

## TABLE DES MATIERES

PREAMBULE.....	1
TABLE DES MATIERES.....	2
INTRODUCTION .....	2
DEFINITIONS .....	3
SPORTIVITE ET LES REGLES .....	6
CHAPITRE 1 – REGLES FONDAMENTALES.....	6
CHAPITRE 2 – QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT .....	8
SECTION D - AUTRES RÈGLES.....	13
CHAPITRE 3 – DIRECTION D'UNE COURSE .....	14
CHAPITRE 4 – AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE.....	18
SECTION A - RÉCLAMATIONS ; RÉPARATIONS ; ACTION SELON LA RÈGLE 69 .....	29
SECTION B - INSTRUCTIONS ET DÉCISIONS.....	34
SECTION C - MAUVAISE CONDUITE .....	39
SECTION D - APPELS .....	40
CHAPITRE 6 - INSCRIPTION ET QUALIFICATION.....	40

## PREAMBULE

En nous appuyant sur un texte fourni par World Sailing, complété par Dick Rose, Président du groupe de travail des Règles de Course à la Voile et qui référence chaque soumission à l'origine de chaque modification aux RCV 2021-2024, nous vous proposons de passer en revue les principales évolutions et les raisons qui ont été à l'origine de celles-ci (hors annexes).

Chaque modification à une règle de course est la conséquence d'une soumission adressée à World Sailing, soit de Fédérations nationales membres, soit d'associations de classes internationales, ou enfin de présidents de comités de World Sailing.

Le texte des RCV inchangé est en noir, les modifications sont en rouge et nos commentaires sont en bleu. Les suppressions significatives de certaines parties des RCV 2017-2020 apparaissent ~~en surligné jaune barré~~.

Nous avons classé et identifié les modifications en fonction de leur objectif :

« **NEW** » : ajout d'un nouveau concept

« **CLA** » : clarification d'une règle et/ou de son énoncé

« **COH** » : cohérence des termes utilisés, cohérence entre les règles

*Ce document vous est proposé par l'équipe qui a traduit les RCV 2021-2024 (par ordre alphabétique) : Corinne Aulnette, Romain Gautier, Tom Grainger et Yves Léglise en charge du groupe Traductions de la Commission Centrale d'Arbitrage.*

*Qu'ils soient ici remerciés pour la qualité du travail mis à disposition de toutes et tous.*

## TABLE DES MATIERES

### **Annexe B** Règles de **compétition** **course en flotte** windsurfs

Modification du titre de l'annexe pour exclure toutes les règles des disciplines windsurf à l'exception des règles de course en flotte. Ces autres règles seront publiées dans des annexes et uniquement mises en ligne.

**Note concernant** le Guide pour l'avis de course

**Note concernant** le Guide pour les instructions de course

**[NEW]** Les annexes K et L ne font plus partie des *Règles de Course à la Voile*.

## INTRODUCTION

**Appels à la voix** Une langue autre que l'anglais peut être utilisée pour les appels à la voix requis par les *règles*, pourvu qu'ils soient raisonnablement compréhensibles par tous les bateaux impliqués. Cependant, un appel à la voix en anglais est toujours acceptable.

**[NEW] [CLA]** Pour clarifier et inclure dans les RCV une Question/Réponse qui précise que des appels à la voix dans la langue du pays sont acceptables quand il est probable que cette langue sera comprise.

**Révision** Les règles de course sont révisées et publiées tous les quatre ans par World Sailing, l'autorité internationale pour ce sport. Cette édition prend effet au 1<sup>er</sup> janvier **2021** sauf pour une épreuve débutant en 2020, si l'avis de course **et** **ou** les instructions de course retardent cette date.

**[CLA]** Suppression des exigences selon lesquelles une règle incluse dans l'avis de course doit être répétée dans les instructions de course.

**Règlementations World Sailing** Il est fait référence aux Règlementations dans la définition de *règle* et dans la règle 6, mais elles ne sont pas incluses dans ce livre car elles peuvent être modifiées à tout moment. Les versions les plus récentes des Règlementations sont publiées sur le site internet de World Sailing, les nouvelles versions seront annoncées par l'intermédiaire des autorités nationales.

**[NEW]** Combinaison des règles antérieures 5 (Antidopage), 6 (Paris et anti-corruption) et 7 (Code disciplinaire) en une seule règle. Afin de

s'assurer que les arbitres respectent ces règles dans la gestion et le jugement de l'épreuve, et non pas seulement pendant les courses. Les différentes règlementations sont également traduites en français et disponibles sur le site de la FFVoile.

## DEFINITIONS

**Effectuer le parcours** Un fil tendu, représentant le sillage d'un bateau qui *effectue le parcours* à partir du moment où le bateau commence à s'approcher de la ligne de départ depuis son côté pré-départ pour *prendre le départ* jusqu'à ce qu'il *finisse*, doit :

- (a) passer chaque *marque* de parcours pour la course du côté requis et dans l'ordre correct,
- (b) toucher chaque *marque* indiquée dans les instructions de course comme étant une *marque* à contourner, et
- (c) passer entre les *marques* d'une porte dans le sens du parcours depuis la *marque* précédente.

[NEW] Pour qu'il soit clair que le fil doit passer toutes les marques, mais qu'il doit seulement toucher les marques définies comme marques à contourner par les IC. Cela définit également dans les règles ce qu'est une marque à contourner.

L'objectif de l'actuelle règle 28.2 est de définir la signification de « effectuer le parcours ». Les expressions « effectuer le parcours », « effectue le parcours » ou « a effectué le parcours » sont utilisées dans 11 différentes règles et définitions. La signification donnée à « effectuer le parcours » par l'actuelle règle 28.2 n'est certainement pas un sens habituellement compris dans l'usage nautique ou l'usage courant, et il est donc opportun d'ajouter une nouvelle définition *Effectuer le parcours* et de mettre en italiques cette phrase à chaque utilisation dans les RCV (voir Terminologie dans l'introduction)

**Finir** Un bateau *finit* quand, *après avoir pris le départ*, une partie quelconque de sa coque ~~ou de son équipage ou équipement en position normale~~ coupe la ligne d'arrivée depuis le côté parcours. Cependant, il n'a pas *fini* si, après avoir franchi la ligne d'arrivée, il

- (a) effectue une pénalité selon la règle 44.2,
- (b) corrige une erreur ~~selon la règle 28.2~~ commise sur la ligne en *effectuant le parcours*, ou
- (c) continue d'*effectuer le parcours*.

## [CLA][NEW]

1. Simplifier la définition et éviter les incohérences entre les façons dont les définitions ont pu être utilisées pendant différentes épreuves.
2. Suppression du (c) dans la définition Finir. Ce (c) a souvent été incompris des lecteurs. Il avait été ajouté en 2013 pour permettre l'utilisation des parcours avec plusieurs tours sur lesquels les bateaux franchissent la ligne d'arrivée en commençant le tour suivant. Sans ce (c), selon les règles actuelles, un bateau franchissant la ligne d'arrivée à la fin du 1<sup>er</sup> tour a « fini » la course. A contrario, selon la modification, ce bateau ne « finit » pas puisqu'il n'a pas effectué complètement le parcours.

Les mots « effectuer le parcours » apparaîtront en italiques dans chaque citation du livre des RCV.

Cela devrait réduire le nombre d'instructions.

La suppression de la règle du fil dans la règle 28.2 et son déplacement dans la nouvelle définition *Effectuer le parcours* signifie qu'une partie de la règle du fil ne pourra être modifiée par l'avis de course ou les instructions de course.

La 1<sup>ère</sup> phrase de la règle 28 fait un constat très simple et fondamental : chaque bateau dans chaque course est tenu de faire 3 choses distinctes : prendre le départ, effectuer le parcours et finir. Le « puis » ajouté dans la 1<sup>ère</sup> phrase met l'accent sur l'ordre dans lequel ces 3 exigences doivent être réalisées. La nouvelle définition *Effectuer le parcours* apporte de la clarification à cette phrase puisque chaque exigence est traitée à l'identique – par une définition dans les RCV.

**Marque** Un objet qu'un bateau est tenu de laisser d'un côté spécifié comme requis par les instructions de course, et un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée **et un objet attaché intentionnellement à l'objet ou au bateau. Cependant, une ligne de mouillage ne fait pas partie de la marque.** ~~Une ligne de mouillage ou un objet attaché accidentellement à une marque n'en fait pas partie.~~

**[CLA]** Clarification du statut des objets attachés à une marque. Le mot « accidentellement » est ambigu. On n'attend pas des coureurs qu'ils connaissent les intentions du comité de course. Définir toute chose étant attachée à la marque comme faisant partie de la marque est clair pour tout le monde.

**Obstacle** Un objet qu'un bateau ne pourrait pas passer sans modifier sensiblement sa route alors qu'il navigue directement vers lui et qu'il en est distant d'une longueur de coque. Un objet que l'on peut passer en sécurité seulement d'un côté **et un objet**, une zone **ou une ligne** ainsi définis dans les instructions de course sont aussi des obstacles. Cependant, un bateau en course n'est pas un *obstacle* pour les autres bateaux à moins qu'ils ne soient tenus de s'en *maintenir à l'écart* ou, si la règle 22 s'applique, de l'éviter. Un navire qui fait route, y compris un bateau *en course*, ne constitue jamais un *obstacle* continu.

[CLA] Permet d'utiliser la pratique courante interdisant aux bateaux de franchir une ligne identifiée en tant qu'obstacle.

**Partie** Une *partie* dans une instruction est

- (a) lors de l'instruction d'une réclamation : un réclamant ; un réclamé;
- (b) lors ~~d'une demande~~ **de l'instruction** d'une réparation : un bateau qui demande réparation ou pour lequel une réparation est demandée ; **un bateau pour lequel une instruction est faite pour envisager une réparation selon la règle 60.3(b)** ; un comité de course agissant selon la règle 60.2(b) ; un comité technique agissant selon la règle 60.4(b) ;
- (c) lors ~~d'une demande~~ **de l'instruction** d'une réparation selon la règle 62.1(a) : l'entité supposée avoir fait une action ou une omission incorrecte;
- (d) une personne contre qui une allégation d'infraction à la règle 69.1(a) a été faite ; une personne présentant une allégation selon la règle 69.2(e)(1) ;
- (e) un *accompagneur* faisant l'objet d'une instruction selon la règle 60.3(d) ou 69 ; tout bateau que cette personne accompagne ; une personne désignée pour présenter une allégation selon la règle 60.3(d).

Cependant, le jury n'est jamais une *partie*.

[NEW] Selon l'actuelle définition de *Partie* quand le jury ouvre une instruction selon la règle 60.3(b) pour une éventuelle réparation, aucun bateau n'est partie dans cette instruction. L'ajout de « un bateau pour lequel une réparation est envisagée selon la règle 60.3(b) » corrige cette omission.

Le changement de « demande de réparation » en « instruction de réparation » dans le b et le c est nécessaire puisque l'instruction peut avoir été initiée selon la règle 60.3(b) plutôt que par une demande de réparation.

**Place à la marque** Place pour un bateau pour laisser une *marque* du côté requis. Également,

- (a) *place* pour aller à la *marque* lorsque sa *route normale* est de s'en approcher, et
- (b) *place* pour contourner **ou passer** la *marque* tel que nécessaire pour **effectuer le parcours sans toucher la marque**.

