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 s'il est disqualifié après la course pour infraction à une règle.

Question
Les bateaux A, B et C sont en course avec d'autres. Après un incident entre A et B, le bateau A hèle et déferle son pavillon de réclamation, mais le bateau B n'abandonne ni n'effectue de pénalité. Plus tard, B réclame contre un troisième bateau, C, après un deuxième incident. Le comité de réclamation instruit la réclamation de A contre B, et disqualifie B. 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 comité de réclamation doit instruire la réclamation de B contre C et, si le comité de réclamation est convaincu d'après les dépositions que C a enfreint une règle, il doit être disqualifié.

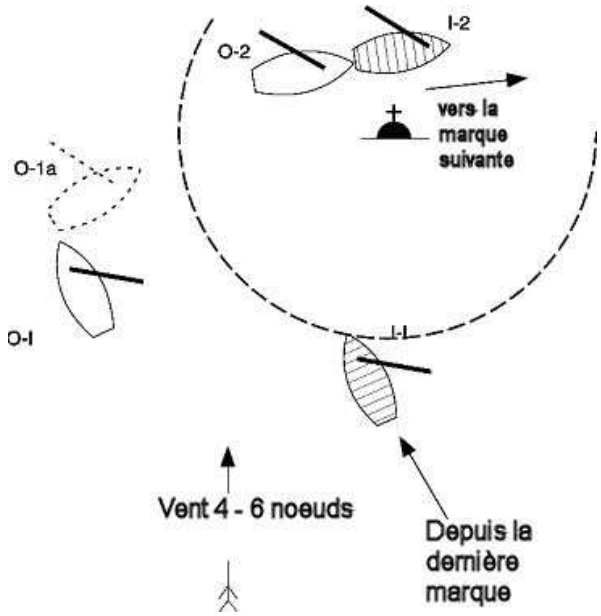
RYA 1962/25

CAS 2

Règle 12 **Sur le même bord, non engagés**
Règle 14 **Eviter le contact**
Règle 18.2(a) **Contourner et passer des marques et des obstacles : engagés – règle de base**
Règle 18.2(b) **Contourner et passer des marques et des obstacles : engagés à l'entrée de la zone**
Règle 18.2(c) **Contourner et passer des marques et des obstacles : non engagés à l'entrée de la zone**

La règle 18.2(c) ne s'applique pas entre un bateau en route libre devant et un bateau en route libre derrière, si le bateau en route libre derrière atteint la zone des deux longueurs avant le bateau en route libre devant. La règle 18.2(b) ne s'applique pas entre deux bateaux qui n'étaient pas engagés avant que le premier d'entre eux n'atteigne la zone des deux longueurs. La règle 18.2(a) s'applique uniquement pendant que les bateaux sont engagés. Lorsque ni la règle 18.2(a), 18.2(b) ou 18.2(c) ne s'applique, la priorité est déterminée par la règle correspondante de la section A du chapitre 2.

Résumé des faits
O et I sont tous deux bâbord amures, au largue vers une marque à laisser à tribord. Le vent est faible. Quand O se trouve par le travers de la marque, il est en route libre devant I, et à trois longueurs et demie de coque de la marque. I a atteint la zone des deux longueurs. Après avoir empanné et faisant route vers la marque, O touche I sur le tableau arrière. Pas de dommage ni de blessure. O réclame contre I selon la règle 18.2(c). I réclame contre O selon la règle 12. O est disqualifié et O fait appel.



Décision

Appel rejeté. Apparemment, O pensait que la règle 18.2(c) s'appliquait quand les deux bateaux étaient en position 1, et que I, alors en route libre derrière, était obligé de se maintenir à l'écart de O jusqu'à ce que les deux bateaux aient passé la marque. Comme elle le précise, la règle 18.2(c) s'applique seulement si un bateau était en route libre devant quand il a atteint la zone des deux longueurs. En position 1, I a atteint la zone des deux longueurs, mais O en était bien à l'extérieur. Quand O a empanné pour naviguer vers la marque, les deux sont devenus engagés, et O était alors obligé par la règle 18.2(a) de laisser à I la place pour passer la marque, y compris la place pour son nécessaire empannage. Avant que O ne touche I, I s'est trouvé en route libre devant O. A ce moment, la règle 18.2(a) cessait de s'appliquer et la règle 12 commençait à s'appliquer. La règle 18.2(b) ne s'appliquait pas car les bateaux n'étaient pas engagés immédiatement avant que I n'atteigne la zone. C'est pourquoi il était justifié de disqualifier O pour une infraction à la règle 12. O a également enfreint la règle 14, car il lui était possible d'éviter le contact avec I. Il n'était probablement pas possible à I d'éviter le contact. Cependant, même si I avait pu éviter le contact, il n'aurait pas pu être pénalisé selon la règle 14, puisqu'il était le bateau prioritaire et que le contact n'avait pas occasionné de dommage ni de blessure.

USSA 1962/87

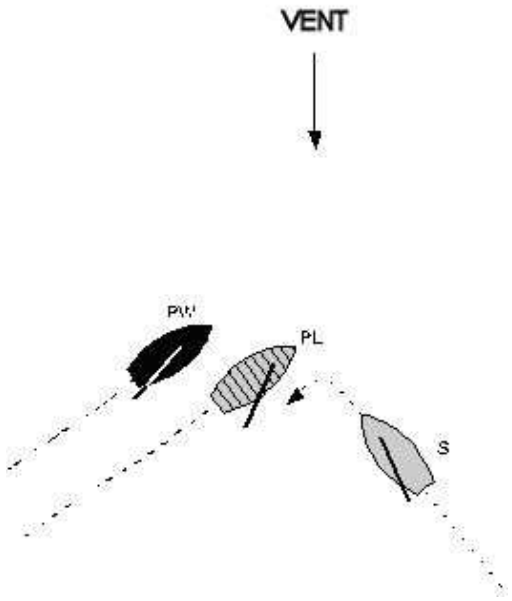
CAS 3

Règle 19.1 **Place pour virer de bord à un obstacle**
Règle 64.1(b) **Décisions : pénalités et exonération**

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

Résumé des faits

S hèle PL alors que les deux dériveurs se rapprochent sur des routes de collision. PL hèle alors deux fois « de l'eau 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 comité de réclamation disqualifie PL sur la base que, n'obtenant pas de réponse de PW à temps, 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 à forcer PW jusque sur l'autre 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 amplement à temps.

Décision
Appel confirmé. PL était en droit de choisir entre virer de bord ou abattre. Ayant décidé de virer de bord et ayant hélé pour de la place pour ce faire à trois reprises, PL était en droit d'attendre de PW qu'il réponde et lui donne la place de virer de bord. Il n'était pas tenu d'anticiper le fait que PW ne respecterait pas la règle 19.1, ni d'abattre derrière l'obstacle S. PL est exonéré comme l'innocente victime de l'infraction à une règle par un autre bateau, selon les dispositions de la règle 64.1(b).

RYA 1962/37

CAS 4

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

Un concurrent peut tenir une écoute à l'extérieur.

Question
Est-il admissible 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

CAS 5

Règle 42.1 **Propulsion : règle de base**
Règle 45 **Mise au sec ; amarrage ; mouillage**

Relever une ancre pour faire route par rapport au fond enfreint la règle 42.1.

Question

La plupart de nos courses partent courant et vent debout. Quand le vent est très faible, les bateaux mouillent sur ou près de la ligne de départ pour éviter que le courant ne les emmène. Quand le vent fraîchit ou quand le courant faiblit, ils relèvent leurs ancres et partent à la voile. D'une part, il est clair qu'un bateau doit remonter à la voile au-dessus de son ancre avant de la relever, ou alors il enfreint la règle 42.1. D'autre part, on peut penser que, tant que l'ancre est jetée en avant lorsqu'elle est mouillée, la règle 45 établit clairement que l'ancre doit être remontée avant de commencer à naviguer ; il est improbable que, ce faisant, un bateau acquière de la vitesse sur l'eau. Quel est le point de vue correct ?

Réponse

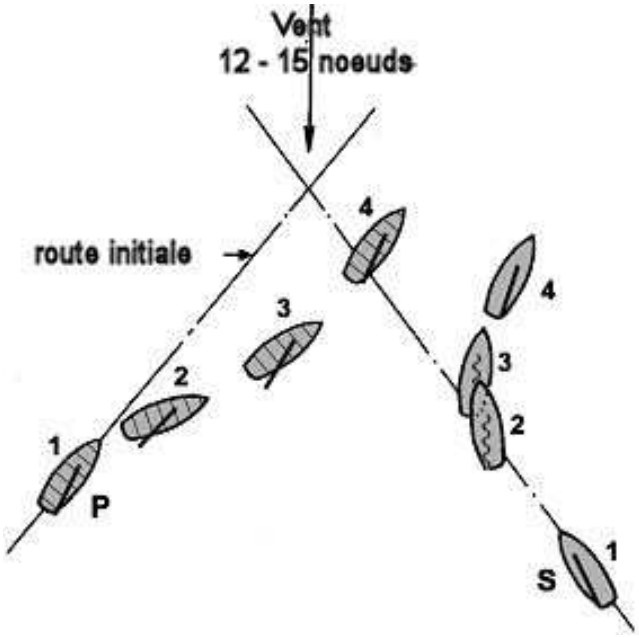
Récupérer une ancre, qu'elle ait été descendue ou jetée en avant, de manière à faire route par rapport au fond enfreint la règle 42.1.

RYA 1962/44 et 1979/5

CAS 6

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

Un bateau tribord amures qui vire de bord après qu'un bateau bâbord amures 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, P reprend sa route au plus près, ayant perdu une longueur au vent, et passe à environ une longueur 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 lui passer derrière, S n'a pas laissé à P la place de se maintenir à l'écart. Le comité de réclamation disqualifie S selon la règle 16.1. S fait appel.

Décision

Appel confirmé. S était soumis à la règle 16 seulement pendant qu'il lofait depuis une route au plus près tribord amures 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 pas la règle 16.2 puisque P était capable de suivre sa route « sur environ une longueur », 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.

USSA 1963/93

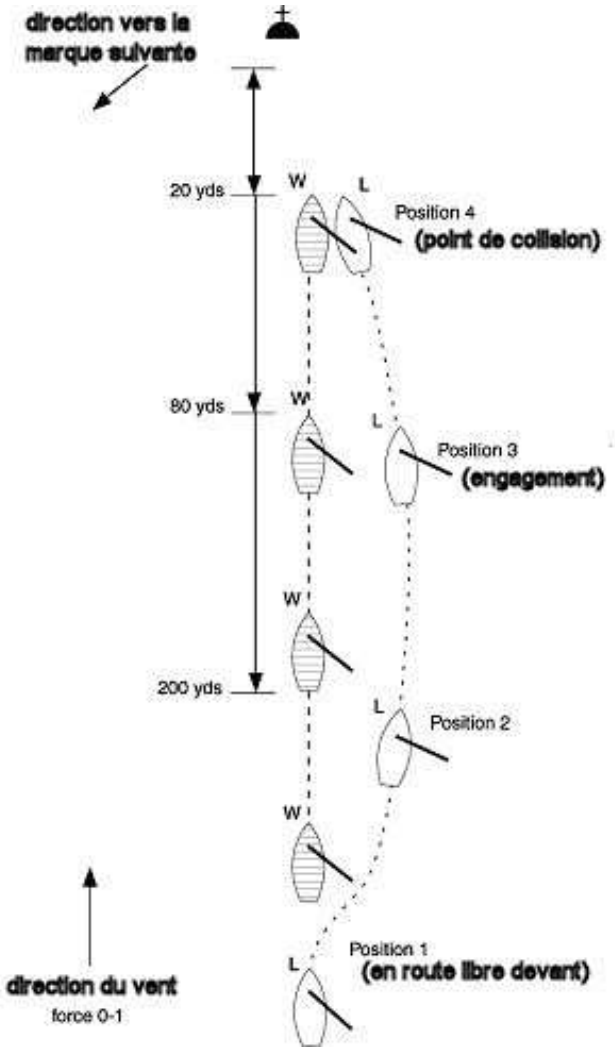
CAS 7

Règle 11 **Sur le même bord, engagés**
Règle 14 **Eviter le contact**
Règle 15 **Acquérir une priorité**
Règle 17.1 **Sur le même bord ; route normale**

> *Quand un bateau établit un engagement sous le vent depuis la position en route libre derrière, 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 ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale, et doit au début donner au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart.*

Résumé des faits

A environ 200 m de la marque, L établit un engagement sous le vent de W depuis la position en route libre derrière. L est à moins de deux longueurs 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, S lofe légèrement pour parer la marque, lof qui n'affecte pas W. W, qui ne navigue pas au-dessous de sa route normale, maintient sa route. L ne s'est jamais retrouvé en route libre devant. La bôme de W touche le hauban de L, toutefois sans dommage ni blessure, et L réclame selon la règle 11. La réclamation de L est rejetée, et il est disqualifié d'après le 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.



Décision

Appel confirmé. Quand L établit un engagement 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 permettre à W de 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 rien n'a obstrué la place dont disposait W.

La règle 17.1 s'appliquait à L car, comme le montre le schéma, L était à deux longueurs de W quand l'engagement a débuté. L avait le droit de modifier sa route pour s'approcher de 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 17.1 ou non. D'après le schéma accepté de tous, L n'a à aucun moment navigué au-dessus de sa route normale. L a également enfreint la règle 14 car il n'a pas pu éviter le contact avec W, mais il ne pouvait être pénalisé car il n'y a pas eu dommage ni blessure. W est disqualifié selon la règle 11, et L est rétabli.

RYA 1963/10

CAS 8

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

Au largue à bonne vitesse, un bateau n'enfreint pas la règle 42 quand son barreur, anticipant et profitant de vagues créées par un navire qui passe, donne des coups de barre synchronisés avec le passage de chaque vague. Ce n'est pas godiller, mais utiliser l'action naturelle de l'eau sur la coque.

Résumé des faits

Deux petits dériveurs, A et B, naviguent au largue pratiquement à la vitesse de planing pour 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 de part et d'autre de l'axe en une série de changements de route, synchrones avec le passage des vagues sous son bateau. Ceci n'est fait que pendant la rencontre avec les vagues générées par la vedette. B réclame contre A selon la règle 42.2(d), pour godille. Le comité de réclamation disqualifie A, qui fait appel.

