

LIVRE DES CAS

2001 – 2004

**International Sailing Federation
Juillet 2001**

Préface

Le Livre des Cas pour 2001 - 2004 fait suite à une complète révision de tous les cas précédemment publiés, et comporte neuf nouveaux cas adoptés par le Conseil de l'ISAF depuis 1997. La plupart des cas ont été reformulés, certains légèrement, mais d'autres entièrement, afin d'illustrer aussi clairement que possible l'application des règles de course 2001-2004. Quatre cas ont été supprimés, la plupart d'entre eux n'étant plus en cohérence avec les nouvelles règles. Les cas sont numérotés séquentiellement, commençant par le numéro 1, avec quatre numéros vacants qui correspondent aux quatre cas supprimés.

De nouveaux cas sont ajoutés chaque année, et certains sont légèrement modifiés ou supprimés. En début d'année, les cas nouveaux ou modifiés sont publiés sur le site de l'ISAF et adressés aux juges, umpires et comités de course internationaux, ainsi qu'aux autorités nationales et aux associations de classes ISAF.

Ce recueil a été préparé par le groupe de Travail «Case Book » : Dick Rose, Président, Bill Bentsen, Trevor Lewis et Tony Mooney.

David Tillet, Président
Comité des Règles de Course ISAF
Juillet 2001

© International Sailing Federation
Ile de Man
Tous droits réservés
© Fédération Française de Voile pour la traduction 2001

Règlement ISAF et les cas des Règles de Course

L'article 11.4 du Règlement ISAF, Interprétations des Règles de Course à la Voile, régit la publication des *Cas des Règles de Course* et toutes les autres interprétations des règles de course. L'article 11.4 contient ce qui suit :

11.4 Interprétations des Règles de Courses à la Voile

Les interprétations par l'ISAF des *Règles de Course à la Voile* doivent être faites uniquement à travers la publication des cas (dans le livre des cas) ou des décisions d'umpire (dans le Livre des décisions d'Umpires pour le Match Racing ou pour la Course par Equipes). Les cas sont les interprétations faisant autorité et les explications des règles pour tout type de course, et les décisions sont les interprétations faisant autorité et les explications des règles pour le match racing ou la course par équipes arbitrés sur l'eau.

11.4.1 Le Comité des Règles de Course doit étudier les cas ...qui lui sont soumis.... et recommander au Conseil ceux qui méritent d'être publiés....

11.4.2 Les soumissions des cas.... doivent être reçues par le secrétariat de l'ISAF avant la date limite (fixée pour les soumissions chaque année). La soumission ...doit préciser si le cas proposé ...reprend un cas publié... et, si oui, pourquoi le cas ou la décision proposé est préférable.

11.4.5 Les directives pour la publication des cas sont les suivantes :

- (a) Chaque cas doit manifestement clarifier une signification importante de la règle, ou améliorer la compréhension d'une règle complexe.
- (b) Le cas ne doit pas reprendre un cas déjà publié. Quand le cas est une amélioration d'un cas existant, elle doit alors être incorporée et l'ancien cas supprimé.

11.5 Sauf pour les publications des livres ISAF des Cas ou des Décisions d'Umpires, il ne doit pas y avoir de publication ou d'interprétation des règles de course par l'ISAF, ou de commentaires à leur sujet, qui n'aient été auparavant révisées et approuvées par le Président du Comité des Règles de Course, ou par un membre du Comité mandaté par le Président.

Abréviations des Autorités Nationales et de l'ISAF

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

Désignations utilisées pour les bateaux dans les schémas

A, B, C, etc.	N'importe quel bateau, ou bien
A	Bateau en route libre devant (Ahead)
B	Bateau en route libre derrière
I	Bateau à l'intérieur (Inside)
L	Bateau sous le vent (Leeward)
M	Bateau du milieu, ou intermédiaire (Middle)
O	Bateau à l'extérieur (Outside)
P	Bateau bâbord amures (Port)
S	Bateau tribord amures (Starboard)
W	Bateau au vent (Windward)

On utilise également des combinaisons de ces lettres.

SECTION 1 – RESUME DES CAS PAR NUMERO DE REGLE

La Section 1 présente un résumé de chaque cas selon les numéros des règles mentionnés au début du cas. Ainsi, le lecteur peut identifier les cas qui traitent d'un problème particulier, et ignorer les autres. Cependant, le résumé d'un cas peut ne pas mentionner toutes les règles ; le lecteur doit donc se reporter au cas lui-même pour voir comment la règle a été interprétée ou illustrée.

