

vent comme refuge, ou en ne prenant pas ou peu d'initiative pour l'obliger à se maintenir à l'écart, il doit être disqualifié selon la règle 11. Pour aboutir à cette conclusion, les points suivants peuvent être pris en considération, bien qu'aucun d'entre eux ne soit décisif. Le bateau intermédiaire abat-il délibérément ? Lofe-t-il pour obliger le bateau au vent à se maintenir à l'écart ? A-t-il hélé le bateau au vent pour qu'il se maintienne à l'écart, et ce rapidement ? A-t-il été avantage ou gêné par le manquement du bateau au vent ? Enfin, s'est-il mis lui-même dans une évidente situation intenable entre deux bateaux devant lui ?

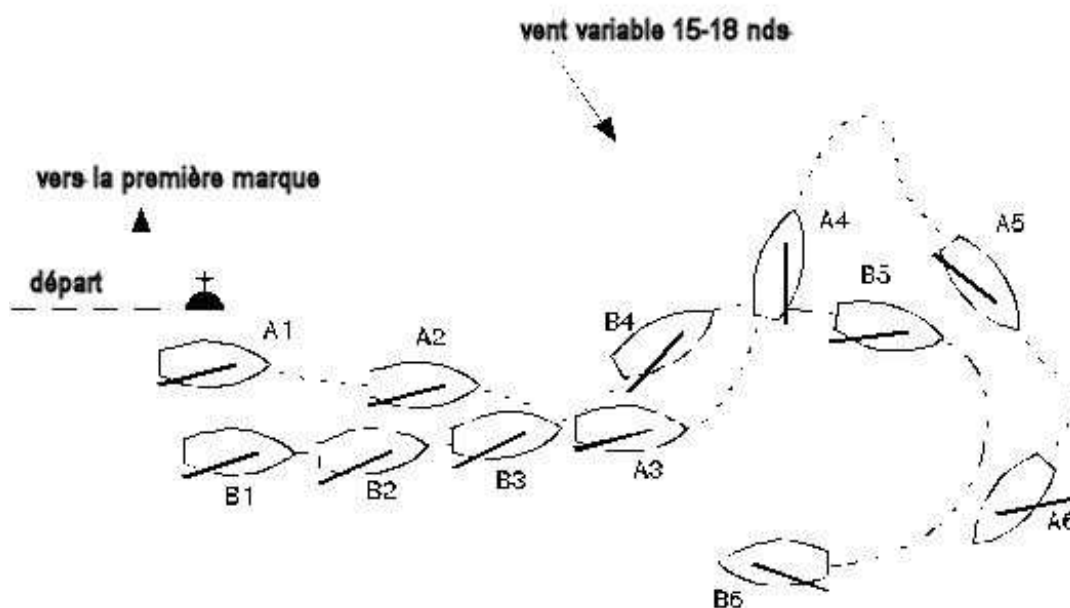
Dans le cas présent, alors que W enfreint de façon flagrante et durable la règle 11, rien dans les faits établis ne permet de disqualifier MW et ML en se fondant sur l'une quelconque des considérations ci-dessus. En fait, ni l'un ni l'autre n'a gêné ou abattu avant que W ne les oblige à le faire, et tous deux ont clairement rappelé le bateau au vent à ses obligations de se maintenir à l'écart, tant en le hélant qu'en annonçant leur intention de réclamer.

USSA 1950/37

CAS 52

Règle 16.1 Modifier sa route

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



Résumé des faits

Avant le signal de départ, les deux bateaux s'éloignent au large de la ligne de départ. A, plus rapide, dépasse B et se retrouve en route libre devant lui en position 3. En position 4, A lofe jusqu'au plus près, avec l'intention de virer de bord pour rejoindre la ligne, mais s'aperçoit que B a également lofé et est dans une position telle que, si A vire, une collision se produira immédiatement. A abat alors pour empanner, mais découvre que B a abattu et se retrouve dans une position telle qu'un empannage entraînerait ici aussi une collision. Finalement, B empanne et fait route vers la ligne, laissant A loin derrière.

A réclame selon la règle 16.1, prétendant avoir été gêné alors qu'il agissait pour se maintenir à l'écart. Le comité de réclamation disqualifie B, qui fait appel, soutenant que ses manœuvres controversées sont des moyens légitimes d'amener un concurrent loin de la ligne de départ.

Décision

Appel confirmé, B est reclassé. Les actions de B décrivent une manœuvre classique en match racing et course par équipes, utilisée pour obtenir une position favorable au départ devant un autre adversaire. Le point essentiel est que la règle 16.1 ne s'applique qu'à un bateau prioritaire, ce qui n'est pas le cas de B aux positions 3 et 4.

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

USSA 1955/63

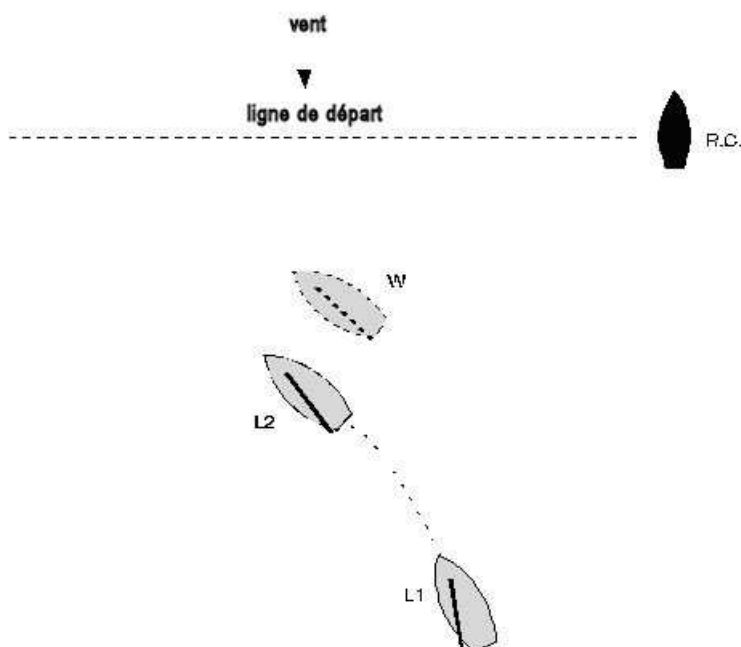
CAS 53

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

Un bateau en route libre devant n'a pas à anticiper sur son obligation de se maintenir à l'écart avant d'être soumis à un engagement sous le vent depuis la position en route libre derrière.

Résumé des faits

Trente secondes avant le signal de départ, W est pratiquement sans erre, voiles fassayantes. Au moins trois longueurs de coque avant d'établir un engagement sous le vent de W, L hèle « bateau sous le vent ». W ne fait rien pour s'éloigner. Immédiatement après avoir établi son engagement, L est obligé d'abattre pour éviter une collision avec W ; pendant ce temps, W commence à border ses voiles et à remonter au vent. L réclame. Le comité de réclamation établit que W, ayant reçu un avertissement adéquat de la situation imminente, a manqué à se maintenir à l'écart d'un bateau sous le vent, enfreignant donc la règle 11. W fait appel, en demandant : « Est-ce que W, selon les règles 11 et 15, est dans l'obligation d'anticiper un engagement à venir sous le vent au point de devoir acquérir suffisamment de vitesse pour pouvoir répondre immédiatement une fois que l'engagement est établi ? »



Décision

Laisser un temps adéquat pour répondre, quand les droits et obligations changent entre deux bateaux, est implicite dans la règle 15 par l'exigence de laisser à un bateau qui vient de perdre la priorité « la place de se maintenir à l'écart ». Cette règle n'exige pas d'un bateau en route libre devant d'anticiper sur son obligation de se

maintenir à l'écart en tant que bateau au vent, avant que le bateau en route libre derrière n'établisse un engagement sous le vent.

Si L n'avait pas immédiatement abattu, il aurait enfreint la règle 15. Puisque W a immédiatement bordé ses voiles, est monté au vent et par la suite s'est maintenu à l'écart, il a respecté ses obligations selon la règle 11. L'appel est confirmé ; aucun bateau n'a enfreint de règle.

USSA 1969/126

CAS 54

Règle 14	Eviter le contact
Règle 15	Acquérir une priorité
Règle 19.1	Place pour virer de bord à un obstacle

Quand un bateau qui hèle n'obtient pas de réponse à son appel, la manifestation adéquate de son intention de virer de bord nécessite un second appel plus vigoureux.

Résumé des faits

L et W, au plus près tribord amures, s'approchent du rivage, L à une longueur devant, et une longueur et demie sous le vent. L hèle pour de la place pour virer de bord, appel qui n'est pas entendu par W. Après avoir attendu un court instant pendant lequel il n'y a pas de réponse de W, L vire sur bâbord. Puis, bien qu'il abatte aussi vite que possible foc et grand-voile choqués en grand, L heurte le côté sous le vent de W. L réclame contre W selon la règle 19, et W réclame contre L selon la règle 10.

Au cours de l'instruction, W admet avoir été conscient de la position de L avant qu'il ne vire, mais ni le barreur ni l'équipier n'ont surveillé L dans les trente secondes avant la collision. Néanmoins, le comité de réclamation rejette la réclamation de L et le disqualifie aux deux motifs qu'il avait hélé pour de la place alors qu'il n'était pas en danger immédiat d'échouage, et que son appel n'était pas adéquat dans la mesure où il n'a pas hélé une deuxième fois après n'avoir pas obtenu de réponse au premier appel. L fait appel.

Les motifs de l'appel sont les suivants : que le comité de réclamation a incorrectement donné sa propre estimation quant à la sécurité du bateau sous le vent, et que lorsque deux bateaux au plus près approchent d'un obstacle, il y a obligation de la part du bateau au vent de s'attendre à un appel qui, pour quiconque agissant en bon marin, ne tardera pas à se produire.

Décision

L'appel de L est rejeté, mais le fait que le bateau hélé n'entende pas un appel adéquat ne le relève pas de ses obligations selon la règle 19. Cependant, au vu des faits présentés, dans le cas présent, l'appel pour de la place était inadéquat. Quand un bateau sous le vent, comme dans ce cas, ne reçoit pas de réponse après son appel, un deuxième appel plus vigoureux est nécessaire pour constituer une véritable manifestation de son intention de virer.

De plus, la règle 19.1 prévoit qu'après son appel, le bateau qui hèle doit laisser à l'autre bateau le temps de répondre. Le but est de laisser du temps pour une des réponses spécifiques attendues selon les règles 19.1(a) et (b) (virer, ou répondre « Vous virez »). Dans les deux cas, le bateau qui a hélé doit virer après la réponse appropriée du bateau hélé. En conséquence, le bateau sous le vent ne doit pas s'être mis, avant de heler, dans une position telle qu'il ne puisse pas laisser suffisamment de temps pour une réponse.

L a été correctement disqualifié selon la règle 10. W (par la suite S) n'a pas enfreint la règle 15 puisqu'il est devenu prioritaire en raison des actions de L. En ce qui concerne la règle 14, le bateau prioritaire W (par la suite S) n'avait de possibilité raisonnable d'éviter la collision, et n'a donc pas enfreint la règle 14. Cependant, il était possible pour L (devenu P) d'éviter la collision, puisque c'est lui qui la provoque. Son manquement à le faire prouve qu'il a enfreint la règle 14 en plus de la règle 10.

USSA 1971/147

CAS 55

Règle 70.1 Appels : confirmation ou correction de décisions ; interprétation des règles

Définition Partie

Un bateau n'a pas le droit de faire appel d'une décision de réparation s'il n'était pas partie dans l'instruction. S'il pense que son score a été aggravé de façon significative du fait des dispositions prises dans cette décision, il doit lui-même demander réparation. Il pourra alors faire appel de la décision de cette instruction.

Résumé des faits

A « réclame » contre le comité de course pour des dispositifs de sécurité inadaptés non conformes avec les statuts du club. Le comité de course annule la course terminée. B fait appel.

Décision

L'appel est refusé car il ne peut être instruit selon la règle 70.1. B n'a pas le droit d'appel car il n'est pas partie dans l'instruction de la demande de réparation de A. Donc, son « appel » n'est en fait pas un appel, mais une demande de réparation qui aurait pu être adressée au comité de réclamation qui l'aurait instruite.

Les points suivants peuvent aider dans l'examen de ce cas :

1. Aucune disposition des règles de course ne permet à un bateau de réclamer contre le comité de course ou le comité de réclamation. La seule démarche qu'un bateau puisse faire à l'encontre du comité est de demander réparation s'il estime que son score dans une course ou série a été aggravé de façon significative par une action inadéquate ou une omission du comité de course ou du comité de réclamation. Dans ce cas, A n'a rien demandé de tel ; sa « réclamation » est simplement une critique du comité, sans valeur au regard des règles de course.
2. En dehors des règles de course, un concurrent est libre de faire remarquer à un comité de course qu'il a commis une erreur. Lorsqu'il est conscient de son erreur, le comité de course peut essayer de la prendre en compte en demandant au comité de réclamation d'envisager de donner réparation tel que permis par la règle 60.2(b).
3. Si B avait été concurrent dans cette course et s'il avait déposé une demande de réparation recevable, prétendant que son score avait été aggravé de façon significative par l'annulation de la course, il aurait eu droit à une instruction pour réparation, dans laquelle il aurait été partie. Il aurait alors pu faire appel de la décision de cette instruction.

RYA 1982/11

CAS 56

SUPPRIME

CAS 57

Règle 78.3 Conformité aux règles de classe ; certificats

Le jaugeur auquel la règle 78.3 fait référence doit être officiellement désigné pour la course ou la série ; cette règle ne s'applique pas à un rapport déposé par un jaugeur extérieur. Un certificat en cours de validité, dûment authentifié, présenté de bonne foi par un propriétaire qui a satisfait aux exigences de la règle 78.1 ne peut pas être invalidé rétroactivement après la fin d'une course ou une série.

Résumé des faits

A et B, bateaux jaugés IOR, courent une série de courses tout au long de l'été. Après la fin, B demande réparation au motif que le comité de course a utilisé pour A un certificat de rating incorrect pendant toute l'épreuve. Après le dépôt de la demande, l'autorité de jauge confirme qu'il y a une erreur insoupçonnée dans le certificat de A, et ce depuis sa première jauge de coque, quelques années auparavant. B déclare alors que le comité de course aurait dû réclamer contre A, tel que requis par la règle 78.3.

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

Décision

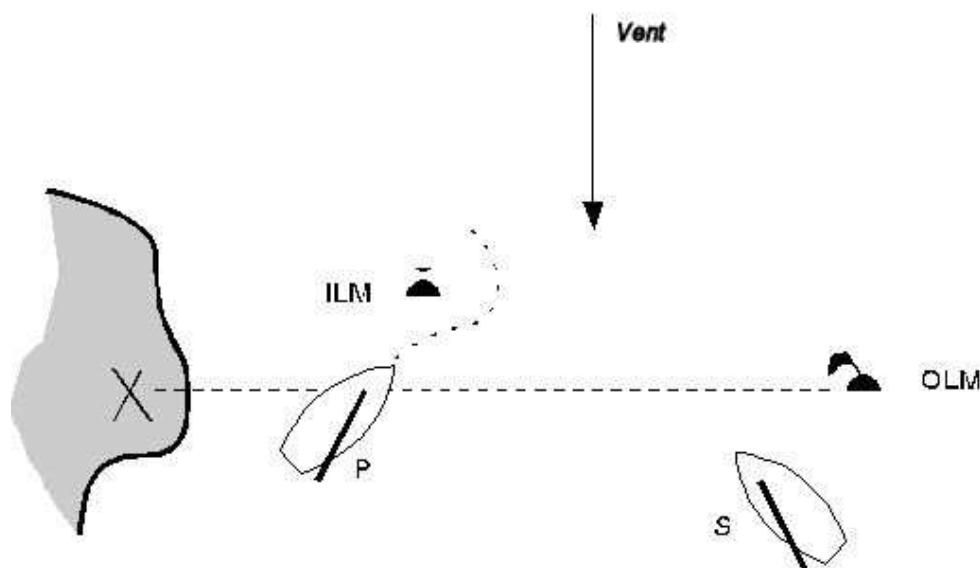
La décision du jury est confirmée. B estime que le manquement du comité de réclamation à réclamer contre A, tel que requis par la règle 78.3 lui a porté préjudice ainsi qu'aux autres bateaux dans la classe. Cependant, la règle 78.3 est hors de propos. Elle s'applique à une course ou une série de course pour laquelle un jaugeur a été désigné. La règle 78.3 ne s'applique pas à un rapport déposé par un jaugeur extérieur. En l'occurrence, le rapport est venu de l'autorité nationale de rating, sur laquelle ni le comité de course ni l'autorité organisatrice n'ont un quelconque pouvoir. Dans la mesure où aucun jaugeur n'a été désigné spécifiquement sur cette épreuve, aucune instruction d'après la règle 78.3 ne peut être ouverte. Quand on constate qu'un certificat valide est erroné, il peut être retiré par l'autorité qui l'a émis, mais on ne peut pas prendre d'action rétroactive par rapport aux courses ou séries terminées ou encore sous la juridiction d'un comité de course. En conséquence, quand un certificat dûment authentifié a été présenté de bonne foi, et que la course ou série est terminée, les résultats définitifs doivent rester en l'état, même si le certificat est retiré à une date ultérieure.

RYA 1983/1

CAS 58

Règle 28.2	Effectuer le parcours
Définitions	Finir
Définitions	Marque

Si une bouée ou autre objet mentionné dans les instructions de course comme marque limite de la ligne d'arrivée se trouve au-delà de la ligne d'arrivée, ce n'est pas une marque.



Résumé des faits

La ligne d'arrivée est entre un mât à terre et une marque, avec une marque d'extrémité intérieure devant être laissée à bâbord. Le jour en question, la marque d'extrémité intérieure se trouve au-delà de la ligne. P coupe la ligne, puis contourne la marque d'extrémité intérieure comme montré sur le schéma. Le comité de course prend son temps d'arrivée quand son étrave coupe la ligne, avant qu'il contourne la marque d'extrémité.

S demande réparation au motif que le comité de course a agi de manière incorrecte en comptant P comme ayant fini avant qu'il ne termine le parcours. Le comité de réclamation ne donne pas réparation à S et soumet sa décision, pour confirmation, selon la règle 70.2.

