

**FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE**

**LES RÈGLES DE**

**COURSE**

**À LA VOILE**

**2021-2024**

**EDITION DES REGLES GRANDE  
VITESSE**

**V1.1**

**Word Sailing**

En tant qu'autorité supérieure du sport, World Sailing promeut et soutient la protection de l'environnement dans toutes les compétitions de voile et les activités associées dans le monde entier.

Contact pour le Secrétariat World Sailing :

World Sailing  
20 Eastbourne Terrace  
Paddington  
London W2 6LG

**Téléphone** ++44 (0)20 3940 4888

**Adresse courriel** [office@sailing.org](mailto:office@sailing.org)

**Adresse courriel règles de course** [rules@sailing.org](mailto:rules@sailing.org)

**Site internet** [sailing.org](http://sailing.org)

Publié par World Sailing (UK) limited, London, UK  
© World Sailing limited  
Janvier 2021

Les « Règles Grande Vitesse » (High Speed Rules) – version mai 2021 (en abrégé HS) ont été approuvées par World Sailing en tant que règles expérimentales conformément à la Règlementation 28.1.5(b). Elles peuvent être éditées en tant que document annexé aux IC ou faire partie de l'ensemble des documents réglementaires d'une épreuve, et renumérotées en conséquence.

Ce livre de règles est une version mixte des RCV incluant :

- les « Règles Grande Vitesse » approuvées par World Sailing, identifiées en **violet** dans ce document
- les modifications aux règles telles qu'autorisées selon la RCV 86.1, identifiées en **vert** dans ce document.

Un retour d'information sous la forme d'un rapport à World Sailing est exigé et les suggestions d'amélioration doivent être envoyées à [office@sailing.org](mailto:office@sailing.org) dans un délai d'un mois à compter de la fin de toute épreuve courue selon ces règles.

© Copyright 2021, version 1.1 mai 2021  
Règles © World Sailing – utilisé avec autorisation.

Traduction Groupe Traduction de la FFVoile  
Commission Centrale d'Arbitrage FFVoile

---

## TABLE DES MATIERES

---

	Documents réglementaires en ligne
	Introduction
	Définitions .....
	Principes de base.....
<b>Chapitre 1</b>	Règles fondamentales .....
<b>Chapitre 2</b>	Quand les bateaux se rencontrent .....
<b>Chapitre 3</b>	Direction d'une course .....
<b>Chapitre 4</b>	Autres obligations en course .....
<b>Chapitre 5</b>	Réclamations, réparations, instructions, mauvaise conduite et appels
<b>Chapitre 6</b>	Inscription et qualification .....
<b>Chapitre 7</b>	Organisation de la course.....
	<b>Annexes</b>
<b>A</b>	Classement.....
<b>N</b>	Jurys internationaux .....

### Signaux de course

---

## DOCUMENTS REGLEMENTAIRES EN LIGNE

---

*World Sailing a mis en place une adresse internet unique où les lecteurs trouveront les liens vers tous les documents règlementaires mentionnés dans ce livre disponibles sur le site Internet de World Sailing. Ces documents sont listés ci-dessous. Les liens vers d'autres documents règlementaires seront également fournis à cette adresse.*

*L'adresse est : [sailing.org/racingrules/documents](http://sailing.org/racingrules/documents)*

<i>Document</i>	<i>Mentionné dans</i>
Recommandations pour les pénalités discrétionnaires	Introduction
Modifications faites sur ces règles après le 1 <sup>er</sup> janvier 2021	Introduction
Règlementations World Sailing	Introduction
<i>Livre des Cas,</i>	Introduction
<i>Call Book</i> pour des disciplines diverses	Introduction
Règlementations World Sailing ayant rang de <i>règle</i>	Définition <i>règle</i> (b)
Formulaires de demande d'instruction et de décisions d'instruction	Préambule du Chapitre 5

---

# INTRODUCTION

---

*Les Règles de Course à la Voile* comprennent deux parties principales. La première, chapitres 1-7, contient les règles qui concernent tous les concurrents. La seconde, les annexes, détaille certaines règles, contient des règles qui s'appliquent à certains types particuliers de courses et des règles qui concernent uniquement un petit nombre de concurrents ou d'arbitres.

## Terminologie

Un terme utilisé dans le sens indiqué dans les Définitions est imprimé en italique ou, dans les préambules, en italique gras (par exemple, *en course* et ***en course***).

Chaque terme du tableau ci-dessous est utilisé dans *Les Règles de Course à la Voile* avec la signification indiquée.

<i>Terme</i>	<i>Signification</i>
Bateau	Un bateau à voile et l'équipage à bord.
Concurrent	Une personne qui participe ou qui a l'intention de participer à l'épreuve <b>ou le skipper, l'équipe ou le bateau selon ce qui est approprié.</b>
Autorité nationale	Une autorité nationale membre de World Sailing.
Comité de course	Le comité de course désigné selon la règle 89.2(c) et toute autre personne ou comité assurant une fonction du comité de course.
Règle de course	Une règle dans <i>Les Règles de Course à la Voile édition Grande Vitesse</i> .
Comité technique	Le comité technique désigné selon la règle 89.2(c) et toute autre personne ou comité assurant une fonction du comité technique.
Navire	Tout navire ou embarcation.

Les autres mots et termes sont utilisés dans le sens habituellement compris dans l'usage nautique ou courant.

**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.

**Mention** La mention « [DP] » dans une *règle* signifie que la pénalité pour une infraction à la *règle* peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification. Les Recommandations pour les pénalités discrétionnaires sont disponibles sur le site internet de World Sailing.

**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 les instructions de course retardent cette date. Les marques en marge indiquent les changements importants dans les chapitres 1-7 et dans les Définitions par rapport à l'édition 2017-2020. Aucun changement n'est envisagé avant 2025, mais les modifications avérées urgentes avant cette date seront annoncées par l'intermédiaire des autorités nationales et diffusées sur le site de World Sailing ([www.sailing.org](http://www.sailing.org)) et de la FFVoile ([www.ffvoile.org](http://www.ffvoile.org))

**Annexes** Quand les règles d'une annexe s'appliquent, elles prévalent sur toute règle contradictoire des chapitres 1 à 7 et des Définitions. Chaque annexe est identifiée par une lettre. Une référence à une règle d'une annexe comporte la lettre et le numéro de la règle (par exemple, « règle A1 »). Les lettres I, O et Q ne sont pas utilisées pour désigner des annexes dans ce livre.

**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.

**Interprétations** World Sailing publie les interprétations suivantes des règles de course. Elles font autorité :

- *Le Livre des Cas – Interprétations des Règles de Course*
- *Les Livres des Décisions d'umpires (Call Books)*, pour plusieurs disciplines
- Les interprétations de la règle 42, Propulsion, et
- Les interprétations des Règlementations, pour les règlementations qui sont aussi des *règles*.

Ces publications sont disponibles sur le site de World Sailing. Les autres interprétations des règles de course ne font pas autorité, sauf en cas d'approbation par World Sailing en respect de la Règlementation 28.4.

---

## DEFINITIONS

---

*Un terme utilisé tel que défini ci-dessous apparaît en italique ou, dans les préambules, en italique gras. La signification de plusieurs autres termes est donnée dans Terminologie, Introduction.*

**Accompagnateur** Toute personne qui

- (a) apporte ou peut apporter une aide physique ou de conseil à un concurrent, comprenant tout entraîneur, formateur, manager, personnel de l'équipe, médecin, personnel paramédical, ou toute autre personne travaillant avec un concurrent, le traitant ou l'assistant pendant la compétition ou le préparant à la compétition, ou
- (b) est le parent ou tuteur légal d'un concurrent.

**Annulation** Une course qu'un comité de course ou un jury *annule* est sans valeur mais peut être recourue.

**Au vent** Voir *Sous le vent et au vent*.

**Bord, tribord ou bâbord** Un bateau est sur le *bord, tribord* ou *bâbord*, correspondant à son côté *au vent*.

**Boundary** Les lignes décrites dans les instructions de course comme « boundary » (limites de la zone de course).

**Conflit d'intérêts** Une personne a un *conflit d'intérêts* si elle

- (a) est susceptible de profiter ou de pâtir en conséquence d'une décision à laquelle elle prend part
- (b) peut raisonnablement paraître avoir un intérêt personnel ou financier qui pourrait affecter sa capacité à être impartiale, ou
- (c) a un intérêt personnel étroit dans une décision.

**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.

**En course** Un bateau est *en course* depuis son signal préparatoire jusqu'à ce qu'il *finisse* et dégage la ligne et les *marques* d'arrivée ou qu'il abandonne, ou jusqu'à ce que le comité de course signale un rappel général, un *retard* ou une *annulation*.

**Engagement** Voir *Route libre derrière et route libre devant ; engagement*.



**Finir** Un bateau *finit* quand, après avoir *pris le départ*, une partie quelconque de *ses coques* coupe la ligne d'arrivée depuis le côté parcours *après avoir terminé toute pénalité*. Cependant, il n'a pas *fini* si, après avoir franchi la ligne d'arrivée, il

- (a) *reçoit une pénalité d'un umpire*
- (b) *effectue une pénalité selon la règle 44,*
- (c) *corrige une erreur en effectuant le parcours* commise sur la ligne, ou
- (d) *continue d'effectuer le parcours.*

En Match Race, quand les pénalités sont annulées par un umpire après qu'un ou les deux bateaux aient *fini*, chacun doit être noté comme ayant *fini* quand il a franchi la ligne.

**Marque** Un objet qu'un bateau est tenu de laisser d'un côté spécifié comme requis par les instructions de course, 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*.

**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, *des boundaries* et un objet, une zone ou une ligne ainsi définie 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

- (a) *s'en maintenir à l'écart et qu'ils ne s'approchent pas de la ligne de départ pour prendre le départ quand le premier bord est un bord de largeur, ou*
- (b) *l'éviter si la règle 22 s'applique.*

**OCS** Un bateau est *OCS* quand, à son signal de départ, une partie quelconque de ses coques est du côté parcours de la ligne de départ.

**Parer** Un bateau *pare* une *marque* quand il est en mesure de passer à son vent et de la laisser du côté requis sans changer de *bord*.

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

- (a) lors de l'instruction d'une réclamation : un réclamant ; un réclamé ;
- (b) lors 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 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) est faite ; une personne présentant une allégation selon la règle 69.2(e)(1) ;
- (e) un *accompagnateur* 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*.

**Place** L'espace dont un bateau a besoin dans les conditions existantes, y compris l'espace pour se conformer à ses obligations selon les règles du chapitre 2 et la règle 31, pendant qu'il manœuvre rapidement en bon marin.

**Place à la marque** *Place* pour un bateau pour naviguer sur sa *route normale* pour contourner ou passer la *marque* du côté requis.

**Prendre le départ** Un bateau *prend le départ* quand

- (a) ses coques ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ au moment de son signal de départ ou après, une partie quelconque de ses coques coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours ; ou
- (b) ayant coupé la ligne de départ en direction de la première *marque* et ayant été identifié *OCS*, il effectue une pénalité pour un *OCS*.

**Réclamation** Une allégation faite selon la règle 61.2 par un bateau, un comité de course, un comité technique ou un jury qu'un bateau a enfreint une *règle*.

