

Note du Jury d'appel à la CCA

2021-02 Mise en conformité de l'interprétation "RCV 16 et 43.1
(Ancienne RCV 21 / 2017-2020)"

« Note sur les RCV 16.1 et 43.1(a) (b) »

Lors de l'examen de plusieurs appels, et notamment les appels 2019_13 et 2019_03, le Jury d'Appel a été amené à se pencher sur les RCV 16.1 et 43.1 (anciennement RCV 21 des RCV 2017-2020), et à répondre aux questions suivantes :

-Comment juger les limitations des droits du bateau prioritaire selon la RCV 16.1 en relation avec les obligations du bateau non prioritaire de se maintenir à l'écart ?

-Et sous quelles conditions le bateau non prioritaire peut-il être exonéré de son infraction ?

Les priorités sont définies par la section A du chapitre 2 (RCV 10, 11, 12 et 13). Les actions d'un bateau prioritaire sont limitées par la section B (RCV 14, 15, 16 et 17).

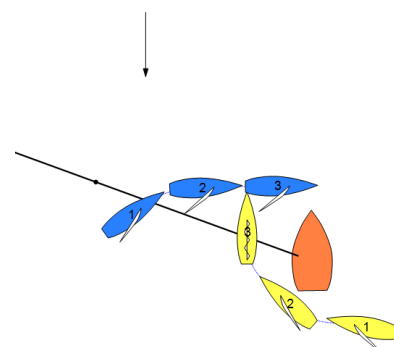
En particulier, la RCV 16.1 précise : **Quand un bateau prioritaire modifie sa route** (volontairement dans l'appel 2019_13 ou involontairement dans l'appel 2019_03), **il doit donner à l'autre bateau la place de se maintenir à l'écart.**

Ceci signifie que le bateau non prioritaire doit avoir **l'espace dont il a besoin dans les conditions existantes, y compris l'espace pour se conformer à ses obligations selon les règles du chapitre 2 pendant qu'il manœuvre rapidement en bon marin** (Cas WS 103 : la conduite du bateau que l'on peut raisonnablement attendre d'un équipage compétent, mais pas expert). Le bateau non prioritaire n'a pas à anticiper cette manœuvre (Cas WS 92).

Par exemple, appliqué au cas d'appel 2019_13, en positions 1 et 2 si Jaune maintient sa route il n'y a pas de route de collision et Bleu se maintient à l'écart, lorsque le bateau Jaune tribord lofe pour franchir la ligne d'arrivée, il est prioritaire. Mais comme il modifie sa route, il est tenu de laisser de la place au bateau bâbord à compter du moment où le bateau tribord a établi la route de collision. Le bateau bâbord doit alors agir pour se maintenir à l'écart. Il a le choix de sa manœuvre mais il doit agir en bon marin, c'est-à-dire ne pas choisir une action dangereuse ou vouée à l'échec (comme un empannage brutal dans le cas WS 99).

Dans ce cas d'appel, la meilleure option était probablement pour le bateau bâbord de continuer tout droit, ce qu'il a fait ; en effet lofer ou virer de bord pouvait aggraver la collision et abattre à proximité du bateau comité pouvait rendre la manœuvre dangereuse.

Copy of TSS software registered to Bernadette DELBART



Dans ce genre de situation, la RCV 43.1 permet d'exonérer un bateau non prioritaire qui enfreint des règles du chapitre 2 lorsque aucune action effectuée en bon marin ne peut lui permettre de se maintenir à l'écart, la RCV 43.1(b) spécifie "Quand un bateau navigue dans la *place* ou la *place à la marque* à laquelle il a droit, et que, en conséquence d'un incident avec un bateau tenu de lui donner la *place* ou la *place à la marque*, il enfreint une règle du Chapitre 2, Section A, la règle 15, 16 ou 31, il est exonéré de son infraction."

Le Jury d'Appel,