

## Service Question & Réponse

### Règles de Course World Sailing

#### Sommaire par Sections

**Note CCA :** Chaque référence Lettre/chiffre des Q&R possède un lien hypertexte envoyant directement vers la question réponse (exemple : CTRL/CLIC sur J1 envoie directement sur la Q&R 17.003)

#### A –

<a href="#">A1</a>	Q&R 2017.007	Enfreindre une règle sans le savoir
--------------------	--------------	-------------------------------------

#### J – Réclamations, Instructions, Appels et Procédures

<a href="#">J1</a>	Q&R 2017.003	Temps limite pour accepter des rapports et des rapports selon la RCV 69
<a href="#">J2</a>	Q&R 2017.005	Quand on est poussé au-dessus de la ligne

#### N – Prescriptions et autres règles

<a href="#">N1</a>	Q&R 2017.004	Traductions des RCV. Quel texte s'applique en cas de différences ?
--------------------	--------------	--------------------------------------------------------------------

#### K –

<a href="#">K1</a>	Q&R 2017.006	Match Racing – place à la marque et obstacles
--------------------	--------------	-----------------------------------------------

## Service Question & Réponse

### Règles de Course World Sailing

**A 001**

**Q&R 2017.007**

*Publiée : 23 novembre 2017*

#### Situation

Un bateau enfreint une règle qui peut être une règle de classe ou une règle des RCV, mais n'a pas conscience d'avoir enfreint la règle pendant la course ou jusqu'à l'heure limite de dépôt des réclamations ou celle pour déposer une déclaration d'abandon. Quelque temps après la fin de ces temps limites, il se rend compte qu'il a enfreint une règle.

Par exemple :

- a. En contournant une marque de dégagement au vent, le spinnaker du bateau touche la marque mais l'équipage ne le voit pas, n'entend pas ou ne sent pas le contact. Quelque temps après la course de ce jour et après la fin des heures limites, l'équipage voit une vidéo du contournement de la marque. On y voit clairement le contact.
- b. Un bateau est en cours de réparation dans un chantier naval professionnel. Le fabricant, en effectuant la réparation, utilise des techniques ou matériaux tels que le bateau ne peut plus être en conformité avec les règles de classe. L'erreur n'est pas évidente ni pour le propriétaire ni pour les mesureurs qui vérifient le bateau pendant plusieurs épreuves. Après avoir participé à plusieurs épreuves, le propriétaire découvre que le bateau n'est plus en conformité depuis plusieurs épreuves.
- c. Un concurrent est conscient qu'un incident s'est produit (que ce soit sur l'eau ou à terre) mais sa connaissance ou interprétation de la règle applicable est incorrecte et il pense donc ne pas avoir enfreint de règle. Plus tard, il se rend compte de l'interprétation correcte et réalise qu'il a enfreint une règle dans bon nombre d'épreuves.

Dans chacune de ces situations, aucune pénalité n'est effectuée au moment de l'incident et aucune réclamation recevable n'est déposée.

#### Question 1

Le bateau est-il encore obligé d'abandonner et si oui, comment ?

#### Réponse 1

Oui. Il n'y a pas de temps limite selon les Règles de Course à la Voile pour abandonner. Les Principes de base, Sportivité et les Règles prévoient que, quand les concurrents enfreignent une règle, ils effectueront rapidement une pénalité, qui peut être d'abandonner. Toute procédure concernant l'abandon après l'arrivée mentionnée dans les instructions de course doit être suivie aussitôt que le bateau se rend compte de l'infraction.

#### Question 2

Si un bateau abandonne après une course ou une épreuve, les résultats de la course/de l'épreuve doivent-ils être modifiés ?

#### Réponse 2

Oui. La règle A6.1 s'applique.

La réponse serait-elle différente selon le niveau de l'épreuve (Jeux olympiques ou la régata « saucisson » du mercredi soir) ?

### **Réponse 3**

Non.

### **Question 4**

La réponse serait-elle différente si l'infraction a donné ou n'a pas donné d'avantage au bateau ou si l'infraction était une « grosse » infraction à une *règle* ?

### **Réponse 4**

Non.

### **Question 5**

La réponse serait-elle différente si le bateau réalise qu'il a enfreint une règle après l'heure limite de la course du jour mais avant la fin de l'épreuve ou de la série ?

### **Réponse 5**

Non.

### **Question 6**

Si la réponse est qu'un bateau est obligé d'abandonner après une course ou épreuve lorsqu'il se rend compte qu'il a enfreint une règle, mais qu'il ne le fait pas, cela serait-il considéré comme une mauvaise conduite selon la règle 69 ?

