

SECTION 1 - RESUME DES CAS PAR NUMERO DE REGLE

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

PRINCIPE DE BASE Sportivité et Règles

CAS 31

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

CAS 65

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.

CHAPITRE 1 - REGLES FONDAMENTALES

Règle 1.1 – Sécurité : Aider ceux qui sont en danger

CAS 20

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

CAS 100

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.

Règle 2 - Navigation loyale

CAS 27

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

CAS 31

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

CAS 34

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

CAS 47

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

CAS 65

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.

CAS 73

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.

CAS 74

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.

CAS 78

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.

CHAPITRE 2 - QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT

Chapitre 2 - Préambule

CAS 67

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

Section A - Priorité

Règle 10 - Sur des bords opposés

CAS 9

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

CAS 23

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

CAS 43

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

CAS 50

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

CAS 75

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.

CAS 87

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

CAS 88

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

CAS 99

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

Règle 11 - Sur le même bord, Engagés

CAS 7

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

CAS 12

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

CAS 13

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

CAS 14

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

CAS 24

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

CAS 25

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

CAS 51

Un comité de réclamation doit exonérer les bateaux contraints par un autre bateau d'enfreindre une règle.

CAS 53

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.

CAS 70

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.

CAS 73

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.

CAS 74

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.

CAS 86

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.

Règle 12 - Sur le même bord, non engagés

CAS 2

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

CAS 15

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

CAS 24

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

CAS 41

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

CAS 77

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.

CAS 91

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

Règle 13 - Pendant le virement de bord

CAS 15

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

CAS 17

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

Section B – Limitations générales

Règle 14 - Eviter le contact

CAS 2

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

CAS 7

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

CAS 11

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

CAS 14

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

CAS 23

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

CAS 25

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

CAS 26

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

CAS 27

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

CAS 30

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

CAS 50

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

CAS 54

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.

CAS 75

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.

CAS 77

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.

CAS 87

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

CAS 88

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

CAS 91

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

CAS 92

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

CAS 99

Le fait qu'un bateau tenu de se maintenir à l'écart soit hors de contrôle ne l'autorise pas à être exonéré 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 façon de s'y conformer est d'empanner en catastrophe, il n'enfreint pas la règle s'il n'empanne pas. Quand un bateau abandonne tel que requis par la règle 44.1, s'il n'a pas d'autre choix ou par nécessité, il ne peut alors pas être pénalisé davantage.

Règle 14(b) - Eviter le contact

CAS 19

Une interprétation du terme « dommage ».

Règle 15 - Acquérir une priorité

CAS 7

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

CAS 13

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

CAS 24

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

CAS 27

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

CAS 53

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.

CAS 54

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.

Règle 16.1 - Modifier sa route

CAS 6

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

CAS 13

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

CAS 25

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

CAS 26

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

CAS 46

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

CAS 52

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.

CAS 60

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.

CAS 76

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

CAS 86

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.

CAS 92

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

CAS 93

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.

Règle 16.2 – Modifier sa route

CAS 6

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

CAS 26

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

CAS 92

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

Règle 17.1 - Sur le même bord ; Route normale

CAS 7

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

CAS 14

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

CAS 46

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

Section C - Aux marques et obstacles

Chapitre 2 - Section C Préambule

CAS 70

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.

Règle 18 – Contourner et passer des marques et des obstacles

CAS 23

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

CAS 70

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.

Règle 18 – Préambule

CAS 21

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

Règle 18.1 - Doubler des marques et des obstacles ; quand cette règle s'applique

CAS 12

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

CAS 26

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

CAS 81

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.

CAS 84

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

CAS 94

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.

CAS 95

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.

**Règle 18.1(b) – Contourner et passer des marques et des obstacles ;
quand cette règle s'applique**

CAS 9

Quand un bateau tribord amures choisit de naviguer au-delà d'une marque au vent, un bateau bâbord amures doit se maintenir à l'écart. Il n'existe pas de règle qui exige d'un bateau qu'il poursuive sa route normale et qu'il empêche donc l'autre de virer de bord.

CAS 15

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

CAS 43

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

CAS 76

Quand un bateau modifie sa route vers une nouvelle route normale, cela peut enfreindre la règle 16.

**Règle 18.2 – Contourner et passer des marques et des obstacles :
donner de la place ; se maintenir à l'écart**

CAS 11

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

CAS 63

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.

**Règle 18.2(a) – Contourner et passer des marques et des obstacles ;
Engagés – Règle de base**

CAS 2

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

CAS 12

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

CAS 21

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

CAS 25

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

CAS 33

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

CAS 41

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

CAS 59

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.

CAS 75

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.

CAS 86

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.

CAS 94

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.

Règle 18.2(b) – Contourner et passer des marques et des obstacles ; Engagés à l'entrée de la zone

CAS 2

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

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

CAS 2

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

CAS 15

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

CAS 16

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

CAS 29

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

CAS 62

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.

