

SOMMAIRE

Préambule	page 1
Introduction	page 2
Définitions	page 2
Chapitre 1 - Règles fondamentales	page 3
Chapitre 2 - Quand les bateaux se rencontrent	page 4
Chapitre 3 - Direction d'une course	page 6
Chapitre 4 - Autres obligations en course	page 8
Chapitre 5 - Réclamations, instructions, mauvaise conduite et appels	page 9
Chapitre 6 - Inscription et qualification	page 14
Chapitre 7 - Organisation de la course	page 15
Annexe B - Règles de compétition windsurfs	page 16
Annexe C - Règles de match racing	page 17
Annexe D - Règles de course par équipes	page 18
Annexe E - Règles de course pour la voile radiocommandée	page 18
Annexe J - Avis de course et instructions de course	page 20
Annexe K - Guide pour l'avis de course	page 20
Annexe L - Guide pour les instructions de course	page 21
Annexe N - Jurys internationaux	page 21
Annexe P - Procédures spéciales pour la règle 42	page 22
Annexe R - Procédures pour les appels et demandes	page 23
Annexe S - Instructions de course types	page 23
Annexe T - Conciliation	page 23
Modifications aux RCV 2017-2020	page 24

Préambule

En nous appuyant sur un texte fourni par World Sailing, rédigé par Dick Rose, Président du groupe de travail des Règles de Course à la Voile et qui référence chaque soumission à l'origine de chaque modification aux RCV 2017-2020, nous vous proposons de passer en revue les principales évolutions, et les raisons qui ont été à l'origine de celles-ci.

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

Le texte des RCV inchangé est en noir, les modifications aux règles sont en rouge et nos commentaires sont en bleu. Les suppressions significatives de certaines parties des RCV 2013-2016 apparaissent ~~en surligné jaune barré~~.

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

- « **NEW** » : ajout d'un nouveau concept
- « **CLA** » : clarification d'une règle et/ou de son énoncé
- « **COH** » : cohérence des termes utilisés, cohérence entre les règles
- « **IC** » : instruction de course utilisée de façon quasi systématique (annexe L) et intégrée dans les nouvelles règles, permettant d'avoir des IC plus courtes et plus simples

Corinne Aulnette
Responsable de la Commission Centrale d'Arbitrage

INTRODUCTION

Terminologie

Un terme utilisé dans le sens défini 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 employé dans le sens donné par *Les Règles de Course à la Voile*.

<i>Terme</i>	<i>Signification</i>
Bateau	Un bateau à voile et l'équipage à bord.
Concurrent	Une personne qui participe à la course ou qui a l'intention d'y participer.
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</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 bateau ou embarcation.

[NEW] Ajout du comité technique dont la composition et le rôle sont explicités à la RCV 92 [Comité technique].

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

[NEW-IC] Les pénalités discrétionnaires sont de plus en plus utilisées lors des épreuves, pour des infractions aux règles ayant peu d'incidence sportive.

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.

[NEW] Alors que les IC mentionnent souvent des règles concernant les personnes accompagnant les concurrents (positionnement des bateaux coaches, etc. ...), ces personnes n'avaient aucune existence réglementaire dans les RCV. Pour placer ces personnels sous la juridiction des RCV, World Sailing ajoute cette nouvelle définition d'*accompagnateur*. Conséquence de cette nouvelle définition, modification nécessaire des RCV : ajout de l'*accompagnateur* dans la définition de *Partie*, et modification des RCV 3 [Acceptation des règles], 60 [Droit de réclamer], 64 [Décisions], 69 [Mauvaise conduite].

Partie intéressée Une personne susceptible de profiter ou pâtir en conséquence d'une décision d'un jury, ou qui a un intérêt personnel étroit dans la décision.

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.

[NEW] Nouvelle définition : la définition de *Partie intéressée* est supprimée et remplacée par *Conflit d'intérêts*. Elle a un spectre plus élargie que *Partie intéressée*, en incluant la perception (peut raisonnablement paraître) selon laquelle une personne peut avoir un intérêt pouvant affecter son impartialité. Les rédacteurs ont cependant gardé à l'esprit la nécessité de ne pas adopter une politique trop stricte, pour permettre aux épreuves de club de s'appuyer sur les bénévoles ayant fréquemment un *conflit d'intérêts*. D'où la possibilité de conserver dans un jury une personne ayant un *conflit d'intérêts*, si les *parties* l'acceptent (voir la règle 63.4 [Conflit d'intérêts], anciennement intitulée *Partie Intéressée*). Egalement en conséquence de cette nouvelle définition, création d'une nouvelle règle M2.3 dans l'annexe M, [Recommandations aux jurys] ainsi qu'une nouvelle règle N3.2 dans l'annexe N [jurys internationaux].

Partie Une *partie* dans une instruction est

- (a) lors de l'instruction d'une réclamation : un réclamant ; un réclamé ;
- (b) lors d'une demande de réparation : un bateau qui demande réparation ou pour lequel une réparation est demandée, un comité de course agissant selon la règle 60.2(b) ; un comité technique agissant selon la règle 60.4(b) ;
- (c) lors d'une demande de réparation selon la règle 62.1(a) : l'entité supposée avoir fait une action ou une omission inadéquate ;
- ~~(d) un bateau ou un concurrent qui peut être pénalisé selon la règle 69.2.~~
- (d) une personne faisant l'objet d'une allégation d'infraction à la règle 69 ; une personne présentant une allégation selon la règle 69 ;
- (e) un *accompagnateur* faisant l'objet d'une instruction selon la règle 60.3(d).

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

[COH] Modification de la définition de *Partie* : ajout du comité technique, modification du (d) suite à la réécriture de la RCV 69 [Mauvaise conduite] et ajout de l'*accompagnateur*.

Route libre derrière et route libre devant ; engagement [...] Ces termes s'appliquent toujours à des bateaux sur le même *bord*. Ils ne s'appliquent pas à des bateaux sur des *bords* opposés ~~sauf si~~ **seulement quand** la règle 18 s'applique **entre eux** ou **quand** les deux bateaux naviguent à plus de quatre-vingt-dix degrés du vent réel.

[CLA] Début de la définition inchangé. La dernière phrase a été modifiée, pour supprimer la double négation et faciliter sa compréhension.

CHAPITRE 1 – REGLES FONDAMENTALES

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. ~~Une disqualification selon cette règle ne doit pas être retirée du score du bateau dans la série.~~ La pénalité doit être soit une disqualification soit une disqualification qui ne peut être retirée.

[NEW] La modification de la dernière phrase offre une certaine flexibilité pour les pénalités en cas d'infraction à cette règle. Les infractions à la règle 2 sont très variées et les pénalités doivent donc être adaptables. L'unique pénalité initiale de DNE (disqualification ne pouvant être exclue du score d'un bateau) pouvait freiner un jury en cas d'allégation reçue, la pénalité pouvant paraître trop sévère suivant les cas.

3 ACCEPTATION DES RÈGLES

- 3.1 (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*.
- 3.2 Chaque concurrent et propriétaire de bateau accepte, au nom de leurs *accompagnateurs*, que ces *accompagnateurs* soient soumis aux *règles*.

- 3.3** 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*.
- 3.4** 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.
- 3.5** Cette règle peut être modifiée par une prescription de l'autorité nationale du lieu de l'épreuve.
- [NEW] [COH]** Cette règle est modifiée suite à la création de la définition d'*accompagnateur*. Possibilité de la modifier par une prescription de l'autorité nationale. La FFVoile n'a pas fait de prescription à cette règle.

6 PARIS ET ANTI-CORRUPTION

Chaque concurrent, propriétaire de bateau et *accompagnateur* doit se conformer à la Réglementation 37 de World Sailing, Code des Paris et Anti-Corruption. Une infraction alléguée ou avérée à cette règle doit être traitée selon la Réglementation 37. Elle ne doit pas constituer motif à *réclamation* et la règle 63.1 ne s'applique pas.

[NEW] Cette nouvelle règle était jusqu'à présent couverte par l'annexe 5 des Réglementations de World Sailing. Son ajout dans les RCV la rend applicable sur toutes les courses de toutes les épreuves.

7 CODE DISCIPLINAIRE

Chaque concurrent, propriétaire de bateau et *accompagnateur* doit se conformer à la Réglementation 35 de World Sailing, Code Disciplinaire, des Appels et des Révisions (référéncé ailleurs en tant que « Code Disciplinaire »). Une infraction alléguée ou avérée à cette règle doit être traitée selon la Réglementation 35. Elle ne doit pas constituer motif à *réclamation* et la règle 63.1 ne s'applique pas.

[NEW] La nouvelle Réglementation 35 de World Sailing (Code disciplinaire) a désormais un lien avec les RCV, par cette nouvelle règle 7 (Code disciplinaire actualisé traduit et mis à jour sur la clé arbitre).

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 si l'incident a causé une blessure ou un dommage sérieux, ou de la règle 24.1. [.....]

[NEW] Si un bateau enfreint la RCV 14 [Eviter le contact] et n'évite pas le contact alors que c'était possible, alors qu'il n'est pas en course et qu'il en résulte blessure ou dommage sérieux (y compris à ce bateau en infraction), ce bateau devra abandonner sur la course la plus proche de l'incident (au risque d'être DSQ s'il ne le fait pas). Les concurrents ont donc tout intérêt à naviguer « prudemment » que ce soit dans ou en dehors de la zone de course, avant ou après une course.

18 PLACE À LA MARQUE

18.2 Donner la place à la marque

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

[CLA] Insertion d'une nouvelle règle 18.2(d), ce qui décale les anciennes 18.2(d) et (e) qui deviennent respectivement 18.2(e) et (f). La nouvelle règle 18.2(d) lève le doute sur la continuité de l'application éventuelle de 18.2(b) et 18.2(c), les questions suivantes étant souvent posées par des concurrents ou des arbitres : « Si un bateau a droit à la *place à la marque* selon 18.2(b) ou 18.2(c) et qu'il a reçu cette *place* pendant qu'il est dans la *zone*, ces règles continuent-elles de s'appliquer ? » ou « Si un bateau dans la *zone* obtient le *droit à la place* selon la règle 18.2(c), à quel moment ce bateau cesse-t-il d'avoir ce *droit à la place* ? ». La réponse est maintenant claire : dès lors que ce bateau a obtenu la *place à la marque* (c'est-à-dire l'espace dont il a besoin pour contourner ou passer la *marque* du côté requis pour effectuer le parcours), les règles 18.2(c) et (d) cessent de s'appliquer à ce bateau.