### **Règle**

- (a) Les règles dans ce livre, y compris les Définitions, les Signaux de course, l'Introduction, les préambules et les règles des annexes qui s'appliquent, mais pas les titres ;
- (b) les Règlementations de World Sailing indiquées par World Sailing comme ayant valeur de *règle* et qui sont publiées sur le site internet de World Sailing ;
- (c) les prescriptions de l'autorité nationale, sauf si elles sont modifiées par l'avis de course ou les instructions de course conformément à la prescription, si elle existe, de l'autorité nationale à la règle 88.2 ;
- (d) les règles de classe (pour un bateau courant avec un système de handicap ou de rating, les règles de ce système sont des « règles de classe ») ;
- (e) l'avis de course ;
- (f) les instructions de course ; et
- (g) tout autre document régissant l'épreuve.

**Retarder** Une course *retardée* est différée avant son départ prévu mais son départ peut être donné ultérieurement ou la course être *annulée*.

**Route libre derrière et route libre devant ; engagement** Un bateau est en *route libre derrière* un autre quand ses coques sont derrière une ligne perpendiculaire passant par le point le plus arrière des *coques* de l'autre bateau. *Cependant, un bateau avec une de ses étraves entre les coques de l'autre bateau est en route libre derrière.* L'autre bateau est en *route libre devant*. Ils sont *engagés* quand aucun des deux n'est en *route libre derrière*. *Cependant, ils sont aussi engagés quand un bateau situé entre eux établit un engagement sur les deux.*

**Route normale** Une route qu'un bateau choisirait de façon à *effectuer le parcours* et *finir* aussitôt que possible en l'absence des autres bateaux auxquels la règle utilisant ce terme fait référence. Un bateau n'a pas de *route normale* avant son signal de départ.

**Se maintenir à l'écart** Un bateau *se maintient à l'écart* d'un bateau prioritaire

- (a) si le bateau prioritaire peut naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter et,
- (b) *si le bateau prioritaire peut également modifier sa route dans les deux directions sans immédiatement entrer en contact.*

***Sous le vent et au vent*** Le côté *sous le vent* d'un bateau est le côté le plus éloigné du vent, ou quand il est bout au vent, le côté qui était le plus éloigné du vent. Cependant, quand il navigue sur la fausse panne ou plein vent arrière, son côté *sous le vent* est le côté où se trouve sa grand-voile. L'autre côté est son côté *au vent*. Quand deux bateaux sur le même *bord* sont *engagés*, celui qui est du côté *sous le vent* de l'autre est le bateau *sous le vent*. L'autre est le bateau *au vent*.

***Zone*** L'espace autour des *marques*, des *obstacles* ou de la *boundary* sur une distance de trois longueurs de coque. Un bateau est dans la *zone* quand une partie quelconque de ses coques est dans la *zone*.

---

## **PRINCIPES DE BASE**

---

### **SPORTIVITÉ ET LES RÈGLES**

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

### **RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE**

Les participants sont encouragés à minimiser tout impact environnemental négatif du sport de la voile.

---

# CHAPITRE 1 – REGLES FONDAMENTALES

---

## 1 SÉCURITÉ

### 1.1 Aider ceux qui sont en danger

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

### 1.2 Équipement de sauvetage et équipement individuel de flottabilité

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

## 2 NAVIGATION LOYALE

Un bateau et son propriétaire doivent concourir dans le respect des principes de sportivité et de fair-play. Un bateau peut être pénalisé selon cette règle seulement s'il est clairement établi que ces principes ont été bafoués. La pénalité doit être une disqualification qui ne peut être retirée. **Quand les courses sont arbitrées en jugement direct, un bateau n'a pas besoin d'effectuer une pénalité tant qu'un umpire ne lui a pas signalé de le faire.**

## 3 DECISION DE COURIR

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

## 4 ACCEPTATION DES RÈGLES

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

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

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

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

(a) d'être régi par les *règles*,

(b) d'accepter les pénalités imposées et toute autre action prise selon les *règles*, sous réserve des procédures d'appel et de révision qu'elles prévoient, en tant que décision finale de toute affaire survenant selon les *règles* ;

(c) quant à une telle décision, de ne pas recourir à toute cour de justice ou tribunal non prévue par les *règles* ; et

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

4.4 La personne responsable de chaque bateau doit s'assurer que tous les membres de l'équipage en course et le propriétaire du bateau ont connaissance de leurs responsabilités selon cette règle.

**4.5** Cette règle peut être modifiée par une prescription de l'autorité nationale du lieu de l'épreuve.

## **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 ayant été prétendument enfreinte.

## **7 DERNIER POINT DE CERTITUDE**

Les umpires supposeront que l'état d'un bateau, ou sa relation avec un autre bateau, n'a pas changé, tant qu'ils ne sont pas certains que cet état a changé.

---

## 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 le prescrivent, les règles du chapitre 2 sont remplacées par les règles de priorité du RIPAM ou par les règles gouvernementales de priorité.

### SECTION A PRIORITÉ

Un bateau est prioritaire sur un autre bateau quand l'autre bateau est tenu de s'en *maintenir à l'écart*. Cependant, certaines règles des sections B, C et D limitent les actions d'un bateau prioritaire.

#### 10 SUR DES BORDS OPPOSÉS

Quand des bateaux sont sur des *bords* opposés, un bateau *bâbord* doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau *tribord*.

#### 11 SUR LE MÊME BORD, ENGAGÉS

Quand des bateaux sont sur le même *bord* et *engagés*, un bateau *au vent* doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau *sous le vent*.

#### 12 SUR LE MÊME BORD, NON ENGAGÉS

Quand des bateaux sont sur le même *bord* et non *engagés*, un bateau en *route libre* derrière doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau en *route libre* devant.

#### 13 SUPPRIMÉE

### SECTION B LIMITATIONS GÉNÉRALES

#### 14 ÉVITER LE CONTACT

Si cela est raisonnablement possible, un bateau doit

- (a) Éviter le contact avec un autre bateau,
- (b) Ne pas causer de contact entre des bateaux, et
- (c) Ne pas causer de contact entre un bateau et un objet qui aurait dû être évité.

Cependant, un bateau prioritaire ou un bateau naviguant dans la *place* ou à 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*.

## 15 ACQUÉRIR LA PRIORITÉ

Quand un bateau acquiert la priorité, il doit au début laisser à l'autre bateau la *place de se maintenir à l'écart*, sauf s'il acquiert la priorité en raison des actions de l'autre bateau.

## 16 MODIFIER SA ROUTE

**16.1** Quand un bateau prioritaire modifie sa route, il doit laisser à l'autre bateau la *place de se maintenir à l'écart*.

**16.2** Supprimée

## 17 SUPPRIMÉE

## SECTION C AUX MARQUES ET OBSTACLES

*Les règles de la section C ne s'appliquent pas à une **marque** de départ entourée d'eau navigable ou à sa ligne de mouillage depuis le moment où les bateaux s'en approchent pour **prendre le départ** jusqu'à ce qu'ils les aient passées.*

## 18 PLACE À 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 entre un bateau s'approchant d'une *marque* et un autre la quittant. La règle 18 ne s'applique plus entre des bateaux quand le bateau ayant droit à la *place à la marque* est sur le bord suivant et que la *marque* est derrière lui.

### 18.2 Donner la place à la marque

- (a) Quand le premier bateau atteint la *zone*,
  - (1) si les bateaux sont *engagés*, le bateau à l'extérieur à ce moment-là doit par la suite donner au bateau à l'intérieur la *place à la marque*
  - (2) si les bateaux ne sont pas *engagés*, le bateau n'ayant pas encore atteint la *zone* doit par la suite donner la *place à la marque*.
- (b) Si le bateau ayant droit à la *place à la marque* quitte la *zone*, le droit à la *place à la marque* prend fin et la règle 18.2(a) s'applique à nouveau si nécessaire en fonction de la relation entre les bateaux au moment où la règle 18.2(a) est à nouveau appliquée.
- (c) Si un bateau a obtenu un *engagement* à l'intérieur et que, depuis le moment où l'*engagement* a commencé, le bateau à l'extérieur a été incapable de donner la *place à la marque*, ce dernier n'est pas tenu de la lui donner.

### 18.3 Virer de bord ou empanner

- (a) Si la *place à la marque* pour un bateau comprend un changement de *bord*, ce virement de bord ou cet empannage ne doit pas être exécuté plus rapidement qu'un virement de bord ou un empannage pour suivre sa *route normale*.
- (b) Quand un bateau prioritaire *engagé* à l'intérieur doit virer ou empanner à une *marque* pour suivre sa *route normale*, il ne doit pas, jusqu'à ce qu'il viire ou empanne, passer plus loin de la *marque* que nécessaire pour suivre cette route.



La règle 18.3(b) ne s'applique pas à une *marque* d'une porte ou à une *marque* d'arrivée et un bateau doit être exonéré pour avoir enfreint cette règle si la route d'un autre bateau n'a pas été affectée avant que le bateau ait changé de bord.

## 19 PLACE POUR PASSER UN OBSTACLE

### 19.1 Quand la règle 19 s'applique

La règle 19 s'applique entre des bateaux quand au moins l'un d'eux est dans la *zone* d'un *obstacle* sauf quand l'*obstacle* est également une *marque* que les bateaux sont tenus de laisser du même côté.

Cependant la règle 19 ne s'applique pas quand la règle 20 s'applique.

### 19.2 Donner la place à un obstacle

- (a) La route du bateau prioritaire, quand la règle 19 s'applique pour la première fois, détermine le côté de l'*obstacle* pour que la règle 19 s'applique.
- (b) Quand les bateaux sont *engagés*, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la *place* de passer entre lui et l'*obstacle*, sauf
  - (1) s'il a été dans l'incapacité de le faire depuis le moment où l'*engagement* a commencé, ou
  - (2) s'il a été dans l'incapacité de le faire car il donne ou prend la *place à la marque* selon la règle 18.2(a), ou
  - (3) s'il est dans l'incapacité de le faire car il prend la *place* selon la règle 20.2.Cependant, la *place* dans la règle 19.2 n'inclut pas la *place* pour virer sauf si c'est la seule option pour passer l'*obstacle*.

## 20 PLACE POUR PASSER UNE BOUNDARY

### 20.1 Quand la règle 20 s'applique

La règle 20 s'applique entre des bateaux qui ont *pris le départ* quand au moins l'un d'eux est dans la *zone* d'une *boundary*.

### 20.2 Donner la place à une boundary

- (a) Quand la règle 20 s'applique pour la première fois, un bateau *engagé* extérieur ou en *route libre derrière* à ce moment doit par la suite donner à un bateau intérieur ou en *route libre devant* la *place* pour suivre sa *route normale*, incluant la *place* pour virer de bord ou empanner, alors que le bateau intérieur ou en *route libre devant* est dans la *zone*, sauf si le bateau tenu de donner la *place* est dans l'incapacité de le faire car il doit donner ou prendre la *place à la marque* selon la règle 18.2(a).
- (b) Quand les bateaux passent une *boundary* sur des côtés opposés, un bateau qui navigue sur un bord vers une *marque* au vent ou porte au vent doit être considéré comme le bateau intérieur.

## SECTION D AUTRES RÈGLES

*Quand la règle 22 s'applique entre deux bateaux, les règles de la section A ne s'appliquent pas.*

## 21 SUPPRIMÉE

## 22 CHAVIRÉ, MOUILLÉ OU ÉCHOUÉ ; PORTANT ASSISTANCE

Si possible, un bateau doit éviter un bateau chaviré ou qui n'est pas encore maîtrisé après un chavirage, qui est au mouillage ou échoué, ou qui est en train d'essayer d'aider une personne ou un navire en danger. Un bateau est chaviré quand sa tête de mât est dans l'eau.