Décision

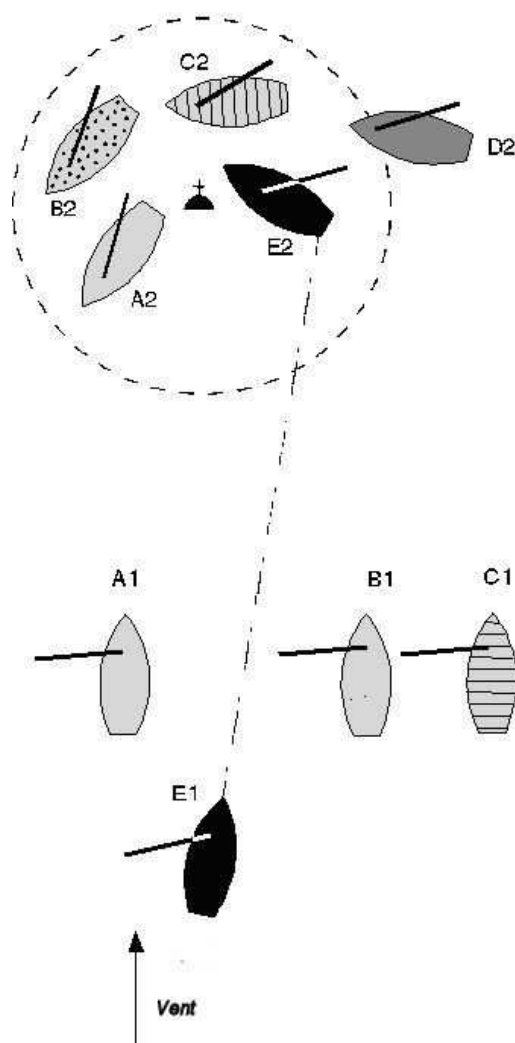
La décision du comité de réclamation est confirmée. La règle 28.2 stipule que « un bateau peut laisser d'un côté ou de l'autre une marque qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas un bord du parcours sur lequel il se trouve ». Puisque la marque d'extrémité était au-delà de la ligne d'arrivée, elle ne « terminait » pas le dernier bord du parcours. C'est uniquement lorsqu'une marque d'extrémité est sur la ligne d'arrivée en tant que marque, suivant la définition de marque, ou du côté parcours, qu'un bateau doit la passer de son côté requis avant de finir ou en finissant.

RYA 1983/5

CAS 59

Règle 18.2(a) Contourner et passer des marques et des obstacles : engagés – règle de base

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



Question

Cinq bateaux plein vent arrière s'approchent d'une marque sous le vent. Quatre d'entre eux sont engagés de front, A le plus proche de la marque. Le cinquième bateau, E, est en route libre derrière A, B, C et D au moment où A et B atteignent la zone des deux longueurs. Lorsque les quatre premiers bateaux arrivent par le travers de la marque et tournent pour la contourner, le changement de cap de E, par rapport à C et D, fait que E devient engagé à l'intérieur alors que chacun d'entre eux est hors de la zone des deux longueurs. E contourne la marque derrière A et B, mais à l'intérieur de C et D, qui peuvent tous deux laisser de la place à E. E a-t-il droit à de la place de la part de C et D selon la règle 18.2(a) ?

Réponse

Puisque E est en route libre derrière A et B lorsqu'ils atteignent la zone des deux longueurs, il est tenu par la règle 18.2(c) de s'en maintenir à l'écart. Cependant, une relation différente se développe entre E et les deux bateaux extérieurs. Pour laisser de la place aux deux bateaux à l'intérieur avec leurs bômes entièrement choquées, C et D doivent approcher la marque sur des routes qui les amènent par le travers et à l'extérieur de la zone des deux longueurs de cette marque. Quand C et D modifient leur route vers la marque, E obtient un engagement à l'intérieur alors qu'ils sont à l'extérieur de la zone des deux longueurs. Donc, les conditions de la règle 18.2(a) sont réunies, et E a droit à de la place selon cette règle, place que C et D ont la possibilité de laisser.

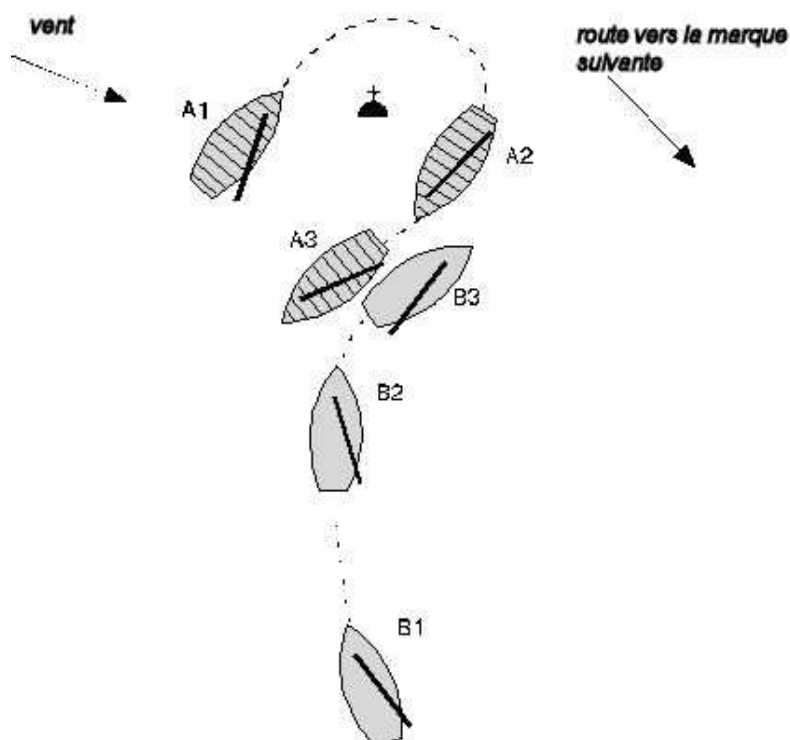
USSA 1982/250

CAS 60

Règle 16.1
Définitions
Définitions

Modifier sa route
Se maintenir à l'écart
Place

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



Résumé des faits

Après avoir contourné à tribord la marque au vent devant B, puis empannant sur tribord, A choisit de ne pas faire route directe vers la marque suivante mais, pour des raisons tactiques, de naviguer au large, bien plus haut. Pour ce faire, il lofe brusquement après avoir empanné, jusqu'à se retrouver face à face avec B, qui remonte au vent bâbord amures. Les bateaux sont alors à un peu plus d'une longueur l'un de l'autre. B abat immédiatement autant qu'il le peut pour éviter la collision, mais sa manœuvre n'est pas suffisante. Toutefois, A lofe encore un peu plus, et les deux bateaux passent très près l'un de l'autre, mais sans collision. Le comité de réclamation soutient la réclamation de A selon la règle 10, et B fait appel, disant que A a enfreint la règle 16.1 en ne donnant pas à B la place de se maintenir à l'écart.

Décision

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

Des souhaits tactiques ne relèvent pas un bateau de ses obligations selon les règles. A était libre d'adopter la route de son choix pour atteindre la marque sous le vent, mais il n'avait pas le droit de lofer sur la route de B si près que ce dernier ne puisse se maintenir à l'écart. Bien que B ait abattu autant que possible, une collision sérieuse aurait pu se produire si A n'avait pas effectué une manœuvre d'évitement en lofant immédiatement davantage. Tel que cela s'est produit, leurs efforts conjugués ont permis d'éviter de peu une telle collision, mais cela ne modifie pas la conclusion que, dans ce cas, quand A a empanné sur tribord amures, est devenu bateau prioritaire et a continué à modifier sa route, il n'a à aucun moment laissé à B « la place [dont il avait besoin]... pendant qu'il manœuvrait rapidement en bon marin » pour permettre à A de « naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter ». En conséquence, A a enfreint la règle 16.

CAS 61

Règle 71.4 Décisions des appels

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

Question

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

Réponse

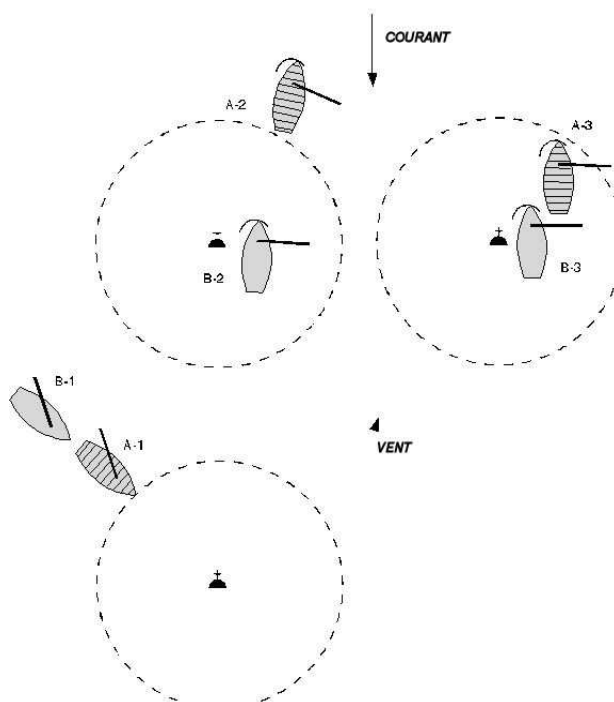
Non. La règle 86.1 interdit aux instructions de course de modifier tout ou partie de la règle 70 ou 71. Un appel n'implique pas seulement le jugement d'un différend sur le sens d'une règle, mais aussi, dans le cas d'une décision inverse à celle du comité de réclamation, l'ajustement des résultats d'une course, et du classement définitif de la course, sur lesquels est fondée la remise des prix. La règle 71.4 établit que la décision de l'autorité nationale est sans appel, et il doit être donné suite à cette décision par les entités prévues par la règle 85 et régies par les règles, à savoir l'autorité organisatrice, le comité de course et le comité de réclamation.

USSA 1983/252

CAS 62

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) oblige un bateau à se maintenir à l'écart d'un autre jusqu'à ce que les deux aient passé la marque ou l'obstacle.



Résumé des faits

A et B, deux bateaux de haute mer, contournent la marque au vent, une grosse bouée de balisage, en la laissant à bâbord, alors que A est en route libre devant B. Le vent est très faible, il y a un courant de 1,5 nœud contre le vent. Après avoir contourné la marque, A empanne sur bâbord, envoie son spinnaker et navigue vent arrière sur plus de deux longueurs de coque au-delà de la marque. B se maintient à l'écart de A pendant que A contourne la marque, la contourne à son tour, empanne et envoie son spinnaker, mais le vent mollit, et vent et courant se contrariant, il ne se dégage pas de la marque. En raison du vent mollissant et du dévent de B, A commence à dériver en arrière vers la marque, et un léger contact peut s'être produit, ne provoquant pas de dommages ni de blessure.

A réclame selon les règles 18.2(c) et 11 ; B réclame selon la règle 18.2(a). Le comité de réclamation rejette la réclamation de A, confirme celle de B, et disqualifie A pour avoir manqué à laisser de la place pour contourner la marque. A fait appel.

Décision

Appel confirmé ; A est reclassé et B est disqualifié.

Les bateaux ne sont pas engagés au moment où A atteint la zone des deux longueurs, et B est ainsi tenu par la règle 18.2(c) de se maintenir à l'écart de A jusqu'à ce que les deux bateaux aient passé la marque. Quand le contact s'est produit, B n'avait pas passé la marque. En conséquence, il est disqualifié pour infraction à la règle 18.2(c).

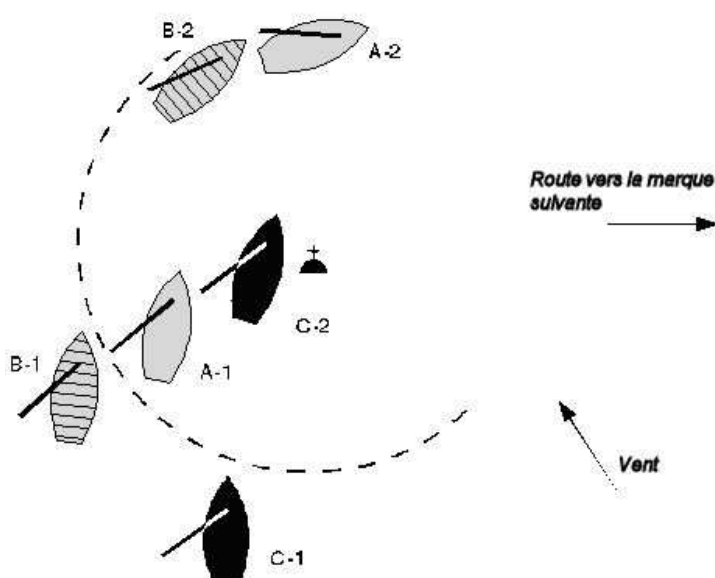
USSA 1983/256

CAS 63

Règle 18.2

Contourner et passer des marques et des obstacles : donner de la place ; se maintenir à l'écart

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



Résumé des faits

Deux bateaux, A et B, presque vent arrière, sur le point de contourner la marque sous le vent, sont engagés avec B à l'extérieur. C est plus en arrière. A passe la marque à environ une longueur sous le vent et B fait de même, laissant à C une large place pour contourner la marque à leur intérieur. B, de par sa position à l'extérieur de A,

ne peut refuser de place à C, et à aucun moment durant l'incident ne fait une route susceptible d'entraîner une collision avec lui. Pas de collision.

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

Décision

Appel rejeté. Puisque C et B n'étaient pas engagés à deux longueurs de coque de la marque, B n'était pas tenu de laisser à C la place de la contourner. Cependant B, parce qu'il n'a pas pu l'éviter, a laissé de la place, et le comité de réclamation considère qu'il n'était pas en position de faire autrement. C n'a enfreint aucune règle, pas plus que B n'a subi de préjudice dû au contournement de la marque par C.

Quand un bateau laisse, volontairement ou non, de la place à un autre bateau qui n'a, d'après les règles, aucun droit à cette place, cet autre bateau peut profiter, à ses propres risques, de la place ainsi laissée.

RYA 1984/1

CAS 64

SUPPRIME

CAS 65

Sportivité et les règles

Règle 2

Navigation loyale

Règle 30.3

Pénalités de départ : règle du pavillon noir

Règle 69.1

Allégations de mauvaise conduite notoire : action par un comité de réclamation

Quand un bateau sait qu'il a enfreint la règle du pavillon noir, il est obligé d'abandonner sans délai. S'il ne le fait pas et gêne ensuite délibérément un autre bateau de la course, il commet une grave infraction à la sportivité, et par là même à la règle 2.

Résumé des faits

Au départ de la quatrième course, A est nettement d'environ trois à quatre longueurs du côté parcours de la ligne de départ. La règle 30.3 est en vigueur. A, bien qu'il se sache au-dessus de la ligne à son signal de départ, continue à courir et couvre B dans la première partie du premier louvoyage. B réclame.

Le comité de réclamation confirme la disqualification de A puis, agissant selon la règle 69.1 contre le barreur, décide que pour avoir gêné B, son comportement est une infraction grave à la sportivité et à la règle 2, et l'exclut de la série. B fait appel.

Décision

Appel rejeté.

Sur les faits établis par le comité de réclamation, A a été disqualifié à juste titre de la course 4. Le comité de réclamation a établi comme fait que le barreur savait qu'il était du côté parcours de la ligne de départ au signal de départ ; qu'il a enfreint la règle 30.3 ; qu'il était par conséquent disqualifié ; et qu'il a sérieusement gêné un autre bateau dans la course. Le comité de réclamation a correctement agi selon la règle 69.1 en excluant le barreur de la série.

RYA 1984/7

CAS 66

Règle 64.1(a) **Décisions : pénalités et exonérations**
Règle 85 **Règles applicables**

Un comité de course ne peut pas modifier ou refuser d'appliquer la décision d'un comité de réclamation, y compris une décision fondée sur le rapport d'une autorité compétente pour résoudre les questions de jauge.

Question

Un comité de course réclame contre plusieurs bateaux, selon la règle 78, pour des défauts de jauge. Le comité de réclamation, après instruction, parvient à la conclusion qu'il est convaincu qu'il existe un doute raisonnable à propos de l'interprétation ou de l'application des règles de classe applicables. Agissant selon la règle 64.3(b), il renvoie le problème à l'association de classe en tant qu'autorité qualifiée pour répondre à ces questions. L'association de classe répond que tous les bateaux concernés ont enfreint une règle de classe, et le comité de réclamation, acceptant la réponse, disqualifie les bateaux. Le comité de course refuse alors d'appliquer ces décisions, car il prétend que, pour diverses raisons, elles ne sont pas justes.

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

Réponse

Non. La règle 85 stipule que le comité de course doit être soumis aux règles. Un comité de course n'a aucune juridiction sur un comité de réclamation, et n'est pas habilité à modifier ou à refuser d'appliquer une quelconque décision prise par un comité de réclamation. La règle 64.1(a) indique qu'une décision de pénaliser prononcée par un comité de réclamation doit être appliquée.

RYA 1984/16

CAS 67

Chapitre 2 **Préambule**
Règle 69.1 **Allégations de mauvaise conduite notoire : action par un comité de réclamation**

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

Résumé des faits

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

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

Décision

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

La décision du comité de réclamation est confirmée, mais W est disqualifié selon la règle gouvernementale applicable et non selon la règle de course 11 ou la règle 14, règles du chapitre 2 qui s'appliqueraient seulement si les deux bateaux avaient eu l'intention de courir, étaient en course, ou avaient été en course. W a gravement violé aussi bien une règle gouvernementale que la bonne conduite, et le comité de réclamation aurait pu ouvrir une instruction selon la règle 69.1.

KNWV 2/1982

CAS 68

Règle 62.1 Réparation Définitions En course

Le fait qu'un comité de course ne s'aperçoive pas qu'un certificat de jauge n'est pas valide n'ouvre pas droit à réparation pour un bateau. Un bateau susceptible d'avoir enfreint une règle et qui continue à courir garde ses droits relatifs aux règles du chapitre 2, ainsi que le droit de réclamer et de faire appel, même s'il est disqualifié ultérieurement.

Résumé des faits

Dans une course au large, le bateau A réclame contre le bateau B selon une règle du chapitre 2, et le bateau B est disqualifié.

B demande réparation. Il déclare qu'il s'est avéré, lors de l'instruction d'une réclamation dans une course précédente, que A n'a pas fait revalider son certificat de jauge, et qu'il n'était donc pas admissible pour participer à cette course au large. B poursuit en disant que, puisque A n'était pas admissible quand il s'est inscrit à cette course, il n'était pas en course ; par conséquent, B n'avait aucune raison d'effectuer une pénalité ou d'abandonner, pas plus que A n'avait le droit de réclamer selon la règle 60.1.