18.3 Virer de bord dans la zone

Si un bateau dans la zone dépasse la position bout au vent et se retrouve ainsi sur le même bord qu'un bateau qui *pare la marque*, la règle 18.2 ne s'applique pas entre eux par la suite. Le bateau qui a changé de bord

- (a) ne doit pas obliger l'autre bateau à naviguer au-delà du plus près pour éviter le contact ni empêcher l'autre bateau de passer la *marque* du côté requis, et
- (b) doit donner la *place à la marque* si l'autre bateau devient *engagé* sur son intérieur.

Si un bateau dépasse la position bout au vent de *bâbord à tribord* dans la zone d'une *marque* à laisser à bâbord et qu'ensuite il *pare la marque*, il ne doit pas obliger un bateau qui a été *tribord* depuis son entrée dans la zone à naviguer au-delà du plus près pour éviter le contact et il doit donner la *place à la marque* si cet autre bateau devient *engagé* sur son intérieur. Quand cette règle s'applique entre des bateaux, la règle 18.2 ne s'applique pas entre eux.

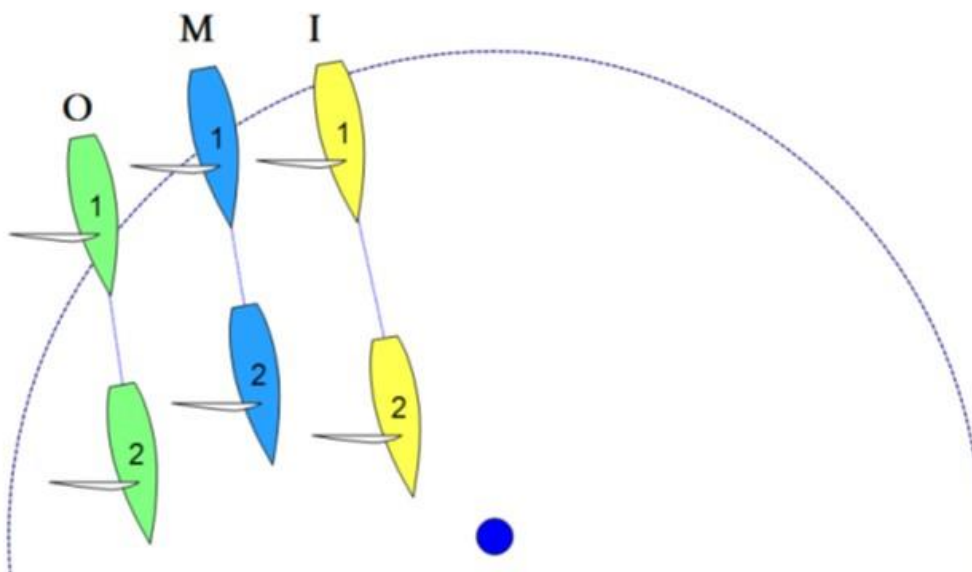
[NEW] Cette modification n'est pas sans importance. Dorénavant, la règle 18.3 s'applique uniquement à une *marque* à laisser à bâbord (donc si *marque* à laisser à tribord, pas de 18.3). De plus, elle s'applique uniquement entre un bateau bâbord qui a viré dans la zone et un bateau qui est entré dans la zone sur tribord. Elle ne s'applique plus entre 2 bateaux bâbords qui virent tous les deux dans la zone.

19 PLACE POUR PASSER UN OBSTACLE

19.1 Quand la règle 19 s'applique

La règle 19 s'applique entre *deux* bateaux à un *obstacle* sauf *si il s'agit aussi d'une marque que les bateaux sont tenus de laisser du même côté.*

- (a) quand l'*obstacle* est une *marque* que les bateaux sont tenus de laisser du même côté, ou
- (b) quand la règle 18 s'applique entre les bateaux et que l'*obstacle* est un autre bateau engagé avec chacun d'eux.



Marque sous le vent à laisser à bâbord, avant le prochain bord de près.

Selon les RCV 2013-2016 :

- 1) la RCV 18.2(b) exige de Bleu qu'il laisse la place à la marque à Jaune
- 2) la RCV 18.2(b) exige de Vert qu'il laisse la place à la marque à Bleu et Jaune.
- 3) la RCV 19.2(b) exige de Jaune qu'il laisse la place à Bleu pour passer entre lui et Vert.

Selon les RCV 2017-2020 :

- 1) la RCV 18.2(b) exige de Bleu qu'il laisse la place à la marque à Jaune
- 2) la RCV 18.2(b) exige de Vert qu'il laisse la place à la marque à Bleu et Jaune.
- 3) la RCV 19 ne s'applique pas (puisque la RCV 18 s'applique et que l'*obstacle* est un bateau engagé)

[CLA] La modification de la RCV 19 est motivée par le souhait de supprimer une complication non souhaitée par les rédacteurs, impliquant les RCV 19.2(b) et 18.2. La règle 18.2(b) suffit pour couvrir la situation, telle qu'illustrée ci-dessus.

20 PLACE POUR VIRER DE BORD À UN OBSTACLE

20.1 Héler

Quand il s'approche d'un obstacle, Un bateau peut héler pour demander la *place* pour virer de bord et éviter un autre bateau sur le même *bord*. Cependant, il ne doit pas héler **sauf si**

- (a) il peut éviter l'obstacle en toute sécurité sans faire une modification de route importante
- (b) il navigue en-deçà du plus près, ou
- (c) l'obstacle est une *marque* et qu'un bateau qui la *pare* serait tenu de répondre et de modifier sa route.

- (a) s'il approche d'un *obstacle* et qu'il aura bientôt besoin de faire une modification de route importante pour l'éviter en sécurité, et
- (b) s'il navigue au plus près, ou au-delà.

De plus, il ne doit pas héler si l'*obstacle* est une *marque* et qu'un bateau qui la *pare* serait tenu de modifier sa route en conséquence de l'appel à la voix.

[CLA] Objectif d'amélioration de la formulation de la règle 20.1, afin d'éclaircir le fait qu'un bateau qui hèle pour de la *place* pour virer sans répondre aux exigences des RCV 20.1(a) et 20.1(b) enfreint la règle 20.1.

SECTION D - AUTRES RÈGLES

21 EXONÉRATION

La règle 21 est inchangée, mais passe de la section C à la section D. En section C, elle s'appliquait aux incidents aux marques et obstacles. En section D, elle s'applique maintenant à tout incident où le bateau a droit à la *place* ou à la *place à la marque* (y compris *place* selon les règles 15 [Acquérir une priorité] et 16.1 [Modifier sa route]).

22 ERREURS DE DÉPART ; EFFECTUER DES PÉNALITÉS ; METTRE UNE VOILE A CONTRE

22.3 Un bateau qui cule en route surface ou **se déplace latéralement au vent** en mettant une voile à contre doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même.

[CLA] Clarification du fait qu'un bateau qui se déplace latéralement au vent (en crabe) doit se maintenir à l'écart. En effet, cette pratique est assez courante en voile légère, lorsqu'un bateau au vent cherche à s'écarter d'un bateau sous son vent sur la ligne de départ.

24 GÊNER UN AUTRE BATEAU

24.2 ~~Sauf quand il navigue sur sa route normale,~~ **Si cela est raisonnablement possible**, un bateau ne doit pas gêner un bateau **qui est en train** d'effectuer une pénalité, qui navigue sur un autre bord du parcours **ou qui est soumis à la règle 22.1**. Cependant, après le signal de départ, cette règle **ne s'applique pas quand le bateau navigue sur sa route normale**.

[CLA] L'objectif initial de la règle était d'empêcher un bateau de gêner d'autres bateaux effectuant une pénalité ou naviguant sur un autre bord du parcours. Vient maintenant s'ajouter à ces 2 cas « protégés » celui du bateau OCS revenant vers le côté pré-départ de la ligne. Ajout de la notion de « raisonnablement possible » dans la RCV 24.2, apportant une certaine flexibilité aux juges dans l'application de la règle. Clarification sur le fait que la règle ne s'applique pas à des bateaux naviguant sur leur *route normale* après le signal de départ (et donc sur le fait qu'à contrario, elle s'applique toujours avant le signal de départ).

CHAPITRE 3 – DIRECTION D'UNE COURSE

25 AVIS DE COURSE, INSTRUCTIONS DE COURSE ET SIGNAUX

25.3 ~~Un comité de course peut envoyer un signal visuel en utilisant soit~~ **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.

[CLA] Cette règle pouvait laisser planer un doute quant à l'obligation d'envoyer un pavillon (par exemple dans la RCV 29.1 [Rappel individuel]). La modification lève cette ambiguïté.

Prescription de la FFVoile à la règle 25 (*Avis de course, instructions de course et signaux*)
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.

[NEW] Modification de la prescription à la RCV 25, pour permettre à certaines compétitions spécifiques de grade 4 de demander une dérogation et d'utiliser des documents de course autres que les documents types.

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, de l'équipage ou de l'équipement 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 **alors** revenir **depuis le côté parcours** en coupant un prolongement de la ligne jusqu'au côté pré-départ de la ligne avant de *prendre le départ*.

[CLA] Suppression de « alors » et de « depuis le côté parcours » pour clarifier la pénalité à effectuer en cas d'infraction à la RCV 30.1 et faciliter la mise en application de cette règle.

30.3 Règle du pavillon U

Si le pavillon U 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, sauf si le départ de la course est redonné ou si elle est recourue.

[IC] Ajout d'une nouvelle pénalité de départ dans la RCV 30 [Pénalités de départ], pénalité déjà fréquemment utilisée par les comités de course, en solution alternative au pavillon noir. Cette pénalité était présente dans la RCV L11.5 des RCV 2013-2016 (dans l'annexe L [Guide des IC]. L'insertion du pavillon U en 30.3 décale donc la pénalité du BFD en 30.4.