## 23 GÊNER UN AUTRE BATEAU

- 23.1** Si cela est raisonnablement possible, un bateau qui n'est pas *en course* ne doit pas gêner un bateau qui est *en course* ou un bateau umpire.
- 23.2** Si cela est raisonnablement possible, un bateau ne doit pas gêner un bateau qui **navigate sur un autre bord**. Cependant, après le signal de départ, cette règle ne s'applique pas quand le bateau navigue sur sa *route normale*.
- 23.3** Dans une course de match race, quand des bateaux de matchs différents se rencontrent, toute route suivie par chaque bateau doit être cohérente avec le respect d'une *règle* ou la volonté de gagner son propre match.
- 23.4** Après avoir *pris le départ* et sauf quand il navigue sur sa *route normale*, un bateau ne doit pas gêner un bateau qui effectue une pénalité ou un bateau qui navigue vers le côté pré-départ de la ligne de départ ou l'une de ses extensions.

---

## CHAPITRE 3 – DIRECTION D’UNE COURSE

---

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

- 25.1** L’avis de course doit être mis à disposition de chaque bateau s’inscrivant à une épreuve avant son inscription. Les instructions de course doivent être mises à disposition de chaque bateau avant le début d’une course.
- 25.2** La signification des signaux visuels et sonores définis dans Signaux de course ne doit pas être modifiée sauf selon la règle 86.1(b). La signification de tous les autres signaux pouvant être utilisés doit être précisée dans l’avis de course ou les instructions de course.
- 25.3** Quand le comité de course est tenu d’envoyer un pavillon comme signal visuel, il peut utiliser un pavillon ou un autre objet d’apparence similaire.

**■Prescription de la FFVoile :** \_\_\_\_\_

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

---

### 26 DONNER LE DÉPART DES COURSES

- 26.1** Les départs des courses doivent être donnés en utilisant les signaux suivants. Les temps doivent être comptés à partir des signaux sonores.

<i>Minutes avant le signal de départ</i>	<i>Signal visuel</i>	<i>Signal sonore</i>	<i>Signification</i>
4	Pavillon 4 ou pavillon de classe	Un	Signal d’attention
3	pavillon 3	Un	Signal d’avertissement
2	2 ou P	Un long	Signal préparatoire ; entrée match race *
1	Pavillon 1	Un	une minute
0	Pavillon 1 ou pavillon de classe affalé	Un	Signal de départ

\* Les bateaux ne respectant pas la règle 27.4 seront identifiés jusqu’à ce que les umpires aient signalé une pénalité.

- 26.2** Dans une course de match race, le bateau assigné à l’entrée au vent doit arborer un pavillon bleu dans son hauban bâbord pendant qu’il est *en course*. Le bateau assigné à l’entrée sous le vent doit arborer un pavillon jaune dans son hauban tribord pendant qu’il est *en course*. Un bateau qui arbore un pavillon d’identification incorrect ou qui n’arbore pas le bon pavillon doit être prévenu oralement et on doit lui permettre de corriger son erreur avant de le pénaliser.

### 27 AUTRES ACTIONS DU COMITÉ DE COURSE AVANT LE SIGNAL DE DÉPART

- 27.1** Au plus tard au signal d’avertissement, le comité de course doit, par un signal ou d’une autre manière, indiquer le parcours à effectuer s’il n’a pas été indiqué dans les instructions

de course, et il peut remplacer un signal de parcours par un autre et signaler que le port d'un équipement individuel de flottabilité est obligatoire (envoi du pavillon Y avec un signal sonore).

**27.2** Au plus tard au signal préparatoire, le comité de course peut déplacer une *marque* de départ.

**27.3** Avant le signal de départ, le comité de course peut pour quelque raison que ce soit *retarder* (envoi du pavillon Aperçu, Aperçu sur H ou Aperçu sur A, avec deux signaux sonores) ou *annuler* la course (envoi du pavillon N sur H ou N sur A, avec trois signaux sonores).

#### **27.4 Exigences avant le départ d'une course match race**

(a) Le bateau de l'entrée au vent doit :

(1) à son signal préparatoire, être au vent de la ligne et de ses prolongements entre le mât de pavillons du bateau comité de la ligne de départ et la première *marque*, et du côté parcours de la ligne entre le mât de pavillons du bateau comité de la ligne de départ et la *marque* d'entrée au vent, et, dans la minute qui suit son signal préparatoire, franchir et dégager la ligne entre le mât de pavillons du bateau comité et la *marque* d'entrée au vent, la première fois depuis le côté parcours vers le côté pré-départ.

(b) Le bateau de l'entrée sous le vent doit :

(1) à son signal préparatoire, être sous le vent de la ligne et de ses prolongements entre le mât de pavillons du bateau comité de la ligne de départ et la première *marque*, et du côté parcours de la ligne de départ, et, dans la minute qui suit son signal préparatoire, franchir et dégager la ligne de départ, la première fois depuis le côté parcours vers le côté pré-départ.

## **28 EFFECTUER LA COURSE**

**28.1** Un bateau doit *prendre le départ*, *effectuer le parcours* 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 bateau peut corriger toute erreur commise en *effectuant le parcours* tant qu'il n'a pas coupé la ligne d'arrivée pour *finir*.

**28.3** Pendant qu'il est *en course*, un bateau doit rester dans la *boundary* telle que décrite dans les instructions de course en tant que *boundary* du parcours.

## **29 RAPPELS**

### **29.1 Rappel individuel**

Quand un bateau est *OCS*, le comité de course doit rapidement faire un signal sonore et,

(a) dans une course en flotte, envoyer le pavillon X. Le pavillon doit rester envoyé jusqu'à ce que tous ces bateaux aient effectué une pénalité pour un *OCS* mais pas plus de deux minutes après le signal de départ, ou

(b) dans une course de match race, envoyer un pavillon bleu ou jaune ou les deux. Le(s) pavillon(s) doi(ven)t rester envoyé(s) jusqu'à ce que les umpires aient signalé une pénalité conformément à la règle 44.1(b) ou jusqu'à ce que le(s) bateau(x) soi(en)t du côté pré-départ de la ligne de départ.

## 29.2 Rappel général

Quand, au signal de départ, le comité de course est dans l'incapacité d'identifier les bateaux qui sont du côté parcours de la ligne de départ ou ceux auxquels la règle 30 s'applique, ou quand il y a eu une erreur dans la procédure de départ, le comité de course peut signaler un rappel général (envoi du Premier Substitut avec deux signaux sonores). Le signal d'**attention** pour un nouveau départ pour la classe rappelée doit être fait une minute après l'affalé du Premier Substitut (un signal sonore) et les départs pour toute autre classe suivante doivent succéder au nouveau départ.

## 30 PÉNALITES DE DÉPART

### 30.1 Règle du pavillon I

Si le pavillon I a été envoyé, et qu'une partie quelconque de la coque d'un bateau se trouve du côté parcours 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*.

### 30.2 Supprimée

### 30.3 Supprimée

### 30.4 Règle du pavillon noir

Si un pavillon noir a été envoyé, aucune partie de la coque, de l'équipage ou de l'équipement d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la première *marque* pendant la dernière minute précédant son signal de départ. Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit être disqualifié sans instruction, même si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, mais pas si elle est *retardée* ou *annulée* avant le signal de départ. Si un rappel général est signalé ou si la course est *annulée* après le signal de départ, le comité de course doit afficher son numéro de voile avant le prochain signal d'avertissement de cette course, et si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, il ne doit pas y participer. S'il y participe, sa disqualification ne doit pas être retirée lors du calcul de son score dans la série.

## 31 TOUCHER UNE MARQUE

Pendant qu'il est *en course*, un bateau ne doit pas toucher un bateau du comité de course qui est également une *marque*.

## 32 RÉDUIRE OU ANNULER APRÈS LE DÉPART

### 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), **pour quelque raison que ce soit, après avoir consulté les umpires lorsque cela est faisable.**

Cependant, après qu'un bateau a *pris le départ, 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.

### 32.2 Si le comité de course signale un parcours réduit (envoi du pavillon S avec deux signaux sonores), la ligne d'arrivée doit être entre les *marques* d'une porte ou entre une *marque* à contourner et un mât arborant un pavillon S. Le parcours réduit doit être signalé avant que le premier bateau coupe la ligne d'arrivée.

### 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 en envoyant le pavillon C. Il n'est pas nécessaire que la *marque* suivante soit en place à ce moment-là. Les bords suivants peuvent être changés sans signal supplémentaire pour maintenir la forme du parcours.

### 34 MARQUE MANQUANTE

34.1 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.

34.2 Si le comité de course est dans l'incapacité de mouiller une porte, l'unique *marque* existante devra être contournée à tribord.

### 35 TEMPS LIMITE ET SCORES

Si un bateau *prend le départ*, *effectue le parcours* et *finit* dans le temps limite, tous les bateaux qui *finissent* doivent recevoir les points correspondant à leur place d'arrivée sauf si la course est *annulée*.

Cependant :

- (a) dans une course en flotte, un bateau qui ne *finit* pas dans les 10 minutes après le premier bateau devra être classé DNF ; ou
- (b) dans une course de match race, un bateau qui ne *finit* pas dans les 5 minutes après le premier bateau devra être classé DNF.

Si aucun bateau ne *finit* dans le temps limite de course, le comité de course doit *annuler* la course.

### 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 a été disqualifié selon la règle 44.1 ; ou
- (b) faire qu'un bateau soit pénalisé, sauf selon les règles 2, 30.4 ou 69 ou selon la règle 14 s'il a causé une blessure ou un dommage sérieux.

### 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.

---

## CHAPITRE 4 – AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

---

Les règles du chapitre 4 s'appliquent uniquement à des bateaux **en course** sauf si la règle spécifie le contraire.

### 40 ÉQUIPEMENTS INDIVIDUELS – VOIR LES REGLES DE CLASSE OU LES REGLES D'UTILISATION DES BATEAUX

### 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 ou pour le sortir de l'eau et le remonter à bord, à condition que le retour à bord ait lieu à l'emplacement approximatif de la récupération ;
- (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
- (e) au moyen d'un équipement de communication approuvé par le comité de course, une communication avec le comité de course et les umpires et un autre bateau dans la même course.

### 42 PROPULSION

Un bateau doit concourir en utilisant seulement le vent et l'eau pour augmenter, maintenir ou diminuer sa vitesse. Son équipage peut ajuster le réglage des voiles, des safrans, des dérives et des coques, et accomplir d'autres actions de navigation en bon marin.

### 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.

### 44 PÉNALITÉS AU MOMENT D'UN INCIDENT

#### 44.1 Signaux par les umpires

Quand les courses sont jugées directement sur l'eau, un umpire signalera une décision comme suit :

- (a) Un pavillon vert et blanc avec un signal sonore long signifie « pas de pénalité »
- (b) Un pavillon rouge (en flotte) ou bleu ou jaune (en match race) avec un signal sonore long signifie « une pénalité est imposée ou reste en suspens. Le bateau identifié doit effectuer une pénalité en se conformant à la règle 44.2 ou pour une pénalité OCS à la règle 44.3 ».

