ORGANISATION ET CONDUITE

DE LA RÉGATE

LES RÈGLES

Fédération Française de Voile
17, rue Henri Bocquillon 75015 Paris
Tél : 01 40 60 37 00 – Fax : 01 40 60 37 37 – www.ffvoile.fr

Sommaire

1 INTRODUCTION 5

2 LES REGLES DE BASE DE LA REGATE : 5

2.1 Les règles génériques de la régate : Les Règles de Course à la Voile 5

2.1 Principe de base 5

2.1.1 « SPORTIVITE ET LES REGLES 5

2.1.2 Responsabilité environnementale et RCV 47 6

2.2 Règles fondamentales 6

2.2.1 Règles fondamentales relevant de la sécurité en mer 6

2.2.2 Règles fondamentales relevant de la sportivité 8

2.3 Les Règles de Course à la Voile (RCV) : 7 chapitres 10

2.3.1 Chapitre 1 : Les règles fondamentales 10

2.3.2 Chapitre 2 : quand les bateaux se rencontrent 10

2.3.3 Chapitre 3 : Direction d'une course 10

2.3.4 Chapitre 4 : Autres obligations en course 11

2.3.5 Chapitre 5 : Réclamations, réparations, instructions, mauvaise conduite et appel 11

2.3.6 Chapitre 6 : Inscription et qualification 11

2.3.7 Chapitre 7 : Organisation de la course 11

2.4 Les Règles de Course à la Voile (RCV) : 15 annexes 11

2.4.1 Précisions techniques ou procédurales de portée générale 11

2.4.2 Annexes relatives à des pratiques particulières 12

2.5 Les Règles de Course à la Voile : signaux visuels et sonores, ou le jeu des pavillons 12

2.5.1 Les « signaux de course » 12

2.5.2 Autres signaux pouvant être utilisés 13

2.5.3 Le pavillon orange 13

2.6 Les règles particulières de la régate : l'avis de course et les instructions de course 14

3 L'interprétation des règles : le Livre des Cas World Sailing, le Call Book (Match race et team race) 15

3.1.1 Le Livre des cas World Sailing : la jurisprudence de la course 15

3.1.2 Le Livret des Questions et Réponses World Sailing : des réponses avisées 16

4 Documents propres à la course à la voile 17

4.1 Réglementations de World Sailing 17

4.2 Documents de la FFVoile 17

4.2.1 – Les Directives 17

4.2.2 – Les Recommandations 17

4.2.3 – Les prescriptions 18

4.3 Autres documents publiés par la FFVoile et régissant l'épreuve 18

4.3.1 Textes de nature réglementaire 18

4.3.2 Le règlement sportif. 18

4.4 Autres textes 19

4.4.1 Les réglementations spéciales offshore (RSO) 19

4.4.2 Les Règles d'Equipement des Voiliers (REV) 20

4.5 Autres textes inclus dans la définition de Règle 20

4.5.1 Règles de classe 20

4.5.2 L'Organisation du Système d'Information pour les Régates Inter Séries (OSIRIS) 20

5 Documents réglementaires internationaux 21

5.1 Le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) 21

5.2 Documents réglementaires de l'Etat 22

5.2.1 Le Code du Sport (Loi du 16 Juillet 1984) 22
5.2.2 L'Arrêté du 3 Mai 1995 22
5.2.3 Réglementation Natura 2000 22
5.2.4 Division 240 22
6 Les cas World Sailing 22

1 INTRODUCTION

Les règles gouvernant la conduite et l'organisation de la régate s'articulent essentiellement autour des notions de sécurité et d'équité sportive, puis, plus récemment, de protection et de respect de l'environnement.

Ces règles sont très nombreuses : RCV, RIPAM, Règlement technique de la FFVoile, règlements de ligues, départementaux, règles de classe, Règles d'Equipement des Voiliers (REV),.... Il existe un certain nombre de règles applicables selon le lieu, la pratique ou le type de compétition, celles-ci s'articulent toujours autour d'un socle formant les règles de base de la régate.

Selon les termes du règlement technique de la FFVoile :
La compétition à la voile est une manifestation nautique
(…) (c) soumise à des règles, notamment telles que définies dans les Règles de Course à la Voile de WORLD SAILING.

2 LES REGLES DE BASE DE LA REGATE :

2.1 Les règles génériques de la régate : Les Règles de Course à la Voile

Les Règles de Course à la Voile (**RCV**) constituent les règles de base génériques de la régate : elles s'appliquent à toutes les régates.
Rédigées par WORLD SAILING, elles sont traduites en français par la FFVoile après chaque olympiade, soit tous les quatre ans.

De prime abord l'ouvrage comporte 92 règles. Il en compte en fait beaucoup plus, car, à l'exception des titres, tout y est **règle**, à commencer par les définitions (RCV, Définitions, règle), et les annexes.

Les Définitions sont fondamentales et sont, à ce titre, portées en tête d'ouvrage et utilisées en *italique* ou, dans les préambules, en ***italique gras***.
Elles ne peuvent être modifiées, selon les termes de la RCV 86.1(a), ni par ajout, ni par suppression (RCV 85.1).

2.1 Principe de base

2.1.1 « SPORTIVITE ET LES REGLES

Les concurrents du sport de la voile sont soumis à un ensemble de *règles* qu'ils sont tenus de suivre et de faire appliquer. Un principe fondamental de sportivité est que quand un bateau enfreint une *règle* et n'est pas exonéré, il effectuera rapidement une pénalité ou une action appropriée, qui peut être d'abandonner.

C'est le principe de l'auto-arbitrage.

Suivant ce principe, les concurrents comptent les uns sur les autres pour suivre, respecter et faire respecter les règles et, le cas échéant, effectuer une pénalité. Si besoin, ils peuvent porter réclamation ou demander réparation.

Conséquence importante, si les arbitres veillent bien sûr à l'application des règles, leur respect incombe d'abord et avant tout aux coureurs :

Cas WORLD SAILING 39
La responsabilité première de faire respecter les règles incombe aux concurrents.

Sauf quand il reçoit un rapport d'une infraction à une règle de classe ou à la règle 43 de la part d'un contrôleur d'équipement ou d'un jaugeur d'épreuve, un comité de course n'est pas obligé de réclamer contre un bateau. La responsabilité première de faire respecter les règles incombe aux concurrents.

2.1.2 Responsabilité environnementale et RCV 47

Les concurrents et les *accompagnateurs* ne doivent pas jeter intentionnellement de détritus dans l'eau. Cette règle s'applique à tout moment sur l'eau. La pénalité pour une infraction à cette règle peut être inférieure à une disqualification.
Elle n'est pas limitée à la seule durée de la course.