Le comité de réclamation refuse la demande de réparation de B, considérant que la non validité du certificat de jauge de A ne modifiait pas le fait qu'il fût en course selon les termes de la définition, et conservait ainsi ses droits relatifs au chapitre 2 des règles de course. B fait appel.

Décision

Appel rejeté. Le fait que le comité de réclamation ne se soit pas aperçu de la non validité du certificat de jauge de A et ne l'ait pas empêché de courir n'est pas une action inadéquate qui a aggravé la place d'arrivée de B au sens de la règle 62.1, et le comité de réclamation a, à juste titre refusé réparation à B. A était un bateau « ayant l'intention de courir » avant son signal préparatoire, et un bateau en course par la suite. Les règles du chapitre 2 s'appliquaient pour lui et pour tous les autres bateaux en course. Les principes de sportivité obligent un bateau à effectuer une pénalité ou à abandonner quand il réalise qu'il a enfreint une règle, mais s'il continue à courir, il conserve ses droits relatifs aux règles du chapitre 2, ainsi que ses droits à réclamer et à faire appel. Les règles du chapitre 2 régissent tous les bateaux en course, que l'un d'entre eux soit par la suite disqualifié ou non, pour quelque raison que ce soit.

CYA 1978/40

CAS 69

Règle 42.1 Propulsion : règle de base

L'erre d'un bateau après son signal préparatoire, acquise par une propulsion au moteur avant le signal n'enfreint pas la règle 42.1.

Question

Par mer plate et un vent de 1 à 2 nœuds, un bateau arrive au moteur sur la zone de départ, légèrement avant le signal préparatoire, à une vitesse de 5 à 6 nœuds. Au signal préparatoire, il avance à environ la même vitesse, mais n'est plus au moteur. 2 minutes 30 avant son signal de départ, il hisse ses voiles et ralentit à 2 nœuds. Enfreint-il la règle 42.1 ?

Réponse

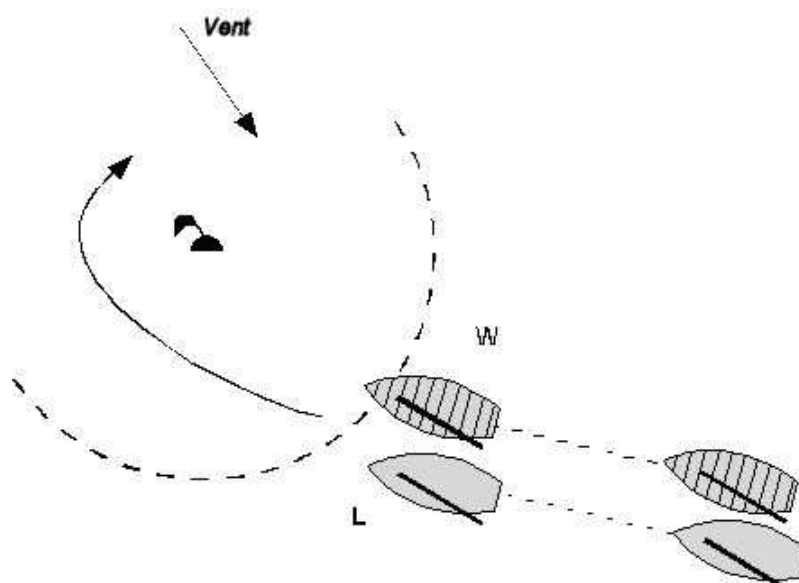
Non. Un bateau commence à être en course à son signal préparatoire. Pendant la période où le bateau était en course, il utilisait le vent et l'eau comme sources de locomotion, tel que requis par la règle 42.1. Sa vitesse était également le résultat de l'erre acquise par la propulsion mécanique qui le faisait avancer avant qu'il ne commence à être en course. Rien dans les règles ne contraint un bateau à un état particulier de déplacement ou de non déplacement au moment où il commence à être en course. Donc, la règle 42.1 n'a pas été enfreinte.

USSA 1986/269

CAS 70

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Chapitre 2, Section C	Préambule
Règle 18	Contourner et passer des marques et des obstacles
Définitions	Place

Un bateau ayant droit à de la place selon la règle 18 est relevé de ses obligations relatives à la règle 11 seulement dans la limite où la règle 18 confère explicitement des droits contradictoires avec la règle 11, et uniquement lorsque la place, telle que définie, lui est refusée.



Résumé des faits

L et W, deux bateaux de 14 pieds (4 mètres) environ, naviguent tribord amures à environ 4 nœuds, en approche d'une marque au vent devant être passée à tribord. W est légèrement en avant. W demande de la place, et L répond « La place sera donnée lorsque nécessaire ». A la suite de quoi, à 20 pieds (6 mètres) de la marque, les bateaux se heurtent bord à bord. Aucun des deux n'est endommagé.

Le comité de réclamation disqualifie L pour avoir manqué à laisser de la place tel qu'exigé, précisant que L « avait la possibilité de donner de la place et de réclamer si nécessaire ». L fait appel au motif que le comité de réclamation se trompe quand il pense d'une part que la règle 18 rend la règle 11 complètement inapplicable, et d'autre part que W avait droit à toute la place qu'il désirait, plutôt qu'à la place telle que définie.

Décision

Les faits établis par le comité de réclamation n'indiquent pas que W ou L ont modifié leurs routes, ni que W avait, ou allait avoir, insuffisamment de place tel que définie, pour manœuvrer rapidement en bon marin dans les conditions existantes, pour passer entre L et la marque, ou pour virer autour d'elle. Au contraire, le schéma accepté par le comité montre L et W sur des routes les amenant tous deux du côté sous le vent de la marque, avec la place suffisante pour que W la contourne.

Le rapport entre la règle 11 et la règle 18.2(a) est défini par le préambule de la section C du chapitre 2, dont la règle 18 fait partie. Dans cet incident, il n'y avait pas de conflit entre les règles 11 et 18. En conséquence, la règle 11 ne cessait pas de s'appliquer ; elle continuait à obliger W à se maintenir à l'écart de L, sauf s'il en était empêché par le manquement de L à lui donner la place nécessaire. La règle 18 s'appliquait dans la mesure où les deux bateaux étaient « sur le point de passer » la marque, et la règle 18.2(a) donnait à W le droit à la place nécessaire pour la passer. Cependant le fait est que W avait déjà cette place avant et au moment du contact. Les bateaux étaient à l'intérieur de la zone des deux longueurs, mais cela ne donnait à W aucun droit supplémentaire. Par conséquent, il a enfreint la règle 11 en ne se maintenant pas à l'écart de L.

L pouvait facilement éviter le contact avec W, et a donc enfreint la règle 14. Cependant, il n'est pas pénalisé à ce titre, puisque aucun des bateaux n'a été endommagé.

L'appel de L est confirmé ; L est reclassé à sa place d'arrivée, et W est disqualifié.

USSA 1988/273

CAS 71

Règle 29.2
Règle 62.1
Règle 64.2

Rappels ; rappel individuel
Réparation
Décisions : décisions de réparation

Un appel à la voix n'est pas un « signal sonore ». Réponses aux questions relatives à des demandes de réparation après une erreur de procédure du comité de course.

Résumé des faits

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

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

A demande rapidement réparation, aux motifs que le comité de course n'a pas fait le signal sonore requis et qu'il n'avait pas vu de pavillon ni n'avait d'autre raison de penser qu'il n'avait pas pris correctement le départ.

Le comité de réclamation instruit la demande de A. Le comité n'établit pas si A ou B étaient du côté parcours de la ligne de départ au signal de départ. Cependant, quand le comité apprend que B était à côté de A, il accorde réparation aux deux bateaux, décidant qu'ils doivent être classés à leur place d'arrivée et que, si nécessaire, les autres bateaux doivent être rétrogradés dans leur classement. Ceci étant fait, C, qui avait fini derrière A et B, demande réparation à son tour, invoquant que le manquement du comité de course à effectuer le signal sonore requis avait aggravé de façon significative sa position à l'arrivée en permettant à deux bateaux qui n'avaient pas pris correctement le départ d'être classés devant lui. La demande de C est rejetée et il fait appel.

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

Question 1

Le fait de heler un numéro de voile constitue-t-il un signal sonore ?

Réponse 1

Non. Le fait de heler un ou plusieurs numéros de voile ne constitue pas le signal sonore requis quand le pavillon X est envoyé.

Question 2

Le comité de réclamation a-t-il agi correctement en accordant réparation à A ?

Réponse 2

Oui. Quand un bateau pense raisonnablement qu'il a pris correctement le départ sans avoir été averti du contraire de la manière requise par la règle 29.1 et qu'il est classé OCS, il a droit à réparation selon la règle 62.1(a). Le fait que A était au-dessus de la ligne plus tôt n'a pas été établi. En conséquence, le classement de A à sa place d'arrivée était une forme de réparation appropriée dans cette circonstance.

Cependant, si l'instruction établit qu'un bateau savait qu'il était au-dessus de la ligne, il n'avait pas droit à réparation et il serait obligé de respecter la règle 28 ou, si elle s'applique, la règle 30.1. S'il a manqué à le faire, il a enfreint la règle 2 et a manqué à respecter le principe de base, sportivité et règles.

Question 3

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

Réponse 3

Oui. Le comité de réclamation a établi que B était dans la même situation que A, et il a alors agi conformément à la première phrase de la règle 64.2.

Question 4

C avait-il droit à réparation ?

Réponse 4

Non. Le fait supposé que A et B étaient au-dessus de la ligne trop tôt n'a pas été établi. En conséquence, malgré le manquement du comité de course à effectuer le signal sonore requis, les faits n'établissent pas que le classement de C a été, comme il le prétend, aggravé de façon significative par cette erreur. C n'a pas droit à réparation et son appel est rejeté.

CAS 72

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

Discussion sur le mot « pavillon ».

Question

Quel est le critère définissant un objet comme un pavillon dans le sens de la règle 61.1(a) ?

Réponse

Dans le contexte de la règle 61.1(a), un pavillon est utilisé comme un signal pour communiquer le message « j'ai l'intention de réclamer ». C'est seulement si l'objet utilisé comme pavillon communique ce message, avec un risque faible ou nul de confusion pour ceux qui sont sur les bateaux concurrents, que l'objet sera qualifié de pavillon. Cet objet doit être en priorité un pavillon.

USSA 1988/277

CAS 73

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

Quand, par une action délibérée, l'équipier de L touche W, action qui ne peut avoir d'autre intention que d'amener W à enfreindre la règle 11, alors L enfreint la règle 2.

Résumé des faits

W et L sont engagés, tribord amures au louvoyage vers la marque au vent. L'équipier de L, au trapèze, touche délibérément le pont de W avec la main et demande à W d'abandonner. Le comité de réclamation disqualifie W selon la règle 11 et celui-ci fait appel.

Décision

Appel confirmé. L est disqualifié et W est rétabli. W était tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart de L. Rien ne prouve que les bateaux se seraient touchés si l'équipier de L n'avait pas délibérément touché le pont de W. Cette action, qui ne pouvait avoir d'autre intention que de disqualifier W, enfreint la règle 2.

RYA 1971/6

CAS 74

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

Aucune règle ne précise comment le barreur ou l'équipier d'un bateau sous le vent doit s'asseoir ; un contact avec un bateau au vent n'enfreint pas la règle 2 sauf si la position du barreur ou de l'équipier est délibérément inadéquate.

Résumé des faits

W rattrape L, presque au planing sur un bord de largue serré. L lofe légèrement, et le dos du barreur entre en contact avec W juste en avant du hauban. A cet instant, les coques sont distantes d'environ une longueur de bras. Aucun des bateaux n'accepte de pénalité de deux tours. Lors de l'instruction qui s'ensuit, le comité de

réclamation disqualifie L selon la règle 2, déclarant que W était correctement réglé, avec ses voiles pleines et son équipier assis à côté du hauban sous le vent. « Le contact, ajoute-t-il, ne peut s'être produit que si le barreur était assis à l'extérieur. C'était donc nettement au-delà de la position normale de navigation requise dans les conditions existantes ». L fait appel.

Décision

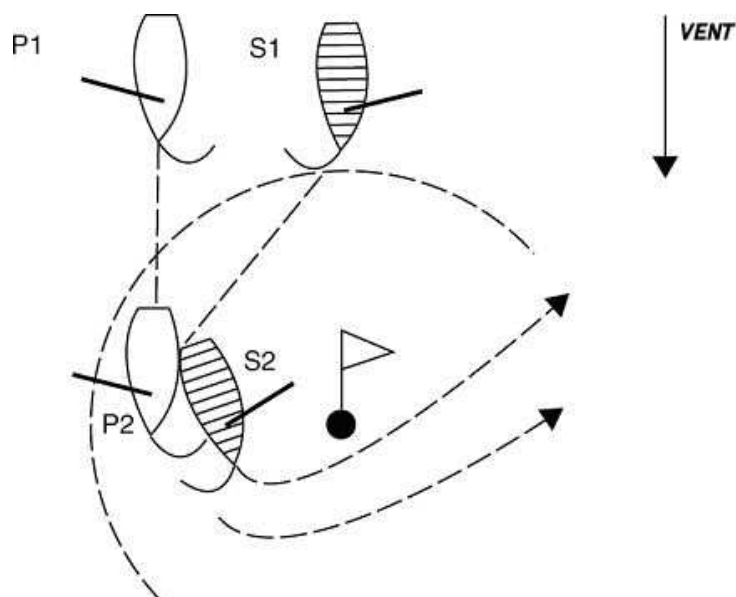
Appel confirmé. L est rétabli et W est disqualifié selon la règle 11. Dans le cas 73 il est clair que l'équipier de L touche délibérément W avec l'intention de le disqualifier. Dans le cas présent, L n'a pas délibérément agi de la sorte. Aucune règle ne précise comment un barreur ou un équipier doit être assis et, en absence d'une position délibérément inadéquate, il n'y a pas d'infraction à la règle 2.

RYA 1993/2

CAS 75

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 14	Eviter le contact
Règle 18.2(a)	Contourner et passer des marques et des obstacles : engagés - règle de base
Règle 18.4	Contourner et passer des marques et des obstacles : empanner

Un bateau à l'extérieur bâbord amures doit se maintenir à l'écart d'un bateau à l'intérieur tribord amures selon les règles 10 et 18.2(a). Etre prioritaire autorise le bateau tribord amures à naviguer sur la route de son choix, à condition qu'il respecte l'obligation de la règle 18.4 à savoir que jusqu'à ce qu'il empanne, il ne s'écarte pas de la marque plus qu'il n'est nécessaire pour faire sa route normale.



Résumé des faits

Deux bateaux, S et P, naviguent vent arrière en route directe vers une marque sous le vent à laisser à bâbord. Les bateaux sont engagés avec S à l'intérieur et légèrement en tête. Comme S approche de la zone des deux

longueurs, il lofe jusqu'à se trouver à environ une longueur de coque de la marque. Quand son étrave arrive à hauteur de la marque, S laisse porter pour empanner, et il y a contact, mais sans dommage ni blessure. S réclame contre P selon la règle 10 alors que P réclame contre S selon la règle 18.

Le comité de réclamation disqualifie P avec ce commentaire : « La question essentielle est de savoir si un bateau tribord amures à l'intérieur peut ou non arrondir largement la marque pour effectuer un contournement tactiquement souhaité. Il n'y a pas ici de conflit entre les règles 10 et 18.2(a). Cependant, jusqu'à ce que le bateau à l'intérieur empanne, la règle 18.4 limite sa route en l'obligeant à ne pas passer plus loin de la marque qu'il n'est nécessaire pour faire sa route normale. Il n'y a aucun doute que S a empanné en respectant cette règle. »

P fait appel, soutenant que, puisque S s'est écarté de la marque en lofant et s'en est éloigné, la conclusion évidente est qu'il n'a pas empanné de la façon requise par la règle 18.4.

Décision

Appel rejeté.

S était le bateau prioritaire selon les règles 10 et 18.2(a). Jusqu'à ce qu'il empanne, S était tenu par la règle 18.4 de ne pas naviguer plus loin de la marque que nécessaire pour faire sa route normale. Les faits montrent qu'il a respecté cette règle.

Si S n'avait pas lofé après la position 1, il aurait touché la marque. Ce lof était donc une modification de route nécessaire pour contourner la marque. La règle 16 ne s'appliquait pas à cette modification de route (voir la règle 18.2(d)).

Pour ce qui concerne la règle 14, les deux bateaux ont enfreint la règle parce qu'il y a eu contact et qu'il était « raisonnablement possible » pour chacun d'eux de l'éviter. P est donc disqualifié selon la règle 14 aussi bien que selon les règles 10 et 18.2(a). Cependant, S ne peut pas être pénalisé puisque il n'y a pas eu de dommage ni de blessure (voir la règle 14(b)).

USSA 1976/195

CAS 76

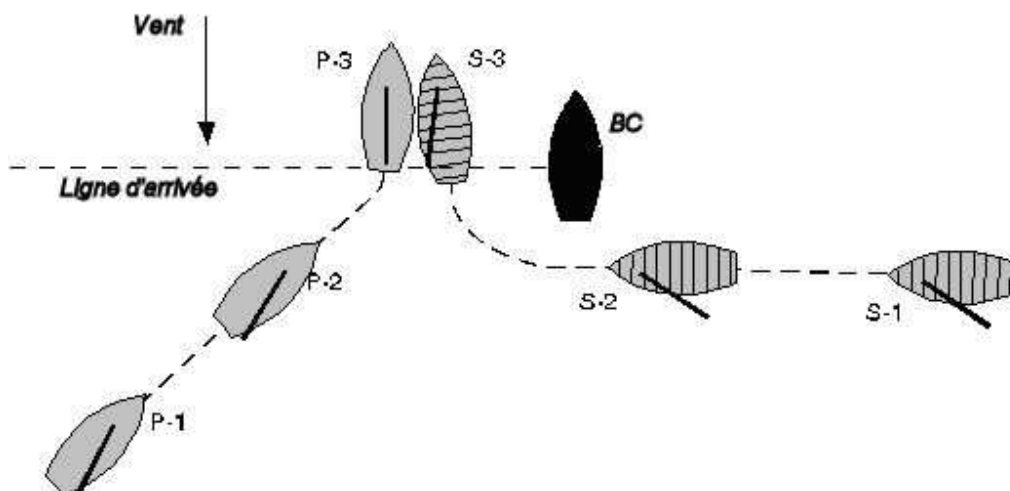
Règle 16.1

Modifier sa route

Règle 18.1(b)

Contourner et passer des marques et des obstacles : quand cette règle s'applique

Un bateau modifiant sa route vers une nouvelle route normale peut enfreindre la règle 16.