Décision

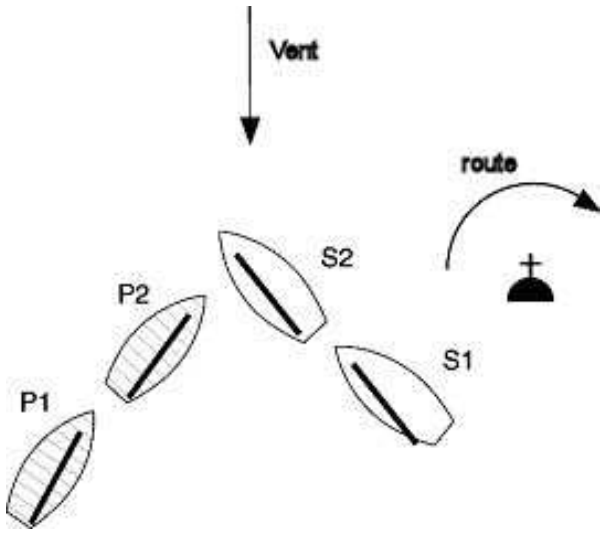
Appel confirmé, A est rétabli.
L'action, bien que répétée, n'était pas violente. Le gain de vitesse ne résultait pas directement du mouvement de la barre mais du positionnement du bateau pour tirer avantage de l'action des vagues, ce qui est en accord avec la règle 42.1. Pour ce faire, un barreur peut déplacer 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

CAS 9

Règle 10 **Sur des bords opposés**
Règle 18.1(b) **Contourner et passer des marques et des obstacles : quand cette règle s'applique**

Quand un bateau tribord amures choisit de naviguer au-delà d'une marque au vent, un bateau bâbord amures 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) indique que les bateaux ne sont pas soumis à la règle 18 ; donc, quand S décide 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 ou au-dessous d'une route normale, il n'existe pas de règle qui oblige un bateau à suivre une route normale.

RYA 1964/2

CAS 10

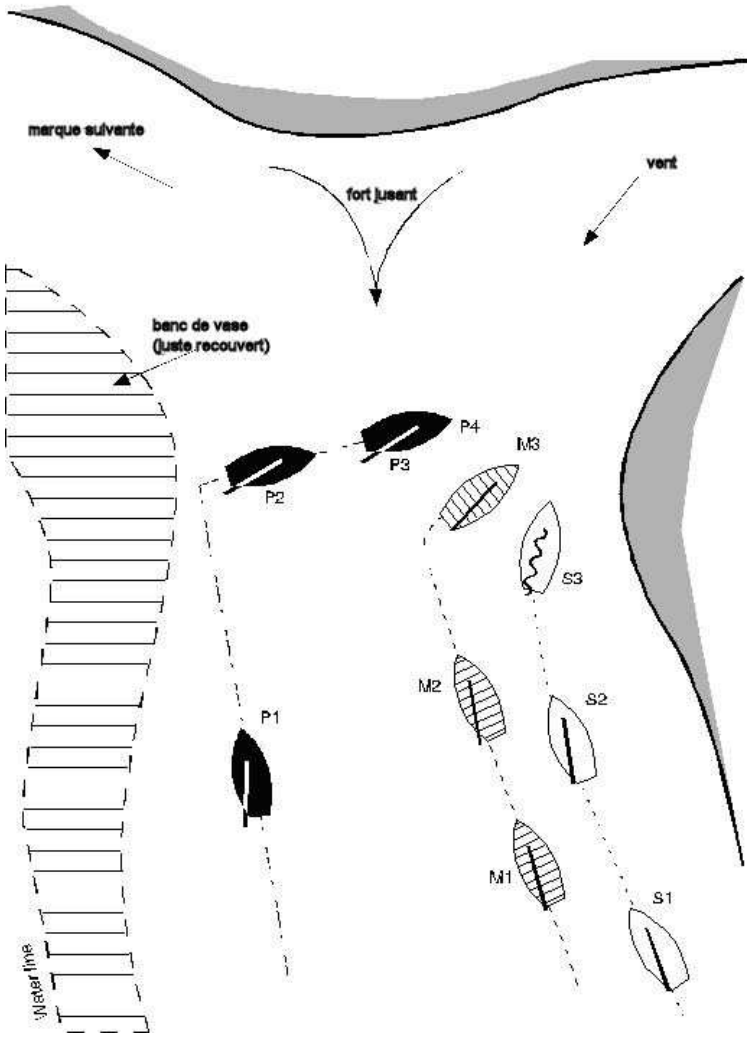
Règle 64.1(b) **Décisions : pénalités et exonération**
Définitions **Obstacle**

Quand deux bateaux entrent en collision, les deux peuvent être exonérés si la situation a été créée par un troisième bateau qui a enfreint une règle.

Résumé des faits

P approche de fonds vaseux, et vire sur bâbord. M, tribord amures, hèle immédiatement, puis encore une fois quand il est à une longueur de coque, car il est évident que P essaie de croiser devant, et la collision sera inévitable. Sans réponse à ses appels, M vire de bord, hélant S en faisant manœuvre. S essaie de répondre, mais il y a contact. P abandonne. S réclame contre M selon la règle 10. Le comité de réclamation, estimant que M avait suffisamment de temps pour agir pour se maintenant à l'écart à la fois de P et de S, disqualifie M selon la règle 14.

M fait appel, arguant que le comité de réclamation se trompe quand il suggère que lui, bateau prioritaire, était obligé de se maintenir à l'écart de P. De plus, après son second appel, s'il avait abattu et si P avait finalement répondu en virant de bord, le contact était probable. M allègue également que S a manqué à respecter ses obligations selon la règle 19.



Décision

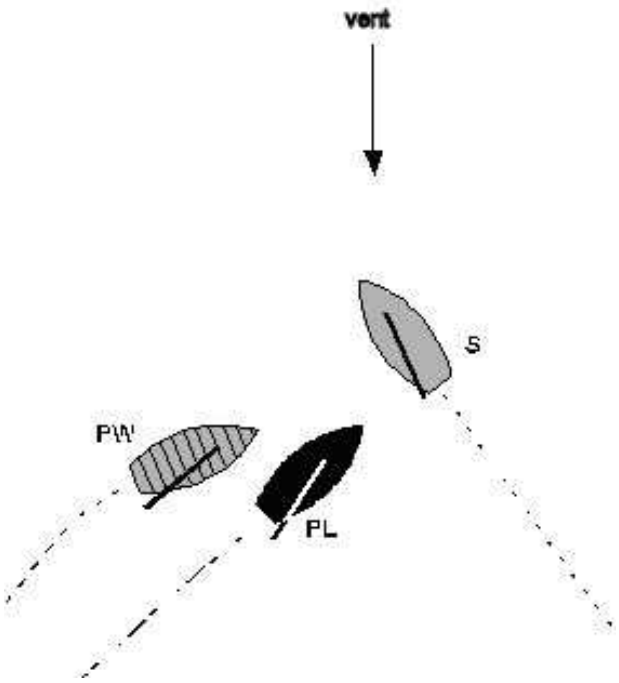
Appel confirmé. P, qui a abandonné à juste titre, a enfreint la règle 10. Il a initié le problème et M, en la circonstance, a agi correctement pour minimiser les effets de l'erreur de jugement de P. M et S sont tous deux les innocentes victimes du non respect des règles de P. M a enfreint la règle 13, mais est exonéré selon la règle 64.1(b). S était soumis à la règle 14, mais ne l'a pas enfreinte dans la mesure où il lui était impossible d'éviter le contact. L'action illégale de P est la responsable première de l'incident. La demande de M selon la règle 19 aurait échoué car, d'après la définition d'obstacle, P n'était pas un obstacle puisque M et S n'étaient pas tenus de se maintenir à l'écart de P ou de lui donner de la place.

RYA 1964/8

CAS 11

Règle 14	**Eviter le contact**
Règle 18.2(a)	**Contourner et passer des marques et des obstacles : engagés – règle de base**
Règle 19.1	**Place pour virer de bord à un obstacle**

Quand un obstacle est un bateau prioritaire sur le point d'être passé du même côté par deux bateaux engagés, le bateau à l'extérieur doit laisser au bateau à l'intérieur la place de passer.



Résumé des faits

PW et PL, au plus près bâbord amures et engagés, approchent de S sur le bord de près. PL pourrait passer en toute sécurité sur l'arrière de S. PW, sur une route de collision avec S, hèle PL pour de la place pour passer derrière S alors qu'ils sont à environ trois longueurs de coque de S. PL ignore l'appel et maintient sa route. Quand PW abat pour éviter S, il a un léger contact bord à bord avec PL. PW réclame selon la règle 18.2(a).
Le comité de réclamation retient que la règle 18.2(a) ne s'appliquait pas. 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 19.1 et fait appel.

Décision

S était un obstacle que PW et PL était sur le point de passer du même côté. Donc, la règle 18 s'appliquait. Selon la règle 18.2(a), PW avait droit à de la place pour passer entre PL et la poupe de S. PL n'a pas donné assez de place à PW, et ce faisant, PL a enfreint la règle 18.2(a). PL était soumis à la règle 14, mais puisqu'il était prioritaire sur PW et qu'il n'y a pas eu de dommage ni de blessure, il ne peut pas être pénalisé s'il a enfreint cette règle. La règle 19.1 ne s'appliquait pas car PL n'avait pas à modifier sa route pour s'écarter de S.
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. Donc, il n'était pas raisonnablement possible à PW d'éviter le contact qui se produisit, et PW n'a donc pas enfreint la règle 14.
Appel confirmé. La décision du comité de réclamation, disqualifiant PW est infirmée. PW est rétabli et PL est disqualifié.

RYA 1964/18

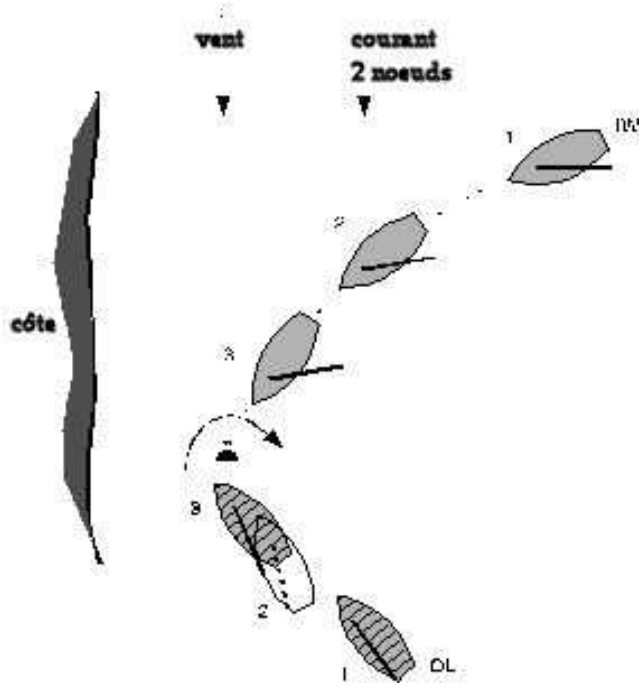
CAS 12

Règle 11	**Sur le même bord, engagés**
Règle 18.1	**Contourner et passer des marques et des obstacles : quand cette règle s'applique**
Règle 18.2(a)	**Contourner et passer des marques et des obstacles : engagés – règle de base**
Définitions	**Route libre devant et route libre derrière : engagés – règle de base**

Pour déterminer le droit à de la place à une marque, le fait que les bateaux soient sur des routes largement différentes est hors de propos, à condition qu'un engagement existe au moment voulu.

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, presque au vent arrière. OL, de son côté, est resté sous le vent, et en position 1, à environ deux 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 3 du schéma, IW lofant pour commencer sa manœuvre de passage, OL tente de lui donner de la place mais les deux bateaux se touchent. Il n'y a pas de dommage ni de blessure. OL réclame selon la règle 11 mais est lui-même disqualifié selon la règle 18.2(a). 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, et qui est incapable de passer sous 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

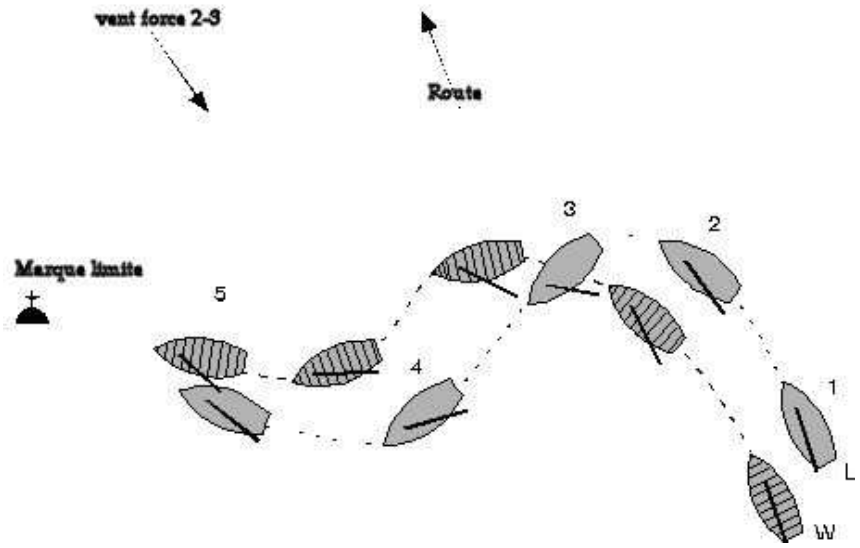
Appel rejeté. La disqualification de OL est confirmée. Les bateaux étaient sur le point de laisser la marque du même côté requis et étaient sur le même bord, donc la règle 18 s'appliquait. Les bateaux ont toujours été engagés quand il le fallait et donc la règle 18.2(a) s'appliquait, modifiant la règle 11 en obligeant OL à donner de la place à IW. OL n'a pas donné de place et est donc disqualifié selon cette règle. Il a également enfreint la règle 14 car il aurait pu éviter le contact. IW a enfreint la règle 11 mais est exonéré selon la règle 64.1(b), car il était obligé de le faire en raison du manquement de OL à donner de la place. IW a également enfreint la règle 14 car il aurait aussi pu éviter le contact mais ne doit pas être pénalisé en l'absence de dommage ou blessure.

RYA 1964/19

CAS 13

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

Avant son signal de départ, un bateau sous le vent n'enfreint pas de règle en naviguant sur une route plus haute que celle d'un 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 derrière la poupe de W. Immédiatement après la position 4, L lofe pour venir 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. Un contact entre la bôme de W et le hauban de L se produit en position 5. L réclame contre W selon la règle 11 ; W contre réclame selon les règles 12 et 15.
Le comité de réclamation établit que L était prioritaire selon la règle 11, depuis le moment où il a suivi une route stable jusqu'au contact. W avait suffisamment de place pour se maintenir à l'écart, même si, ce faisant, il aurait franchi prématurément la ligne de départ. La réclamation de W est donc rejetée, et celle de L confirmée. W fait appel, invoquant cette fois la règle 16.1.

Décision

Appel rejeté. Entre les positions 2 et 3, L a établi un engagement sous le vent de W, devenant prioritaire 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 en donnant à W la place de se maintenir à l'écart. Juste après la position 4, le changement de route de L a donné à W la place de se maintenir à l'écart, comme exigé par la règle 16.1. L n'a donc pas enfreint la règle 16.1. Par la suite, alors que L naviguait sur une route au plus près, la règle 11 s'appliquait. Cependant, W a manqué à se maintenir à l'écart et en conséquence sa disqualification selon la règle 11 est confirmée. De plus, L a enfreint la règle 14 car il lui aurait été facile d'abattre légèrement et d'éviter le contact. Cependant, il n'est pas pénalisé, en raison de l'absence de dommage ou blessure.