PRINCIPE DE BASE Sportivité et Règles

CAS 31

Quand un signal visuel correct de rappel individuel n'est pas accompagné du signal sonore requis, un bateau qui ne sait pas qu'il n'a pas pris le départ correctement a droit à réparation.

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 SECURITE : Aider ceux qui sont en danger

CAS 20

Lorsqu'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.

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 un signal visuel correct de rappel individuel n'est pas accompagné du signal sonore requis, un bateau qui ne sait pas qu'il n'a pas pris le départ correctement a droit à réparation.

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 bateau 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 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 applicables dans la zone concernée. 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 plus 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 50

Quand un comité de réclamation établit, 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). Être 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.

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

Les droits et obligations des bateaux lorsqu'un engagement est établi sous le vent depuis la position en route libre derrière.

CAS 25

Après que 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 ou un bateau sous le vent doit respecter la règle 13 ; un bateau au plus près en route libre derrière ou engagé à l'intérieur a le droit de rester sur sa route normale, et donc d'empêcher l'autre de virer de bord.

CAS 24

Les droits et obligations des bateaux lorsqu'un engagement est établi sous le vent depuis la position en route libre derrière.

CAS 41

Questions se rapportant aux droits et obligations de deux bateaux engagés quand ils se rapprochent d'un troisième bateau en route libre devant. Il n'existe pas d'obligation de héler pour demander de la place à une marque ou un obstacle.

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 ou un bateau sous le vent doit respecter la règle 13 ; un bateau au plus près en route libre derrière ou engagé à l'intérieur a le droit de rester sur sa route normale, 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 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 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 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 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 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 établit, 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.

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

Les droits et obligations des bateaux lorsqu'un engagement sous le vent est établi depuis la position en route libre derrière.

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.

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 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 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 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 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.

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 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 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.

CAS 76

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

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, 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

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

Une interprétation du mot « place » lors du passage d'une marque ou d'un obstacle.

Règle 18.1 **Contourner et passer 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 cesse de s'appliquer et il devient soumis à la règle 13 après avoir dépassé la position bout au vent puis à la règle 10 quand il a terminé son virement de bord.

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 étaient 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 encore, même si les deux bateaux sont maintenant 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 suive une route normale.

CAS 15

En virant de bord pour contourner la marque, un bateau en route libre devant ou un bateau sous le vent doit respecter la règle 13 ; un bateau au plus près en route libre derrière ou engagé à l'intérieur a le droit de rester sur sa route normale, 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

Un bateau modifiant sa route vers une nouvelle route normale 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 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 : donner de la place ; Se maintenir à l'écart : 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 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 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

Une interprétation du mot « place » lors du passage d'une marque ou d'un obstacle.

CAS 25

Après que 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 33

Un bateau a droit à de la place selon la règle 18.2(a) même s'il a viré dans une position d'engagement à l'intérieur.

CAS 41

Questions se rapportant aux droits et obligations de deux bateaux engagés quand ils se rapprochent d'un troisième bateau en route libre devant. Il n'existe pas d'obligation de héler pour demander de la place à une marque ou un obstacle.

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 l'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 : donner de la place ; Se maintenir à l'écart : 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 : donner de la place ; Se maintenir à l'écart : 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 ou un bateau sous le vent doit respecter la règle 13 ; un bateau au plus près en route libre derrière ou engagé à l'intérieur 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 d'autres bateaux, il peut cependant être sans danger pour un troisième bateau de passer entre eux.

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 vire ensuite de bord, la règle 18 cesse de s'appliquer et il devient soumis à la règle 13 après avoir dépassé la position bout au vent puis à la règle 10 quand il a terminé son virement de bord.

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 : donner de la place ; Se maintenir à l'écart : 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). Être 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 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 étaient 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 encore, même si les deux bateaux sont maintenant 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 d'autres bateaux, il peut cependant être sans danger pour un troisième bateau de passer entre eux.

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) même s'il a viré dans une position d'engagement à l'intérieur.

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 à son 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) même s'il a viré dans une position d'engagement à l'intérieur.

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 répond « Vous virez » après avoir été hélé pour de la place pour virer de bord à un obstacle 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).