2.2 Règles fondamentales

On pourrait les classer en deux catégories :

2.2.1 Règles fondamentales relevant de la sécurité en mer

a) **RCV 1.1 Aider ceux qui sont en danger**
Un bateau, un concurrent ou un *accompagnateur* doit apporter toute l'aide possible à toute personne ou navire en danger.

Comme pour la responsabilité environnementale, il s'agit de la transcription d'un principe largement admis en mer. C'est un devoir. A ce titre, il est général et n'est pas limité au bateau ou à l'équipage en course, mais s'applique à « toute personne ou navire en danger ».

Ce principe est également subjectif dans la mesure où son appréciation est à la seule discrétion du bateau portant assistance.
Voir le CAS WORLD SAILING 20 :

Résumé CAS 20

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

Il est hors de propos qu'un jury décide ultérieurement qu'en fait il n'y avait pas de danger ou que l'aide n'avait pas été demandée.

Cette obligation à deux conséquences en matière de déroulement de la course :

– Elle protège le bateau portant assistance au regard des règles de priorité :
RCV 22 : Si possible, un bateau doit éviter un bateau (…) qui est en train d'essayer d'aider une personne ou un navire en danger. »

- Elle ouvre droit à réparation au profit du bateau dont le score a été aggravé (RCV 62.1 (c)) « *en apportant de l'aide (sauf à lui-même ou à son équipage) conformément à la règle 1.1* »

b) **Equipement de sauvetage et Décision de courir : la responsabilité de la navigation :**

La responsabilité du coureur, quant à la sécurité de son embarcation et à sa décision de courir, fait l'objet de deux règles :

RCV 1.2- Equipement de sauvetage et équipement individuel de flottabilité

Un bateau doit avoir à bord un équipement de sauvetage approprié pour toutes les personnes embarquées, y compris un dispositif prêt pour usage immédiat, sauf si ses règles de classe prévoient quelque autre disposition. Chaque concurrent est personnellement responsable du port d'un équipement individuel de flottabilité adapté aux conditions.

La réglementation gouvernementale française fait également obligation d'avoir à bord un équipement de sauvetage.

La RCV 40 permet au comité de course d'imposer le port d'équipement individuel de flottabilité.

RCV40 ÉQUIPEMENTS INDIVIDUELS DE FLOTTABILITE

40.1 Règle de base

Quand la règle 40.1 est rendue applicable par la règle 40.2, chaque concurrent doit porter un équipement individuel de flottabilité sauf brièvement pour changer ou ajuster un vêtement ou un équipement personnel. Les combinaisons

isothermiques et les combinaisons sèches ne sont pas des équipements individuels de flottabilité.

RCV 3 Décision de courir
La décision d'un bateau de participer à une course ou de rester *en course* relève de sa seule responsabilité.

2.2.2 Règles fondamentales relevant de la sportivité

a) Navigation loyale

RCV 2 - Navigation loyale
Un bateau et son propriétaire doivent concourir dans le respect des principes de sportivité et de fair play. Un bateau peut être pénalisé selon cette règle seulement s'il est clairement établi que ces principes ont été bafoués. La pénalité doit être une disqualification qui ne peut être retirée.

S'agissant là d'une notion subjective, toute pénalité (DSQ ou DNE) devra établir un manquement clair à la règle.

Le cas World Sailing 78 nous éclaire à ce sujet.

Résumé CAS 78
Dans une course en flotte, pour des bateaux monotypes ou courant avec un système de handicap ou de rating, un bateau peut utiliser des tactiques qui gênent clairement et freinent la progression d'un autre bateau dans la course, à condition que, s'il est l'objet d'une réclamation selon la règle 2 pour cette action, le jury établisse qu'il y avait une chance raisonnable que sa tactique améliore soit son résultat dans le classement général de l'épreuve ou ses chances d'obtenir une sélection pour une autre épreuve, pour lui ou pour son équipe nationale. Cependant, il enfreint la règle 2, et peut-être la règle 69.1(a) si, pendant qu'il utilise ces tactiques, il enfreint intentionnellement une règle.
Il est tout à fait possible pour un bateau d'adopter une tactique gênant un autre concurrent si cette tactique a pour but d'améliorer son propre résultat.

La règle 2 a deux conséquences en matière de classement :

1) RCV 2 - La pénalité doit être une disqualification qui ne peut être retirée.

2) – Selon la RCV 62.1(d), elle peut ouvrir droit à réparation si le …. score d'un bateau ou sa place dans une course ou série a été ou peut être aggravé(e) de façon significative, sans qu'il y ait eu faute de sa part (…) par l'action d'un autre bateau ou d'un équipier ou d'un

accompagnateur de ce bateau, qui a donné lieu à une pénalité selon la règle 2 (…).

b) Acceptation des règles

RCV 4 - ACCEPTATION DES REGLES

4.1 (a) En participant ou en ayant l'intention de participer à une épreuve dirigée selon les *règles,* chaque concurrent et propriétaire de bateau accepte d'être régi par les *règles.*

(b) Un *accompagnateur* en fournissant un soutien, ou un parent ou tuteur légal en autorisant l'enfant à s'inscrire à une épreuve, accepte d'être régi par les *règles*.

4.2 Chaque concurrent et propriétaire de bateau accepte, au nom de leur*s* *accompagnateurs*, que ces *accompagnateurs* soient soumis aux *règles.*

4.3 L'acceptation des *règles* comprend l'accord

(a) d'être régi par les *règles* ;
(b) d'accepter les pénalités imposées et toute autre action prise selon les *règles*, sous réserve des procédures d'appel et de révision qu'elles prévoient, en tant que décision finale de toute affaire survenant selon les *règles ;*
(c) quant à une telle décision, de ne pas recourir à toute cour de justice ou tribunal non prévu par les *règles* ; et

(d) de chaque concurrent et propriétaire de bateau de s'assurer que leurs *accompagnateurs* ont connaissance des *règles*.

En parallèle, la RCV 5 ajoute :

RCV5 RÈGLES RÉGISSANT LES AUTORITÉS ORGANISATRICES ET LES OFFICIELS

L'autorité organisatrice, le comité de course, le comité technique, le jury et les autres officiels de la course doivent être régis par les *règles* dans la conduite et les jugements de l'épreuve

Réglementations de World Sailing

Chaque concurrent, propriétaire de bateau et *accompagnateur* doit se conformer aux Règlementations de World Sailing précisées par World Sailing comme ayant rang de *règle.*

RCV6 RÈGLEMENTATIONS WORLD SAILING

6.1 Chaque concurrent, propriétaire de bateau et *accompagnateur* doit se conformer aux Règlementations de World Sailing précisées par World Sailing comme ayant rang de *règle.* Ces règlementations au 30 juin 2020, sont les codes World Sailing suivants :

- Code de publicité
- Code antidopage
- Code des paris et anti-corruption
- Code disciplinaire
- Code d'admissibilité
- Code de catégorisation des concurrents.