Question

S tribord amures et P bâbord amures sont au louvoyage depuis la marque sous le vent vers la ligne d'arrivée. S est monté trop haut et navigue au largue pour parer la poupe du bateau comité à l'extrémité tribord de la ligne. P peut croiser nettement devant S si ce dernier conserve sa route, et P hèle S pour lui demander de maintenir sa

route. Au moment où S passe la poupe du bateau comité, sa route normale devient une route au plus près. S monte sur une route au plus près jusqu'à ce que S et P soient distants de moins d'une longueur de coque. Les deux viennent alors bout au vent, et ils réussissent à éviter le contact à la toute dernière limite. Quelles règles gouvernent la relation entre les deux bateaux ?

Réponse

S n'a pas droit à de la place de la part de P selon la règle 18.2(a) parce que, comme cela est indiqué dans la règle 18.1(b), les bateaux sont sur des bords opposés lors d'un louvoyage au vent et la règle 18 ne s'applique donc pas. P est soumis à la règle 10 qui l'oblige à se maintenir à l'écart de S, mais S est soumis à la règle 16.1 qui lui interdit de modifier sa route sans laisser à P la place de se maintenir à l'écart, même si S a modifié sa route vers une nouvelle route normale. Dans la situation présente, quand S a modifié sa route juste après avoir passé la poupe du bateau comité, il n'a pas donné à P suffisamment de place pour se maintenir à l'écart et a donc enfreint la règle 16.1. P a enfreint la règle 10 mais a été obligé de le faire en raison de l'infraction de S à la règle 16.1 et doit donc être exonéré selon la règle 64.1(b).

USSA 1980/231

CAS 77

Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 14	Eviter le contact
Règle 31.1	Aborder une marque
Définitions	Se maintenir à l'écart

Un contact entre une marque et l'équipement d'un bateau constitue un abordage. Un bateau tenu de se maintenir à l'écart n'enfreint pas de règle s'il est touché par l'équipement d'un bateau prioritaire qui se trouve de façon inattendue hors de sa position normale.

Résumé des faits

Les bateaux A et B, au vent arrière sous spinnaker établi, sont à quatre longueurs de coque de la marque quand B s'engage brusquement à l'intérieur et hèle pour de la place. A une longueur de coque de la marque, A rompt l'engagement et contourne la marque devant B, mais connaît des difficultés en affalant son spinnaker. Sa retenue de spinnaker traîne à quelques 30 pieds (10m) en arrière et racle contre la partie de la marque au-dessus de l'eau. Immédiatement après le contournement, B tombe sous le vent parce qu'il a du mal à affaler son spinnaker et à hisser son foc. Quand il est à 20 pieds (6m) derrière A, la tête du spinnaker de ce dernier flotte en arrière et touche l'étai de B.

Question

Quelles règles s'appliquent pendant ces incidents et un des bateaux a-t-il enfreint une règle ?

Réponse

Quand la retenue de spinnaker de A frotte sur la marque, il enfreint la règle 31.1. Un bateau aborde une marque au sens de la règle 31 quand n'importe quelle partie de sa coque, de son équipage ou de son équipement touche la marque. Le fait que son équipement touche la marque parce qu'il a des difficultés de manoeuvre ou de réglage des voiles n'excuse pas son infraction à la règle.

Quand le contact se produit plus tard entre les deux bateaux, les deux ont passé la marque et en conséquence la règle 18 ne s'applique plus. Puisque le spinnaker de A n'est pas en position normale, les voiliers ne sont pas engagés et la règle 12 s'applique donc. Cette règle oblige B à se maintenir à l'écart de A, ce qu'il fait. Pour ce qui concerne la définition de se maintenir à l'écart, rien de ce que B a fait ou n'a pas fait n'a obligé A « à agir pour l'éviter ». Ceci est démontré par le fait que le contact entre eux résulte exclusivement d'une position anormale et inattendue de l'équipement de A. En conséquence, B n'a pas enfreint la règle 12. La règle 14 s'appliquait également. A a enfreint la règle 14 en causant un contact qu'il aurait pu éviter. Cependant, en l'absence de dommage ou blessure, A ne peut pas être pénalisé. Il n'était pas raisonnablement possible pour B d'éviter le contact avec le spinnaker de A qui traînait à l'arrière et B n'a donc pas enfreint la règle 14.

USSA 1980/232

CAS 78

Règle 2 **Navigation loyale** **Règle 22.2** **Gêner un autre bateau**

Un barreur n'enfreint pas la règle 2 en ralentissant la progression d'un autre bateau dans une course à condition que cette tactique vise à améliorer son propre classement dans la série, que les bateaux soient sur le même bord du parcours et dans le même tour, et que ce faisant, il n'enfreigne pas intentionnellement une règle.

Résumé des faits

Sur un bord de près à proximité de l'arrivée de la dernière course d'une série d'une classe monotype, le bateau A est à quelque distance en avant de B. Soudain, A modifie sa route, de façon à retourner en arrière vers B et se place en position de contrôle tactique au-dessus de B.

A ralentit alors la progression de B, laissant ainsi trois bateaux les dépasser. A avait calculé son classement et celui de B, et avait déterminé que si trois bateaux passaient B, A battrait B dans la série.

Question

La tactique employée par A, revenant en arrière pour ralentir la progression d'un autre bateau, respecte-t-elle l'esprit sportif ? Cette tactique est-elle acceptable dans toute course ou toute partie de course ?

Réponse

La tactique de A n'enfreint aucune règle, y compris la règle 2 qui traite de la sportivité. A condition que les bateaux soient sur le même bord et le même tour du parcours (voir la règle 22.2), on peut accepter qu'un bateau ralentisse la progression d'un autre bateau dans une course, et qu'il utilise cette tactique dans toute course d'une série, à tout moment pendant la course, à condition que cette tactique vise à améliorer son propre classement dans la série. Cependant, si un bateau enfreint intentionnellement une règle pour appliquer cette tactique, il enfreint du même coup la règle 2.

USSA 1991/282

CAS 79

Règle 29.1 **Rappels : rappel individuel**

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

Résumé des faits

Au départ d'une course pour des bateaux monotypes, dix bateaux près du milieu de la ligne de départ ont légèrement franchi la ligne à leur signal de départ. Le comité de course signale un « rappel individuel » en envoyant le pavillon X avec un coup de canon. Cependant, ces signaux sont faits environ 40 secondes après le signal de départ. Aucun bateau ne revient prendre le départ, et plusieurs d'entre eux déposent une demande de réparation après avoir appris, après la course qu'ils ont été classés OCS.

Question 1

Dans la règle 29.1, que signifie « rapidement envoyer » ?

Réponse 1

Aucune durée spécifique ne conviendra à toutes les circonstances, mais dans cette règle cela signifie un temps très court. Un comité de course devrait signaler le « rappel individuel » dans les toutes premières secondes qui suivent le signal de départ. Quarante secondes dépassent de loin l'acceptable.

Question 2

Est-il raisonnable qu'un bateau demande réparation en raison d'un rappel individuel signalé tardivement, même s'il n'est pas revenu prendre le départ ?

Réponse 2

Oui.

Question 3

Pourquoi un bateau se verrait-il accorder réparation parce que le comité a manqué à faire rapidement un signal, alors que les règles disent qu'un bateau à qui l'on n'a pas notifié qu'il se trouve du côté parcouru de la ligne de départ à son signal de départ n'est pas relevé de son obligation de prendre le départ correctement ?

Réponse 3

Les règles ne disent pas cela. La règle 29.1 oblige le comité à signaler à tous les bateaux qu'un ou plusieurs d'entre eux sont du côté parcouru de la ligne de départ au signal de départ. La règle 29.1 oblige chaque bateau à retourner du côté pré départ de la ligne puis à prendre le départ, mais cela suppose que les signaux, visuel et sonore, ont été effectués. Quand un signal n'est pas effectué ou, comme dans ce cas, quand le signal est fait beaucoup trop tard, il désavantage nettement un bateau qui ne réalise pas qu'il était au-dessus de la ligne au signal de départ, puisqu'il ne peut utiliser l'information fournie par le signal, combinée avec ses observations de sa position par rapport aux autres bateaux au moment du signal, afin de décider s'il doit ou non revenir du côté pré départ de la ligne.

Question 4

Comment un bateau qui ne prend pas correctement le départ peut-il avoir droit à une réparation alors que la règle 62 impose que sa place d'arrivée ait été aggravée de façon significative « sans qu'il y ait eu faute de sa part » ?

Réponse 4

Un bateau qui n'a pas de raison de croire qu'il était du côté parcouru de la ligne à son signal de départ est en droit de supposer qu'il a bien pris le départ tant que le contraire ne lui a pas correctement été signalé. Comme indiqué dans la réponse 3, un bateau peut être notablement désavantagé par un retard du comité à effectuer le signal de rappel. Cette erreur est entièrement imputable au comité de course et non pas au bateau désavantagé (voir le cas 31 pour la discussion sur une réparation adéquate dans une situation similaire).

CAS 80

Règle 60	Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69
Règle 61.2	Exigences pour réclamer : contenu d'une réclamation
Règle 62	Réparation

L'instruction et la décision d'une réclamation doivent être limitées à un incident particulier qui a été décrit dans la réclamation. Sans instruction, un bateau ne peut pas être pénalisé pour ne pas avoir effectué le parcours.

Résumé des faits

Quand le bateau A franchit la ligne d'arrivée, le comité de course le classe DNF parce qu'il pense qu'il a manqué à effectuer le parcours correctement. A demande réparation sur le fait qu'il ne lui a pas été attribué de place d'arrivée bien qu'ayant fini correctement. Le comité de réclamation n'accorde pas réparation, décidant que la règle 62 ne s'applique pas parce que A a manqué à effectuer le parcours et que ce manquement est entièrement de sa faute et n'est pas dû à une action ou une omission du comité de course. A fait appel.

Décision

Appel confirmé. Le comité de course se trompe en classant sommairement A DNF alors qu'il a fini conformément à la définition de finir. Le comité de course aurait pu classer A DNF seulement pour ne pas avoir fini correctement. Puisque A avait franchi la ligne d'arrivée depuis la direction de la dernière marque, il aurait dû être noté comme ayant fini. Si un comité de course pense, en se basant sur ses observations, qu'un bateau n'a pas effectué le parcours comme requis par la règle 28, il peut, comme l'y autorise la règle 60.2(a), réclamer contre le bateau pour infraction à la règle 28. Dans ce cas, le comité de course n'a pas réclamé contre A.

Un principe fondamental de la procédure d'instruction des réclamations est que l'instruction doit être limitée à un « incident » particulier, terme employé dans la règle 61.2(b). La règle 61.2 exige qu'une réclamation comporte une description ou identifie l'incident, et on ne peut pas corriger l'absence d'une telle identification. De même, si le comité de réclamation prend l'initiative d'une action de son propre chef, la règle 61.2 impose d'inclure une description de l'incident dans la réclamation. Puisqu'un comité de réclamation doit limiter toute instruction à l'incident décrit dans la réclamation, tant dans une réclamation de bateau à bateau que dans une demande de réparation ou une réclamation par un comité, toute pénalité que le comité impose doit aussi être ainsi limitée.

Quand A demande réparation, l'incident dont il se plaint est d'avoir été classé DNF bien qu'ayant satisfait à la définition de finir. Quand le comité de réclamation recherche si A a ou n'a pas effectué le parcours correctement, il étend l'instruction de façon inadéquate au-delà de l'incident qui constitue le motif de la demande de réparation de A.

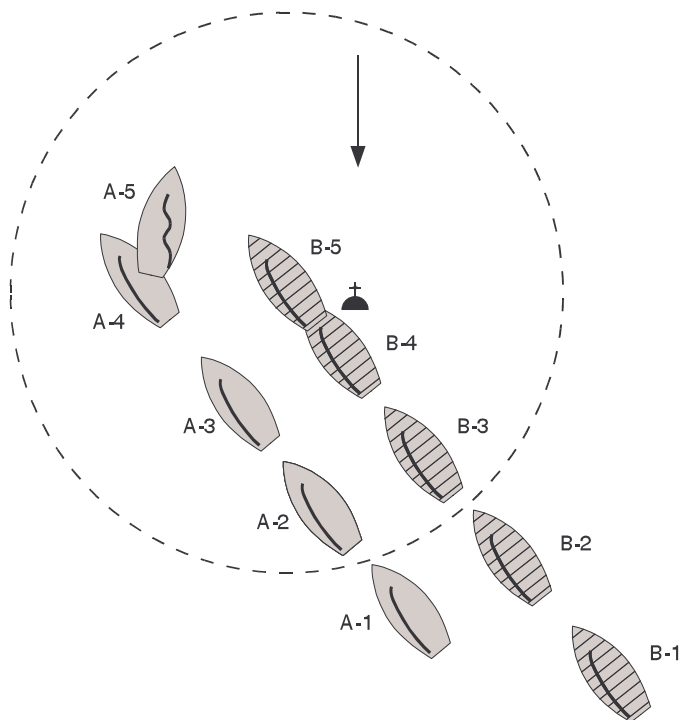
En résumé, les faits indiquent que A avait fini conformément à la définition de finir. En conséquence, il n'aurait pas dû être classé DNF et était en droit de demander réparation pour une action inadéquate du comité de course. Puisque A n'a pas été l'objet d'une réclamation pour avoir manqué à effectuer le parcours, il ne peut pas être pénalisé pour ce manquement. Pour ces raisons, la décision du comité de réclamation est infirmée et A doit être classé comme ayant fini à l'heure où il a franchi la ligne d'arrivée.

USSA 1993/289

CAS 81

Règle 18.1	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

Quand deux bateaux sur le même bord sont sur le point de contourner une marque, la règle 18 s'applique même si les bateaux sont sur un bord de louvoyage. Quand un bateau entre dans la zone des deux longueurs en route libre devant un autre bateau sur le même bord, la règle 18.2(c) s'applique. Quand le bateau en route libre devant vire ensuite de bord, la règle 18.2(c) cesse de s'appliquer et il devient soumis à la règle 13 puis à la règle 10 quand il est sur une route au plus près bâbord amures.



Résumé des faits

Deux bateaux, A et B, au large serré tribord amures, approchent d'une marque à contourner à tribord. A entre dans la zone des deux longueurs en route libre devant B et sous son vent, et vire de bord au plus près bâbord amures pour contourner la marque. B, toujours tribord amures, heurte A, alors bâbord amures, sans causer de dommage ni de blessure. Les deux bateaux réclament.

Le comité de réclamation décide que la règle 18.1(b), l'une des exceptions de la règle 18, s'applique parce que juste avant la collision les deux bateaux étaient sur des bords opposés et que la route normale de B était de virer pour passer la marque. Ayant décidé que la règle 18 ne s'appliquait pas, le comité de réclamation disqualifie A selon la règle 10.

A fait appel au motif que la règle 18.2(c) s'appliquait puisque que les bateaux n'étaient pas sur un bord de près alors qu'ils approchaient de la marque, et que, dans la mesure où, en appliquant le préambule de la section C, la règle 18.2(c) était en conflit avec la règle 10, B devait se maintenir à l'écart dès lors que A avait terminé son virement de bord.

Décision

La règle 18 s'applique quand deux bateaux sous la même amure sont sur le point de contourner une marque, qu'ils soient ou non sur un bord de près. Donc, la règle 18.2(c) s'appliquait, puisque A et B étaient sur la même amure et que A était en route libre devant B au moment où il a atteint la zone des deux longueurs.

La règle 18.2(c) oblige un bateau en route libre derrière à se maintenir à l'écart d'un bateau en route libre devant jusqu'à ce qu'ils aient contourner la marque, sauf si le bateau en route libre devant dépasse la position bout au vent. Dans ce cas, la règle 18.2(c) cesse de s'appliquer et le bateau qui était en route libre devant devient soumis à la règle 13 jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près. A ce moment-là, A a enfreint la règle 10 et en conséquence son appel est rejeté.

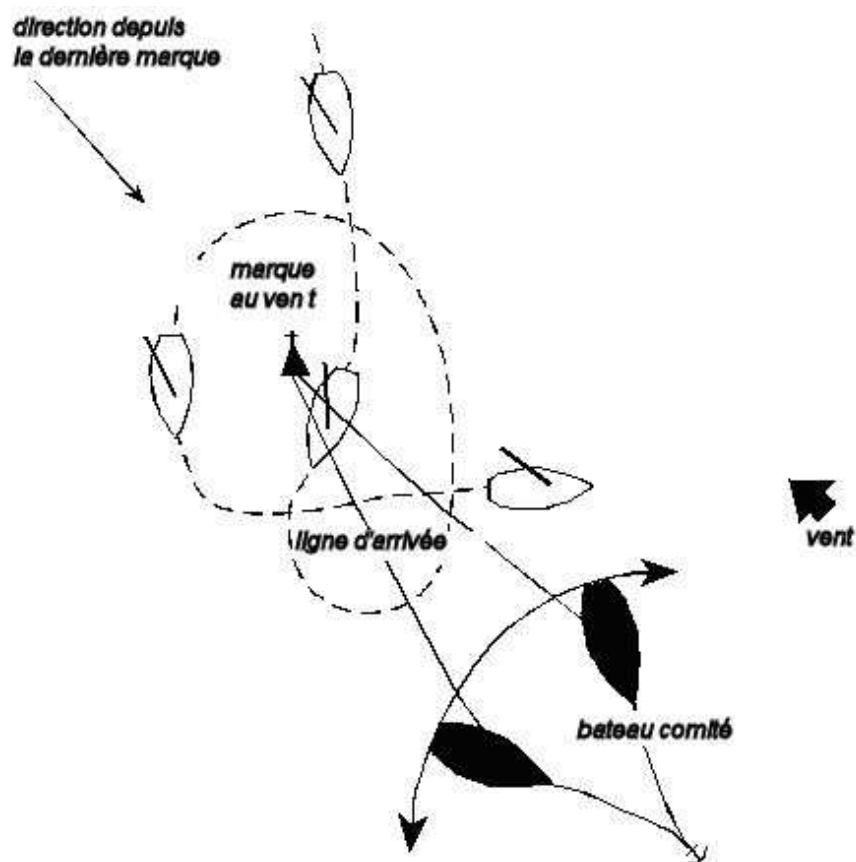
USSA 1993/290

CAS 82

Règle 62.1(a)
Définitions

Réparation
Finir

Quand une ligne d'arrivée est tellement orientée dans l'axe du dernier bord qu'on ne peut déterminer la manière correcte de la franchir pour finir en accord avec la définition, les bateaux sont en droit de demander réparation, et chaque direction est acceptable.