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), **suivant le cas,**

~~(a) à cause d'une erreur dans la procédure de départ,~~

(a) à cause du mauvais temps,

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

(c) parce qu'une *marque* est manquante ou n'est plus à sa place, ou

(d) pour toute autre raison affectant directement la sécurité ou l'équité de la compétition.

~~ou~~ **De plus, le comité de course** peut réduire le parcours afin que d'autres courses programmées puissent être courues, **ou annuler la course en raison d'une erreur dans la procédure de départ.**

[CLA] La rédaction de la règle 2013-16 permettait au comité de course de réduire le parcours en raison d'une erreur dans la procédure de départ. Ce n'était pas, bien entendu, une action souhaitable.

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

(a) à une *marque* à contourner, entre la *marque* et un mât arborant le pavillon S,

(b) **une ligne que les bateaux sont tenus de franchir à la fin de chaque tour, une ligne que le parcours exige des bateaux qu'ils la franchissent ; ou**

(c) à une porte, entre les *marques* de la porte.

Le parcours réduit doit être signalé avant que le premier bateau coupe la ligne d'arrivée.

[CLA] le (b) 2013-2016 mentionnait « à la fin de chaque tour ». Or, les RCV ne définissent pas le début ou la fin d'un tour, ni ce qu'est un « tour » qui disparaît donc de la règle. La nouvelle formulation fait référence au « parcours », inclus dans les IC.

33 CHANGER LE BORD SUIVANT DU PARCOURS

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 ne commencent ce bord. Il n'est pas nécessaire que la *marque* suivante soit en place à ce moment-là.

- (a) Si la direction du bord va être changée, le signal doit être l'envoi du pavillon C avec des signaux sonores répétitifs, et **soit l'un des deux ou les deux points suivants** :
- (1) le nouveau cap compas,
 - (2) un triangle vert pour un changement vers tribord ou un rectangle rouge pour un changement vers bâbord. [...]

[NEW] Initialement, la RCV 33(a) se terminait par « soit » : le comité de course devait donc choisir entre l'affichage du nouveau cap compas ou l'affichage de la direction du changement. Cette formulation permet dorénavant aux comités d'afficher en même temps le cap compas et la direction du changement.

36 COURSES DONT LE DÉPART EST REDONNÉ OU COURSES RECOURUES

~~Quand le départ d'une course est redonné ou qu'elle est recourue, une infraction à une règle, autre que la règle 30.3, dans la course initiale ne doit pas empêcher un bateau de courir ou, sauf selon la règle 30.2, 30.3 ou 69, faire qu'il soit pénalisé.~~

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

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

[CLA] La 1^{ère} phrase modifiée clarifie l'application de la RCV 36 s'appliquant également à tout départ précédent de cette course. Par exemple, en cas de plusieurs essais de départ sous pavillon noir.

[NEW] Jusqu'à présent, un bateau enfreignant la RCV 14 [Eviter le contact], et causant une blessure ou un dommage sérieux pouvait courir et conserver son score en cas de départ redonné ou de course recourue, alors que le bateau endommagé ne pouvait plus courir (pouvait seulement demander une réparation) ; l'ajout de la règle 14 gomme ainsi la différence de traitement entre une infraction à la 14, à la 30.2 ou ex 30.3 (devenant 30.4). Dorénavant, si un bateau enfreint la règle 14 et cause une blessure ou dommage sérieux pendant qu'il est en course, il peut être pénalisé dans cette course, même avec un rappel général, ou si la course est retardée ou annulée, avec un nouveau départ, ou recourue ultérieurement.

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. **Cependant la règle 55 s'applique à tout moment quand les bateaux sont sur l'eau.***

[NEW] Le préambule est modifié pour permettre à certaines règles de s'appliquer quand les bateaux ne sont pas en course. Typiquement, la règle 40 est souvent appliquée à des périodes hors course.

[CLA] la suppression de l'exception de la règle 55 [Evacuation des détritux] dans ce préambule facilite la compréhension de la règle. Cette exception est maintenant décrite dans la règle 55 elle-même.

40 ÉQUIPEMENTS INDIVIDUELS DE FLOTTABILITÉ

Quand le pavillon Y est envoyé avec un signal sonore avant ou avec le signal d'avertissement, les concurrents doivent porter des équipements individuels de flottabilité, sauf brièvement pour changer ou ajuster un vêtement ou un équipement personnel. **Quand le pavillon Y est envoyé à terre, cette règle s'applique à tout moment sur l'eau.** [...]

[IC] L'application de la règle 40 était fréquemment ajoutée aux règles applicables à la course par le biais des IC, exigeant le port d'un équipement individuel de flottabilité à tout moment sur l'eau. L'ajout de cette phrase permet de supprimer la règle L4.3 [dans l'annexe L, guide des IC].

43 VETEMENTS ET EQUIPEMENT DU CONCURRENT

~~(c) Quand un contrôleur d'équipement ou un jugeur d'épreuve chargé de la pesée des vêtements et de l'équipement estime qu'un concurrent peut avoir enfreint la règle 43.1(a) ou 43.1(b), il doit en faire un rapport écrit au comité de course.~~

[NEW-COH] En conséquence de la création du comité technique, cette règle disparaît. En effet, l'obligation de réclamer contre un bateau enfreignant la règle 43.1(a) est désormais stipulée dans la nouvelle règle 60.4 [Droit de réclamer - comité technique].

44 PÉNALITÉS AU MOMENT D'UN INCIDENT

44.3 Pénalité en points

- (c) Le score de la course pour un bateau qui accepte une pénalité en points doit être le score qu'il aurait reçu sans cette pénalité, augmenté du nombre de places indiqué dans les instructions de course. ~~Cependant la pénalité ne doit pas aggraver le score du bateau au-delà du score de DNF.~~ Quand les instructions de course ne précisent pas le nombre de places, ~~ce nombre doit être le nombre entier le plus proche [...] de 20% du nombre de bateaux inscrits~~ la pénalité doit être de 20% des points de DNF arrondie au nombre entier le plus proche (0,5 arrondi au nombre supérieur). Les scores des autres bateaux ne doivent pas être modifiés ; en conséquence, deux bateaux peuvent recevoir le même score. Cependant la pénalité ne doit pas aggraver le score du bateau au-delà du score de DNF.

[CLA] La règle initiale mentionnait « le nombre de bateaux inscrits » sans préciser si cela s'appliquait à la course ou à la série. La mention du DNF semblait de plus ne concerner que la 1^{ère} phrase de la règle. L'utilisation d'une pénalité par défaut de 20% du nombre de bateaux classés DNF adapte ainsi la pénalité à la taille de la flotte, pour les courses utilisant la règle A4.2 [Système de Points a minima] ou A9 [Scores d'une course dans une série plus longue qu'une régata].

De plus, le déplacement de la 2^{ème} phrase en fin de paragraphe clarifie l'application de cette phrase, qu'elle soit précisée dans les IC ou pas.

49 POSITION DE L'ÉQUIPAGE ; FILIÈRES

- 49.2 Quand des filières sont exigées par les règles de classe ou ~~les instructions de course~~ toute autre règle, les concurrents ne doivent avoir aucune partie de leur torse à l'extérieur de celles-ci, sauf brièvement pour effectuer un travail nécessaire. Sur les bateaux équipés de filières hautes et basses, un concurrent assis sur le pont face à l'extérieur, avec la taille à l'intérieur de la filière basse, peut avoir la partie supérieure du corps à l'extérieur de la filière haute. Sauf si une règle de classe ou toute autre règle précise une flèche maximale, les filières doivent être tendues.

[COH] Cette modification vise à éviter un potentiel conflit entre la règle et la nouvelle formulation de la RSO 3.14 [Balcons, Chandeliers, Filières]. Ainsi, si une règle des RSO, une règle de classe ou une instruction de course mentionne une flèche, le concept de « tendues » est annulé.

55 ÉVACUATION DES DÉTRITUS

- Un concurrent ne doit 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.

[COH] La nouvelle 2^{ème} phrase est la conséquence de la modification du préambule du chapitre 4.

[IC] Dernière phrase : possibilité de pénalité discrétionnaire en cas d'infraction à cette règle. Cette possibilité était très fréquemment mentionnée dans les instructions de course.

CHAPITRE 5 RECLAMATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS

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

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

60.2 Un comité de course peut

- (a) réclamer contre un bateau, mais pas sur la base d'une information provenant d'une demande de réparation ou d'une réclamation non recevable, ou d'un rapport d'une partie intéressée personne ayant un conflit d'intérêts autre que le représentant du bateau lui-même ;

[NEW-COH] La suppression de la définition de *Partie intéressée*, remplacée par *Conflit d'intérêts*, impose de modifier la règle 60.2(a). Même démarche pour la modification de la règle 60.3(a) [Droit de réclamer – jury] et formulation identique dans la nouvelle règle 60.4(a) [Droit de réclamer - comité technique].

60.3 Un jury peut [...]

- (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.

[NEW][COH] Ajout de cette nouvelle règle 60.3(d) en conséquence de la nouvelle définition d'Accompagnateur.

60.4 Un comité technique peut

- (a) réclamer contre un bateau mais ni sur la base d'une information provenant d'une demande de réparation ou d'une *réclamation* non recevable, ni sur la base d'un rapport d'une personne ayant *un conflit d'intérêts*, autre que le représentant du bateau lui-même. Cependant, il doit réclamer contre un bateau s'il décide
 - (1) qu'un bateau a enfreint une règle du chapitre 4, à l'exception des règles 41, 42, 44 et 46, ou
 - (2) qu'un bateau ou un équipement individuel n'est pas conforme aux règles de classe ;
- (b) demander réparation pour un bateau ; ou
- (c) adresser un rapport au jury demandant une action selon la règle 69.2(b).

[NEW] Création d'un comité technique (voir Terminologie) explicité par la règle 92 [Comité technique]. Ce comité a donc une existence propre et est désormais autonome pour réclamer contre un bateau, sans passer préalablement par un rapport au comité de course.

60.5 Cependant un bateau, un comité ou un jury ne pas peut réclamer pour une infraction alléguée à la règle 5, 6, 7 ou 69.