- (c) Un pavillon noir avec un signal sonore long signifie « le bateau identifié est disqualifié et il doit quitter rapidement la zone de course ».
- (d) Si un umpire signale qu'un bateau n'a plus de pénalité, alors la pénalité est terminée.
- (e) Un signal sonore court signifie « une pénalité est maintenant terminée ».
- (f) Des signaux sonores répétitifs et brefs signifient : « Un bateau n'effectue plus une pénalité et la pénalité reste en suspens ».

#### 44.2 Pénalités

Aussitôt que possible, après l'incident, ou après qu'elle a été signalée par un umpire, un bateau effectue une pénalité dans les limites de la règle 44.4, en effectuant l'une des pénalités suivantes :

- (a) en match race, quand le premier bord est identifié par le comité de course comme un bord de largue et avant de l'effectuer, un bateau pénalisé doit, dans les limites de la règle 44.4, agir immédiatement pour réduire sa VMG/VMC jusqu'à ce qu'il soit 2 longueurs de coque en arrière de la partie la plus avant des coques de l'autre bateau, en se basant sur l'axe du bord du parcours sur lequel le bateau pénalisé se trouve. Si un bateau est dans l'incapacité d'effectuer la pénalité avant de terminer le premier bord, il doit effectuer une pénalité conformément à la règle 44.2(b) ou (c).
- (b) Deux empannages consécutifs, avec le gennaker complètement roulé à un moment entre les deux empannages.
- (c) Deux virements de bord consécutifs.

#### 44.3 Pénalité pour OCS

Les instructions de course identifieront le système de pénalité *OCS* à utiliser :

- (a) Système 1 – Départ au près  
Un bateau identifié *OCS* doit revenir entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ et couper le ligne de départ en direction de la première *marque*.
- (b) Système 2 – Départ au près  
Un bateau identifié *OCS* doit effectuer une pénalité en se conformant à la règle 44.2(c).
- (c) Système 3 – Départ au largue  
Un bateau identifié *OCS* doit agir pour être en *route libre derrière* tous les bateaux qui ont correctement pris le départ lorsqu'ils terminent le premier bord du parcours, à l'exception de ceux identifiés comme retardataires par le comité de course.
- (d) Système 4 – Départ au largue  
Un bateau identifié *OCS* doit agir immédiatement pour réduire sa VMG/VMC jusqu'à ce qu'il soit en *route libre derrière* tous les bateaux qui ont correctement pris le départ, à l'exception de ceux identifiés comme retardataires par le comité de course.

#### 44.4 Limitations aux pénalités

- (a) Si un bateau a plusieurs pénalités, alors les pénalités doivent être effectuées les unes après les autres.
- (b) Quand le système 3 ou 4 de pénalité pour *OCS* (règle 44.3(c) ou 44.3(d)) est utilisé, un bateau ne peut pas effectuer une pénalité après avoir pris le départ tant qu'il est sur le premier bord, à l'exception d'une pénalité pour *OCS* ou selon la règle 44.2(a).



- (c) Un bateau termine le premier bord quand une partie quelconque de ses coques coupe le prolongement de la ligne allant du milieu de la porte sous le vent à la première marque.
- (d) Quand le système 3 ou 4 de pénalité pour *OCS* (règle 44.3(c) ou 44.3(d)) est utilisé, un bateau effectuant une pénalité pour *OCS* ou selon la règle 44.2(a) ne doit pas suivre une route autre qu'une route normale d'un bateau sans pénalité si cela a pour conséquence qu'un bateau tenu de se maintenir à l'écart naviguant une route normale doit modifier sa route pour se maintenir à l'écart.
- (e) En match race, un bateau ne doit pas effectuer de pénalité avant son signal de départ.

#### **44.5 Effectuer et terminer des pénalités**

- (a) Un bateau peut effectuer une pénalité quand il peut avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 dans un incident pendant qu'il est *en course*, ou avoir enfreint la règle 28.3, 31, 44.4(d), ou avoir été identifié *OCS* ou avoir enfreint une instruction de course sujette à action par un umpire. Cependant,
  - (1) quand un bateau peut avoir enfreint une règle du chapitre 2 et la règle 31 dans le même incident, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité pour l'infraction à la règle 31 ;
  - (2) sauf si les courses sont jugées directement sur l'eau, si le bateau a causé une blessure ou un dommage sérieux ou, malgré une pénalité effectuée, a obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction, sa pénalité doit être d'abandonner.
- (b) En match race
  - (1) Si un bateau a une ou deux pénalités en suspens et que l'autre bateau de son match est pénalisé, une pénalité doit être annulée pour chaque bateau. Cela ne s'applique pas aux pénalités pour *OCS*. Quand un bateau a une ou plusieurs pénalités en suspens et que l'autre bateau est *OCS*, les pénalités doivent être annulées et le bateau *OCS* doit agir immédiatement pour réduire sa VMG/VMC jusqu'à ce qu'il soit en *route libre derrière* l'autre bateau.
  - (2) Si un bateau a plus de deux pénalités en suspens, les umpires doivent signaler sa disqualification selon la règle 44.1(c).
- (c) Quand il est évident pour les umpires qu'un bateau pénalisé tente d'effectuer sa pénalité mais que la perte de distance n'est pas atteinte comme souhaité, ou si la situation n'est pas couverte par la règle 44.2 ou 44.3, les umpires peuvent faire leurs meilleurs efforts pour calculer ce que devrait être la perte de distance. Quand ils sont satisfaits de la perte de distance, les umpires doivent signaler que la pénalité est terminée.

#### **45 MISE AU SEC ; AMARRAGE ; MOUILLAGE**

Un bateau doit être à flot et non amarré à son signal préparatoire. Ensuite, il ne doit pas être mis au sec ou amarré sauf pour vider l'eau, ariser les voiles ou effectuer des réparations. Il peut mouiller ou l'équipage peut se tenir debout sur le fond. Il doit récupérer l'ancre avant de continuer la course, sauf s'il est dans l'incapacité de le faire.

#### **46 PERSONNE RESPONSABLE**

Un bateau doit avoir à bord une personne responsable désignée par le membre ou l'organisation qui a inscrit le bateau. Voir la règle 75.

## **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.

## **SECTION B**

### **EXIGENCES RELATIVES A L'ÉQUIPEMENT**

## **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 reprenne la navigation vers la *marque* suivante.

## **49 POSITION DE L'ÉQUIPAGE**

Les concurrents ne doivent pas utiliser de système conçu pour reporter leur corps à l'extérieur, autre que des sangles de rappel et des renforts portés sous les cuisses **et des bouts de contrôle de voile partant de la coque ou de l'entretoise.**

## **50 VÊTEMENTS ET EQUIPEMENT DU CONCURRENT**

- 50.1** Les concurrents ne doivent porter ou transporter de vêtements ou d'équipement dans le but d'augmenter leur poids.
- 50.2** Le poids des vêtements et de l'équipement transportés (y compris la nourriture, la boisson et l'équipement individuel de flottabilité obligatoire) ne doit pas être supérieur à 8 kg par équipier. Les vêtements et l'équipement doivent être pesés secs.
- 50.3** Les vêtements et l'équipement de l'équipage ne doivent pas retenir de l'eau dans le but d'en augmenter le poids.

## **51 LEST MOBILE**

Tout lest mobile, y compris des voiles qui ne sont pas établies, doit être convenablement arrimé. L'eau, le poids mort ou le lest ne doivent pas être déplacés dans le but de modifier le réglage ou la stabilité. Cependant, l'eau des fonds peut être écopée.

## **52 ÉNERGIE MANUELLE**

Le gréement dormant d'un bateau, son gréement courant, ses espars et appendices mobiles de coque doivent être réglés et manœuvrés uniquement par la force fournie par l'équipage.

## **53 RESISTANCE AU FROTTEMENT**

Un bateau ne doit pas rejeter ou libérer de substance telle qu'un polymère ou avoir une texture spéciale des surfaces qui pourraient améliorer les caractéristiques de l'écoulement de l'eau à l'intérieur de la couche limite.

## **54 ÉTAIS ET AMURES DES VOILES D'AVANT**

Les étais et amures des voiles d'avant, à l'exception des trinquettes de spinnaker quand le bateau n'est pas au plus près, doivent être fixés approximativement sur l'axe du bateau.

## **55 ÉTABLIR ET BORDER LES VOILES – VOIR LES REGLES DE CLASSE OU LES REGLES D'UTILISATION DES BATEAUX**

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

**56.1** Quand il en est équipé, un bateau doit faire entendre les signaux de brume et montrer ses feux comme requis par le *Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM)* ou les règles gouvernementales applicables.

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

### SECTION A

#### RÉCLAMATIONS ; RÉPARATIONS ; ACTION SELON LA RÈGLE 69

### 60 DROIT DE RÉCLAMER ; DROIT DE DEMANDER RÉPARATION OU ACTION SELON LA RÈGLE 69

#### 60.1 Un bateau peut

- (a) réclamer contre un autre bateau avec un « pavillon de réclamation Y » pour une infraction présumée à une règle du chapitre 2, sauf la règle 14, pour un incident dans lequel il a été impliqué ou les règles 28.3, 31 ou 44.4(d) ;
- (b) réclamer contre un autre bateau selon une règle non listée dans la règle 60.1(a) à l'exception de la règle 26.2, 27.4, 28.1, 40, 42, 44.2, 44.3, 50 quand les courses sont jugées directement sur l'eau, ou la règle 14 sauf s'il en a résulté un dommage ou une blessure ;
- (c) rapporter au jury pour demander une action selon la règle 60.3(d) ou 69.2(b) ou
- (d) demander réparation

#### 60.2 Un comité de course peut

- (a) réclamer contre un bateau mais pas selon une règle listée dans la règle 60.1(a) ou 60.6(a) quand les courses sont jugées directement sur l'eau ou 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 ;
- (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).

#### 60.3 Un jury peut

- (a) réclamer contre un bateau, mais pas selon une règle listée dans la règle 60.1(a) ou 60.6(a) quand les courses sont jugées directement sur l'eau ou 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 peut réclamer contre un bateau
  - (1) s'il apprend qu'il est impliqué dans un incident pouvant avoir causé une blessure ou un dommage sérieux, ou
  - (2) si, au cours de l'instruction d'une *réclamation* recevable, il apprend que le bateau, bien que n'étant pas *partie* dans l'instruction, était impliqué dans l'incident et peut avoir enfreint une *règle* ;
- (b) ouvrir une instruction pour étudier une réparation ;
- (c) agir selon la règle 69.2(b) ; ou
- (d) ouvrir une instruction pour déterminer si un *accompagnateur* a enfreint une *règle*, en se basant sur sa propre observation ou sur une information reçue de quelque source que ce soit, y compris un témoignage recueilli pendant une instruction.

#### **60.4** Un comité technique peut

- (a) réclamer contre un bateau mais pas selon une règle listée dans la règle 60.1(a) ou 60.6(a) quand les courses sont jugées directement sur l'eau ou 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 qu'un bateau ou 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).

**60.5** Cependant un bateau, un comité ou un jury ne peut pas réclamer pour une infraction alléguée à la règle 69 ou à une Règlementation citée dans la règle 6, sauf si autorisé par la Règlementation concernée.

#### **60.6** Quand les umpires décident qu'un bateau a :

- (a) enfreint la règle 26.2, 27.4, 28.3, 31, 42, 44, 49 ;
  - (b) obtenu un avantage en enfreignant une *règle* après avoir tenu compte d'une pénalité,
  - (c) commis une violation de la sportivité,
  - (d) été identifié *OCS*, ou
  - (e) enfreint une instruction de course sujette à action d'un umpire
- Il doit être pénalisé selon la règle 44.1(b) ou (c).