CHAPITRE 3 - DIRECTION D'UNE COURSE

Règle 26 **Départ des courses**

CAS 31

Quand un signal visuel correct de rappel individuel n'est pas accompagné du signal sonore requis, un bateau qui ne sait pas qu'il n'a pas pris le départ correctement a droit à réparation.

Règle 28.1 **Effectuer le parcours**

CAS 31

Quand un signal visuel correct de rappel individuel n'est pas accompagné du signal sonore requis, un bateau qui ne sait pas qu'il n'a pas pris le départ correctement a droit à réparation.

CAS 90

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

Règle 28.2 **Effectuer le parcours**

CAS 58

Une bouée ou autre objet au-delà de la ligne d'arrivée n'est pas une marque.

Règle 29.1 Départ ; Rappels : Du côté parcours au moment du départ

CAS 31

Quand un signal visuel correct de rappel individuel n'est pas accompagné du signal sonore requis, un bateau qui ne sait pas qu'il n'a pas pris le départ correctement a droit à réparation.

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 DNS, il s'agit d'une erreur qui aggrave de façon significative la place d'arrivée du bateau sans qu'il y ait eu faute de sa part, et donc lui donne droit à réparation.

Règle 29.2 Départ ; Rappels : Rappel individuel

CAS 31

Quand un signal visuel correct de rappel individuel n'est pas accompagné du signal sonore requis, un bateau qui ne sait pas qu'il n'a pas pris le départ correctement a droit à réparation.

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 DNS, il s'agit d'une erreur qui aggrave de façon significative la place d'arrivée du bateau sans qu'il y ait eu faute de sa part, et donc lui donne 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 de la course, il commet une grave infraction à la sportivité, et par là-même à la règle 2.

CAS 96

Lorsque 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. Lorsqu'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 Abordage d'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 retrouve de façon inattendue hors de sa position normale.

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 partir 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 37

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

CHAPITRE 4 - AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

Règle 42 Propulsion

CAS 8

Au large à bonne vitesse, un bateau n'enfreint pas la règle 42 lorsque 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 42.1 Propulsion : règle de base

CAS 5

Relever rapidement une ancre peut être un moyen de propulsion contraire à la règle 42.1.

CAS 69

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

Règle 43.1(a) Vêtements et équipement du concurrent

CAS 89

Un concurrent ne peut pas porter ni fixer autrement sur lui un récipient de boisson.

Règle 45 Mise au sec ; amarrage ; mouillage

CAS 5

Relever rapidement une ancre peut être un moyen de propulsion contraire à la règle 42.1.

Règle 46 Personne responsable

CAS 40

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

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 par une personne qui a le torse à l'extérieur des filières n'est pas permis.

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

CAS 4

Un membre de l'équipage n'est pas un « outrigger ».

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

Section A – Réclamations et réparations

Règle 60 Droit de réclamer et de demander réparation

CAS 39

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

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 et de demander réparation

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 61.1 Exigences 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) Exigences pour réclamer: Informer le réclamé

CAS 72

Discussion sur le mot « pavillon ».

Règle 61.2 Exigences 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) Exigences 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 sa place d'arrivée 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.

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 dans 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 la 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 d'obtenir 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

Lorsqu'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.

Section B – Instructions et décisions

Règle 63.2 Instructions : Moment et lieu de l'instruction

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 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 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 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 à son 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 partir 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 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.

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 DNS, il s'agit d'une erreur qui aggrave de façon significative la place d'arrivée du bateau sans qu'il y ait eu faute de sa part, et donc lui donne droit à réparation.

Section C – Mauvaise conduite notoire**Règle 69 Allégations de mauvaise conduite notoire****CAS 67**

Quand un bateau en course rencontre un navire qui ne l'est pas, les deux sont soumis aux règles gouvernementales de priorité applicables dans la zone concernée. 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.

Règle 69.1 Allégations de mauvaise conduite notoire : Action par un comité de réclamation**CAS 34**

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

Section D – Appels

Règle 70 Droit d'appel et demandes d'interprétations

CAS 55

Un bateau n'a pas le droit de faire appel d'une décision de réparation s'il n'était pas impliqué dans l'instruction. S'il pense que sa place d'arrivée a été aggravée 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.