[CLA] La règle 60 [Droit de réclamer] n'exclut pas clairement les règles 5 [Antidopage] et 6 [Paris et anti-corruption] de celles pouvant donner lieu à réclamation d'un bateau, comité (de course ou technique) ou jury.

61 EXIGENCES POUR RECLAMER

61.1 Informer le réclamé [...]

- (a) (4) si l'incident a causé un dommage ou une blessure qui sont évidents pour les bateaux impliqués et que l'un d'eux a l'intention de réclamer. Si du fait de l'incident, un membre de l'un ou l'autre des équipages est en danger, ou en cas de blessure ou de dommage sérieux évidents pour le bateau ayant l'intention de réclamer, les exigences de cette règle ne s'appliquent pas à ce bateau, mais il doit essayer d'informer l'autre bateau dans le temps limite de la règle 61.3.

[CLA] Meilleur ciblage de la règle pour qu'elle s'applique uniquement lorsque souhaité. Par exemple, « dommage » devient « dommage sérieux » : initialement, un dommage (non sérieux) évident pour les deux bateaux supprimait l'obligation de héler et du pavillon rouge, ce qui représentait un effet indésirable non souhaité par les rédacteurs.

61.2 Contenu d'une réclamation

Une *réclamation* doit être faite par écrit et identifier

- (a) le réclamant et le réclamé ;
- (b) l'incident *y compris où et quand il s'est produit* ;
- (c) *où et quand s'est produit l'incident* ;
- (d) toute *règle* que le réclamant estime avoir été enfreinte ; et
- (e) le nom du représentant du réclamant.

Cependant, si l'exigence (b) est satisfaite, l'exigence (a) peut être satisfaite à tout moment avant l'instruction, et les exigences (d) et (e) peuvent l'être avant ou pendant l'instruction. *L'exigence (c) peut également être satisfaite avant ou pendant l'instruction, à condition que le réclamé dispose d'un délai raisonnable pour se préparer à l'instruction.*

[NEW] Il arrive fréquemment, et d'autant pendant des régates de plusieurs jours où plusieurs courses sont courues chaque jour, que des réclamations soient non recevables car le réclamant n'a pas correctement indiqué où et quand l'incident s'est produit. Avec cette modification, le réclamant doit identifier l'incident, mais il pourra corriger une erreur dans le « où et quand ». Dans ce cas, il faudra si besoin ajourner l'instruction pour permettre au réclamé de se préparer à l'instruction.

62 REPARATIONS

Prescription de la FFVoile :

Pour les épreuves de la Fédération Française de Voile, le comité de contrôle d'équipement ou de jauge est composé du jaugeur d'épreuve et des éventuels contrôleurs d'équipement. Le jaugeur d'épreuve et les contrôleurs d'équipement font partie du comité de course pour les besoins de la règle 60.2.

[COH] Cette prescription n'a pas été incluse aux RCV 2017-2020, du fait de l'apparition du comité technique.

SECTION B - INSTRUCTIONS ET DÉCISIONS

63 INSTRUCTIONS

63.3 Droit d'être présent

- (a) Un représentant de chaque *partie* Les *parties* dans l'instruction, ou un représentant de chacune d'elles, ont a le droit d'être présent tout au long de l'audition de toutes les dépositions

[CLA] Quand la *partie* est un bateau, une personne est choisie pour représenter ce bateau et a le droit d'assister à toutes les dépositions. Idem quand une des *parties* est un comité.

Cette modification éclaircit le fait qu'une *partie*, qu'elle soit un bateau ou un comité, ne peut demander à avoir plus d'un représentant pendant les dépositions (ce qui est également précisé en M2.1 [Recommandations au jury – avant 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. Un *conflit d'intérêts* déclaré par un membre du jury doit être inclus dans les informations écrites comme le prévoit la règle 65.2.
- (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 prendre en considération 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.

[NEW-COH] Nouvelle règle 63.4 [Règle 63, Instructions] en lien avec la nouvelle définition de *Conflit d'intérêts*. Une personne ayant un conflit d'intérêts peut être malgré tout membre du jury. Cet assouplissement permet d'inclure dans le jury des parents, des entraîneurs, pour les compétitions de premier niveau. Voir aussi M2.3 [recommandations aux jurys] pour évaluer le conflit d'intérêts (significatif ou pas ...). La mention « aussitôt que possible » (2^{ème} phrase) doit être soulignée, elle permet en effet à une *partie* de faire objection non pas uniquement au début de l'instruction, mais aussi avant l'instruction ou plus tard après avoir appris l'éventuel conflit.

63.7 Conflit entre les règles

En cas de conflit entre une règle de l'avis de course et une règle des instructions de course, deux ou plusieurs règles devant être résolu avant que le jury puisse prendre une décision relative à une réclamation ou à une demande de réparation 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*.

[NEW] Elargissement du champ d'application de cette règle, qui ne se limite plus aux conflits entre AC et IC, mais également aux conflits entre règles de l'AC/des IC et tout document régissant l'épreuve.

64 DÉCISIONS

64.3 Décisions des réclamations concernant les règles de classe

- (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.

[NEW] Jusqu'à présent, un bateau pouvait uniquement être pénalisé pour une infraction à une règle de classe suite à une réclamation recevable. Si la réclamation était déposée au moment de la constatation de l'infraction (par ex course 3), et que le jury décide que le bateau en a acquis un avantage dans les courses 1 et 2, ce bateau doit pouvoir être également pénalisé sur ces courses.

- (d) Quand un bateau **disqualifié 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 ~~mais il doit être disqualifié~~. **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**.

[CLA] Clarification de l'application de la règle (pas uniquement en cas de DSQ). Rédaction maladroite de la règle initiale, signifiant une double DSQ du bateau, sans indiquer clairement si la DSQ s'applique ou pas aux courses suivantes.

64.4 Décisions relatives aux accompagnateurs

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

[NEW] Nouvelle règle permettant au jury de pénaliser et sanctionner des *accompagnateurs*, pour qu'ils n'enfreignent pas les règles. Il existe de nombreux exemples d'*accompagnateurs* ayant un comportement portant préjudice au sport (mauvaise conduite). La seule réponse semblait être une action selon la règle 69, alors que si les *accompagnateurs* savent que leur coureur pourrait être pénalisé en conséquence de leur infraction, ils seraient potentiellement plus enclins à respecter les règles.

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. Il doit rouvrir une instruction quand cela est requis par l'autorité nationale selon la règle 71.2 ou R5. Une *partie* dans l'instruction peut demander une réouverture au plus tard dans les 24 heures après avoir été informée de la décision. **Lors du dernier jour programmé de la course, la demande doit être transmise**

- (a) dans le temps limite de réclamation si la *partie* requérante a été informée de la décision la veille ;
- (b) au plus tard dans les 30 minutes après que la *partie* ait été informée de la décision ce même jour.

[IC] Dans l'annexe L [Guide des instructions de course], L16.7 s'applique de façon quasi systématique dans les épreuves. La règle inclut dorénavant ce délai pour demander une réouverture le dernier jour de la régata.

SECTION C - MAUVAISE CONDUITE

69 ALLEGATIONS DE MAUVAISE CONDUITE NOTOIRE

69.1 Obligation de ne pas avoir une mauvaise conduite notoire; 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 et 63.6. 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 64.4 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 choisit 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 disciplinaires, les procédures et les responsabilités de l'autorité nationale et de World Sailing qui s'appliquent sont spécifiées dans la Réglementation 35 de World Sailing, Code Disciplinaire. Les autorités nationales et World Sailing peuvent imposer des pénalités supplémentaires, incluant la suspension d'admissibilité, selon cette Réglementation.

[NEW] Actualisation de la règle 69, pour combler certaines lacunes importantes, et pour suivre la révision des procédures entreprise par le Tribunal Arbitral du Sport

- suppression de la notion de « mauvaise conduite notoire ». Une mauvaise conduite est une mauvaise conduite, sa gravité sera évaluée par le jury qui imposera une pénalité cohérente avec le degré de gravité
- pénalité ajustable en fonction de la gravité de la mauvaise conduite

- règle de mauvaise conduite également applicable aux accompagnateurs
- le seuil au-delà duquel la décision du jury doit être notifiée à l'Autorité Nationale Membre (ou Fédération affiliée à World Sailing) est repoussé
- une action selon la règle 69 ne suit pas les procédures habituelles des instructions de réclamation et la procédure à suivre en ce cas devait donc être détaillée

Conséquences de cette actualisation

- suppression de la pénalité DGM (règle A11)
- ajout d'une règle M5 dans l'annexe M [Recommandations aux jurys], pour aider les juges à gérer les actions selon la règle 69.
- ajout d'une règle N4 dans l'annexe N [Jurys internationaux], un jury international menant une instruction selon la règle 69 étant soumis à des procédures plus strictes, car ses décisions ne sont pas susceptibles d'appel. Il était donc nécessaire de mieux différencier les différentes tâches de ce jury.

SECTION D - APPELS

71 DÉCISIONS DE L'AUTORITÉ NATIONALE

71.2 L'autorité nationale peut confirmer, modifier ou inverser la décision d'un jury, ~~déclarer la réclamation ou demande de réparation non recevable ; ou renvoyer la réclamation ou la demande pour que l'instruction soit rouverte, ou pour une nouvelle instruction et décision~~ y compris une décision sur la recevabilité ou une décision selon la règle 69. Par ailleurs, l'autorité nationale peut demander à ce qu'une instruction soit rouverte ou qu'une nouvelle instruction soit menée par le même jury ou un jury différent. Quand l'autorité nationale décide qu'il doit y avoir une nouvelle instruction, elle peut désigner le jury.

[COH] Modification de la règle 71.2 pour supprimer incohérence/contradiction entre cette règle et la règle 70.1(a).

CHAPITRE 6 - INSCRIPTION ET QUALIFICATION

78 CONFORMITÉ AUX RÈGLES DE CLASSE ; CERTIFICATS

78.1 Pendant qu'un bateau est *en course*, son ~~le~~ propriétaire ~~d'un bateau~~ 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.~~

[CLA] Cette modification clarifie le moment où la règle s'applique (« *en course* ») et permet à l'AC ou aux IC de préciser des périodes d'application, pendant que le bateau n'est pas *en course*. La règle L20 [dans Annexe L Guide des Instructions de course] est également modifiée en conséquence.