- (f) enfreint la règle 31 et qu'un dommage en a résulté, ou la règle 14, ils peuvent imposer une pénalité sans instruction. Le concurrent doit être informé de la pénalité aussitôt que possible et, au moment où il en est ainsi informé, il peut demander une instruction. Le jury doit alors procéder selon la règle 60.3. Toute pénalité décidée par le jury peut être supérieure à la pénalité imposée par les umpires. Quand les umpires décident qu'une pénalité est supérieure au guide des pénalités pour contact et dommage dans les instructions de course, ils doivent agir selon la règle 60.8.

**60.7** Après qu'un bateau a *pris le départ* d'une course de match race, si les umpires sont convaincus que l'autre bateau ne *finira* pas, ils peuvent signaler selon la règle 44.1(c) que l'autre bateau qui ne *finira* pas est disqualifié et que le match est terminé.

**60.8** Quand les umpires décident qu'un bateau peut avoir enfreint une *règle* autre que celles listées dans les règles 60.1(a) ou 60.6(a) ils doivent en informer le jury pour une action selon la règle 60.3.

**60.9** Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en relation avec une action ou absence d'action d'un umpire.

## **61** EXIGENCES POUR RECLAMER

### **61.1** Informer le réclamé

- (a) Pour les « réclamations avec pavillon Y », un bateau doit héler « Proteste » et montrer ostensiblement un pavillon Y immédiatement après un incident. Il doit affaler le pavillon avant ou aussitôt que possible après qu'un bateau impliqué dans l'incident a effectué une pénalité, un signal des umpires, ou qu'il est devenu clair qu'aucun bateau n'effectuera de pénalité.

- (b) Un bateau qui réclame selon la règle 60.1(b) doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable.
- (c) 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 informer le bateau après la course dans les 2 minutes qui suivent l'arrivée du dernier bateau dans la dernière course du jour. Dans les autres cas, le comité 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.
- (d) 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.

## 61.2 Contenu d'une réclamation

- (a) les réclamations et demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit sauf si demandé par le jury ;
- (b) le jury peut mener l'instruction et recueillir les témoignages de la façon qu'il considérera appropriée.

## 61.3 Temps limite pour réclamer

- (a) Un bateau ayant l'intention de
  - (1) réclamer selon la règle 60.1(b) ; ou
  - (2) demander réparation selon la règle 60.1(d);
 doit héler le comité de course dans les 2 minutes après que le dernier bateau de la course a fini. Le jury doit prolonger ce délai s'il existe une bonne raison de le faire.
- (b) Quand le comité de course, le comité technique ou le jury a l'intention de réclamer, le secrétariat de course doit être informé par oral dans les 30 minutes après que le comité ou le jury a reçu l'information correspondante. Le jury doit prolonger ce délai s'il existe une bonne raison de le faire.

## 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) Supprimée ;
- (b) par une blessure ou un dommage physique dus à l'action d'un bateau qui a enfreint 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 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.

- (e) Une action d'une tierce partie (y compris un arbitre) ayant causé une blessure à l'équipage ou un dommage physique sérieux au bateau alors que ce bateau était en course.

## 62.2 Supprimée.

## SECTION B INSTRUCTIONS ET DÉCISIONS

### 63 INSTRUCTIONS

#### 63.1 Nécessité d'une instruction

- (a) Quand les courses sont jugées directement sur l'eau, un bateau qui réclame selon la règle 60.1(a) n'a pas droit à une instruction. A la place, les umpires doivent décider s'ils vont pénaliser un bateau et signaler la décision comme prévu dans la règle 44.1.
- (b) Un bateau ou un concurrent ne doit pas être pénalisé sans l'instruction d'une réclamation, sauf tel que prévu dans les règles 30.4, 60.6, 63.1(a), 64.4(d), 64.5(b), 64.6, 69, 78.2 et A5. Une décision sur une réparation ne doit pas être prise sans une instruction. Le jury doit instruire toutes les *réclamations* et demandes de réparation dont le comité de course a été informé, sauf s'il accepte qu'une *réclamation* ou une demande soit retirée.

#### 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 doivent être mises à leur disposition et on doit leur laisser 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.

#### 63.3 Droit d'être présent

- (a) Un représentant de chaque *partie* dans l'instruction a le droit d'être présent tout au long de l'audition de toutes les dépositions. Quand une *réclamation* invoque une infraction à une règle du chapitre 2, 3 ou 4, les représentants des bateaux doivent avoir été à bord au moment de l'incident, sauf si le jury a une bonne raison d'en décider autrement. Tout témoin, autre qu'un membre du jury, doit être exclu sauf lors de sa déposition.
- (b) Si une *partie* dans l'instruction d'une *réclamation* ou d'une demande de réparation ne vient pas à l'instruction, le jury peut néanmoins juger la *réclamation* ou la demande. S'il était impossible à la *partie* d'être présente, le jury peut rouvrir l'instruction.

#### 63.4 Conflit d'intérêts

- (a) Un membre du jury doit déclarer tout *conflit d'intérêts* possible dès qu'il en a connaissance. Une *partie* dans l'instruction qui pense qu'un membre du jury a un *conflit d'intérêts* doit faire objection aussitôt que possible.
- (b) Un membre du jury ayant un *conflit d'intérêts* ne doit pas être membre du jury pour l'instruction, sauf si
  - (1) toutes les *parties* y consentent, ou

- (2) le jury décide que le *conflit d'intérêts* n'est pas significatif.
- (c) Pour décider si le *conflit d'intérêts* est significatif, le jury doit étudier le point de vue des *parties*, le niveau du conflit, le niveau de l'épreuve, l'importance pour chaque *partie* et la perception générale de l'équité.
- (d) Cependant, pour les épreuves majeures de World Sailing ou pour d'autres épreuves comme prescrit par l'autorité nationale du lieu de l'épreuve, la règle 63.4(b) ne s'applique pas et une personne qui a un *conflit d'intérêts* ne doit pas être membre du jury.

### **63.5 Recevabilité de la réclamation ou de la demande de réparation**

Au début de l'instruction, le jury doit recueillir tout témoignage qu'il estime nécessaire pour décider si toutes les exigences relatives à la *réclamation* ou demande de réparation ont été satisfaites. Si elles ont été satisfaites, la *réclamation* ou la demande est recevable et l'instruction doit continuer. Sinon, le jury doit déclarer la *réclamation* ou demande non recevable et clore l'instruction. Si la *réclamation* a été faite selon la règle 60.3(a)(1), le jury doit également déterminer si une blessure ou un dommage sérieux a résulté de l'incident en question. Sinon, l'instruction doit être close.

### **63.6 Recevoir des dépositions et établir des faits**

Le jury peut recevoir les dépositions et conduire l'instruction de la façon qu'il jugera appropriée. Le jury doit ensuite établir les faits et baser sa décision sur ces faits.

### **63.7 Conflit entre les règles**

En cas de conflit entre deux ou plusieurs *règles* devant être résolu avant que le jury prenne une décision, le jury doit appliquer la *règle* qui, selon lui, produira le résultat le plus équitable pour tous les bateaux concernés. La règle 63.7 s'applique uniquement en cas de conflit entre des règles de l'avis de course, des instructions de course ou de tout autre document qui régit l'épreuve selon le point (g) de la définition de *Règle*.

### **63.8 Instructions entre des bateaux dans des courses différentes**

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

### **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, sauf que les informations données aux *parties* doivent détailler l'infraction alléguée et une personne peut être désignée par le jury pour présenter l'allégation.

## **64 DÉCISIONS**

### **64.1 Niveau de preuve, décisions à la majorité et 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.

## 64.2 Pénalités

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 **s'il décide qu'une infraction à une règle n'a pas eu de conséquence significative sur le résultat de la course quand il peut infliger une pénalité en points ou fraction de points, demander de recourir la course dans une course de match race ou prendre tout autre arrangement qu'il jugera équitable, qui peut être de ne pas imposer de pénalité.** Une pénalité doit être imposée, que la *règle* applicable ait été mentionnée ou pas 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) 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.
- (c) **la pénalité pour avoir enfreint la règle 14 sera à la discrétion du jury et peut inclure l'exclusion d'une ou plusieurs courses suivantes de l'épreuve.**

## 64.3 Décisions de réparation

Quand le jury décide qu'un bateau a droit à réparation selon la règle 62, il doit prendre un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux concernés, qu'ils aient demandé réparation ou non. Ce peut être l'ajustement des points (voir la règle A9 pour quelques exemples) ou des heures d'arrivée des bateaux, l'*annulation* de la course, le maintien des résultats en l'état ou tout autre arrangement. En cas de doute sur les faits ou sur les résultats probables de tout arrangement pour la course ou la série, surtout avant d'*annuler* la course, le jury doit recueillir des témoignages des sources appropriées.

## 64.4 Décisions des réclamations concernant les règles de classe

- (a) Quand le jury établit que des écarts au-delà des tolérances spécifiées dans les règles de classe ont été causés par un dommage ou une usure normale et qu'ils n'améliorent pas la performance du bateau, il ne doit pas le pénaliser. Cependant, le bateau ne doit pas *courir* à nouveau tant que ces écarts n'ont pas été corrigés, sauf si le jury décide qu'il n'y a ou n'y avait pas d'occasion raisonnable de le faire.
- (b) Quand le jury a des doutes sur la signification d'une règle de classe, il doit transmettre ses questions, avec les faits s'y rapportant, à une autorité responsable de l'interprétation de la règle. En prenant sa décision, le jury doit se conformer à la réponse de l'autorité.
- (c) Quand un bateau est pénalisé selon une règle de classe et que le jury décide que le bateau a également enfreint la même règle dans des courses précédentes pendant la même épreuve, la pénalité peut être imposée pour toutes ces courses. Une *réclamation* supplémentaire n'est pas nécessaire.
- (d) Quand un bateau pénalisé selon une règle de classe déclare par écrit son intention de faire appel, il peut courir dans les courses suivantes sans modifier le bateau. Cependant, s'il ne fait pas appel ou si l'appel est décidé en sa défaveur, il doit être disqualifié sans une nouvelle instruction pour toutes les courses suivantes auxquelles il a participé.

- (e) Les coûts générés par une *réclamation* concernant une règle de classe doivent être payés par la *partie* perdante, sauf si le jury en décide autrement.

■ *Prescription de la FFVoile (\*)*:

*Le jury peut demander aux parties dans la réclamation, préalablement aux opérations de contrôle, une caution couvrant le coût des vérifications consécutives à une réclamation concernant une règle de classe.*

---

#### **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 bateau qui est une *partie* dans une instruction selon la règle 60.3(d) ou 69, suite à l'infraction d'une *règle* par un *accompagnateur* en changeant le score du bateau dans une seule course, jusqu'à et y compris la disqualification, quand le jury décide que
- (1) le concurrent est susceptible d'avoir acquis un avantage dans la compétition en conséquence de l'infraction de l'*accompagnateur*, ou
  - (2) l'*accompagnateur* a commis une nouvelle infraction après que le jury, suite à une instruction antérieure, a averti le bateau par écrit qu'une pénalité pouvait être imposée.