Résumé des faits

A l'arrivée d'une course le bateau A franchit la ligne d'arrivée dans la direction qu'il pensait correcte depuis la dernière marque et note son heure d'arrivée. Le comité de course ignore son arrivée. N'entendant pas de signal sonore, il revient en coupant la ligne et à ce moment le comité de course note son heure d'arrivée et fait un signal sonore. A demande que son propre relevé de l'heure de son premier franchissement soit pris pour son heure d'arrivée.

Le comité de réclamation établit le fait que le bateau comité oscillait de part et d'autre de l'axe au vent/sous le vent de la ligne, mais considère que le comité de course faisait très attention à vérifier la direction correcte de chaque bateau franchissant la ligne. Réparation selon la règle 62.1(a) est refusée et A fait appel.

Décision

Appel confirmé. A doit obtenir la place d'arrivée calculée d'après l'heure qu'il avait lui-même notée quand il franchit la ligne pour la première fois. Quand un bateau ne peut pas raisonnablement déterminer dans quelle direction il doit finir pour respecter la définition, il a le droit de finir dans n'importe quelle direction.

CAS 83

Règle 49.2 Position de l'équipage

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

Résumé des faits

Dans une course pour des sloops de 24 pieds le vent est d'environ 15 noeuds avec des risées d'une durée approximative de trois secondes ; une mer hachée frappe les bateaux par le travers. Le régleur de spinnaker de A se tient sur le pont en tenant l'écoute, qu'il peut tout juste border. Sa position change pour compenser les modifications de réglage du bateau et la traction sur l'écoute. Pendant certaines risées, on le voit se pencher en arrière avec une partie de son torse en dehors des filières.

Questions

1. Est-il correct d'assimiler les mots « avoir une partie quelconque... » de la règle 49.2 à une position stationnaire?
2. Est-ce que se pencher pour résister à la traction de l'écoute est « effectuer un travail nécessaire », par exemple régler l'écoute ?
3. La durée d'une risée est-elle « brève » dans ces circonstances ?

Réponses

Il est clair d'après le croquis 6 du Cas 36 que la position adoptée par l'équipier de A est susceptible d'enfreindre la règle 49.2. « Avoir le torse ... » ne signifie pas que le torse est stationnaire, cela implique un acte délibéré d'une certaine durée.

La phrase « effectuer un travail nécessaire » contenue dans la règle 49.2 signifie que le torse peut être en dehors des filières seulement pour effectuer une tâche qui ne pourrait pas raisonnablement être effectuée depuis l'intérieur des filières. L'emploi de « brièvement » dans la règle rend clair que le torse doit être rentré à l'intérieur dès que la tâche est terminée.

La règle est clairement destinée à permettre une action normalement illégale. La permission ne s'étend pas au réglage normal des voiles même quand cela serait réalisé plus efficacement en plaçant le torse en dehors des filières. La règle 49.2 est faite pour la sécurité de l'équipage, et il est inévitable qu'elle limite les gains qui pourraient être obtenus par l'optimisation de la répartition du poids de l'équipage. Les actions de l'équipier de A se penchant à l'extérieur des filières enfreignent la règle 49.2.

RYA 1992/10

CAS 84

Règle 18.1 Contourner ou passer des marques et des obstacles : quand cette règle s'applique

Discussion à propos de la phrase "sur le point de contourner ou de passer".

Question

Quand un bateau est-il "sur le point de contourner ou de passer" une marque dans le sens de la règle 18.1 ?

Réponse

La phrase "sur le point de contourner ou de passer" n'a jamais été définie précisément, et ne peut l'être. En approchant d'une marque, il n'y a pas de point exact où un bateau devient "sur le point de contourner ou de passer". Presque toujours, un bateau à deux longueurs d'une marque est « sur le point de la contourner ou de la passer », mais c'est parfois aussi le cas à une distance plus grande. La distance à la marque n'est pas le seul facteur, car la vitesse du bateau est également importante, ainsi que d'autres facteurs tels que les conditions de vent et de courant et l'ampleur des manoeuvres de voile requises avant ou pendant le contournement, qui peuvent aussi être pertinents. De plus, plus le bateau est proche de la marque et plus il est incontestablement « sur le point de la contourner ou de la passer ». La réponse à la question dépend des circonstances particulières de chaque situation.

USSA 1953/53

CAS 85

Règle 61.1	Exigences pour réclamer : informer le réclamé
Règle 86.1(c)	Modification aux règles de course
Définitions	Règle

Les règles de classe ne peuvent pas modifier une règle de course, sauf si la règle 86.1(c) permet la modification.

Résumé des faits

Les bateaux de la classe XYZ ont une longueur de coque de 8 mètres. L'article 5 des règles de la classe spécifie que :

L'obligation de la règle de course 61.1 d'envoyer un pavillon rouge ne s'appliquera pas à la classe XYZ sauf si cela est spécifiquement requis par écrit dans les instructions d'une course ou d'une série de courses.

Lors d'une course pour des bateaux de la classe XYZ, le bateau A dépose une réclamation contre les bateaux B et C et note sur l'imprimé de réclamation qu'il n'a pas montré de pavillon de réclamation parce que cela n'était pas obligatoire selon ses règles de classe. Le comité de réclamation, s'appuyant sur la règle de classe 5, décide que la réclamation est recevable, procède à l'instruction, et disqualifie B et C. B fait appel.

Décision

Appel confirmé. Le paragraphe (d) de la définition de règle établit clairement que les règles de classe s'appliquent à une course. Quand une règle est citée dans la règle 86.1(c), les règles de classe peuvent la modifier. Cependant, la règle 61 n'y est pas citée, et comme la règle de classe 5 est en conflit avec la règle 61, la règle de classe 5 n'est pas valable et ne s'applique pas. Les instructions de course auraient pu modifier la règle 61.1 comme cela est permis par la règle 86.1(b), mais ne l'ont pas fait. Donc la réclamation n'était pas recevable et aurait dû être refusée. En conséquence les décisions du comité de réclamation sont infirmées, et les deux bateaux doivent être rétablis dans leur place d'arrivée.

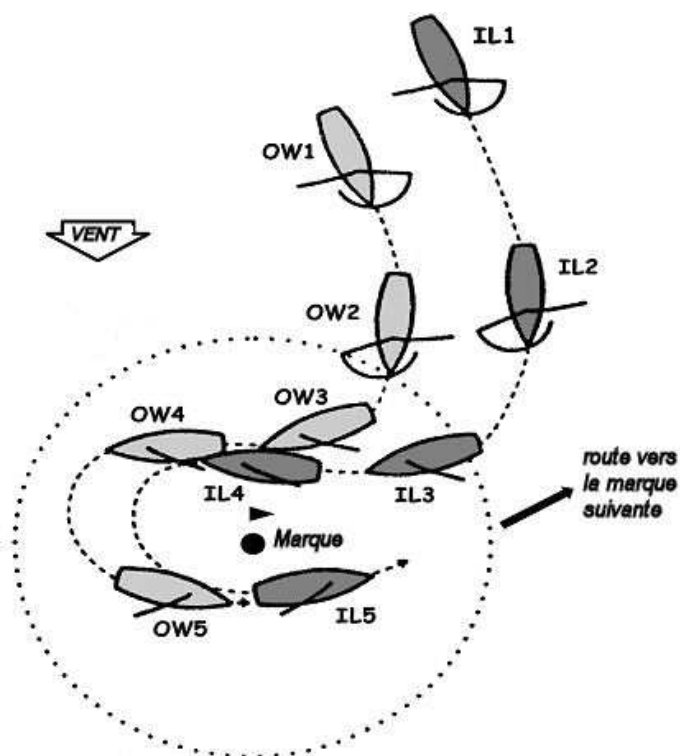
USSA 1994/299

CAS 86

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 16.1	Modifier sa route

Règle 18.2(a)	Contourner et passer des marques et des obstacles : engagés – règle de base
Règle 18.2(d)	Contourner et passer des marques et des obstacles : modifier sa route pour contourner ou passer
Règle 18.4	Contourner et passer des marques et des obstacles : empanner
Définitions	Route normale

Quand les règles 18.2(a) et 18.4 s'appliquent à une marque sous le vent, un bateau au vent à l'extérieur doit se maintenir suffisamment à l'écart du bateau sous le vent pour que ce dernier puisse faire sa route normale pendant qu'il passe la marque.



Résumé des faits

Les bateaux IL et OW sont bâbord amures et engagés à trois longueurs de coque de la marque sous le vent. Dans la zone des deux longueurs, tous deux empannent tribord amures. Quand IL est à une longueur et demie de coque de la marque et OW à une longueur, IL commence à lofer, et au début OW lofe en réponse. IL continue à lofer, et son étrave touche OW en avant de sa poupe. Aucun bateau n'est endommagé et il n'y a pas de blessure. Les deux bateaux laissent alors porter et empannent ; IL passe à environ un quart de sa longueur de coque de la marque. OW la contourne derrière IL.

OW réclame contre IL pour avoir navigué au-dessus de sa route normale et donc pour avoir enfreint la règle 18.4. Le comité de réclamation disqualifie IL. IL fait appel.

Décision

A partir du moment où les bateaux ont empanné tribord amures jusqu'à ce que IL ait empanné bâbord amures pour contourner la marque, les règles 11, 18.2(a) et 18.4 s'appliquaient. Les deux règles 11 et 18.2(a) imposaient à OW de se maintenir à l'écart de IL.

Pendant cette période, la règle 18.4 interdisait à IL de naviguer plus loin de la marque que nécessaire pour faire sa route normale. Même si le comité de réclamation a conclu qu'il avait navigué au-dessus de sa route normale, les faits écrits et le croquis authentifié n'étaient pas cette conclusion. En absence de OW (le « bateau auquel la règle ... fait référence » dans la définition de route normale), la route normale de IL aurait bien pu être de naviguer encore plus haut qu'il ne l'a fait afin d'effectuer un contournement plus coulant, plus rapide que celui qu'il fit, brutal et serré. Donc, IL n'a pas enfreint la règle 18.4.

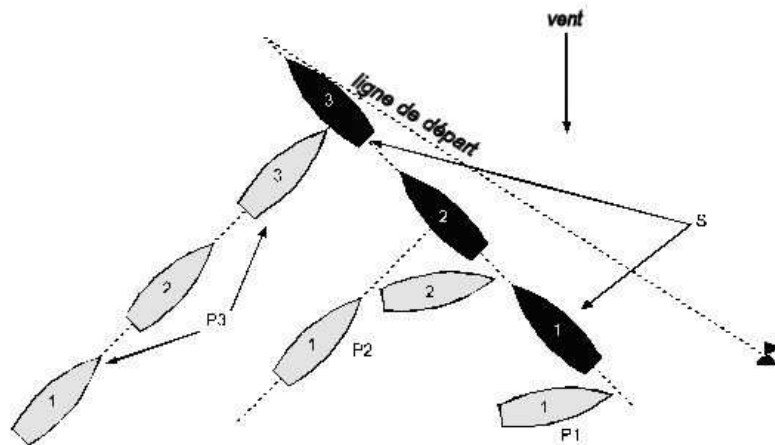
Suivre une route normale était une partie normale de la manœuvre de contournement de IL. Quand il change de route entre les positions 3 et 4, il change de route pour contourner la marque. La règle 18.2(d) s'appliquait donc et la règle 16.1 ne s'appliquait pas. IL n'avait pas à donner de place à OW pour qu'il se maintienne à l'écart. Le comité de réclamation n'a pas établi les faits nécessaires pour décider si IL avait ou non enfreint la règle 14. Cependant, s'il le fit, il ne peut pas être pénalisé pour cette raison puisque aucun des bateaux n'a été endommagé et qu'il n'y a pas eu de blessure. Puisque OW a enfreint les règles 11 et 18.2(a) en manquant à se maintenir à l'écart de IL, et que IL n'a enfreint aucune règle, l'appel est accepté et la décision du comité de réclamation est inversée. OW est disqualifié, et IL est rétabli dans sa place d'arrivée.

USSA 1995/300

CAS 87

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

Un bateau prioritaire n'a pas à anticiper le fait que l'autre bateau ne va pas se maintenir à l'écart.



Résumé des faits

L'orientation de la ligne de départ la rend juste franchissable pour un bateau au plus près tribord amures, et la plupart des bateaux approchent bâbord amures. Cependant, S approche tribord amures depuis l'extrémité de droite, hélant continuellement « Tribord » aux bateaux bâbord amures qui arrivent. P1 et P2 laissent porter sous S. P3, cependant, n'effectue aucune tentative pour éviter S et le heurte en plein milieu à angle droit, causant des dommages considérables. Le comité de réclamation disqualifie les deux bateaux, P3 selon la règle 10 et S selon la règle 14. S fait appel.

Décision

La règle 10 obligeait P3 à se maintenir à l'écart de S. La règle 14 obligeait chaque bateau à essayer d'éviter le contact avec l'autre. Dans le cas de P, l'obligation de la règle 14 d'éviter le contact avec S était compatible avec l'obligation plus large de la règle 10 en ce qu'elle autorisait S à « naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter » (voir la définition de se maintenir à l'écart).

Dans le cas de S, il était en droit selon la règle 10 d'attendre de P3 qu'il se maintînt à l'écart, mais en même temps il était obligé par la règle 14 d'éviter le contact « dans la mesure du possible ». Cependant, la seconde phrase de la règle 14 autorisait S à naviguer sur sa route en supposant que P3 se maintiendrait à l'écart comme requis, jusqu'au moment où il devenait évident que P3 ne le ferait pas. Dans le cas présent, le croquis montre que P3 aurait pu aisément laisser porter et éviter S depuis une position très proche de S. Pour cette raison, le délai entre le moment où il devenait évident que P3 ne se maintiendrait pas à l'écart et l'instant de la collision a été très

bref, si bref qu'il était impossible à S d'éviter le contact. En conséquence, S n'a pas enfreint la règle 14. Sa disqualification est annulée et son appel est confirmé.

CYA 1994/105

CAS 88

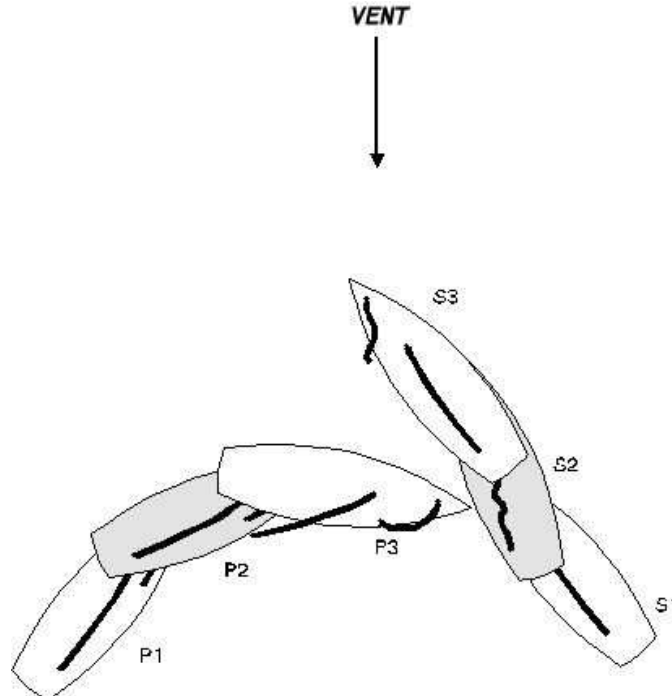
Règle 10 **Sur des bords opposés**
Règle 14 **Eviter le contact**
Définitions **Se maintenir à l'écart**

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

Résumé des faits

S et P, deux quillards d'environ 24 pieds (7m) de long, s'approchent l'un de l'autre sur un bord de près, naviguant approximativement à la même vitesse dans un vent de 12 à 15 noeuds et des conditions de mer « minimales ». S est légèrement devant. Quand il est à une distance d'environ trois longueurs de coque, S hèle « Tribord » et recommence à deux longueurs, mais P ne répond pas ni ne change de route. Aux positions S1 et P1 du croquis les deux bateaux modifient leurs routes au même moment. S craignant une collision, lofe violemment pour virer de bord et minimiser ainsi les dommages ou blessures, et P laisse porter violemment. Dès qu'il voit P laisser porter, S laisse aussi immédiatement porter. P, avec sa barre à fond, passe derrière S à moins de deux pieds (0,6m). Il n'y a pas de contact. S réclame selon la règle 10.

Le comité de réclamation rejette la réclamation de S, et se demande alors si S a enfreint la règle 16.1 ou la règle 16.2, en lofant et en abattant ensuite immédiatement. Il conclut que ce n'est pas le cas, après avoir établi que ses modifications de route n'ont pas affecté P, lequel était déjà en train d'effectuer une modification sérieuse de sa route qui aurait été nécessaire même en l'absence des actions de S. S fait appel de la décision de rejeter sa réclamation.



Décision

L'appel est confirmé. P est disqualifié pour infraction à la règle 10 et S est rétabli. La règle 10 obligeait P à « se maintenir à l'écart » de S. « Se maintenir à l'écart » signifie quelque chose de plus qu'« éviter le contact » ; sinon, la règle contiendrait ces mots ou des mots semblables. En conséquence, le fait que les bateaux ne soient pas entrés en collision n'établit pas nécessairement que P se soit maintenu à l'écart. La définition de « se maintenir à l'écart » associée aux faits détermine si P a satisfait ou non à la règle. Dans ce cas, la question clef

soulevée par la définition est de savoir s'il était possible à S de naviguer sur sa route « sans avoir à agir pour l'éviter ».