Cependant, la *place à la marque* pour un bateau ne comprend pas la *place* pour virer de bord sauf s'il est *engagé* à l'intérieur et *au vent* du bateau tenu de donner la *place à la marque* et s'il *parerait* la *marque* après son virement.

[CLA] Certains membres du RRC ont proposé que le critère permettant de savoir quand la règle 18 ne s'applique plus soit que le bateau ayant droit à la *place à la marque* ait navigué jusqu'à une position où aucune action du bateau tenu de donner la *place à la marque*, entrainera le touché de bouée du bateau ayant droit à la *place à la marque*. L'ajout dans le (b) allonge le temps durant lequel la *place à la marque* doit être donnée au moment où le bateau a contourné ou passé la *marque* pour effectuer le parcours sans toucher la *marque*.

## 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 ~~les concurrents qui enfreignent une règle effectueront~~ **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.

[CLA] Le contexte de la seconde phrase de ce principe est que, quand un bateau enfreint une règle en course, il doit effectuer la pénalité appropriée sauf s'il est exonéré. Seul un bateau peut être exonéré selon les règles 21 et 64.1, pas les concurrents.

## CHAPITRE 1 – REGLES FONDAMENTALES

[NEW] Renuméroter les règles permet de regrouper les règles semblables et dans un ordre logique.

### 1.1 Aider ceux qui sont en danger

Un bateau, ~~ou~~ un concurrent **ou un accompagnateur** doit apporter toute l'aide possible à toute personne ou navire en danger.

[NEW] Il n'existe actuellement aucune obligation pour un accompagnateur d'aider ceux qui sont en danger. Sur certaines épreuves, on rectifie ce manquement dans les instructions de course. Cette rédaction clarifie le fait qu'il existe toujours une obligation pour les accompagnateurs.

## 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 ~~soit une disqualification soit~~ une disqualification qui ne peut être retirée.

[NEW] Pour éviter des décisions parfois incohérentes et souvent disparates, priorité est donnée à la cohérence en supprimant l'option DSQ.

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

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

[NEW] Le mot « course » est remplacé par « épreuve » car les règles s'appliquent aux épreuves, et pas seulement aux courses.

[COH] Pour être cohérent avec de nombreuses occurrences rencontrées dans les règles.

## 5 REGLES REGISSANT LES AUTORITES 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.

## 6 REGLEMENTATIONS 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 supposée enfreinte.

**[CLA]** Il existait un conflit direct entre l'utilisation du terme « classification » par World Sailing et la terminologie du CIP (Comité International Paralympique). En tant que fédération internationale, World Sailing ne peut pas modifier la formulation utilisée par le CIP.

Le terme « classification » est utilisé par le CIP pour tous les sports paralympiques/handicapés, pour désigner le processus d'évaluation des athlètes handicapés par les classificateurs nationaux ou internationaux. Le terme « classification » est utilisé par World Sailing dans le Code de Classification pour attribuer un statut de groupe (amateurs ou professionnels) aux concurrents selon les termes de ce Code.

Le terme « classification » du CIP est antérieur à celui utilisé par WS.

Il était nécessaire de mettre à jour le libellé actuel de la réglementation 22 Annexe 4.

Le terme « classification » est remplacé par le terme « catégorisation », et le terme « groupe » est remplacé par le terme « catégorie » tout au long des règles pour éviter tout conflit entre la terminologie de WS et celle du CIP.

## CHAPITRE 2 – QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT

*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.*

*Quand un bateau qui navigue 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. Si ~~les instructions de course~~ **l'avis de course** le ~~prescrivent~~ **prescrit**, les règles du chapitre 2 sont remplacées par les règles de priorité du RIPAM ou par les règles gouvernementales de priorité.*

**[CLA]** 1. Actuellement, une autorité organisatrice peut stipuler dans l'avis de course que l'épreuve sera régie par le RCV. Quand le concurrent s'inscrit et qu'il reçoit les IC, il s'aperçoit que le RIPAM remplace les règles du Chapitre 2 entre le coucher et le lever du soleil. Il

peut ne pas avoir le temps de prendre les dispositions nécessaires pour s'adapter au RIPAM et aux règles applicables.

2. Il faut informer les concurrents de l'utilisation du RIPAM ou des règles gouvernementales de priorité avant qu'ils décident de participer à l'épreuve ou non. Il faut donc que l'avis de cours stipule l'application du RIPAM.

## 14 ÉVITER LE CONTACT

Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible. Cependant, un bateau prioritaire ou un bateau ~~ayant droit~~ **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*, ~~et doit être exonéré s'il enfreint cette règle et que le contact ne cause pas de dommage ou de blessure.~~

### [NEW]

1. Les règles actuelles 14(b) et 21 n'appartiennent pas au chapitre 2. Ce ne sont pas des règles qui régissent la façon dont un bateau navigue quand il rencontre un autre bateau.

2. Les règles actuelles 14(b), 21 et 64.1(a) sont déplacées dans la nouvelle règle 43 : quand un bateau décide qu'il a enfreint une règle du chapitre 2 ou la règle 31, il doit décider s'il est exonéré, si non, quelle pénalité s'appliquera.

La nouvelle règle 43 énonce les trois conditions selon lesquelles il peut être exonéré. S'il n'est pas exonéré, la règle 44 précise quelles pénalités sont à sa disposition sur l'eau. Pour ces raisons, il est logique de mettre ces règles les unes à côté des autres.

## 16 MODIFIER SA ROUTE

16.2 De plus, **sur un bord de près**, quand ~~après son signal de départ~~ un bateau *bâbord se maintient à l'écart* en naviguant pour passer ~~derrière~~ **sous le vent** d'un bateau *tribord*, le bateau *tribord* ne doit pas ~~modifier sa route~~ **abattre** s'il en résulte que le bateau *bâbord* ~~serait immédiatement contraint de~~ **doit immédiatement** modifier sa route pour continuer de *se maintenir à l'écart*.

### [NEW]

1. Il a été prouvé que la règle 16.2 actuelle ne fonctionne pas pour la course par équipe, en particulier quand, sur un bord de près, le bateau tribord navigue au-dessous de 90° du vent réel. Les mêmes problèmes existent en course en flotte.

2. Une nouvelle règle 16.2 test a été développée et largement utilisée au printemps et à l'été 2018, en particulier avec des quillards en course par équipe, tant en Europe qu'aux Etats Unis. Suite aux rapports reçus sur ces essais, la règle test a été modifiée et testée plus profondément en 2019.

## **18 PLACE A LA MARQUE**

### **18.1 Quand la règle 18 s'applique**

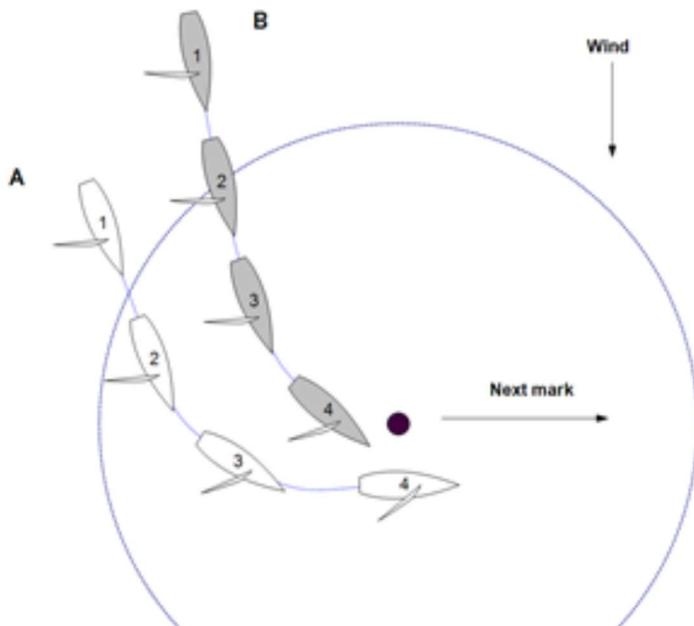
La règle 18 s'applique entre des bateaux quand ils sont tenus de laisser une *marque* du même côté et qu'au moins l'un d'eux est dans la *zone*. Cependant, elle ne s'applique pas

- (a) entre des bateaux sur des *bords* opposés sur un louvoyage au vent,
- (b) entre des bateaux sur des *bords* opposés quand, la *route normale* à la *marque* pour l'un d'eux, mais pas pour les deux, est de virer de bord,
- (c) entre un bateau s'approchant d'une *marque* et un autre la quittant, ou
- (d) si la *marque* est un *obstacle* continu, auquel cas la règle 19 s'applique.

**La règle 18 ne s'applique plus entre des bateaux quand la *place à la marque* a été donnée.**

**[NEW]** De 1997 à 2008, la règle 18.1 stipule que la règle 18 s'applique entre les bateaux jusqu'à ce qu'ils aient « passé [la marque] ». Cela a été supprimé en 2009, de sorte que de 2009 à 2016, la règle 18 ne contenait aucun détail sur le moment où elle cesse de s'appliquer. Les concurrents ont souvent demandé : « Quand la règle 18 s'éteint-elle ? ». En 2017, pour tenter de répondre à cette question, la règle 18.2(d) a été modifiée en ajoutant la phrase « quand la place à la marque lui a été donnée ». À la suite de ce changement de 2017, les règles 18.2(b) et (c) cessent de s'appliquer « quand le bateau ayant droit à *la place à la marque* l'a obtenue ».

Malheureusement, la règle 18.2(d), combinée à la définition actuelle *Place à la marque* induit une conséquence involontaire qui introduit un changement de jeu indésirable.



Dans le diagramme ci-dessus, A est en route libre devant B lorsqu'il entre dans la zone, la règle 18.2(b) s'applique et A a droit à la place à la marque de la part de B. À la position 4, A a reçu la place pour naviguer vers la marque, la place pour contourner la marque tel que nécessaire pour effectuer le parcours, et la place pour la laisser sur le côté requis. Selon la règle 18.2(d), il n'a plus droit à la place à la marque de la part de B. À partir de là, 18.2(b) ne s'applique plus, donc B a droit à la place à la marque en vertu de la règle 18.2(a) parce qu'il est engagé à l'intérieur de A. Ce scénario n'a pas été voulu par les rédacteurs, pas plus que la façon donc la règle a été utilisée pendant de nombreuses années.

Les mots « l'a obtenue [la *place à la marque*] » ajoutés à la règle 18.2(d) avaient pour objectif de préciser qu'une fois qu'un bateau a reçu la place à la marque, la règle 18 ne devrait plus s'appliquer. Il n'était pas prévu que le bateau qui avait droit à la place à la marque selon la règle 18.2(b) serait soudainement tenu par la règle 18.2(a) de donner la place à la marque à l'autre bateau. Ce problème est résolu par la suppression dans le nouveau libellé de la règle 18.2(d) et par l'ajout d'une nouvelle phrase

à la fin de la règle 18.1. La nouvelle phrase de la règle 18.1 éteint l'ensemble de la règle 18 plutôt que les règles 18.2(b) et (c). Voir également ci-dessous.

## 18.2 Donner la place à la marque

- (d) Les règles 18.2(b) et (c) cessent de s'appliquer **quand si** le bateau ayant droit à la *place à la marque* ~~l'a obtenue, ou s'il~~ dépasse la position bout au vent ou quitte la zone.

## 18.3 ~~Virer de bord~~ **Dépasser la position bout au vent dans la zone** [NEW]

1. La règle 18.3 s'applique quand un bateau passe bout-au-vent et change de bord dans la zone. Elle ne s'applique pas à un bateau qui a changé de bord en dehors de la zone, mais est en train de « virer » depuis la position bout-au-vent jusqu'à ce qu'il soit au près, si la dernière partie de ce « virer » est dans la zone.

