité en raison du virement de bord de A.

Il n'est pas clair d'après les faits que B ait eu besoin d'agir pour éviter A avant ou après que A ait pris une route au plus près bâbord. Cependant, il est clair que B a eu besoin d'agir pour éviter A alors que B était prioritaire. Par conséquent, A est disqualifié, soit selon la règle 13 ou selon la règle 10. Puisqu'il était possible pour A d'éviter le contact, il enfreint aussi la règle 14.

La règle 14 s'appliquait à B, mais les faits ne permettent pas de déterminer s'il était raisonnablement possible à B, agissant après qu'il soit clair que A ne se maintenait pas à l'écart, d'éviter le contact. Cependant, il n'est pas nécessaire de déterminer cela puisque B était prioritaire et que le contact n'a causé ni dommage ni blessure. Par conséquent, s'il avait été établi que B avait enfreint la règle 14, il aurait été exonéré selon la règle 14(b).

L'appel de A est rejeté. Il reste disqualifié, et B ne doit pas être pénalisé.

USSA 1993/290

[Retour sommaire](#)

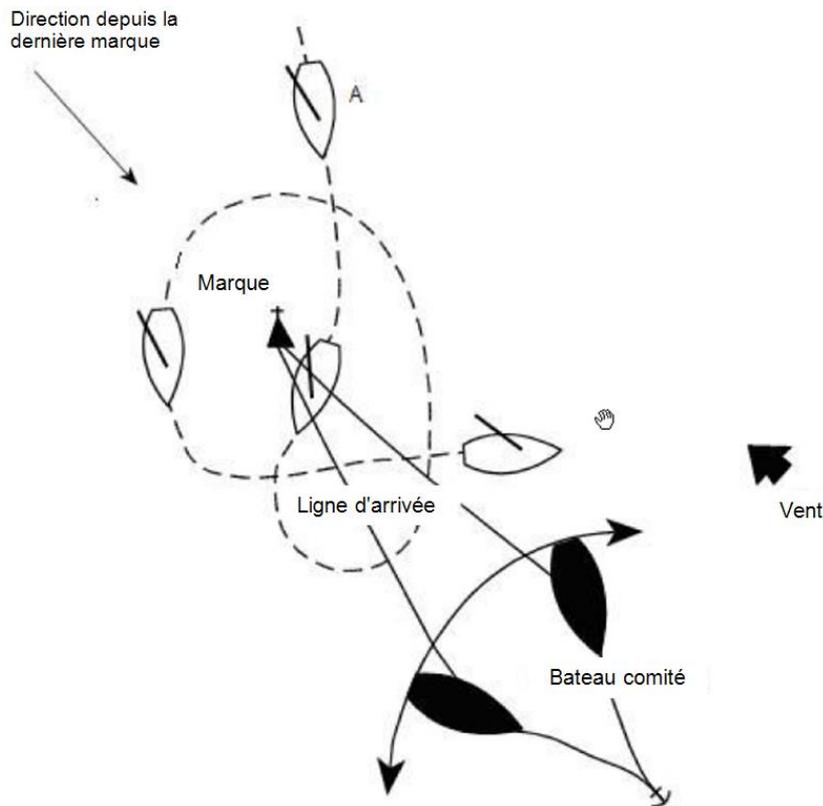
CAS 82

Définitions **Finir**
Règle 62.1(a) **Réparation**

Quand une ligne d'arrivée est tellement orientée dans l'axe du dernier bord qu'on ne peut déterminer la manière correcte de la franchir pour finir en accord avec la définition, un bateau peut franchir la ligne dans l'une ou l'autre direction et son arrivée doit être enregistrée en conséquence.

Résumé des faits

A l'arrivée d'une course, le bateau A franchit la ligne d'arrivée depuis le côté de la ligne qu'il pensait être le côté parcours, laissant la marque à tribord. Il enregistre l'heure à laquelle il franchit la ligne. Le comité de course ne l'enregistre pas comme ayant fini et ne fait pas de signal sonore. N'entendant aucun signal sonore, A navigue selon le sillage montré sur le schéma et franchit finalement la ligne laissant la marque sur bâbord, heure à laquelle le comité de course l'enregistre comme ayant fini et fait un signal sonore. A demande réparation, demandant que l'heure qu'il a enregistré à son premier franchissement soit utilisée comme son heure d'arrivée.



Le jury établit le fait que le bateau comité oscillait d'avant en arrière à travers une ligne parallèle au dernier bord du parcours, mais considère que le comité de course faisait très attention à vérifier la direction correcte de chaque bateau franchissant la ligne. La réparation selon la règle 62.1(a) est refusée et A fait appel.

Décision

L'appel de A est confirmé. Le positionnement des marques de la ligne d'arrivée, entraînant que les bateaux ne peuvent pas facilement déterminer dans quelle direction ils doivent franchir la ligne d'arrivée, est une action inadéquate du comité de course. Quand un bateau ne peut pas raisonnablement déterminer dans quelle direction il doit franchir la ligne d'arrivée pour respecter la définition de Finir, il a le droit de finir dans n'importe quelle direction. A a donc droit à réparation selon la règle 62.1(a). Il doit lui être donné sa place d'arrivée calculée depuis le temps enregistré par lui-même quand il a franchi la ligne pour la première fois.

RYA 1992/1

[Retour sommaire](#)

CAS 83

Règle 49.2 Position de l'équipage ; filières

Le réglage répété d'une voile avec le torse d'un concurrent à l'extérieur des filières n'est pas permis.

Faits présumés

Dans une course de sloops de 24 pieds dont les règles de classe exigent des filières, le vent est d'environ 15 nœuds avec des risées d'environ trois secondes ; une mer hachée frappe les bateaux par le travers. Le régleur de spinnaker de A se tient sur le pont, côté au vent, tenant l'écoute qu'il peut tout juste border. Sa position change pour compenser les modifications de réglage du bateau et la traction sur l'écoute. Pendant certaines risées, on le voit se pencher en arrière avec une partie de son torse à l'extérieur des filières.

Questions

1. Est-il correct d'assimiler les mots « avoir une partie quelconque... » de la règle 49.2 à une position stationnaire ?
2. Est-ce que se pencher pour résister à la traction de l'écoute est « effectuer un travail nécessaire », par exemple régler l'écoute ?
3. La durée d'une risée est-elle « brève » dans ces circonstances ?

Réponses

Il est clair d'après le schéma 6 du cas 36 que la position adoptée par l'équipier de A est susceptible d'enfreindre la règle 49.2. « Avoir le torse... » ne signifie pas que le torse est stationnaire, cela implique un acte délibéré d'une certaine durée.

La phrase « effectuer un travail nécessaire » contenue dans la règle 49.2 signifie que le torse peut être positionné à l'extérieur des filières seulement pour effectuer un travail qui ne pourrait pas raisonnablement être effectué depuis l'intérieur des filières. L'emploi de « brièvement » dans la règle explicite clairement que le torse doit être rentré à l'intérieur dès que le travail est terminé.

La règle est clairement destinée à permettre une action qui, autrement, serait illégale. La permission ne s'étend pas au réglage normal des voiles, même quand cela serait réalisé plus efficacement en plaçant le torse en dehors des filières. La règle 49.2 est faite pour la sécurité de l'équipage, et il est inévitable qu'elle limite les gains qui pourraient être obtenus par l'optimisation de la répartition du poids de l'équipage. Les actions de l'équipier de A se penchant à l'extérieur des filières enfreignent la règle 49.2.

RYA 1992/10

[Retour sommaire](#)

CAS 84 Supprimé

CAS 85

Définitions

Règle 61.1

Règle 86.1(c)

Règle

Exigences pour réclamer : informer le réclamé

Modifications aux règles de course

Si une règle de course n'est pas l'une des règles citées dans la règle 86.1(c), les règles de classe ne sont pas autorisées à la modifier. Si une règle de classe essaye de modifier une telle règle, cette règle de classe n'est pas valide et ne s'applique pas.

Résumé des faits

Les bateaux de la classe XYZ ont une longueur de coque de 8 mètres. La règle de classe 5 spécifie que :

L'obligation de la règle de course 61.1 d'envoyer un pavillon rouge ne s'appliquera pas à la classe XYZ sauf si cela est spécifiquement requis par écrit dans les instructions d'une course ou d'une série de courses.

Lors d'une course pour des bateaux de la classe XYZ, le bateau A réclame contre les bateaux B et C et note sur le formulaire de réclamation qu'il n'a pas montré de pavillon rouge parce que cela n'était pas exigé par ses règles de classe. Le jury, s'appuyant sur la règle de classe 5, décide que la réclamation est recevable et B fait objection à cette décision au motif que la règle de classe 5 n'est pas valide. Malgré l'objection de B, le jury poursuit l'instruction et disqualifie B et C. B fait appel.

Décision

L'appel de B est confirmé. Le paragraphe (d) de la définition de Règle établit clairement que les règles de classe s'appliquent à une course. Les règles de classe peuvent modifier des règles de course, mais seulement les règles citées dans la règle 86.1(c), et les règles de l'annexe G avec l'accord de l'ISAF (voir la règle G5). La règle 61 n'y est pas citée, et par conséquent la règle de classe 5, qui essaye de modifier la règle 61.1, n'est pas valide et ne peut s'appliquer. Les instructions de course auraient pu modifier la règle 61.1 comme cela est permis par la règle 86.1(b), mais ne l'ont pas fait. Donc, la réclamation de A n'était pas recevable et aurait dû être refusée. En conséquence, les décisions du jury sont infirmées, et les deux bateaux doivent être rétablis à leur place d'arrivée.

USSA 1994/299

[Retour sommaire](#)

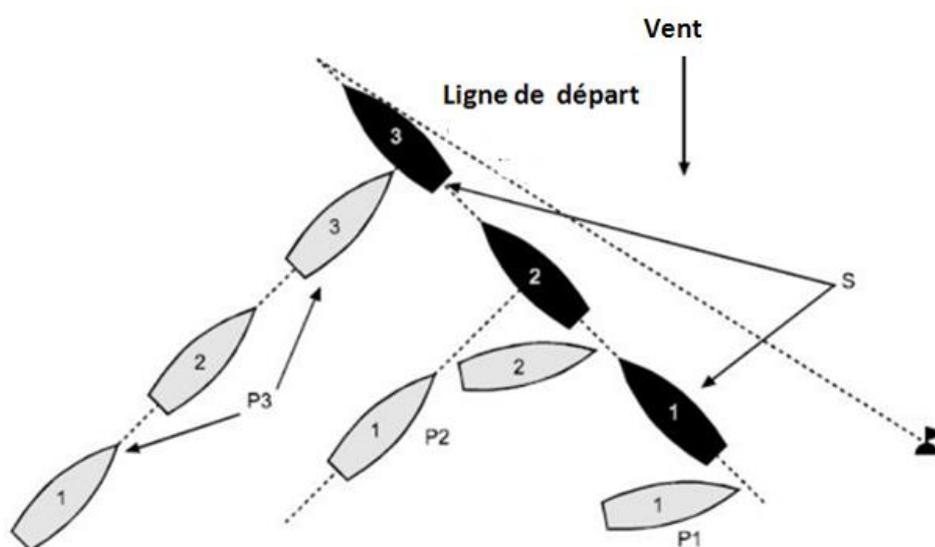
CAS 86 Supprimé

CAS 87

Définitions
Règle 10
Règle 14(a)

Se maintenir à l'écart
Sur des bords opposés
Eviter le contact

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart.



Résumé des faits

L'orientation de la ligne de départ la rend juste franchissable pour un bateau au plus près tribord, et la plupart des bateaux approchent sur bâbord. Cependant, S approche sur tribord

depuis l'extrémité droite, hélant continuellement « Tribord » aux bateaux bâbord qui arrivent. P1 et P2 laissent porter sous S. P3, cependant, n'effectue aucune tentative pour éviter S et le heurte en plein milieu à angle droit, causant des dommages considérables. Le jury disqualifie les deux bateaux, P3 selon la règle 10 et S selon la règle 14. S fait appel.

Décision

La règle 10 obligeait P3 à se maintenir à l'écart de S. La règle 14 obligeait chaque bateau à essayer d'éviter le contact avec l'autre bateau si raisonnablement possible. Dans le cas de P3, l'obligation de la règle 14 d'éviter le contact avec S était compatible avec l'obligation plus large de la règle 10 en ce qu'elle autorisait S à « naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter » (voir la définition de Se maintenir à l'écart). P3 a enfreint les deux règles 10 et 14.

Dans le cas de S, pendant que la règle 10 exigeait que P3 se maintienne à l'écart, au même moment S était tenu par la règle 14 d'éviter le contact s'il était « raisonnablement possible » de le faire. Cependant, la règle 14(a) autorisait S à naviguer sur sa route en supposant que P3 se maintiendrait à l'écart comme requis, jusqu'au moment où il devenait clair que P3 ne le ferait pas. Dans le cas présent, le croquis montre que P3 aurait pu aisément laisser porter et éviter S depuis une position très proche de S. Pour cette raison, le délai entre le moment où il devenait clair que P3 ne se maintiendrait pas à l'écart et l'instant de la collision a été très bref, si bref qu'il était impossible à S d'éviter le contact. Par conséquent, S n'a pas enfreint la règle 14. L'appel de S est confirmé, et il doit être rétabli.

CYA 1994/105

[Retour sommaire](#)

CAS 88

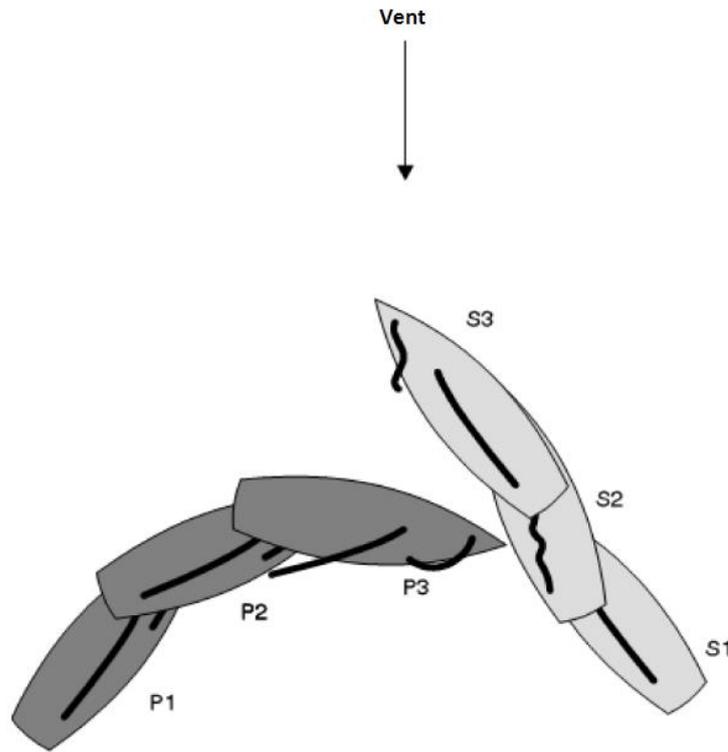
Définitions	Se maintenir à l'écart
Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 14	Eviter le contact

Un bateau peut éviter un contact et cependant manquer à se maintenir à l'écart.

Résumé des faits

S et P, deux quillards d'environ 7 m de long, s'approchent l'un de l'autre sur un bord de près, naviguant approximativement à la même vitesse dans un vent de 12 à 15 nœuds et des conditions de mer « minimales ». S est légèrement devant. Quand il est à une distance d'environ trois longueurs de coque, S hèle « Tribord » et recommence à deux longueurs, mais P ne répond pas ni ne modifie sa route. A la position P1 du schéma, les deux bateaux modifient leurs routes au même moment. S, craignant une collision, lofe violemment pour virer de bord et minimiser ainsi les dommages ou blessures, et P abat violemment. Aussitôt qu'il voit P abattre, S abat aussi immédiatement. P, avec sa barre poussée aussi loin qu'il le peut sur bâbord, passe derrière S à moins de 0,6 m. Il n'y a pas de contact. S réclame selon la règle 10.

Le jury décide que P n'a pas enfreint la règle 10. Il se demande alors si S a enfreint la règle 16.1 ou la règle 16.2, en lofant et en abattant ensuite immédiatement. Il conclut que ce n'est pas le cas, après avoir établi que ses modifications de route n'ont pas affecté P, lequel était déjà en train d'effectuer une modification sérieuse de sa route qui aurait été nécessaire même en l'absence des actions de S. La réclamation de S est rejetée, et il fait appel.



Décision

L'appel de S est confirmé. P est disqualifié pour infraction à la règle 10.