RYA 1965/10

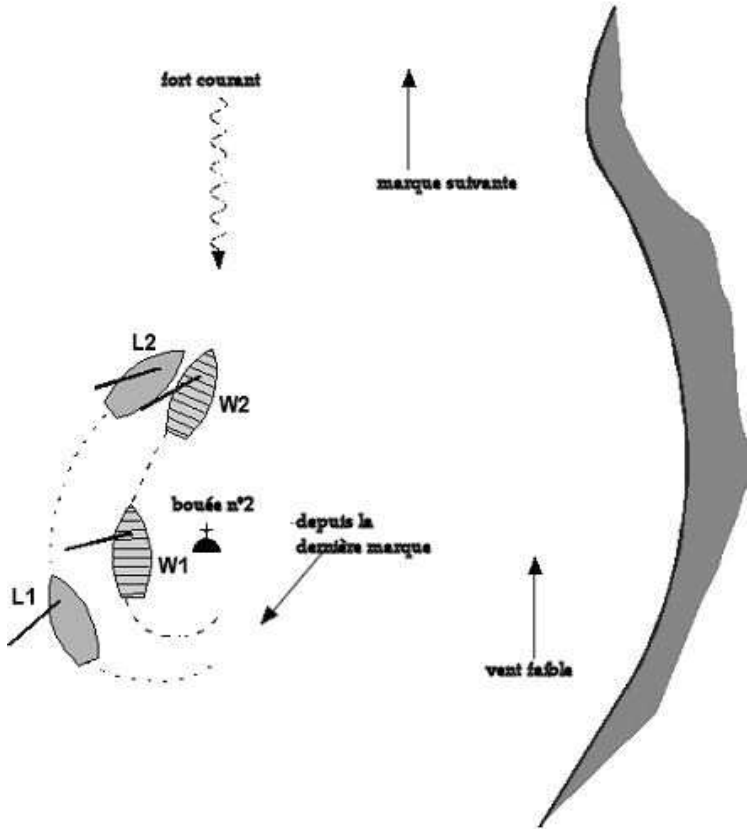
CAS 14

Règle 11 **Sur le même bord, engagés**
Règle 14 **Eviter le contact**
Règle 17.1 **Sur le même bord ; route normale**
Définitions **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. Il peut exister plus d'une route normale.

Résumé des faits

Après avoir contourné la marque au vent par vent faible, la flotte se divise, quelques bateaux naviguant à terre à l'abri du courant, les autres restant au large dans l'espoir d'un vent meilleur. W choisit de rester au large, alors que L va à terre. L établit un engagement sous le vent de W depuis la position en route libre derrière, et le dépasse. Alors que les deux bateaux sont au même niveau, L prend sa route pour aller à terre, lofant lentement et informant W de son intention. W répond « Tu n'as pas droit de lof, tu ne peux pas aller là ». L hèle W qu'il suit sa route normale, et que W doit se maintenir à l'écart. La discussion prend un certain temps. L modifie sa route très progressivement, et à aucun moment W ne suggère qu'il lui est impossible de se maintenir à l'écart. Quand les deux bateaux viennent au contact, les deux réclament. Le comité de réclamation disqualifie L selon la règle 17.1 pour navigation au-dessus de la route normale, et L fait appel.



Décision

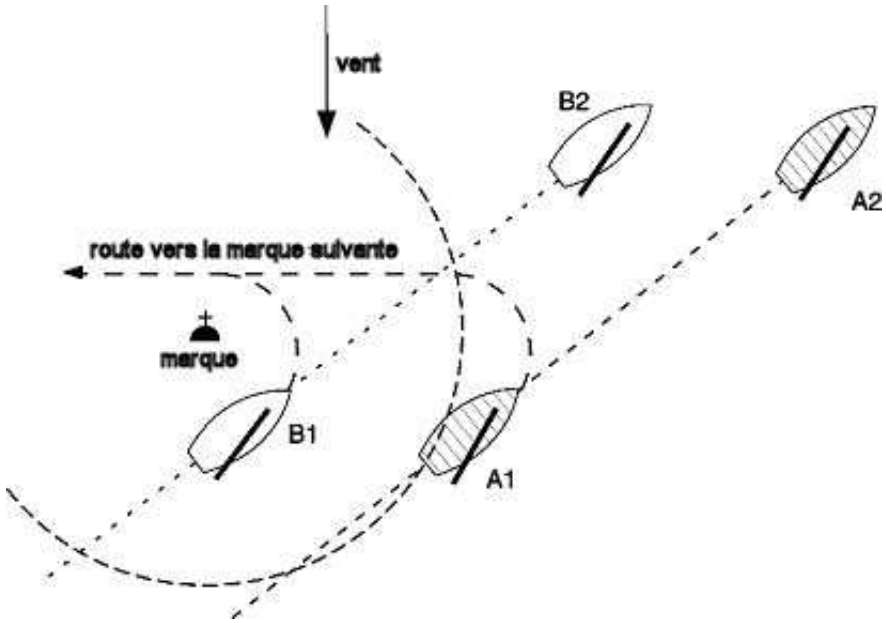
Quand, à cause d'une différence d'opinion sur la route normale à suivre, deux bateaux sur le même bord convergent, W est tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart, et par la règle 14 d'éviter le contact.
Ce cas illustre le fait qu'il peut y avoir plus d'une route normale. Le fondement de la réclamation de W est que L a navigué au-dessus de sa route normale alors qu'il était soumis à la règle 17.1. La défense de L, et sa contre réclamation, sont que, pour lui, la route qu'il suit est sa route normale, et que W a enfreint la règle 11. 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. L aurait pu éviter le contact avec W. Ne l'ayant pas fait, il a enfreint la règle 14, mais il n'est pas pénalisé car le contact n'a pas causé de dommage ou de blessure.
L'appel est confirmé, et W est disqualifié selon les règles 11 et 14. L est rétabli.

RYA 1966/3

CAS 15

Règle 12 **Sur le même bord, non engagés**
Règle 13 **Pendant le virement de bord**
Règle 18.1(b) **Contourner et passer des marques et des obstacles : quand cette règle s'applique**
Règle 18.2(c) **Contourner et passer des marques et des obstacles : non engagés à l'entrée de la zone**

En virant de bord pour contourner la marque, un bateau en route libre devant doit respecter la règle 13 ; un bateau au plus près en route libre derrière a le droit de rester sur sa route, et donc d'empêcher l'autre de virer de bord.



Question

A et B sont au près sur des routes parallèles, en approche de la marque au vent, A en route libre devant. A s'attend à ce que B, sur la marque, vire pour la contourner en direction de la marque suivante. Au lieu de cela, B garde sa route, empêchant ainsi A de virer de bord. B a-t-il le droit d'agir ainsi ?

Réponse

Oui. Tant que A reste bâbord amures, B est tenu par la règle 12 de se maintenir à l'écart ainsi que par la règle 18.2(c), A étant en route libre devant à l'entrée de la zone des deux longueurs. A condition qu'il se maintienne à l'égard de A, B est autorisé à naviguer sur la route de son choix, et peut également choisir de la conserver. Cependant, si A vire de bord, dès qu'il a passé la position bout au vent, la règle 18.2(c) cesse de s'appliquer. La règle 18.1(b) stipule que la règle 18 cesserait de s'appliquer à ce moment-là, les bateaux étant sur des bords opposés. De plus, la règle 12 ne s'appliquerait plus, et la règle 13 exigerait de A qu'il se maintienne à l'écart de B.

RYA 1966/8

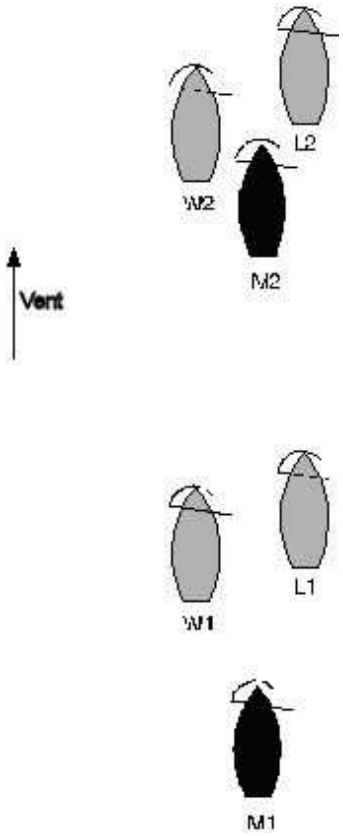
CAS 16

Règle 18.2(c) **Contourner et passer des marques et des obstacles : non engagés à l'entrée de la zone**
Règle 18.5 **Contourner et passer des marques et des obstacles : passer un obstacle continu**
Définitions **Place**

Quand un bateau en route libre derrière double deux bateaux engagés en route libre devant, il peut s'intercaler entre eux seulement s'il y a de la place pour passer entre eux.

Résumé des faits
Trois bateaux sont au vent arrière, bâbord amures. Les bateaux W et L entrent dans un trou de vent. M déboule au milieu dans un petit grain vicieux, et s'engage sous W. M a la place d'introduire son étrave entre W et L, sans contact, mais pas pour passer entre si W et M ne bordent pas leurs écoutes.

Question
M peut-il passer entre L et W et a-t-il droit à de la place pour passer entre eux ?



Réponse
Non. D'après la dernière phrase de la définition d'obstacle, L est un obstacle pour M et W. Puisque il faudrait un certain temps pour que M et W passent L, L est un obstacle continu. Tant que M est en route libre derrière W et L, il est tenu par les règles 12 et 18.2(c) de se maintenir à l'écart de W, et à l'écart de L par la règle 12.
D'après la règle 18.5, si M obtient un engagement sous le vent de W, il a droit à de la place pour passer entre W et L seulement si au moment où l'engagement commence, il a la place (dans le sens défini de place) de passer entre eux. Comme les faits et le schéma l'indiquent, il n'y a pas assez d'espace pour qu'il puisse passer entre les bateaux en naviguant en bon marin (c'est-à-dire avec son tangon et son spinnaker correctement réglés par rapport au vent). Donc, selon la dernière phrase de la règle 18.5, M n'a pas droit à de la place pour passer entre

W et L et doit se maintenir à l'écart de W. De plus, s'il venait à établir un engagement sur L, la règle 11 l'obligerait à se maintenir à l'écart de L.

RYA 1966/9

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 prend une route au plus près. Est-ce que cela veut dire que, 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 et le réglage de ses voiles.

RYA 1967/8

CAS 18

SUPPRIME

CAS 19

Règle 14(b) Eviter le contact
Règle 62.1(b) Réparation

Une interprétation du terme « dommage ».

Question

Existe-t-il un sens particulier 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 « un dommage ….. qui porte atteinte à la valeur ou à l'utilité d'une chose ».
Cette définition suggère les points à considérer. Par exemple :
1. La valeur marchande de l'un quelconque des éléments du bateau, ou du bateau complet, est-elle diminuée ?
2. L'un quelconque des éléments du bateau ou de son équipement est-il devenu moins fonctionnel ?

RYA 1968/2

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 lui porte assistance a droit à réparation, même si son aide n'avait pas été demandée ou s'il s'avère ensuite 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 assistance. A accepte, et B vient bord à bord pour embarquer 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 selon la règle 62.1(c).
Le comité de réclamation 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, il n'a pas demandé d'assistance; 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

Appel confirmé. Un bateau en situation de porter assistance à un autre susceptible d'être en danger est tenu de le faire. Qu'un comité de réclamation conclue a posteriori qu'il n'y avait pas de danger ou que l'aide n'a pas été demandée, est hors de propos.

RYA 1968/14

CAS 21

Règle 18 **Préambule**
Règle 18.2(a) **Contourner et passer des marques et des obstacles : engagés – règle de base**
Définitions **Place**

La variation de place qu'un bateau extérieur prioritaire doit laisser à une marque ou à un obstacle dépend des conditions du moment.

Question

Quelle est la place maximum qu'un bateau à l'intérieur non prioritaire a le droit de prendre en contournant ou en passant une marque ou un obstacle ? Quelle est la place minimum qu'un bateau à l'extérieur est tenu de laisser ?

Réponse

Les réponses possibles sont très variables. Pour aller aux extrêmes, ce pourrait être :

1. au minimum, la place suffisante pour que la coque, avec les voiles et espars bordés au maximum, passe à quelques centimètres du bateau à l'extérieur et de la marque ou de l'obstacle ;

2. au maximum, toute la place qu'occupe le bateau à l'intérieur, faisant route aussi loin de la marque qu'il le souhaite.

Aucune n'est correcte.
Comme établi par la définition de place et le préambule de la règle 18, le mot « place » dans la règle 18 signifie l'espace dont a besoin un bateau à l'intérieur, manœuvré en bon marin dans les conditions existantes, pour contourner ou passer rapidement entre le bateau à l'extérieur et la marque ou l'obstacle, y compris la place pour virer de bord ou empanner quand cela fait normalement partie de la manoeuvre.

L'expression « dans les conditions existantes » mérite qu'on s'y attarde. Par exemple, le plus à l'intérieur de deux dériveurs approchant d'une marque sur un lac calme par petit temps peut avoir besoin de relativement peu de place en plus de celle dont a besoin sa coque et ses voiles correctement réglées. A l'opposé quand deux quillards en mer avec une mer forte s'approchent d'une marque fortement ballottée de façon imprévisible, celui qui est à l'intérieur peut avoir besoin d'une bonne longueur de coque, ou même davantage, pour assurer sa sécurité.
L'expression « en bon marin » s'applique aux deux bateaux. D'abord, elle s'adresse au bateau à l'extérieur, en disant qu'il doit laisser assez de place pour que le bateau à l'intérieur n'ait pas besoin d'accomplir des manœuvres extraordinaires ou anormales pour se maintenir à l'écart de lui-même et de la marque. Elle s'adresse aussi au bateau à l'intérieur. Il ne peut pas se plaindre du manque de place s'il n'exécute pas avec une efficacité raisonnable la tenue de sa barre, de ses écoutes et de ses voiles pendant le contournement.

RYA 1969/1

CAS 22

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

Le refus d'une réclamation par le comité de réclamation ne peut pas être justifié par le fait que la règle supposée enfreinte et citée dans la réclamation tel que requis par la règle 61.2(c) n'est pas la bonne.

Résumé des faits

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

Décision

L'appel est confirmé dans la mesure où la réclamation doit être à nouveau instruite.
La règle 64.1(a) stipule qu'une disqualification ou autre pénalité doit être infligée, que la règle applicable ait été mentionnée ou non dans la réclamation. Il est logique que seul le comité de réclamation, après avoir établi les faits, détermine ensuite les règles applicables. La décision prise par un comité de réclamation est fonction des dépositions des parties et des témoins ; que le réclamant ait fait une erreur dans la règle citée est sans importance.