2. La règle 13 « Pendant le virement de bord » fait référence à un bateau qui a dépassé la position bout au vent jusqu'à ce qu'il soit au près.

3. La modification du titre de la règle applique plus spécifiquement le nom de la règle à l'exigence de la règle, la distinguant du contexte de la façon dont le mot « virer » est utilisé dans les autres règles.

## 19 PLACE POUR PASSER UN OBSTACLE

### 19.2 Donner la place à un obstacle

- (c) Pendant que les bateaux passent un *obstacle* continu, si un bateau qui était en *route libre derrière* et tenu de *se maintenir à l'écart* devient *engagé* entre l'autre bateau et l'*obstacle* et, qu'au moment où l'*engagement* commence, il n'y a pas la *place* pour lui de passer entre eux,

(1) il n'a pas droit à la *place* selon la règle 19.2(b), **et**

(2) **tant** que les bateaux restent *engagés*, il doit *se maintenir à l'écart* et les règles 10 et 11 ne s'appliquent pas.

[CLA] La règle 19.2(c) était ambiguë car il n'était pas clair que les bateaux doivent toujours être en train de passer un obstacle continu ou non pour que la dernière phrase de la règle s'applique. La nouvelle rédaction établit clairement que la dernière phrase de la règle ne s'applique que quand les bateaux sont en train de passer un obstacle continu.

## 20 PLACE POUR VIRER DE BORD A UN OBSTACLE

### 20.4 Exigences complémentaires pour les appels à la voix

- (a) Lorsque les conditions sont telles qu'un appel peut ne pas être entendu, le bateau doit également faire un signal indiquant clairement son besoin de *place* pour virer de bord ou sa réponse.
- (b) L'avis de course peut spécifier un autre moyen de communication pour qu'un bateau indique son besoin de *place* pour virer de bord ou donne sa réponse et exiger des bateaux qu'ils l'utilisent.

[NEW] La règle 20 est au départ une règle de sécurité et il est donc particulièrement important, selon les règles 20.1, 20.2(c) ou 20.3, que les communications soient clairement entendues.

Dans les courses de grands bateaux ou de multicoques ou de bateaux à foils qui ralentissent spectaculairement quand ils virent de bord, les bateaux sont souvent si éloignés les uns des autres lorsqu'il faut faire un appel à la voix qu'il est peu probable que cet appel soit entendu.

La nouvelle règle 20.4(a) exige d'un bateau qu'il utilise un signal approprié quand il communique selon la règle 20 dans des conditions où un appel à la voix peut ne pas être entendu. Elle permet également soit à l'autorité organisatrice soit au comité de course d'imposer aux bateaux un moyen de communication spécifié dans l'avis de course ou les instructions de course.

La rédaction de la règle a été faite pour lui permettre de s'adapter à de futurs changements dans la technologie de communication entre bateaux.

## SECTION D - AUTRES RÈGLES

### 21 EXONÉRATION

Quand un bateau navigue dans la place ou la place à la marque à laquelle il a droit, il doit être exonéré si, dans un incident avec un bateau tenu de lui donner cette place ou place à la marque,

- (a) il enfreint une règle de la Section A, la règle 15 ou la règle 16, ou
- (b) il est contraint d'enfreindre la règle 31.

[CLA] La disparition de la règle 21 entraîne une renumérotation de toute cette section.

### 21 ERREURS DE DÉPART ; EFFECTUER DES PÉNALITÉS ; METTRE UNE VOILE À CONTRE

- 21.1 Un bateau naviguant vers le côté pré-départ de la ligne de départ ou d'un de ses prolongements après son signal de départ pour

prendre le départ ou pour se conformer à la règle 30.1 doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui ne fait pas de même, jusqu'à ce qu'il que sa coque soit entièrement du côté pré-départ.

[COH] Modification rendue nécessaire par la suppression de « équipage ou équipement » dans les définitions *Prendre le départ* et *Finir*. Nous retrouverons la même modification aux règles 29.1, 30, 44.2, B3.30.2, B4.44.2, B10.29(a), C3.2, C4, C7.2(c), 7.2(d), E3.5, F3.29, F3.30, F4.44.2, et L.

## CHAPITRE 3 – DIRECTION D'UNE COURSE

### 25 AVIS DE COURSE, INSTRUCTIONS DE COURSE ET SIGNAUX

25.1 L'avis de course ~~et les instructions de course doivent~~ doit être mis à disposition de chaque bateau **s'inscrivant à une épreuve avant son inscription, et**. Les instructions de course doivent être mises à disposition de chaque bateau avant le début d'une course.

[CLA] L'avis de course contient des règles auxquelles un bateau doit se plier avant l'épreuve, des règles qui vont aider le concurrent à décider s'il participe à l'épreuve, ainsi que toute information nécessaire avant que les instructions de course ne soient disponibles. Cependant il n'existe aucune règle dans les RCV actuelles établissant quand l'avis de course doit être disponible. Lors de certaines épreuves locales et régionales, des bateaux peuvent s'inscrire sans avoir eu accès à l'avis de course. Puisqu'il contient les règles qui régissent l'épreuve, il est judicieux d'exiger qu'il soit affiché sur le tableau officiel pour les concurrents qui peuvent ne pas l'avoir vu ou qui n'en ont pas gardé une copie lorsqu'ils l'ont lu longtemps avant l'épreuve.

### 26 DONNER LE DÉPART DES COURSES

Les départs des courses doivent être donnés en utilisant les signaux suivants. Les temps doivent être comptés à partir des signaux visuels ; l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération.

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel	Signal sonore	Signification
5*	Pavillon de classe	Un	Signal d'avertissement
4	Pavillon P, I, Z, Z et I, U ou noir	Un	Signal préparatoire
1	Pavillon préparatoire affalé	Un long	Une minute
0	Pavillon de classe affalé	Un	Signal de départ

\* ou comme indiqué dans l'avis de course ou les instructions de course

[CLA] Avant 2001, l'avis de course ne faisait pas partie de la définition Règle et les dispositions de l'avis de course n'étaient pas des règles. Cette modification aurait dû être faite dans l'édition 2001-2004 des RCV quand, pour la première fois, les dispositions de l'avis de course sont devenues des règles. Elle est donc largement en retard.

Nous retrouvons la même modification dans le préambule du Chapitre 2, les règles 44.1 et D2.1 ainsi que dans les préambules des Annexes H et R.

## 28 EFFECTUER LE PARCOURS LA COURSE

28.1 Un bateau doit *prendre le départ*, *effectuer le parcours* décrit dans les instructions de course et puis *finir*. Ce faisant, il peut laisser d'un côté ou de l'autre une *marque* qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas le bord sur lequel il navigue. Après avoir *fini*, il n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée.

28.2 Un fil représentant le sillage d'un bateau à partir du moment où il commence à s'approcher de la ligne de départ depuis le côté pré-départ pour prendre le départ jusqu'à ce qu'il finisse doit, s'il est tendu

- a) passer chaque marque du côté requis et dans l'ordre correct,
- b) toucher chaque marque à contourner, et
- c) passer entre les marques d'une porte, depuis la direction de la marque précédente.

Un bateau peut corriger toute ~~pour respecter cette règle tant qu'il n'a pas~~ erreur commise en *effectuant le parcours*, tant qu'il n'a pas coupé la ligne d'arrivée pour *finir*.

[CLA] La règle 28 exige d'un bateau qui participe à une course de faire trois choses distinctes : prendre le départ, effectuer le parcours et finir.

Le titre de la règle 2017-2020 prête à confusion parce qu'il suggère que la règle 28 ne traite que de la façon d'effectuer le parcours. La présente modification enlève toute possibilité de confusion.

### 29.1 Rappel individuel

Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque, ~~de son équipage ou de son équipement~~ se trouve du côté parcouru de la ligne de départ ou qu'il doit se conformer à la règle 30.1, le comité de course doit rapidement envoyer le pavillon X avec un signal sonore. Le pavillon doit rester arboré jusqu'à ce que ~~tous ces bateaux soient revenus~~ la coque de chacun de ces bateaux soit revenue entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements, et jusqu'à ce que ces bateaux se soient tous conformés à la règle 30.1 si elle s'applique, mais pas plus de quatre minutes après le signal de départ ou une minute avant tout signal de départ ultérieur, si cela est plus tôt. Si la règle 29.2, 30.3 ou 30.4 s'applique, cette règle ne s'applique pas.

### 30.1 Règle du pavillon I

Si le pavillon I a été envoyé, et qu'une partie quelconque de ~~sa~~ la coque, ~~de son équipage ou de son équipement~~ d'un bateau se trouve du côté parcouru de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements pendant la dernière minute précédant son signal de départ, le bateau doit revenir en coupant un prolongement de la ligne de sorte que sa coque soit complètement du côté pré-départ de la ligne avant de *prendre le départ*.

[COH] Pour être cohérent avec la suppression de « équipage et équipement » dans les définitions *Prendre le départ* et *Finir*. La même modification s'applique aux règles 30.2, 30.3 et 30.4.

32.1 Après le signal de départ, le comité de course peut réduire le parcours (envoi du pavillon S avec deux signaux sonores) ou *annuler* la course (envoi du pavillon N, N sur H ou N sur A, avec trois signaux sonores),

(b) à cause d'un vent insuffisant rendant improbable qu'un bateau *finisse* dans le temps limite *de la course*,

De plus, le comité de course peut réduire le parcours afin que d'autres courses programmées puissent être courues, ou *annuler* la course en raison d'une erreur dans la procédure de départ. Cependant, après qu'un bateau *a pris le départ*, *a effectué le*

*parcours* et a *fini* dans le temps limite **de la course** s'il y en a un, le comité de course ne doit pas *annuler* la course sans prendre en considération les conséquences pour tous les bateaux de la course ou de la série.

**[NEW]** Le sport de la voile a accumulé de nombreux « temps limites » au fil des années, y compris un temps limite pour atteindre la marque 1 et un temps limite pour finir après que le premier bateau a fini. Dans chaque cas, le temps limite est défini dans son intitulé, sauf dans le cas du temps limite « de la course » dans la règle 35.

La plupart des IC comprennent un tableau ou une liste, comme le tableau que l'on trouve à la RCV L15.1. Cependant, de nombreux rédacteurs d'IC se réfèrent au temps limite comme étant celui de la règle 35 en tant que temps limite « de la course », comme indiqué dans la RCV S12.1. L'ensemble du livre des règles doit suivre ce principe.

Avec l'ajout de la locution « *a pris le départ* », la règle reprend son intention première.

Les modifications faites aux règles 32.1 et 90.3(a) et dans les IC L15.2 et 12.1 les rendent cohérentes avec la nouvelle règle 35.

### **33 CHANGER LE BORD SUIVANT DU PARCOURS**

**Pendant que les bateaux sont en course**, le comité de course peut changer un bord du parcours qui commence à une *marque* à contourner ou à une porte en changeant la position de la *marque* suivante (ou de la ligne d'arrivée) et en le signalant à tous les bateaux avant qu'ils commencent ce bord. Il n'est pas nécessaire que la *marque* suivante soit en place à ce moment-là.