La règle 10 obligeait P à « se maintenir à l'écart » de S. « Se maintenir à l'écart » signifie quelque chose de plus qu'« éviter le contact » ; sinon, la règle contiendrait ces mots ou des mots semblables. En conséquence, le fait que les bateaux ne soient pas entrés en collision ne signifie pas nécessairement que P se soit maintenu à l'écart. La définition de Se maintenir à l'écart associée aux faits détermine si P a satisfait ou non à la règle. Dans ce cas, la question clef soulevée par la définition est de savoir s'il était possible à S de naviguer sur sa route « sans avoir à agir pour l'éviter ».

Les considérations suivantes mènent aux conclusions que P a manqué à se maintenir à l'écart de S et a donc enfreint la règle 10 :

1. les routes des bateaux quand l'incident a débuté. Ils sont sur des routes de collision, ce qui signifie qu'au moins l'un d'eux doit modifier sa route.
2. la distance entre les bateaux au moment où les deux bateaux ont modifié leur route. Après la position 1, si aucun bateau ne modifie sa route, la bôme de P heurterait le côté sous le vent de S après que les bateaux aient navigué sur environ deux tiers d'une longueur de coque.
3. le temps restant estimé avant le contact. Quand les deux bateaux modifient leur route, il reste très peu de temps avant que la collision ne se produise. Par exemple, à une vitesse de cinq nœuds, un de ces bateaux peut parcourir deux tiers de sa longueur en 1,9 seconde, à six nœuds, en 1,5 seconde.
4. l'ampleur de la modification de route nécessaire à chaque bateau pour éviter une collision. Elle augmente d'autant que les bateaux se rapprochent. Au moment où P modifie sa route, la modification nécessaire est telle qu'avec « sa barre poussée aussi loin qu'il peut sur bâbord », il passe « à moins de 0,6 m » derrière la poupe de S. Au même moment, la modification de route nécessaire à S pour éviter P si P ne modifie pas sa route est approximativement de 90 degrés parce que S doit virer de bord.
5. le temps dont chaque bateau a besoin pour effectuer la modification de route nécessaire. Ce facteur est lui-même déterminé par plusieurs autres : le poids et la vitesse du bateau,

la forme de carène, la taille du gouvernail, le réglage adapté des voiles, et les conditions de vent et de mer.

Quand les bateaux atteignent la position 1 sur le schéma, P ne se maintient pas à l'écart. Une collision est imminente et quasiment inévitable, comme prouvé par le fait qu'avec sa barre à fond, P passe à moins de 0,6 m derrière la poupe de S. A cette position du schéma, S n'a aucune assurance que P a entendu ses appels, ou se prépare à modifier sa route, ou même que P se rend compte de la présence de S. En outre, P navigue au-delà du point auquel il doit abattre, soit pour réduire au minimum le temps et la distance pour atteindre la marque au vent ou pour naviguer sur une route choisie pour des raisons tactiques. Pour toutes ces raisons, S est clairement incapable de suivre sa route « sans avoir à agir pour l'éviter » et P a donc enfreint la règle 10. S peut tout à fait légitimement craindre une collision et en conclure que seule une action de sa part l'évitera.

Il n'y a aucune raison d'aborder la question de savoir si S enfreint ou non la règle 16.1 ou la règle 16.2 puisqu'au moment où S modifie sa route, P a déjà enfreint la règle 10, et S, agissant conformément à la règle 14, modifie sa route pour éviter une collision. Même si les faits indiquaient que S a enfreint la règle 16.1 ou la règle 16.2, il serait exonéré comme prévu dans la règle 64.1(a).

Voir aussi le cas 50.

USSA 1996/305

[Retour sommaire](#)

CAS 89

Règle 43.1(a) Vêtements et équipement du concurrent

Un concurrent ne peut pas porter ou fixer sur lui d'une autre façon un récipient pour boisson.

Question

La règle 43.1(a) permet-elle à un concurrent de porter ou de fixer sur lui d'une autre façon un récipient de boisson pendant qu'il est en course ?

Réponse

Non. Sauf sur une planche à voile ou un kitesurf, une telle pratique n'est pas nécessaire, et on doit donc considérer que son but premier est d'augmenter le poids du concurrent. (Notez que les règles B4 et F4 modifient la règle 43.1(a) pour la compétition de windsurf et de kiteboard.)

ISAF 1997

[Retour sommaire](#)

CAS 90

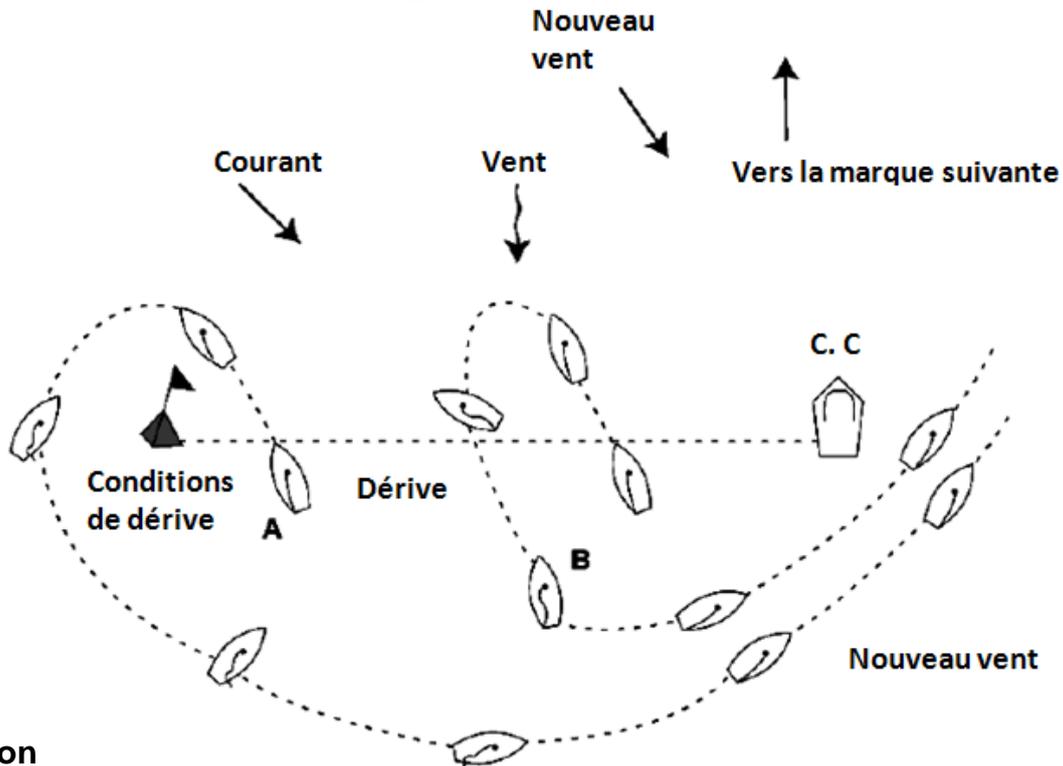
Règle 28.2 Effectuer le parcours

Quand le fil d'un bateau passe une marque du côté requis, il n'enfreint pas la règle 28.2 si son fil, quand il est tendu, passe aussi cette marque du côté non-requis.

Faits présumés

Le premier bord d'une course sur la rivière Panama est un bord de près, dans un vent faible et oscillant et contre un fort courant. Les bateaux A et B ont pris le départ correctement, mais le vent tombe et ils dérivent en reculant. A passe à l'extérieur de l'extrémité bâbord de la ligne et B revient derrière la ligne en la coupant. Plus tard, le vent revient, mais dans une nouvelle direction et les deux bateaux passent à tribord du bateau du comité de course à l'extrémité tribord de la ligne puis continuent le bord.

A réclame contre B pour infraction à « la règle du fil » (règle 28.2) mais le jury décide que la réclamation n'est pas recevable. Cependant, il envoie une demande d'interprétation de la règle 28.2 à l'autorité nationale selon la règle 70.4.



Question

Les bateaux A et B ont-ils respecté la règle 28 ?

Réponse

Le bateau A a respecté la règle 28.2. Après avoir pris le départ, il a laissé chaque marque de départ de son côté requis. Il a ensuite fait le tour complet de la ligne de départ, comme montré. Même ainsi, le fil représentant son sillage, une fois tendu, laisse chaque marque de départ du côté requis au moment où il coupe la ligne de départ. La règle 28.2 n'interdit pas de faire des tours supplémentaires autour d'une marque, à condition que le fil quand il est tendu passe du côté requis de chaque marque. Par exemple, si un bateau touche une marque à contourner alors qu'il la laisse à tribord tel que requis par les instructions de course, et qu'ensuite il fait un tour de pénalité dans le sens des aiguilles d'une montre autour de cette marque, il respecte la règle 28.2. Le bateau A dans le cas présent illustre un autre exemple, dans lequel quand le fil du sillage d'un bateau passe les deux marques de la ligne de départ du côté requis, il n'enfreint pas la règle 28.2 quand le fil de son sillage passe une de ces marques (dans ce cas, le bateau du comité de course) du côté non requis.

Le bateau B a enfreint la règle 28.2. Après avoir pris le départ, il a laissé la marque bâbord de bout de ligne à bâbord et la marque tribord de bout de ligne à tribord, comme requis. Cependant, il a ensuite coupé la ligne de départ en dérivant en arrière et a alors laissé la marque tribord de bout de ligne à bâbord. Quand le fil représentant son sillage est tendu, il ne

ne passe pas par la ligne de départ et, en conséquence, il ne laisse pas la marque tribord de bout de ligne du côté requis.

Voir le cas 106 pour une discussion au sujet d'un incident similaire sur une ligne d'arrivée.

FAY 1996/3

[Retour sommaire](#)

CAS 91

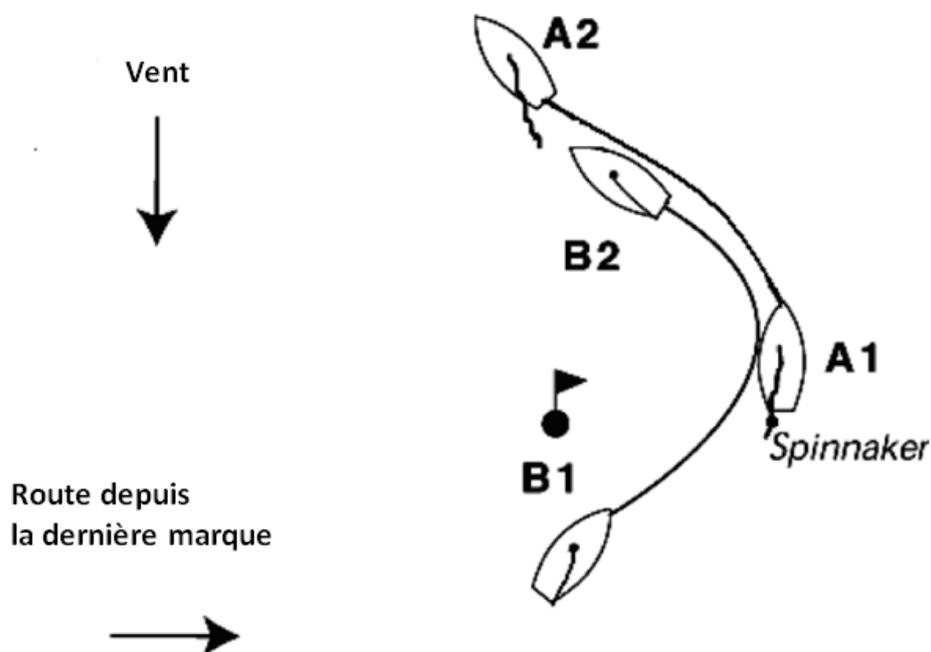
Définitions	Route libre derrière et route libre devant ; engagement
Définitions	Se maintenir à l'écart
Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 14	Eviter le contact

Un bateau tenu de se maintenir à l'écart doit se maintenir à l'écart de l'équipement hors de sa position normale appartenant à un autre bateau, si cet équipement a été hors de sa position normale depuis suffisamment longtemps pour avoir été vu et évité.

Résumé des faits

Les bateaux A et B naviguent au large bâbord et s'approchent d'une marque sous le vent à laisser à bâbord. B est en route libre derrière A. Le spinnaker de A, non contrôlé, a flotté depuis la tête de mât pendant tout le bord. Les deux bateaux virent de bord en contournant la marque. Après que les deux ont viré, B navigue au plus près sur une courte distance. Il abat ensuite et son gréement touche le spinnaker de A qui flotte toujours depuis la tête de mât. Le contact n'a causé aucun dommage. A réclame.

Le jury disqualifie B pour infraction à la règle 12 quand son gréement a touché le spinnaker de A. B fait appel.



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 manquant à se maintenir 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. 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 14(b), en tant que bateau prioritaire.

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

USSA 1987/271

[Retour sommaire](#)

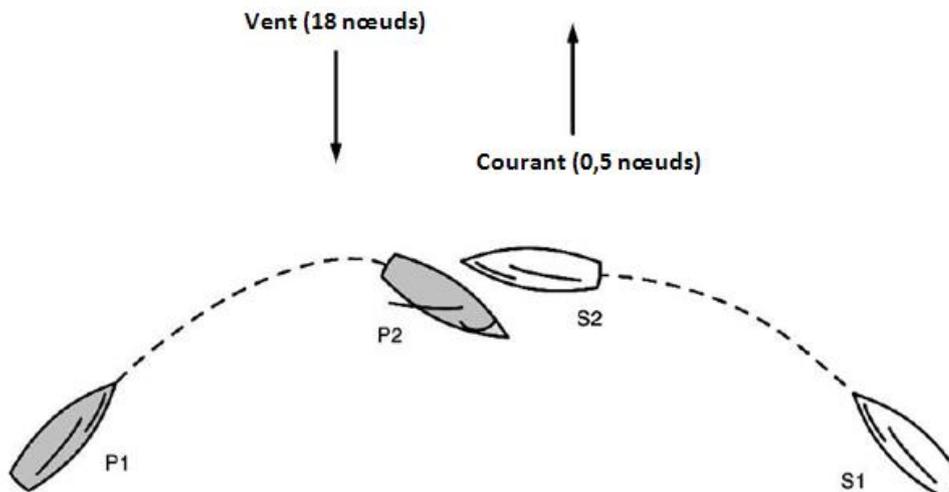
CAS 92

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

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

Résumé des faits

Sur un bord de près, par une brise 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 haubanages 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 a manqué à éviter un contact qui a provoqué des dommages.

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 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 manquant à se maintenir 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 64.1(a).

USSA 1997/75

[Retour sommaire](#)

CAS 93

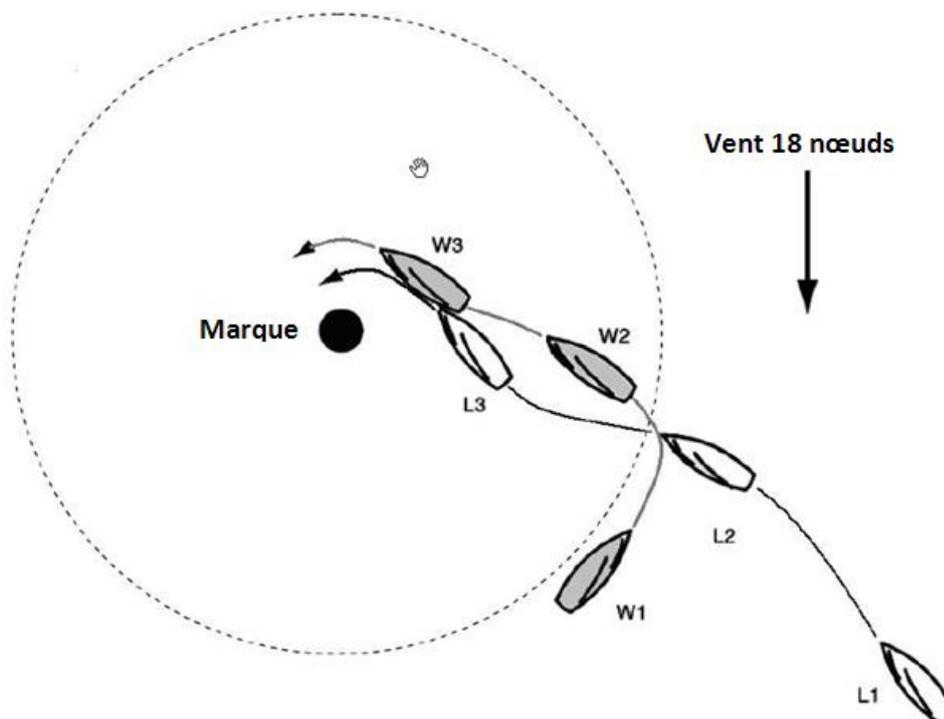
Définitions	Place
Règle 15	Acquérir une priorité
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 18.3(b)	Place à la marque : virer de bord dans la zone
Règle 21(a)	Exonération
Règle 64.1(a)	Décisions : pénalités et exonération

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 selon la règle 64.1(a).

Résumé des faits

En position 1, W et L étaient sur des bords opposés sur un bord de près vers une marque au vent qu'ils étaient tenus de laisser à bâbord. Après que W ait 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. Dès que 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.