FIV 4/1967

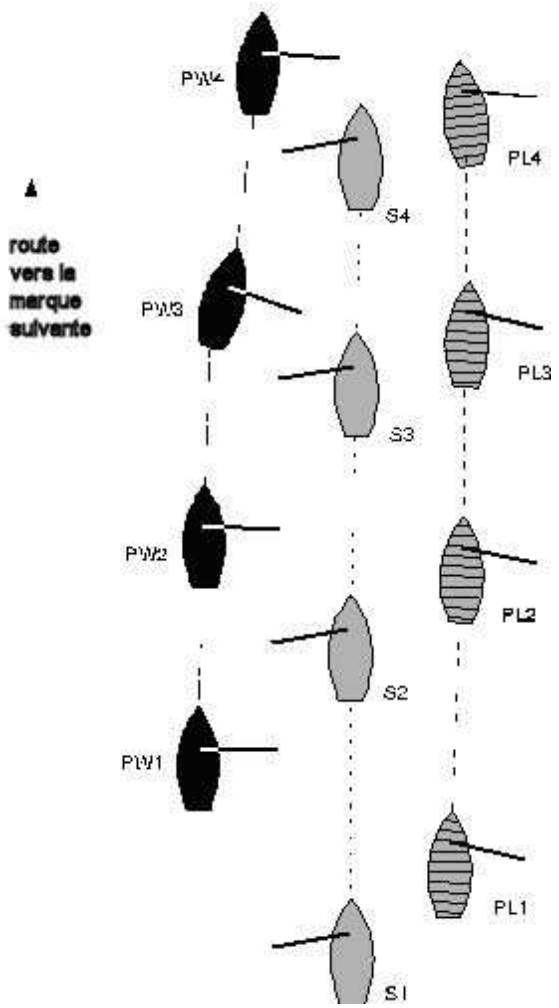
CAS 23

Règle 10 **Sur des bords opposés**
Règle 14 **Eviter le contact**
Règle 18 **Contourner et passer des marques et des obstacles**
Définitions **Obstacle**

Au vent arrière, la règle 18 ne s'applique pas à un bateau tribord amures qui double deux bateaux bâbord amures devant lui. La règle 10 exige des deux bateaux bâbord amures qu'ils se maintiennent à l'écart.

Résumé des faits

Trois bateaux, un tribord amures et deux bâbord amures, sont vent arrière. S rattrape PL et PW, et s'infiltre 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 18.5 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 comité de réclamation disqualifie PL et PW selon 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, et la règle 18 ne s'applique pas parce que, pendant cette période, il n'existe aucun obstacle que l'un des deux bateaux soit en train de passer du même côté ou sur le point de le faire. La dernière phrase de la définition d'obstacle signifie que PW n'est un obstacle ni pour S, ni pour PL, car aucun d'entre eux n'est tenu de se maintenir 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 maintenir à l'écart de PL. Puisque à la fois PL et PW sont tenus par la règle 10 de se maintenir à l'écart de S, la phrase dans la définition signifie que S est un obstacle à la fois pour PL et PW. Cependant, la règle 18

ne s'applique pas, car à aucun moment ni PL ni PW n'étaient en train de passer S du même côté ou n'étaient sur le point de le faire.
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 ne lui était pas « raisonnablement possible », agissant après qu'il devienne clair que ni PW ni PL ne se maintiendraient à l'écart, d'éviter le contact. Donc, S n'a pas enfreint la règle 14.
Selon la règle 10, S est prioritaire sur les deux bateaux bâbord amures, PL et PW qui ne se sont pas maintenus à l'écart. La décision du comité de réclamation de disqualifier les deux bateaux selon la règle 10 est confirmée, et l'appel est rejeté.

RYA 1970/1

CAS 24

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 la position en route libre derrière, l'autre bateau doit agir sans délai pour se maintenir à l'écart. Quand il ne peut le faire en naviguant en bon marin, c'est que la place suffisante ne lui a pas été donnée.

Questions

Deux bateaux, A et B, grand largue tribord amures par petit temps, en route normale vers la marque suivante à quelque distance. Au départ, B est en route libre derrière A, et directement dans son axe, mais va légèrement plus vite et établit un engagement sous le vent du tableau arrière de A.

1. A partir de quand les obligations de B selon 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 ?

Réponses

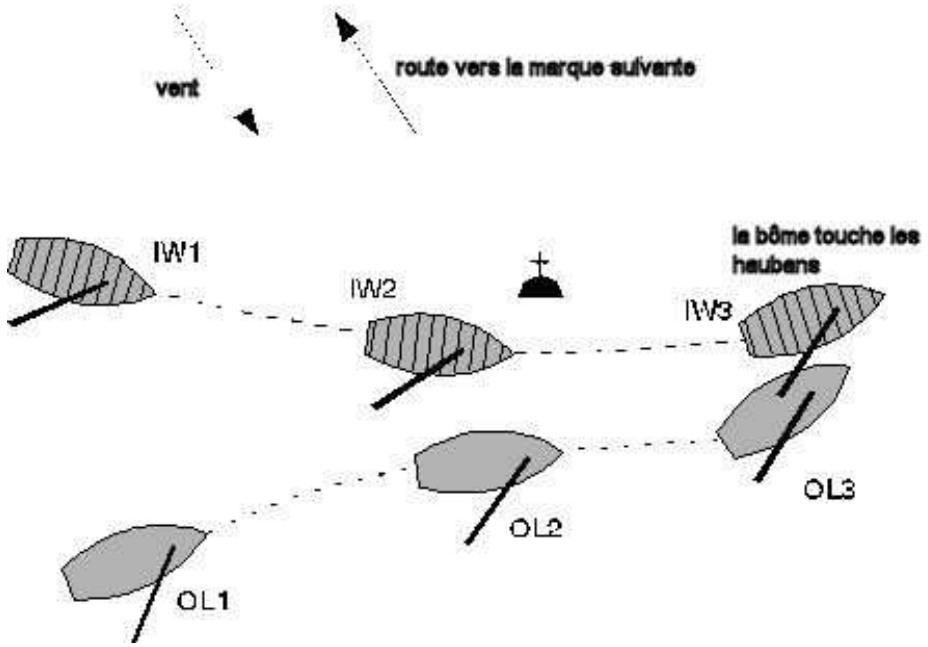
Dès que B établit l'engagement, la règle 12 cesse de s'appliquer. A devient soumis à la règle 11, et B à la règle 15, qui illustre le principe des règles qui dit que, quand la priorité passe brusquement d'un bateau à un autre, le bateau nouvellement prioritaire doit laisser à l'autre bateau l'espace 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 ne protège A que temporairement et seulement si A répond rapidement après le début de l'engagement.
La règle 11 exige de A qu'il se maintienne à l'écart, et si cela passe par un lof, il doit le faire rapidement. Si A s'exécute 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, un lof inutile ou excessif de A pour se maintenir à l'écart de B qui causerait un contact avec B est une infraction à la règle 11.

RYA 1970/2

CAS 25

Règle 11 **Sur le même bord, engagés**
Règle 14 **Eviter le contact**
Règle 16.1 **Modifier sa route**
Règle 18.2(a) **Contourner et passer des marques et des obstacles : engagés – règle de base**

Quand des bateaux engagés ont passé une marque, un bateau au vent à l'intérieur n'a plus droit à de la place, et seule la règle 11 s'applique.



Résumé des faits

Deux dériveurs de 4,50 m, IW et OL approchent d'une marque sous le vent à laisser à bâbord. IW établit en temps utile un engagement à l'intérieur de OL, et OL laisse largement la place à IW pour passer la marque. OL poursuit sa route au-delà la marque pendant environ une longueur de coque, avant de commencer à l'arrondir vers le bord suivant. IW est plus lent à lofer, et sa bôme, encore bien débordée, heurte le barreur et les haubans de OL. Pas de dommage ni de blessure. IW réclame contre OL selon la règle 18.2(a), et OL contre réclame contre IW selon la règle 11.

Le comité de réclamation a établi comme fait que IW n'a pas essayé, dès qu'il a eu la place de le faire, d'arrondir la marque pour prendre une route normale vers la marque suivante. IW ne le nie pas, mais l'attribue au fait que son écoute est gréée en bout de bôme, contrairement à OL, qui l'a en milieu de bôme.

Le comité de réclamation rejette la réclamation de IW, confirme celle de OL, et disqualifie IW, qui fait appel.

Décision

OL aurait facilement pu éviter le contact avec IW, et a donc enfreint la règle 14. Cependant, il n'est pas pénalisé pour l'avoir fait, car aucun des deux bateaux n'a subi de dommage et il n'y a pas eu non plus de blessure.

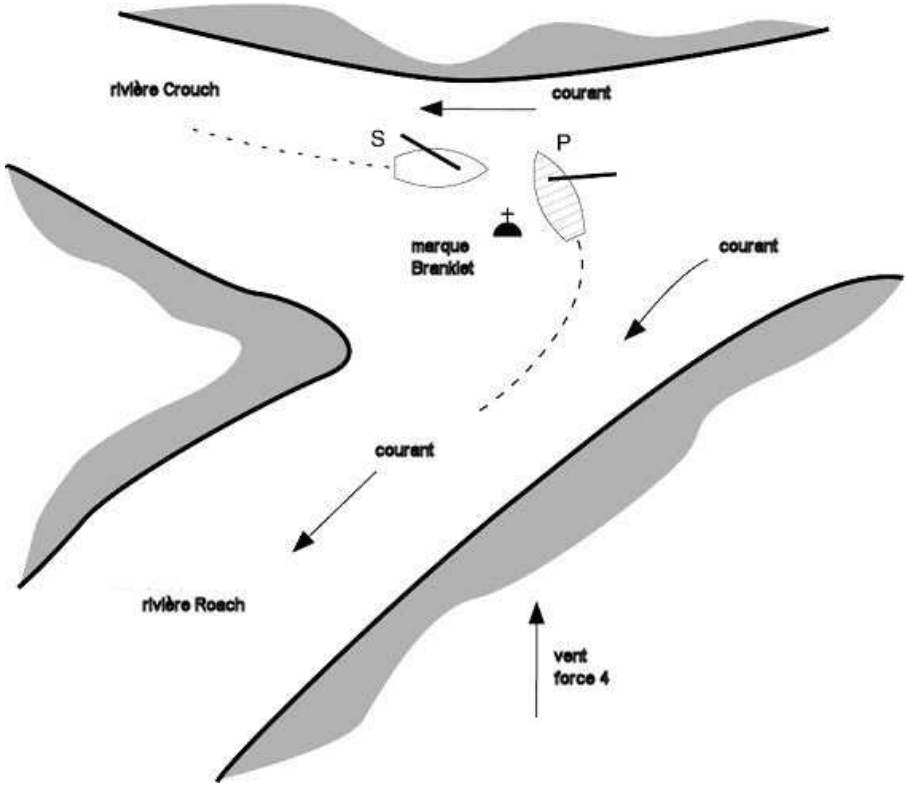
D'après les faits établis, il est évident que, quand OL a lofé en position 3, les deux bateaux avaient passé la marque. OL a donné à IW la place de passer la marque, et IW n'était pas empêché de se maintenir à l'écart de OL à cause de la proximité de la marque. La règle 18.2(a) ne s'appliquait plus lorsque le contact s'est produit. Quand OL lofe après avoir passé la marque, IW a la place de manœuvrer afin pour se maintenir à l'écart, et donc OL n'a pas enfreint la règle 16.1. Le comité de réclamation a appliqué à juste titre la règle 11, sa décision est confirmée, et l'appel de IW est rejeté.

CYA 1971/9

CAS 26

Règle 14 **Eviter le contact**
Règle 16.1 **Modifier sa route**
Règle 16.2 **Modifier sa route**
Règle 18.1 **Contourner et passer des marques et des obstacles : quand cette règle s'applique**

Quand un bateau prioritaire aurait pu essayer d'éviter une collision ayant entraîné un dommage, mais qu'il ne l'a pas fait, il doit être pénalisé selon la règle 14.



Résumé des faits

Un Soling, S, et un 505, P, dans des courses séparées, approchent de 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.
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 de faire attention, et bondit hors de la trajectoire juste au moment où l'étrave de S éperonne la coque de P en arrière du mât, causant un dommage.
P réclame contre S selon la règle 14, au motif que S aurait pu éviter la collision. S et deux autres 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.
Le comité de réclamation disqualifie P selon la règle 10. P fait appel.

Décision

Appel rejeté. P, en tant que bateau devant 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 été à juste titre disqualifié selon les règles 10 et 14. Le but principal 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.
La règle 18 ne s'applique pas parce que S et P n'étaient pas sur le point de contourner la marque du même côté. S était sur le point de la laisser à tribord, et P à bâbord.
Quand il devient évident que P ne se maintient pas à l'écart, la règle 14 exige de S qu'il évite le contact avec P, si raisonnablement possible. Avant les positions montrées sur le schéma, S aurait pu modifier sa route et essayer d'éviter P. Une telle action aurait constitué une tentative d'éviter le contact « si raisonnablement possible » tel que requis par la règle 14. Une modification de route de S pour éviter P aurait donné à P davantage de place pour se maintenir à l'écart et n'aurait pas enfreint la règle 16.1. La règle 16.2 ne s'appliquait pas car P ne

naviguait pas pour passer derrière S. S n'a pas essayé d'éviter la collision, et il en a résulté des dommages, il est donc disqualifié selon la règle 14.

RYA 1971/4

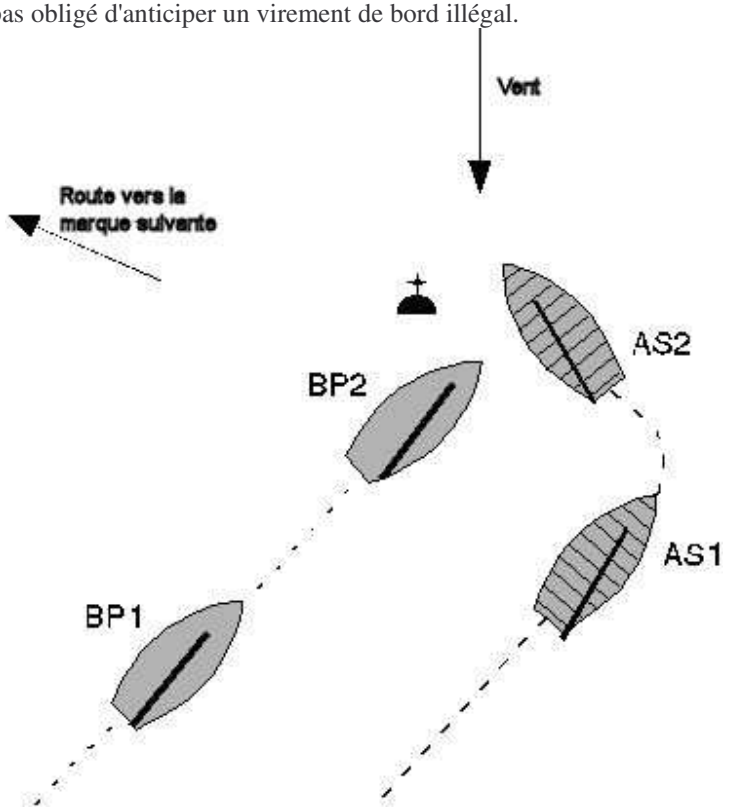
CAS 27

Règle 2 **Navigation loyale**
Règle 14 **Eviter le contact**
Règle 15 **Acquérir une priorité**

Un bateau n'est pas tenu de prévoir qu'un autre bateau va enfreindre une règle. Quand un bateau devient prioritaire en conséquence de ses propres actions, l'autre bateau a droit à de la place pour se maintenir à l'écart.