6.2 La règle 63.1 ne s'applique pas sauf si les *réclamations* sont autorisées dans la Règlementation ayant été prétendument enfreinte.

En matière de traitement des litiges, la Réglementation 21 obéit à un statut autonome, et fait partie des exceptions à la RCV 63.1 qui prévoit qu'un bateau ou un concurrent ne doit pas être pénalisé sans l'instruction d'une réclamation.

2.3 Les Règles de Course à la Voile (RCV) : 7 chapitres

Les Règles de Course à la Voile comptent sept chapitres. Certains de ces chapitres intéressent plutôt la manière de courir, d'autres l'organisation de la compétition.
Les préambules à certains chapitres ou sections ont valeur de ***règle*** et sont particulièrement importants puisqu'ils définissent le champ d'application.

2.3.1 Chapitre 1 : Les règles fondamentales

Ce chapitre traite de la sécurité, de la navigation loyale et de l'acceptation des règles.

2.3.2 Chapitre 2 : quand les bateaux se rencontrent

C'est un chapitre fondamental qui définit les règles de priorité (Section A) puis leurs limitations (Sections B, C et D).

2.3.3 Chapitre 3 : Direction d'une course

Ce chapitre renseigne principalement sur les obligations qui résultent de l'action du comité de course.

On y retrouve la procédure de départ des courses (RCV 26), la notion de parcours (RCV 28), ses réductions et modifications (RCV 32 et 33) ou encore les temps limites (RCV 35).

2.3.4 Chapitre 4 : Autres obligations en course

On y retrouve les obligations afférentes aux bateaux ***en course***, qui ne relèvent pas d'une rencontre entre bateaux : par exemple, l'aide extérieure (RCV 41), la réglementation de la propulsion (RCV 42), le régime des pénalités (RCV 44) ou la position de l'équipage (RCV 49).

2.3.5 Chapitre 5 : Réclamations, réparations, instructions, mauvaise conduite et appel

Il s'agit ici d'éléments permettant au jury de jouer son rôle tout en respectant les droits des concurrents : droit de réclamer (RCV 60), exigences pour réclamer (RCV 61), les procédures afférentes (Sections B et D).

2.3.6 Chapitre 6 : Inscription et qualification

C'est un chapitre technique sur les inscriptions à une course.

2.3.7 Chapitre 7 : Organisation de la course

Il s'agit là aussi d'un chapitre technique sur la portée des règles et les instances organisatrices (Autorité organisatrice, comité de course et jury), qui précise les droits et les devoirs de chacun.

2.4 Les Règles de Course à la Voile (RCV) : 15 annexes

L'ouvrage comporte 15 annexes.
Celles-ci n'ont rien d'accessoire, à tel point que l'introduction des RCV précise :
Quand les règles d'une annexe s'appliquent, elles prévalent sur toute règle contradictoire des chapitres 1 à 7 ….
Il est possible de les classer en deux catégories
- première catégorie : les annexes précisant des points particuliers
- deuxième catégorie : les annexes définissant les règles spécifiques à des pratiques particulières.

2.4.1 Précisions techniques ou procédurales de portée générale

Annexe A Classement
Annexe G Identification sur les voiles
Annexe H Pesée des vêtements et de l'équipement
Annexe J Avis de course et instructions de course

Annexe M Recommandations aux jurys
Annexe N Jurys internationaux
Annexe P Procédures spéciales pour la règle 42
Annexe R Procédures pour les appels et les demandes
Annexe S Instructions de course types
Annexe T Conciliation

2.4.2 Annexes relatives à des pratiques particulières

Annexe B Règles de courses en flotte windsurfs
Annexe C Règles de Match Racing
Annexe D Règles de course par équipes
Annexe E Règles de course voile radiocommandée
Annexe F Règles de course kiteboard

2.5 Les Règles de Course à la Voile : signaux visuels et sonores, ou le jeu des pavillons

2.5.1 Les « signaux de course »

Comme précisé dans les **Définitions,** les ***Signaux de course*** ont valeur de ***règle.*** Ils figurent sur le rabat de la dernière de couverture du livre des RCV.

Leur signification « ne doit pas être modifiée » (RCV 25), sauf conformément à la règle 86.1(b), c'est-à-dire par les instructions de course, lesquelles doivent également préciser la « signification de tous les autres signaux pouvant être utilisés ».

La RCV 25.3 autorise un comité de course à envoyer soit « un pavillon soit tout autre objet d'apparence similaire » comme signal visuel.

L'objectif de cette règle est d'avoir un signal qui soit clair, les arbitres pouvant utiliser la meilleure méthode à cette fin (par exemple par vent très faible, un pavillon sera peu visible et peut être avantageusement remplacé par un panneau comportant le dessin de ce pavillon).
Le Cas World Sailing 72 offre cette même possibilité aux concurrents pour le pavillon rouge mentionné dans la RCV 61.1(a) :

Résumé CAS 72
Discussion sur le mot « pavillon ».
Seulement si l'objet utilisé comme pavillon communique ce message, avec peu ou pas de possibilité de causer une confusion, pour les bateaux en compétition, l'objet sera qualifié de pavillon.

La lumière se déplaçant dans l'air plus vite que les sons, ce sont les signaux visuels qui sont pris en considération, et « les temps doivent être comptés à partir des signaux visuels » (RCV 26).
Leur envoi et leur affalé sont néanmoins très fréquemment accompagnés de signaux sonores.
L'absence de signal sonore « ne doit pas être prise en considération » (RCV 26) mais seulement pour les signaux d'avertissement, préparatoire, de la minute et de départ (…).

En cas de rappel individuel, comme requis par la RCV 29.1, et précisé par le Cas World Sailing 31, le signal sonore est obligatoire. Son absence pourrait être considérée comme une action inadéquate du comité de course.

CAS 31
Résumé
Quand un signal visuel de rappel pour un rappel individuel est fait correctement mais qu'il n'est pas accompagné du signal sonore requis, et qu'un bateau rappelé en position pour entendre le signal sonore n'a pas vu le signal visuel et ne revient pas, il a droit à réparation. Toutefois, s'il réalise qu'il est au-dessus de la ligne il doit revenir et prendre le départ correctement.

2.5.2 Autres signaux pouvant être utilisés

D'un point de vue pratique, les régates de grades 4 et 5 étant tenues de se conformer aux instructions de course types, il n'y aura pas de modifications aux ***signaux de course***.