Décision

Entre les positions 1 et 2, alors qu'il est dans la zone, W a dépassé la position bout au vent. A ce moment-là, L parait la marque, donc la règle 18.3 commençait à s'appliquer. Dans son appel, L argue du fait que W a enfreint la règle 18.3(b). Cette règle exige de W de donner à L la place à la marque. Les faits indiquent que la route de W était assez loin au-dessus de la layline pour laisser à L de la place pour naviguer vers la marque et la contourner. Par conséquent, W n'a pas enfreint la règle 18.3(b).

En position 2, W est prioritaire sur L selon la règle 12. Un bref moment plus tard, entre les positions 2 et 3, les bateaux deviennent engagés quand L acquiert la priorité selon la règle 11, et, au début, la règle 15 exige de L qu'il donne à W la place pour se maintenir à l'écart. A tout moment après que les bateaux sont engagés, la règle 16.1 s'applique. Le lof de L, qui a été fait immédiatement après le début de l'engagement, a privé W de la place pour se maintenir à l'écart. Aucune action en bon marin ne lui a été possible pour le faire. L a ainsi enfreint les règles 15 et 16.1.

L n'est pas exonéré selon la règle 21(a) puisque, au moment où il enfreint les règles 15 et 16.1, il n'a pas pris la place à la marque à laquelle il avait droit et que W lui a donnée. Ce fait rend la règle 21(a) inapplicable.

Quand L lofe, W enfreint inévitablement la règle 11, mais il est exonéré selon la règle 64.1(a) parce qu'il a été contraint de le faire en raison des infractions de L aux règles 15 et 16.1. L devient engagé depuis une route libre derrière à moins de deux longueurs de coque de W, et ainsi la règle 17 interdit à L de naviguer au-dessus de sa route normale. Le jury n'a pas établi si L avait navigué ou non au-dessus de sa route normale après le début de l'engagement. S'il l'a fait, il a enfreint la règle 17. Cependant, il n'est pas utile de rechercher les faits nécessaires à la réponse à cette question, dans la mesure où L serait de toute façon disqualifié selon les règles 15 et 16.1.

Le jury n'a pas abordé la règle 14. W n'a pas enfreint la règle 14 dans la mesure où il ne lui

était pas raisonnablement possible d'éviter le contact. L, cependant, a enfreint la règle 14 ; le fait qu'il ait causé le contact a prouvé qu'il lui était possible de l'éviter. Il aurait été passible d'une pénalité pour cette infraction s'il y avait eu dommage ou blessure sur l'un ou l'autre bateau. Aucun fait n'a été établi à propos de dommage ou blessure, mais cette question n'est pas utile puisque L est déjà disqualifié selon les règles 15 et 16.1.

Pour les raisons ci-dessus, l'appel de L est rejeté.

USSA 1998/76

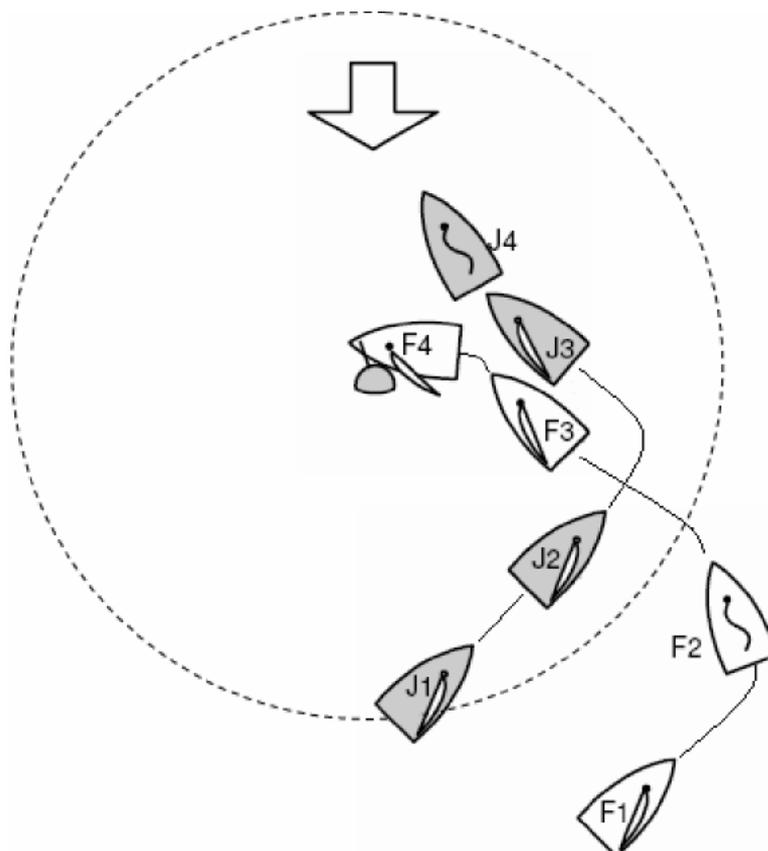
[Retour sommaire](#)

CAS 94 Supprimé

CAS 95

Définitions	Place à la marque
Définitions	Place
Règle 18.1(a)	Place à la marque : quand la règle 18 s'applique
Règle 18.2(b)	Place à la marque : donner la place à la marque
Règle 18.3(b)	Place à la marque : virer de bord dans la zone
Règle 21(b)	Exonération
Règle 64.1(a)	Décisions : pénalités et exonération

Si deux bateaux engagés sur le même bord sont sur un bord de près et sont soumis à la règle 18.2(b), la règle 18 cesse de s'appliquer quand l'un ou l'autre dépasse la position bout au vent. Quand un bateau est tenu de donner à un autre bateau la place à la marque, l'espace qu'il doit laisser inclut l'espace nécessaire pour que l'autre bateau respecte la règle 31. Quand le bateau qui a droit à la place à la marque est contraint de toucher une marque alors qu'il prend la place à la marque à laquelle il a droit, il est exonéré de son infraction à la règle 31.



Résumé des faits

A l'approche de la marque au vent, *Jagga* et *Freebird* sont engagés bâbord. *Freebird* est sous le vent à une ou deux longueurs. *Freebird* vire de bord. *Jagga* vire alors dans une position au vent de *Freebird*. *Jagga* lofe de telle manière que le mouvement de sa poupe oblige *Freebird* à modifier sa route pour éviter un contact, ce qu'il fait, touchant la marque en conséquence. *Freebird* réclame.

Le jury disqualifie *Jagga* selon la règle 18.3(b). *Jagga* fait appel au motif que, en tant que bateau engagé à l'intérieur, il avait droit à de la place pour passer la marque.

Décision

Quand *Jagga* a atteint la zone, il était engagé à l'intérieur de *Freebird*. Depuis ce moment jusqu'à ce que *Freebird* ait dépassé la position bout au vent, la règle 18.2(b) exigeait de *Freebird* de donner la place à la marque à *Jagga*. Lorsque *Freebird* a dépassé la position bout au vent, les bateaux étaient sur des bords opposés sur un bord de près, et donc la règle 18 a cessé de s'appliquer (voir la règle 18.1(a)). *Freebird* était prioritaire selon la règle 10, mais était aussi soumis initialement à la règle 15. Il s'est conformé à cette règle puisque *Jagga* avait la place de se maintenir à l'écart en croisant devant lui.

Entre les positions 2 et 3, *Jagga* a dépassé la position bout au vent et était alors sur le même bord que *Freebird*. A ce moment, *Freebird* parait la marque, donc la règle 18.3 commençait à s'appliquer. Tant que la règle 18.3 s'applique, la règle 18.2 ne s'applique pas. Cependant, peu de temps après que *Jagga* a terminé son virement de bord, *Freebird* était engagé à l'intérieur et *Jagga* était tenu par la règle 18.3(b) de donner à *Freebird* la place à la marque.

Après que *Jagga* ait croisé devant *Freebird*, *Freebird* était prioritaire, d'abord selon la règle 10, puis selon la règle 13 et finalement selon la règle 11. Par conséquent, *Jagga* n'était pas protégé par la règle 15 pendant ce temps.

Après la position 3, la règle 11 et la définition de Se maintenir à l'écart exigeait de *Jagga* qu'il navigue de telle sorte que *Freebird* puisse « naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter ». Le fait que, quand *Jagga* a lofé, *Freebird* ait modifié sa route pour éviter le contact était la preuve que *Jagga* avait enfreint la règle 11 en ne se maintenant pas à l'écart. De plus, lorsque *Jagga* a lofé, il n'a pas donné à *Freebird* l'espace pour naviguer vers la marque et respecter ses obligations selon la règle 31. Par conséquent, *Jagga* a enfreint la règle 18.3(b) (voir aussi les définitions de Place à la marque et de Place).

Le jury a disqualifié *Jagga* à juste titre selon la règle 18.3(b), mais il a également enfreint la règle 11. *Freebird* a enfreint la règle 31 quand il a touché la marque, mais il est exonéré selon les règles 21(b) et 64.1(a). L'appel de *Jagga* est rejeté.

RYA 2000/4

[Retour sommaire](#)

CAS 96

Règle 30.3 Pénalités de départ : règle du pavillon noir

Quand après un rappel général, un bateau apprend en voyant son numéro de voile affiché qu'il a été disqualifié par le comité de course selon la deuxième phrase de la règle 30.3 et qu'il pense que le comité de course a commis une

erreur, sa seule option est de ne pas prendre le départ et ensuite de demander réparation. Cependant, si le comité de course n'affiche pas son numéro de voile et qu'il court dans la course dont le départ est redonné, il doit être classé BFD, et pas DNE.

Faits présumés pour la question 1

Le comité de course envoie le pavillon noir comme signal préparatoire pour le départ d'une classe. Le bateau A est identifié dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la première marque pendant la dernière minute avant son signal de départ. Après le signal de départ, le comité de course signale un rappel général. Le comité de course disqualifie A sans instruction pour infraction à la règle 30.3, et affiche son numéro de voile avant le signal d'avertissement suivant de la course.

Question 1

Si A pense que le comité de course a fait une erreur quand il l'a identifié dans le triangle pendant la dernière minute, les règles lui permettent-elles de courir la course quand le départ de la course est redonné et puis de demander réparation ?

Réponse 1

La règle 30.3 exige clairement de A qu'il ne court pas dans la course dont le départ est redonné et précise que sa disqualification ne pourra être retirée s'il le fait. Sa seule solution est de demander réparation, qui, si elle est donnée dans une série, sera normalement basée sur ses résultats dans les autres courses.

Faits présumés pour la question 2

Les faits présumés sont les mêmes que pour la question 1, si ce n'est que le comité de course a manqué à afficher le numéro de voile de A avant le nouveau signal d'avertissement de la course, et A a pris le départ de la course quand il a été redonné.

Question 2

A a-t-il droit à une place d'arrivée ?

Réponse 2

Non. A doit être disqualifié tel qu'exigé par la deuxième phrase de la règle 30.3. Cependant, puisque le comité de course a fait une erreur en n'affichant pas son numéro de voile entre le rappel général et le signal d'avertissement suivant de la course, il doit être classé BFD (disqualification selon la règle 30.3), et non DNE (disqualification non retirable selon la règle 90.3(b)). S'il demande réparation, arguant qu'il a droit à une place d'arrivée parce que le comité de course a fait l'erreur de ne pas afficher son numéro de voile, sa demande devra être rejetée. Bien que le fait de ne pas afficher son numéro de voile soit une omission inadéquate du comité de course, ce n'est pas l'omission qui l'a privé de sa place à l'arrivée, mais le fait qu'il ait été du côté parcouru de la ligne de départ dans la minute précédant son signal de départ. Cependant, s'il était classé DNE, la réparation devrait lui être accordée en changeant son classement en BFD.

RYA 2000/1

[Retour sommaire](#)

CAS 97

Règle 50.3 Etablir et border les voiles : utilisation des « outriggers »

Un tangon débordeur attaché à une retenue de spinnaker n'est pas un « outrigger ».

Question

Un tangon débordeur (un tangon qui exerce une pression vers l'extérieur sur le bout qui contrôle la position avant/arrière d'un tangon de spinnaker) est-il considéré comme un « outrigger » ?

Réponse

Non. Lorsqu'un tangon de spinnaker est établi, le bout qui contrôle la position avant/arrière de ce tangon est une retenue, pas une écoute. Un tangon débordeur exerçant une pression vers l'extérieur sur une retenue n'est donc pas un « outrigger », défini par la règle 50.3(a) comme un « accessoire ou système » qui exerce « une pression vers l'extérieur sur une écoute ou une voile ».

RYA 2000/2

[Retour sommaire](#)

CAS 98

Définitions	Règle
Règle 3(a)	Acceptation des règles
Règle 63.7	Conflit entre l'avis de course et les instructions de course
Règle 85	Règles en vigueur
Règle 87	Modifications aux règles de classe
Règle 88.2	Prescriptions nationales
Règle J1.1(2)	Contenu de l'avis de course
Règle J1.2(9)	Contenu de l'avis de course
Règle J2.1(1)	Contenu des instructions de course
Règle J2.2(7)	Contenu des instructions de course

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par Les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course ou les instructions de course mentionnent explicitement leur application ou non. Une instruction de course, à condition qu'elle soit cohérente avec une prescription à la règle 88.2, peut modifier tout ou partie des prescriptions de l'autorité nationale. Généralement, ni l'avis de course, ni les instructions de course ne peuvent modifier une règle de classe. Quand un bateau court sous un système de handicap ou de rating, les règles de ce système s'appliquent, et tout ou partie de ses règles de classe peuvent également s'appliquer. Quand l'avis de course est en conflit avec les instructions de course, aucun ne prévaut sur l'autre.

Faits présumés

L'avis de course et les instructions de course de la Régate de printemps mentionnent que *Les Règles de Course à la Voile* s'appliqueront, mais ne fait pas référence aux prescriptions de l'autorité nationale, aux instructions de course, aux règles de classe, à l'avis de course ni à aucun autre document ou règle. Les départs sont donnés pour une classe de bateaux courant

sous système de handicap et pour deux classes monotypes. *Buttercup*, un J/24, court dans la classe handicap et fait l'objet d'une réclamation pour une infraction à une règle de la classe J/24.

Question 1

L'un des points suivants s'appliquait-il ?

1. les prescriptions de l'autorité nationale
2. les règles de classe
3. l'avis de course
4. les instructions de course
5. d'autres documents régissant l'épreuve

Réponse 1

Les règles J1.1(2) et J2.1(1) exigent qu'à la fois l'avis de course et les instructions de course informent les concurrents « que la course sera régie par les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile* ». Si l'avis de course ou les instructions de course comprennent une telle précision, alors les prescriptions de l'autorité nationale, les règles de classe, l'avis de course et les instructions de course s'appliquent conjointement car ils sont tous définis en tant que règles. Tous les autres documents qui régissent l'épreuve doivent être listés dans l'avis de course et les instructions de course (voir les règles J1.1(3) et J2.1(2)).

Dans ce cas, l'avis de course et les instructions de course de la Régate de printemps ne respectent pas les règles J1.1(2) et J2.1(1). Ils précisent seulement que « *Les Règles de Course à la Voile* s'appliqueront ». Cependant, les documents 1, 2, 3 et 4 s'appliquent conjointement. Le raisonnement ayant permis d'aboutir à cette conclusion est développé ci-après.

Si un terme apparaît en italiques dans une règle de course, ce terme est utilisé au sens défini dans les Définitions (voir Terminologie dans l'introduction). La règle 3(a), dans laquelle le mot « règles » est en italiques, établit clairement qu'en participant à la course, chaque concurrent et propriétaire de bateau accepte d'être régi par les règles de course et par les règles des documents listés dans la définition de Règle. Cette liste inclut les documents 1, 2, 3 et 4. La règle 85, où le mot « règles » apparaît à nouveau en italiques, implique que les règles de tous ces documents s'appliquent également à l'autorité organisatrice, au comité de course et au jury pendant qu'ils dirigent et arbitrent la course.

Question 2

Une prescription ou une règle dans l'avis de course ou les instructions de course peut-elle être modifiée ?

Réponse 2

Oui, à condition que les procédures indiquées dans les règles de course pour faire une telle modification soient suivies. (Noter que l'énoncé dans Terminologie, Introduction, qui stipule qu'un ajout à une règle, ou une suppression de tout ou partie d'une règle, représente une « modification » de cette règle). Une instruction de course peut modifier une prescription ou stipuler que tout ou partie des prescriptions ne s'appliqueront pas, à condition que l'autorité nationale n'ait pas restreint les modifications à ces prescriptions par une prescription à la règle 88.2. En l'absence d'une telle instruction de course, toutes les prescriptions s'appliquent. Les règles 89.2(a) et 90.2(c) couvrent les procédures pour modifier respectivement l'avis de course et les instructions de course.

Question 3

Une règle de classe peut-elle être modifiée ?