Résumé des faits

AS, une longueur de coque sous le vent et une longueur de coque devant BP, vire de bord dès qu'il atteint la layline tribord. Presque aussitôt, il est percuté et troué par BP, qui navigue à environ dix nœuds. Le comité de réclamation 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

Appel confirmé. BP est rétabli.

Quand AS dépasse la position bout au vent, BP devient le bateau prioritaire, et garde sa priorité jusqu'à ce qu'AS soit sur une route au plus près tribord amures. 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. 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 ou deux secondes pour décider quoi faire, puis le faire. C'est un vieux principe bien établi des règles de priorité, comme stipulé par la règle 15, qu'un bateau qui devient obligé de se maintenir à l'écart suite aux actions d'un autre bateau, a droit à suffisamment de temps pour réagir. Aussi, bien qu'il soit évident qu'AS aurait à virer

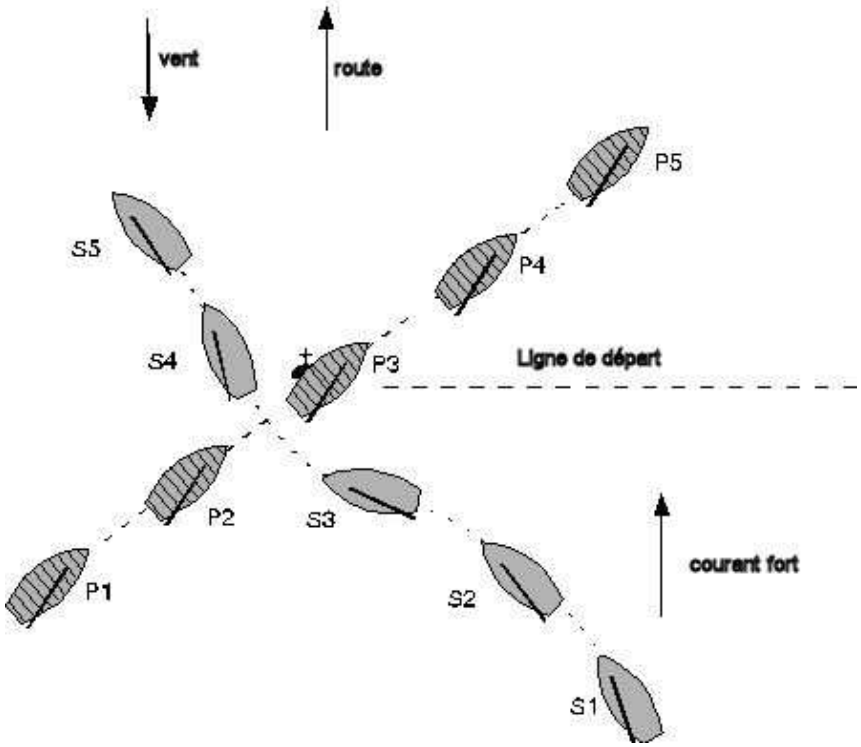
pour contourner la marque, BP n'était soumis à aucune obligation d'anticiper qu'AS enfreindrait la règle 15. BP n'a enfreint ni la règle 2, ni la règle 14.

USSA 1971/140

CAS 28

Règle 32.1(d) **Réduire ou annuler après le départ**
Règle 64.1(b) **Décisions : pénalités et exonération**
Définition **Prendre le départ**

Quand un bateau enfreint une règle et qu'en conséquence un autre bateau touche une marque, l'autre bateau doit être exonéré. Le fait qu'une marque de départ ait dérapé, pour quelque raison que ce soit, ne relève pas un bateau de son obligation de prendre le départ selon la définition. Un comité de course peut annuler selon la règle 32.1(d) seulement si la marque a dérivé sur une distance significative.



Résumé des faits

Alors que S et P, au plus près, approchent de l'extrémité bâbord de la ligne de départ, un violent courant 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 la collision. Immédiatement après le signal de départ, P passe sur la marque. Alors que S relofe vers une route au plus près du mauvais côté de la marque, elle émerge de dessous la coque de P et rebondit contre S. P n'effectue pas de pénalité et S ne revient pas pour prendre le départ entre les marques de départ.
S réclame contre P selon les règles 10 et 31.1, et fait également une demande de réparation, demandant l'annulation de la course en mentionnant la règle 32.1(d). Le comité de réclamation disqualifie P, refuse la demande de réparation de S et classe S DNS. Cette dernière décision est soumise à l'autorité nationale avec une question : Si S était revenu pour prendre le départ en respectant la définition de prendre le départ, la course aurait-elle pu être annulée selon la règle 32.1(d), puisque la marque n'était plus à sa place ?

Réponse

S a touché la marque. Cependant, on ne pouvait pas lui demander d'anticiper sur les mouvements de la marque touchée par un autre bateau. Donc, comme prévu par la règle 64.1(b), S n'est pas pénalisé pour son contact avec la marque, puisque c'est l'infraction de P à une règle qui fait que la marque touche S. Puisque S n'a pas pris le départ, le comité de course a eu raison de le classer DNS. La règle 32.1(d) s'applique seulement pour une marque qui s'est éloignée de façon significative de sa position prévue. Elle ne s'applique pas pour une marque qui est poussée temporairement hors de sa position suite au contact avec un bateau. En conséquence, l'annulation n'était pas une option que pouvait utiliser le comité.

ARYF 1971

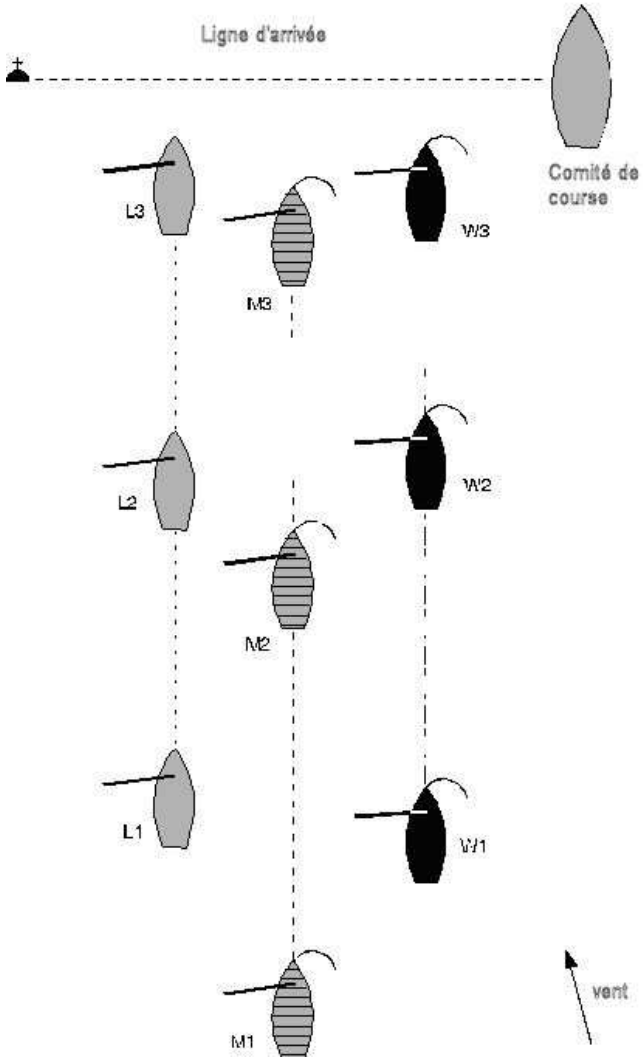
CAS 29

Règle 18.2(c) **Contourner et passer des marques et des obstacles : non engagés à l'entrée de la zone**

Règle 18.5 **Contourner et passer des marques et des obstacles : passer un obstacle continu**

Définitions **Obstacle**

Quand un bateau constitue un obstacle continu pour un bateau engagé au vent et un troisième bateau en route libre derrière, le bateau en route libre derrière peut naviguer entre les deux bateaux engagés s'il y a de place, au sens de la définition, pour ce faire.



Résumé des faits

Au vent arrière en direction de la ligne d'arrivée, W établit un engagement sur L, pratiquement 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 de la place à laquelle il n'avait pas droit, citant la règle 18.2(c). La réclamation est rejetée au motif que L et W ont laissé suffisamment de place à M pour s'intercaler en toute sécurité. W fait appel.

Décision

Appel rejeté. L'argument de W est fondé sur la clause de la règle 18.2(c) selon laquelle un bateau en route libre derrière doit se maintenir à l'écart d'un bateau en route libre devant, et si le bateau en route libre derrière devient engagé entre l'autre bateau et un obstacle (si on considère L comme un obstacle) dans la zone des deux longueurs, alors que le bateau qui était en route libre derrière n'a pas droit à de la place. Une fois que W a rattrapé L, les deux bateaux naviguent engagés sur au moins six longueurs de coque en direction de la ligne d'arrivée. Ceci est assez long pour considérer L comme un obstacle continu. Pour cette raison, aux positions 2 et 3, pendant que M et W passent L, la règle 18.5 s'applique et comme stipulé dans cette règle, la règle 18.2(c) ne s'applique pas. Au moment où débute l'engagement de M sur W, il y a clairement la place pour M de passer entre W et l'obstacle continu. Donc M avait droit à de la place de la part de W et W lui a donné de la place. Aucune règle n'a été enfreinte.

USSA 1974/163

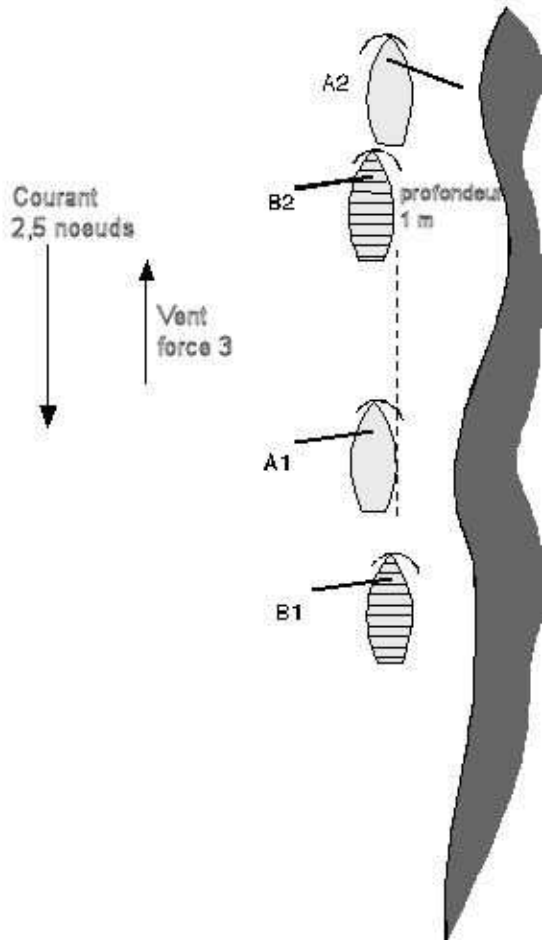
CAS 30

Règle 14 **Eviter le contact**
Règle 18.5 **Contourner et passer des marques et des obstacles : passer un obstacle continu**
Définitions **Se maintenir à l'écart**

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

Résumé des faits

Les bateaux A et B sont vent arrière tribord amures, près de la côte, fort courant debout, par un vent de force 3. A est au plus à une demie longueur de coque en route libre devant B. B dévente A, ce qui provoque l'empannage involontaire de A. Une collision immédiate s'ensuit, mais 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 était trop près de A pour s'en maintenir à l'écart, et A selon la règle 10, pour avoir manqué à se maintenir à l'écart d'un bateau tribord amures.
A fait appel au motif que les deux bateaux étaient en train de passer un obstacle continu, et que la règle 18.2(c) aurait dû s'appliquer, selon laquelle B devait se maintenir à l'écart. Le comité de réclamation 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

Appel confirmé. En position 1, les règles 12 et 18.5 s'appliquent. La règle 18.5 rend les règles 18.2(b) et 18.2(c) inapplicables, et aucune autre partie de la règle 18.2 n'est de circonstance. Quand B était en route libre derrière

A, il était tenu par la règle 12 de se maintenir à l'écart mais il a manqué à le faire. Son infraction a eu lieu avant la collision, au moment même où A commence à « devoir agir pour éviter la collision » (voir la définition de se maintenir à l'écart). Au moment où B entre en collision avec A, il enfreint également la règle 14, même si à cet instant, il est prioritaire selon la règle 10 et n'est donc pas soumis à pénalité selon la règle 14, puisqu'il n'y a pas de dommage ou blessure. Après l'empannage, A devient le bateau tenu de se maintenir à l'écart selon la règle 10, même s'il n'avait pas l'intention d'empanner. Il a enfreint cette règle, mais seulement parce que l'infraction de B à la règle 12 empêchait A de se maintenir à l'écart. A n'a pas enfreint la règle 14, car il ne lui était pas « raisonnablement possible » d'éviter le contact. En conséquence, B est disqualifié selon la règle 12 et A est exonéré selon la règle 64.1(b) de son infraction à la règle 10.

RYA 1974/3

CAS 31

Sportivité et règles
Règle 2 **Navigation loyale**
Règle 26 **Départ des courses**
Règle 29.1 **Rappels : rappel individuel**
Règle 64.2 **Décisions : décisions de réparation**

Quand le signal visuel correct de rappel individuel n'est pas accompagné du signal sonore requis, et qu'un bateau rappelé positionné pour entendre le signal sonore ne voit pas le signal visuel et ne revient pas, il a droit à réparation. Cependant, 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 29.2 est correctement exécuté, mais le signal sonore correspondant n'est pas fait. A, l'un des bateaux rappelés, ne revient pas 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 comité de réclamation établit que A n'était pas entièrement du côté pré départ de la ligne de départ au moment du signal de départ. Il donne réparation à A mais, en fin de journée, B, un autre bateau, demande réparation sur la décision précédente du comité de réclamation. Réparation n'est pas accordée à B, qui fait alors appel au motif que la règle 26 établit que « l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération ».