Cependant, d'autres signaux pourront être ajoutés.

2.5.3 Le pavillon orange

L'utilisation de ce pavillon est décrite dans les IC types, et fait l'objet de la directive suivante :

DIRECTIVE CCA
LE PAVILLON ORANGE
Sur la ligne de départ :
Le pavillon « Orange » doit être utilisé pour définir la ligne de départ.
Si la ligne est définie par l'alignement entre 2 mâts de 2 bateaux (marques de départ), chacun doit arborer le pavillon « Orange ». Les pavillons « Orange » doivent être hissés avant le début de la procédure de départ, et rester envoyés jusqu'à ce que tous les bateaux aient pris le départ correctement, ou jusqu'à la fin du temps limite pour prendre le départ, tel que défini dans les instructions de course.
Si plusieurs courses ou séquences de course sont programmées dans la même journée :

5 minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement, le pavillon « Orange » sera envoyé avec un signal sonore pour prévenir les bateaux qu'une autre course ou séquence de courses va bientôt commencer
Si toutes les courses programmées ne peuvent pas être courues, le retour des concurrents à terre sera signifié par l'envoi des pavillons « Aperçu sur A », « Aperçu sur H » ou « N sur A » selon les cas.

2.6 Les règles particulières de la régate : l'avis de course et les instructions de course

Les coureurs sont informés de la tenue de la compétition par son inscription au calendrier de la FFVoile. L'avis de course et les instructions de course fixent les modalités de leur participation à la compétition.

L'avis de course et les instruction de course « doivent être mis à disposition de chaque bateau avant le début d'une course » (RCV 25) par l'autorité organisatrice de la compétition pour l'avis de course (RCV 89.2(a)) et par le comité de course pour les instructions de course (RCV 90.2(a)).

L'avis de course, publié par l'autorité organisatrice, est un contrat qui la lie aux coureurs.

Les instructions de course sont publiées par le comité de course et précisent les modalités de mise en œuvre de l'avis de course.

Ces documents font l'objet d'une étude spécifique. Ils ont le statut de ***règle*** (RCV, Définitions).

En termes de contenu, l'avis et les instructions de course doivent se conformer aux dispositions de l'annexe J, les RCV proposant de surcroit des guides pour leur rédaction (Annexe K pour l'avis de course et Annexe L pour les instructions de course).

Au niveau régional, leur rédaction est régie par une prescription de la FFVoile à la RCV 25 :

Pour les épreuves de grades 4 et 5, l'utilisation des avis de course et des instructions de course types intégrant les spécificités de l'épreuve est obligatoire. (…)
Pour les épreuves de grade 5, l'affichage des instructions de course types sera considéré comme suffisant pour l'application de la règle 25.1.

Pour les épreuves de grade 4 et 5, l'utilisation des avis de course et des instructions de course types intégrant les spécificités de l'épreuve est obligatoire. Les épreuves de grade 4 pourront déroger à cette obligation, après accord écrit de la Fédération Française de Voile, obtenu avant la parution de l'avis de course. Pour les épreuves de grade 5, l'affichage des instructions de course types sera considéré comme suffisant pour l'application de la règle 25.1.

RECOMMANDATION CCA
UTILISATION DES AVIS DE COURSE TYPE ET DES INSTRUCTIONS DE COURSE TYPE
En complément de la prescription à la RCV 25, pour les compétitions de grade autre que 4 et 5, il est recommandé d'utiliser les avis de course et instructions de course types.

Les instructions de course peuvent modifier une règle de course mais seulement dans les limites de la RCV 86 (Modifications aux règles de course) :

RCV 86.1 Une règle de course ne doit pas être modifiée, sauf si la règle elle-même le permet, ou comme suit :

(a) Les prescriptions d'une autorité nationale peuvent modifier une règle de course, mais pas les Définitions ; ni les Principes de Base ; ni une règle dans l'Introduction ; ni les chapitres 1, 2 ou 7 ; ni les règles 42, 43, 47, 50, 63.4, 69, 70, 71, 75, 76.3 ou 79 ; ni une règle d'une annexe qui modifie l'une de ces règles ; ni l'annexe H ou N ; ni une règle dans un Code de World Sailing listé dans la règle 6.1.

(b) L'avis de course ou les instructions de course peuvent modifier une règle de course mais pas la règle 76.1 ou 76.2, ni l'annexe R, ni une règle citée dans la règle 86.1(a).

(c) Les règles de classe peuvent modifier seulement les règles de course 42, 49, 51, 52, 53, 54 et 55.

3 L'interprétation des règles : le Livre des Cas World Sailing, le Call Book (Match race et team race)

3.1.1 Le Livre des cas World Sailing : la jurisprudence de la course

Le Livre des Cas est publié par World Sailing et traduit en français par la FFVoile.
Le livre peut être mise à jour par ajout, modification ou suppression chaque année au mois de novembre.

Les cas sont des interprétations et explications des règles faisant autorité pour tout type de régate (Réglementation World Sailing 28.3), un cas devant « apporter une clarification significative à une signification d'une règle ou améliorer la compréhension d'une règle complexe » (Réglementation World Sailing 28.3.3 (a)).

Ainsi, s'il ne s'agit pas à proprement parler d'une ***règle***, un cas fait cependant autorité sur la question qu'il aborde et il est possible de le comparer à une jurisprudence.

La section 1 de l'ouvrage forme une table classant les cas suivant les ***règles*** abordées, la section 2 présente les différents cas.
Les interprétations apportées peuvent être de nature très différente.

Il peut s'agir, par exemple, de préciser un terme utilisé dans les RCV comme le terme de « dommage » :

Résumé CAS 19
Interprétation du terme « dommage ».
Il n'est pas possible de définir exhaustivement « dommage », mais un sens courant du dictionnaire dit « préjudice....diminuant la valeur ou la fonctionnalité d'une chose.

Il peut encore s'agir de préciser la finalité d'un ensemble de règles :

Résumé CAS 26
Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart. Toutefois, si le bateau prioritaire pouvait alors avoir évité le contact et que la collision a entraîné un dommage, il doit être pénalisé pour avoir enfreint la règle 14.

ou un point de procédure :

Résumé CAS 80
L'instruction d'une réclamation ou d'une demande de réparation doit être limitée à l'incident, action ou omission allégué. Bien qu'un bateau puisse être classé DNF s'il n'a pas fini selon les termes de la définition, il ne peut pas être classé DNF pour avoir manqué à effectuer correctement le parcours.