#### **64.6 Pénalités discrétionnaires**

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

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

**65.1** Après avoir pris sa décision, le jury doit informer rapidement les *parties* dans l'instruction des faits établis, des *règles* applicables, de la décision et de ses raisons, et de toutes pénalités imposées ou réparation accordée. *Cela peut être fait oralement.*

**65.2** Une *partie* dans l'instruction d'une règle 69 a le droit de recevoir les informations ci-dessus par écrit, sous réserve qu'elle le demande par écrit au jury au plus tard sept jours après avoir été informée de la décision. Le jury doit alors rapidement fournir les informations, y compris, lorsqu'approprié, un schéma de l'incident préparé ou approuvé par le jury.

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

**65.4** Quand le jury pénalise un bateau selon une règle de classe, il doit envoyer les informations ci-dessus aux autorités de classe concernées.

## 66 ROUVRIRE UNE INSTRUCTION

Le jury peut rouvrir une instruction quand il décide qu'il a pu commettre une erreur significative ou quand une nouvelle preuve significative devient disponible dans un délai raisonnable. Une *partie* dans l'instruction ne peut pas demander une réouverture.

## 67 DOMMAGES

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

*Note : il n'y a pas de règle 68.*

■ *Prescription de la FFVoile (\*) : \_\_\_\_\_*  
*Toutes questions ou réclamations en dommages et intérêts résultant d'un incident impliquant un bateau soumis aux RCV ou au RIPAM relèvent des juridictions compétentes et ne peuvent être traitées par le jury.*

---

## SECTION C MAUVAISE CONDUITE

### 69 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 le discrédit sur le sport.
- (c) Une allégation d'infraction à la règle 69.1(a) doit être résolue conformément aux dispositions de la règle 69. Elle ne doit pas constituer motif à *réclamation* et la règle 63.1 ne s'applique pas.

#### 69.2 Action par un jury

- (a) Un jury agissant selon cette règle doit être composé d'au moins trois membres.
- (b) Quand un jury, soit d'après sa propre observation, soit d'après des informations reçues de quelque source que ce soit, y compris les dépositions reçues pendant une instruction, estime qu'une personne peut avoir enfreint la règle 69.1(a), il doit décider d'ouvrir une instruction ou non.
- (c) Quand le jury a besoin de davantage d'informations pour prendre la décision d'ouvrir une instruction, il doit envisager de désigner une ou des personnes pour mener une enquête. Ces enquêteurs ne doivent pas être membres du jury qui rendra une décision.
- (d) Quand un enquêteur est désigné, toutes les informations pertinentes qu'il recueille, favorables ou défavorables, doivent être communiquées au jury et, si le jury décide d'ouvrir une instruction, aux *parties*.

- (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, 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.
- (g) Le niveau de la preuve à appliquer répond au test de la confortable satisfaction du jury, en gardant à l'esprit la gravité de la mauvaise conduite alléguée. Cependant, si le niveau de la preuve dans cette règle entre en conflit avec les lois d'un pays, l'autorité nationale peut, avec l'accord de World Sailing, le modifier par une prescription à cette règle.
- (h) Quand le jury décide qu'un concurrent ou un propriétaire de bateau a enfreint la règle 69.1(a), il peut prendre une ou plusieurs des mesures suivantes
- (1) donner un avertissement ;
  - (2) modifier le score du bateau dans une ou plusieurs courses, y compris une(des) disqualification(s) qui peut(vent) être ou non retirée(s) du score du bateau dans la série ;
  - (3) exclure la personne de l'épreuve ou du lieu de l'épreuve, ou la priver de tout privilège ou avantage ; et
  - (4) prendre toute autre mesure dans les limites de sa juridiction comme prévu par les *règles*.
- (i) Quand le jury décide qu'un *accompagnateur* a enfreint la règle 69.1(a), la règle 64.5 s'applique.
- (j) Si le jury
- (1) impose une pénalité supérieure à une DNE ;
  - (2) exclut la personne de l'épreuve ou du lieu de l'épreuve ; ou
  - (3) dans tout autre cas s'il l'estime approprié,
- il doit communiquer ses constatations, incluant les faits établis, ses conclusions et sa décision à l'autorité nationale de la personne, ou à World Sailing pour des épreuves internationales spécifiques listées dans les Réglementations de World Sailing. Si le jury a agi selon la règle 69.2(f)(2), le rapport doit également mentionner ce fait et ses raisons.
- (k) Si le jury décide de ne pas conduire l'instruction en l'absence de la personne ou si le jury a quitté l'épreuve et qu'un rapport alléguant une infraction à la règle 69.1(a) est reçu, le comité de course ou l'autorité organisatrice peut désigner le même ou un nouveau jury pour procéder selon cette règle. Si le jury est dans l'incapacité de mener une instruction, il doit recueillir toutes les informations disponibles et, si

l'allégation semble fondée, faire un rapport à l'autorité nationale de la personne, ou à World Sailing pour des épreuves internationales spécifiques listées dans les Réglementations de World Sailing.

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

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

## **SECTION D APPELS**

### **70 APPELS ET DEMANDES AUPRÈS D'UNE AUTORITÉ NATIONALE**

**70.1** (a) Sous réserve que le droit d'appel n'ait pas été supprimé selon la règle 70.5, une *partie* dans une instruction peut faire appel d'une décision d'un jury ou de ses procédures, mais pas des faits établis.

(b) Un bateau peut faire appel quand il s'est vu refuser une instruction requise par la règle 63.1.

**70.2** Un jury peut demander confirmation ou correction de sa décision.

**70.3** Supprimée

**70.4** Un club ou autre organisation affilié à une autorité nationale peut demander une interprétation des *règles*, sous réserve qu'elle ne concerne aucune *réclamation* ou demande de réparation susceptible d'appel. L'interprétation ne doit pas être utilisée pour modifier une décision de jury antérieure.

**70.5** Il ne doit pas y avoir appel pour une action ou omission alléguée incorrecte ou pour une décision des *umpires* ou pour une décision du jury.

**70.6** Supprimée

### **71 SUPPRIMEE**

---

## CHAPITRE 6 - INSCRIPTION ET QUALIFICATION

---

### 75 S'INSCRIRE À UNE COURSE

Pour s'inscrire à une 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.

### 76 EXCLUSION DE BATEAUX OU DE CONCURRENTS

**76.1** L'autorité organisatrice ou le comité de course peut refuser ou annuler l'inscription d'un bateau ou exclure un concurrent, dans les limites de la règle 76.3, à condition qu'il le fasse avant le départ de la première course et qu'il en précise les raisons. S'il le demande, le bateau doit recevoir rapidement ces raisons par écrit. Le bateau peut demander réparation s'il estime que le refus ou l'exclusion est injustifié.

**76.2** L'autorité organisatrice ou le comité de course ne doit pas refuser ou annuler l'inscription d'un bateau ou exclure un concurrent à cause de la publicité, à condition que le bateau ou concurrent respecte le Code de Publicité de World Sailing.

**76.3** Pour les championnats du monde et continentaux, aucune inscription, si elle entre dans le cadre des quotas établis, ne doit être refusée ou annulée sans l'obtention préalable de l'accord de l'association de classe World Sailing concernée (ou de l'Offshore Racing Council) ou de World Sailing.

### 77 IDENTIFICATION SUR LES VOILES

Un bateau doit être identifié à la satisfaction de l'autorité organisatrice.

### 78 CONFORMITÉ AUX RÈGLES DE CLASSE ; CERTIFICATS

**78.1** Pendant qu'un bateau est *en course*, son propriétaire et toute autre personne responsable doivent s'assurer que le bateau est maintenu en conformité avec ses règles de classe et que son certificat de jauge ou de rating, s'il existe, reste valide. De plus, le bateau doit également être conforme à d'autres moments précisés dans les règles de classe, l'avis de course ou les instructions de course.

■ *Prescription de la FFVoile (\*) :*

*Le propriétaire ou le responsable du bateau doit, sous sa seule responsabilité, s'assurer en outre que son bateau est conforme aux règles d'armement et de sécurité prescrites par les lois, décrets et règlements de l'Administration.*

---

**78.2** Quand une règle exige la présentation d'un certificat valide ou la vérification de son existence avant qu'un bateau ne *coure*, 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 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.

## **79 CATEGORISATION**

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

## **80 ÉPREUVE REPROGRAMMÉE**

Quand une épreuve est reprogrammée à des dates différentes de celles indiquées dans l'avis de course, tous les bateaux inscrits doivent être avertis. Le comité de course peut accepter de nouvelles inscriptions si elles répondent à toutes les exigences d'inscription, à l'exception de la date limite initiale des inscriptions.

---

## CHAPITRE 7 - ORGANISATION DE LA COURSE

---

### 85 MODIFICATIONS AUX RÈGLES

**85.1** Une modification à une *règle* doit spécifiquement faire référence à la *règle* et indiquer la modification. Une modification à une *règle* comprend un ajout ou la suppression de tout ou partie de cette *règle*.

**85.2** Une modification à l'une des *règles* des types suivants peut être faite seulement comme indiqué ci-dessous :

<i>Type de règle</i>	<i>Modification uniquement si autorisée par</i>
Règle de course	Règle 86
Règle dans un code de World Sailing	Une règle dans le code
Prescription de l'autorité nationale	Règle 88.2
Règle de classe	Règle 87
Règle dans l'avis de course	Règle 89.2(b)
Règle dans les instructions de course	Règle 90.2(c)
Règle dans tout autre document régissant l'épreuve	Une règle dans ce document lui-même

### 86 MODIFICATIONS AUX RÈGLES 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, 63.4, 69, 70, 71, 75, 76.3 ou 79 ; ni une règle d'une annexe qui modifie l'une de ces règles ; ni l'annexe H ou N ; ni une règle dans un Code de World Sailing listé dans la règle 6.1.
- (b) L'avis de course ou les instructions de course peuvent modifier une règle de course mais pas la règle 76.1 ou 76.2, ni l'annexe R, ni une règle citée dans la règle 86.1(a).
- (c) Les règles de classe peuvent modifier seulement les règles de course 42, 49, 51, 52, 53, 54 et 55.

**86.2** En dérogation à la règle 86.1, World Sailing peut, dans des circonstances limitées (voir la Réglementation World Sailing 28.1.3) autoriser des modifications aux règles de course pour une épreuve internationale spécifique. L'autorisation doit être mentionnée dans une lettre d'accord adressée à l'autorité organisatrice de l'épreuve, dans l'avis de course et les instructions de course, et cette lettre doit être affichée au tableau officiel d'information.

**86.3** Si une autorité nationale le prescrit, les restrictions de la règle 86.1 ne s'appliquent pas si les règles sont modifiées pour développer ou tester des règles proposées. L'autorité nationale peut prescrire que son accord est nécessaire pour de telles modifications.

■ *Prescription de la FFVoile (\*) : \_\_\_\_\_*  
*Une autorité organisatrice qui désire modifier une des règles listées en 86.1(a) pour développer ou expérimenter des règles proposées doit au préalable soumettre les modifications à la Fédération Française de Voile pour obtenir son accord écrit et lui rendre compte des résultats dès la fin de l'épreuve. Cette autorisation doit être mentionnée dans l'avis de course et les instructions de course et être affichée au tableau officiel d'information pendant l'épreuve.*

---



## **87 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DE CLASSE**

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

## **88 PRESCRIPTIONS NATIONALES**

### **88.1 Prescriptions applicables**

Les prescriptions qui s'appliquent à une épreuve sont les prescriptions de l'autorité nationale à laquelle l'autorité organisatrice est associée selon la règle 89.1. Cependant, si les bateaux doivent passer dans les eaux de plus d'une autorité nationale pendant qu'ils sont *en course*, l'avis de course doit identifier les prescriptions qui s'appliqueront et quand elles s'appliqueront.