Décision

Appel rejeté. La décision du comité de réclamation d'accorder réparation à A est confirmée. L'exigence de la règle 29.1 et de Signaux de course concernant l'émission d'un signal sonore lorsque le pavillon X est envoyé est obligatoire, dans la mesure où il est essentiel d'attirer l'attention des bateaux sur le fait qu'un ou plusieurs d'entre eux font l'objet d'un rappel. Quand le rappel individuel n'est pas accompagné du signal sonore, et qu'un bateau en position d'entendre un signal sonore ne voit pas le signal visuel et ne revient pas, il a droit à réparation. (Si la réparation accordée ajuste le score d'un bateau dans la course, elle doit refléter le fait que, généralement, quand un bateau rappelé revient du côté pré départ de la ligne après son signal de départ, il prend habituellement le départ quelque temps après les bateaux qui n'ont pas été rappelés. Une estimation de ce temps doit être faite). Cependant, un bateau qui réalise qu'il était au-dessus de la ligne n'a pas droit à réparation et doit se conformer à la règle 28.1 et à la règle 30.1 si elle s'applique. S'il manque à le faire, il enfreint la règle 2 et ne respecte pas le principe fondamental, Sportivité et règles.
Concernant la demande du bateau B, la disposition de la règle 26 qui stipule que « l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération » s'applique uniquement aux signaux d'avertissement, préparatoire, de la minute et de départ. Quand le signal de rappel individuel est fait, les signaux visuel et sonore sont obligatoires, sauf si les instructions de course le prescrivent autrement.

RYA 1974/7

CAS 32

Règle 89.2(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 tout avenant écrit 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*, sous réserve des modifications ci-dessous.

2 - Un briefing aura lieu dans la salle du club chaque jour, 60 minutes avant le départ de la première course.

3 - Le parcours réduit sera signalé par deux coups de canon et l'envoi du pavillon S et du pavillon de classe. Les bateaux de cette classe 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.

Lors d'un briefing, le comité de course tente de clarifier la phrase du point 3 « rejoindre directement la ligne d'arrivée » en expliquant que lorsque le parcours est réduit, tous les bateaux doivent franchir la ligne d'arrivée en remontant au vent afin de s'assurer que toutes les classes, dont certaines pourraient venir de marques différentes, finissent dans la même direction, même si ce n'est pas la direction de la route depuis la dernière marque à laquelle le parcours a été réduit.
Par la suite, une course est réduite. Six bateaux, qui n'avaient pas assisté au briefing, suivent les instructions de course écrites, sont classés comme n'ayant pas fini et demandent réparation. Les bateaux soutiennent que le comité de course a modifié à tort la définition de finir, et a manqué à respecter les exigences de la règle 89.2(c). Le comité de réclamation satisfait 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. De plus, il prétend que les instructions de course n'ont pas été modifiées, mais simplement clarifiées par le comité de course sur la signification de « rejoindre directement la ligne d'arrivée ».

Décision

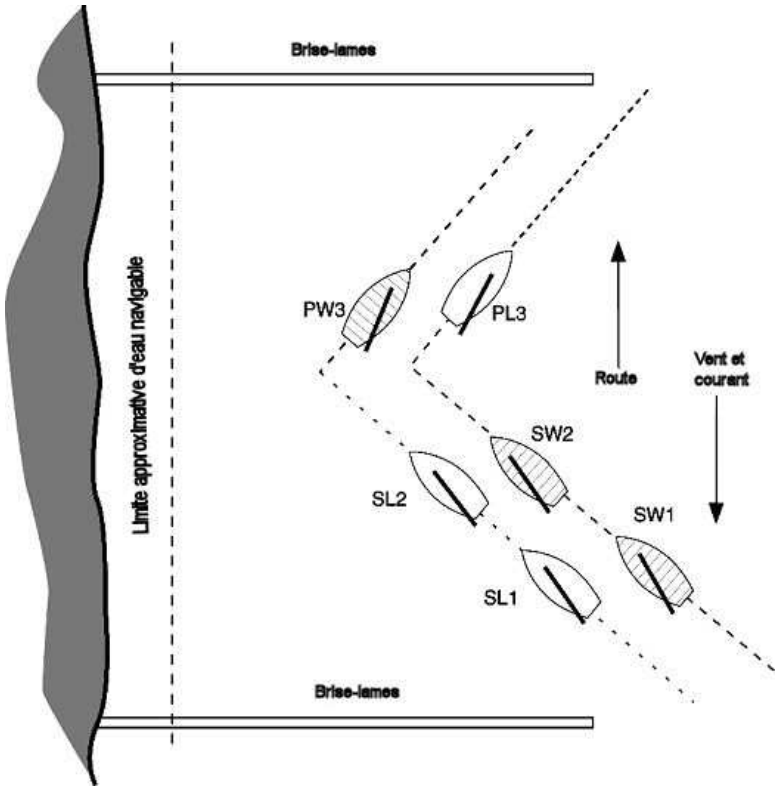
Appel rejeté. Les remarques du comité de course étaient plus qu'une simple clarification. Ceci est confirmé par le fait que les bateaux qui n'avaient pas assisté au briefing ont agi comme ils l'ont fait. Les concurrents sont en droit de prendre en compte exclusivement les instructions de course et les avenants pour toutes les particularités du parcours. La règle 89.2(c) exige que les modifications aux instructions de course soient faites par écrit. Les instructions de course ne peuvent en aucun cas modifier la définition de finir (voir la règle 86).

RYA 1975/3

CAS 33

Règle 18.2(a) **Contourner et passer des marques et des obstacles : engagés – règle de base**
Règle 18.3 **Contourner et passer des marques et des obstacles : virer de bord à une marque**
Règle 18.5 **Contourner et passer des marques et des obstacles : passer un obstacle continu**
Règle 19.1 **Place pour virer de bord à un obstacle**

Un bateau a droit à de la place selon la règle 18.2(a) pour passer sous le vent d'un obstacle, même s'il a viré dans une position d'engagement à l'intérieur. Une marque étant passée sous le vent n'est pas « parée ».



Question

Des brise-lames partent de la côte à intervalles assez réguliers, laissant entre eux une bonne étendue d'eau de profondeur raisonnable. Pour être efficace en remontant au vent contre le courant, il faut tricher contre la marée en allant virer à l'intérieur entre les différents brise-lames. Lorsque deux bateaux engagés entrent dans la zone entre deux brise-lames, la question suivante se pose.
SL et SW, deux petits quillards, entrent engagés dans la zone tribord amures au plus près. En l'absence de SW, SL virerait à l'endroit où, bâbord au plus près, il parerait juste l'extrémité du brise-lames suivant. Cependant, tant qu'il n'est pas encore en danger de s'échouer, il ne peut pas héler SW selon la règle 19.1. Il doit attendre que SW vire, et virer avec lui. Les deux bateaux terminent leur virement de bord en position 3, point auquel SW, maintenant devenu PL, peut juste parer, au plus près, l'extrémité du brise-lames ; mais SW est plus haut, et doit laisser porter pour le passer.
Quand PW obtient un engagement au vent de PL, en position 3, a-t-il droit, de la part de PL à de la place pour abattre afin de parer le brise-lames ?

Réponse

Quand, après la position 2, SW vire de bord, SL a également le droit de virer de bord. Quand SW dépasse la position bout au vent, l'engagement entre lui et SL cesse d'exister puisqu'ils sont dorénavant sur des bords opposés. Juste avant la position 3, un nouvel engagement commence quand SL passe la position bout au vent et

à ce moment-là, les bateaux sont sur le point de passer un obstacle du même côté. Bien que le brise-lames soit une structure continue depuis le rivage jusqu'à son extrémité, on ne peut le considérer comme un obstacle continu puisque les bateaux ne sont concernés que par son extrémité. En conséquence, la règle 18.5 ne s'applique pas. Seule la règle 18.2(a) s'applique et contraint PL à laisser à PW la place pour passer l'obstacle. La règle 18.3 ne se serait pas appliquée même si le brise-lames avait été une marque ou un obstacle, puisque le terme « parer une marque » signifie être capable de passer à son vent sans virer de bord.

RYA 1975/8

CAS 34

Règle 2 **Navigation loyale**
Règle 62.1(c) **Réparation**
Règle 69.1 **Allégation de mauvaise conduite notoire : action par un comité de réclamation**

Gêner un autre bateau peut constituer une infraction à la règle 2 et justifier une action selon la règle 69.1.

Résumé des faits

Avant 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 parmi les trois premiers des 48 concurrents. A prend un départ prématuré, et est rappelé par haut-parleur. Environ 70 à 100 mètres au-delà de la ligne de départ, il fait demi-tour, mais après avoir navigué pendant 20 à 30 mètres vers la ligne, il rencontre B, correctement parti. Au lieu de continuer vers le côté pré départ de la ligne, A change de direction et navigue au-dessus de B.
Le comité de course hèle de nouveau A pour lui signaler qu'il est toujours au-dessus de la ligne et reçoit en retour un signe d'assentiment, mais A continue à faire le parcours, gênant B tout au long du bord de près. Quand A et B atteignent la marque au vent, respectivement avant-dernier et dernier, A abandonne. B termine finalement 22ème.
Pour le comité de course, il est flagrant que A a continué à courir dans le seul but de gêner B ; il réclame donc contre A selon la règle 2. A, qui a été classé OCS, est alors disqualifié pour infraction à la règle 2. Il fait appel, affirmant qu'il pensait être revenu, et avoir pris correctement le départ.

Décision

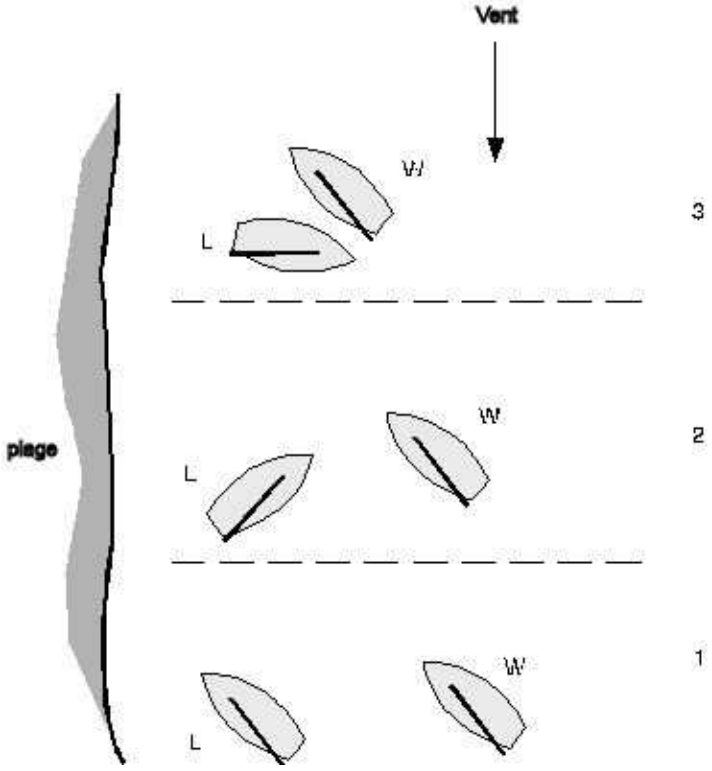
Appel rejeté. La disqualification selon la règle 2 est justifiée. B aurait pu demander réparation et l'aurait obtenue selon la règle 62.1(d).
Les faits montrent une grave infraction à la règle 2 et à la sportivité. Il faut traiter avec sévérité de telles tentatives délibérées de gagner par des moyens déloyaux. Le comité de réclamation aurait également pu ouvrir une instruction selon la règle 69.1 pour disqualifier A de la série complète. Une telle action aurait été tout à fait conforme à l'esprit des règles de course.

NSF 1975/1

CAS 35

Règle 19.1(b) **Place pour virer de bord à un obstacle**

Quand un bateau est hélé pour de la place pour virer de bord à un obstacle et répond « Vous virez », et que le bateau qui a hélé peut alors virer de bord et éviter le bateau hélé, le bateau hélé a satisfait à la règle 19.1(b).



Résumé des faits

Alors que deux bateaux au plus près approchent du 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 W, à environ un mètre ou plus. L réclame contre W selon la règle 19.1. Le comité de réclamation décide que W a manqué à donner de la place comme requis par la règle 19.1(b), et le disqualifie. W fait appel.

Décision

Appel confirmé. Les actions de L démontrent qu'il avait de la place pour virer de bord et éviter W. W a donc respecté ses obligations selon la règle 19.1(b).

USSA 1976/189

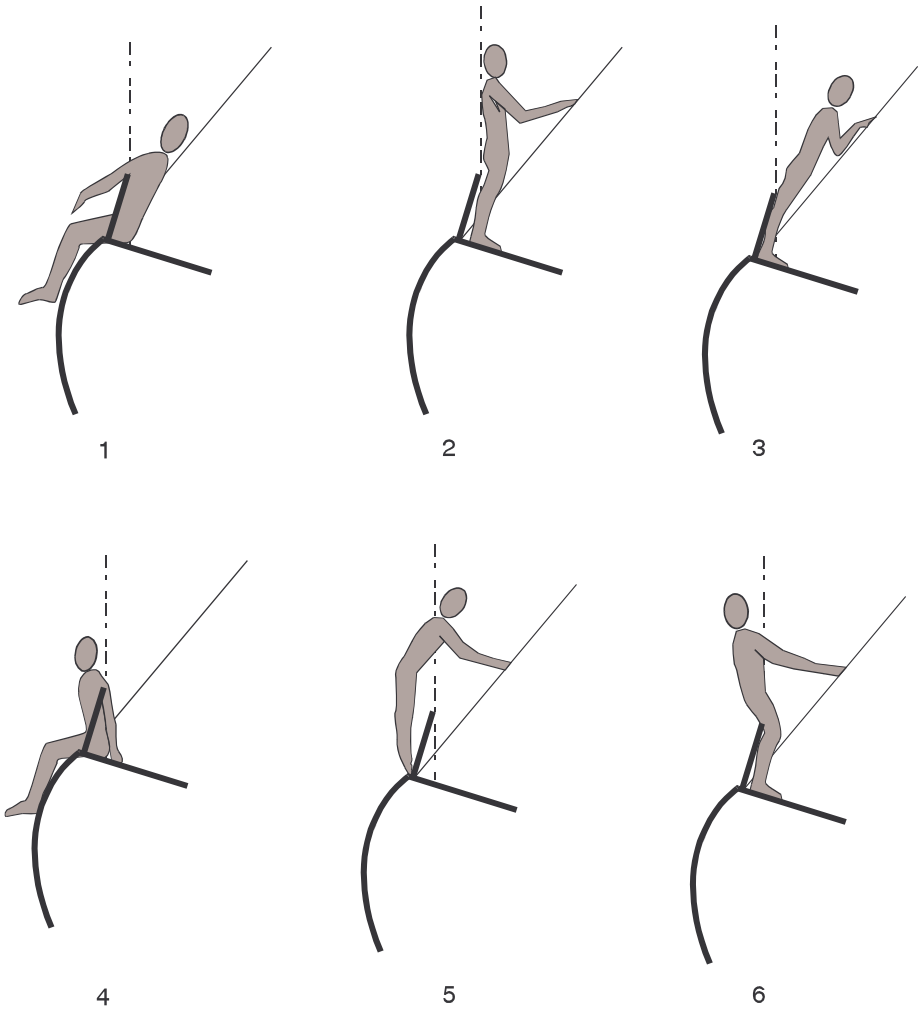
CAS 36

Règle 49.2 Position de l'équipage

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, au 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. Comme son torse est pratiquement 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.