Dans deux domaines spécifiques, la FFVoile assure également la traduction du Livre de décisions des umpires pour le Match Racing (ou Call Book) ainsi que le Livre de décisions Course par équipes. Ces 2 documents sont téléchargeables aux adresses ci-dessous :

3.1.2 Le Livret des Questions et Réponses World Sailing : des réponses avisées

Les Questions et Réponses aux Règles de Course à la Voile de World Sailing sont également traduites par la FFVoile sous la forme du Livret des Q&R :

Ce livret est mis à jour au fur et à mesure de la publication des Q/R et, contrairement au livre des Cas, il ne fait pas autorité. Il s'agit simplement d'un service aux arbitres, proposant des avis sur des questions particulières.

A titre d'exemple, en matière de **règle**, la réponse G 003 publiée le 14 Mai 2013 confirme que, quand une information obligatoire manque dans l'avis de course et les instructions de course, en infraction à la RCV 89.2(a) et aux règles J1 et J2, « *il s'agit d'une omission de l'autorité organisatrice ou du comité de course* » pouvant, sous conditions, ouvrir droit à réparation selon la RCV 62.1.

4 Documents propres à la course à la voile

4.1 Réglementations de World Sailing

World Sailing publie des Réglementations qui régissent une série de questions sur l'administration et l'organisation internationale du sport de la voile :
http://www.sailing.org/regulations

Ces réglementations sont au nombre de 38 et 6 d'entre elles ont le caractère de ***règle*** (RCV, Définitions (b)).

Il s'agit des réglementations 19, 20, 21, 22, 35 et 38, respectivement Codes d'Admissibilité, de Publicité, Antidopage, de Classification des concurrents, Disciplinaire, des Paris et anti-corruption.
Ces réglementations sont référencées dans la définition de *Règle* mais ne sont pas incluses dans ce livre car elles peuvent être modifiées à tout moment et leur traduction est disponible sur le site de la FFVoile.

4.2 Documents de la FFVoile

La FFVoile et plus spécifiquement la Commission Centrale d'Arbitrage (CCA), publie tous les quatre ans, en parallèle des RCV, trois types de textes venant directement compléter les Règles de Course à la Voile.

4.2.1 – Les Directives

Il s'agit de consignes techniques à l'attention des arbitres qui **doivent** les appliquer.
Elles sont valides pour la durée de l'olympiade en cours.

4.2.2 – Les Recommandations

Il s'agit là de préconisations techniques aux arbitres, à qui il est fortement conseillé de les suivre. Elles sont valides pour la durée de l'olympiade en cours.
Dans les documents de cette plateforme, elles sont encadrées et écrites en

rouge.

4.2.3 – Les prescriptions

Les prescriptions de l'autorité nationale ont statut de règles (Voir Définition de Règle (c)) et figurent dans le livre des RCV. Elles sont validées par le Conseil d'Administration de la FFVoile.

Les prescriptions s'appliquant aux coureurs étrangers sont suivies d'un astérisque (*) et doivent être reprises dans l'avis et de course et dans les instructions de course.

Les directives et recommandations sont disponibles sur le site de la FFVoile.

4.3 Autres documents publiés par la FFVoile et régissant l'épreuve

La FFVoile publie nombre de textes, certains à valeur réglementaire.

4.3.1 Textes de nature réglementaire

Parmi ces règlements, certains sont de portée générale comme le règlement intérieur, établi en fonction des statuts de la FFVoile. Il a pour objet de préciser le fonctionnement interne de la FFVoile.
D'autres règlements intéressent des points particuliers, par exemple le règlement des directeurs de course au large, le règlement de la Commission Centrale d'Arbitrage, ou le règlement de Publicité de la FFVoile.

Ces règlements sont disponibles en ligne sur le site de la fédération : http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/reglementation/textes_federaux.asp

L'un de ces textes intéresse plus particulièrement l'organisation de la régate : **le règlement sportif.**

4.3.2 Le règlement sportif.

Il s'agit de la réglementation pour l'organisation des compétitions et des manifestations nautiques ouvertes aux licenciés sur le territoire français.

Il est défini par la FFVoile par délégation et en application de l'article L 131-16 du Code du Sport et a pour but d'assurer la régularité sportive des compétitions inscrites au calendrier fédéral ainsi que de préserver la santé et la sécurité des participants.

Il s'organise en 5 chapitres et 13 annexes :
Chapitre 1 : La compétition
Chapitre 2 : L'organisation des compétitions
Chapitre 3 : L'arbitrage et la direction des compétitions
Chapitre 4. Le classement des coureurs de la FFVoile
Chapitre 5 : Obligations liées à l'application du règlement sportif de la FFVoile

Les annexes
Annexe 1 : Le règlement médical de la FFVoile
Annexe 2 : Le règlement de la Commission Centrale d'Arbitrage
Annexe 3 : La charte du jury d'appel
Annexe 4 : Le règlement des directeurs de course au large de la FFVoile
Annexe 5 : Le règlement de la publicité de la FFVoile
Annexe 6 : Avis de course type
Annexe 7 : Modèle de convention d'organisation conjointe
Annexe 8 : Mémorandum organisateur
Annexe 9 : Règles d'Introductions à la Régate (R.I.R.)
Annexe 10 : Rôle spécifique du comité de course en interaction avec le directeur de course au large
Annexe 11 : Rôle du directeur de course
Annexe 12 : Réglementation des conditions d'intervention des accompagnateurs sur les compétitions de la Fédération Française de Voile
Annexe 13 : Dispositions relatives aux paris en ligne

Le **règlement sportif** est téléchargeable à l'adresse suivante :
http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglement_sportif.pdf

Le **règlement technique** de la FFVoile, définissant les règles techniques propres aux disciplines de la voile est une extraction du règlement sportif.
http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglement_Technique_FFV.pdf

4.4 Autres textes

La FFVoile assure la publication et, lorsqu'il y a lieu, la traduction, de nombre de textes ayant valeur de règle pour diverses compétitions. Pour que ces textes aient rang de règle pour la course à laquelle ils vont s'appliquer, il faut qu'ils soient mentionnés dans l'avis de course, et sont regroupés sous le (g) de la définition de Règle :
Définition de Règle
(g) tout autre document régissant l'épreuve.

Exemples :

4.4.1 Les réglementations spéciales offshore (RSO)

En anglais : OSR (Offshore Special Regulation)
Ces réglementations ont pour objectif « d'établir un équipement minimum uniforme et des normes d'aménagement et d'entraînement pour voiliers monocoques et multicoques courant au large (RSO 1.01.1) ».
Elles complètent les « exigences des autorités gouvernementales, les Règles de Course et les règles des Associations de Classe et des systèmes de jauge » (RSO 1.01.2).
(http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/RSO.asp)

4.4.2 Les Règles d'Equipement des Voiliers (REV)

Révisées et publiées tous les quatre ans, ces ***règles*** précisent les définitions, les mesures et les normes d'utilisation de l'équipement en vue de leur utilisation dans les règles de classe et autres règles et règlements.