### **Réponse 6**

Une action du jury selon la règle 69 s'appliquerait uniquement si le jury pense que le concurrent peut avoir eu une mauvaise conduite.

[Retour sommaire](#)

## Service Question & Réponse

### Règles de Course World Sailing

**J 001**

**Q&R 2017.003**

*Publiée : 2 octobre 2017*

#### Situation

Une régata se déroule sur cinq jours avec huit courses programmées. Pendant la deuxième course, il y a une collision entre le bateau A bâbord et le bateau B tribord. A effectue une pénalité de deux tours et B abandonne la course suite à l'incident. Sur l'eau, B hurle des grossièretés en utilisant un langage déplacé. Lorsque A revient à terre, il signe une déclaration d'abandon.

Après la cérémonie de remise des prix, A remet un rapport selon la règle 69 au secrétariat du jury.

#### Question 1

Le secrétariat du jury peut-il refuser de recevoir le rapport parce qu'il est remis après le temps limite de réclamation et que l'épreuve est terminée ?

#### Réponse 1

Non. Il n'y a pas d'heure limite pour informer le jury d'une infraction possible à la règle 69. En outre, seul le jury peut prendre une décision quant à la recevabilité. Les réclamations, demandes et rapports déposés doivent toujours être transmis au jury.

#### Question 2

Existe-t-il un délai limite pour faire un rapport selon la règle 69 ?

#### Réponse 2

Les règles ne précisent pas de délai pour faire un rapport selon la règle 69. Cependant, un jury peut prendre en considération le délai entre la mauvaise conduite alléguée et la remise du rapport les relatant et les motifs de tout retard lorsqu'il décide d'ouvrir ou non une instruction.

[Retour sommaire](#)

## Service Question & Réponse

### Règles de Course World Sailing

**J 002**

**Q&R 2017.005**

*Publiée : 5 octobre 2017*

#### **Situation**

La situation et les faits sont les mêmes que dans le Cas WS 140 Question 1, sauf qu'il est établi que le bateau B a enfreint la règle 2.

Le départ d'une course est donné selon la règle 30.3, règle du Pavillon U, ou 30.4, règle du Pavillon Noir. Vingt secondes avant le signal de départ, il y a un incident entre les bateaux A et B. Le comité de course identifie une partie de A du côté parcours. A ne revient pas du côté pré-départ de la ligne de départ, mais continue à effectuer le parcours et finit. Le Comité de Course le classe UFD ou BFD, tel qu'approprié.

A dépose une réclamation recevable contre B. Le jury disqualifie B pour infraction à une règle du chapitre 2. Le jury établit que B, en conséquence de l'infraction à une règle, a obligé A à enfreindre la règle 30.3 ou 30.4. Il établit également qu'il n'y a eu ni blessure ni dommage physique, et que B a enfreint la règle 2, Navigation Loyale.

#### **Question**

Le bateau A a-t-il droit à réparation selon la règle 62.1(d) ?

#### **Réponse**

Si le bateau A n'est pas revenu du côté pré-départ de la ligne de départ, a pris le départ correctement, effectué le parcours et fini, il ne devrait pas avoir droit à réparation car rien ne l'empêchait de respecter la règle 28.1 et il ne remplit donc pas la condition « sans qu'il y a eu faute de sa part » de la règle 62.1. Son score devrait être DNS, comme dans la réponse 1 du Cas 140 de WS.

Si le bateau A est revenu du côté pré-départ de la ligne de départ, a pris le départ correctement, effectué le parcours et fini, le jury devrait l'exonérer de son infraction à la règle 30.3 ou 30.4, déterminer sa place d'arrivée en fonction de la règle A3 et ajuster les scores des autres bateaux en conséquence.

Selon la règle 62.1(d), le bateau A peut également avoir droit à réparation avec un score meilleur que sa place d'arrivée si le jury établit en tant que fait que son temps compensé ou sa place d'arrivée a été aggravé de façon significative par une action du bateau B enfreignant la règle 2.

[Retour sommaire](#)

## Service Question & Réponse

### Règles de Course World Sailing

**N 001**

**Q&R 2017.004**

*Publiée : 5 octobre 2017*

#### **Situation**

De nombreuses Autorités Nationales publient des versions traduites de documents, par exemple les RCV. Ce faisant, elles font l'effort de s'assurer que la traduction est précise et correcte. Cependant, des erreurs de traduction peuvent se produire et de telles erreurs modifient parfois le sens du document original.