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 ~~que le bateau a~~ qu'un certificat valide ~~existe~~. ~~Si le certificat n'est pas présenté ou vérifié avant la fin de l'épreuve, le bateau doit être disqualifié pour toutes les courses de l'épreuve.~~ Le bateau doit présenter le certificat ou faire en sorte que son existence soit vérifiée par le comité de course. La pénalité pour une infraction à cette règle est la disqualification sans instruction de toutes les courses de l'épreuve.

[CLA] Correction de la règle parlant d'un « bateau », terme qui dans « Terminologie » signifie : « le bateau et son équipage à bord ». Or le certificat ne concerne que le bateau et pas son équipage. Simplification du processus de pénalisation d'un bateau en cas d'infraction à la règle 78.2. Cette règle a en conséquence été ajoutée dans la règle A4.2 [Système de point a Minima dans l'Annexe A, Classement], qui liste les cas où un bateau est pénalisé sans instruction par le comité de 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 à cette règle 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 uniquement 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

[CLA] Regroupement de toutes les règles régissant les modifications aux règles dans cette unique règle 85.

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

- (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, 50, 51, 52, 53 et 54. **De telles modifications doivent faire référence spécifiquement à la règle et indiquer la modification.**

[NEW] Dans la définition de *Règle*, l'AC et les IC ont un statut identique (l'avis de course a été ajouté à la définition de *Règle* en 2001). Le fait d'inclure l'intention de modifier une règle (dans l'AC) et la modification réelle (dans les IC) dans deux documents distincts, avec des formulations potentiellement différentes, peut aboutir à des différences d'interprétation que la règle 63.7 [Conflit entre les règles] ne pourra pas résoudre.

De nombreux documents de course contiennent des règles « non valides », suite à une modification d'une règle mentionnée dans l'AC sans répétition dans les IC. Cette situation est compliquée à gérer pour les concurrents et les arbitres. Des différends seront évités par la modification ci-dessus. La duplication entre des documents doit être évitée dès que possible. Cela réduit les éventualités de règles conflictuelles et simplifie les documents régissant notre sport.

La 2^{ème} phrase de la règle 86.1(c) devient sans objet, en raison de la création de la règle 85.1, mentionnée ci-dessus.

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*.

[NEW] Définition de la désignation et des tâches d'un comité composé d'arbitres chargés de contrôler l'équipement pendant les épreuves, comme c'est déjà le cas pour les autres arbitres du comité de course, du jury et pour les umpires. Comme les autres comités, il doit être désigné par l'autorité organisatrice, le comité de course ou par WS (selon ses Réglementations), ou par la FFVoile (selon le Règlement sportif de la FFVoile).

Définition d'un comité (au lieu d'une seule personne) car les tâches à accomplir lors d'une jauge d'épreuve peuvent difficilement être accomplies par une seule personne.

Si l'inspection de l'équipement ou la jauge d'épreuve est uniquement affectée à un comité technique, la possibilité de réclamer contre un bateau qui n'est pas conforme aux règles de classe ou qui a enfreint une règle du chapitre 4 peut être transférée du comité de course à ce comité technique. C'est d'ailleurs généralement ce qui se passe sur les épreuves où le comité de course désigne le jaugeur d'épreuve pour le représenter lors de l'instruction d'une réclamation.

L'obligation de réclamer contre un bateau qui n'est pas conforme aux règles de classe ou qui a enfreint la règle 43.1(a) ou (b) [Vêtements ou équipement du concurrent] est définie dans la règle 60.4 [Droit de

réclamer] et, de ce fait, les règles 43.1(c) et 78.3 [Conformité aux règles de classe ; certificats] ont été supprimées.

Les modifications aux règles 85 [Modifications aux règles] et 89.2(c) [Désignation des arbitres] sont nécessaires du fait de l'ajout du comité technique dans la liste des comités mentionnés dans ces règles.

ANNEXE B - RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

MODIFICATIONS AUX DÉFINITIONS

~~**Route normale** — Une route qu'une planche suivrait pour finir aussitôt que possible en l'absence d'autres planches auxquelles la règle utilisant ce terme fait référence, sauf que pendant les 30 dernières secondes avant son signal de départ, la route normale pour une planche doit être la route la plus courte jusqu'à la première marque. Une planche n'a pas de route normale jusqu'à 30 secondes avant son signal de départ.~~

[NEW] Modification de la définition de *Route Normale* pour prendre en compte les départs au portant. Cette définition a par la suite été supprimée en octobre 2016.

Ajouter les définitions suivantes :

Contourner ou passer — Une planche *contourne ou passe* une *marque* depuis le moment où sa *route normale* est de commencer à manœuvrer pour la contourner ou la passer jusqu'à ce que la *marque* ait été contournée ou passée.

[CLA] Modification pour simplifier et clarifier une définition complexe, en y intégrant une partie de la règle 18 [Place à la marque].

~~B2 — MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 2~~

~~B2.17 SUR LE MÊME BORD ; ROUTE NORMALE~~

~~La règle 17 est modifiée comme suit :~~

~~Quand, au signal d'avertissement, la route vers la première *marque* est à environ quatre-vingt-dix degrés du vent réel, une planche *engagée sous le vent* d'une autre planche sur le même *bord* pendant les 30 dernières secondes avant son signal de départ, ne doit pas naviguer au-dessus de sa *route normale* tant qu'elles restent *engagées*, si, de ce fait, l'autre planche est contrainte d'agir pour éviter un contact, sauf si ce faisant, elle passe rapidement derrière l'autre planche.~~

[NEW] En lien avec la modification de la définition de *Route Normale*.

~~Cette nouvelle règle 17 exige d'une planche, pendant les 30 secondes qui précèdent son signal de départ, qu'elle suive la route la plus courte (*route normale*) vers la première *marque* tant qu'elle est engagée avec l'autre planche. La planche *sous le vent* prioritaire sur la planche *au vent* peut lofer pour aller vers l'extrémité de ligne mais pas plus.~~

Nouvelle modification en octobre 2016 – en rouge, la modification entre la 2.17 initiale et la 2.17 modifiée en octobre (reprise en fin de ce document) :

Modifier la règle B2.17 de la façon suivante : **B2.17** La règle 17 est supprimée et remplacée par **SUR LE MEME BORD AVANT UN DEPART AU PORTANT**

Quand, au signal d'avertissement, la route vers la première *marque* est à environ quatre-vingt-dix degrés du vent réel, une planche *engagée sous le vent* d'une autre planche sur le même *bord* pendant les 30 dernières secondes avant son signal de départ ne doit pas naviguer au-dessus de la *route la plus courte vers la première marque* tant qu'elles restent *engagées*, si, de ce fait, l'autre planche est contrainte d'agir pour éviter un contact, sauf si ce faisant, elle passe rapidement derrière l'autre planche.

B3 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 3

B3.26 DONNER LE DÉPART DES COURSES

[NEW] La règle 26 ayant été supprimée par erreur dans l'édition 2013-2016, elle est remise en place quasiment à l'identique de 2009-2012.

B3.31 TOUCHER UNE MARQUE

La règle 31 est modifiée comme suit :

Une planche peut toucher une *marque* mais ne doit s'y tenir.

[NEW] Cette règle ayant été modifiée par erreur dans l'édition 2013-2016, elle a été corrigée par une soumission en 2013, applicable au 1^{er} janvier 2014.

C2 MODIFICATIONS AUX DÉFINITIONS ET AUX RÈGLES DES CHAPITRES 1, 2, 3 ET 4

C2.2 La définition de *Place à la marque* est modifiée comme suit :

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

[NEW] Objectif de simplification du contournement des marques en match racing, en s'inspirant des règles applicables aux marques sous le vent et en les étendant à toutes les marques.

C2.5 Ajouter une nouvelle règle 8 au chapitre 1 :

8 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.

[NEW] Cette modification a fait partie de l'ensemble des règles expérimentales Match Race, mises à l'essai depuis janvier 2015. Les retours des utilisateurs sont bons. Depuis longtemps, ce principe était utilisé par les umpires et accepté par les concurrents. Cette modification transforme donc ce principe en une règle applicable à l'ensemble des compétitions de match racing.

C2.8 La règle 17 est supprimée.

[NEW] Cette modification a fait partie de l'ensemble des règles expérimentales MR, mises à l'essai depuis janvier 2015. Initialement, la règle 17 [Route normale] devait s'appliquer sur les engagements créés et existants sur le bord de près. Elle laissait cependant subsister une complexité quant au moment de l'application de la règle et le groupe de travail a donc conclu qu'il était plus simple et plus cohérent de supprimer totalement la règle 17 pour le match racing.

C2.9 La règle 18 est modifiée comme suit :

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 approchant d'une *marque* et un autre la quittant.

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 empannage ne doit pas être exécuté plus rapidement qu'un virement de bord ou empannage pour suivre sa *route normale*.
- (b) Quand un bateau prioritaire *engagé* à l'intérieur doit changer de *bord* à une *marque* pour suivre sa *route normale*, il ne doit pas, jusqu'à ce qu'il change de *bord*, 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 ne doit pas être pénalisé pour avoir enfreint cette règle, sauf si la route d'un autre bateau a été affectée par l'infraction à cette règle.

[NEW] Constat de complexité de la règle 18, pour les concurrents, les umpires et le public. Cette modification a fait partie de l'ensemble des règles expérimentales MR, mises à l'essai depuis janvier 2015.

Simplification de la règle, visant à améliorer sa compréhension.

La règle 18.3 clarifie le fait que tout virement ou empannage faisant partie de la *route normale* d'un bateau doit être effectué de la même façon que si le bateau suivait sa *route normale*. Un bateau ayant droit à la *place à la marque* et devant virer pour suivre sa *route normale* ne peut pas virer de façon « agressive ».

C2.14 La règle 31 est modifiée comme suit :

31 TOUCHER UNE MARQUE

Pendant qu'il est *en course*, ni l'équipage ni aucune partie de la coque d'un bateau ne doit toucher une *marque* de départ avant de *prendre le départ*, ni une *marque* qui commence, délimite ou termine le bord du parcours sur lequel il navigue, ou une *marque* d'arrivée après avoir *fini*. De plus, pendant qu'il est *en course*, un bateau ne doit pas toucher un bateau du comité de course qui est également une *marque*.