### **88.2 Modifications aux prescriptions**

L'avis de course ou les instructions de course peuvent modifier une prescription. Cependant, une autorité nationale peut limiter les modifications à ses prescriptions par une prescription à cette règle, à condition que World Sailing approuve sa demande de le faire. Les prescriptions limitées ne doivent pas être modifiées.

#### **■ Prescription de la FFVoile (\*):**

*Aucune prescription de la Fédération Française de Voile ne doit être modifiée ou supprimée dans les instructions de course, sauf pour les épreuves pour lesquelles un jury international a été nommé. Dans ce cas, les prescriptions marquées d'un astérisque (\*) ne doivent être ni modifiées ni supprimées dans les instructions de course. (Seule la traduction officielle des prescriptions téléchargeable sur le site de la FFVoile [www.ffvoile.org](http://www.ffvoile.org) doit être utilisée pour l'application de la règle 90.2(b)).*

---

## **89 AUTORITÉ ORGANISATRICE ; AVIS DE COURSE ; DÉSIGNATION DES ARBITRES**

### **89.1 Autorité organisatrice**

Les courses doivent être organisées par une autorité organisatrice, qui doit être

- (a) World Sailing ;
- (b) une autorité nationale membre de World Sailing ;
- (c) un club affilié ;
- (d) une organisation affiliée autre qu'un club et, si cela est prescrit par l'autorité nationale, avec l'accord de l'autorité nationale ou conjointement avec un club affilié ;
- (e) une association de classe non affiliée, soit avec l'accord de l'autorité nationale, soit conjointement avec un club affilié ;
- (f) deux ou plusieurs organisations ci-dessus ;
- (g) un organisme non affilié conjointement avec un club affilié, l'organisme étant la propriété et sous le contrôle du club. L'autorité nationale du club peut prescrire que son accord est exigé pour une telle épreuve ; ou

- (h) s'il est approuvé par World Sailing et l'autorité nationale du club, un organisme non affilié conjointement avec un club affilié, l'organisme n'étant ni la propriété ni sous le contrôle du club.

Dans la règle 89.1, une organisation est affiliée si elle est affiliée à l'autorité nationale du lieu de l'épreuve ; sinon, l'organisation n'est pas affiliée. Cependant, si les bateaux doivent passer dans les eaux de plus d'une autorité nationale pendant qu'ils sont *en course*, une organisation est affiliée si elle est affiliée à l'autorité nationale de l'un des ports d'escale.

## 89.2 Avis de course ; Désignation des arbitres

- (a) L'autorité organisatrice doit publier un avis de course conforme à la règle J1.
- (b) L'avis de course peut être modifié à condition de le notifier de manière adéquate.
- (c) L'autorité organisatrice doit désigner un comité de course et, lorsqu'approprié, désigner un jury, un comité technique et des umpires. Cependant, le comité de course, un jury international, un comité technique et des umpires peuvent être désignés par World Sailing, comme prévu dans ses Réglementations.

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

### 90.1 Comité de course

Le comité de course doit diriger les courses selon les directives de l'autorité organisatrice et comme requis par les *règles*.

### 90.2 Instructions de course

- (a) Le comité de course doit publier des instructions de course écrites conformes à la règle J2.
- (b) Lorsqu'approprié, pour une épreuve dans laquelle des inscriptions d'autres pays sont attendues, les instructions de course doivent comprendre, en Anglais, les prescriptions nationales qui s'appliquent.
- (c) Les instructions de course peuvent être modifiées à condition que la modification soit faite par écrit et affichée sur le tableau officiel d'information avant l'heure indiquée dans les instructions de course ou, sur l'eau, après l'envoi du 3<sup>ème</sup> substitut avec un signal sonore, communiquées à chaque bateau avant son signal d'avertissement.

### 90.3 Classement

- (a) Le comité de course doit effectuer le classement d'une course ou série comme prévu dans l'annexe A, 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 et finit* dans le temps limite de la course, s'il y en a un, même s'il abandonne après avoir *fini* ou est disqualifié.
- (b) Quand un système de classement prévoit de retirer un ou plusieurs résultats de courses, tout résultat qui est une disqualification non retirable (DNE) doit être inclus dans le score de la série du bateau.
- (c) Quand le comité de course détermine d'après ses propres enregistrements ou observations qu'il a classé un bateau de façon incorrecte, il doit corriger l'erreur et mettre les classements corrigés à la disposition des concurrents.

- (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) Lorsqu'ainsi mentionné 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) ;
  - (3) la publication des résultats.

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

## 91 JURY

Un jury doit être

- (a) un jury désigné par l'autorité organisatrice ou le comité de course ;
- (b) un jury international désigné par l'autorité organisatrice ou comme prescrit dans les Réglementations de World Sailing. Il doit être composé conformément à la règle N1 et avoir l'autorité et les responsabilités stipulées dans la règle N2. Une autorité nationale peut prescrire que son accord est requis pour la désignation des jurys internationaux pour les épreuves au sein de sa juridiction, sauf pour les épreuves de World Sailing ou quand les jurys internationaux sont désignés par World Sailing selon la règle 89.2(c) ; ou
- (c) un jury désigné par l'autorité nationale selon la règle 71.2.

■ *Prescription de la FFVoile (\*)*: \_\_\_\_\_

*La désignation d'un jury international conforme aux exigences de l'annexe N est soumise à l'accord écrit préalable de la Fédération Française de Voile. Cette autorisation devra être affichée au tableau officiel d'information pendant l'épreuve.*

---

## 92 COMITÉ TECHNIQUE

- 92.1 Un comité technique doit être un comité d'au moins un membre et doit être désigné par l'autorité organisatrice ou le comité de course ou comme prévu dans les Réglementations de World Sailing.
- 92.2 Le comité technique doit conduire l'inspection de l'équipement et la jauge d'épreuve selon les directives de l'autorité organisatrice et comme requis par les *règles*.

---

## ANNEXE A - CLASSEMENT

---

Voir la règle 90.3.

### A1 NOMBRE DE COURSES

Le nombre de courses programmées et le nombre requis de courses à valider pour constituer une série doivent être précisés dans l'avis de course ou les instructions de course.

### A2 SCORES DES SÉRIES

**A2.1** Le score de chaque bateau dans une série, sous réserve de la règle 90.3(b), doit être le total des scores de ses courses. (Une course est validée si elle a donné lieu à un classement ; voir la règle 90.3(a)). Si une série est courue en groupes ou en flottes, le score des séries d'un bateau doit être divisé par le nombre de courses pour lesquelles il a reçu un score. Le bateau avec le score le plus faible dans la série gagne et les autres bateaux doivent être classés en conséquence.

**A2.2** Si un bateau s'est inscrit à une des courses de la série, il doit être classé pour toute la série.

### A3 HEURES DE DÉPART ET PLACES D'ARRIVÉE

L'heure du signal de départ d'un bateau doit être son heure de départ et l'ordre dans lequel les bateaux *finissent* une course doit déterminer leur place d'arrivée. Cependant, quand un système de handicap ou de rating est utilisé, le temps compensé d'un bateau doit déterminer sa place d'arrivée.

### A4 SYSTÈME DE CLASSEMENT

*Ce Système de Points a Minima s'applique sauf si l'avis de course ou les instructions de course précisent un autre système ; voir la règle 90.3(a).*

Chaque bateau qui *prend le départ* et qui *finit*, et qui n'a pas ensuite abandonné ou été pénalisé ni obtenu réparation, doit recevoir les points comme suit :

<i>Place d'arrivée</i>	<i>Points</i>
Premier	1
Deuxième	2
Troisième	3
Quatrième	4
Cinquième	5
Sixième	6
Septième	7
Chaque place au-delà	Ajouter 1 point

### A5 SCORES DETERMINÉS PAR LE COMITÉ DE COURSE

**A5.1** Un bateau qui n'a pas *pris le départ*, qui n'a pas *effectué le parcours* ou qui n'a pas *fini*, ou qui ne s'est pas conformé à la règle 30.4 ou 78.2, ou qui abandonne doit recevoir les points attribués par le comité de course sans instruction. Seul le jury peut agir autrement sur le classement pour aggraver le score d'un bateau.

**A5.2** Un bateau qui n'a pas *pris le départ*, qui n'a pas *effectué le parcours*, qui n'a pas *fini* ou a abandonné doit recevoir les points de la place d'arrivée correspondant au nombre de

bateaux inscrits dans la série. Un bateau qui est disqualifié doit recevoir les points du dernier plus un que le nombre de bateaux inscrits dans la série.

### A5.3 Supprimée

## A6 MODIFICATIONS DES PLACES ET SCORES DES AUTRES BATEAUX

**A6.1** Si un bateau est disqualifié dans une course ou abandonne après avoir *fini*, chaque bateau avec une place d'arrivée moins bonne doit être remonté d'une place.

**A6.2** Si le jury décide d'accorder réparation en ajustant le score d'un bateau, les scores des autres bateaux ne doivent pas être modifiés sauf si le jury en décide autrement.

## A7 ÉGALITÉS DANS UNE COURSE

Si des bateaux sont à égalité sur la ligne d'arrivée ou si un système de handicap ou de rating est utilisé et que les bateaux ont les mêmes temps compensés, les points de la place pour laquelle les bateaux sont à égalité et de la(des) place(s) immédiatement au-dessous doivent être additionnés et divisés à parts égales. Les bateaux à égalité pour le prix d'une course doivent le partager ou recevoir des prix équivalents.

## A8 ÉGALITÉS DANS UNE SÉRIE

**A8.1** S'il y a une égalité entre deux bateaux ou plus dans le score d'une série, les scores doivent être listés dans l'ordre des scores de la dernière course. Toute égalité restante doit être départagée en utilisant les scores de l'avant-dernière course des bateaux à égalité et ainsi de suite jusqu'à ce que toutes les égalités soient départagées.

## A9 CONSEILS POUR LES RÉPARATIONS

Si le jury décide d'accorder réparation en ajustant le score d'un bateau dans une course, il lui est conseillé d'envisager de lui accorder

- (a) les points équivalents à la moyenne, au plus proche dixième de point près (0,05 arrondi au dixième supérieur), de ses points dans toutes les courses de la série sauf la course en question ;
- (b) les points équivalents à la moyenne, au plus proche dixième de point près (0,05 arrondi au dixième supérieur), de ses points dans toutes les courses avant la course en question ; ou
- (c) les points basés sur la position du bateau dans la course au moment de l'incident qui justifie la réparation.

## A10 ABRÉVIATIONS DE SCORES

Ces abréviations de scores doivent être utilisées pour transcrire les circonstances décrites :

DNC	N'a pas <i>pris le départ</i> ; n'est pas venu sur la zone de départ
DNS	N'a pas <i>pris le départ</i> (autre que DNC et OCS)
OCS	N'a pas <i>pris le départ</i> ; du côté parcours de la ligne de départ à son signal de départ et n'a pas <i>pris le départ</i> , ou a enfreint la règle 30.1
BFD	Disqualification selon la règle 30.4
SCP	Pénalité en points appliquée
NSC	N'a pas <i>effectué le parcours</i>

DNF	N'a pas <i>fini</i>
RET	A abandonné
DSQ	Disqualification
DNE	Disqualification qui ne peut être retirée
RDG	Réparation accordée
DPI	Pénalité discrétionnaire imposée

---

## ANNEXE N - JURYS INTERNATIONAUX

---

Voir les règles 70.5 et 91(b). Cette annexe ne doit pas être modifiée par l'avis de course, les instructions de course ou les prescriptions nationales.