CAS 81

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 dépasse la position bout au vent, la règle 18.2(c) cesse de s'appliquer et il devient soumis à la règle 13 puis à la règle 10 après s'être retrouvé sur une route au plus près bâbord amures.

CAS 94

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.

Règle 18.2(d) – Contourner et passer des marques et des obstacles : modifier sa route pour contourner ou passer

CAS 75

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.

CAS 86

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.

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

CAS 33

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

CAS 95

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.

Règle 18.3(b) – Contourner et passer des marques et des obstacles : virer de bord à une marque

CAS 93

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.

Règle 18.4 – Contourner et passer des marques et des obstacles ; empanner

CAS 75

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.

CAS 86

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.

Règle 18.5 – Contourner et passer des marques et des obstacles ; passer un obstacle continu

CAS 16

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

CAS 29

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

CAS 30

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

CAS 33

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

Règle 19.1 - Place pour virer de bord à un obstacle

CAS 3

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

CAS 11

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

CAS 33

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

CAS 54

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.

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

CAS 35

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

CAS 101

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.

Section D - Autres règles

Règle 22.2 - Gêner un autre bateau

CAS 78

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.

CHAPITRE 3 - DIRECTION D'UNE COURSE

Règle 26 – Départ des courses

CAS 31

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

Règle 28.1 – Effectuer le parcours

CAS 90

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

Règle 28.2 - Effectuer le parcours

CAS 58

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.

Règle 29.1 – Rappels : rappel individuel

CAS 31

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

CAS 71

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.

CAS 79

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.

Règle 30.3 – Pénalités de départ : règle du pavillon noir

CAS 65

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

CAS 96

Quand après un rappel général, un bateau apprend en voyant son numéro de voile affiché qu'il a été disqualifié par le comité de course selon la 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.

Règle 31.1 – Aborder une marque

CAS 77

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.

Règle 32.1 - Réduire ou annuler après le départ

CAS 37

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

Règle 32.1(d) - Réduire ou annuler après le départ

CAS 28

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

CHAPITRE 4 - AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

Règle 41 – Aide extérieure

CAS 100

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.

Règle 42.1 - Propulsion ; règle de base

CAS 5

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

CAS 8

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

CAS 69

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.

Règle 42.2(d) – Propulsion, actions interdites

CAS 8

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

Règle 43.1(a) - Vêtements et équipement du concurrent

CAS 89

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

Règle 44.1 – Pénalités pour une infraction aux règles du chapitre 2 : effectuer une pénalité

CAS 99

Le fait qu'un bateau tenu de se maintenir à l'écart soit hors de contrôle ne l'autorise pas à être exonéré 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 façon de s'y conformer est d'empanner en catastrophe, il n'enfreint pas la règle s'il n'empanne pas. Quand un bateau abandonne tel que requis par la règle 44.1, s'il n'a pas d'autre choix ou par nécessité, il ne peut alors pas être pénalisé davantage.

Règle 45 - Mise au sec ; amarrage ; mouillage

CAS 5

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

Règle 46 - Personne responsable

CAS 40

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

Règle 49 - Position de l'équipage

CAS 4

Un concurrent peut tenir une écoute à l'extérieur.

Règle 49.2 - Position de l'équipage

CAS 36

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

CAS 83

Le réglage répété des voiles avec le torse d'un concurrent hors des filières n'est pas autorisé.

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

CAS 97

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

Règle 50.3(a) – Etablir et border les voiles : utilisation des « outriggers »

CAS 4

Un concurrent peut tenir une écoute à l'extérieur.

CHAPITRE 5 - RECLAMATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS

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

Règle 60 - Droit de réclamer et de demander réparation

CAS 80

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.

Règle 60.1 - Droit de réclamer, droit de demander réparation ou action selon la règle 69

CAS 1

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

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

CAS 39

Un comité de réclamation n'est pas obligé de réclamer contre un bateau.

Règle 61.1 – Obligations pour réclamer : informer le réclamé

CAS 85

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

Règle 61.1(a) - Obligations pour réclamer : informer le réclamé

CAS 72

Discussion sur le mot « pavillon ».

Règle 61.2 - Obligations pour réclamer : contenu d'une réclamation

CAS 80

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.

Règle 61.2(c) - Obligations pour réclamer : contenu d'une réclamation

CAS 22

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

Règle 62 - Réparation

CAS 44

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

CAS 80

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.

Règle 62.1 - Réparation

CAS 68

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.

CAS 71

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.

Règle 62.1(a) - Réparation

CAS 37

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

CAS 82

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

Règle 62.1(b) - Réparation

CAS 19

Une interprétation du terme « dommage ».

Règle 62.1(c) - Réparation

CAS 20

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

CAS 34

Gêner un autre bateau peut enfreindre la règle 2 et être motif à recevoir réparation et à une action selon la règle 69.1.

Règle 62.2 – Réparation

CAS 102

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.