[IC] Cette règle modifiée fait partie des IC standards Match Race.

Il arrive souvent qu'un bateau ne soit pas conscient qu'une écoute ou la voile a légèrement touché la marque. Dans le match race, contrairement aux autres pratiques, le bateau est susceptible d'être parfois pénalisé (umpires très proches) et parfois non (si les umpires ne voient pas le toucher de marque). Il est bon de noter également qu'en MR, un bateau n'est pas tenu d'effectuer une pénalité tant qu'elle n'a pas été signalée par un umpire, sans pour autant enfreindre la règle 2 [Navigation loyale].

C6.7 Ajouter une nouvelle règle N1.10 à l'annexe N :

N1.10 Dans la règle N1.10, un umpire international peut être désigné membre du jury ou d'un de ses panels à la place d'un juge international.

[NEW] Cette règle va permettre aux épreuves de constituer des jurys internationaux en y incluant des umpires internationaux (intérêt économique).

ANNEXE D - RÈGLES DE COURSE PAR EQUIPES

D1 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DE COURSE

D1.1 Définitions et règles des chapitres 2 et 4

(e) ~~Ajouter une nouvelle règle 24.3: « Un bateau qui a fini ne doit pas agir pour gêner un bateau qui n'a pas fini ».~~ La règle 24.1 est modifiée comme suit : « Si cela est raisonnablement possible, un bateau qui n'est pas *en course* ne doit pas gêner un bateau *en course* et un bateau qui *a fini* ne doit pas agir pour gêner un bateau qui n'a pas *fini*. »

[NEW-COH] Par cette modification, la règle D1.1(e) s'applique à un bateau qui n'est plus *en course*. Les règles 2013-2016 n'étaient pas cohérentes, dans la mesure où la règle 24.1 [Gêner un autre bateau] continuait de s'appliquer après que la règle D1.1(e) ait cessé de le faire.

D2 COURSES JUGÉES SUR L'EAU

D2.1 Quand la règle D2 s'applique

La règle D2 s'applique aux courses jugées sur l'eau. Les courses devant être jugées sur l'eau doivent être identifiées soit dans les instructions de course soit par l'envoi du pavillon U J au plus tard avec le signal d'avertissement.

[NEW-COH] Du fait de l'ajout du pavillon U dans la nouvelle règle 30.3 [Règle du pavillon U], le pavillon U initialement utilisé dans la règle D2.1 est remplacé par le pavillon J.

D4 CLASSEMENT D'UNE SERIE

[CLA] Clarification du système de classement de la course par équipes, dans l'ensemble de la règle D4.

ANNEXE E RÈGLES DE COURSE POUR LA VOILE RADIOCOMMANDEE

E1 MODIFICATIONS AUX DÉFINITIONS, A LA TERMINOLOGIE ET AUX RÈGLES DES CHAPITRES 1, 2 ET 7

E1.1 Définitions

Ajouter à la définition de *Conflit d'intérêts* :

« Cependant, un observateur n'a pas de *conflit d'intérêts* en étant uniquement un concurrent ».

[NEW][COH] Les conseils de World Sailing relatifs aux *conflits d'intérêts* reconnaissent qu'une certaine souplesse est nécessaire pour s'adapter aux différentes épreuves. Cette modification va dans ce sens.

E3 DIRECTION D'UNE COURSE

E3.6 Rappel général

La règle 29.2 est modifiée comme suit :

Quand, au signal de départ, le comité de course est dans l'incapacité d'identifier les bateaux qui sont du côté parcouru 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 hélér et répéter si nécessaire « Rappel général » et faire deux signaux sonores forts. Le signal préparatoire d'avertissement pour un nouveau départ sera normalement fait peu après.

[NEW] Dans la plupart des épreuves de VRC, les comités de course utilisent la procédure standard de rappel général (règle 29.2) et démarrent la procédure de départ après un nouveau signal d'avertissement. La nouvelle règle ci-dessus reprend donc la règle existant avant 2013. Redémarrer une procédure avec un signal préparatoire signifie que, si le signal préparatoire enclenche l'application de la règle du pavillon noir (ou autre règle de pénalité), le concurrent n'est pas prévenu de l'application de cette règle. Cette modification aligne donc la procédure de départ VRC sur ce qui se fait en général en voile.

E3.9 Concurrents handicapés

Pour permettre à un concurrent handicapé de concourir dans des conditions d'égalité, le comité de course doit proposer un arrangement aussi équitable que possible.

[NEW] En VRC, il est fréquent de voir des concurrents handicapés participer aux côtés des autres concurrents. Pour favoriser une compétition juste et équitable et affirmer la nature « inclusive » de cette discipline, il est normal que les concurrents handicapés reçoivent une aide pour réduire l'impact de leur handicap. Par exemple, fournir une place réservée dans la zone de contrôle avec un siège ou autre soutien physique, ou fournir un décompte visuel des séquences de départ pour un concurrent malentendant. Remarque : notion d'obligation faite au comité dans cette mise en place (le comité de course doit ...).

E4 RÈGLES DU CHAPITRE 4

E4.2 Aide extérieure

La règle 41 est modifiée comme suit :

Un bateau ou le concurrent le contrôlant ne doit recevoir d'aide d'aucune source extérieure, sauf

- (a) une aide nécessaire en conséquence directe d'un concurrent tombant malade, blessé ou en danger ;
- (b) quand le bateau est enchevêtré avec un autre bateau, de l'aide de l'autre concurrent ;
- (c) quand le bateau est enchevêtré ou qu'il est échoué ou en danger, de l'aide d'un bateau du comité de course ;
- (d) de l'aide sous forme d'information librement accessible à tous les concurrents ;
- (e) une information spontanée émanant d'une source désintéressée. Un concurrent n'est pas une source désintéressée sauf s'il agit en tant qu'observateur.

Cependant, un bateau qui gagne un avantage significatif dans la flotte ou la course grâce à une aide reçue selon la règle 41 peut faire l'objet d'une réclamation et être pénalisé ; la pénalité infligée peut être inférieure à la disqualification.

[CLA] Clarification de la règle et omissions comblées par cette modification. La règle 41 [Aide extérieure] a été réécrite en 2005, sans reprendre certaines parties de la règle dans l'annexe E (en particulier la règle 41(d) sur une information spontanée dans la règle E4.2) ; de même, la règle E4.2 ne propose pas de procédure pour réclamer contre des bateaux ayant acquis un avantage significatif grâce à une aide extérieure autorisée selon cette règle. L'actuelle règle a été interprétée par certains juges comme autorisant certaines formes d'aide extérieure si un concurrent est malade, blessé ou en danger, même si cette aide n'est pas en relation avec la difficulté que rencontre ce concurrent. Cela n'a jamais été l'intention de la règle. La règle initiale ne prévoit aucune aide extérieure d'un bateau sécurité ou autre bateau du comité de course. Dorénavant, si un membre d'équipage d'un bateau du comité de course intervient, les bateaux sont tenus d'abandonner. La nouvelle règle E4.2(c) permettra d'aider à libérer des bateaux enchevêtrés rapidement et réduira grandement le risque de dommage pour ces bateaux ; elle réduira également le nombre de demandes de réparation en découlant.

E8 MODIFICATIONS À L'ANNEXE G, IDENTIFICATION SUR LES VOILES

A l'exception du tableau des Lettres de nationalités dans les voiles, la règle G1 est modifiée comme suit :

G1 BATEAUX DE CLASSE WORLD SAILING ET IRSA

Cette règle s'applique à tous les bateaux d'une classe gérée ou reconnue par World Sailing ou par l'Association internationale de voile radiocommandée (IRSA).

[CLA] La modification à la règle G1 propose une orientation claire pour la taille et le positionnement de l'identification sur les voiles, particulièrement pour les voiles trop petites. Les règles actuelles ont été interprétées de différentes façons. Les concurrents ne savaient pas clairement comment positionner les lettres et numéros, particulièrement sur les plus petites voiles ; problème d'autant plus ennuyeux qu'il est difficile, voire parfois impossible, d'enlever des lettres et numéros lorsqu'ils sont fixés sur un tissu de voile relativement fragile, comme celui utilisé dans la VRC.

ANNEXE J AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE

Voir les règles 89.2 et 90.2. Dans cette annexe, le terme « course » comprend une régata ou autre série de courses.

Il convient de veiller à l'absence de conflit entre une règle de l'avis de course et une règle des instructions de course.

[NEW] En 2001, l'avis de course a été ajouté en (e) dans la définition de Règle. L'AC étant rédigé par l'organisateur parfois longtemps avant les IC, rédigées par le comité de course, il arrivait que les deux documents comportent des règles contradictoires.

Quand l'AC comporte une règle qui s'avère inappropriée pour une épreuve, l'organisateur peut publier un avenant. Le comité de course, pour sa part, ne doit pas rédiger d'instructions qui entrent en conflit avec un avis de course. Selon ce nouvel ajout, une telle action d'un comité pourrait constituer une action inadéquate et être sujette à réparation, si les autres critères de la règle 62 [Réparation] sont également remplis par une éventuelle demande de réparation.

Cet ajout est également présent en préambule de l'annexe L [Guide des Instructions de Course].

J1 CONTENU DE L'AVIS DE COURSE

J1.2 L'avis de course doit contenir, parmi tout ce qui suit, tout ce qui s'appliquera et qui pourrait aider les concurrents à décider de participer ou pas à l'épreuve, ou toute information dont ils auront besoin avant que les instructions de course ne soient disponibles :

(14) le système de classement, s'il est différent du Système de Points a Minima de l'annexe A, *inclus par référence dans les règles de classe ou dans les autres règles régissant l'épreuve.*

[NEW] Les concurrents veulent savoir comment le classement sera effectué, avant de décider de s'inscrire à une régata, particulièrement si l'annexe A [Classement] est modifiée. Historiquement, la description du système de classement était dans l'avis de course. Mais cela n'était pas considéré comme une règle, avant 2001, et l'information était donc répétée dans les IC. Dans les règles 2013-2016, les règles exigent toujours que le système de classement soit inclus dans les IC, mais les organisateurs incluent souvent cette information également dans l'AC, avec risque de conflit entre les documents. Le fait de passer l'obligation de description des modifications au système de classement des IC à l'AC permettra au concurrent d'avoir l'information en son temps, sans besoin de la dupliquer dans les règles régissant l'épreuve.