Réponse 3

Non, sauf si les règles de classe elles-mêmes permettent de telles modifications, ou à moins que l'autorisation écrite de l'association de classe pour la modification ait été obtenue et affichée sur le tableau d'affichage officiel (voir la règle 87).

La règle J2.2(7) exige que les instructions de course informent les concurrents de toutes les modifications apportées aux règles de classe selon la règle 87. La règle J1.2(9) exige qu'une telle modification aux règles de classe soit également incluse dans l'avis de course si cette information aide les concurrents à décider de participer à l'épreuve ou fournit des informations dont ils auront besoin avant que les instructions de course ne soient disponibles.

Question 4

Buttercup, un J/24, est engagé dans la classe à handicap. Doit-on lui appliquer les règles de la classe J/24, ou les règles du système de handicap ?

Réponse 4

Les règles du système de handicap s'appliquaient à *Buttercup* (voir le paragraphe (d) dans la définition de Règle). Si son handicap était explicitement basé sur la supposition qu'il courait en respectant tout ou partie des règles de classe J/24, alors cette partie ou la totalité des règles de classe J/24 s'appliquaient. Cependant, si le handicap de *Buttercup* n'était pas basé sur cette supposition, alors aucune des règles de classe J/24 ne s'appliquait.

Question 5

Si une règle de l'avis de course entre en conflit avec une règle des instructions de course, laquelle des deux prévaut ? Le conflit peut-il être résolu ?

Réponse 5

Aucune des deux n'a la préséance. La règle 63.7 régit une réclamation ou une demande de réparation résultant d'un tel conflit. Elle oblige le jury à appliquer la règle qui, selon lui, aboutira au résultat le plus équitable pour tous les bateaux concernés. Si un tel conflit surgit en dehors de l'instruction d'une réclamation ou d'une demande de réparation, le conflit peut être résolu en modifiant soit l'avis de course (comme autorisé par la règle 89.2(a)), soit les instructions de course (comme autorisé par la règle 90.2(c)).

USSA 2000/80

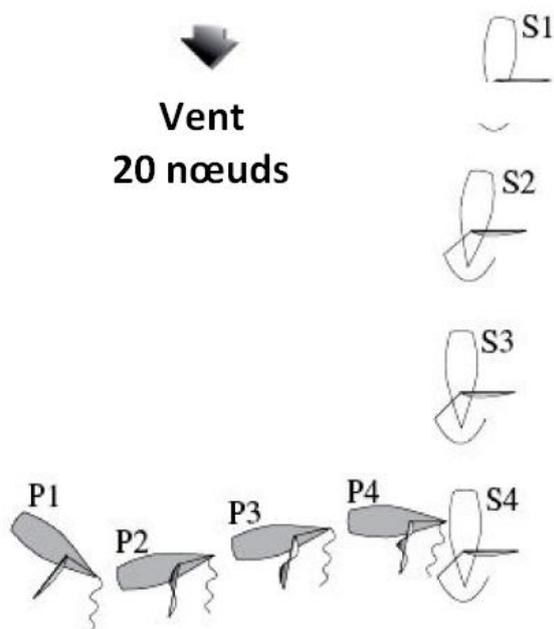
[Retour sommaire](#)

CAS 99

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 14	Eviter le contact
Règle 44.1	Pénalités au moment de l'incident : effectuer une pénalité
Règle 64.1(b)	Décisions : pénalités et exonération

Le fait qu'un bateau tenu de se maintenir à l'écart soit hors de contrôle ne lui permet

pas de s'exonérer d'une infraction à une règle du chapitre 2. Quand un bateau prioritaire devient tenu par la règle 14 « d'éviter le contact... si cela est raisonnablement possible » et que la seule manière de le faire est d'empanner à la volée, il n'enfreint pas la règle s'il n'empanne pas à la volée. Quand la pénalité d'un bateau selon la règle 44.1(b) est d'abandonner, et qu'il le fait (que ce soit par choix ou par nécessité), il ne peut alors pas être disqualifié.



Résumé des faits

Des Farr 30 sont en course dans des conditions difficiles. Le bateau S est au vent arrière à 10-14 nœuds. Avant que le bateau P n'atteigne la position 1, il part au lof et est hors de contrôle. P percute S en plein travers, provoquant des dommages sérieux. Les deux bateaux abandonnent. S réclame contre P.

Le jury établit que S a fait des modifications mineures de route alors que les bateaux étaient encore éloignés ; que ces modifications ont été contrariées par le déplacement imprévisible de P, toujours hors de contrôle ; et que quand il devient évident que P ne va pas se maintenir à l'écart, la seule action envisageable par S est un empannage à la volée, avec des risques considérables de dommages sur S.

Le jury disqualifie les deux bateaux, P pour infraction à la règle 10 et S pour infraction à la règle 14, en précisant que S aurait dû être conscient des difficultés rencontrées par P et qu'il aurait dû agir plus tôt de manière plus franche. Il renvoie sa décision devant l'autorité nationale pour confirmation ou correction.

Décision

Les décisions du jury sont infirmées. Les deux bateaux doivent être classés DNF.

P a clairement enfreint les règles 10 et 14. Aucune règle ne justifie de l'exonérer, même s'il était hors de contrôle. En enfreignant les règles 10 et 14, P a causé de sérieux dommages. Les règles 10 et 14 sont des règles du chapitre 2, et la règle 44.1 permet à un bateau qui enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 d'effectuer une pénalité. Puisque P a causé des dommages sérieux, la pénalité applicable pour lui était d'abandonner (voir la règle 44.1(b)). P a effectivement abandonné (que ce soit par choix ou nécessité n'est pas important) et était donc exempté de disqualification (voir la règle 64.1(b)). Sa disqualification est infirmée et il doit être classé DNF.

Pour ce qui concerne S, la règle 14 prévoit des dispositions spéciales dans le cas d'un bateau prioritaire. Premièrement, pour qu'il soit pénalisé, le contact doit avoir causé un dommage ou une blessure. Ceci ne fait aucun doute. Deuxièmement, il n'était pas tenu d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que P ne se maintenait pas à l'écart. C'est seulement à ce moment-là que la règle 14 lui impose d'éviter le contact si cela est raisonnablement possible. Le jury a établi que, quand il devient clair pour S que P ne va pas se maintenir à l'écart, la seule action possible pour S était d'empañner à la volée, avec des risques considérables de dommage pour S. Ce constat équivaut à établir qu'il n'était raisonnablement pas possible à S d'éviter le contact. En conséquence, S n'a pas enfreint la règle 14. Sa disqualification est infirmée, et il doit lui aussi être classé DNF.

Enfin, le jury notera qu'à la lumière de cette nouvelle décision, la règle 60.3(b) lui permet d'ouvrir une instruction pour envisager d'accorder réparation à S selon la règle 62.1(b).

RYA 2001/7

[Retour sommaire](#)

CAS 100

Règle 41 Aide extérieure

Quand un bateau demande et reçoit un conseil tactique en course, il reçoit une aide extérieure, même s'il la demande et la reçoit sur un canal de radio publique.

Résumé des faits

Trois grands bateaux vont contourner une marque près de rochers côtiers, pour naviguer ensuite dans un courant de 6 nœuds. Le vent est faible. Le bateau A appelle par radio le bateau B, dont le skipper connaît mieux la zone, lui demandant s'il peut mouiller en sécurité à proximité de la marque. B répond qu'il n'est pas prudent de mouiller. Le bateau C réclame contre les deux bateaux selon la règle 41, pour avoir échangé sur la tactique à utiliser pour contourner la marque et naviguer sur le bord suivant.

Le jury rejette la réclamation contre B et disqualifie A pour avoir reçu une aide extérieure. Il mentionne qu'il aurait pu à tout moment s'éloigner de la marque à la voile ou au moteur en toute sécurité et que les seules raisons pour mouiller à la marque étaient de lutter contre le courant contraire et de gagner la course.

A fait appel aux motifs qu'il ne pensait pas avoir reçu d'aide, qu'il pensait que le conseil donné sur le canal d'une radio publique ne constituait pas une aide extérieure, et qu'une autorité nationale ne devrait pas encourager la disqualification pour avoir reçu une information de sécurité.

Décision

L'appel de A est rejeté. A a demandé de l'aide pour des raisons de tactique de course et l'a reçue. Le fait que la question de A et les informations qu'il a reçues en réponse étaient émises sur un canal de radio publique est hors de propos. L'aide que A a reçue n'entre pas dans le cadre des exceptions à la règle 41, particulièrement à la règle 41(d) puisqu'il a sollicité l'information. Par conséquent, A a enfreint la règle 41.

RYA 2001/4

[Retour sommaire](#)

CAS 101

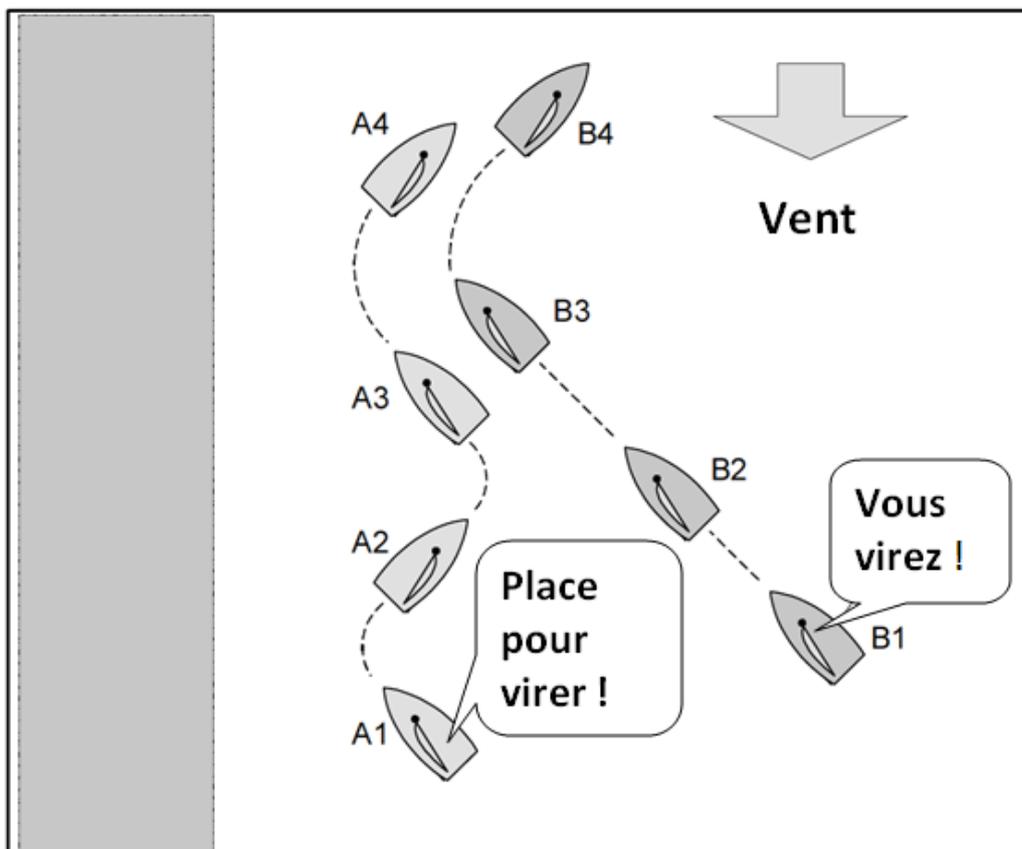
Règle 20.2(c) Place pour virer de bord à un obstacle : répondre

Quand un bateau prioritaire est tenu de donner à un autre bateau de la place pour manœuvrer, la priorité ne se transfère pas au bateau ayant droit à de la place. Quand, en réponse à son appel pour de la place pour virer de bord à l'approche d'un obstacle, un bateau est hélé « Virez » et qu'il s'exécute et peut alors virer de bord à nouveau pour se maintenir à l'écart en navigant en bon marin, l'autre bateau a laissé la place requise.

Résumé des faits

A et B sont des Dragons Internationaux. A s'approche de la côte au plus près tribord, en route libre devant et sous le vent de B. A hèle pour de la place pour virer de bord et B répond «Virez ». A vire et B maintient sa route. A est alors sur une route de collision avec B et vire de bord à nouveau. Les deux virements de bord de A ont été faits de manière normale, en bon marin. Après son second virement de bord, A est engagé sous le vent de B. Peu de temps après, B vire de bord et A fait de même. A réclame contre B pour ne pas lui avoir laissé de place, comme requis par la règle 20.2(c).

Le jury conclue que B a manqué à donner à A « la place pour virer de bord et l'éviter », et disqualifie B, en précisant qu'il a « manqué à se maintenir à l'écart de A après son virement de bord ». B fait appel.



Décision

L'appel de B est confirmé et il doit être reclassé. Les actions de A montrent qu'il avait de la place pour virer de bord et éviter B. Par conséquent, B a rempli ses obligations selon la

règle 20.2(c).

Il est important de distinguer une exigence de se maintenir à l'écart d'une exigence de donner de la place. Quand un bateau prioritaire est tenu de donner à un autre bateau la place pour une manœuvre, la priorité n'est pas transférée sur le bateau ayant droit à la place. Après le virement de bord de A sur bâbord, B n'est pas tenu de se maintenir à l'écart de A ; au lieu de cela, c'est A qui est tenu par la règle 10 de se maintenir à l'écart de B. B est seulement tenu par la règle 20.2(c) de donner la place à A pour virer de bord et éviter B, et B l'a fait.

RYA 2001/11

[Retour sommaire](#)

CAS 102

Règle 62.2 Réparation

Quand un bateau demande réparation à cause d'un incident qui d'après lui a aggravé son score dans une course, et donc dans la série, le temps limite pour déposer cette demande est le temps limite pour la course, plutôt qu'un temps limite basé sur l'affichage des résultats de la série.

Résumé des faits

Scruples demande réparation à la fin d'une série de 8 courses, à cause d'un incident intervenu pendant la course 5 de la série, qui s'est déroulée trois semaines plus tôt. Le jury établit que sa demande n'est pas recevable car elle a été faite après le temps limite. Il fait appel, précisant qu'il lui a fallu attendre la fin de la série et l'affichage des résultats pour savoir que son score dans la course 5 affectait son score dans la série et que le temps pour qu'il fasse sa demande ne démarrait qu'à l'issue de la série et avec l'affichage des résultats.

Décision

L'appel de *Scruples* est rejeté. Sa demande de réparation n'est pas recevable parce qu'elle n'a pas été déposée au secrétariat de la course dans le temps limite pour réclamer qui s'appliquait pour la course 5 (voir la règle 62.2). L'incident a affecté son score dans la série, uniquement par le biais de son impact sur son score dans la course 5 et, en conséquence, le temps limite approprié pour demander réparation était le temps limite appliqué à cette course.

RYA 2001/9

[Retour sommaire](#)

CAS 103

Définitions Place

Le terme « en bon marin » dans la définition de Place fait référence à la conduite du bateau que l'on peut raisonnablement attendre d'un équipage compétent, mais pas expert, avec un nombre d'équipiers adapté au bateau.

Faits présumés

OL et IW, deux bateaux de 30 pieds, bâbord, sont à un obstacle, un bateau mouillé. OL a choisi de passer sous le vent de l'obstacle. Les bateaux sont engagés, avec IW à l'intérieur. Bien que les bateaux de cette classe aient normalement six membres

d'équipage, IW navigue avec trois membres d'équipage, et ils sont relativement inexpérimentés.

Question 1

L'expérience et le nombre de membres d'équipage naviguant sur IW doivent-ils être pris en compte pour déterminer à combien de « place » il a droit selon la règle 19.2(b) entre OL et l'obstacle ?

Réponse 1

Ni l'expérience de l'équipage d'IW ni le nombre d'équipiers ne sont appropriés pour déterminer la « place ». Dans la règle 19.2(b), qui oblige OL à donner de la « place » à IW entre lui et la marque, « place » est un terme défini. La définition de Place est « l'espace dont un bateau a besoin dans les conditions existantes pendant qu'il manœuvre rapidement en bon marin ». Pour déterminer si OL a donné ou pas l'espace requis, l'interprétation de « en bon marin » doit être basée sur la conduite du bateau que l'on peut raisonnablement attendre d'un équipage compétent, mais sans qu'il soit expert, avec un nombre d'équipiers adapté au bateau.

Question 2

La réponse est-elle la même en ce qui concerne la « place » telle qu'utilisée dans la définition de Place à la marque et dans les règles 15, 16.1 et 20.2(c) ?

Réponse 2

Oui.