Les considérations suivantes conduisent aux conclusions du comité et à sa décision :

1. les routes des bateaux quand l'incident a débuté. Ils étaient sur des routes de collision, ce qui signifie qu'au moins l'un d'eux aurait à modifier sa route.
2. la distance entre les bateaux au moment où les deux ont modifié leur route. Sur le croquis, la distance entre l'étrave de P et le côté sous le vent de S, prolongé sur le croquis et en supposant que S ne modifie pas sa route, est approximativement des deux tiers de la longueur de P.
3. le temps estimé avant le contact. Quand les deux bateaux ont modifié leur route, il restait très peu de temps avant qu'une collision puisse se produire. Par exemple, à une vitesse de cinq noeuds un de ces bateaux pouvait parcourir deux tiers de sa longueur en 1,9 seconde. A six noeuds, c'était en 1,5 seconde.
4. l'ampleur de la modification de route nécessaire à chaque bateau pour éviter une collision. Elle augmentait d'autant que les bateaux se rapprochaient. Au moment où P a modifié sa route, la modification nécessaire est telle qu'avec sa barre « à fond » il est passé « à moins de deux pieds » (0,6m) derrière la poupe de S. Au même moment, la modification de route nécessaire à S pour éviter P si P n'avait pas changé de route aurait été approximativement de 90 degrés parce que S aurait dû virer de bord.
5. le temps dont chaque bateau avait besoin pour effectuer la modification de route nécessaire. Ce facteur est lui-même déterminé par plusieurs autres : le poids et la vitesse du bateau, la forme de carène, la taille du gouvernail, le réglage adapté des voiles, et les conditions de vent et de mer.

Quand les bateaux ont atteint les positions S1 et P1 sur le croquis, P ne se maintenait pas à l'écart. Une collision était imminente et quasiment inévitable, comme prouvé par le fait qu'avec sa barre à fond P passa à moins de deux pieds (0,6 m) derrière la poupe de S. De plus, P avait dépassé le point où il aurait dû laisser porter, soit afin de réduire le temps et la distance pour atteindre la marque au vent, soit pour faire une route choisie pour des raisons tactiques. Pour toutes ces raisons, il était clair que S ne pouvait pas faire sa route « sans avoir à agir pour l'éviter » et P a donc enfreint la règle 10. S pouvait tout à fait légitimement craindre une collision et en conclure que seule une action de sa part l'éviterait.

La question de savoir si S a enfreint ou non la règle 16.1 ou la règle 16.2 est hors de propos puisque au moment où S a modifié sa route, P avait déjà enfreint la règle 10, et S, agissant conformément à la règle 14, a modifié sa route pour éviter une collision. Même si les faits avaient indiqué que S avait enfreint la règle 16.1 ou la règle 16.2, il aurait été exonéré selon la règle 64.1(b).

USSA 1996/305

CAS 89

Règle 43.1(a) Vêtements et équipement du concurrent

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

Question

La règle 43.1(a) permet-elle à un concurrent de porter ou de fixer autrement un récipient de boisson pendant qu'il est en course ?

Réponse

Non. Sauf sur une planche à voile, une telle pratique n'est pas nécessaire, et donc on doit considérer que le but premier est d'augmenter le poids du concurrent. (Notez que la règle B2.1(b) modifie la règle 43.1(a) pour la compétition de planches à voile.)

ISAF 1997/1

CAS 90

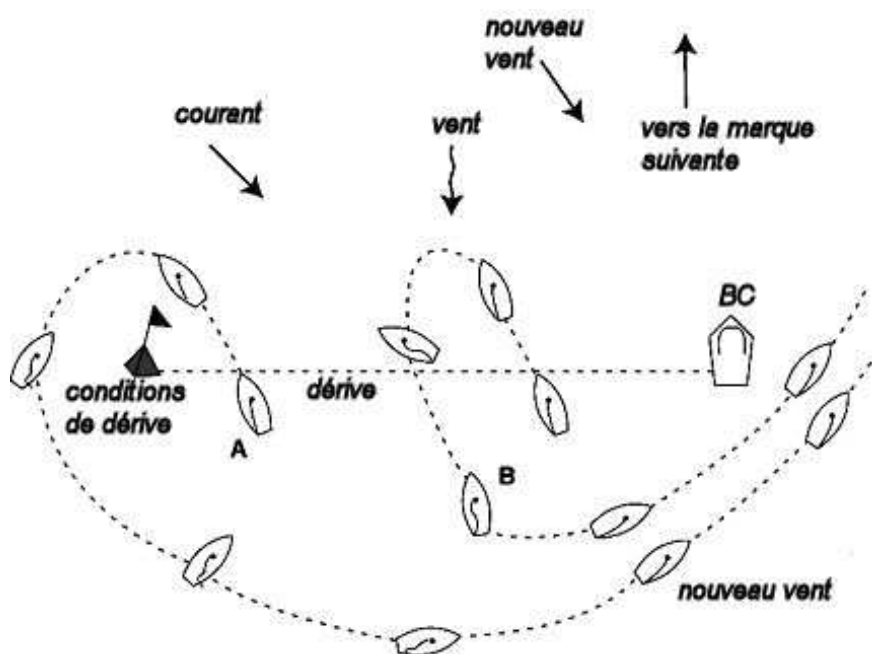
Règle 28.1 Effectuer le parcours

Interprétations de la règle 28.1, la « règle du fil ».

Résumé des faits

Le premier bord d'une course sur la rivière Panama est un bord au vent, dans des airs faibles et fluctuants et contre un fort courant. Les bateaux A et B ont pris le départ correctement, mais le vent tombe et ils dérivent en reculant. A passe à l'extérieur de l'extrémité bâbord de la ligne et B revient derrière la ligne en la coupant. Plus tard, le vent revient, mais dans une nouvelle direction et les deux bateaux passent à tribord du bateau du comité de course à l'extrémité tribord de la ligne puis continuent le bord.

A réclame contre B pour avoir enfreint « la règle du fil » (règle 28.1) mais le comité de réclamation décide que la réclamation n'est pas recevable. Cependant, il envoie la réclamation à l'autorité nationale en vertu de la règle 70.3.

**Décision**

Le bateau A a respecté la règle 28.1. Après avoir pris le départ, il a laissé chaque marque de départ du côté requis. Il a ensuite navigué en faisant le tour de la ligne de départ dans son entier, comme le montre le schéma. Même ainsi, le fil représentant son sillage, une fois tendu, laisse chaque marque de départ du côté requis au moment où il coupe la ligne de départ. La règle 28.1 n'interdit pas de faire des tours supplémentaires autour d'une marque. Par exemple, si un bateau touche une marque à contourner alors qu'il la laisse à tribord tel que requis par les instructions de course, et qu'ensuite il fait un tour de pénalité dans le sens des aiguilles d'une montre autour de cette marque, il respecte la règle 28.1. Autre exemple : comme illustré par le bateau A dans ce cas, quand le fil du sillage d'un bateau passe une marque (dans ce cas, le bateau comité) du côté requis, il n'enfreint pas la règle 28.1 quand le fil de son sillage passe également cette marque du côté non requis.

Le bateau B a enfreint la règle 28.1. Après avoir pris le départ, il a laissé la marque bâbord de bout de ligne à bâbord et la marque tribord de bout de ligne à tribord, comme il y était tenu. Cependant, il a ensuite coupé la ligne en dérivant en arrière et a alors laissé la marque tribord de bout de ligne à bâbord. Quand le fil représentant son sillage est tendu, il ne passe pas dans la ligne de départ et, en conséquence, il ne laisse pas la marque tribord de bout de ligne du côté requis.

FAY 1996/3

CAS 91

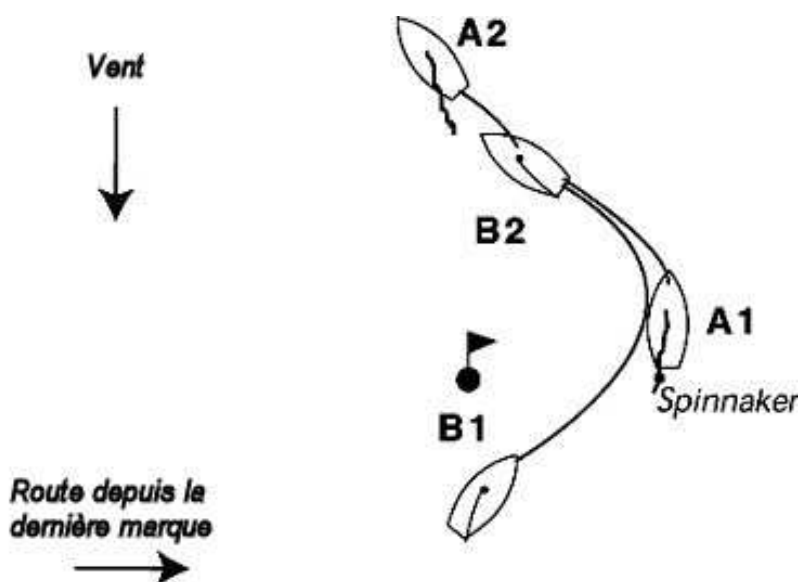
Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 14	Eviter le contact
Définitions	Route libre derrière et route libre devant ; engagement
Définitions	Se maintenir à l'écart

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

Résumé des faits

Les bateaux A et B naviguent au large bâbord amures et s'approchent d'une marque sous le vent à laisser à bâbord. B est en route libre derrière A. Le spinnaker de A, non contrôlé, a flotté depuis la tête de mât pendant tout le bord. Les deux bateaux virent de bord en contournant la marque. Après que les deux ont viré, B navigue au plus près sur une courte distance. Il laisse ensuite porter et son grément touche le spinnaker de A qui flotte toujours depuis la tête de mât. A réclame.

Le comité de réclamation disqualifie B pour infraction à la règle 12 quand son grément a touché le spinnaker de A. B fait appel.

**Décision**

Le contact a été causé par l'abattée de B. Au moment du contact, le spinnaker de A n'était pas dans sa position normale, et l'étrave de B était en arrière de la coque de A et de tous ses équipements en position normale. Il n'y avait donc pas d'engagement (voir la définition de route libre derrière et route libre devant ; engagement), et la règle 12 s'appliquait. Elle obligeait B à se maintenir à l'écart de la coque, de l'équipement et de l'équipage de A, y compris de son spinnaker.

B a enfreint la règle 12 en manquant à se maintenir à l'écart, car en naviguant en direction du spinnaker de A, il a provoqué pour ce dernier le besoin d'agir pour l'éviter (voir la définition de se maintenir à l'écart). L'équipage de B avait pu voir le spinnaker de A flotter depuis la tête de mât depuis un certain temps avant le contact, de sorte que son manquement à se maintenir à l'écart ne peut pas être justifié par le fait que le spinnaker de A n'était pas dans sa position normale.

Le cas 77 présente un cas qui semble identique mais qui est sensiblement différent. Là, B a passé la marque juste en arrière de A, sans savoir que A allait perdre le contrôle de son spinnaker. On ne pouvait pas demander à B d'anticiper sur le fait que le spinnaker de A allait soudain traîner à 20 pieds (6 mètres) en arrière. Dans le cas présent, B a aussi enfreint la règle 14 en causant un contact qu'il aurait pu éviter. Cependant, A n'a pas enfreint de règle car il ne lui était pas raisonnablement possible d'éviter le contact. Même si cela avait été possible, il ne pouvait pas, en tant que bateau prioritaire, être pénalisé puisqu'il n'y a pas eu de dommage ni de blessure (voir règle 14(b)).

B a été disqualifié à juste titre pour infraction à la règle 12. Il a aussi enfreint la règle 14. Son appel est rejeté.

USSA 1987/271

CAS 92

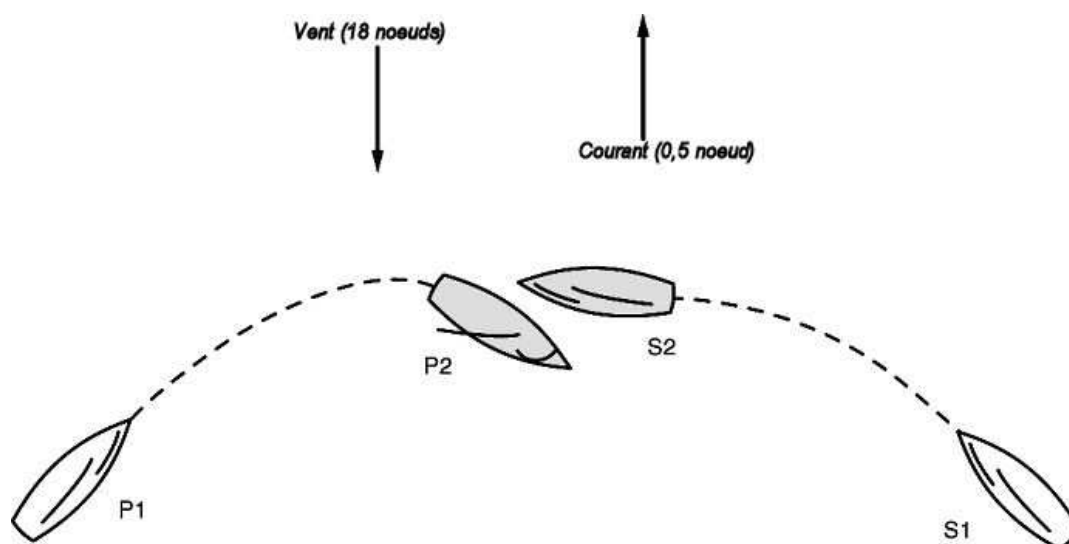
Règle 14	Eviter le contact
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 16.2	Modifier sa route

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

Résumé des faits

Sur un bord de près, par une brise de 18 nœuds, S et P s'approchent l'un de l'autre sur des bords opposés. P laisse porter pour éviter S. S laisse aussi porter et P continue d'abattre de manière à passer sur l'arrière de S. S continue aussi à abattre, ce qui accentue sa gîte. Un contact se produit entre les mâts et les haubanages des deux bateaux et le mât de P est cassé.

Le comité de réclamation disqualifie S pour infraction à la règle 16 et il fait appel.



Décision

L'appel est rejeté. La décision du comité de réclamation de disqualifier S est maintenue selon les règles 14, 16.1 et 16.2.

Initialement, les deux bateaux étaient sur des routes de collision. P laisse porter pour se maintenir à l'écart de S, tel que requis par la règle 10. Les faits écrits et le diagramme établissent que P se serait maintenu à l'écart de S si S n'avait pas modifié sa route. Cependant, S a laissé porter, forçant P à immédiatement accentuer son abattée pour continuer à se maintenir à l'écart. En modifiant sa route de la sorte, S a enfreint la règle 16.2.

S a continué à modifier sa route, en accentuant son rayon de giration. Quelques instants avant la collision, rien de ce que pouvait faire P en bon marin ne lui aurait permis de se maintenir à l'écart. Donc, en continuant de modifier sa route, S a aussi enfreint la règle 16.1.

De plus, S a enfreint la règle 14 et est passible d'une pénalisation selon cette règle dans la mesure où en tant que bateau prioritaire, il a manqué à éviter un contact qui a provoqué des dommages.

L'appelant prétend que P aurait pu virer de bord ou empanner, et affirme que cela constituait une obligation pour P. C'est une compréhension erronée des obligations d'un bateau non prioritaire selon la règle 10 et les autres règles de priorité. Un bateau non prioritaire est simplement tenu d'agir en réponse à ce que fait le bateau prioritaire sur le moment, pas à ce que le bateau prioritaire pourrait faire par la suite. Jusqu'à ce qu'il ne soit plus en mesure de le faire, P a agi comme il y était tenu, se maintenant à l'écart en modifiant sa route de telle manière

que S, s'il n'avait pas continué à abattre en direction de P, n'aurait pas eu « besoin d'agir pour l'éviter » (voir la définition de se maintenir à l'écart).

En manquant à se maintenir à l'écart, P a enfreint la règle 10, mais c'était une conséquence de l'infraction de S aux règles 16.1 et 16.2. Donc P est exonéré selon la règle 64.1(b).

USSA 1997/75

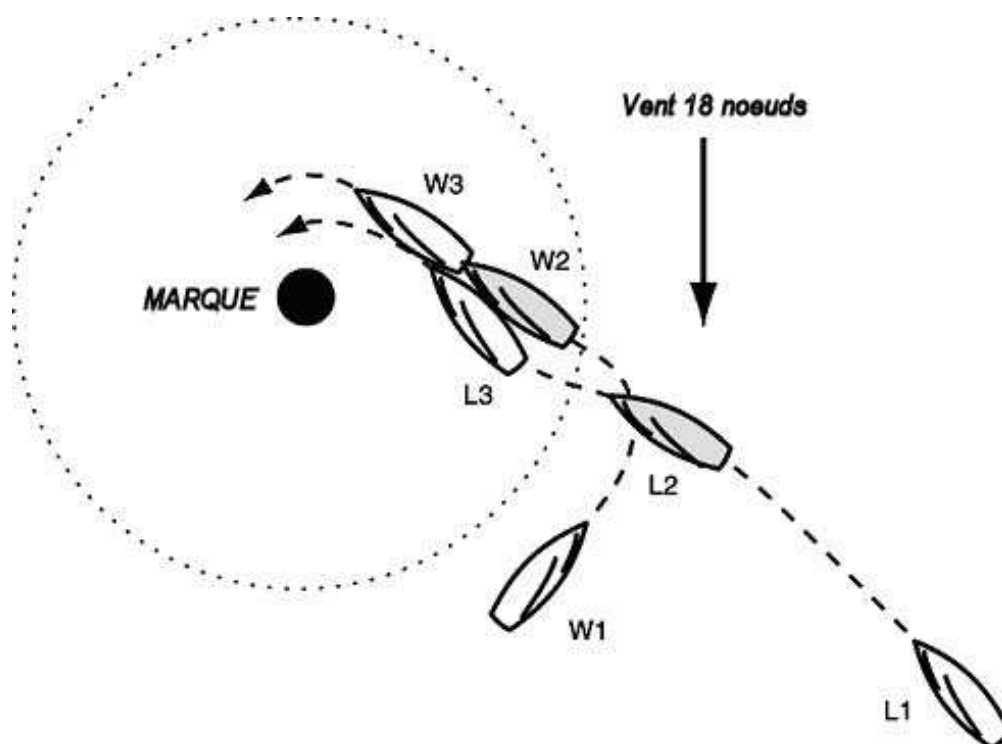
CAS 93

Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 18.3(b)	Contourner et passer des marques et des obstacles : virer de bord à une marque
Définitions	Se maintenir à l'écart
Définitions	Place

Lorsque deux bateaux sont sur des bords opposés, la règle 18.3 commence à s'appliquer quand l'un d'eux termine un virement de bord à l'intérieur de la zone des deux longueurs. Lorsque la règle 18.3(b) s'applique, et donc que la règle 15 ne s'applique pas, un bateau sous le vent est toutefois soumis à la règle 16.1 s'il modifie sa route.