### **34 MARQUE MANQUANTE**

Si une *marque* est manquante ou n'est plus à sa place **pendant que les bateaux sont en course**, le comité de course doit, si possible,

- (a) la replacer dans sa position correcte ou la remplacer par une nouvelle *marque* d'apparence similaire, ou
- (b) la remplacer par un objet arborant le pavillon M et faire des signaux sonores répétitifs.

**[CLA]** Ces deux règles ne précisait pas à quel moment le comité de course intervenait. Voilà qui est fait.

### **35 TEMPS LIMITE DE COURSE ET SCORES**

Si un bateau **prend le départ, effectue le parcours** ~~comme requis par la règle 28~~ et *fini*t dans le temps limite **de cette course** s'il y en

a un, tous les bateaux qui *finissent* doivent recevoir les points correspondant à leur place d'arrivée sauf si la course est *annulée*. Si aucun bateau ne *finit* dans le temps limite **de la course**, le comité de course doit *annuler* la course.

[COH] Voir le commentaire 1 de la règle 32.1 ci-dessus.

### **36 COURSES DONT LE DÉPART EST REDONNÉ OU COURSES RECOURUES**

Si le départ d'une course est redonné ou si elle est recourue, une infraction à une *règle* dans la course initiale ou lors de tout départ redonné précédemment ou dans cette course recourue ne doit pas

- (a) empêcher un bateau de courir sauf s'il a enfreint la règle 30.4 ; ou
- (b) faire qu'un bateau soit pénalisé, sauf selon les règles 2, 30.2, 30.4 ou 69 ou selon la règle 14 s'il a causé une blessure ou un dommage sérieux.

[NEW] Pour ajouter une pénalité selon la règle 2 aux pénalités reportées sur une course dont le départ est redonné ou sur une course reportée. L'ajout de la règle 2 à la liste des règles avait été approuvé en 2015, mais n'avait pas été fait.

### **37 INSTRUCTIONS DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE**

Quand le comité de course envoie le pavillon V avec un signal sonore, tous les bateaux et tous les bateaux officiels et accompagnateurs doivent, si possible, veiller le canal de communication du comité de course pour les instructions de recherches et de sauvetage.

[NEW] Le pavillon V (avec le D, le O et le R) fait partie des pavillons ajoutés à Signaux de Course.

Ces pavillons sont régulièrement utilisés par les comités de course ou les règles de classe, et il était donc utile pour les concurrents de les inclure dans Signaux de course. Cela permet d'autre part une application plus cohérente et uniforme.

## **CHAPITRE 4 – AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE**

### **SECTION A OBLIGATIONS GÉNÉRALES**

[CLA] Pour concentrer les règles relatives à l'équipement dans une section dédiée du chapitre 4 des RCV.

## **40 ÉQUIPEMENTS INDIVIDUELS DE FLOTTABILITÉ**

### **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.

### **40.2 Quand la règle 40.1 s'applique**

La règle 40.1 s'applique

- (a) si le pavillon Y a été envoyé sur l'eau avec un signal sonore avant ou avec le signal d'avertissement pendant que les bateaux sont dans cette course ; ou
- (b) si le pavillon Y a été envoyé à terre avec un signal sonore à tout moment quand les bateaux sont sur l'eau ce jour.  
Cependant, la règle 40.1 s'applique tel que spécifié dans l'avis de course ou les instructions de course.

**[CLA]** L'avant-dernière phrase n'imposait pas le port d'un équipement individuel de flottabilité en tout temps sur l'eau et était inefficace. De plus, la règle précise maintenant « chaque » concurrent ce qui supprime toute discussion sur le fait que la règle pouvait ne pas être enfreinte si quelques concurrents au sein d'un équipage portaient un EIF. L'avis de course ou les instructions de course n'ont plus qu'à simplement spécifier : « La RCV 40.1 s'applique en tout temps sur l'eau » si c'est ce que veut l'autorité organisatrice.

Il n'y a pas de changement par rapport au moment où un EIF doit être porté, mais il est clair que le pavillon Y à terre s'applique pour la journée entière. En faisant que la règle s'applique « dans cette course » dans la règle 40.2(a), si le comité de course décide que le pavillon Y n'est plus nécessaire pour les courses suivantes, il peut simplement l'affaler et aucun autre signal n'est requis.

## **41 AIDE EXTÉRIEURE**

Un bateau ne doit recevoir d'aide d'aucune source extérieure, sauf

- (a) de l'aide pour un membre d'équipage malade, blessé ou en danger ;
- (b) après une collision, de l'aide de la part de l'équipage de l'autre navire, pour se dégager ;
- (c) de l'aide sous forme d'information librement accessible à tous les bateaux ;

- (d) une information spontanée émanant d'une source désintéressée, qui peut être un autre bateau dans la même course.

Cependant, un bateau qui acquiert un avantage significatif dans la course par une aide reçue selon la règle 41(a) peut faire l'objet d'une réclamation et être pénalisé ; la pénalité peut être inférieure à la disqualification.

**[CLA]** Avant 2013, la règle 41(a) indiquait : « un bateau ne doit recevoir d'aide d'aucune source extérieure, sauf a) de l'aide pour un membre d'équipage malade ou blessé ». En 2013, la règle 41(a) a été modifiée pour sa formulation actuelle qui permet d'aider un membre d'équipage qui est en danger. L'une des principales raisons de ce changement en 2013 était la sécurité des personnes qui étaient tombées l'eau et étaient en danger. Avant 2013, un bateau avec un membre d'équipage par-dessus bord en danger dans de l'eau froide enfreignait la règle 41 si le membre d'équipage était remis à bord par un bateau sécurité, accompagnateur ou spectateur. Pendant ces années, les personnes en eau froide demandaient à ne pas être aidés afin de ne pas être obligés d'abandonner après avoir reçu de l'aide.

La principale raison de ce changement apporté en 2013 était de permettre à ces personnes de recevoir de l'aide et de ne pas être pénalisées pour l'avoir reçue.

En 2013, en même temps que la modification de la règle 41(a), la dernière phrase de la règle 41 a été ajoutée. Un événement récent dans la Volvo Ocean Race (VOR) avait amené beaucoup de questions à propos de cette phrase : un responsable de la gestion de course de la VOR a remarqué qu'un bateau était en route de collision avec un récif alors qu'il était en mer de Corail. Ce responsable a prévenu par mail le bateau qu'il risquait d'entrer en collision avec le récif. Le bateau a modifié sa route et évité la collision. Suite à cet incident, il y a eu débat sur la question de savoir si le bateau devait faire l'objet d'une réclamation et d'une pénalité en vertu de la dernière phrase de la règle 41. Les arbitres n'étaient pas en accord sur la pénalisation de ce bateau.

La dernière phrase de la règle 41 était incompatible avec la règle 64.1 et la définition *Réclamation*. La phrase stipule qu'un bateau qui acquiert un avantage significatif dans la course par une aide reçue selon la règle 41(a) peut faire l'objet d'une réclamation et être pénalisé. Une *réclamation* est une allégation selon laquelle un bateau a enfreint une règle, mais un bateau qui reçoit de l'aide en vertu de la règle 41(a) n'a pas enfreint de règle. La règle 64.1 stipule qu'un bateau ne peut être pénalisé que si le jury décide qu'il a enfreint une *règle*.... Le jury ne peut

donc pas pénaliser un bateau en vertu de la dernière phrase de la règle 41.

La dernière phrase de la règle 41 était complexe et rarement applicable. Par conséquent, sa suppression simplifie la règle. La règle 41(a) est une règle de sécurité importante qui permet à un bateau de recevoir de l'aide pour un membre d'équipage en danger. Supprimer la possibilité de pénaliser un tel bateau est conforme à la règle 1.1, première règle fondamentale de notre sport.

### 42.3 Exceptions

- (c) ~~Sauf lors d'un louvoyage au vent,~~ **Quand** le surfing (accélération rapide en descendant sur l'avant d'une vague), **ou** le planing **ou le vol** est possible, **l'équipage du bateau peut border toute voile dans le but d'initier ce surfing ou planing, mais**

**[CLA]** Le but original des mots « sauf lors d'un louvoyage au vent » était d'interdire à un bateau sur un louvoyage au vent de pomper en descendant le côté au vent ou sous le vent lorsqu'il rencontrait une vague.

En 2013 cependant, l'expression « sur l'avant d'une vague » a remplacé « le côté sous le vent d'une vague ».

Cette modification interdit à un bateau sur un louvoyage au vent de pomper en descendant le dos des vagues rencontrées, même si les mots « sauf lors d'un louvoyage au vent » sont supprimés.

Dans les rares cas où une vague se déplace contre le vent (comme celle créée par le passage d'un bateau à moteur sur une longue houle océanique), la modification permet à un bateau sur un louvoyage au vent de pomper une fois pour attraper la vague, ce qui est exactement le genre d'action que la règle souhaite autoriser.

De plus, le retrait des mots en question simplifie la règle.

- (1) **chaque voile peut être bordée une seule fois par vague ou risée pour initier ce surfing ou planing, ou**
- (2) **chaque voile peut être bordée autant de fois que voulu pour initier le vol.**

**[CLA]** Ceci clarifie que pomper est autorisé pour initier le vol, tout comme le planing.

Le (2) autorise également de pomper plusieurs fois parce qu'une seule pompe est inefficace pour de nombreuses classes. Si une seule pompe suffit, plusieurs pompes ne sont pas autorisées puisque le bateau vole déjà.

Enfin, cette modification permet aux classes volantes de ne pas modifier la règle 42 dans leurs règles de classe.

## 43 EXONÉRATION

- 43.1** (a) Quand, en conséquence d'une infraction à une *règle*, un bateau a contraint un autre bateau à enfreindre une *règle*, l'autre bateau est exonéré de son infraction.
- (b) 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.
- (c) Un bateau prioritaire ou naviguant dans la *place* ou la *place à la marque* à laquelle il a droit est exonéré d'une infraction à la règle 14 si le contact n'occasionne pas de dommage ou blessure.
- 43.2** Un bateau exonéré d'une infraction à une *règle* n'a pas besoin d'effectuer une pénalité et ne doit pas être pénalisé pour avoir enfreint cette *règle*.

### [CLA] [NEW]

1. Les anciennes règles 14(b) et 21 sont déplacées car elles n'appartiennent pas au Chapitre 2 : ce ne sont pas des règles qui régissent la façon dont un bateau navigue quand il en « rencontre » un autre.

2. L'ancienne règle 64.1 est déplacée car c'est une règle qui indique au jury certaines mesures à prendre à la fin de l'instruction d'une réclamation. Donc, à proprement parler, la règle 64.1(a) ne s'applique pas sur l'eau juste après un incident.

Néanmoins, les concurrents agissent généralement comme si un bateau exonéré par la règle 64.1(a) l'était immédiatement après un incident, même si l'incident ne passe jamais devant le jury pour instruction d'une réclamation.

3. Les anciennes règles 14(b), 21 et 64.1(a) sont déplacées vers la nouvelle règle 43 car quand un bateau décide qu'il a enfreint une règle du Chapitre 2 ou la règle 31, il doit décider s'il est exonéré de cette infraction et, s'il ne l'est pas, quelle pénalité il recevra.

La nouvelle règle 43 énonce les trois conditions lui permettant d'être exonéré. S'il ne l'est pas, la règle 44 précise quelles sanctions sur l'eau sont à sa disposition. Il est donc logique de mettre ces deux règles l'une à côté de l'autre.

4. Il existe un principe qui s'applique aux trois règles d'exonération actuelles : un bateau spécifique est exonéré par une règle pour infraction à une règle particulière.