USSA 1999/77

[Retour sommaire](#)

CAS 104

Règle 63.6 **Instructions : recevoir des dépositions et établir des faits**
Règle 70.1 **Appels et demandes auprès d'une autorité nationale**
Règle R5 **Faits inadéquats ; réouverture**

Il est parfois peu satisfaisant de tenter de faire la distinction entre des faits et des conclusions dans les conclusions du jury car les conclusions peuvent être basées pour partie sur des faits et pour partie sur une conclusion. Une autorité nationale peut modifier la décision d'un jury et toute autre conclusion qui s'appuie sur le raisonnement ou le jugement, mais pas l'établissement des faits. Une autorité nationale peut trouver des faits supplémentaires par déduction logique. Ni les faits écrits ni les schémas (faits dessinés) ne prévalent les uns sur les autres. Les jurys doivent résoudre les conflits entre les faits, lorsque cela est requis par l'autorité nationale.

Question 1

Quels critères déterminent que la conclusion d'une décision d'un jury est sujette à modification en cas d'appel ? Les critères sont-ils basés soit sur le fait que la conclusion est un « fait » ou une « conclusion », soit sur l'introduction d'une interprétation de règle, soit sur autre chose ?

Réponse 1

La distinction entre « fait » et « conclusion » n'offre pas de critère satisfaisant car les deux concepts peuvent se chevaucher. Dans le contexte de la règle 63.6 et d'autres règles utilisant ce terme, un « fait » est une action ou condition qu'un jury établit comme « fait » s'étant produit ou ayant existé. Une « conclusion » provient d'un raisonnement basé sur autre chose et peut être purement factuelle. Par exemple, si les faits sont que trois classes participent à une course, et cinq bateaux dans chaque classe, dire qu'il y avait 15 bateaux dans la course est à la fois une conclusion et un fait. Une conclusion peut également être partiellement non factuelle, comme quand un jugement est donné, incluant des éléments non factuels. Par exemple, l'énoncé « le bateau A a envoyé son pavillon à la première occasion raisonnable après l'incident » est basée sur une combinaison de faits concernant un incident et une interprétation de la phrase « à la première occasion raisonnable » de la règle 61.1(a).

Une conclusion qui est une interprétation d'une règle est clairement sujette à modification par une autorité nationale, mais d'autres conclusions faisant intervenir le raisonnement ou le jugement sont également sujettes à modification. Par exemple, un jury peut déclarer que « la vitesse du vent, 15 nœuds, était trop élevée pour que les bateaux puissent courir en sécurité ». Cette déclaration est un avis ou jugement mais pas une interprétation des règles.

Le critère pour déterminer si une conclusion d'un jury est sujette à modification en cas d'appel est donc uniquement que la conclusion n'est pas seulement de nature factuelle. La règle 70.1 permet de faire appel d'une « décision d'un jury ou de ses procédures, mais pas des faits établis ». Cependant, elle n'interdit pas de faire appel d'autres conclusions ou jugements du jury. De même, la règle R5 exige qu'une autorité nationale accepte les faits établis par un jury, mais n'exige pas l'acceptation d'autres conclusions. La conséquence de ces deux règles est qu'une autorité nationale peut modifier toute conclusion d'un jury, à l'exception d'un fait établi.

Question 2

Une autorité nationale peut-elle induire des faits complémentaires en tirant des conclusions des faits ou d'un schéma rédigés par un jury ?

Réponse 2

Oui. L'autorité nationale peut appliquer la logique pour induire des faits complémentaires de l'une ou l'autre source.

Question 3

Quelle est la valeur d'un schéma préparé ou authentifié par un jury, comme requis par la règle R2.2(b) ?

Réponse 3

A la fois le schéma et les faits écrits sont des faits établis par le jury. Aucun d'eux ne prévaut sur l'autre.

Question 4

Quand les faits se contredisent, par exemple le schéma et les faits écrits, une autorité nationale est-elle tenue de les accepter tous ? Comment les conflits peuvent-ils être résolus ?

Réponse 4

L'autorité nationale ne peut logiquement accepter de faits contradictoires. La règle R5 donne autorité à une autorité nationale pour exiger du jury qu'il revoie ou complète les faits résolvant la contradiction.

USSA 2003/85

[Retour sommaire](#)

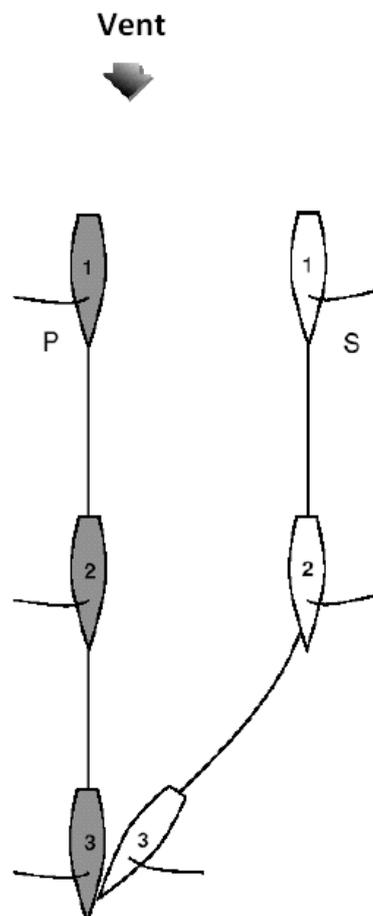
CAS 105

Règle 10 **Sur des bords opposés**
Règle 14 **Eviter le contact**
Règle 15 **Acquérir une priorité**
Règle 16.1 **Modifier sa route**

Quand deux bateaux naviguent sur des bords opposés, le bateau tribord peut modifier sa route, pourvu qu'il donne au bateau bâbord la place pour se maintenir à l'écart.

Faits présumés

Après avoir navigué pendant un certain temps bâbord bord à bord avec P, S empanne sur tribord sans enfreindre la règle 15. Les deux bateaux continuent de naviguer sur des routes parallèles. Environ deux minutes après son empannage, S commence à lofer. P ne répond pas au lof et les bateaux se touchent en position 3. Il n'y a ni dommage ni blessure.



Questions

Au moment du contact, la règle 15 s'applique-t-elle encore ? S'enfreint-il la règle 16 ?

Réponses

S en tant que bateau tribord est prioritaire selon la règle 10, et P en tant que bateau bâbord doit se maintenir à l'écart. La règle 15 ne s'applique que brièvement après que S soit devenu bateau prioritaire, mais la règle 16.1 continue à limiter la manière dont S peut modifier sa route. S peut lofer à condition qu'il le fasse en donnant à P la place de se maintenir à l'écart, et P doit être prêt à réagir promptement, si nécessaire en empannant, pour continuer à se maintenir à l'écart. La règle 16.2 ne s'applique pas parce que, bien que les bateaux soient sur des bords opposés, P ne navigue pas pour passer derrière S. Puisque P avait la place de se maintenir à l'écart de S en répondant promptement quand S lofe, S n'enfreint pas la règle 16.1. P ne se maintient pas à l'écart et n'évite pas le contact avec S. P, par conséquent, doit être pénalisé pour infractions aux règles 10 et 14.

S enfreint également la règle 14 parce que, après qu'il soit devenu clair que P ne se maintenait pas à l'écart, S aurait pu éviter le contact. Cependant, puisqu'il n'y a pas eu de dommage ou de blessure il est exonéré (voir la règle 14(b)).

DSA 2005

[Retour sommaire](#)

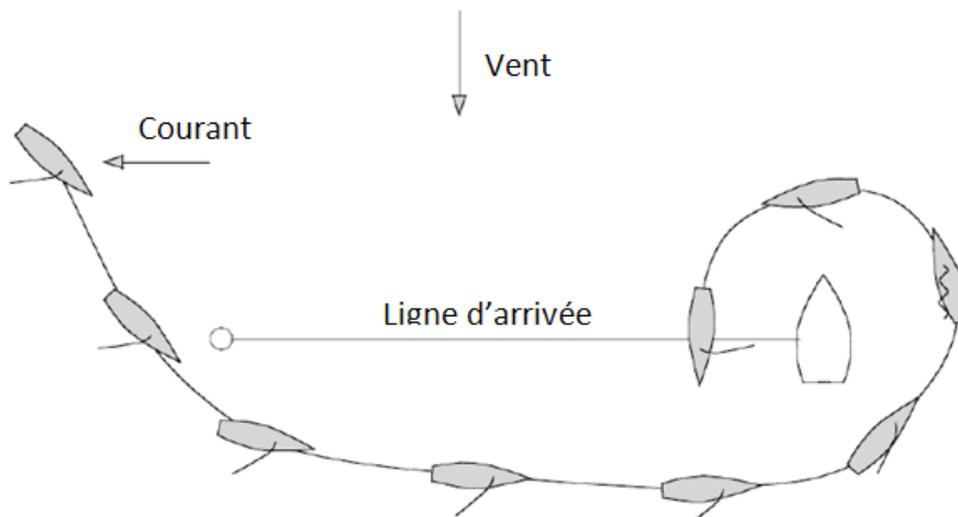
CAS 106

Règle 28.2 Effectuer le parcours

Quand le fil représentant le sillage d'un bateau se trouve du côté requis des marques d'arrivée ou des marques de porte, il n'est pas utile que le fil, s'il était tendu, passe également une de ces marques du côté non-requis.

Faits présumés

Alors que les bateaux approchent de la ligne d'arrivée sous le vent, un courant de marée entraîne l'un d'eux en-dehors d'une des marques d'arrivée. Il navigue au-delà de toute la ligne d'arrivée, contourne l'autre marque d'arrivée, et franchit ensuite la ligne d'arrivée depuis son côté parcours.



Question

Le bateau a-t-il respecté la règle 28.2 ?

Réponse

Oui. Quand le parcours exige des bateaux qu'ils passent entre deux marques à une ligne d'arrivée ou à une porte, un bateau respecte la règle 28.2 si le fil représentant son sillage, quand il est tendu, passe entre les marques depuis la direction de la marque précédente. Il respecte la règle 28.2 même si le fil passe également du côté non requis d'une marque de la ligne d'arrivée ou d'une porte. Dans ce cas, le bateau a passé la bouée servant de marque de ligne d'arrivée du côté non-requis avant de la passer du côté requis.

Voir le cas 90 sur une discussion d'un incident similaire sur la ligne de départ.

RYA 2004/4

[Retour sommaire](#)

CAS 107

Règle 14	Eviter le contact
Règle 44.1	Pénalités au moment de l'incident : effectuer une pénalité
Règle 64.1(b)	Décisions : pénalités et exonération

Pendant la séquence de départ, un bateau qui n'assure pas de veille peut de ce fait manquer à faire tout ce qu'il est raisonnablement possible pour éviter un contact. Héler est un des moyens qu'un bateau peut utiliser afin d'« agir pour éviter le contact ». Quand l'infraction d'un bateau à une règle du chapitre 2 cause des dommages sérieux et qu'il abandonne ensuite, il a effectué la pénalité applicable et ne doit pas être disqualifié pour cette infraction.

Résumé des faits

Entre le signal préparatoire et le signal de départ, *Ephesian* tribord et *Jupa* bâbord approchent l'un de l'autre face à face. Les deux bateaux sont de lourds quillards, de 10 m de long. Aucun des bateaux n'est conscient de la présence de l'autre. Les équipiers d'avant des deux bateaux, qui auraient dû normalement se tenir près de l'étai, règlent le génois et aucun autre membre de l'équipage n'assure de veille. *Ephesian* se déplace lentement avec une manœuvrabilité réduite. Ils entrent en collision, causant des dommages sérieux sur *Jupa*, qui abandonne alors. Dans la réclamation qui en découle, *Jupa* est disqualifié selon la règle 10, et *Ephesian* est disqualifié selon la règle 14. *Ephesian* fait appel, soutenant qu'il n'aurait pas pu éviter *Jupa* en modifiant sa route ou sa vitesse.

Décision

La règle 14 commence par « Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible ». Cette obligation signifie qu'un bateau doit faire tout ce que l'on peut raisonnablement attendre de lui dans les conditions existantes pour éviter le contact. Ceci inclut d'assurer une veille attentive pendant la navigation dans la zone de départ pendant la séquence de départ, période pendant laquelle les bateaux sont souvent proches les uns des autres et modifient fréquemment leur route.

Le jury a conclu que si l'un des deux bateaux avait vu l'autre, une collision aurait pu être évitée, même à la dernière minute, particulièrement si *Ephesian* avait hélé *Jupa* au moment où il était clair que *Jupa* ne modifiait pas sa route pour se maintenir à l'écart. Jusqu'à ce moment, la règle 14(a) permet à un bateau prioritaire de retarder son action pour éviter le contact. Il s'ensuit qu'à

ce moment-là, il doit commencer à agir dans le but d'éviter le contact. Le verbe « agir » n'est pas limité à la modification de route ou de vitesse. Héler était une action qu'*Ephesian* pouvait et aurait dû utiliser. *Ephesian* a enfreint la règle 14. Puisque la collision a occasionné des dommages, la décision du jury de disqualifier *Ephesian* était correcte (voir les règles 14(b) et 64.1). Son appel est donc rejeté.

Jupa a clairement enfreint la règle 10. En raison du dommage sérieux dont il a souffert dans la collision, il a abandonné la course et a ainsi effectué la pénalité applicable (voir la règle 44.1(b)). La règle 64.1(b) interdit de le pénaliser davantage. La disqualification de *Jupa* est annulée et il doit être classé DNF.

RYA 2004/6

[Retour sommaire](#)

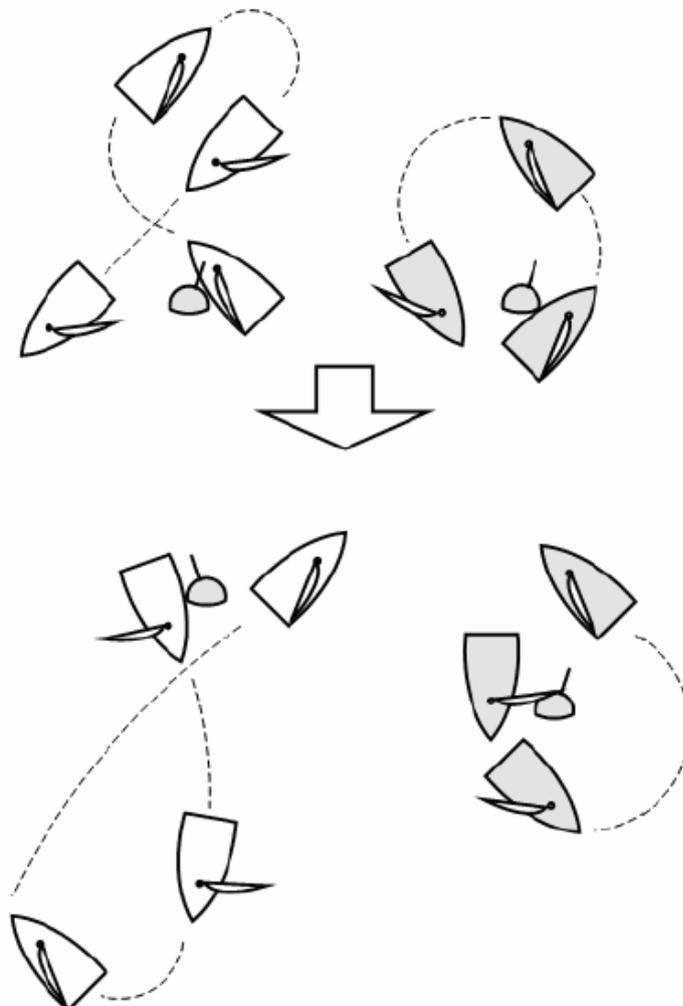
CAS 108

Règle 28.2	Effectuer le Parcours
Règle 44.1(b)	Pénalités au moment de l'incident : effectuer une pénalité
Règle 44.2	Pénalités au moment de l'incident : pénalité d'un tour et de deux tours

En effectuant une pénalité après avoir touché une marque, un bateau n'a pas besoin de terminer un tour complet de 360°, et il peut faire sa pénalité tout en contournant simultanément la marque. Son tour pour contourner la marque comptera comme sa pénalité s'il comprend un virement de bord et un empannage, s'il est effectué rapidement après ne plus être en contact avec la marque, s'être écarté nettement des autres bateaux, et quand aucune question d'avantage ne se pose.

Faits présumés

Dans chacune des quatre situations illustrées, un bateau touche une marque à contourner qu'il est tenu de laisser à bâbord, puis fait un tour qui inclut un virement de bord et un empannage.



Question

Dans chaque situation, le bateau qui effectue une pénalité d'un tour s'est-il conformé à la règle 44 et à la règle 28.2 ?

Réponse

Quand un bateau enfreint la règle 31, sa pénalité est habituellement une pénalité d'un tour. Cependant, si, en touchant la marque, il cause des blessures ou des dommages sérieux ou obtient un avantage significatif dans la course ou la série, sa pénalité doit être d'abandonner (voir la règle 44.1(b)).

Dans chaque situation illustrée, il effectue une pénalité d'un tour conforme à la règle 44.2, à condition que :

- a) aussitôt que possible, et avant de commencer son tour de pénalité, il s'écarte nettement des autres bateaux ;
- b) quand il commence son tour de pénalité il ne touche plus la marque ; et
- c) il fait son tour de pénalité rapidement après s'être écarté des autres bateaux.