Résumé des faits

Alors qu'ils s'approchent d'une marque au vent, L est directement en arrière de W après que W a terminé un virement de bord à l'intérieur de la zone des deux longueurs et se retrouve sur sa nouvelle route au plus près. La route de W est suffisamment au-dessus de la layline pour permettre à L de passer entre W et la marque. En position 2, L abat alors qu'il se trouve juste en arrière de W et est sur le point de s'engager sous le vent de W. Dès que l'engagement est établi, L lofe immédiatement et percute le côté bâbord de W. Les bateaux poursuivent alors le contournement de la marque sans autre incident. L réclame contre W mais L est disqualifié pour infraction à la règle 16.1. Il fait appel.



Décision

Lorsque W a terminé son virement de bord à l'intérieur de la zone des deux longueurs, la règle 18.3 commence à s'appliquer. Dans son appel, L fait remarquer à juste titre que la règle 15 ne s'applique pas car la règle 18.3(b) la rend inapplicable, et prétend que W a enfreint la règle 18.3(b). Cette règle contraint W à donner à L la place de contourner la marque, et la règle 11 contraint W à se maintenir à l'écart. La définition de se maintenir à l'écart dit qu'un bateau au vent ne se maintient pas à l'écart si le bateau sous le vent, en modifiant sa route, entre immédiatement en contact avec lui. Dans le cas présent, bien que le comité de réclamation ait établi que L a lofé immédiatement après avoir établi l'engagement sur W, il n'a pas établi que le contact se soit produit immédiatement après que L ait commencé à lofer. Le diagramme ne donne pas l'échelle de temps, mais entre les positions 2 et 3, qui montrent les bateaux juste avant que l'engagement soit établi puis juste au moment du contact, rien ne prouve clairement que L ait percuté W juste au moment où il a commencé à lofer. Nous pouvons donc en conclure que W s'est maintenu à l'écart jusqu'à ce que L lofe.

Bien que la règle 15 ne s'applique pas, la règle 16.1, elle, s'applique, dans la mesure où la règle 18.3 établit que la règle 18.2(d) ne s'applique pas. Le lof de L a rapidement privé W de place pour se maintenir à l'écart. Aucune action en bon marin ne lui permettait de le faire. L a donc enfreint la règle 16.1. W ne pouvait éviter d'enfreindre la règle 11, mais il est exonéré en raison de l'infraction de L à la règle 16.1.

L s'est retrouvé engagé à moins de deux longueurs de W depuis une position en route libre derrière, et la règle 17.1 lui interdisait alors de naviguer au-dessus de sa route normale. Le comité de réclamation n'a pas établi si L avait ou n'avait pas navigué au-dessus de sa route normale après avoir établi l'engagement. S'il l'a fait, il a enfreint la règle 17.1. Cependant, il n'est pas utile de rechercher les faits nécessaires à la réponse à cette question, dans la mesure où L serait de toutes façons disqualifié selon la règle 16.1.

Le comité de réclamation n'a pas traité de la règle 14. W n'a pas enfreint la règle 14 dans la mesure où il ne lui était pas raisonnablement possible d'éviter le contact. En provoquant le contact, L a enfreint la règle 14, et serait passible d'une pénalité sauf si aucun bateau n'a subi de dommage ou blessure. Aucun fait n'a été établi à propos des dommages ou blessures, mais cette question n'est pas utile puisque L est déjà disqualifié selon la règle 16.1. Pour les raisons ci-dessus, l'appel est rejeté.

USSA 1998/76

CAS 94

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

La règle 18 commence à s'appliquer lorsque des bateaux sont sur le point de passer une marque ou un obstacle ; la distance depuis la marque ou l'obstacle peut varier en fonction des conditions de mer et de vent. Cependant, les obligations entre les bateaux peuvent encore changer avant que l'un d'entre eux atteigne la zone des deux longueurs. C'est seulement à la zone des deux longueurs que l'on peut déterminer laquelle des règles 18.2(a) ou 18.2(c) régira le contournement.

Résumé des faits

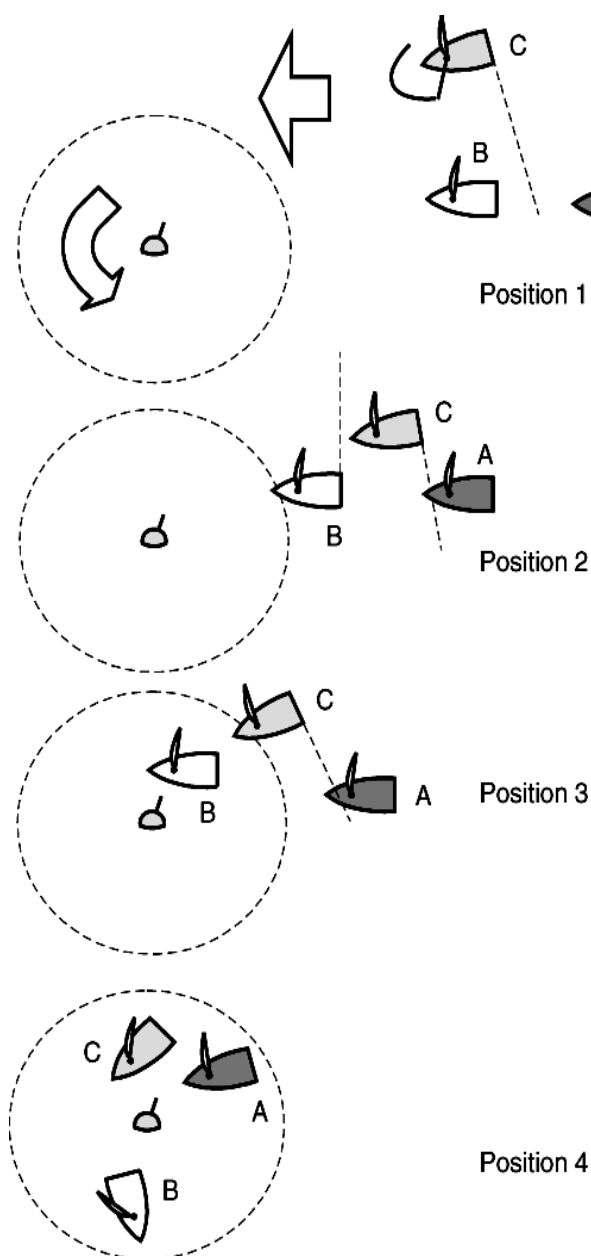
Le diagramme montre quatre positions chronologiques de trois dériveurs sous spinnaker en approche de la marque sous le vent.

En position 1, B est à environ quatre longueurs de coque de la marque. C est engagé sur B et en route libre devant A. C hèle qu'il est sur le point de contourner la marque et que A n'est pas engagé. Il reconnaît l'engagement de B. C commence alors à affaler son spinnaker.

En position 2, B atteint la zone des deux longueurs en route libre devant C et A. A est maintenant engagé sur C.

En position 3, C atteint la zone des deux longueurs engagé avec A et en route libre derrière B. C est toujours en train d'affaler son spinnaker en ralentissant pour permettre à B de contourner le premier.

En position 4, C ne donne pas à A de place pour passer la marque.



Questions

Quand la règle 18 commence-t-elle à s'appliquer ? Dans chacune des quatre situations du diagramme, quels sont les droits des bateaux et quelles parties de la règle 18.2 s'appliquent ?

Réponses

La règle 18 commence à s'appliquer entre deux bateaux quand ils sont « sur le point de passer » une marque ou un obstacle. La signification de cette phrase est commentée dans le cas 84.

En position 1, savoir si ces bateaux sont ou non « sur le point de passer » la marque dépend des circonstances. Si les bateaux naviguent rapidement à cause d'un vent fort ou d'un courant favorable, ou si les bateaux sont occupés à affaler leur spinnaker pour se préparer à passer la marque, alors ils sont à cet instant « sur le point de passer » la marque.

Dans de telles circonstances, la règle 18.2(a) exige de C qu'il donne à B la place de passer la marque, et la règle 12 contraint A à se maintenir à l'écart à la fois de B et de C. La règle 11 s'applique aussi entre C et B.

Cependant, si le vent est modéré, et que le courant est nul ou contraire, sans qu'il soit nécessaire à cet instant de commencer à affaler le spinnaker pour se préparer à passer la marque, alors les bateaux en position 1 ne sont pas « sur le point de passer » la marque. Dans de telles conditions, la règle 18 ne s'applique pas. C est prioritaire sur B selon la règle 11 et à la fois C et B sont prioritaires sur A selon la règle 12.

Si les trois bateaux sont « sur le point de passer » la marque en position 1, alors la partie applicable de la règle 18 peut varier avant que l'un quelconque des bateaux n'atteigne la zone des deux longueurs. Un exemple d'un tel changement se produit entre les positions 1 et 2 du diagramme. Au moment où B passe en route libre devant C entre les positions 1 et 2, les règles 18.2(a) et 11 cessent de s'appliquer entre C et B et la règle 12 commence à s'appliquer entre eux.

En position 2, quand B atteint la zone, la règle 18.2(c) commence à s'appliquer entre B et C et entre B et A. Après que B entre dans la zone, à la fois C et A restent tenus de se maintenir à l'écart de B, même si l'un d'eux ou les deux établissent un engagement sur B ultérieurement. Enfin, quand A établit un engagement sur C, C est tenu selon la règle 18.2(a) de laisser de la place à A.

Si deux des bateaux ne sont pas « sur le point de passer » la marque en position 1, alors la règle 18 commence à s'appliquer quand ils sont « sur le point de passer » la marque. Jusqu'à ce moment, la priorité entre les deux bateaux est régie par la règle 11 s'ils sont engagés, et par la règle 12 s'ils ne le sont pas.

En position 3, B et C sont « sur le point de passer » la marque et, en conséquence, la règle 12 ainsi que la règle 18.2(c) s'appliquent entre eux. Si A n'est pas encore « sur le point de passer » la marque, il est tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart de C, et par la règle 12 de se maintenir à l'écart de B. Dès que A devient « sur le point de passer » la marque, il devient alors obligé par la règle 18.2(c) de se maintenir à l'écart de B, et C devient obligé par la règle 18.2(a) de donner de la place à A pour contourner la marque.

En position 4, tous les bateaux sont soumis à la règle 18. B et C remplissent tous deux leurs obligations selon les règles 18.2(c) et 12 de se maintenir à l'écart de B. Cependant, le schéma indique que C ne remplit pas son obligation de donner de la place à A pour contourner la marque, et C enfreint donc à cet instant la règle 18.2(a).

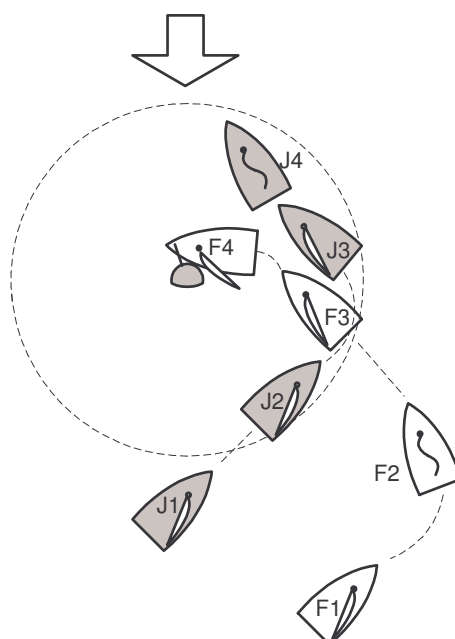
RYA 1998/4

CAS 95

Règle 18.1 **Contourner et passer des marques et des obstacles : quand cette règle s'applique**

Règle 18.3 **Contourner et passer des marques et des obstacles : virer de bord à une marque**

La règle 18 s'applique seulement si les deux bateaux sont sur le point de passer une marque ou un obstacle. Lorsque les bateaux sont sur le même bord à l'approche de la marque au vent et que le bateau à l'extérieur vire de bord, la règle 18 ne s'applique pas, même si les deux bateaux sont encore sur le point de passer la marque, puisqu'ils sont alors sur des bords opposés. Si l'autre bateau vire ensuite de bord, il est soumis à la règle 18.3.



Résumé des faits

A l'approche de la marque au vent, *Jagga* et *Freebird* sont engagés bâbord amures. *Freebird* est sous le vent à une ou deux longueurs. *Freebird* vire de bord. *Jagga* vire de bord à son tour. *Freebird* devient engagé sous le vent. *Jagga* lofe de telle manière que le mouvement de sa poupe oblige *Freebird* à modifier sa route pour éviter un contact, ce qu'il fait, et en conséquence touche la marque. *Freebird* réclame.

Le comité de réclamation disqualifie *Jagga* selon la règle 18.3(b). *Jagga* fait appel au motif que, en tant que bateau engagé à l'intérieur, il avait droit à de la place pour passer la marque.

Décision

L'appel est rejeté.

En position 1, la règle 18 ne s'appliquait pas car *Freebird* n'était pas encore sur le point de contourner la marque. Après son virement de bord, la règle 18 ne s'appliquait toujours pas car les bateaux étaient sur des bords opposés (voir la règle 18.1(b)). La demande de *Jagga* pour de la place pour passer la marque était en conséquence sans fondement puisque pendant qu'il était bateau engagé à l'intérieur, la règle 18 ne s'appliquait pas. Quand *Jagga* a dépassé la position bout au vent pendant son virement de bord, les deux bateaux étaient tribord amures et en conséquence la règle 18 commençait à s'appliquer à ce moment. Comme *Jagga* a terminé son virement de bord à l'intérieur de la zone des deux longueurs et comme *Freebird* parait la marque à ce moment-là, 18.3 s'appliquait et du même coup rendait l'ensemble de la règle 18.2 inapplicable.

Quand *Freebird* est devenu engagé à l'intérieur, *Jagga* était immédiatement tenu de se maintenir à l'écart selon la règle 11. Il n'était pas non plus protégé par la règle 15 car la règle 18.3(b) la rendait inapplicable. La règle 11 et la définition de se maintenir à l'écart obligeaient *Jagga* à naviguer de telle manière que *Freebird* puisse « naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter ». Le fait que *Freebird* ait dû modifier sa route pour éviter un contact est une preuve que *Jagga* ne s'est pas maintenu à l'écart et n'a pas donné de place à *Freebird* comme l'exigeait la règle 18.3(b). Le comité de réclamation a disqualifié *Jagga* à juste titre selon la règle 18.3(b) mais il est aussi disqualifié selon la règle 11. Bien que *Freebird* ait enfreint la règle 31.1 en touchant la marque, il est exonéré selon la règle 64.1(b).

RYA 2000/4

CAS 96

Règle 30.3 Pénalités de départ : règle du pavillon noir

Quand après un rappel général, un bateau apprend en voyant son numéro de voile affiché qu'il a été disqualifié par le comité de course selon la règle 30.3 et pense que le comité de course a commis une erreur, il n'a pas d'autre option que de ne pas prendre le départ, et ensuite demander réparation. Quand un bateau enfreint la règle 30.3, il n'a pas droit à être exonéré en raison d'une erreur de procédure du comité de course qui est sans rapport avec son infraction.

Question 1

Lorsqu'un bateau n'est pas d'accord avec sa disqualification selon la règle 30.3 lors d'un départ rappelé, peut-il participer au nouveau départ et demander ensuite réparation ?

Réponse 1

La règle 30.3 le contraint clairement à ne pas participer à la course dont le départ a été redonné et établit que sa disqualification devient non retranchable s'il le fait. Sa seule option est de demander réparation qui, si elle est accordée pour un classement général, serait normalement calculée sur ses résultats dans les autres courses.

Question 2

Lorsqu'un comité de course voit un bateau enfreindre la règle 30.3 lors d'un départ qui est rappelé, mais manque ensuite à afficher son numéro de voile et que ce bateau participe ainsi à la course dont le départ a été redonné, a-t-il droit à une place d'arrivée ?

Réponse 2

Non. Le bateau devrait être disqualifié comme requis par la deuxième phrase de la règle 30.3. Cependant, en raison de l'erreur du comité de course qui n'a pas affiché son numéro de voile entre le rappel général et le signal

d'attention suivant de cette course, il devrait être classé DSQ et non pas DNE. S'il demande réparation, arguant qu'il avait droit à une place d'arrivée en raison de l'erreur du comité de course qui n'avait pas affiché son numéro de voile, sa demande devrait être refusée. Bien que le fait de ne pas afficher son numéro de voile soit une action inadéquate du comité de course, ce n'est pas l'omission qui le prive de sa place d'arrivée mais le fait qu'il était du côté parcouru de la ligne de départ durant la minute précédant son signal de départ. Cependant, s'il était classé DNE, la réparation devrait être accordée pour modifier son classement en DSQ.

RYA 2000/1

CAS 97

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

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

Question

Un tangon débordeur (un tangon qui exerce une pression vers l'extérieur sur le bout qui contrôle la position avant/arrière d'un tangon de spinnaker) est-il considéré comme un « outrigger » ?

Réponse

Non. Lorsqu'un tangon de spinnaker est établi, le bout qui contrôle la position avant/arrière de ce tangon est une retenue, pas une écoute. Un tangon débordeur exerçant une pression vers l'extérieur sur une retenue n'est donc pas un « outrigger » défini par la règle 50.3(a) comme un « accessoire ou autre système » qui exerce « une pression vers l'extérieur sur une écoute ou une voile ».

RYA 2000/2

CAS 98

Règle 63.7	Conflit entre des règles
Règle 87	Modifications aux prescriptions d'une autorité nationale
Règle J1.2(9)	Contenu de l'avis de course
Règle J2.2(7)	Contenu des instructions de course
Définitions	Règle

Les règles listées dans la définition de règle s'appliquent aux courses régies par Les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course ou les instructions de course mentionnent explicitement leur application ou non. Cependant, une instruction de course, à condition qu'elle soit cohérente avec une prescription à la règle 87, peut modifier ou supprimer tout ou partie des prescriptions de l'autorité nationale. Quand un bateau court sous un système de handicap ou de rating, les règles de ce système s'appliquent, et tout ou partie de ses règles de classe peuvent également s'appliquer. Généralement, ni l'avis de course, ni les instructions de course ne peuvent modifier les règles de classe. Quand l'avis de course est en conflit avec les instructions de course, aucun ne prévaut sur l'autre.