- La règle 14(b) exonère un bateau prioritaire ou un bateau ayant droit à la place ou à la place à la marque qui a enfreint la règle 14.

- La règle 21 exonère un bateau qui navigue dans la place ou la place à la marque à laquelle il a droit et qui enfreint une règle de la Section A du Chapitre 2, la règle 15, 16 ou 31.
- La règle 64.1(a) exonère un bateau qui a été contraint d'enfreindre une règle pour son infraction à cette règle – c'est-à-dire la règle qu'il a été contraint d'enfreindre.

La rédaction des trois paragraphes de la règle 43.1 suit clairement ce principe.

5. La nouvelle règle 43 est essentielle à l'application des règles du Chapitre 2. Il serait tout à fait chaotique de la modifier par l'avis de course, les instructions de course, les règles de classe ou une prescription nationale. Pour cette raison, il convient d'ajouter une nouvelle règle 43 à la liste des règles non modifiables de la règle 86.1(a).

6. Pourquoi l'ancienne règle 43 devient-elle la règle 49 ? Les anciennes règles 43 et 49.1 concernaient toutes les deux les vêtements et équipements portés un concurrent, il est donc logique que ces deux règles soient situées l'une à côté de l'autre.

#### **47 ÉVACUATION DES DÉTRITUS**

**Les concurrents et les accompagnateurs ne doivent pas jeter intentionnellement de débris 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.

**[CLA]** La règle 55 actuelle, ne concernant pas l'équipement, a été placée dans la Section A du Chapitre 4.

L'ajout des accompagnateurs dans la première ligne clarifie le fait que le mot « participants » dans les Règles de Base ainsi que la Responsabilité Environnementale s'applique également aux accompagnateurs. Les mots ajoutés sont cohérents avec les premiers mots utilisés dans les règles 6, 7 et 69.1.

### **SECTION B**

#### **EXIGENCES RELATIVES À L'ÉQUIPEMENT**

**[CLA]** L'objectif est de mettre toutes les règles du Chapitre 4 relatives à l'équipement dans une nouvelle Section au sein du Chapitre 4 avec le titre « Règles relatives à l'équipement ». Les règles devant être placées dans la Section B sont les actuelles règles 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54 et 55. L'objectif est atteint, mais avec un ordre des règles différent, choisi pour diminuer le nombre de changement de numéros des règles dans le Chapitre 4 et pour rassembler les règles couvrant des sujets semblables.

De plus, la règle 55, Evacuation des détritrus, n'a pas été considérée comme une règle relative à l'équipement et a donc été déplacée vers la section A et renumérotée 47.

## **48 LIMITATIONS SUR L'ÉQUIPEMENT ET L'ÉQUIPAGE**

**48.1** Un bateau doit utiliser uniquement l'équipement à bord à son signal préparatoire.

**48.2** Aucune personne ne doit quitter le bord intentionnellement, sauf si elle est malade ou blessée, ou pour aider une personne ou un navire en danger, ou pour nager. Une personne quittant le bateau par accident ou pour nager doit être revenue **en contact avec le bateau avant que l'équipage ne reprenne la navigation du bateau vers la *marque* suivante.**

**[CLA]** La deuxième phrase de l'ancienne règle 47.2 était inchangée depuis 1965.

Si un membre d'équipage est séparé du bateau accidentellement ou pour se baigner, il doit être récupéré avant que le bateau continue dans la course. Cette règle était destinée à éviter la tactique suivante utilisée dans les courses avec un bord de près suivi d'un bord au vent arrière : certains bateaux prenaient le départ avec un équipage de huit personnes d'avoir un rappel suffisant au près. Après avoir contourné la marque au vent, cinq personnes sautaient à l'eau (sans être récupérées), pour alléger le bateau au vent arrière jusqu'à l'arrivée.

Des problèmes d'interprétation de la règle se sont posés dans les situations où un bateau chavire sur un bord de vent arrière par fort vent ou courant, un membre d'équipage est séparé du bateau, qui est poussé vers la marque suivante ou la ligne d'arrivée.

Selon la rédaction actuelle de la deuxième phrase de la règle 47.2, une question se pose : si le courant porte le bateau vers la ligne d'arrivée avant que la personne soit récupérée, le bateau doit-il être considéré comme ayant *fini* ?

Le bateau qui est poussé vers la ligne par le courant ne finit pas, à moins que la personne qui a été séparée du bateau soit de nouveau en contact avec lui.

**49.2** Quand des filières sont exigées par les règles de classe ou toute autre *règle*, les concurrents ne doivent avoir aucune partie de leur torse à l'extérieur de celles-ci, sauf brièvement pour effectuer un travail nécessaire. Sur les bateaux équipés de filières hautes et basses, un concurrent assis **sur le pont** face à l'extérieur, avec la taille à l'intérieur de la filière basse, peut avoir la partie supérieure

du corps à l'extérieur de la filière haute. Sauf si une règle de classe ou toute autre *règle* précise une flèche maximale, les filières doivent être tendues. Si les règles de classe ne précisent pas le matériau ou le diamètre minimal des filières, celles-ci doivent respecter les spécifications des *Règlementations Spéciales Offshore World Sailing*.

**[CLA]** Il n'est pas rare pour l'équipage d'être assis sur le rail de fargue face vers l'extérieur et de n'être soutenu que par les cuisses. Dans l'expression « assis sur le pont », il est difficile de définir quelle partie du corps du concurrent doit être en contact. Il est difficile de définir l'endroit où le livet, où la coque devient le pont. Pour éviter les réclamations inutiles et difficiles, une solution simple et efficace consiste à supprimer cette exigence de la règle 49.2 tout en maintenant l'intention initiale :

1. Quand il y a deux filières, un concurrent face à l'extérieur avec la taille à l'intérieur de la filière inférieure peut avoir la partie supérieure du corps à l'extérieur de la filière supérieure.
2. Les filières doivent être tendues (selon la définition des RSO). L'ORC et l'IRC ont déjà apporté cette modification par l'intermédiaire de leurs règles de classe respectives et il n'y a pas eu de problème à la suite.

## **50 VÊTEMENTS ET ÉQUIPEMENT DU CONCURRENT**

- 50.1** (a) Les concurrents ne doivent pas porter ou transporter de vêtements ou d'équipement dans le but d'augmenter leur poids.
- (b) De plus, le poids des vêtements et de l'équipement d'un concurrent ne doit pas excéder 8 kilogrammes, à l'exclusion du harnais de rappel ou de trapèze et des vêtements (y compris les chaussures) portés seulement au-dessous du genou. Les règles de classe **ou l'avis de course** ~~les instructions de course~~ peuvent spécifier un poids inférieur ou un poids supérieur jusqu'à 10 kilogrammes. Les règles de classe peuvent inclure dans ce poids les chaussures et autres vêtements portés au-dessous du genou. Un harnais de rappel ou de trapèze doit avoir une flottabilité propre et ne doit pas peser plus de 2 kilogrammes, mais les règles de classe peuvent spécifier un poids supérieur jusqu'à 4 kilogrammes. Les poids doivent être déterminés comme requis par l'annexe H.
- (c) **Un harnais de trapèze porté par un concurrent qui peut être utilisé pour soutenir le concurrent au trapèze doit être de type à largage rapide respectant la norme ISO 10862, qui permet au concurrent**

de se détacher à tout moment du crochet ou autre modèle de fixation. Une règle de classe peut modifier cette règle pour autoriser les harnais de trapèze qui ne sont pas du type à largage rapide, mais une règle de classe ne peut pas modifier l'exigence selon laquelle un harnais à largage rapide respecte l'ISO 10862.

*Note : la règle 50.1(c) ne prend pas effet avant le 1<sup>er</sup> janvier 2023.*

**50.2** ~~La règle 43.1(b)~~ Les règles 50.1(b) et 50.1(c) ne s'appliquent pas aux bateaux tenus d'être équipés de filières.

**[NEW]** Il existe de nombreux incidents enregistrés et documentés, y compris des décès, de membres de l'équipage pris au piège par le crochet de trapèze pris dans le gréement courant ou dormant.

En 2009, à la suite d'une série de décès en 2007 et 2008, la RYA a élaboré une norme qui est par la suite devenue une norme internationale harmonisée (ISO), et qui détaille les exigences de construction et d'essai des mécanismes de libération rapide pour les harnais de trapèze.

Aux Mondiaux 29<sup>er</sup> de 2017, il y a eu un incident impliquant un équipage pris sous la coque renversée après s'être emmêlé dans le gréement.

L'introduction d'un mécanisme de libération rapide pour le harnais de trapèze va diminuer ce risque car l'équipage sera en mesure de se détacher du bateau.

Pas de modification avant 2023 pour permettre à l'industrie de répondre à cette exigence.

Il y a un certain nombre de produits sur le marché et qui sont à libération rapide mais ne sont pas conformes à la norme ISO 10862 qui est une obligation.

L'intention, au moins au départ, est que la nouvelle règle 50 inclue tous les harnais de trapèze qui ont une fonction de libération rapide, qu'ils soient conformes ou non à la norme ISO 10862.

L'ajout d'un mécanisme de libération rapide est susceptible d'augmenter le poids total du harnais de trapèze. Les harnais trapèzes comportent aussi maintenant des supports en bois pour protéger l'équipage et, par conséquent, une augmentation du poids maximal est nécessaire pour les modifications de conception du support.

## **55 ÉTABLIR ET BORDER LES VOILES**

### **55.1 Changer les voiles**

Pendant les changements de voiles d'avant ou de spinnakers, une voile de remplacement peut être entièrement établie et réglée avant que la voile qu'elle remplace soit affalée. Cependant, une seule grand-voile et un seul spinnaker doivent être établis en même temps, sauf lors du changement.

## 55.2 Tangons de spinnaker ; tangons de foc

Un seul tangon de spinnaker ou tangon de foc doit être utilisé en même temps sauf pendant un empannage. Quand il est utilisé, il doit être fixé au mât le plus avant.

## 55.3 Border les voiles

Aucune voile ne doit être bordée sur ou à l'aide d'un dispositif exerçant une pression vers l'extérieur sur l'écoute ou le point d'écoute d'une voile à un point depuis lequel, avec le bateau en position verticale, une ligne verticale tomberait à l'extérieur de la coque ou du pont, sauf que :

- (a) le point d'écoute d'une voile d'avant peut être relié (tel que défini dans les *Règles d'Équipement des Voiliers*) à un tangon de foc pourvu qu'un spinnaker ne soit pas établi ;
- (b) toute voile peut être bordée sur ou par l'intermédiaire d'une bôme qui est normalement utilisée pour une voile et qui est fixée en permanence au mât sur lequel la tête de la voile est fixée ;
- (c) une voile d'avant peut être bordée sur sa propre bôme qui ne nécessite aucun réglage lors d'un virement de bord ; et
- (d) la bôme d'une voile peut être bordée depuis un bout-dehors de tapecul.