Elles régissant le contrôle de certification et l'inspection de l'équipement.

https://espaces.ffvoile.fr/media/129362/rev-2021-2024.pdf

4.5 Autres textes inclus dans la définition de Règle

4.5.1 Règles de classe

Les règles de classe ont valeur de ***règle*** *(RCV, Définitions (d)).* A ce titre, elles s'appliquent obligatoirement sur les courses (à l'exception des flottes collectives, si les IC précisent qu'elles ne s'appliqueront pas).

Elles peuvent modifier certaines RCV :

Règle 86.1(c) Modifications aux règles de course :
Les règles de classe peuvent modifier seulement les règles de course 42, 49, 50, 51, 52, 53, 54 et 55.

De telles modifications doivent faire référence spécifiquement à la règle et indiquer la modification.
Si une règle de course n'est pas l'une des règles citées dans la règle 86.1(c), les règles de classe ne sont pas autorisées à la modifier. Si une règle de classe essaye de modifier une telle règle, cette règle de classe n'est pas valide et ne s'applique pas (cas World Sailing 85).

Les IC peuvent modifier les règles de classe mais à certaines conditions :

RCV 87 – Modifications aux règles de classe
L'avis de course peut modifier une règle de classe seulement quand les règles de classe permettent la modification ou quand l'autorisation écrite de l'association de classe pour la modification est affichée au tableau officiel d'information.

4.5.2 L'Organisation du Système d'Information pour les Régates Inter Séries (OSIRIS)

Il s'agit d'un barème faisant correspondre entre eux les différents systèmes de rating gérés par la FFVoile.

Ce système est inclus dans la définition de règle de classe (et donc de Règle) :
Définition de Règle

(d) : …. (pour un bateau courant avec un système de handicap ou de jauge, les règles de ce système sont des « règles de classe »).

5 Documents réglementaires internationaux

5.1 Le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM)

Le RIPAM, abréviation pour Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer, est un règlement de l'Organisation maritime internationale (OMI) signé en 1972 et entré en vigueur dans notre législation par un décret de 1977.

Il a pour but, en fonction des diverses règles de barre et de route, de fixer des règles de priorité entre les navires.
Il s'applique « en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer » (règle 1(a) du RIPAM).

Dans les eaux navigables s'appliquent les règles de priorité édictées par les autorités gouvernementales compétentes.

Mentionné au préambule du chapitre 2 des RCV,

le RIPAM, et quand il y a lieu les règles gouvernementales de priorité, ont valeur de ***règle*** et s'imposent aux bateaux en course dans quatre situations :

1) RCV 56.1 - Signaux de brume et feux :
Quand il en est équipé, un bateau doit faire entendre les signaux de brume et montrer ses feux comme requis par le *Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM)* ou les règles gouvernementales applicables.
….
2) - RCV 56.2 – Dispositifs de séparation de trafic : Un bateau doit se conformer à la règle 10 du RIPAM, Dispositifs de Séparation de Trafic.

3) – RCV, Préambule du Chapitre 2 : *Quand un bateau naviguant selon ces règles rencontre un navire qui n'y est pas soumis, il doit respecter le* Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) *ou les règles gouvernementales de priorité.* …

4) - RCV, Préambule du Chapitre 2 : *Si l'avis de course le prescrit, les règles du chapitre 2 sont remplacées par les règles de priorité du* RIPAM *ou par les règles gouvernementales de priorité.*

Dans ce dernier cas, l'ensemble des règles de priorité du chapitre 2 sont purement et simplement remplacées par l'ensemble des règles de priorité du RIPAM (voir le cas World Sailing 109).

5.2 Documents réglementaires de l'Etat

5.2.1 Le Code du Sport (Loi du 16 Juillet 1984)

http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068858&dateTexte=20080626

5.2.2 L'Arrêté du 3 Mai 1995

L'Arrêté du 3 Mai 1995, modifié le 7 Décembre 2011 relatif aux manifestations nautiques et la protection de l'environnement
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000354215

5.2.3 Réglementation Natura 2000

Réglementation Natura 2000 – Décret du 9 Avril 2010
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022082126&categorieLien=id

5.2.4 Division 240

Arrêté du 6 mai 2019 remplaçant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 240)

https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000038464389/2019-05-13/#LEGIARTI000038464389

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/PV933REG.01%20avec%20division%20240.pdf

6 Les cas World Sailing

CAS 19

Règle 14(b)	Eviter le contact
Règle 44.1(b)	Pénalités au moment de l'incident ; effectuer une pénalité
Règle 60.3(a)(1)	Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69
Règle 61.1(a)(4)	Exigences pour réclamer ; informer le réclamé
Règle 62.1(b)	Réparation
Règle 63.5	Instructions ; recevabilité de la réclamation ou de la demande de réparation
Règle 64.3(a)	Décisions : décisions des réclamations concernant les règles de classe

Interprétation du terme « dommage ».

Question
Existe-t-il une signification particulière du terme « dommage » dans les règles de course ?

Réponse
Non. Il n'est pas possible de définir exhaustivement « dommage », mais un sens courant du dictionnaire dit « préjudice….diminuant la valeur ou la fonctionnalité de quelque chose ».
Cette définition suggère les points à considérer. Par exemple :
- La valeur marchande actuelle de l'un quelconque des éléments du bateau, ou du bateau complet, est-elle diminuée ?
- L'un quelconque des éléments du bateau ou de son équipement a-t-il été rendu moins fonctionnel ?

CAS 20

Règle 1.1	Sécurité : Aider ceux qui sont en danger
Règle 62.1(c)	Réparation

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

Résumé des faits
Le dériveur A chavire pendant une course et, voyant cela, le dériveur B s'approche de lui et offre son aide. A accepte, B vient bord à bord, et embarque l'équipage de deux personnes. Tous travaillent pendant plusieurs minutes pour redresser A dont le mât est planté dans la vase. De retour à terre, B demande réparation d'après la règle 62.1(c).
Le jury a considéré plusieurs facteurs dans sa décision. Premièrement, le barreur de A est hautement expérimenté. Deuxièmement, le vent était faible, et la marée montait, ce qui aurait rapidement libéré le mât. Troisièmement, A n'a pas demandé d'aide ; elle a été offerte. En conséquence, puisque ni le bateau ni l'équipage n'étaient en danger, la réparation est refusée. B fait appel, disant que la règle 1.1 ne confère pas au bateau qui porte assistance la responsabilité de décider ou de prouver qu'il y avait effectivement danger.