ANNEXE K – GUIDE POUR L'AVIS DE COURSE

Les références aux règles dans l'avis de course utilisent RCV, AC et IC pour signaler la source de cette règle. « RCV x » est une règle des Règles de Course à la Voile. « AC x » est une règle de l'avis de course, et « IC x » une règle des instructions de course.

[NEW] Les rédacteurs d'AC et IC utilisent déjà couramment les acronymes ci-dessus, les annexes K [Guide de l'avis de course] et L [Guide des instructions de course] reflétant ainsi la réalité des usages.

Si l'avis de course est mis à disposition en version électronique, des exemplaires imprimés doivent pouvoir être fournis sur demande.

[CLA] Clarification de l'obligation de fournir des copies de l'AC et des IC sur demande, si ces documents sont publiés en ligne.

AVIS DE COURSE

La mention « [DP] » dans une règle de l'AC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

[NEW] Les pénalités discrétionnaires sont de plus en plus utilisées sur les épreuves, pour les infractions aux règles ayant peu ou pas d'impact sur la compétition. De nombreuses épreuves utilisent la formulation utilisée pendant la coupe du Monde World Sailing. C'est donc ici une modification reflétant l'usage courant. Cette mention va être reprise dans les avis de course et instructions de course types de la FFVoile. Cette nouveauté est également incluse dans l'annexe L (Guide des instructions de course).

1 REGLES

1.7 Les instructions de course seront les instructions de l'annexe S des RCV, Instructions de Course types, et les instructions de course supplémentaires qui seront affichées sur le tableau officiel d'information, situé _____.

[NEW] Possibilité de remplacement de l'annexe L [Guide des instructions de course] par une nouvelle annexe L [Instructions de course types], jeu plus simple d'instructions de course pouvant être utilisées pour des épreuves de club, au lieu des IC traditionnelles et plus longues.

18 COMMUNICATION RADIO

Sauf en cas d'urgence, un bateau qui est en course ne doit pas faire de transmission vocale ou de données, ni recevoir de communications vocales ou des données qui ne soient pas recevables par tous les bateaux. [DP]

[NEW] Modernisation de la règle 18 des IC, qui ne citait que le « téléphone portable », alors que les tablettes et autre équipements mobiles permettent de nos jours de communiquer de façon privative.

ANNEXE L – GUIDE POUR LES INSTRUCTIONS DE COURSE

Si les instructions de course sont mises à disposition en version électronique, des exemplaires imprimés doivent être fournis sur demande.

[CLA] La RCV 25 [Avis de course, instructions de course] n'est pas très explicite quant à la nécessité de fournir des IC imprimées ou si le fait de les publier sur un site internet ou de les envoyer par mail répond à l'exigence de la règle. Le but de cette clarification est de mettre à disposition des coureurs les règles dont ils vont avoir besoin quand ils seront sur l'eau. De nos jours, il peut encore être difficile voire impossible d'accéder à internet à certains moments ou à certains endroits.

2* AVIS AUX CONCURRENTS

Insérez le(s) lieu(x).

Les avis aux concurrents seront affichés sur le(s) tableau(x) officiel(s) d'information situé(s) _____.

Si les avis sont disponibles en ligne, indiquez comment les obtenir et où les trouver.

[NEW] Les épreuves ont de plus en plus souvent un tableau d'affichage électronique. Il est donc important de préciser comment y accéder. L'astérisque ajouté à l'IC L2* inclut dorénavant cette règle dans la liste des règles obligatoires dans les IC (conformément à la règle J2.1).

ANNEXE N - JURYS INTERNATIONAUX

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. ~~Le jury peut désigner un secrétaire, qui ne doit pas être un membre du jury.~~

[NEW] La dernière phrase de la N1.2 (2013-2016) a été supprimée. Cette modification permettra à un juge qualifié présent en tant que secrétaire de jury d'intégrer ce jury en cas de besoin (remplacement par exemple) si les exigences de composition et nationalité (RCV N1.2 et N1.3) sont satisfaites.

N1.4 (b) Le président d'un jury **de moins de dix membres** peut désigner **deux ou trois** 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 le temps limite précisé dans les instructions de course, sauf sur les faits établis.

[NEW] Dans l'édition 2013-2016, la possibilité de créer des panels était réservée aux jurys internationaux de moins de 10 membres. La suppression des mots « de moins de dix membres » permet de constituer des panels, indépendamment du nombre de juges composant le jury. Cela devrait permettre de réduire le nombre de juges internationaux nécessaires, pour les épreuves se déroulant sur plusieurs sites. Cela devrait également permettre de tenir deux ou plusieurs instructions simultanément, réduisant ainsi le temps d'attente pour les concurrents.

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 et les instructions de course, et la lettre doit être affichée sur le tableau officiel d'information de l'épreuve.

[NEW] Selon la Réglementation World Sailing 25.8.13, un jury international pourrait être composé de 3 juges si l'organisateur en fait la demande à World Sailing et si la fédération a donné son accord écrit. World Sailing prendra en compte le nombre d'instructions de réclamations des éditions précédentes, le type de bateaux et les exigences de jugement sur l'eau de l'épreuve, les qualifications, l'expérience et la nationalité des membres proposés pour ce jury, si une dérogation similaire a déjà été accordée par World Sailing par le passé. La décision sera du ressort du président du Race Officials committee, de l'international judges sub-committee et du Directeur de World Sailing.

A l'heure actuelle, aucune règle n'autorise un jury international de 3 personnes. Cette modification permettra à certaines classes World Sailing avec un budget limité et un nombre limité de concurrents participant à leur championnat du monde, de bénéficier néanmoins d'un jury international sans appel.

ANNEXE P PROCÉDURES SPÉCIALES POUR LA RÈGLE 42

P1 OBSERVATEURS ET PROCÉDURE

P1.1 Le jury peut désigner des observateurs, y compris des membres du jury, pour agir conformément à la règle P1.2. Une personne ayant un *conflit d'intérêts* significatif ne doit pas être désignée en tant qu'observateur.

[NEW] Selon les règles de l'annexe P 2013-2016, il n'existait aucune condition pour désigner des personnes agissant selon la règle P1. Or il est évident que ces personnes ne doivent pas avoir de conflit d'intérêts, d'autant plus que les pénalités sont immédiates et sans instruction.

P2.4 Pénalités près de la ligne d'arrivée

Si un bateau est pénalisé selon la règle P2.2 ou P2.3 et qu'il ne lui était raisonnablement pas possible d'abandonner avant de *finir*, il doit être classé comme s'il avait abandonné rapidement.

[NEW] Selon les règles de l'annexe P 2013-2016, un bateau pénalisé doit « abandonner rapidement la course », faute de quoi il serait pénalisé d'une DNE. Les jugements étaient parfois différents, selon l'interprétation de « abandonner rapidement » quand la pénalité était signalée près de la ligne d'arrivée ou après l'arrivée. Cette modification devrait harmoniser les façons de juger.

P5 PAVILLONS O ET R

P5.1 Quand la règle P5 s'applique

La règle P5 s'applique si les règles de classe permettent de pomper, balancer et à saccader quand la vitesse du vent dépasse une limite spécifiée.

P5.2 Avant le signal de départ

(a) Le comité de course peut signaler que les bateaux sont autorisés à pomper, à balancer et à saccader, comme spécifié dans les règles de classe, par l'envoi du pavillon O avant ou avec le signal d'avertissement.

(b) Si la vitesse du vent diminue en deçà de la limite spécifiée après l'envoi du pavillon O, le comité de course peut *retarder* la course. Puis, avant ou avec un nouveau signal

d'avertissement, le comité doit envoyer soit le pavillon R, pour signaler que la règle 42 telle que modifiée par les règles de classe s'applique, soit le pavillon O, tel que prévu dans la règle P5.2(a).

- (c) Si un pavillon O ou R est envoyé avant ou avec le signal d'avertissement, il doit être arboré jusqu'au signal de départ.

P5.3 Après le signal de départ

Après le signal de départ,

- (a) si la vitesse du vent dépasse la limite spécifiée, le comité de course peut envoyer le pavillon O avec des signaux sonores répétitifs à une *marque* pour signaler que le pumping, le rocking et le ooching sont autorisés, tel que spécifié dans les règles de classe, après avoir passé la *marque* ;
- (b) si le pavillon O a été envoyé et que la vitesse du vent diminue en deçà de la limite spécifiée, le comité de course peut envoyer un pavillon R avec des signaux sonores répétitifs à une *marque* pour signaler que la règle 42, telle que modifiée par les règles de classe, s'applique après avoir passé la *marque*.

[CLA] Cette règle P5 modifiée a pour objectif de clarifier la manière d'appliquer la règle P5 lorsque le vent tombe juste avant le départ, ainsi que de rendre la règle plus aisément compréhensible et plus facilement applicable par les comités de course.

ANNEXE R - PROCÉDURES POUR LES APPELS ET DEMANDES

Prescription de la FFVoile :

Les appels doivent être adressés au siège de la Fédération Française de Voile, 17 rue Henri Bocquillon, 75015 Paris – adresse mail : jury.appel@ffvoile.fr en utilisant de préférence l'imprimé d'appel disponible sur le site web de la FFVoile http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/jury_appel.asp

[NEW] Le Jury d'appel de la FFVoile a souhaité mettre à disposition un imprimé pour aider les concurrents dans leurs démarches en cas d'appel, comme cela se fait assez fréquemment dans d'autres pays (Angleterre, Belgique, Etats Unis ...). Cet imprimé va ainsi être mis en ligne sur le site internet de la FFVoile, dans la page « jury d'appel »

ANNEXE S - INSTRUCTIONS DE COURSE TYPES

Cette annexe s'applique uniquement si l'avis de course le précise.