~~(a) Aucune voile ne doit être bordée sur ou à l'aide d'un « outrigger », sauf tel qu'autorisé dans la règle 50.3(b) ou 50.3(c). Un « outrigger » est tout accastillage ou autre système placé de sorte à pouvoir exercer une pression vers l'extérieur sur une écoute ou une voile à un point depuis lequel, avec le bateau en position verticale, une ligne verticale tomberait à l'extérieur de la coque ou du pont. Pour les besoins de cette règle, les pavois, rails de fargue et listons ne font pas partie de la coque ou du pont, et ce qui suit n'est pas un « outrigger » : un beaupré utilisé pour fixer l'amure d'une voile, un bout-dehors utilisé pour border la bôme d'une voile, ou la bôme d'une voile d'avant bômée qui ne nécessite aucun réglage lors d'un virement de bord.~~

~~(b) Toute voile peut être bordée sur ou par l'intermédiaire d'une bôme qui est utilisée normalement pour une voile et qui est fixée en permanence au mât sur lequel la tête de la voile est fixée.~~

~~(c) Une voile d'avant peut être bordée ou fixée à son point d'écoute à un tangon de spinnaker ou de foc, à condition qu'un spinnaker ne soit pas établi.~~

[CLA] La définition de "outrigger" dans l'ancienne règle 50.3 est beaucoup plus vaste que la définition qui a été adoptée pour les Règles d'Équipement des Voiliers l'an passé. La modification n'apporte aucun

changement dans les exigences de l'ancienne 50.3, ce qui est souhaitable car cette règle est essentiellement une règle de classe pour toutes les classes et systèmes à handicap.

Pour éviter au lecteur de chercher la nouvelle définition de « outrigger » dans les REV, la voici : F.1.4(c) (iv) **OUTRIGGER** : Un **espar de coque** se prolongeant en transversal **relié** à une **écoute**.

#### **55.4 Voiles d'avant et spinnakers**

Pour les besoins des règles **50 et 54 et 55 et** de l'Annexe G, ~~une voile d'avant se différencie d'un spinnaker par sa largeur, mesurée entre les points médians de son guindant et de sa chute, n'excédant pas 75% de la longueur de sa bordure. Une voile amurée en arrière du mât le plus avant n'est pas une voile d'avant.~~ Les définitions de « voile d'avant » et « spinnaker » des *Règles d'Équipement des Voiliers* doivent être utilisées.

*Note* : Les Règles d'Équipement des Voiliers *sont disponibles sur le site de World Sailing et de la FFVoile.*

**[CLA]** D'après les REV (Règles d'Équipement pour Voiliers) G7.5 (a, b), Mi-largeur, la mesure de la largeur d'un spinnaker est différente de celle d'une voile d'avant.

D'après les REV G4.2 (b, (c) Point de drisse, la définition du point de drisse d'un spinnaker est différente de celle d'une voile d'avant.

Les points de drisse, les points médians le sont aussi.

D'après l'ancienne RCV 50.4, Voiles d'avant, les voiles d'avant sont définies comme étant mesurées entre les points médians de son guindant et de sa chute, et cela correspond à la définition de la mesure du spinnaker.

Il y a confusion, et pour savoir si nous avons un spinnaker ou une voile d'avant, la voile doit être mesurée comme un spinnaker et non comme une voile d'avant.

## **56 SIGNAUX DE BRUME ET FEUX ; DISPOSITIFS DE SÉPARATION DE TRAFIC**

**56.1** ~~Quand la sécurité l'exige~~ **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 règlements gouvernementaux applicables.

**56.2** Un bateau doit se conformer à la règle 10 du *RIPAM*, Dispositifs de Séparation de Trafic.

*Note* : *L'Annexe DST, Dispositifs de Séparation du Trafic, est disponible sur le site de World Sailing et de la FFVoile. L'avis de course peut*

*modifier la règle 56.2 en précisant que la Section A, la Section B ou la Section C de l'Annexe DST s'applique.*

**[NEW]** L'Annexe expérimentale DST Dispositif de Séparation du Trafic est adoptée et fait maintenant partie des RCV.

## CHAPITRE 5 - RECLAMATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS

*Le formulaire de réclamation qui était inclus dans les précédentes éditions de ce livre est remplacé par deux formulaires, un formulaire de demande d'instruction et un formulaire de décision d'instruction. Les nouveaux formulaires, sous différents formats, sont disponibles sur le site de World Sailing sur [sailing.org/racingrules/documents](http://sailing.org/racingrules/documents) et sur le site de la FFVoile sur <http://espaces.ffvoile.fr/arbitrage/boite-a-outils/documents-concurrents.aspx>. Ils peuvent être téléchargés et imprimés.*

*Noter que les Règles de Course à la Voile n'exigent pas l'utilisation d'un formulaire particulier.*

*Les suggestions d'amélioration de ces formulaires sont bienvenues et doivent être envoyées à [cca@ffvoile.fr](mailto:cca@ffvoile.fr)*

**[CLA]** Pour expliquer l'existence de nouveaux formulaires et l'absence du formulaire de réclamation.

### SECTION A - RÉCLAMATIONS ; RÉPARATIONS ; ACTION SELON LA RÈGLE 69

- 60.1** Un bateau peut
- (b) demander réparation ; ou
  - (c) rapporter au jury pour demander une action selon la règle 60.3(d) ou 69.2(b).
- 60.2** Un comité de course peut
- (c) rapporter au jury pour demander une action selon la règle 60.3(d) ou 69.2(b).
- 60.4** Un comité technique peut
- (a) réclamer contre un bateau mais pas sur la base d'une information provenant d'une demande de réparation ou d'une *réclamation* non recevable, ni sur la base d'un rapport d'une personne ayant *un conflit d'intérêts* autre que le représentant du bateau lui-même. Cependant, il doit réclamer contre un bateau s'il décide

1. ~~qu'un bateau an enfreint une règle du chapitre 4, à l'exception des règles 41, 42, 44 et 46, ou~~
2. ~~qu'un bateau ou un équipement n'est pas conforme aux règles de classe ;~~

qu'un bateau ou un équipement individuel n'est pas conforme aux règles de classe ou à la règle 50 ;

- (b) demander réparation pour un bateau ; ou
- (c) rapporter au jury pour demander une action selon la règle 60.3(d) ou 69.2(b).

**[CLA]** Les bateaux peuvent rapporter une allégation de mauvaise conduite (et non réclamer) et un comité de course ou un comité technique peut rapporter une infraction d'un accompagnateur.

La règle 43, Vêtements et équipement du concurrent, est la seule règle qui n'est pas induite par les actions du bateau pendant la course. Le comité technique devrait avoir obligation de réclamer pour une infraction à cette règle.

Le comité technique ne devrait pas être tenu de réclamer pour les autres règles du Chapitre 4. La modification permet toujours au comité technique de réclamer pour ces règles, mais ce n'est pas obligatoire.

Ceci amène le comité technique au même niveau que le comité de course ou le jury en termes d'exigences pour réclamer, tout en maintenant l'obligation de réclamer pour les infractions aux règles de classe et à la règle 43.

La modification propose une règle pratique quand le comité technique, le comité de course, les umpires et même les juges sont observateurs sur l'eau.

**60.5** Cependant ni un bateau, ni un comité ni un jury ne peut réclamer pour une infraction alléguée à la règle 5, 6, 7 ou règle 69 ou à la Réglementation à laquelle la règle 6 fait référence, sauf si autorisé par la Réglementation concernée.

**[COH]** Pour être en cohérence avec la nouvelle règle 6.

## **61 EXIGENCES POUR RÉCLAMER**

### **61.1 Informer le réclamé**

- (a) Le bateau ~~ayant l'intention de réclamer~~ réclamant doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable. Quand sa *réclamation* concernera un incident ~~lequel il a été impliqué ou qu'il a vu,~~ dans la zone de course, il doit pour chaque *réclamation* héler « Proteste » et arborer visiblement un pavillon rouge à la première

occasion raisonnable. Il doit arborer le pavillon jusqu'à ce qu'il ne soit plus *en course*. Cependant,

- (1) si l'autre bateau est trop éloigné pour être hélé, le bateau réclamant n'a pas besoin de heler mais il doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable ;
- (2) si la longueur de coque du bateau réclamant est inférieure à 6 mètres, il n'a pas besoin d'arborer un pavillon rouge ;
- (3) si l'incident était une erreur commise par l'autre bateau dans la manière d'*effectuer le parcours*, il n'a pas besoin de heler ou d'arborer un pavillon rouge mais il doit informer l'autre bateau, soit avant que cet autre bateau *finisse*, soit à la première occasion raisonnable après que l'autre bateau a *fini*.
- (4) ~~si du fait de l'incident, un membre de l'un ou l'autre des équipages est en danger, ou en cas de blessure ou de dommage sérieux évidents~~ **si au moment de l'incident**, il est évident pour le bateau **ayant l'intention de réclamer** **réclamant qu'un membre de l'un ou l'autre des équipages est en danger, ou qu'une blessure ou un dommage sérieux en a découlé**, les exigences de cette règle ne s'appliquent pas à ce bateau, mais il doit essayer d'informer l'autre bateau dans le temps limite de la règle 61.3.

#### [CLA]

1. Le retrait de la locution « ayant l'intention de réclamer » élimine l'argument que peut avoir un réclamant pour ne pas avoir informé le réclamé à la première occasion raisonnable. Dans la règle actuelle, le réclamant peut argumenter qu'il n'avait pas « l'intention » de réclamer jusqu'à ce qu'il ait attendu un temps suffisant pour laisser au réclamé le temps de commencer à effectuer une pénalité de deux tours. Si le bateau réclamant attend jusqu'à ce que son équipage décide qu'ils ont l'intention de réclamer, la première phrase de l'actuelle règle 61.1(a) devient beaucoup plus difficile à appliquer.
  2. En général, une règle qui impose au lecteur de connaître l'état d'esprit d'un individu est plus difficile à appliquer qu'une règle qui n'a pas une telle exigence. L'usage de « avoir l'intention », « intention » ou « intentionnellement » doit être évité quand on écrit une règle qui impose une exigence à un individu ou un bateau.
- (b) Si le comité de course, le comité technique ou le jury a l'intention de réclamer contre un bateau au sujet d'un incident que le comité ou le jury a observé dans la zone de course, il doit l'en informer après la course dans le temps limite de la règle 61.3. Dans les autres cas, le comité ou le jury doit informer le bateau de son

intention de réclamer aussitôt que raisonnablement possible. **Un avis affiché sur le tableau officiel d'information dans le temps limite approprié satisfait cette exigence.**

- (c) Si le jury décide de réclamer contre un bateau selon la règle 60.3(a)(2), il doit l'en informer aussitôt que raisonnablement possible, clore l'instruction en cours, procéder comme requis par les règles 61.2 et 63, et instruire ensemble la *réclamation* initiale et la nouvelle *réclamation*.

### [CLA] [COH]

1. Un très grand nombre d'épreuves le précisent dans leurs IC. Toutes ces IC seront évitées.
2. Afficher des avis sur le panneau officiel est la méthode utilisée par les organisateurs et les comités pour communiquer avec les concurrents. Ce changement est cohérent avec la pratique usuelle.

### 61.3 Temps limite pour réclamer

Une *réclamation* d'un bateau ou du comité de course, du comité technique ou du jury pour un incident **que le comité** a observé dans la zone de course doit être déposée au secrétariat de course dans le temps limite de réclamation indiqué dans les instructions de course. Si aucun temps limite n'est indiqué, il est de deux heures après que le dernier bateau dans la course a *fini*. Les autres *réclamations* **du comité de course, du comité technique ou du jury** doivent être déposées au secrétariat de course au plus tard deux heures après que le **comité** réclamant a reçu l'information correspondante. Le jury doit prolonger ce délai s'il existe une bonne raison de le faire.