La règle 44.2 n'exige pas d'un bateau qui effectue une pénalité d'un tour qu'il accomplisse un tour complet de 360°, ou un tour d'un nombre particulier de degrés, et elle n'interdit pas de faire la pénalité en effectuant une autre manœuvre, telle que contourner la marque.

Chacun des quatre tours illustrés est conforme à la règle 28.2. A condition que le fil représentant le sillage du bateau, quand il est tendu, se trouve du côté requis de la marque, le bateau se conforme à la règle 28.2 même si (comme non illustré) un tour de pénalité a résulté du tour supplémentaire de 360° fait par le bateau autour de la marque.

RYA 2005/4

[Retour sommaire](#)

CAS 109

Préambule du Chapitre 2

Règle 48 Signaux de brume et feux ; dispositifs de séparation de trafic Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer

Les règles du RIPAM ou les règles gouvernementales de priorité s'appliquent entre les bateaux en course seulement si les instructions de course le précisent et, dans ce cas, toutes les règles du chapitre 2 sont remplacées. On peut rendre une règle du RIPAM ou une règle gouvernementale applicable en l'incluant dans les instructions de course ou dans un autre document régissant l'épreuve.

Question 1

Quelles sont les « règles gouvernementales » auxquelles le préambule du chapitre 2 et la règle 48.1 se réfèrent ? En quoi ces règles diffèrent-elles du *Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM)* ?

Réponse 1

Le RIPAM s'applique seulement « en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles

aux navires de mer » (règle 1(a) du *RIPAM*). Dans les ports d'un pays, les fleuves, les lacs et autres eaux intérieures, les gouvernements et autres autorités gouvernementales peuvent établir d'autres règles. Ces autres règles sont les « règles gouvernementales » auxquelles le préambule du chapitre 2 et la règle 48.1 se réfèrent. Ces règles, qui peuvent s'appliquer à l'échelle nationale sur toutes les eaux intérieures ou seulement sur des eaux intérieures spécifiques, peuvent répéter, remplacer, modifier ou s'ajouter au *RIPAM* (règles 1(b) et 1(c) du *RIPAM*).

Question 2

Quand l'avis de course, les instructions de course et autres documents qui régissent une épreuve ne mentionnent pas les règles du *RIPAM* ou les règles gouvernementales, les règles du *RIPAM* ou règles gouvernementales s'appliquent-elles à un bateau courant selon *Les Règles de Course à la Voile* ?

Réponse 2

Oui. Quand un bateau qui navigue selon les règles du chapitre 2 rencontre un navire qui n'y est pas soumis, les règles de priorité du *RIPAM* ou les règles gouvernementales de priorité s'appliquent entre eux (préambule du chapitre 2). De plus, un bateau en course doit respecter la règle 10 du *RIPAM*, Dispositifs de séparation de trafic (règle 48.2). Enfin, quand la sécurité l'exige, un bateau en course doit émettre des signaux de brume et allumer ses feux comme requis par le *RIPAM* ou les règles gouvernementales applicables (règle 48.1).

Question 3

L'avis de course, les instructions de course ou un autre document qui régit l'épreuve peuvent-ils rendre les règles du *RIPAM* ou des règles gouvernementales de priorité ou d'autres règles du *RIPAM* ou gouvernementales applicables ?

Réponse 3

Oui, de trois manières.

1. Les instructions de course peuvent déclarer que les règles de priorité du *RIPAM* ou règles gouvernementales remplacent toutes les règles du chapitre 2 (préambule du chapitre 2 et règle J2.2(2)). Ceci est souvent fait pour les courses océaniques et également pour les courses de nuit.
2. Les instructions de course peuvent déclarer qu'une règle particulière du *RIPAM* ou des règles gouvernementales (autre qu'une règle de priorité) s'appliquera à l'épreuve et elles incluront le texte de cette règle (règle J2.2(4)).
3. La définition de Règle inclut « (g) tout autre document régissant l'épreuve ». Un tel document peut inclure le texte d'une règle ou de règles particulières du *RIPAM* ou des règles gouvernementales (autre qu'une règle de priorité) qui s'appliqueront à l'épreuve. Pour régir une épreuve, un document doit être listé dans l'avis de course (règle J1.1(3)), énonçant où ou comment il peut être consulté, et dans les instructions de course (règle J2.1(2)).

Un bateau qui enfreint une règle du *RIPAM* ou une règle gouvernementale peut toujours être poursuivi par une autorité responsable de son application, mais une réclamation peut être faite selon une telle règle seulement quand la règle concernée « régit l'épreuve ».

Question 4

Si les instructions de course précisent que les règles de priorité du *RIPAM* remplacent les règles du chapitre 2, quelles règles du chapitre 2 sont remplacées par quelles règles du *RIPAM*?

Réponse 4

Toutes les règles du chapitre 2 sont remplacées. Le chapitre B du *RIPAM* contient les « règles de barre et de route » du *RIPAM*, qui sont, en effet, « des règles de priorité ». Cependant, le chapitre B du *RIPAM* doit être lu en même temps que la totalité du *RIPAM*, en particulier le chapitre A. Par exemple, de nombreux termes utilisés dans le chapitre B sont définis dans le chapitre A.

Question 5

Est-il possible de prévoir un choix plus large ou plus limité dans le remplacement des règles de priorité qui s'appliquent entre des bateaux en compétition ?

Réponse 5

Une instruction de course peut seulement remplacer toutes les règles du chapitre 2 par toutes les règles de priorité du *RIPAM* ou gouvernementales. La règle 86.1 précise que les instructions de course ne doivent pas modifier le chapitre 2, qui inclut son préambule. Par conséquent, un choix plus large ou plus limité dans le remplacement des règles de priorité qui s'appliquent entre des bateaux en compétition n'est pas autorisé.

RYA 2005/1

[Retour sommaire](#)

CAS 110

Règle 62.1 (b) Réparation

Un bateau physiquement endommagé suite à un contact avec un bateau qui a enfreint une règle du chapitre 2 est habilité à recevoir réparation seulement si le dommage lui-même a aggravé son score de façon significative. Le contact n'est pas nécessaire pour qu'un bateau cause des blessures ou des dommages physiques à un autre bateau. Une aggravation du score d'un bateau provoquée par une manœuvre d'évitement n'est pas, en elle-même, motif à réparation. « Blessures » se rapporte à des blessures corporelles à une personne et, dans la règle 62.1(b), « dommages » est limité aux dommages physiques d'un bateau ou de son équipement.

Faits présumés

Le bateau B est tenu de se maintenir à l'écart du bateau A. Cependant, B entre en collision avec A, faisant pivoter A de 180 degrés avant que ce dernier ne puisse continuer à naviguer vers la marque suivante. Le bateau A perd cinq places à l'arrivée en raison de l'incident. Il réclame contre B et demande réparation selon la règle 62.1(b). Pendant l'instruction, il est établi qu'il y a eu des dommages physiques sur A mais que les dommages eux-mêmes n'avaient pas affecté sa capacité à continuer la course à vitesse normale. La réclamation de A est confirmée et B est disqualifié.

Question 1

A a-t-il droit à réparation ?

Réponse 1

Non. Selon la règle 62.1(b), les dommages eux-mêmes doivent être la raison de l'aggravation significative du score d'un bateau. Dans ce cas les dommages n'ont eu aucun effet sur le score de A.

Question 2

Un contact entre les bateaux doit-il se produire pour pouvoir accorder réparation selon la règle 62.1(b) ?

Réponse 2

Non. Un bateau endommagé physiquement ou dont un membre d'équipage souffre de blessures à la suite d'une action d'évitement de contact avec un bateau qui a enfreint une règle du chapitre 2 peut obtenir réparation si les blessures ou les dommages s'avèrent avoir aggravé de façon significative son score et ce sans faute de sa part.

Question 3

S'il n'y avait eu aucune collision parce que A avait pu éviter B en modifiant sa route de 180 degrés, mais que A ait perdu cinq places de ce fait, aurait-il subi des « blessures » ou des « dommages » au sens des termes utilisés dans la règle 62.1(b) ?

Réponse 3

Non. Les « blessures » dans les règles de course se réfèrent seulement aux dommages corporels à une personne, et les « dommages » sont limités aux dommages physiques à un bateau ou à son équipement.

USSA 1996/73 et 2007/98

[Retour sommaire](#)

CAS 111

Règle 30.2

Pénalités de départ : règle du pavillon Z

Règle 30.3

Pénalités de départ : règle du pavillon noir

Si un bateau est pénalisé selon la règle 30.2 ou la règle 30.3 pendant une séquence de départ qui aboutit à un rappel général, le comité de course doit le pénaliser même si la course a été retardée avant cette séquence de départ ou si, durant une séquence de départ ultérieure, un retard a été signalé avant le signal de départ.

Faits présumés pour la question 1

La quatrième course d'une série est programmée pour partir à 10h00, mais elle est retardée de trente minutes alors que le comité de course attend que le vent rentre. Au signal préparatoire, le comité de course envoie le pavillon Z. Le bateau A est identifié dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la première marque durant la dernière minute avant son signal de départ. Après le signal de départ, le comité de course signale un rappel général. Le comité de course commence alors une deuxième procédure de départ pour cette course et envoie à nouveau le pavillon Z comme signal préparatoire. Après l'affalé du pavillon préparatoire, mais avant le signal de départ, le comité de course signale un retard. Plus tard, le

comité de course commence une troisième procédure de signaux et réussit le départ de la quatrième course, et la course est validée. Le bateau A reçoit une pénalité en points de 20% et il demande réparation au motif que la course a été retardée – en effet retardée deux fois – avant son signal de départ et, par conséquent, selon la troisième phrase de la règle 30.2, il n'aurait pas dû recevoir de pénalité.

Question 1

Quand le comité de course a imposé une pénalité en points de 20% au bateau A, a-t-il agi de manière appropriée selon la règle 30.2 ?

Réponse 1

Oui. Le comité de course a agi de manière appropriée selon la règle 30.2. Les trois premières phrases de la règle 30.2 se rapportent à une procédure de départ unique. La procédure de départ dans laquelle A a été identifié dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la première marque durant la dernière minute avant son signal de départ n'a pas été retardée ou annulée avant son signal de départ. Par conséquent, le comité de course a agi de manière appropriée selon la règle 30.2 quand il a imposé une pénalité en points de 20% à A. Cette action n'était pas une action inadéquate et A n'avait pas droit à réparation.

Durant la deuxième procédure de départ, si un bateau avait été identifié dans le triangle entre le moment où le pavillon préparatoire a été affalé et le moment où le signal de retard a été fait, alors cela aurait été une action inadéquate selon la règle 30.2 de donner au bateau A une pénalité en points de 20%.

Faits présumés pour la question 2

Les faits présumés sont les mêmes que ceux de la question 1 excepté que le pavillon noir a été utilisé comme pavillon préparatoire lors de la première et de la deuxième tentative de départ. Avant le signal d'avertissement du deuxième essai de départ, le comité de course affiche le numéro de voile de A. A est dans la zone de départ pendant la deuxième procédure de départ et participe à la course après la troisième procédure de départ. A est classé DNE pour cette course, sans instruction.

Question 2

Quand le comité de course a classé A DNE sans instruction, a-t-il agi de manière appropriée selon la règle 30.3 ?

Réponse 2

Oui. Le raisonnement de la réponse 1 s'applique aussi ici. Le comité de course a agi de manière appropriée en le classant DNE sans instruction, et A n'avait pas droit à réparation. Durant la deuxième procédure de départ, si un bateau avait été identifié dans le triangle entre le moment où le pavillon préparatoire a été affalé et le moment où le signal de retard a été fait, alors cela aurait été une action inadéquate selon la règle 30.3 de disqualifier ce bateau sans instruction.

ISAF 2009

[Retour sommaire](#)

CAS 112

Définitions	Finir
Règle 28.2	Effectuer le parcours
Règle 61.1(a)(3)	Exigences pour réclamer : informer le réclamé

Si un bateau fait une erreur en effectuant le parcours, un deuxième bateau peut informer ce bateau qu'il a l'intention de réclamer avant l'arrivée de ce bateau ou à la première occasion raisonnable après que ce bateau ait fini.

Faits présumés

Le bateau A laisse la première marque de parcours du mauvais côté. Puis, sans corriger son erreur, il effectue le reste du parcours correctement et franchit la ligne d'arrivée depuis le côté parcours et rentre ensuite au port. Un autre bateau, B, voit A laisser la première marque du mauvais côté et décide de réclamer contre lui.

Question 1

A finit-il quand il franchit la ligne d'arrivée ?

Réponse 2

A finit à condition qu'il franchisse la ligne d'arrivée conformément à la définition de Finir, qu'un fil représentant son sillage respecte ou non la règle 28.2. A n'ayant pas continué à effectuer le parcours après avoir franchi la ligne d'arrivée, il a fini conformément à la définition au moment où il a franchi la ligne (voir définition de Finir (c)).

Question 2

Quand A enfreint-il la règle 28.2 ?

Réponse 2

A fait une erreur quand il laisse la première marque du mauvais côté. Cependant, la règle 28.2 lui permet de corriger son erreur à tout moment avant de finir, mais pas après. Par conséquent, A n'enfreint pas la règle 28.2 jusqu'à ce qu'il finisse.

Question 3

Quand B doit-il informer A de son intention de réclamer ?

Réponse 3

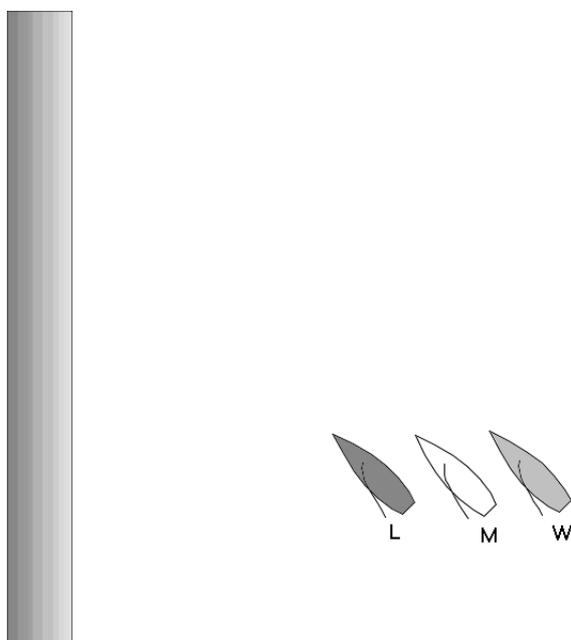
La règle 61.1(a)(3) établit que B n'a pas besoin de heler « Protest » ou d'envoyer un pavillon rouge, mais il doit informer A de son intention de réclamer avant que A ne finisse ou à la première occasion raisonnable après l'arrivée de A.

Règle 20 **Place pour virer de bord à un obstacle**

Une explication de l'application de la règle 20 quand trois bateaux naviguant au plus près sur le même bord s'approchent d'un obstacle, avec le bateau le plus sous le vent qui hèle pour de la place pour virer de bord, mais ne peut virer sauf si les deux autres bateaux à son vent virent également.

Faits présumés

L, M et W naviguent au plus près sur tribord. Ils approchent d'un obstacle qu'ils ne peuvent éviter en toute sécurité sans modification substantielle de leur route. L'obstacle n'est pas une marque. Quand les bateaux sont aux positions indiquées dans le schéma, L hèle « Place pour virer » suffisamment fort pour être entendu à la fois de M et de W. Quand L hèle, il est clair que M et W doivent tous deux virer de bord pour donner de la place à L, et M n'a pas la place pour virer de bord et éviter W.

**Question 1**

La règle 20.2(c) impose-t-elle à W de répondre à l'appel de L ?

Réponse 1

Oui. Quand un bateau, qui n'est pas à proximité du bateau qui hèle, a entendu l'appel et aura à répondre avant que le bateau ayant hélé soit en mesure de virer, il est le « bateau hélé » au sens de la règle 20.2 et doit répondre en conséquence.

Question 2

M est-il tenu de heler W pour de la place pour virer de bord immédiatement après l'appel de L ?

Réponse 2

Oui, si W n'est pas déjà en train de répondre à l'appel de L. Répondre « Virez » n'étant pas une option pour M dans ce cas, M est tenu par la règle 20.2(c) de répondre à l'appel de L en virant de bord aussitôt que possible. En conséquence, si M ne peut pas virer de bord en

raison de la présence de W, il doit héler W immédiatement pour de la place pour virer de bord et la règle 20.3 lui permet de le faire, même si, en l'absence de L, M n'aurait pas besoin de héler pour de la place pour virer de bord. S'il manque à héler pour de la place et qu'il en résulte qu'il ne peut virer de bord aussitôt que possible, il enfreint la règle 20.2(c).