### N1 COMPOSITION, DÉSIGNATION ET ORGANISATION

- N1.1** Un jury international doit être composé de navigateurs expérimentés, ayant une excellente connaissance des règles de course et une grande expérience du jury. Il doit être indépendant du comité de course ou du comité technique et ne pas comprendre de membres de ces derniers, et être désigné par l'autorité organisatrice sous réserve de l'approbation de l'autorité nationale si cela est requis (voir la règle 91(b)), ou de World Sailing selon la règle 89.2(c).
- N1.2** Le jury doit être composé d'un président, d'un vice-président si cela est souhaité, et d'autres membres pour un total d'au moins cinq personnes. La majorité doit être constituée de juges internationaux.
- N1.3** Pas plus de deux membres (trois dans les groupes M, N, et Q) ne doivent être de la même autorité nationale.
- N1.4** (a) Le président d'un jury peut constituer un ou plusieurs panels constitués conformément aux règles N1.1, N1.2 et N1.3. Cela peut être fait même si le jury complet n'est pas constitué conformément à ces règles.
- (b) Le président d'un jury peut désigner des panels d'au moins trois membres chacun, dont la majorité doit être constituée de juges internationaux. Les membres de chaque panel doivent être d'au moins trois autorités nationales différentes, sauf dans les groupes M, N et Q où ils doivent être d'au moins deux autorités nationales différentes. Si une *partie* ne se satisfait pas de la décision d'un panel, elle a droit à une instruction par un panel constitué conformément aux règles N1.1, N1.2 et N1.3, si elle en fait la demande dans les 30 minutes ou le temps limite précisé dans les instructions de course, sauf sur les faits établis.
- N1.5** Quand un jury complet ou un panel comporte moins de cinq membres, suite à une maladie ou à une urgence, et qu'aucun remplaçant qualifié n'est disponible, il reste correctement constitué s'il comprend au moins trois membres et si au moins deux d'entre eux sont juges internationaux. Quand il comporte trois ou quatre membres, ils doivent être d'au moins trois autorités nationales différentes, sauf dans les groupes M, N et Q où ils doivent être d'au moins deux autorités nationales différentes.
- N1.6** Dans le cas où il serait souhaitable que certains membres ne participent pas aux discussions et à la prise de décision d'une *réclamation* ou demande de réparation, et qu'aucun remplaçant qualifié n'est disponible, le jury ou panel reste correctement constitué s'il reste au moins trois membres et que deux d'entre eux sont des juges internationaux.
- N1.7** En exception aux règles N1.1 et N1.2, World Sailing peut dans des circonstances précises (voir la Réglementation World Sailing 25.8.13) autoriser un jury international constitué seulement de trois membres. Tous les membres doivent être des juges internationaux. Les membres doivent être de trois autorités nationales différentes (deux pour les groupes M, N, et Q). L'autorisation doit être mentionnée dans une lettre d'accord adressée à l'autorité organisatrice et dans l'avis de course ou les instructions de course, et la lettre doit être affichée sur le tableau officiel d'information.

- N1.8** Quand l'approbation de l'autorité nationale est requise pour la désignation d'un jury international (voir la règle 91(b)), la notification de l'accord doit être incluse dans les instructions de course ou être affichée sur le tableau officiel d'information.
- N1.9** Si le jury ou le panel agit alors qu'il n'est pas correctement constitué, ses décisions peuvent être soumises à appel.
- N1.10** Dans la règle N.1, un umpire international peut être désigné dans le jury ou dans un panel du jury, à la place d'un juge international.

## **N2 RESPONSABILITÉS**

- N2.1** Un jury international est responsable de l'instruction et des décisions de toutes les *réclamations*, demandes de réparation et autres questions découlant des règles du chapitre 5. Sur demande de l'autorité organisatrice, du comité de course ou du comité technique, il doit les conseiller et les assister pour toute question touchant directement à l'équité de la compétition.
- N2.2** Sauf si l'autorité organisatrice donne des directives différentes, le jury doit décider
- (a) des questions d'admissibilité, de certificats de jauge ou de rating ; et
  - (b) s'il faut autoriser le remplacement de concurrents, de bateaux ou d'équipement quand une *règle* exige une telle décision.
- N2.3** Le jury doit aussi décider des questions qui lui sont soumises par l'autorité organisatrice, le comité de course ou le comité technique.

## **N3 PROCÉDURES**

- N3.1** Les membres ne doivent pas être considérés comme ayant un *conflit d'intérêts* significatif (voir la règle 63.4) en raison de leur nationalité, de leur adhésion à un club ou pour d'autres raisons similaires. Par ailleurs, quand on étudie un *conflit d'intérêts* significatif comme requis par la règle 63.4, une attention particulière doit être accordée au fait que les décisions d'un jury international ne sont pas soumises à appel et que cela peut affecter la perception d'équité et minimiser un niveau de conflit qui est significatif. En cas de doute, l'instruction doit être menée comme autorisé par la règle N1.6.
- N3.3** Si un panel ne peut trouver d'accord sur une décision, il peut ajourner et, dans ce cas, le président doit soumettre le cas à un panel correctement constitué, avec autant de membres que possible, qui peut être le jury au complet.

## **N4. MAUVAISE CONDUITE (Règle 69)**

- N4.1** Le Code disciplinaire de World Sailing contient des procédures qui s'appliquent à des épreuves internationales spécifiques, concernant la nomination d'une personne responsable de mener toute enquête. Ces procédures prévalent sur toute disposition conflictuelle de cette annexe.
- N4.2** Une personne doit être responsable de la présentation des allégations de mauvaise conduite selon la règle 69 auprès du panel chargé de l'instruction. Cette personne ne doit pas être membre du panel chargé de l'instruction mais peut être membre du jury. Cette personne est dans l'obligation de révéler tout élément qui arriverait en sa possession au cours de son investigation au sujet de la personne faisant l'objet d'allégations d'infraction à la règle 69.
- N4.3** Avant une instruction, le panel chargé de l'instruction ne doit pas, dans la mesure du possible, agir en tant qu'enquêteur d'une allégation faite selon la règle 69. Cependant,



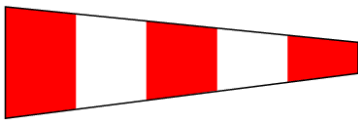
pendant l'instruction, le panel doit avoir le droit de poser toute question d'investigation qu'il considère opportune.

- N4.4** Si le panel décide d'ouvrir une instruction, tout élément présenté au panel pour lui permettre de prendre une décision doit être révélé avant le début de l'instruction à la personne faisant l'objet d'une allégation.

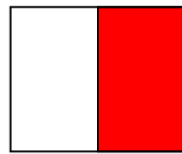
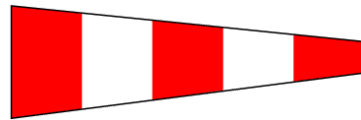
# SIGNAUX DE COURSE

Les significations des signaux visuels et sonores sont données ci-dessous. Une flèche pointant vers le haut ou le bas (↑ ↓) signifie qu'un signal visuel est envoyé ou affalé. Un point (•) signifie un signal sonore ; cinq tirets courts (- - - -) signifient des signaux sonores répétitifs ; un tiret long (—) signifie un signal sonore long. Quand un signal visuel est envoyé au-dessus d'un pavillon de classe, le signal s'applique seulement à cette classe.

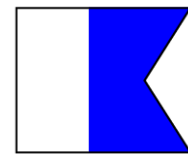
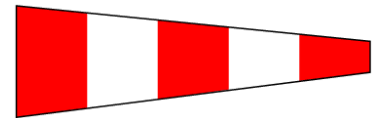
## Signaux de retard



**Aperçu**  
Les courses dont le départ n'a pas été donné sont *retardées*.  
Le signal d'attention sera fait 1 minute après l'affalé sauf si, à ce moment-là, la course est *retardée* à nouveau ou *annulée*.



**Aperçu sur H** Les courses dont le départ n'a pas été donné sont *retardées*. Signaux ultérieurs à terre.



**Aperçu sur A** Les courses dont le départ n'a pas été donné sont *retardées*. Plus de courses aujourd'hui.

## Aperçu

Retard heures l'heure de départ

9



Flamme numérique 1 ↑ • • ↓



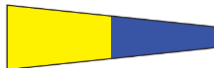
Flamme numérique 2 ↑ • • ↓



Flamme numérique 3 ↑ • • ↓



Flamme numérique 4 ↑ • • ↓



Flamme numérique 5 ↑ • • ↓



Flamme numérique 6 ↑ • • ↓



Flamme numérique 7 ↑ • • ↓

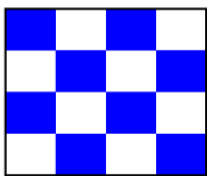


Flamme numérique 8 ↑ • • ↓



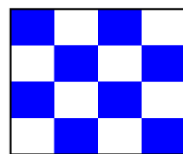
Flamme numérique 9 ↑ • • ↓

## Signaux d'annulation

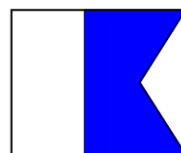
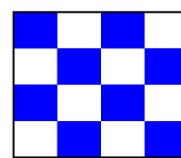


**N** Toutes les courses dont le départ a été donné sont *annulées*. Revenez sur la zone de départ.

Le signal d'attention sera fait 1 minute après l'affalé sauf si, à ce moment-là, la course est *annulée* à nouveau ou *retardée*.

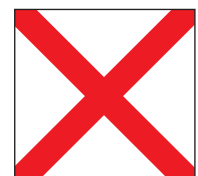


**N sur H** Toutes les courses sont *annulées*. Signaux ultérieurs à terre.



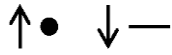
**N sur A** Toutes les courses sont *annulées*. Plus de courses aujourd'hui.

## Sécurité

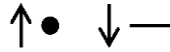
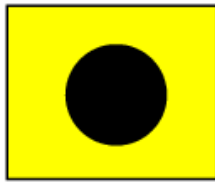


**V** Ecoutez le canal de course pour des instructions de sécurité (voir règle 37)

## Signaux préparatoires



**P** Signal préparatoire.



**I** La règle 30.1 s'applique.

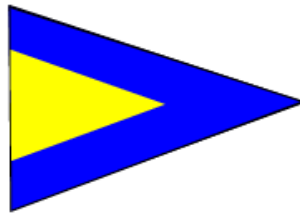


**Pavillon noir.**  
La règle 30.4 s'applique.

## Signaux de rappel

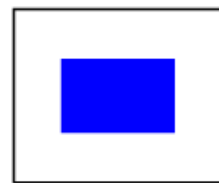


**X** Rappel individuel.



**Premier substitut** Rappel général.  
Le signal d'avertissement sera fait 1 minute après l'affalé.

## Parcours réduit



**S** Le parcours a été réduit. La règle 32.2 s'applique.

## Changer le bord suivant



**C** La position de la *marque* suivante a été changée

## Autres signaux



**L** A terre : Un avis  
aux concurrents a été  
affiché.  
Sur l'eau : Venez à  
portée de voix ou  
suivez ce bateau.

**M** L'objet  
arborant ce  
signal remplace  
une *marque*  
manquante.