[CLA] Avec la formulation actuelle de la RCV 61.3, le temps limite pour réclamer d'un bateau est l'heure limite de dépôt des réclamations définie par l'arrivée de ce bateau ou du dernier bateau dans la course. Les bateaux peuvent également réclamer pour n'importe quelle règle qui s'applique quand les bateaux ne sont pas sur l'eau ou en course, par exemple les règles des IC ou de l'AC, la RCV 1, les règles du chapitre 6 ou de l'Annexe G. Cette modification donne un temps limite raisonnable qui est de deux heures, comme pour les arbitres, pour réclamer pour ces motifs. Cela limite le nombre de cas où la prolongation du temps limite est laissée à la discrétion du jury.

La nouvelle règle ne prolonge pas les limites de réclamation par les bateaux, car elle requiert toujours du bateau qu'il ait été impliqué dans l'incident ou qu'il l'ait vu pour les infractions aux règles du chapitre 2 et à la règle 31, et il est toujours tenu de prévenir le bateau réclamé.

## 62 RÉPARATION

- 62.1** Une demande de réparation ou une décision du jury d'étudier une réparation doit être basée sur la prétention ou la possibilité que 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
- (a) par une action ou une omission incorrecte du comité de course, du jury, de l'autorité organisatrice ou du comité technique de l'épreuve, mais pas par une décision du jury quand le bateau était une *partie* dans l'instruction ;
  - (b) par une blessure ou un dommage physique dus à l'action d'un bateau enfreignant une règle du chapitre 2 **et qui a effectué une pénalité appropriée** ou a été pénalisé, ou d'un navire qui n'était pas *en course* et qui était tenu de se maintenir à l'écart ou qui s'est avéré être en faute selon le *RIPAM* ou une règle gouvernementale de priorité ;
  - (c) en apportant de l'aide (sauf à lui-même ou à son équipage) conformément à la règle 1.1 ; ou
  - (d) par l'action d'un autre bateau ou d'un ~~membre de son équipage~~ équipier ou d'un *accompagnateur* de ce bateau, qui a donné lieu à une pénalité selon la règle 2 ou à une pénalité ou avertissement selon la règle 69.2(h).

**[CLA]** Il devient clair que le bateau auquel on se réfère dans la règle 62.1(d) est « un autre bateau », différent du bateau dont le score a été aggravé et que le membre d'équipage et le bateau accompagnateur sont des gens associés à cet autre bateau.

- 62.2** Une demande doit être faite par écrit et en identifier les raisons. Si la demande est basée sur un incident dans la zone de course, elle doit être déposée au secrétariat de course dans le temps limite de réclamation ou dans les deux heures après l'incident, selon ce qui est le plus tard. Les autres demandes doivent être déposées aussitôt que raisonnablement possible après avoir eu connaissance des motifs de la demande. Le jury doit prolonger ce délai s'il existe une raison une bonne raison de le faire. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire.
- (a) Cependant, le dernier jour de course prévu, une demande de réparation basée sur une décision de jury doit être déposée pas plus tard que 30 minutes après l'affichage de la décision.

[COH] La règle 62 doit être cohérente avec la règle 66 pour les demandes le dernier jour. Actuellement, de nombreuses IC incluent cette disposition.

## SECTION B - INSTRUCTIONS ET DÉCISIONS

### 63 INSTRUCTIONS

#### 63.1 Nécessité d'une instruction

Un bateau ou un concurrent ne doit pas être pénalisé sans l'instruction d'une réclamation, sauf tel que prévu dans les règles 30.2, 30.3, 30.4, 64.4 (d), 64.5(b), 64.6, 69, 78.2, A5.1 et P2. Une décision sur une réparation ne doit pas être prise sans une instruction. Le jury doit instruire toutes les *réclamations* et demandes de réparation déposées au secrétariat de course, sauf s'il accepte qu'une *réclamation* ou une demande soit retirée.

Cette modification est effective depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

#### 63.2 Horaire et lieu de l'instruction ; temps laissé aux parties pour se préparer

L'horaire et le lieu de l'instruction doivent être notifiés à toutes les *parties* dans l'instruction, la *réclamation* ou les informations sur la réparation **ou les allégations** doivent être mises à leur disposition et ils doivent disposer d'un délai raisonnable pour préparer l'instruction. **Quand deux instructions ou plus découlent du même incident ou d'incidents intimement liés, elles peuvent être menées ensemble en une seule instruction. Cependant, une instruction ouverte selon la règle 69 ne doit pas être combinée avec un autre type d'instruction.**

[CLA] Rendre un principe important plus visible pour les juges et les parties dans les réclamations.

#### 63.3 Droit d'être présent

- (b) Si une *partie* ou plusieurs *parties* dans une **l'instruction d'une réclamation ou d'une demande de réparation** ne viennent pas à l'instruction, le jury peut néanmoins **juger la réclamation ou la demande** procéder à l'instruction. S'il était impossible à la(aux) *partie(s)* d'être présente(s), le jury peut rouvrir l'instruction.

[CLA] Le terme « instruction » regroupant l'ancien terme « réclamations » et « demandes de réparation » permet d'inclure les accompagnateurs dans cette règle.

### 63.6 Recevoir des dépositions et établir des faits

- (a) Le jury doit recevoir les dépositions, **y compris les dépositions par oui-dire**, des *parties* présentes à l'instruction ainsi que de leurs témoins et toute autre déposition qu'il estime nécessaire. **Cependant, le jury peut exclure les dépositions qu'il estime sans objet ou trop répétitives.**
- (b) Un membre du jury qui a vu l'incident doit le mentionner en présence des *parties* et peut témoigner.
- (c) Une *partie* présente à l'instruction peut interroger toute personne qui témoigne.
- (d) Le jury doit ensuite **accorder le crédit qu'il estime approprié aux dépositions reçues**, établir les faits et baser sa décision sur ces faits.

**[NEW] [COH]** La façon dont les jurys traitent les témoignages par oui-dire est très inégale. Si des orientations existent dans le Manuel des juges, ce n'est pas pour autant un document facilement accessible à tous ceux qui ont un rôle à jouer dans les instructions.

Il est difficile de décider si un témoignage par oui-dire doit être présenté tant qu'il n'a pas été recueilli. Certains témoignages par oui-dire peuvent être faciles à vérifier et être utiles pour prendre une bonne décision.

Voici quelques exemples de preuves utiles de oui-dire :

- A. Une liste de pointage à une marque, mais la personne qui a écrit la liste n'est pas disponible pour l'instruction ;
- B. Preuve vidéo ou photographique mais le photographe n'est pas disponible ;
- C. Les témoignages de ceux qui ne peuvent pas assister à une instruction, comme le personnel médical d'un hôpital.

Parfois, une partie cherche à présenter des éléments de preuve non pertinents ou indûment répétitifs. Ainsi, bien que le jury puisse le décourager, ce n'est que dans les cas extrêmes qu'il réfute ces éléments de preuve.

### 63.8 ~~Réclamations entre des bateaux~~ **Instructions impliquant des parties dans des courses épreuves différentes**

Une ~~réclamation entre des bateaux dans des courses~~ **instruction impliquant** des *parties* dans des **épreuves** différentes dirigées par des autorités organisatrices différentes doit être instruite par un jury acceptable pour ces autorités.

**[COH]** Pour mettre les instructions selon la règle 60.3(d) Accompagnateurs sur le même plan que les autres instructions

### 63.9 Instructions selon la règle 60.3(d) – Accompagnateurs

Si le jury décide d'ouvrir une instruction selon la règle 60.3(d), il doit sans tarder suivre les procédures des règles 63.2, 63.3, 63.4 et 63.6, à l'exception des informations données aux *parties* qui doivent détailler l'infraction alléguée et d'une personne qui peut être désignée par le jury pour présenter l'allégation.

Cette modification est effective depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

## 64 DÉCISIONS

### 64.1 Niveau de preuve, décisions à la majorité, demandes de reclassement

- (a) Un jury doit baser sa décision sur un équilibre de probabilités, sauf en cas de disposition autre dans la règle supposée enfreinte.
- (b) Les décisions du jury doivent être prises par vote de tous les membres à la majorité simple. En cas d'égalité des voix, le président peut avoir une voix prépondérante.
- (c) Le jury doit traiter chaque cas comme une *réclamation*, demande de réparation ou autre type de demande, en se basant sur les informations contenues dans la demande écrite ou l'allégation et sur le témoignage pendant l'instruction. Cela permet de changer de type de cas si nécessaire.

**[NEW]** Cette modification fournit un standard de preuve de base quand rien n'est spécifié dans la règle en question. De plus, elle permet de rendre la disposition de l'Annexe N.1.3 applicable aux décisions de tous les jurys.

Souvent, une demande d'instruction est déposée en tant que réclamation mais ne comporte pas de demande de réparation à la suite de dommages. Une partie dans une instruction peut ne pas demander réparation, mais peut demander une réouverture.

### 64.2 Pénalités et exonérations

Quand le jury décide qu'un bateau qui est une *partie* dans l'instruction d'une réclamation a enfreint une *règle* et qu'il n'est pas exonéré, il doit le disqualifier sauf si une autre pénalité s'applique. Une pénalité doit être infligée, que la *règle* applicable ait été mentionnée ou non dans la *réclamation*. Si un bateau a enfreint une *règle* quand il n'était pas *en course*, sa pénalité doit s'appliquer à la course la plus proche du moment de l'incident. Cependant,

- ~~(a) quand, en conséquence de son infraction à une règle, un bateau a contraint un autre bateau à enfreindre une règle, l'autre bateau doit être exonéré ;~~
- (a) si un bateau a effectué une pénalité applicable, il ne doit pas être pénalisé davantage selon cette règle, sauf si la pénalité pour une règle qu'il a enfreinte est une disqualification qui ne peut pas être retirée de son score dans la série ;
- (b) si un nouveau départ est donné ou si la course est recourue, la règle 36 s'applique.

Voir commentaire de la règle 43 ci-dessus.

#### 64.5 Décisions relatives aux accompagnateurs

- (a) Quand le jury décide qu'un *accompagnateur* qui est une *partie* dans une instruction selon la règle 60.3(d) ou 69 a enfreint une règle, il peut
- (1) donner un avertissement,
  - (2) exclure la personne de l'épreuve ou du lieu de l'épreuve, ou lui retirer tout privilège ou avantage, ou
  - (3) prendre d'autres mesures dans les limites de sa juridiction comme prévu par les règles.
- (b) Le jury peut également pénaliser un concurrent bateau qui est une partie dans une instruction selon la règle 60.3(d) ou 69 pour l'infraction à une règle par un accompagnateur en changeant le score du bateau dans une seule course, jusqu'à DSQ inclus et y compris la disqualification, quand le jury décide que
- (1) le concurrent bateau est susceptible d'avoir acquis un avantage dans la compétition en conséquence de l'accompagnateur, ou
  - (2) l'accompagnateur a commis une nouvelle infraction après que le concurrent a été averti par le jury, suite à une instruction antérieure, a averti ce bateau par écrit qu'une pénalité pouvait être imposée.

Cette modification est effective depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

#### 64.6 Pénalités discrétionnaires

Quand un bateau rapporte dans le temps limite de réclamation qu'il a enfreint une règle sujette à pénalité discrétionnaire, le jury doit décider de la pénalité appropriée après avoir reçu la déposition du bateau et de tout témoin qu'il juge opportun.

[NEW] Les règles prévoient maintenant les pénalités discrétionnaires, cependant les Principes de Base ne les reconnaissent pas et il n'existe

aucune disposition dans les règles pour traiter un bateau qui reconnaît une infraction à une telle règle.