Décision
L'appel de B est confirmé. Un bateau en situation d'aider un autre susceptible d'être en danger est tenu de le faire. Il est hors de propos qu'un jury décide ultérieurement qu'en fait il n'y avait pas de danger ou que l'aide n'avait pas été demandée. B a droit à réparation. Il est demandé au jury de rouvrir l'instruction et d'accorder la réparation appropriée conformément aux exigences et aux conseils donnés dans les règles 64.2 et A10.

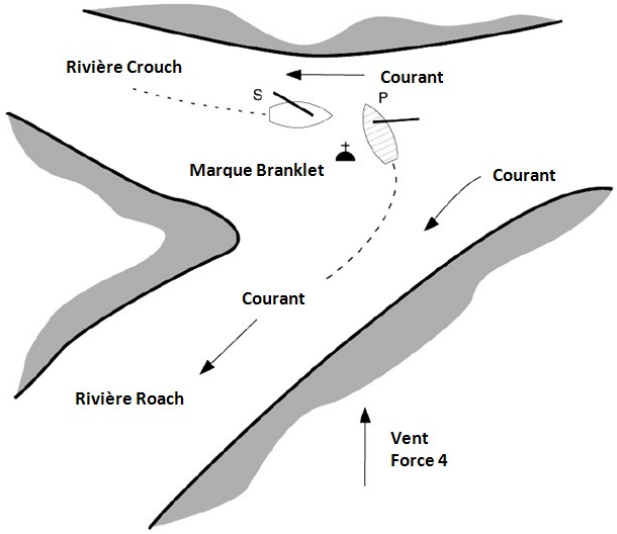
CAS 26

Règle 14	Eviter le contact
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 18.1	Place à la marque : quand la règle 18 s'applique
Règle 64.1	Décision : pénalités et exonération

Un bateau prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart. Toutefois, si le bateau prioritaire pouvait alors avoir évité le contact et que la collision a entraîné un dommage, il doit être pénalisé pour avoir enfreint la règle 14.

Résumé des faits

Un Soling, S, et un 505, P, dans des courses séparées, approchent la même marque sur des bords opposés. P, qui affale son spinnaker et lofe pour laisser la marque à bâbord, ignore que S est tenu de la laisser à tribord et qu'il se prépare à le faire.



P n'entend aucun appel et n'est pas conscient de la présence de S jusqu'à ce que les bateaux soient dans la position montrée sur le schéma, moment auquel l'équipier de P voit S. Il crie un avertissement et bondit hors de la trajectoire juste au moment où l'étrave de S éperonne la coque de P en arrière du mât, provoquant des dommages.

P réclame contre S selon la règle 14, au motif que S aurait pu éviter la collision. S et deux témoins affirment que S, à aucun moment, n'a modifié sa route avant la collision. S, qui réclame selon la règle 10, prétend que s'il avait modifié sa route, il aurait enfreint la règle 16.1.

Le jury disqualifie P selon les règles 10 et 14. P fait appel.

Décision

P, en tant que bateau tenu de se maintenir à l'écart, a manqué à assurer la veille et à accomplir son devoir premier, qui est de se maintenir à l'écart et d'éviter le contact. Il a enfreint à la fois la règle 10 et la règle 14. Un but important des règles du chapitre 2 est d'éviter les contacts entre bateaux. Tous les bateaux, qu'ils soient ou non prioritaires, devraient assurer une veille constante, particulièrement quand ils s'approchent d'une marque. Si P avait agi ainsi, il se serait rendu compte plus tôt de la présence de S et aurait été capable d'éviter la collision.

La règle 18 ne s'appliquait pas parce que S et P n'étaient pas tenus de laisser la marque du même côté (voir la règle 18.1).

Quand il devient évident que P ne se maintient pas à l'écart, S est tenu par la règle 14 d'agir pour éviter le contact avec P (voir la règle 14(a)). Avant les positions montrées sur le schéma, il devient évident que les bateaux sont sur des routes convergentes et que P ne se maintient pas à l'écart. A ce moment, S aurait pu lofer et éviter le contact avec P. Une telle modification de route de S aurait donné plus de place à P pour se maintenir à l'écart et n'aurait pas enfreint la règle 16.1. Le contact a entraîné des dommages. En conséquence, S a enfreint la règle 14 et, comme le contact a entraîné des dommages, il doit être pénalisé pour l'avoir fait (voir les règles 14(b) et 64.1).
P a été disqualifié à juste titre selon les règles 10 et 14. S est aussi disqualifié pour avoir enfreint la règle 14.

CAS 31

Sportivité et règles

Règle 2	Navigation loyale
Règle 26	Départ des courses
Règle 29.1	Rappels : rappel individuel
Règle 62.1	Réparation
Règle 64.2	Décisions : décisions de réparation

Signaux de course, X

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

Résumé des faits
Au départ d'une course, le signal visuel de rappel individuel requis par la règle 29.1 est correctement exécuté, mais le signal sonore requis par Signaux de course ne l'est pas. A, l'un des bateaux rappelés, ne revient pas, est classé OCS et demande ultérieurement réparation au motif qu'il est parti exactement au signal de départ et n'a entendu aucun signal sonore de rappel.
Le jury établit que A n'était pas entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ au signal de départ. Il donne à A sa place d'arrivée comme réparation en raison de l'absence du signal sonore. B, un autre bateau, demande alors réparation, prétendant que sa position d'arrivée a été affectée par ce qu'il pense être une décision inadéquate donnant à A une position d'arrivée. B n'obtient pas réparation et fait appel au motif que la règle 26 établit que « l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération ».

Décision
La règle 62.1(a) présente trois exigences pour donner réparation. La première est l'existence d'une « action ou omission inadéquate ». Ici, le comité de course n'a pas effectué le signal sonore requis par la règle 29.1, omission qui était clairement inadéquate. La deuxième exigence est que la place d'arrivée d'un bateau ait été « aggravée de façon significative ». Ici, cette exigence est satisfaite dans la mesure où A a été classé OCS. La troisième exigence est que le bateau ait subi les