Décision

L'appel est rejeté. Comme le montrent les schémas, les positions 1, 2 et 3 n'enfreignent pas la règle contrairement aux positions 5 et 6. En position 4, sur les bateaux équipés de deux filières métalliques, un membre de l'équipage assis sur le pont, dos au bateau avec la taille à l'intérieur de la filière inférieure peut avoir le haut de son corps à l'extérieur de la filière supérieure.

USSA 1976/194

CAS 37

Règle 32 **Réduire ou annuler après le départ**
Règle 62.1(a) **Réparation**

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

.

Résumé des faits

Dans la troisième course d'une régate comptant environ 120 bateaux et 15 classes de course au large, toutes les classes font le même parcours, dont une marque de largue a dérivé de presque un mille en dehors de sa position. Divers bateaux de plusieurs classes demandent réparation pour cela. Aucun des bateaux des deux dernières classes, qui étaient en approche de la marque plus d'une heure après qu'elle ait dérivé, n'a demandé réparation. Le comité de réclamation annule cependant la course 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 comité de réclamation n'a pas fait de distinction entre 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) puisque la marque n'était pas à sa place. Cependant, il ne l'a pas fait et était apparemment convaincu qu'il fallait maintenir les diverses courses.

Si plusieurs classes courent en même temps, chaque classe dispute une course différente. Si le comité de réclamation avait traité le problème classe par classe, et 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 avait peut-être suffisamment de motifs pour justifier l'annulation de la course pour certaines classes, mais le comité de réclamation s'est trompé en les appliquant aux classes dans lesquelles aucune demande de réparation n'avait été formulée. Sa décision de le faire est une « action inadéquate » aux termes de la règle 62.1(a). Les appels sont confirmés, et tous les bateaux dans les courses des deux dernières classes sont rétablis à leurs places d'arrivée.

USSA 1977/200

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. Il interdit effectivement à un bateau prioritaire de modifier sa route quand il est près d'un bateau obligé de se maintenir à l'écart.

Résumé des faits

A environ 00h30, L et W sont vent arrière tribord amures 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 prévoient l'application 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 comité de réclamation confirme la réclamation selon la règle 17, section II, partie B du RIPAM. L fait appel au motif que le comité de réclamation a mal appliqué les règles concernées 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) dit : « 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, par rapport au navire rattrapé, que, 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) dit : « Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires .... n'affranchit [le navire rattrapant] de l'obligation de s'écarter 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 s'écarter, l'autre navire doit maintenir sa route et sa vitesse ». C'est cette règle qui interdit la manœuvre connue en course comme « lofer » alors que les bateaux sont si proches que le lof de L oblige W à modifier sa route pour éviter un contact. Donc, l'appel est rejeté, et la décision du comité de réclamation de pénaliser L est confirmée.

CYA 1976/32

CAS 39

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

Rien n'oblige un comité de course à réclamer contre un bateau.

Résumé des faits

D'un bout à l'autre d'une série de cinq courses, A court avec un équipage de trois. A l'issue de la dernière course, B et d'autres bateaux réclament contre A, prétendant qu'il a enfreint une règle de classe qui limite l'équipage à deux. C'était la première réclamation à ce sujet. Elle est refusée parce qu'aucun des bateaux réclamants n'a montré de pavillon rouge, bien que leur longueur de coque dépasse 6 mètres. Cette décision est envoyée en appel au motif que le comité de course aurait dû, de sa propre initiative, réclamer contre A dans toutes les courses.

Décision

Selon les dispositions de la règle 63.5, la réclamation ne pouvait pas être instruite car aucun pavillon rouge n'avait été montré tel que requis par la règle 61.1(a). Soutenir un tel appel aboutirait à la conclusion qu'un comité de course devrait connaître les règles de chaque classe, et qu'il aurait alors l'obligation de les faire appliquer si les membres de la classe ne le font pas. Le comité de course n'est pas soumis à une telle obligation et, de plus, la règle 60.2(a) est clairement discrétionnaire. La responsabilité de réclamer repose en premier sur les concurrents.
L'appel est rejeté, et la décision du comité de réclamation est confirmée.

CYA 1977/32

CAS 40

Règle 46 **Personne responsable**

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

Résumé des faits

Pour une régate, 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 de laquelle aucune inscription n'a été reçue. Le comité de course, sans instruction, le considère comme non inscrit et non partant, modifie les classements de A, et lui attribue les points de non partant dans les courses 2 et 3.
La règle concernée 11(e) de la classe dit : « La répartition des tâches entre le barreur et l'équipage doit être exclusivement à la discrétion du barreur, sauf si cela est précisé autrement dans les instructions de course ».
Le comité de course considère que la règle 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

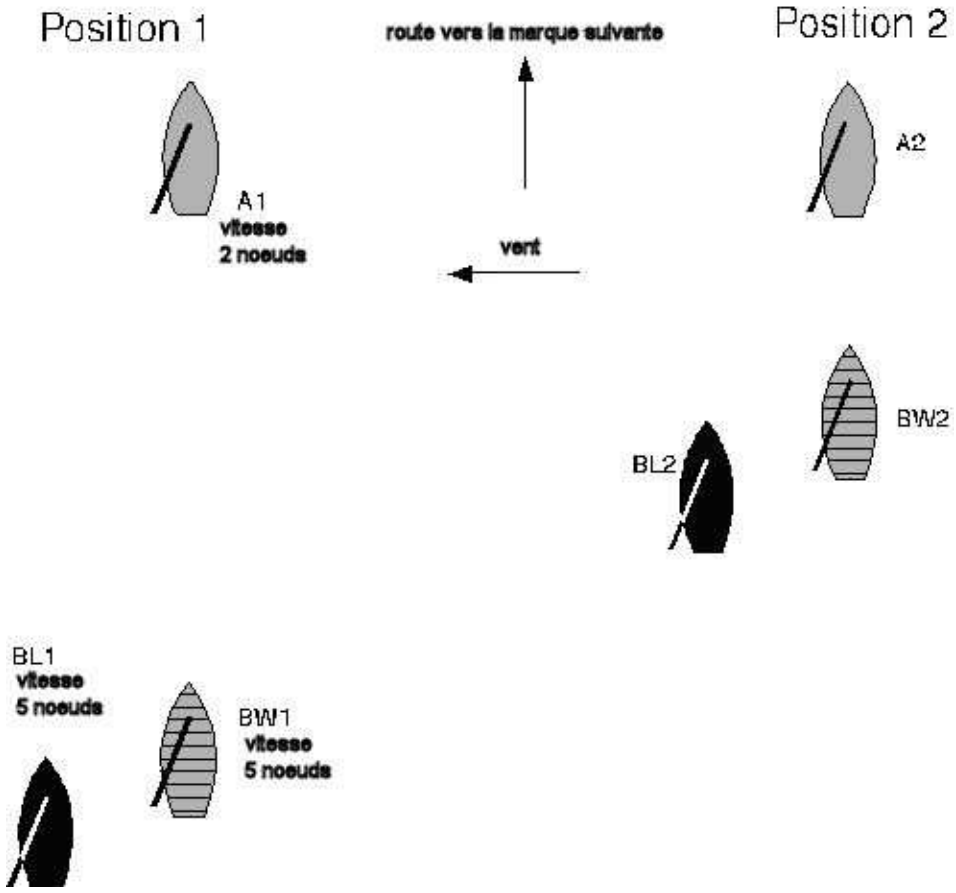
Appel confirmé. Le propriétaire d'un bateau peut désigner quelqu'un d'autre pour le barrer. C'est le bateau qui est inscrit à une course, et, sauf si cela est autrement prescrit par les règles de classe, l'avis de course ou les instructions de course (ce qui n'était pas le cas ici), il appartient au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

RYA 1977/2

CAS 41

Règle 12 **Sur le même bord, non engagés**
Règle 18.2(a) **Contourner et passer des marques et des obstacles : engagés – règle de base**
Définitions **Obstacle**

Si un obstacle peut être passé des deux côtés par deux bateaux engagés, le bateau prioritaire, s'il choisit de passer sous le vent, doit laisser de la place à l'autre bateau. Si le bateau prioritaire choisit de le passer au vent, il a droit à de la place pour ce faire et l'autre bateau doit se maintenir à l'écart.



Question 1

Les règles 11 et 17.2 s'appliquent entre BW et BL en position 1. La proximité d'un troisième bateau, A, plus lent, crée-t-elle une nouvelle relation entre BW et BL au moment où la règle 18 entre en vigueur quand ils dépassent A ?

Réponse 1

Oui. Vis-à-vis de A, les deux bateaux en arrière doivent s'en maintenir à l'écart selon la règle 12. Cependant, A est également un obstacle pour les deux autres, comme l'établit clairement la dernière phrase de la définition d'obstacle. Quand, toujours engagés, ils sont « sur le point de passer » A, la règle 18 entre en vigueur. Si BL choisit alors de passer A sous le vent, la règle 18.2(a) exige de lui qu'il donne la place à BW, bateau à l'intérieur, pour faire de même. BW n'est pas tenu d'utiliser la place à sa disposition et peut passer A au vent, en se maintenant à l'écart de A selon la règle 12, puis selon la règle 11. Si BL choisit de passer au vent de A, alors la règle 18.2(a) oblige BW à donner à BL la place de passer A et les deux règles 18.2(a) et 11 exigent de BW qu'il se maintienne à l'écart de BL. La règle 12 et, par la suite, la règle 11 exigent de BL qu'il se maintienne à l'écart de A.

Question 2
BW doit-il héler pour demander de la place pour passer sous le vent de A, ou BL risque-t-il la disqualification s'il ne donne pas automatiquement de la place ?

Réponse 2
BW n'est pas tenu de héler pour demander de la place, bien qu'il soit prudent de le faire pour éviter les malentendus. La règle 18.2(a) 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 pour demander de la place ou non.

RYA 1977/6

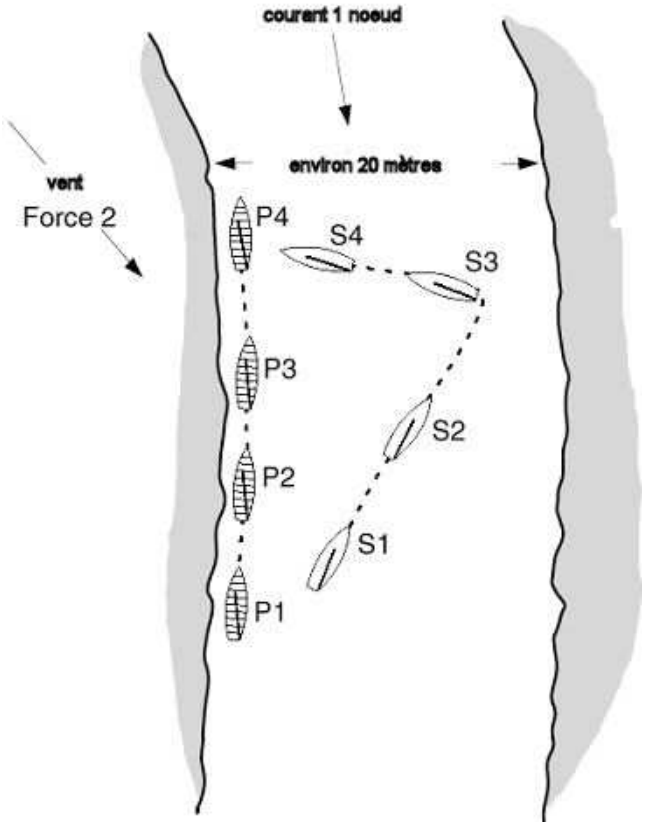
CAS 42

SUPPRIME

CAS 43

Règle 10 **Sur des bords opposés**
Règle 18.1(b) **Contourner et passer des marques et des obstacles : quand cette règle s'applique**

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



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

Réponse
P est soumis à la règle 10, et doit se maintenir à l'écart. S devient prioritaire sur P quand il vire sur tribord amures, mais doit respecter les règles 13 et 15. S respecte les exigences de la règle 13 en virant suffisamment loin de P pour que ce dernier n'ait pas à agir pour l'éviter avant que S ne soit sur une route au plus près, et il respecte, lorsqu'il acquiert la priorité, les exigences de la règle 15 en laissant au début à P la place de se maintenir à l'écart. La règle 18.1(b) rend la règle 18 inapplicable.

RYA 1978/5

CAS 44

Règle 62 **Réparation**
Règle 85 **Règles applicables**

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

Résumé des faits
L'article 18 des instructions de couse prévoit que la ligne de départ et la première marque doivent être mouillées de sorte que le premier bord soit une remontée au vent. Le comité de course agit en conséquence et donne le départ d'une classe quand le vent tourne à gauche d'environ 55 degrés. La classe des Finn est la prochaine à partir, mais la première marque ne peut être déplacée, puisque la classe précédente fait encore route vers elle, et en est alors toute proche. Quand les Finn partent, aucun ne peut atteindre la marque au vent d'un seul bord, mais une nouvelle rotation du vent vers la gauche permet à certains de le faire. Le bateau A réclame contre le comité de course, soutenant 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 comité de réclamation établit que le premier bord du parcours n'est pas une « remontée au vent » au sens des instructions de course. D'autre part, il ne trouve aucune preuve établissant que, selon les termes de la règle 62, la course n'était pas loyale ou que l'un quelconque des bateaux avait droit à réparation. Le comité de réclamation décide que les résultats de la course doivent rester en l'état.
A fait appel, au motif que sa réclamation n'est pas fondée sur une demande de réparation selon la règle 62. Elle est simplement fondée sur le fait que le comité de course a manqué à satisfaire à l'instruction de course 18, une règle, et à la règle 85, qui oblige le comité de course à agir en respectant les règles. Le comité de réclamation a fondé sa décision sur la règle 62, ce qui est, d'après lui, 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.

Décision
Appel rejeté pour les raisons données par le comité de réclamation. Un bateau peut demander réparation selon les dispositions de la règle 62, mais seulement au motif que, sans faute de sa part, une action inadéquate ou une omission du comité de course a aggravé son score de façon significative. Les règles de course ne permettent pas de réclamer contre un comité de course, ou de le pénaliser.