Règle 71.4 Décisions des appels

CAS 61

Quand la décision d'un comité de réclamation est 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 sa place d'arrivée 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 des règles

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 88.2(c) Instructions de course

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 J – AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE

Règle J1.2(8) Contenu de l'avis de course

CAS 98

Les règles énumérées dans les paragraphes (a) à (f) dans la définition de Règle s'appliquent à toutes les courses régies par les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course ou les instructions de course aient ou non explicitement mentionné qu'elles s'appliqueront. Cependant, les instructions de course peuvent mentionner que les prescriptions d'une autorité nationale ne s'appliqueront pas. Quand un bateau court sous un système de rating ou de handicap, les règles de ce système s'appliquent et, généralement, ses règles de classe ne s'appliquent pas. Les règles J1.2(8) et J2.2(7) ne permettent pas à une autorité organisatrice ou à un comité de course de modifier des règles de classe. Quand l'avis de course et les instructions de course se contredisent, aucun des deux ne prévaut.

Règle J2.2(7) Contenu de l'avis de course

CAS 98

Les règles énumérées dans les paragraphes (a) à (f) dans la définition de Règle s'appliquent à toutes les courses régies par les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course ou les instructions de course aient ou non explicitement mentionné qu'elles s'appliqueront. Cependant, les instructions de course peuvent mentionner que les prescriptions d'une autorité nationale ne s'appliqueront pas. Quand un bateau court sous un système de rating ou de handicap, les règles de ce système s'appliquent et, généralement, ses règles de classe ne s'appliquent pas. Les règles J1.2(8) et J2.2(7) ne permettent pas à une autorité organisatrice ou à un comité de course de modifier des règles de classe. Quand l'avis de course et les instructions de course se contredisent, aucun des deux ne prévaut.

DEFINITIONS

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.

En route libre derrière et en 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 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.

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

Une bouée ou autre objet au-delà de la ligne d'arrivée n'est pas une marque.

CAS 82

Quand la 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 d'obtenir réparation, et chaque direction est acceptable.

Marque**CAS 58**

Une bouée ou autre objet au-delà de la ligne d'arrivée n'est pas une marque.

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

Sur un bord de vent arrière, la règle 18 ne s'applique pas à un bateau tribord amures qui dépasse 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 d'autres bateaux, il peut cependant être sans danger pour un troisième bateau de passer entre eux.

CAS 41

Questions se rapportant aux droits et obligations de deux bateaux engagés quand ils se rapprochent d'un troisième bateau en route libre devant. Il n'existe pas d'obligation de héler pour demander de la place à une marque ou un obstacle.

Partie**CAS 55**

Un bateau n'a pas le droit de faire appel d'une décision de réparation s'il n'était pas impliqué dans l'instruction. S'il pense que sa place d'arrivée a été aggravée 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.

Place

CAS 16

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

CAS 21

Interprétation du mot « place » lors du passage d'une marque ou d'un obstacle.

CAS 60

Quand un bateau prioritaire modifie sa route de telle sorte qu'un bateau non prioritaire, bien qu'ayant promptement réagi, ne peut se maintenir à l'écart en bon marin, le bateau prioritaire enfreint la règle 16.

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 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.

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 partir 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.

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 énumérées dans les paragraphes (a) à (f) dans la définition de Règle s'appliquent à toutes les courses régies par les Règles de Course à la Voile, que l'avis de course ou les instructions de course aient ou non explicitement mentionné qu'elles s'appliqueront. Cependant, les instructions de course peuvent mentionner que les prescriptions d'une autorité nationale ne s'appliqueront pas. Quand un bateau court sous un système de rating ou de handicap, les règles de ce système s'appliquent et, généralement, ses règles de classe ne s'appliquent pas. Les règles J1.2(8) et J2.2(7) ne permettent pas à une autorité organisatrice ou à un comité de course de modifier des règles de classe. Quand l'avis de course et les instructions de course se contredisent, aucun des deux ne prévaut.

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 font une route convergente, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart. Il peut exister plus d'une seule 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.

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 établit, 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 promptement réagi, ne peut se maintenir à l'écart en bon marin, le bateau prioritaire enfreint la règle 16.

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 retrouve de façon intattendue 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 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 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.

SIGNAUX DE COURSE**CAS 31**

Quand un signal visuel correct de rappel individuel n'est pas accompagné du signal sonore requis, un bateau qui ne sait pas qu'il n'a pas pris le départ correctement a droit à réparation.

**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.