## **65 INFORMER LES PARTIES ET LES AUTRES**

**65.3** Sauf s'il existe une bonne raison de ne pas le faire, le jury, après toute instruction, y compris une instruction selon la règle 69, peut publier les informations prévues par la règle 65.1. Le jury peut ordonner que l'information reste confidentielle entre les parties.

### **[CLA]**

1. De nombreux jurys ne connaissent pas trop le statut d'une décision de réclamation. Bien qu'il soit clair que cette décision doit être publiée dans la mesure où elle affecte le classement, il n'est pas clair que tous les faits établis doivent être publiés au-delà des parties dans l'instruction.
2. Publier cette information peut être très important. Cela permet aux concurrents de comprendre la décision et cela peut leur fournir des motifs pour demander réparation.
3. Les décisions entières peuvent être très utiles pour la pratique et l'enseignement, tant pour les concurrents que pour les arbitres. Il pourrait être approprié de retirer l'identité des parties selon les circonstances.

## **66 ROUVRIRE UNE INSTRUCTION**

**66.3** Le jury doit étudier toutes les demandes de réouverture. Quand une demande de réouverture est étudiée ou que l'instruction est rouverte,

- (a) si elle est simplement basée sur un fait nouveau, une majorité des membres du jury doit, si possible, avoir été membre du jury initial ;
- (b) si elle est basée sur une erreur significative, le jury doit, si possible, avoir au moins un nouveau membre.

~~Quand une instruction est rouverte, une majorité des membres de jury doit, si possible, avoir été membre du jury initial.~~

**[COH]** La règle 66 doit être cohérente avec la règle 62 concernant les demandes le dernier jour. Actuellement, de nombreuses instructions de course incluent cette disposition. Cependant, pour de nombreuses épreuves, particulièrement les longues séries de clubs, le temps limite de 30 minutes n'est pas approprié mais les IC n'en sont pas pour autant modifiées. La restructuration de la règle 66 permet aux IC d'écrire simplement : « Les RCV 62.2(a) et 62.2(b) ne s'appliquent pas ».

## SECTION C - MAUVAISE CONDUITE

### 69.1 Obligation de ne pas avoir une mauvaise conduite ; résolution

- (a) Un concurrent, un propriétaire de bateau ou un *accompagnateur* ne doit pas commettre un acte de mauvaise conduite.
- (b) Une mauvaise conduite est :
  - (1) une conduite enfreignant les bonnes manières, le bon esprit sportif ou un comportement contraire à l'éthique ; ou
  - (2) une conduite qui pourrait jeter **ou a jeté** le discrédit sur le sport.

La mauvaise conduite doit inclure les cas où le sport a effectivement été discrédité, pas seulement les cas où « il aurait pu ».

### 69.2 Action par un jury

- (e) Si le jury décide d'ouvrir une instruction, il doit rapidement informer la personne par écrit de l'infraction alléguée et du lieu et de l'heure de l'instruction, et respecter les procédures des règles 63.2, 63.3(a), 63.4, 63.6, **65.1, 65.2, 65.3 et 66**. Toutefois
  - (1) une personne peut être désignée par le jury pour présenter l'allégation, sauf si une personne a été désignée par World Sailing ;
  - (2) une personne contre laquelle une allégation a été portée selon cette règle doit avoir droit à un conseiller et à un représentant à ses côtés, qui peuvent agir en son nom.
- (f) Si la personne **ne peut assister à l'instruction et**
  - (1) fournit une bonne raison **justifiant son impossibilité de venir à l'instruction au moment prévu**, le jury doit la reprogrammer ; ou
  - (2) ne fournit pas de bonne raison et ne vient pas à l'instruction, le jury peut conduire l'instruction en l'absence de la personne.

Voir commentaire règle 65.4 ci-dessus

### 69.3 Action par une autorité nationale et par World Sailing

Les pouvoirs disciplinaires, les procédures et les responsabilités de l'autorité nationale et de World Sailing qui s'appliquent sont spécifiés dans **la Règlementation 35** du Code disciplinaire de World Sailing. Les autorités nationales et World Sailing peuvent imposer des pénalités supplémentaires, incluant la suspension d'admissibilité, selon **cette Règlementation ce code**.

[NEW] Modification pour supprimer l'utilisation des numéros de Règlements qui sont susceptibles de changer pendant la période 2021-2024. Le mot Réglementation est remplacé par code pour faciliter la lecture.

## SECTION D - APPELS

- 70.5** Il ne doit pas y avoir appel des décisions d'un jury international constitué conformément à l'annexe N. De plus, si l'avis de course **et ou** les instructions de course le précisent, le droit d'appel peut être supprimé sous réserve
- (b) qu'une autorité nationale l'autorise pour une épreuve particulière ouverte seulement à des **inscrits relevant de sa propre juridiction bateaux inscrits par un organisme affilié à cette autorité nationale, un membre de l'organisme affilié ou un membre individuel de l'autorité nationale** ; ou

[CLA] [COH] L'ancien libellé fait référence à la juridiction. Cela pouvait être interprété de nombreuses façons et ne clarifiait pas la règle. Le libellé proposé pour la règle 70.5(b) est cohérent avec le langage utilisé dans la règle 89.1.

Il établit clairement qu'un Jury National doit être limité aux épreuves où les concurrents ne font partie que de cette AMN. Le mot juridiction ne nécessite pas de clarification particulière.

## CHAPITRE 6 - INSCRIPTION ET QUALIFICATION

- 75 S'INSCRIRE À UNE COURSE ÉPREUVE**
- Pour s'inscrire à une **course épreuve**, un bateau doit se conformer aux exigences de l'autorité organisatrice de l'épreuve. Il doit être inscrit par
- (a) un membre d'un club ou autre organisme affilié à une autorité nationale membre de World Sailing,
- (b) un tel club ou organisme, ou
- (c) un membre d'une autorité nationale membre de World Sailing.

~~75.2 Les concurrents doivent se conformer à la Règlements 19 de World Sailing, Code d'Admissibilité.~~

[NEW] « Course » est remplacée par « épreuve » car les règles régissent les épreuves, pas les courses.

### **78 CONFORMITÉ AUX RÈGLES DE CLASSE ; CERTIFICATS**

- 78.2** Quand une *règle* exige la présentation d'un certificat valide ou la vérification de son existence avant qu'un bateau ne *course*, et que

cela ne peut être fait, le bateau peut *courir* pourvu que le comité de course reçoive une déclaration signée par la personne responsable, attestant qu'un certificat valide existe. Le bateau doit présenter le certificat ou faire en sorte que son existence soit vérifiée par le comité de course **avant le départ du dernier jour de l'épreuve, ou de la première série, selon ce qui est le plus tôt**. La pénalité pour une infraction à cette règle est la disqualification sans instruction de toutes les courses de l'épreuve.

**[NEW]** Le temps limite pour respecter la règle 78.2 avait été omis par inadvertance.

## **79 CATÉGORISATION CLASSIFICATION**

Si l'avis de course ou les règles de classe indiquent que certains ou tous les concurrents doivent se conformer à des exigences de **classification catégorisation**, la **classification catégorisation** devra être obtenue comme décrit dans **la Règlementation 23** le Code de **Classification Catégorisation** des Concurrents de World Sailing.

Voir commentaire de la Règle 6.2.

## **80 PUBLICITE**

~~Un bateau et son équipage doivent respecter la Régulation 20 de World Sailing, Code de Publicité.~~

**[COH]** La suppression de l'ancienne règle 80 est la conséquence de la modification induite par la nouvelle règle 6.1. Cette règle 80 répétait ce qui est prescrit par la règle 6.1

L'ancienne règle 81 « Epreuve reprogrammée » est renumérotée 80 en conséquence.

# **CHAPITRE 7 - ORGANISATION DE LA COURSE**

## **84 RÈGLES APPLICABLES**

~~L'autorité organisatrice, le comité de course, le comité technique, le jury et les autres arbitres doivent être régis par les règles pour la direction et le jugement des courses.~~

**[COH]** La règle a été déplacée et renumérotée 5.

## **86 MODIFICATIONS AUX REGLES DE COURSE**

**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** ~~les Règlements World Sailing 19, 20, 21, 22, 35 ou 37.~~

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

**[NEW]** La règle 43 ne peut plus être modifiée car les 3 règles qu'elle contient sont essentielles à la bonne application des règles du chapitre 2. Si l'une de ces règles était modifiée par un avis de course, des IC, des règles de classe ou des prescriptions nationales, cela n'apporterait que confusion et chaos.

L'ancienne règle 55 devient la règle 47 et intègre la liste des règles ne pouvant être modifiées, suite à l'adoption d'une soumission de 2017 demandant à ce que les organisateurs de courses ne puissent plus autoriser le rejet de déchets sur l'eau, modification contraire au souhait de minimiser l'impact de la voile sur l'environnement. Les numéros des Règlements sont supprimés.

## **90 COMITÉ DE COURSE ; INSTRUCTIONS DE COURSE ; CLASSEMENT**

### **90.3 Classement**

- (a) Le comité de course doit effectuer le classement d'une course ou série comme prévu dans l'annexe A ~~en utilisant le Système de Points à Minima~~, sauf si l'avis de course ou les instructions de course spécifient un autre système. Une course doit donner lieu à un classement si elle n'est pas ~~annulée~~ et si un bateau **prend le départ, effectue le parcours** conformément à la règle 28, **finit** dans le temps limite de la course, s'il y en a un, même s'il abandonne après avoir *fini* ou est disqualifié.

**[COH]** Les mots supprimés sont un reliquat de l'époque où il existait deux systèmes de classement dans l'Annexe A.

- (d) **Le comité de course doit appliquer les modifications au classement prescrites par le jury ou l'autorité nationale, suite à des décisions prises conformément aux règles.**
- (e) **Lorsque mentionné ainsi dans l'avis de course, malgré les dispositions des règles 90.3(a), (b), (c) et (d), il ne doit pas y avoir de modifications des classements d'une course ou série consécutives à une action, y compris la correction d'erreurs, initiée plus de 24 heures après**

- (1) l'heure limite de réclamation de la dernière course de la série (y compris une série d'une seule course) ;
- (2) avoir été informé d'une décision du jury après la dernière course de la série (y compris une série d'une seule course) ; ou
- (3) la publication des résultats.

Cependant, exceptionnellement, des modifications aux classements doivent être effectuées suite à une décision prise selon les règles 6, 69 ou 70. L'avis de course peut changer « 24 heures » en un délai différent.

**[CLA]** L'actuel cas 66 porte sur l'application des décisions des jurys, mais s'appuie sur la règle 84 qui établit que le comité de course n'a pas juridiction sur un jury.

Toutefois, le comité de course est responsable du classement de l'épreuve. Cet ajout est une clarification utile.

L'ajout de la règle 90.3(d) permet au nouveau paragraphe 90.3(e) d'être effectif car il peut surpasser la règle lorsque le délai est passé.

Choisir 24 heures est conforme au délai autorisé pour demander une réouverture selon la règle 66, mais les IC peuvent le modifier, et il pourrait être approprié de le faire lorsque la règle 66 est modifiée dans les IC pour le dernier jour d'une série.

La modification n'affecte pas la conduite d'une instruction ultérieure, même si aucun changement n'est apporté au classement.

Cela peut être justifié lorsque des dommages sont découverts plus tard. Le jury peut toujours instruire et déterminer si des règles ont été enfreintes, mais le classement ne peut être modifié.