

REGLE 14

EVITER LE CONTACT

Sommaire

1	UN PETIT RAPPEL (préambule du chapitre 2)	3
2	REGLE 14 EVITER LE CONTACT	3
2.1	INTRODUCTION	4
2.2	EXCEPTION 1	4
3	QU'EST-CE QU'UN DOMMAGE ?	4
4	POUR ALLER PLUS LOIN	6

1 UN PETIT RAPPEL (préambule du chapitre 2)

Les règles du chapitre 2 s'appliquent entre des bateaux qui naviguent dans ou près de la zone de course, et ont l'intention de **courir**, sont **en course**, ou ont été **en course**. Cependant, un bateau qui n'est pas **en course** ne doit pas être pénalisé s'il enfreint une de ces règles, à l'exception de la règle 14 quand l'incident a causé une blessure ou un dommage sérieux, ou de la règle 23.1.

On voit dans ce préambule du chapitre 2 qu'un bateau qui n'est pas en course, mais inscrit à une compétition, peut être pénalisé selon la règle 14 si l'incident a causé une blessure ou un dommage.

2 REGLE 14 EVITER LE CONTACT



Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible. Cependant, un bateau prioritaire ou naviguant dans la *place* ou dans la *place à la marque* à laquelle il a droit, n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se *maintient pas à l'écart* ou ne donne pas la *place* ou la *place à la marque*.

2 parties dans cette règle :

- La première phrase, qui semble être d'une simplicité enfantine : **Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible.**
- La deuxième phrase:
Cependant, un bateau prioritaire ou naviguant dans la *place* ou dans la *place à la marque* à laquelle il a droit, n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne *se maintient pas à l'écart* ou ne donne pas la *place* ou la *place à la marque*.

2.1 INTRODUCTION

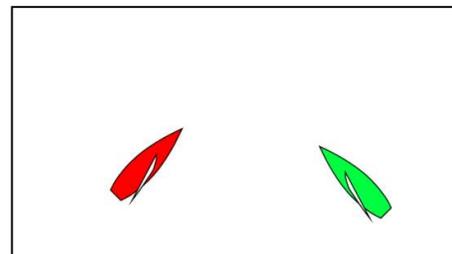
Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible.

Cette phrase est pleine de bonnes intentions, mais pour le moins défectueuse, vague, empirique, et laissant place à la plus vaste subjectivité dans son application, son interprétation et son exécution. Elle est cependant une claire affirmation de la politique de World Sailing, à l'adresse de tous les bateaux (prioritaire ou non, ayant droit à de la **place** ou non) : la voile n'est définitivement pas un sport de contact.

2.2 EXCEPTION 1

Cependant, un bateau prioritaire ou naviguant dans la *place* ou dans la *place à la marque* à laquelle il a droit, n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne *se maintient pas à l'écart* ou ne donne pas la *place* ou la *place à la marque*.

Ce qui veut dire que, dans l'exemple ci-contre, Rakham le Rouge est tenu de se ***maintenir à l'écart***, alors que Vert Pomme doit se contenter (!!) d'essayer d'éviter le contact.



3 QU'EST-CE QU'UN DOMMAGE ?

Une blessure, c'est clair pour tout le monde. Si le pont devient tout à coup tout rouge et qu'une tête roule au fond du cockpit, nous avons vraisemblablement un blessé à bord.

Mais un dommage ?

Quelques définitions (Petit Robert) :

- Préjudice subi par quelqu'un

- Dommage matériel : qui porte atteinte à l'intégrité physique ou aux biens d'une personne.

« Dommage » est la traduction dans les règles du terme « damage ».

Un « damage » selon Collins est « une blessure ou une atteinte diminuant les fonctions ou l'état d'une personne ou d'un objet ».

Selon Geddes & Grosset, c'est « un tort... diminuant la valeur ou l'utilité de quelque chose ».

Le rédacteur des règles a cru bon de préciser « dommage ou blessure ». Nous avons vu que « blessure » n'est pas équivoque. Nous nous contenterons donc comme définition de « qui porte atteinte aux biens d'une personne » et « diminuant les fonctions d'un objet »

Voir le [cas World Sailing110](#) : « Blessure » dans les règles de course se réfère uniquement aux blessures corporelles à une personne, et « dommage » est limité à un dommage matériel sur un bateau ou son équipement. (On peut se demander si une blessure au chat du bord, ou au goéland qui passait par là et s'est retrouvé sous mon étrave compterait ou pas...).

Le [cas World Sailing 19](#) nous dit (ou plutôt ne nous dit pas !) ce qu'est un dommage : Il n'est pas possible de définir exhaustivement le terme « dommage ».

Cette définition nous amène à nous demander : la valeur marchande du bateau a-t-elle été diminuée ? Le bateau marchera-t-il moins bien après ce choc ?

Le cas 2001/03 de la RYA est plus utile : « Un dommage est quelque chose qu'un propriétaire prudent réparerait rapidement ».

Ce qui fait qu'une rayure sur une coque bois superbement vernie serait un dommage, alors qu'un morceau de liston arraché sur un 420 de 1987 ne le serait pas...

Bref, nous ne sommes guère avancé(e)s. L'expérience nous aidera beaucoup !

RCV 67 Dommages

La question des dommages résultant d'une infraction à une règle doit être régie par les prescriptions, si elles existent, de l'autorité nationale.

■ Prescription de la FFVoile (*) : _____

Toute question ou demande relative à des dommages résultant d'un incident alors qu'un bateau était soumis aux Règles de Course à la Voile relève de la juridiction des tribunaux compétents et ne peut être examinée et traitée par un jury.

Un bateau qui effectue une pénalité ou abandonne n'admet pas de ce fait qu'il a enfreint une règle ou qu'il a engagé sa responsabilité pour les dommages occasionnés.

4 POUR ALLER PLUS LOIN

Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible.

Si cette phrase devait s'appliquer telle quel aux bateaux prioritaires, elle pourrait être en conflit avec les règles 10 et 13. Elle serait également génératrice d'incertitude, et diminuerait l'excellent principe de sécurité mis en relief par la règle 17 du RIPAM :

« Règle 17 Manœuvre du navire privilégié

- a) i) Lorsqu'un navire est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire, cet autre navire doit maintenir son cap et sa vitesse.
ii) Néanmoins, ce dernier peut manœuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manœuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manœuvre appropriée prescrite par les présentes Règles.
- b) Quand, pour une cause quelconque, le navire qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire la manœuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.
- c) Un navire à propulsion mécanique qui manœuvre pour éviter un abordage avec un autre navire à propulsion mécanique dont la route croise la sienne dans les conditions prévues à l'alinéa a) ii) de la présente règle ne doit pas, si les circonstances le permettent, abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui.
- d) La présente règle ne saurait dispenser le navire qui doit laisser la route libre de l'obligation de s'écarter de la route de l'autre navire. »

La formulation est ainsi faite que, quelle que soit la position/situation/priorité/non priorité/droit à la place/au vent/sous le vent/bâbord/tribord du premier bateau évoqué dans la règle, et quelle que soit la position/situation du deuxième bateau, voire du troisième... trentième, la règle s'applique à tous : je dois éviter le contact. Point, barre. .. Sauf que : « **si cela est raisonnablement possible** ». C'est bien là que ça se complique. Éviter un bateau est pratiquement toujours **techniquement** possible, mais pas toujours **raisonnablement** possible du point de vue de la sécurité, par exemple. Voir à ce sujet le [cas World Sailing 99](#) décrivant un incident lors d'une course de Farr 30 dans des conditions difficiles. Ce cas est également renforcé et confirmé par le [cas 27](#).