Section B – Instructions et décisions

Règle 63.1 – Instructions : nécessité d'une instruction

CAS 1

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

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

CAS 48

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

Règle 63.3 – Instructions : droit d'être présent

CAS 49

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

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

CAS 22

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

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

CAS 104

Il est parfois peu satisfaisant de tenter de faire la distinction entre des faits et des conclusions dans les conclusions 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. Les faits, qu'ils soient écrits ou sous forme de schémas, prennent précedence sur le reste. Les comités de réclamation doivent résoudre les conflits entre des faits, lorsque cela est requis par une autorité nationale.

Règle 63.7 – Instructions : conflits entre des règles

CAS 98

Les règles listées dans la définition de règle s'appliquent aux courses régies par les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course ou les instructions de course mentionnent explicitement leur application ou non. 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.

Règle 64.1(a) – Décisions : pénalités et exonération

CAS 22

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

CAS 66

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.

Règle 64.1(b) – Décisions : pénalités et exonération

CAS 3

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

CAS 10

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

CAS 28

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

CAS 49

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

CAS 51

Un comité de réclamation doit exonérer les bateaux contraints par un autre bateau d'enfreindre une règle.

Règle 64.2 – Décisions : décisions de réparation

CAS 31

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

CAS 45

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

CAS 71

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.

Section C – Mauvaise conduite notoire

Règle 69 - Allégations de mauvaise conduite notoire : action par un comité de réclamation

CAS 34

Gêner un autre bateau peut enfreindre la règle 2 et être motif à recevoir réparation et à une action selon la règle 69.1.

CAS 65

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 dans la course, il commet une grave infraction à la sportivité, et par là même, à la règle 2.

CAS 67

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

Section D - Appels

Règle 70.1 – Appels ; confirmation ou correction de décisions ; interprétations des règles

CAS 55

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.

CAS 104

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. Les faits, qu'ils soient écrits ou sous forme de schémas, prennent précedence sur le reste. Les comités de réclamation doivent résoudre les conflits entre des faits, lorsque cela est requis par une autorité nationale.

Règle 71.4 - Décisions des appels

CAS 61

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.

CHAPITRE 6 - INSCRIPTION ET QUALIFICATION

Règle 78.3 - Conformité aux règles de classe ; certificats

CAS 57

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.

CHAPITRE 7 - ORGANISATION DE LA COURSE

Règle 85 - Règles applicables

CAS 44

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

CAS 66

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.

Règle 86.1(c) - Modifications aux règles de course

CAS 85

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

Règle 87 – Modifications aux prescriptions d'une autorité nationale

CAS 98

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course ou les instructions de course mentionnent explicitement leur application ou non. 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.

Règle 89.2(c) – Comité de course ; instructions de course ; classement

CAS 32

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

ANNEXE F – PROCEDURES D'APPEL

Règle F5 – Faits inadéquats ; réouverture

CAS 104

Il est parfois peu satisfaisant de tenter de faire la distinction entre des faits et des conclusions dans les conclusions 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. Les faits, qu'ils soient écrits ou sous forme de schémas, prennent précedence sur le reste. Les comités de réclamation doivent résoudre les conflits entre des faits, lorsque cela est requis par une autorité nationale.

ANNEXE J – AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE

Règle J1.2(9) – Contenu de l'avis de course Règle J2.2(7) – Contenu des instructions de course

CAS 98

Les règles listées dans la définition de Règle s'appliquent aux courses régies par les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course ou les instructions de course mentionnent explicitement leur application ou non. 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.

DEFINITIONS

Définitions, route libre derrière et route libre devant ; engagement

CAS 12

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

CAS 91

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

Définitions, finir

CAS 45

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

CAS 58

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.

CAS 82

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

Définitions, se maintenir à l'écart

CAS 30

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

CAS 50

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

CAS 60

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.

CAS 77

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.

CAS 87

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

CAS 88

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

CAS 91

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

CAS 93

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.

Définitions, marque

CAS 58

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.

Définitions, obstacle

CAS 10

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

CAS 23

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

CAS 29

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

CAS 41

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

Définitions, partie

CAS 55

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.

Définitions, route normale

CAS 14

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

CAS 46

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

CAS 86

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.

Définitions, en course

CAS 68

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.

Définitions, place

CAS 16

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

CAS 21

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

CAS 60

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.

CAS 70

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.

CAS 93

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.

CAS 103

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

Définitions, règle

CAS 85

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

CAS 98

Les règles listées dans la définition de règle s'appliquent aux courses régies par les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course ou les instructions de course mentionnent explicitement leur application ou non. 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.

Définitions, prendre le départ

CAS 28

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

SIGNAUX DE COURSE

Signaux de course, X

CAS 31

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

REGLEMENT INTERNATIONAL POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

CAS 38

Le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) a pour but d'assurer la sécurité des navires en mer en empêchant les situations qui pourraient entraîner des collisions. Il interdit effectivement à un bateau prioritaire de modifier sa route quand il est près d'un bateau obligé de se maintenir à l'écart.