RYA 1978/8

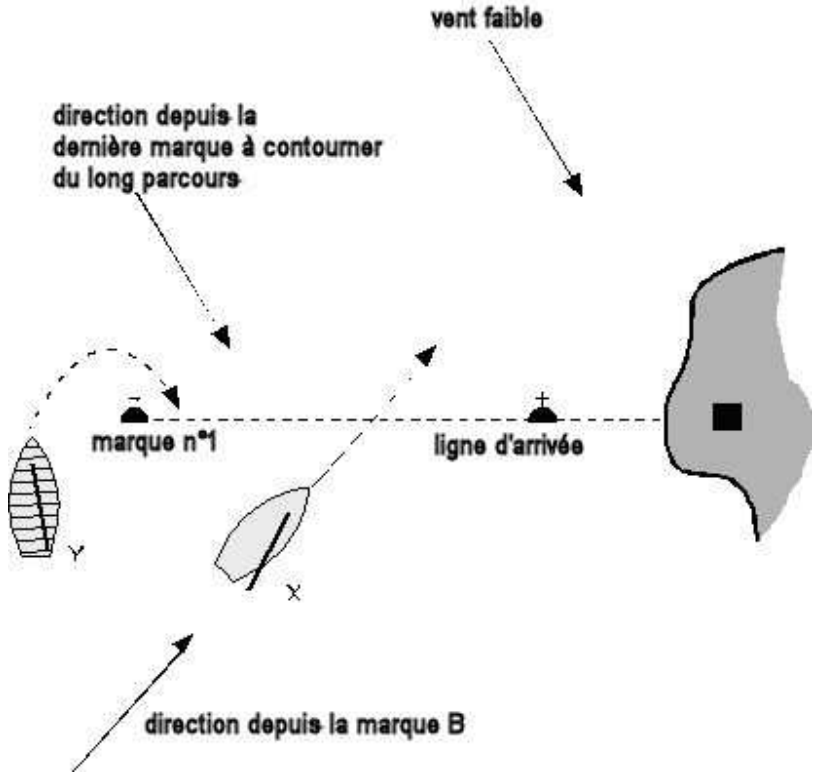
CAS 45

Règle 64.2 **Décisions : décisions de réparation**
Définitions **Finir**

Une instruction de course pour finir une course en contradiction avec la définition de finir n'est pas valable. Le comité de réclamation n'est pas habilité à donner réparation si cela contredit la définition.

Résumé des faits

La classe fait deux courses dans la journée. Après la première course sur un long parcours qui se termine en laissant la marque 1 à tribord, le vent mollit. Ceci amène le comité de course à mettre en place un second parcours court avec une instruction de course disant que, bien que la marque B soit la dernière marque à contourner, la marque 1 doit être laissée à tribord. D'autres classes finissent à la même marque, et on avait conseillé au comité de course de ne pas établir de parcours qui pourraient amener différentes classes 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, fait le parcours indiqué par le comité de course, laissant la marque 1 à tribord. Ils finissent donc « en crochet » comme le montre le schéma.

X demande réparation au motif que le comité de course n'a pas correctement appliqué la définition de finir, et a fait gagner la course à Y, alors que X était le premier bateau à finir au sens de la définition. Le comité de réclamation accorde réparation, reconnaît que les trois bateaux ont correctement fini, et les rétablit dans le classement de la course. Pour les bateaux qui n'ont pas fini ainsi, le comité de réclamation utilise son pouvoir discrétionnaire selon la règle 64.2, de prendre un arrangement aussi équitable que possible, et donne les points correspondant à l'ordre d'arrivée dans lequel les bateaux ont franchi la ligne, sans tenir compte de la direction dans laquelle ils l'ont franchie.

X fait appel du nouvel ordre d'arrivée, se référant à la formulation sans équivoque de la définition de finir, et soutenant qu'un tel arrangement contredirait la définition et irait à l'encontre de son objet qui, pense-t-il, est d'éviter les arrivées « en crochet ».

Décision

Appel confirmé. L'instruction de course qui prétend modifier la définition de finir est illégale. Une telle instruction de course est une action inadéquate du comité de course. Dans ce cas, la réparation accordée était adéquate et, comme requis par la règle 64.2, était un arrangement aussi équitable que possible pour les bateaux ayant suivi les instructions de courses erronées.

RYA 1979/1

CAS 46

Règle 16.1 **Modifier sa route**
Règle 17.1 **Sur le même bord ; route normale**
Définitions **Route normale**

Un bateau sous le vent a le droit de 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.

Résumé des faits

Depuis un certain temps, W navigue presque plein vent arrière en route directe vers l'extrémité tribord de la ligne d'arrivée, quand L devient engagé dans ses deux longueurs de coque sous le vent de W depuis la position en route libre derrière. En l'absence de W, L naviguerait sur une route plus au vent directement vers la ligne. Pour ce faire, il demande à W de lofer. Il n'obtient pas de réponse. L hèle à nouveau et lofe, mais W ne répond toujours pas. L arrête son lof, et il n'y a pas de contact. L réclame selon la règle 17.2.
Le comité de réclamation considère qu'il n'y a pas de preuve suffisante pour établir que W aurait terminé plus vite en suivant 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 dépasse 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, invoquant le droit de lofer jusqu'à sa route normale selon la règle 17.1.

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 17.1. W avait la place de se maintenir à l'écart lorsque L a lofé, et L n'a donc pas enfreint la règle 16.1. Même s'il ne l'a pas dit explicitement, le comité de réclamation admet que la route normale de L est d'aller directement vers 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'a pas le droit de naviguer au-dessus de sa route normale, il a le droit de lofer jusque là, même s'il avait établi l'engagement depuis une position en route libre derrière. En conséquence, il n'est pas allé au-delà de la limitation que lui imposait la règle 17.1.
W, qu'il soit ou non sur sa route normale, était dans l'obligation de se maintenir à l'écart de L, ce qu'il n'a pas fait en empêchant L de lofer jusqu'à sa route normale. L'appel de L est confirmé et L est rétabli. W est disqualifié pour infraction à la règle 11.

RYA 1979/224

CAS 47

Règle 2 Navigation loyale

Un bateau qui hèle délibérément « tribord » alors qu'il sait qu'il est bâbord amures n'agit pas loyalement, et est passible de disqualification selon la règle 2.

Question
Un barreur expérimenté sur un bateau bâbord amures hèle « tribord » à un débutant qui, bien que tribord amures, peu sûr de lui et craignant certainement 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 ce comportement est loyal, car si un barreur ne connaît pas les règles, c'est tant pis pour lui. Une autre école rejette cet argument, au motif que tromper de la sorte un concurrent est tout à fait contraire à l'esprit des règles.
Il est bien connu que cette blague est souvent faite, surtout lorsque des débutants sont impliqués, et on demande donc la ligne de conduite que doit suivre le comité de réclamation, en agissant ou pas selon la règle 2.

Réponse
Un bateau qui hèle délibérément « tribord » alors qu'il sait qu'il est bâbord amures ne se comporte pas loyalement et enfreint la règle 2. Le comité de réclamation pourrait aussi envisager une action selon la règle 69.

RYA 1980/1

CAS 48

Règle 63.2 Instructions : moment 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, et pas à fournir des échappatoires aux bateaux faisant l'objet d'une réclamation. Un bateau réclamé a pour devoir de se protéger en agissant raisonnablement avant l'instruction.

Résumé des faits
Deux bateaux au plus près bâbord amures, W et L, approchent d'une marque au vent à laisser à bâbord. W établit un engagement à l'intérieur de L, à cinq à six longueurs de la marque, et hèle L pour avoir la place de la contourner. L refuse, disant que W n'a pas droit à de la place sur un louvoyage au vent. W passe la marque du mauvais côté, fait un tour pour revenir, contourne la marque à bâbord, déferle un pavillon de réclamation, et informe L qu'il déposera une réclamation. L est disqualifié selon la règle 18.2(a) et fait appel.
Le motif de l'appel est que, contrairement à la règle 63.2, le barreur de L n'a su qu'une instruction n'avait lieu que 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, et a dû la lire pendant le déroulement de l'instruction ; on ne lui a pas donné un temps raisonnable pour préparer sa défense. De plus, aucun fait présenté lors de l'instruction ne prouvait que W ait établi un engagement à l'intérieur de L en temps utile.
Le comité de réclamation commente l'appel comme suit : l'heure de l'instruction était affichée sur le panneau officiel ; et bien plus d'une heure avant, la réclamation de W avait été déposée au secrétariat de course, et était disponible pour lecture ; son barreur avait informé le barreur de L qu'une réclamation avait été déposée ; ce dernier n'a fait aucun effort pour préparer sa défense ; il a fallu aller le chercher dans la salle à manger du club, alors que le comité de réclamation, la partie adverse et les témoins étaient réunis et prêts pour l'instruction.

Décision
Appel rejeté pour les raisons fournies par le comité de réclamation dans ses commentaires. Le barreur de L savait que son bateau faisait l'objet d'une réclamation, et il était de son devoir d'agir raisonnablement pour se protéger, ce qui inclut se procurer la réclamation de W, la lire, et utiliser l'ample délai dont il disposait pour

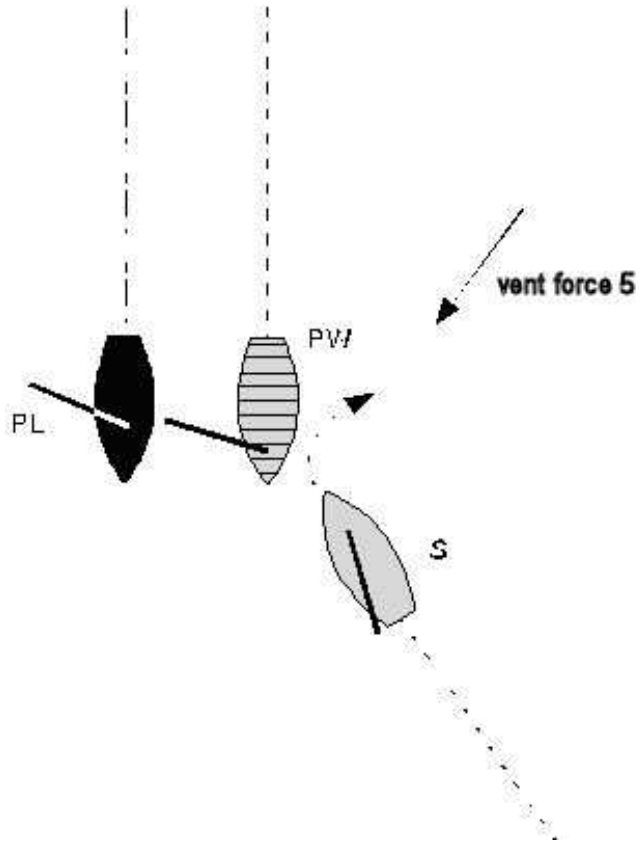
préparer sa défense. Le comité de réclamation a établi comme fait que W s'était engagé à l'intérieur de L en temps utile, et ces faits, conformément à la règle 70.1, sont sans appel.

RYA 1980/5

CAS 49

Règle 63.3 **Instructions : droit d'être présent**
Règle 64.1(b) **Décisions : pénalités et exonération**

Quand deux réclamations sont relatives à un même incident, ou à des incidents intimement liés, il est judicieux de les instruire en même temps, en présence de tous les bateaux impliqués.



Résumé des faits

Sur une mer modérée à forte et par vent frais, S au plus près tribord amures converge vers PW et PL, engagés et au grand largue bâbord amures, 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, mais il n'y a aucun dommage ni blessure.
Deux réclamations résultent de ce même 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. Dans la deuxième réclamation, PW contre PL, ce dernier est disqualifié selon la règle 18.2(a) pour n'avoir pas donné à PW la place de se maintenir à l'écart de S, obstacle. PW fait appel.

Décision

Appel confirmé. Dans les cas de ce genre, les deux réclamations doivent être instruites ensemble, en présence de tous les bateaux impliqués. Cela évite les répétitions et assure que les témoignages présentés aident à éclairer tous les aspects de l'incident. Si cette procédure avait été suivie, le comité de réclamation aurait appris que la collision entre PW et S découlait de l'impossibilité pour PW de laisser porter 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.

On avait la preuve que PL savait (et, s'il avait maintenu une veille correcte, il aurait dû savoir), que S convergeait vers PW et PL, que PW aurait vraisemblablement besoin de place de la part de PL pour éviter une collision éventuellement sérieuse, et que la situation évoluait rapidement. PL a été disqualifié à juste titre, et la décision de disqualifier PW est annulée.

RYA 1981/6

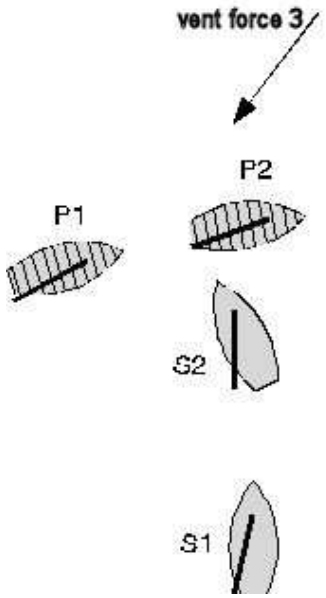
CAS 50

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

Quand un comité de réclamation détermine, dans un incident bâbord-tribord, que S n'a pas modifié sa route et que S n'avait aucune crainte raisonnable et légitime de collision, il devrait rejeter sa réclamation. Quand le comité détermine que S a modifié sa route et qu'il y avait un doute raisonnable quant à la possibilité pour P de croiser devant S si S n'avait pas modifié sa route, alors P devrait être disqualifié.

Résumé des faits

Sur un bord au vent, P rencontre S, et navigue sur une route pour croiser devant S. S abat, déferle un pavillon de réclamation et hèle P de son intention de réclamer. Les deux bateaux sont des quillards identiques de 27 pieds, et le vent est de force 3.
S réclame selon la règle 10, disant qu'il a dû laisser porter pour éviter d'entrer en collision avec P. Le comité de réclamation rejette la réclamation de S, disant que « la nécessité d'une modification de 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 comités de réclamations ont tendance à les mener de façons très différentes. Certains confèrent au bateau bâbord amures la charge de convaincre qu'il aurait évité le bateau tribord amures, même quand les déclarations de celui-ci sont peu dignes de foi. Aucune charge de ce genre n'apparaît dans la règle 10. D'autres comités de réclamation sont réticents pour traiter une quelconque réclamation selon la règle 10 en l'absence de contact, sauf si le bateau tribord amures prouve de façon évidente qu'un contact se serait produit s'il n'avait pas modifié sa route. Les deux approches sont incorrectes.

Le schéma de S, avalisé ultérieurement par le comité de réclamation, montre que S a abattu pour éviter le contact. Le schéma de P, qui n'a pas été avalisé par le comité de réclamation, montre un écart minime, 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 amures dans cette situation n'a pas besoin de maintenir sa route pour prouver, en heurtant le bateau bâbord amures, qu'une collision était inévitable. De plus, en agissant de la sorte, il enfreindra la règle 14.
Lors de l'instruction d'une réclamation, S doit établir, soit que le contact aurait eu lieu s'il avait maintenu sa route soit qu'il existait un doute suffisant quant à un croisement sans risques de P devant lui, à tel point que S puisse raisonnablement craindre un contact, et qu'il soit peu probable qu'il « n'ait pas besoin d'agir pour éviter une collision » (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 comité de réclamation établit que S n'a pas modifié sa route ou qu'il n'avait aucune crainte légitime et raisonnable de collision, il doit rejeter la réclamation. Quand, au contraire, il est convaincu que S a effectivement modifié sa route, qu'il existait un doute raisonnable quant à la possibilité pour P de croiser devant lui, et que l'action d'abattre de S était justifiée pour éviter une collision, alors P doit être disqualifié.
D'après les faits, tels qu'établis par le schéma et le rapport du comité de réclamation, la possibilité pour P de croiser devant S est pour le moins douteuse. L'appel de S est confirmé, et P est disqualifié.

RYA 1981/58