conséquences de l'action ou omission inadéquate « sans qu'il y ait eu faute de sa part ». Ici, A n'est pour rien dans le fait que le comité de course de course a omis le signal sonore et il pensait avoir pris le départ correctement.
Quand il est décidé qu'un bateau a droit à réparation, la règle 64.2 oblige le jury à « prendre un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux affectés ». Quand la situation concerne un bateau classé OCS et que la réparation donnée est l'ajustement du score du bateau dans la course, elle doit refléter le fait que, généralement, quand un bateau rappelé retourne du côté pré-départ de la ligne après son signal de départ, il prend le plus souvent le départ quelque temps après les bateaux qui n'ont pas été rappelés. Un ajustement doit être fait pour tenir compte de ce délai.
L'exigence dans la règle 29.1 et dans Signaux de course concernant l'émission d'un signal sonore lorsque le pavillon X est envoyé, est essentielle pour attirer l'attention des bateaux sur le fait qu'un ou plusieurs d'entre eux font l'objet d'un rappel. Quand le signal sonore est omis lors d'un rappel individuel, et qu'un bateau rappelé en position pour entendre le signal sonore ne voit pas le signal visuel et ne revient pas, il a droit à réparation. Cependant, un bateau qui réalise qu'il était du côté parcours de la ligne n'a pas droit à réparation, et il doit se conformer à la règle 28.1 et, si elle s'applique, à la règle 30.1. S'il manque à le faire, il enfreint ces règles. De plus il manque à respecter le principe de base, Sportivité et règles, et enfreint la règle 2.
A propos de la demande du bateau B, la disposition de la règle 26 disant que « l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération » s'applique seulement aux signaux d'avertissement, préparatoire, de la minute et de départ. Quand le signal de rappel individuel est fait, les deux signaux, sonore et visuel, sont obligatoires sauf dispositions différentes dans les instructions de course.
L'appel de B est rejeté. La décision du jury de donner réparation à A est confirmée.

CAS 39

Sportivité et règles
Règle 60.2(a) Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69

Sauf quand il reçoit un rapport d'une infraction à une règle de classe ou à la règle 43 de la part d'un contrôleur d'équipement ou d'un jaugeur d'épreuve, un comité de course n'est pas obligé de réclamer contre un bateau. La responsabilité première de faire respecter les règles incombe aux concurrents.

Résumé des faits
Tout au long d'une série de cinq courses, A court avec un équipage de trois personnes. Après la dernière course, B et d'autres réclament contre A, alléguant qu'il a enfreint une règle de classe qui limite l'équipage à deux. C'est la première réclamation à ce sujet. Elle est refusée parce que les coques des bateaux réclamant faisaient toutes plus de 6m et qu'aucun des réclamants n'a montré de pavillon rouge. Appel est fait de la décision, au motif que le comité de course aurait dû, de sa propre initiative, réclamer contre A dans toutes les courses.

Décision

Comme prévu par la règle 63.5, la réclamation était irrecevable car aucun pavillon rouge n'a été montré comme requis par la règle 61.1(a). Confirmer cet appel équivaudrait à conclure qu'un comité de course doit connaître les règles de chaque classe et qu'il a alors obligation de les faire appliquer alors que les membres de la classe eux-mêmes manquent à le faire. Aucune obligation de ce genre ne pèse sur un comité de course. De plus, la règle 60.2(a) est clairement discrétionnaire sauf quand un comité de course reçoit un rapport requis par la règle 43.1(c) ou 78.3, ce qui n'a pas été le cas. Comme indiqué dans Sportivité et règles, « Les concurrents du sport de la voile sont soumis à un ensemble de règles qu'ils sont censés suivre et faire respecter ». La responsabilité première de faire respecter les règles incombe par conséquent aux concurrents.
L'appel est rejeté et la décision du jury est confirmée.

CAS 72

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

Discussion sur le mot « pavillon ».

Question
Quel est le critère qui détermine qu'un objet est un pavillon au sens de la règle 61.1(a) ?

Réponse
Dans le contexte de la règle 61.1(a), un pavillon est utilisé comme un signal pour communiquer le message « J'ai l'intention de réclamer ». Seulement si l'objet utilisé comme pavillon communique ce message, avec peu ou pas de possibilité de causer une confusion pour les bateaux en compétition, l'objet sera qualifié de pavillon. Un pavillon doit être en premier lieu vu comme étant un pavillon.

CAS 80
Règle 60 Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69
Règle 61.2(b) Exigences pour réclamer : contenu d'une réclamation
Règle 62.1(a) Réparation
Règle A5 Scores déterminés par le comité de course
L'instruction d'une réclamation ou d'une demande de réparation doit être limitée à l'incident, action ou omission allégué. Bien qu'un bateau puisse être classé DNF s'il n'a pas fini selon les termes de la définition, il ne peut pas être classé DNF pour avoir manqué à effectuer correctement le parcours.
Résumé des faits
Quand le bateau A franchit la ligne d'arrivée depuis le côté parcours, le comité de course le classe DNF parce qu'il pense que, selon ses observations, il n'a pas laissé une des marques à contourner du côté requis et n'a donc pas effectué correctement le parcours. A demande réparation en se basant sur le fait qu'il n'est pas classé bien qu'ayant fini correctement. Le jury n'accorde pas réparation à A, décidant que la règle 62.1(a) ne s'appliquait pas parce que A n'a pas effectué correctement le parcours et que ce manquement est entièrement de sa faute et n'est pas dû à une action ou une omission du comité de course. A fait appel.

Décision

L'appel de A est confirmé. Le comité de course n'a pas agi correctement en classant A DNF alors qu'il a fini conformément à la définition de Finir. Le comité de course aurait pu classer A DNF seulement pour ne pas avoir fini correctement (voir règle A5). Puisque A a franchi la ligne depuis le côté parcours et qu'aucune des trois exceptions de la définition de Finir ne s'applique, il aurait dû être noté comme ayant fini.

Un principe fondamental de la procédure d'instruction du jury est que l'instruction doit être limitée à un « incident » particulier allégué dans la réclamation (voir la règle 61.2(b)), ou à l'incident particulier supposé être « une action ou une omission inadéquate » dans la demande de réparation selon la règle 62.1(a). Bien que l'incident dont il est question dans la demande de réparation de A concerne le fait qu'il ait été classé DNF à tort, le jury s'attache à un incident différent quand il étudie si oui ou non il a manqué à effectuer correctement le parcours, et a donc enfreint la règle 28.1. Comme cet incident n'est pas celui allégué dans la demande de réparation, le jury n'agit pas correctement.

Si un comité de course pense, d'après ses observations, qu'un bateau n'a pas effectué correctement le parcours, il peut réclamer contre le bateau pour cette infraction, comme permis par la règle 60.2(a). Dans ce cas, le comité de course n'a pas réclamé contre A. Parce que A n'a pas été réclamé pour avoir manqué à effectuer correctement le parcours, il ne peut pas être pénalisé pour ce manquement.

En résumé, les faits indiquent que A a fini conformément à la définition de Finir. En conséquence, il n'aurait pas dû être classé DNF et est donc en droit de demander réparation pour une action inadéquate du comité de course selon la règle 62.1(a). La décision du jury est infirmée et A doit être classé comme ayant fini à l'heure où il a franchi la ligne d'arrivée.