ISAF 2009

[Retour sommaire](#)

CAS 114

Definitions	Place à la marque
Definitions	Place
Rule 16.1	Modifier sa route
Rule 18.2	Place à la marque : donner la place à la marque

Quand un bateau a droit à de la place, l'espace auquel il a droit comprend l'espace dont il a besoin pour satisfaire à ses obligations selon les règles du chapitre 2 et la règle 31.

Faits présumés pour la question 1

A, B et C sont engagés sur le même bord quand le premier d'entre eux atteint la zone d'une marque. A est à l'extérieur, C à l'intérieur, B entre eux.

Question 1

La règle 18.2 impose-t-elle à A de donner assez d'espace à B pour permettre à B de donner la place à la marque à C ?

Réponse 1

Oui. La définition de Place à la marque utilise le terme défini de « place », et place inclut l'espace dont un bateau a besoin pour remplir ses obligations selon les règles du chapitre 2 et la règle 31. L'espace que A est tenu de donner à B inclut l'espace dont B a besoin pour remplir ses obligations selon les règles du chapitre 2. En conséquence, la règle 18.2 exige de A qu'il laisse à B l'espace suffisant dont B a besoin pour laisser à C la place à la marque.

Faits présumés pour la question 2

L, M et W sont engagés et sur le même bord, avec L sous le vent, W au vent, et M entre eux. L n'a pas de restriction à sa route normale et il lofe. M et L lofent tous deux en réponse au lof de L.

Question 2

La règle 16.1 oblige-t-elle L à donner assez d'espace à M pour lui permettre de donner à W la place de se maintenir à l'écart ?

Réponse 2

Oui. Quand M modifie sa route pour se maintenir à l'écart de L, M est tenu par la règle 16.1 de laisser à W la place pour se maintenir à l'écart. L'espace que L est tenu de donner à M inclut l'espace dont M a besoin pour remplir ses obligations selon les règles du chapitre 2. En conséquence, la règle 16.1 exige de L qu'il donne à M suffisamment d'espace pour que M puisse laisser à W la place pour se maintenir à l'écart.

Faits présumés pour la question 3

La marque à l'extrémité tribord de la ligne de départ est entourée d'eau navigable. En s'approchant de la ligne de départ pour prendre le départ, L et W tribord sont engagés. L suit une route qui passera suffisamment loin de la marque, et un espace se crée pour que W passe entre L et la marque. W s'engage dans l'espace que L a librement laissé. Après que W ait longé la marque, L lofe et en lofant rapidement en réponse, W se maintient à l'écart de L. Cependant, afin de se maintenir à l'écart de L, W est obligé de toucher la marque.

Question 3

L respecte-t-il la règle 16.1?

Réponse 3

Non. W est tenu de se maintenir à l'écart selon la règle 11 et, comme précisé dans le préambule de la section C, il n'a pas droit à de la place selon la règle 19 ou à de la place à la marque selon la règle 18. Cependant, quand L modifie sa route, W a droit à de la place pour se maintenir à l'écart de L selon la règle 16.1, incluant l'espace dont W a besoin pour respecter la règle 31. La modification de route de L oblige W à toucher la marque. L enfreint la règle 16.1 et, selon la règle 64.1(a), W est exonéré de son infraction à la règle 31.

Faits présumés pour la question 4

Identiques aux faits pour la question 3, à l'exception de la règle 31 supprimée par les règles de l'annexe B ou F ou par les instructions de course, et la marque est un bateau du comité ou autre objet important.

Question 4

L respecte-t-il la règle 16.1 ?

Réponse 4

Non. Un bateau ayant droit à de la place selon la règle 16.1 a droit à l'espace dont il a besoin pour manœuvrer en bon marin pour se maintenir à l'écart. Toucher une marque de ce type risque d'endommager soit le bateau en course, soit le bateau comité, et prendre un tel risque n'est pas une navigation en bon marin.

ISAF 2010/révisé par l'ISAF 2013

[Retour sommaire](#)

CAS 115

Règle 66 Rouvrir une instruction

Interprétation du mot « nouvelle » tel qu'utilisé dans la règle 66.

Question

Quels critères le jury doit-il utiliser pour décider qu'une preuve est nouvelle ?

Réponse

Une preuve est « nouvelle »

- s'il n'était raisonnablement pas possible à la partie demandant la réparation d'avoir découvert la preuve avant la première instruction,
- si le jury est convaincu que, avant que la première instruction la partie requérante a fait tout son possible pour trouver la preuve, mais sans succès, ou
- si le jury apprend d'une source, quelle qu'elle soit, que la preuve n'était pas disponible pour les parties au moment de la première instruction.

CAS 116

Règle 62.1(b)	Réparation
Règle 64.2	Décisions: décisions de réparation
Règle A10	Conseils pour les réparations

Une discussion sur une réparation dans une situation où un bateau est endommagé au début d'une compétition, a droit à réparation selon la règle 62.1(b) et ne peut participer aux courses restantes en raison du dommage. Dans une telle situation, il n'est pas équitable pour les autres bateaux de la compétition de lui donner la moyenne de la moitié ou plus des courses qui constituent son classement dans la compétition.

Faits présumés

Une régata se déroule sur deux jours, avec 5 courses programmées. Selon le système de classement, si 5 courses sont validées, le score de chaque bateau dans la compétition sera le total de ses scores en excluant le plus mauvais. Le premier jour, seule la course 1 est validée et le bateau A finit 2^{ème}. Le deuxième jour, A finit 5^{ème} à la course 2. Avant le départ de la course 3, A entre en collision avec B et le dommage est tel que A est incapable de participer aux courses restantes de la compétition. Il réclame contre B et demande réparation selon la règle 62.1(b). Le jury établit que A a droit à réparation et, agissant selon la règle A10(b), il lui attribue pour les courses 3 et 4 la moyenne de ses points dans les courses 1 et 2. A est classé DNC à la course 5, mais ce score est exclu. A a le plus petit score de la compétition et remporte donc celle-ci, tout en n'ayant couru que 2 des 5 courses.

Question 1

La réparation accordée à A était-elle appropriée ?

Réponse 1

Non. Bien que le jury n'ait enfreint aucune règle, sa décision dans l'attribution de la réparation n'était pas l'arrangement le plus équitable pour tous les bateaux affectés (voir la règle 64.2). Dans ce cas, attribuer à un bateau la moyenne de ses scores pour seulement la moitié des courses comptant pour son classement dans la compétition n'est pas équitable pour les autres bateaux.

Question 2

Quelle réparation pour A aurait été un arrangement équitable ?

Réponse 2

Le jury doit s'assurer que, après avoir exclu son plus mauvais score, plus de la moitié des scores d'un bateau est constituée de ses places d'arrivée à des courses dont il a pris le départ. Des situations différentes peuvent nécessiter des arrangements différents pour des réparations. Dans ce cas précis, le jury aurait pu donner à A une réparation seulement pour la course durant laquelle la collision a eu lieu.

ISAF 2011

[Retour sommaire](#)

CAS 117

Définitions

Règle 15

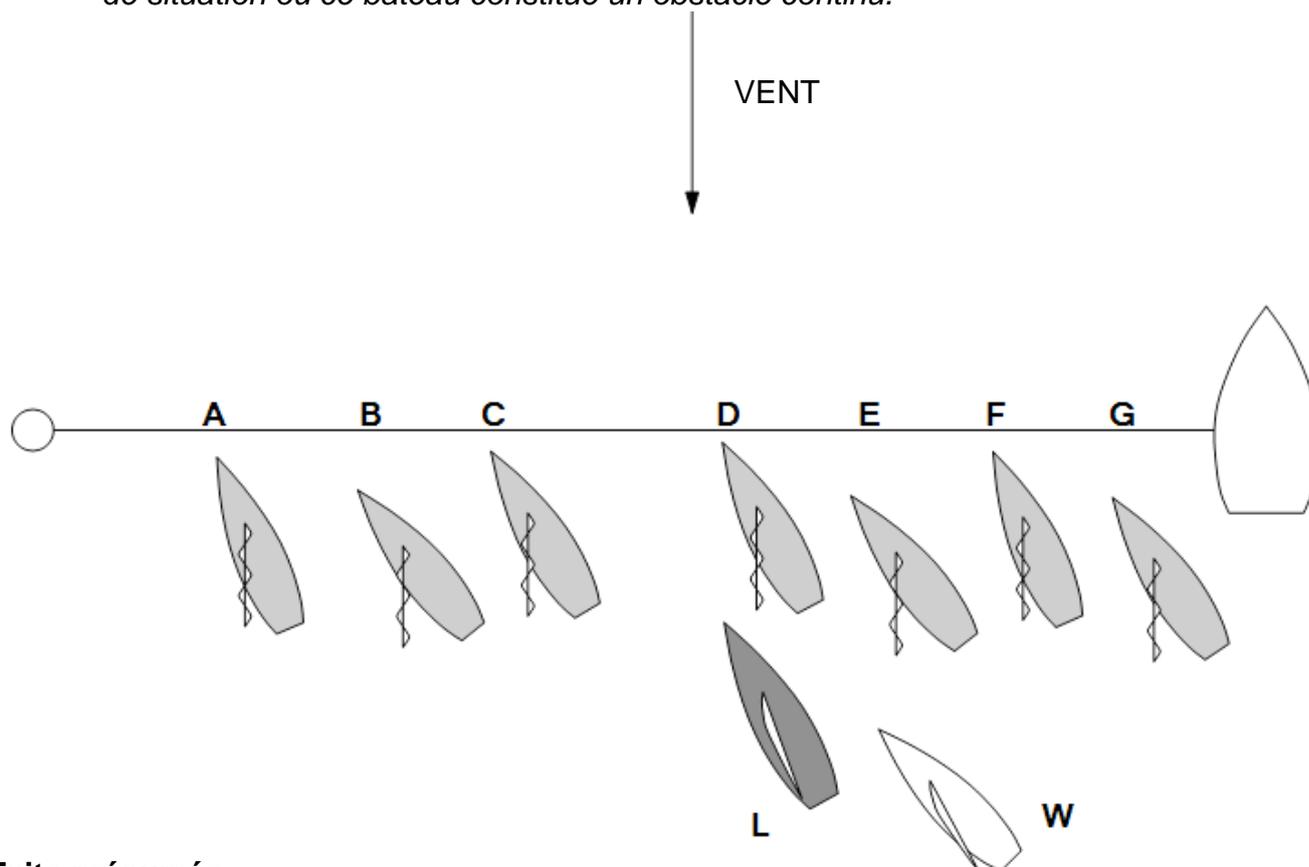
Règle 19.2(b)

Obstacle

Acquérir une priorité

Place pour passer un obstacle : donner de la place à un obstacle

Quand trois bateaux sont sur le même bord et que deux d'entre eux sont engagés et rattrapent le troisième depuis une position en route libre derrière, si le bateau sous vent devient engagé avec le bateau devant, le bateau devant n'est plus un obstacle et la règle 19.2(b) ne s'applique pas. Lorsqu'une rangée de bateaux navigue près d'un autre bateau, il n'existe pas de situation où ce bateau constitue un obstacle continu.



Faits présumés

Environ 15 secondes avant le signal de départ. Les bateaux A, B, C, D, E, F et G maintiennent leurs positions sur tribord, à faible distance sous la ligne d'arrivée. Les bateaux L et W s'approchent de la rangée de bateaux depuis l'arrière. Les espaces entre les bateaux côte à côte devant L et W sont insuffisants, pour que l'un ou l'autre puisse s'y intercaler.

Question 1

Si L devient engagé sous le vent de D, alors que W est en route libre derrière D, L est-il tenu de donner à W la place de passer sous le vent de D ?

Réponse 1

Non. Quand L devient engagé sous le vent de D, il acquiert une priorité sur D et, en conséquence, D n'est plus un obstacle pour L et W. Pour cette raison, la règle 19.2(b) ne s'applique pas entre L et W. Par contre, la règle 11 commence à s'appliquer entre L et D, mais L est tenu par la règle 15 de donner au début la place à D de se maintenir à l'écart. W continue d'être tenu par la règle 12 de se maintenir à l'écart de D, et par la règle 11 de se maintenir à l'écart de L.

Après que L devienne engagé sous le vent de D, L est prioritaire à la fois sur D et W. En conséquence, L devient à ce moment-là un obstacle pour D et W, et si W devient engagé sur D, la règle 19.2(b) commence à s'appliquer entre D et W. La règle 19.2(b) exige de D qu'il donne à W la place de passer entre lui et L sauf si D a été incapable de le faire depuis le moment où l'engagement de W avec D a commencé.

Question 2

Si ni L ni W n'ont l'espace pour passer entre C et D, cela signifie-t-il que L doit laisser passer W dans cet espace sans s'y introduire lui-même ?

Réponse 2

Non.

Question 3

Selon la définition d'Obstacle, un bateau en course n'est jamais un obstacle continu. Néanmoins, existe-t-il des situations, telle que celle du schéma, où une rangée de bateaux en course, naviguant près les uns des autres, devient un obstacle continu ?

Réponse 3

Non.

ISAF 2011

[Retour sommaire](#)

CAS 118

Définitions	Place à la marque
Définitions	Place
Règle 18.2(b)	Place à la marque : donner la place à la marque

Dans la définition de Place à la marque, la phrase « place pour naviguer vers la marque » signifie l'espace pour naviguer rapidement en bon marin vers une position proche de la marque et de son côté requis.

Résumé des faits

UM8 et *UM10*, engagés sur bâbord, *UM8* à l'intérieur, s'approchent d'une marque sous le vent à laisser à bâbord puis à contourner comme indiqué sur le schéma. Le bord suivant du parcours est un bord de près. Le vent est modéré et la mer est plate. *UM8* réclame contre *UM10* selon la règle 18.2(b) pour ne pas lui avoir laissé la place pour naviguer vers la marque et la contourner. Le jury décide qu'*UM10* a laissé à *UM8* la place à laquelle il avait droit et rejette la réclamation. *UM8* fait appel.

Décision

Pour effectuer le parcours, *UM8* devait modifier sa route, depuis une route grand large jusqu'à une route au plus près, au moment de contourner la marque. En conséquence, sa route normale était de naviguer près de la marque à un moment quelconque de son contournement. Puisqu'*UM8* avait droit à la place à la marque, il avait droit à la place, comme défini dans la définition de Place,

- pour laisser la marque à bâbord,
- pour naviguer vers la marque, et
- pour contourner la marque sur une route au plus près.

La phrase « *place pour naviguer vers la marque* » signifie l'espace pour naviguer rapidement en bon marin vers une position proche de la marque, et de son côté requis. Dans ce cas, *UM8* a navigué vers la marque en position 3 du schéma puisque la marque était par le travers de son étrave et qu'il était proche de la marque. Entre les positions 3 et 6, il contourne la marque et a donc droit à la place pour passer rapidement et en bon marin d'une route au grand large à une route au plus près.

Le schéma montre qu'*UM10* a laissé à *UM8* la place pour naviguer vers le côté requis de la marque et la contourner de façon à effectuer le parcours. En conséquence, l'application par le jury de la règle 18.2(b) et des trois éléments de la définition de Place à la marque était correcte. L'appel d'*UM8* est refusé et la décision du jury est maintenue.

USSA 2011/105

[Retour sommaire](#)

CAS 119

Règle 62.1(a)

Réparation

Règle A3

Heures de départ et places d'arrivée

Quand une course est organisée pour des bateaux courant selon un système de rating, le rating qui doit être utilisé pour calculer le temps compensé d'un bateau est son rating au moment où la course se déroule. Son score ne doit pas être modifié si l'autorité de rating modifie son rating ultérieurement de son propre chef.

Faits présumés

Le bateau A est inscrit et participe à une course comptant pour un trophée et le comité de course le classe en utilisant le rating de son certificat de rating basé sur son handicap et sa performance, rating qui s'appliquait au moment de la course. Aucune réclamation contre lui n'est déposée et aucun bateau ne demande de réparation sur la base que A aurait été classé de façon incorrecte.

Plusieurs semaines après la course, l'autorité de rating, agissant de son propre chef, modifie le rating de 1. Aucune modification n'a été apportée à la coque ou à l'équipement, entre la fin de

la course et le moment où son rating a été modifié. Quand le comité de course apprend que le rating de A a été modifié, il le reclasse dans la course en utilisant le nouveau rating, ce qui aggrave le score de A de façon significative.

A demande réparation, arguant que le reclassement dans la course par le comité de course était une erreur. Le jury accepte, et, selon la règle 62.1(a), accorde réparation à A en lui réattribuant son score d'origine.

Questions

En recalculant le classement de la course en se basant sur la modification de rating de A, le comité de course a-t-il commis une action inadéquate ? La réparation accordée à A était-elle appropriée ?

Réponses

Le recalcul de la course était une action inadéquate du comité de course. Le rating d'un bateau selon un système de rating peut, de temps à autre, être modifié par l'autorité de rating, même si aucune modification n'a été apportée à la coque ou à l'équipement du bateau. C'est chose particulièrement courante pour les ratings attribués selon un système de rating basé sur la performance. Ces systèmes basent le rating d'un bateau en partie sur sa performance dans les courses passées, rating qui peut changer avec le temps.