Résumé des faits

L'avis de course et les instructions de course de la Régate de Printemps mentionnent que *Les règles de course à la voile* s'appliqueront, mais ne fait pas référence aux prescriptions de l'autorité nationale, aux instructions de course, aux règles de classe, à l'avis de course ni à aucun autre document ou règle. Les départs sont donnés pour une classe de bateaux courant sous système de handicap et pour deux classes monotypes. *Buttercup*, un J/24, court dans la classe handicap et fait l'objet d'une réclamation pour une infraction à une règle de la classe J/24.

Question 1

Qu'est-ce qui s'appliquait dans la liste suivante ?

1. les prescriptions de l'autorité nationale
2. les instructions de course
3. l'avis de course
4. d'autres documents régissant l'épreuve

Réponse 1

Dès lors que l'avis de course et les instructions de course mentionnent que l'épreuve sera régie par *Les règles de course à la voile*, il s'ensuit, comme indiqué dans les règles 3(a) et 85, et dans la définition de règle, que les prescriptions de l'autorité nationale, l'avis de course et les instructions de course s'appliquent conjointement. Tous les autres documents régissant l'épreuve doivent être listés dans l'avis de course et les instructions de course. Une instruction de course peut modifier une prescription de l'autorité nationale ou stipuler que certaines ou aucune des prescriptions ne s'appliqueront, à condition que l'autorité nationale n'ait pas restreint les modifications à ces prescriptions par une prescription à la règle 87. Cependant, en l'absence d'une telle instruction, les prescriptions s'appliquent toujours.

Question 2

Buttercup, un J/24, court dans la classe handicap. Quelles sont les règles applicables entre les règles de classe J/24 et les règles du système de handicap ?

Réponse 2

Les règles du système de handicap s'appliquent à *Buttercup* (voir le paragraphe (d) dans la définition de règle). Si son handicap était explicitement basé sur la supposition qu'il courait en respectant une partie ou la totalité des règles de classe J24, alors cette partie ou la totalité des règles de classe J24 s'appliquaient. Cependant, si le handicap de *Buttercup* n'était pas basé sur cette supposition, alors aucune des règles de classe J24 ne s'appliquait.

Question 3

Une autorité organisatrice ou un comité de course ont-ils autorité pour modifier ou supprimer des règles de classe ?

Réponse 3

Non, sauf si les règles de classe elles-mêmes permettent de telles modifications. L'unique objet des règles J1.2(8) et J2.2(7) est de donner l'obligation d'informer les concurrents des modifications régulières qui ont été faites aux règles de classe. Les règles de course ne permettent pas à une autorité organisatrice ni à un comité de course de faire des modifications aux règles de classe. Cependant, si une classe a autorisé une autorité organisatrice ou un comité de course à modifier une règle de classe, alors les instructions de course peuvent modifier cette règle, à condition que la modification soit mentionnée dans l'avis de course et dans les instructions de course, comme requis dans les règles J1.2(9) et J2.2(7).

Question 4

Si l'avis de course et les instructions de course se contredisent, lequel des deux prévaut ?

Réponse 4

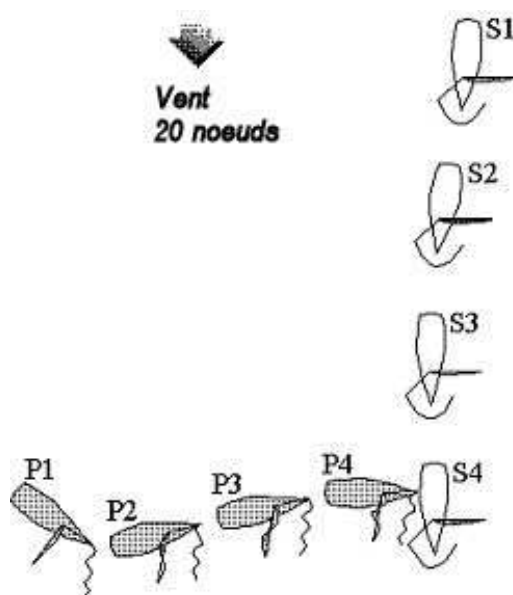
Aucun des deux. Si dans aucun des documents, il n'est indiqué lequel prévaut, ils s'appliquent tous les deux, et un bateau dont la place d'arrivée a été aggravée de manière significative du fait de ce conflit peut se voir accorder réparation. C'est la règle 63.7 qui régit une réclamation ou demande de réparation concernant de tels conflits.

USSA 2000/80

CAS 99

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 14	Eviter le contact
Règle 44.1	Pénalités pour infraction aux règles du chapitre 2 : effectuer une pénalité

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



Résumé des faits

Des Mumm 30 sont en course dans des conditions difficiles. Le bateau S est au vent arrière à 10-14 nœuds. Avant que P n'atteigne la position 1, il était parti au lof et reste hors de contrôle. P percute S en plein travers, provoquant de sérieux dommages. Les deux bateaux abandonnent. S réclame contre P.

Le comité de réclamation établit que S a fait des modifications de route mineures alors que les bateaux étaient encore bien éloignés ; que ces modifications étaient contrariées par le déplacement imprévisible de P, toujours hors de contrôle ; et que quand il devint évident que P n'allait pas se maintenir à l'écart, l'unique action envisageable par S était un empannage à la volée, avec des risques considérables de dommages sur S.

Le comité de réclamation disqualifie les deux bateaux – P pour infraction à la règle 10 et S pour infraction à la règle 14, en considérant que S aurait dû être conscient des difficultés éprouvées par P et qu'il aurait agi plus tôt de manière plus franche. Il renvoie sa décision devant l'autorité nationale pour confirmation ou correction.

Décision

Les décisions du comité de réclamation sont infirmées. Les deux bateaux doivent être classés DNF.

P a clairement enfreint la règle 10. Le fait qu'il était hors de contrôle ne permet pas de l'exonérer. En enfreignant la règle 10, P a causé de sérieux dommages et était donc tenu par la règle 44.1 d'abandonner au moment de l'incident. Il l'a fait et a ainsi accepté une pénalité dans le cadre de la règle 44.1. Il ne pouvait donc pas être pénalisé davantage, conformément aux règles 44.4(b) et 64.1(a). Sa disqualification est infirmée et il doit être classé DNF.

Pour ce qui concerne S, la règle 14 prévoit des dispositions spéciales à propos du bateau prioritaire. Premièrement, pour être pénalisé, le contact doit avoir entraîné des dommages ou blessures. Ceci ne peut être mis en doute. Deuxièmement, il n'était pas tenu d'agir pour éviter le contact avant qu'il ne soit évident que P ne

se maintenait pas à l'écart. C'est seulement à ce moment-là que la règle 14 lui impose d'éviter le contact dans la mesure du possible. Le comité de réclamation a établi que, quand il devient évident pour S que P ne se maintiendrait pas à l'écart, la seule action possible pour S était d'empanner à la volée, avec des risques considérables de dommages pour S. Ceci équivaut à établir qu'il n'était pas raisonnablement possible à S d'éviter le contact. En conséquence, S n'a pas enfreint la règle 14. Sa disqualification est infirmée, et il doit lui aussi être classé DNF. Enfin, le comité de réclamation devra noter qu'à la lumière de cette nouvelle décision, la règle 60.3(b) lui permet d'ouvrir une instruction pour envisager d'accorder réparation à S en vertu de la règle 62.1(b).

RYA 2001/7

CAS 100

Règle 1.1 Sécurité : aider ceux qui sont en danger **Règle 41 Aide extérieure**

Quand un bateau n'est pas en danger, s'il demande et reçoit un conseil qui l'aide à terminer la course, il reçoit une aide extérieure, même si ce conseil est demandé et reçu sur un canal radio public.

Résumé des faits

Trois grands bateaux vont contourner une marque près de rochers côtiers, pour naviguer ensuite dans un courant de 6 nœuds. Le vent est faible. Le bateau A appelle par radio le bateau B, dont le skipper connaît mieux la zone, et lui demande s'il peut mouiller en sécurité à proximité de la marque. Le bateau B répond qu'il n'est pas prudent de mouiller. Le bateau C réclame contre les deux bateaux selon la règle 41, pour avoir échangé à propos de la tactique à utiliser pour contourner la marque et naviguer sur le bord suivant. Le comité de réclamation rejette la réclamation contre B et disqualifie A pour avoir reçu une aide extérieure. Il mentionne qu'il n'était pas en danger, qu'il aurait pu s'éloigner de la marque à la voile ou au moteur en toute sécurité à n'importe quel moment, et que les seules raisons pour se mouiller à la marque étaient de lutter contre le courant contraire et de gagner la course. Le bateau A fait appel aux motifs qu'il ne pensait pas avoir reçu d'aide, que le conseil donné sur une fréquence publique ne constituait pas une aide extérieure, et qu'une autorité nationale ne devrait pas encourager la disqualification pour avoir reçu une information de sécurité.

Décision

Appel rejeté. Le bateau A a demandé et reçu une aide extérieure. Sa demande de conseil n'était pas motivée par des raisons de sécurité telles qu'un danger, la maladie ou la blessure d'un équipier, mais par des raisons de tactiques de course. L'aide qu'il a demandée et reçue n'entre pas dans le cadre de la règle 1.1 ou des exceptions à la règle 41, et en conséquence il a enfreint la règle 41. Le fait que la question et la réponse aient transité sur une fréquence publique est hors de propos. La réponse était un conseil communiqué à A en réponse à sa question spécifique.

RYA 2001/4

CAS 101

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

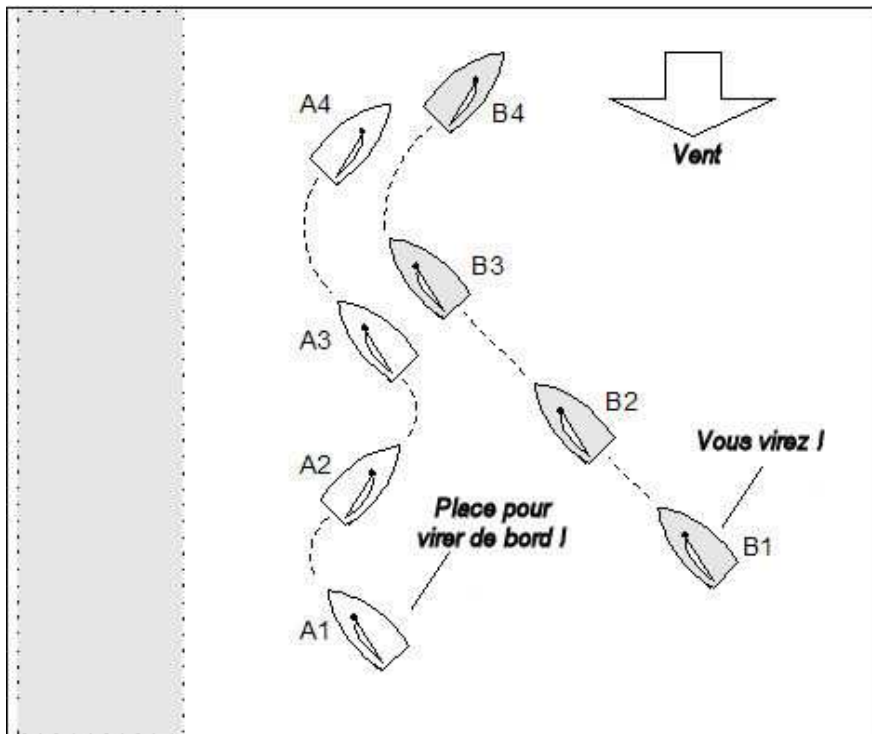
Quand, en réponse à son appel pour de la place pour virer de bord, un bateau au plus près approchant d'un obstacle est hélé « Vous virez » et qu'il s'exécute et peut alors virer de bord à nouveau pour se maintenir à l'écart en naviguant en bon marin, l'autre bateau a laissé la place requise.

Résumé des faits

A et B sont des Dragons Internationaux. A au plus près, s'approche de la côte tribord amures, en route libre devant et sous le vent de B. A hèle pour de la place pour virer de bord, et B répond « Vous virez ». A vire et B

maintient sa route. A est alors sur une route de collision avec B et vire à nouveau. Après son deuxième virement de bord, A est engagé sous le vent de B. Peu de temps après, B vire de bord et A fait de même. A réclame contre B pour ne pas lui avoir laissé de place, comme requis par la règle 19.1(b).

Le comité de réclamation conclue que B a manqué à laisser à A « la place pour virer de bord et l'éviter » et disqualifie B, mentionnant qu'il a « manqué à se maintenir à l'écart de A après son virement de bord ». B fait appel.



Décision

Appel confirmé. Les actions de A montrent qu'il avait de la place pour virer de bord et éviter B. En conséquence, B a rempli ses obligations selon la règle 19.1(b). (voir aussi le cas 35).

RYA 2001/11

CAS 102

Règle 62.2

Réparation

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

Résumé des faits

Scruples demande réparation à la fin d'une série de 8 courses, pour un incident intervenu pendant la course 5 de la série qui s'est déroulée trois semaines plus tôt. Le comité de réclamation établit que sa demande n'est pas recevable car elle a été faite après le temps limite. Il fait appel, précisant qu'il lui a fallu attendre la fin de la série et l'affichage des résultats pour savoir que son classement dans la course 5 affectait son classement dans la série et que le temps pour qu'il fasse sa demande ne démarrait qu'à l'issue de la série et avec l'affichage des résultats.

Décision

Appel rejeté. La demande de réparation de *Scruples* n'est pas recevable. L'incident a affecté son classement dans la série, uniquement par le biais de son impact sur son classement dans la course 5 et, en conséquence, le temps limite approprié pour demander réparation était le temps limite appliqué à cette course.

RYA 2001/9

CAS 103

Définitions

Place

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

Résumé des faits

OL et IW, deux bateaux de 30 pieds, tribord amures, approchent une marque sous le vent devant être laissée à bâbord. Ils sont engagés quand ils entrent dans la zone des deux longueurs, IW à l'intérieur. Bien que les bateaux de cette classe aient normalement six membres d'équipage, IW navigue avec trois membres d'équipage, et ils sont relativement peu expérimentés.

Question 1

L'expérience et le nombre de membres d'équipage naviguant sur IW doivent-ils être pris en compte pour déterminer à combien de « place » il a droit selon la règle 18.2(a) ?

Réponse 1

Ni l'expérience de l'équipage de IW, ni le nombre d'équipiers ne sont appropriés pour déterminer la « place ». Dans la règle 18.2(a), qui oblige OL à donner de la « place » à IW pour contourner ou passer la marque, « place » est un terme défini. La définition de place est « l'espace dont un bateau a besoin dans les conditions existantes pendant qu'il manœuvre rapidement en bon marin ». Pour déterminer si OL a donné ou pas l'espace requis, l'interprétation de « en bon marin » doit être basée sur la conduite du bateau que l'on peut raisonnablement attendre d'un équipage compétent, sans qu'il soit expert, avec un nombre d'équipiers adapté au bateau.

Question 2

La réponse est-elle identique pour les règles 15, 16.1 et 19.1 ?

Réponse 2

Oui.

USSA 1999/77

CAS 104

Règle 63.6

Instructions : recevoir des dépositions et établir des faits

Règle 70.1

Appels ; confirmation ou correction de décisions ; interprétation des règles

Règle F5

Faits inadéquats ; réouverture

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

Question 1

Quels critères déterminent que la conclusion d'une décision d'un comité de réclamation est sujette à modification en cas d'appel ? Les critères sont-ils basés soit sur le fait que la conclusion est un « fait » ou une « conclusion », soit sur l'introduction d'une interprétation de règle, soit sur autre chose ?

Réponse 1

La distinction entre « fait » et « conclusion » n'offre pas de critère satisfaisant car les deux concepts peuvent se chevaucher. Dans le contexte de la règle 63.6 et d'autres règles utilisant ce terme, un « fait » est une action ou condition qu'un comité de réclamation établit comme « fait » s'étant produit ou ayant existé. Une « conclusion » provient d'un raisonnement basé sur autre chose et peut être purement factuelle. Par exemple, si les faits sont que trois classes participent à une course, et cinq bateaux dans chaque classe, dire qu'il y avait 15 bateaux dans la course est à la fois une conclusion et un fait. Une conclusion peut également être partiellement non factuelle, comme quand un jugement est donné, incluant des éléments non factuels. Par exemple, l'énoncé « le bateau A a envoyé son pavillon à la première occasion raisonnable après l'incident » est basée sur une combinaison de faits concernant un incident et une interprétation de la phrase « à la première occasion raisonnable » de la règle 61.1(a).

Une conclusion qui est une interprétation d'une règle est clairement sujette à modification par une autorité nationale, mais d'autres conclusions faisant intervenir le raisonnement ou le jugement sont également sujettes à modification. Par exemple, un comité de réclamation peut déclarer que « la vitesse du vent, 15 nœuds, était trop élevée pour que les bateaux puissent courir en sécurité ». Cette déclaration est un avis ou jugement mais pas une interprétation des règles.

Le critère déterminant si une conclusion d'un comité de réclamation est sujette à modification en cas d'appel est donc uniquement que la conclusion n'est pas seulement de nature factuelle. La règle 70.1 permet de faire appel d'une « décision d'un comité de réclamation ou de ses procédures, mais pas des faits établis ». Cependant, elle n'interdit pas de faire appel d'autres conclusions ou jugements du comité de réclamation. De même, la règle F5 exige qu'une autorité nationale accepte les faits établis par un comité de réclamation, mais n'exige pas l'acceptation d'autres conclusions. La conséquence de ces deux règles est qu'une autorité nationale peut modifier toute conclusion d'un comité de réclamation, à l'exception d'un fait établi.

Question 2

Une autorité nationale peut-elle induire des faits complémentaires en tirant des conclusions des faits ou d'un schéma rédigés par un comité de réclamation ?

Réponse 2

Oui. L'autorité nationale peut appliquer la logique pour induire des faits complémentaires de l'une ou l'autre source.

Question 3

Quel est la valeur d'un schéma préparé ou authentifié par un comité de réclamation, comme requis par la règle F2.2(b) ?

Réponse 3

A la fois le schéma et les faits écrits sont des faits établis par le comité de réclamation. Aucun d'eux ne prévaut sur l'autre.

Question 4

Quand les faits se contredisent, par exemple le schéma et les faits écrits, une autorité nationale est-elle tenue de les accepter tous ? Comment les conflits peuvent-ils être résolus ?

Réponse 4

L'autorité nationale ne peut logiquement accepter de faits contradictoires. La règle F5 donne autorité à une autorité nationale pour exiger du comité de réclamation qu'il revoie ou complète les faits résolvant la contradiction.