[NEW] World Sailing propose des instructions de course types, dont l'objectif est identique à celui des IC types mises en place par la FFVoile depuis plusieurs olympiades : proposer aux organisateurs de Régates de club des documents de course plus courts et plus simples, basés sur l'Annexe L. Certains schémas de course comportant des erreurs, World Sailing a diffusé un document de modification aux RCV 2017-2020. Ce document a été traduit par la Commission Centrale d'Arbitrage et est imprimé en fin de ce document, pour vous permettre d'actualiser votre livre des RCV.

ANNEXE T- CONCILIATION

Cette annexe s'applique uniquement si l'avis de course ou les instructions de course le précisent.

[NEW] World Sailing propose une nouvelle annexe T « Conciliation » (terme anglais : *Arbitration*). Cette annexe permet de réduire le nombre d'instructions. Pour favoriser la mise en place de conciliations, World Sailing a donc inclus cette annexe dans les RCV standardisant ainsi les règles s'appliquant aux conciliations, pour plus d'homogénéité, chaque épreuve n'étant plus obligée soit d'inventer une annexe dans les IC ou de copier les IC d'une autre épreuve ayant mis en place ces conciliations. La conciliation fait également partie du Manuel des Juges, précédemment traduite par « Médiation » ; nous avons préféré le terme « Conciliation », la conciliation faisant intervenir un tiers (le juge) qui écoute les parties, établit des faits et propose une solution selon ces faits, alors que la médiation s'attache à permettre aux parties de trouver une solution par elles-mêmes, sans les orienter.

MODIFICATIONS ET CORRECTIONS APPORTEES PAR WORLD SAILING

AUX REGLES DE COURSE A LA VOILE 2017-2020

Ce document sera actualisé entre le 1^{er} octobre 2016 et le 31 décembre 2020, avec les modifications et corrections apportées par World Sailing.

Ce texte est la Version 1, applicable au 1^{er} janvier 2017.

MODIFICATIONS

MODIFICATION #1

Publiée le 20 octobre 2016

Annexe G – Tableau des Lettres de Nationalité dans les Voiles

World Sailing a modifié le tableau des lettres de nationalité dans les voiles, pour y ajouter les codes des pays suivants, suite à l'admission récente de Brunei Darussalam et Timor oriental en tant qu'autorités nationales membres de World Sailing.

<i>Brunei Darussalam</i>	<i>BRU</i>
<i>Timor oriental</i>	<i>TLS</i>

De plus, le code pays de Singapour est modifié, suite à la décision du CIO de modifier ce code de SIN en SGP. Jusqu'au 1^{er} juin 2017, les bateaux pourront utiliser soit SIN soit SGP. A compter du 1^{er} juin 2017, le code SGP doit être utilisé.

CORRECTIONS

CORRECTION #1
Publiée le 20 octobre 2016

Annexe E – Règles de Course Voile Radiocommandée

Dans la règle E3.8, remplacer « Règle 32.1(b) » par « Règle 32.1(a) ».

CORRECTION #2
Publiée le 20 octobre 2016

Annexe S – Instructions de course types

Une erreur a été constatée dans trois des schémas de parcours – les schémas des parcours W, WA et TW. Les parcours corrigés de l'Annexe S sont en fin de ce document. Les lignes d'arrivée des parcours W, WA et TW ont été corrigées pour placer ces lignes du côté parcours de la marque d'arrivée et les mettre ainsi en cohérence avec l'annexe S, SI 11.1.

CORRECTION #3
Publiée le 20 octobre 2016

Annexe B – Règles de compétition Windsurfs

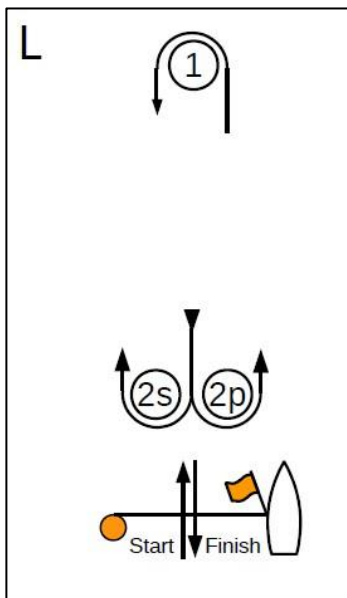
Dans **MODIFICATIONS AUX DEFINITIONS**, supprimer la définition modifiée de *Route normale*.

Modifier la règle B2.17 de la façon suivante :

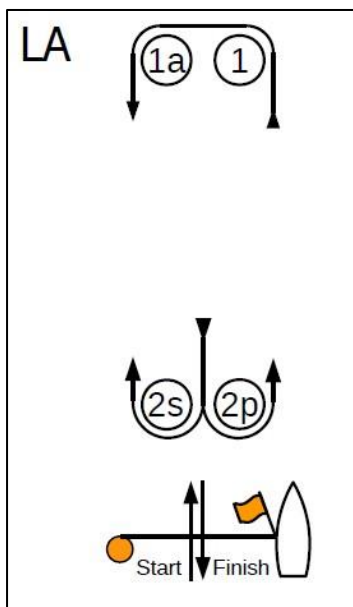
B2.17 La règle 17 est supprimée et remplacée par

SUR LE MEME BORD AVANT UN DEPART AU PORTANT

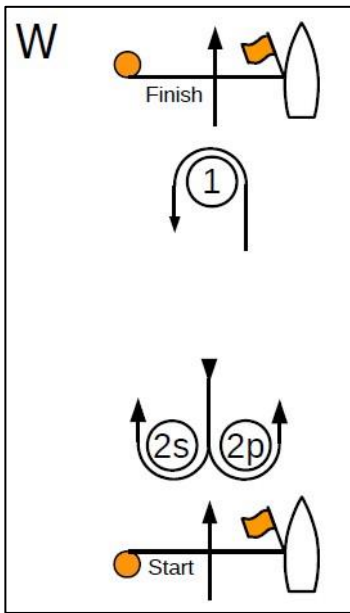
Quand, au signal d'avertissement, la route vers la première *marque* est à environ quatre-vingt-dix degrés du vent réel, une planche *engagée sous le vent* d'une autre planche sur le même *bord* pendant les 30 dernières secondes avant son signal de départ ne doit pas naviguer au-dessus de la route la plus courte vers la première *marque* tant qu'elles restent *engagées*, si, de ce fait, l'autre planche est contrainte d'agir pour éviter un contact, sauf si ce faisant, elle passe rapidement derrière l'autre planche.



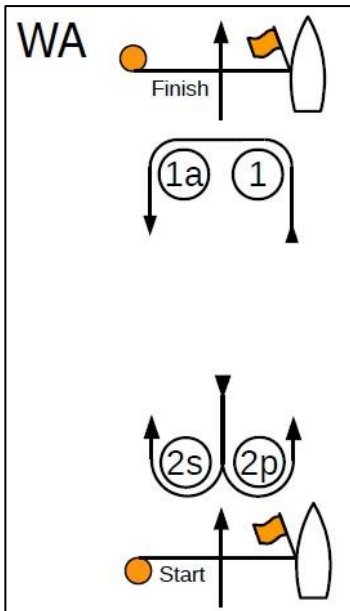
Parcours L - Au vent/Sous le vent, Arrivée sous le vent	
Signal	Ordre de contournement des marques
L2	Départ - 1 - 2s/2p - 1 - Arrivée
L3	Départ - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - Arrivée
L4	Départ - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - Arrivée



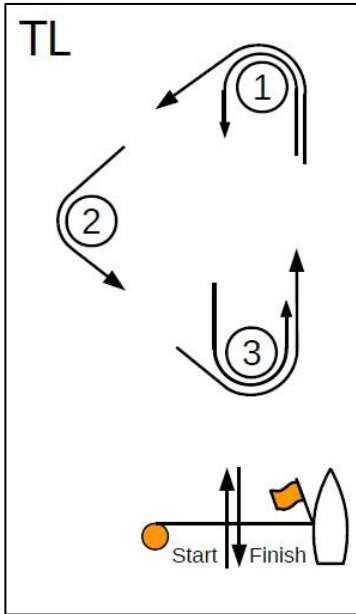
Parcours LA - Au vent/Sous le vent avec marque de dégagement, Arrivée sous le vent	
Signal	Ordre de contournement des marques
LA2	Départ - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - Arrivée
LA3	Départ - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - Arrivée
LA4	Départ - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - Arrivée



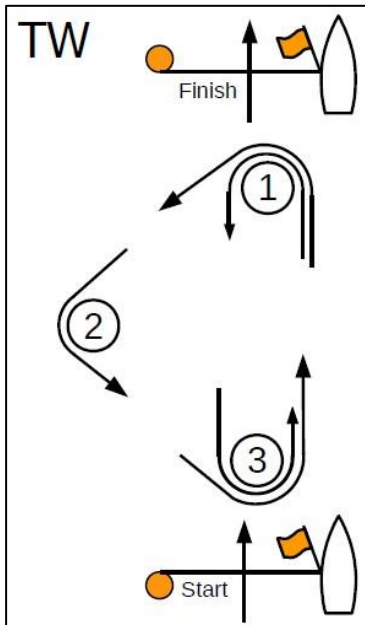
Parcours W- Au vent/Sous le vent, Arrivée au vent	
Signal	Ordre de contournement des marques
W2	Départ - 1 - 2s/2p - Arrivée
W3	Départ - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - Arrivée
W4	Départ - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - Arrivée



Parcours WA - Au vent/Sous le vent avec marque de dégagement, Arrivée au vent	
Signal	Ordre de contournement des marques
WA2	Départ - 1 - 1a - 2s/2p - Arrivée
WA3	Départ - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - Arrivée
WA4	Départ - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - Arrivée



Parcours TL - Triangle, Arrivée sous le vent	
Signal	Ordre de contournement des marques
TL2	Départ - 1 - 2 - 3 -1 - Arrivée
TL3	Départ - 1 - 2 - 3 -1 - 3- 1 - Arrivée
TL4	Départ - 1 - 2 - 3 -1 - 3- 1 - 3 - 1 - Arrivée



Parcours TW- Triangle, Arrivée au vent	
Signal	Ordre de contournement des marques
TW2	Départ -1 - 2 - 3 - Arrivée
TW3	Départ - 1 - 2 - 3 -1 - 3 - Arrivée
TW4	Départ - 1 - 2 - 3 -1 - 3 - 1 - 3 - Arrivée