Le rating d'un bateau au moment où il participe à la course est le rating qui devrait être utilisé par le comité de course pour calculer son temps compensé selon la règle A3. Le score d'origine attribué à A par le comité de course a été calculé en se basant sur le rating de A au moment de la course. En conséquence, la réparation accordée à A par le jury était appropriée.

USSA 2011/104

[Retour sommaire](#)

CAS 120

Règle 41(c) Aide extérieure

« Une information librement accessible » citée dans la règle 41(c) est une information disponible gratuitement et qui peut être facilement obtenue par tous les bateaux dans une course. La règle 41(c) est une règle qui peut être modifiée pour une épreuve, à condition que la procédure prévue dans les règles soit suivie.

Question 1

Quelle est la signification de « information librement accessible » tel qu'utilisé dans la règle 41(c) ?

Réponse 1

« Une information librement accessible » signifie une information disponible gratuitement et pouvant être facilement obtenue par tous les bateaux d'une course. « Facilement obtenue » signifie que l'information est disponible depuis une source publique supposée raisonnablement accessible à la connaissance des concurrents et qu'ils peuvent localiser facilement. Par exemple, une information accessible facilement est une information pouvant être trouvée en haut d'une liste d'adresses internet en faisant une recherche de cette information avec un programme de recherche internet fréquemment utilisé. Une information pour laquelle un paiement est nécessaire (même d'un montant minime) ou qui n'est pas facilement accessible à tous les bateaux d'une course n'est pas « librement accessible », par exemple des informations

fournies uniquement aux bateaux ayant payé un droit d'inscription ou autre droit pour cette information, ou une information dont la localisation sur internet est difficile.

Les coûts d'équipements ou de programmes et les droits relatifs aux services de communication ne rentrent pas dans les coûts de cette information pouvant être obtenue avec cet équipement, ce programme ou ce service de communications. Par exemple, le coût d'un ordinateur ou d'un téléphone cellulaire et d'un accès à internet pour un concurrent n'est pas considéré comme un coût imputable à l'information que ce concurrent peut obtenir avec cet équipement. Si l'accès à cette information n'est pas payant, l'information est « librement accessible ».

Cependant, l'information n'est pas « librement accessible » si l'accès à cette information est limité aux personnes ayant acheté un équipement ou programme dédié auprès de la personne ou de l'organisation qui fournit cette information. Cette information n'est pas « librement accessible » même en l'absence de frais supplémentaires occasionnés par la réception de l'information nécessitant un équipement ou programme dédié.

Par exemple, toute donnée ou information pouvant être obtenue gratuitement en utilisant un compte d'accès internet existant est « librement accessible ». Cependant, une donnée ou information n'est pas « librement accessible » si elle est accessible uniquement contre paiement à la personne ou organisation qui fournit l'information pour un matériel informatique dédié ou une application dédiée.

En complément aux considérations précédentes, une information n'est pas « librement accessible » si elle devient disponible si peu de temps avant le départ d'une course que les concurrents n'ont pas le temps de la trouver et de se familiariser avec elle. Cette précision empêche un concurrent de faire en sorte qu'une donnée soit mise en ligne juste avant une course, les autres concurrents n'ayant pas eu le temps de la trouver et de se familiariser avec elle.

Noter qu'en complément aux dispositions de la règle 41, une règle de classe peut interdire qu'un équipement donné soit embarqué à bord d'un bateau et que cette règle de classe peut, en conséquence, limiter l'information qu'un bateau peut utiliser.

Faits présumés pour la question 2

Le bateau A est un gros bateau avec beaucoup d'espace pour son équipement et un équipage nombreux, avec un navigateur/routeur dédié à bord. Il possède un système VSAT ou Inmarsat et paie un droit mensuel pour ses communications de 5000 \$, lui permettant de nombreux téléchargements et recherches sur internet. Son objectif, en ayant un accès aussi important à internet, est d'avoir accès à des informations météorologiques numériques, pour effectuer des routages. Toutes les données utilisées par le bateau sont disponibles gratuitement toute l'année, pour toute personne ayant un accès internet. Aucune donnée téléchargée n'émane du fournisseur de l'Inmarsat ou du VSAT.

Le bateau B est un bateau de 40 pieds, avec un équipage de 8 personnes. Il utilise une tablette avec une clé d'accès internet, pour laquelle il paie un abonnement mensuel modique équivalent au montant d'un abonnement pour un téléphone. L'équipage achète un programme d'analyse météorologique et de routage, pour l'utiliser pendant la course. L'application coûte 2000 \$ et peut être achetée par toute personne qui le souhaite. Elle inclut une souscription payable d'avance de données météorologiques pouvant être téléchargées pendant la course. Les données météorologiques sont les mêmes pour tous les bateaux ayant acheté l'application, elles sont spécifiques à la course, ne peuvent être utilisées avec une autre application météorologique ou de routage et ne sont pas utilisables sans l'achat de l'application d'analyse de routage et de météorologie.

Le bateau C est un bateau de 40 pieds avec un équipage de 8 personnes. Il utilise une tablette avec une clé d'accès internet pour laquelle il paie un abonnement mensuel modique équivalent

au montant d'un abonnement pour un téléphone. L'équipage télécharge des fichiers météo maille fine avec un abonnement mensuel modique. Les fichiers ne sont pas spécifiques au bateau, tous les bateaux ayant souscrit un abonnement reçoivent les mêmes données. Ces données ne sont pas accessibles à une personne n'ayant pas souscrit d'abonnement, même une personne à terre avec un accès internet.

Le bateau D est un bateau de 40 pieds avec un équipage de 8 personnes. Il utilise une tablette avec une clé d'accès internet pour laquelle il paie un abonnement mensuel modique équivalent au montant d'un abonnement pour un téléphone. Pour la course, il souscrit en complément un abonnement pour des données météorologiques privatives d'un montant de 15000 \$. Ces données météorologiques privatives comprennent des images satellites d'une très haute résolution, sur lesquelles chaque rafale de vent peut être vue et localisée. Ces images ne sont pas modifiées pour s'adapter aux besoins de ce bateau en particulier et sont disponibles pour tout bateau qui paie l'abonnement et possède les compétences pour les télécharger.

Question 2

L'un de ces bateaux enfreint-il la règle 41(c) s'il reçoit des informations utilisant les services décrits ?

Réponse 2

Le bateau A n'enfreint pas la règle 41(c). Il ne paie aucun droit pour l'information qu'il reçoit. Le fait de payer un droit pour un système de communication, comme un système Inmarsat ou VSAT, ainsi qu'un droit mensuel pour les communications, lui permettant de communiquer et d'avoir accès à des informations sur internet n'enfreint pas la règle 41(c).

Le bateau B enfreint la règle 41(c). Le routage et les informations météorologiques que le bateau B télécharge ne sont pas accessibles sans un logiciel spécifique que le bateau B a acheté. En conséquence, il reçoit des informations qui ne sont pas librement accessibles aux bateaux qui n'ont pas fait cet achat.

Les bateaux C et D enfreignent la règle 41(c). Les droits qu'ils ont acquittés leur permettent de recevoir des informations météorologiques sans ce règlement. L'obligation de payer un droit pour une information, que ce droit soit important ou pas, signifie que ces informations ne sont pas disponibles gratuitement et qu'elles ne sont donc pas « librement accessibles ».

Question 3

La règle 41(c) peut-elle être modifiée pour une épreuve donnée ?

Réponse 3

Oui. Voir la règle 86.1. La règle 41(c) est une règle qui peut être modifiée pour une épreuve, à condition que la procédure établie pour ces modifications dans les règles soit respectée. Le cas 121 aborde cette procédure.

Question 4

La restriction mentionnée dans la règle 41(c) peut-elle être modifiée pour une épreuve sans modifier la règle ?

Réponse 4

Non.

[Retour sommaire](#)

CAS 121

Règle 86	Modifications aux règles de course
Règle J1.2	Contenu de l'avis de course
Règle J2.2(3)	Contenu des instructions de course

La procédure à suivre pour modifier une règle de course pour une épreuve est décrite en détail.

Question 1

Quelle est la procédure à suivre dans l'avis de course et les instructions de course pour modifier une règle de course pour une épreuve donnée ?

Réponse 1

La procédure suivante en trois étapes doit être suivie :

- (1) Déterminer si la règle que vous souhaitez modifier peut l'être. La règle 86.1(b) précise que certaines règles de course ne peuvent être modifiées, sauf si la modification est autorisée dans la règle elle-même. Les règles 86.2 et 86.3 permettent des exceptions à la règle 86.1(b) dans certaines circonstances. Si la règle peut être modifiée, suivez alors les étapes (2) et (3). Sinon, ne modifiez pas la règle, sauf si une des exceptions prévues dans les règles 86.2 et 86.3 s'applique.
- (2) L'autorité organisatrice est responsable de la publication de l'avis de course (voir la règle 89.2) et doit décider si la modification à cette règle aidera les concurrents à décider s'ils participent ou non à l'épreuve ou leur fournira des informations dont ils auront besoin avant que les instructions de course ne soient disponibles (voir la règle J1.2). Dans ce cas, comme requis par la règle J1.2(1), l'avis de course doit identifier la règle qui sera modifiée et inclure un résumé de la modification, ainsi qu'une phrase précisant que la modification complète apparaîtra dans les instructions de course. Notez que, comme précisé dans Terminologie dans l'introduction, un ajout à une règle ou la suppression de tout ou partie de cette règle est une « modification » à la règle.
- (3) Le comité de course est responsable de la publication des instructions de course écrites (voir la règle 90.2(a)). La règle J2.2(3) exige que le comité de course inclue dans les instructions de course une instruction qui identifie spécifiquement la règle modifiée et qui précise la modification. Après avoir lu cette instruction, le lecteur doit pouvoir avoir précisément le texte de la règle modifiée. De plus, quand une modification est faite à une règle selon la règle 86.2, l'accord écrit de l'ISAF doit être obtenu, l'autorisation doit être mentionnée dans l'avis de course et les instructions de course, et ce courrier doit être affiché au tableau officiel d'information. Quand une modification à une règle est faite selon la règle 86.3, l'accord de l'autorité nationale peut être exigé.

Question 2

Une règle de course peut-elle être modifiée pour une épreuve sans suivre la procédure décrite dans la réponse 1 ?

Réponse 2

Non.

Règle 69.2(c) Allégations de mauvaise conduite notoire : action par un jury

Une interprétation de l'expression « confortable satisfaction ».

Faits présumés pour la question 1

En se basant sur un rapport reçu par le jury, on pense qu'un concurrent peut avoir enfreint la règle 69.1(a). Une instruction est ouverte et les témoignages de la partie et des témoins sont recueillis.

Question 1

La règle 69.2(c) exige que, avant que le jury ne donne un avertissement ou ne pénalise le concurrent, il doit être « clairement établi à la confortable satisfaction du jury, en gardant à l'esprit la gravité de la mauvaise conduite présumée, que le concurrent a enfreint la règle 69.1(a) ». Quelle est la signification de « confortable satisfaction », tel qu'utilisé dans la règle 69.2(c) ?

Réponse 1

« Confortable satisfaction » est un des trois échelles de valeur d'une preuve, communément utilisée dans les tribunaux ou les instructions d'arbitrage. Les deux autres échelles de valeur sont « une preuve se situant au-delà d'un doute raisonnable » et « la prépondérance de la preuve ». L'échelle de valeur de la « preuve se situant au-delà d'un doute raisonnable » est la plus stricte des trois. Elle est généralement réservée aux cas criminels sérieux. La « prépondérance de la preuve » (parfois également mentionnée comme « la prépondérance des probabilités ») est la moins stricte des trois et est largement utilisée dans les procédures judiciaires civiles.

L'agence mondiale anti-dopage et le Tribunal d'arbitrage du sport utilisent l'échelle de valeur de la « confortable satisfaction ». L'agence mondiale anti-dopage utilise cette échelle de valeur lors des instructions, pour déterminer si un athlète a violé ou pas le code mondial anti-dopage. L'article 3.1 du code précise que, en gardant à l'esprit la gravité de l'allégation, il doit être établi à la « confortable satisfaction » du panel d'instructeurs qu'une violation a eu lieu. L'article 3.1 stipule à suivre que « l'échelle de valeur de la preuve est supérieure dans tous les cas à une simple prépondérance des probabilités mais est inférieure à une preuve se situant au-delà d'un doute raisonnable ».

Les règles de course ne précisent pas l'échelle de valeur devant être utilisée par un jury lors d'une instruction, pour instruire une réclamation ou demande de réparation. Cependant, dans la plupart de ces instructions, le jury utilise l'échelle de valeur de la « prépondérance de la preuve », selon laquelle il est plus vraisemblable qu'invraisemblable qu'une allégation ou déclaration est avérée.

La règle 69.2(c) exige explicitement que, lors d'une instruction d'une règle 69, le jury utilise l'échelle de valeur de « confortable satisfaction » la plus stricte. La règle exige de plus que la gravité de la conduite alléguée soit prise en compte comme un facteur important quand le jury statue pour décider s'il est « confortablement satisfait » de la réalité de l'infraction alléguée. L'échelle de valeur de la « confortable satisfaction » est toujours plus stricte que l'échelle de valeur de la « prépondérance de la preuve » mais moins stricte que celle de la « preuve se situant au-delà d'un doute raisonnable ». Entre ces deux extrêmes, l'échelle de valeur de la preuve est une échelle mobile, basée sur la gravité des allégations présentées au jury.

Il existe un autre principe fondamental dans les procédures disciplinaires, selon lequel les concurrents doivent être considérés comme innocents tant qu'une allégation n'a pas été avérée à leur encontre. En conséquence, une partie du test de la « confortable satisfaction » consiste à évaluer si la preuve présentée au jury est suffisante pour signifier que le concurrent n'est plus présumé innocent.

La dernière phrase de la partie Terminologie de l'introduction implique que les mots « confortable » et « satisfaction » sont utilisés dans la règle 69.2(c) dans le « sens habituellement compris ... dans l'usage courant ». « Confortable » et « satisfaction » sont tous deux fréquemment utilisés dans le langage courant et la plupart des juges connaîtront donc leur utilisation générale. Les juges pourront également réfléchir à leur sentiment « confortable » par rapport à la conclusion atteinte. S'ils ne sont pas confortables, ils ne sont alors pas « confortablement satisfaits ».

Notez que dans une instruction de règle 69, le jury doit répondre « oui » aux deux questions suivantes avant de donner un avertissement ou de pénaliser un concurrent ou un bateau selon la règle 69.2(c)(1) ou 69.2(c)(2) :

- Le jury est-il confortablement satisfait des faits établis justifiant que la conduite alléguée s'est produite ?
- Le jury est-il confortablement satisfait du fait que la conduite qui a eu lieu était une mauvaise conduite notoire ?

Comme le stipule la règle 69.1(a), un acte de mauvaise conduite notoire peut être une violation grave à une règle, aux bonnes manières ou à la sportivité, ou une conduite jetant le discrédit sur le sport.

Question 2

Pourriez-vous nous fournir un exemple plausible d'un rapport d'un incident alléguant une violation grave à une règle et d'un rapport d'une instruction selon la règle 69.2 où l'échelle de valeur de la « confortable satisfaction » est utilisée ?

Réponse 2

Le bateau A s'est présenté à la jauge avant une épreuve et un poids correcteur a été fixé correctement sous le plancher de pont maintenu en place par plusieurs vis. Au cours de l'épreuve, A fait l'objet d'un contrôle inopiné par le contrôleur d'équipement, et le poids correcteur est manquant. Le jury allègue que l'équipage du bateau A a enlevé le poids correcteur et que cette action représente une violation grave à la règle 78.1 et, en conséquence, une infraction à la règle 69.1(a). Le jury ouvre une instruction selon la règle 69.2.

Le bateau A est représenté lors de l'instruction par P, barreur et personne responsable de A. P dément avoir eu connaissance du poids correcteur manquant. Il explique que le bateau a été laissé 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 de pont aurait été enlevé et remis en place.

La quasi-totalité des témoignages 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 (pas de façon accidentelle). Le bateau a acquis un avantage en enlevant le poids et ce manque n'était pas susceptible d'être découvert, le plancher de pont étant vissé en place. Le seul témoignage contradictoire est apporté par chaque membre d'équipage, déniaient 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 une violation grave à la règle 78.1 et, en conséquence, une infraction à la règle 69.1(a). Le bateau A est pénalisé selon la règle 69.2(c)(2) en étant classé DGM 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 de la preuve ». 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.

ISAF 2012

[Retour sommaire](#)

Une traduction du « Case Book » de l'International Sailing Federation (ISAF)
réalisée par la Commission Centrale d'Arbitrage de la FFVoile

Juin 2013