#### **Question 1**

Si l'avis de course et/ou les instructions de course listent une version traduite d'un document officiel des règles dans le paragraphe « Règles », sans mentionner quoi que ce soit concernant les écarts possibles entre la version traduite et l'originale et qu'il y a effectivement des différences, quel document doit prévaloir – la traduction, ou la version originale ?

#### **Réponse 1**

Les Règles de Course à la Voile (RCV) sont publiées en anglais par World Sailing et doivent toujours prévaloir sur toute traduction, sauf si la traduction d'une règle de course particulière a le statut d'une modification de règle comme prévu par les règles 85 et 86. Une différence venant d'une traduction n'est pas une modification de règle valide puisqu'elle ne se réfère pas spécifiquement à une règle ni ne précise la modification. Un article dans l'avis de course ou les instructions de course précisant qu'une traduction des RCV s'applique à la place de l'originale ne respecte pas les règles J1.1(2) et J2.1(1).

De même, les Codes World Sailing sont publiés en anglais, et ne peuvent être modifiés, que ce soit intentionnellement ou pas. Le Code de Classification des Concurrents est également publié par World Sailing en français, italien, espagnol et allemand, mais les traductions publiées stipulent clairement qu'en cas de conflit entre les langues, la version anglaise prévaudra.

Certaines règles de course peuvent être modifiées par les prescriptions des autorités nationales, l'avis de course, les instructions de course ou les règles de classe comme prévu par les règles 85 et 86. Une traduction d'une règle de course qui, intentionnellement ou pas, fournit une signification différente des RCV en anglais ne prévaudra que si elle respecte les restrictions et procédures des règles 85 et 86.

Si l'avis de course ou les instructions de course sont publiés dans différentes langues, sans préciser quelle version prévaut, la règle 63.7 s'applique.

Les règles 85, 86 et 88.2 s'appliquent aux modifications par les prescriptions d'une autorité nationale, y compris les modifications dans la traduction, que ce soit intentionnellement ou pas.

La langue dans laquelle une règle de classe est publiée prévaut. Toute traduction qui modifie une règle de classe doit respecter les règles 85 et 87 pour que le changement soit valable et s'applique.

Les mêmes principes s'appliquent aux écarts résultant de traductions d'autres documents régissant une épreuve.

#### **Question 2**

Si la réponse à la question 1 est que la version traduite prévaut et qu'il existe plus d'une traduction d'un document spécifique (traduit par différentes Autorités Nationales) sur une épreuve internationale, quelle version doit prévaloir ?

#### **Réponse 2**

Sans objet.

[Retour sommaire](#)

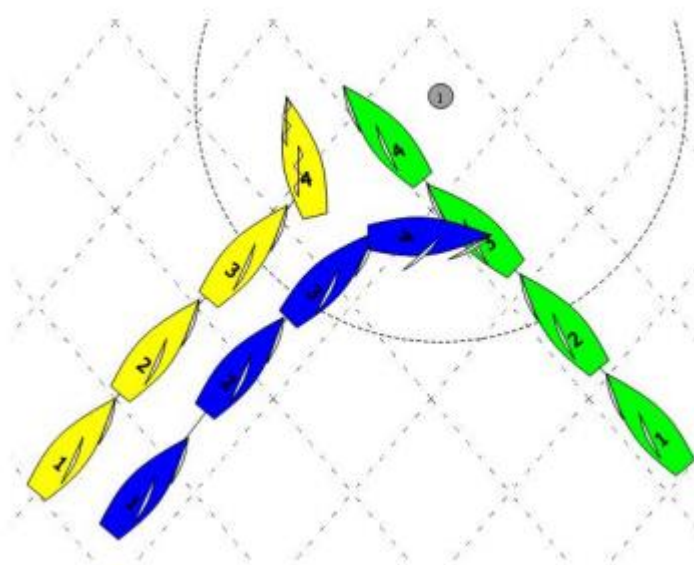
Service Question & Réponse  
Règles de Course World Sailing

**K 001**

**Q&R 2017.006**

*Publiée : 21 novembre 2017*

**Question 1**



Dans une épreuve de match race, Jaune et Bleu dans un match et Vert dans un autre match s'approchent de la marque au vent engagés. La marque est à contourner à tribord.

Vert suit une route établie au plus près sur tribord et entre dans la zone engagée à l'intérieur des deux autres.

Jaune et Bleu sont engagés sur bâbord avec Bleu bateau sous le vent. Jaune et Bleu sont sur une route de collision avec Vert.

Bleu ne hèle pas pour de la place pour virer de bord. Au dernier moment, Bleu abat et passe tout proche derrière Vert. Jaune lofe et vire de bord pour éviter Vert et envoie un pavillon Y.

Quelle devrait être la décision ?

**Réponse 1**

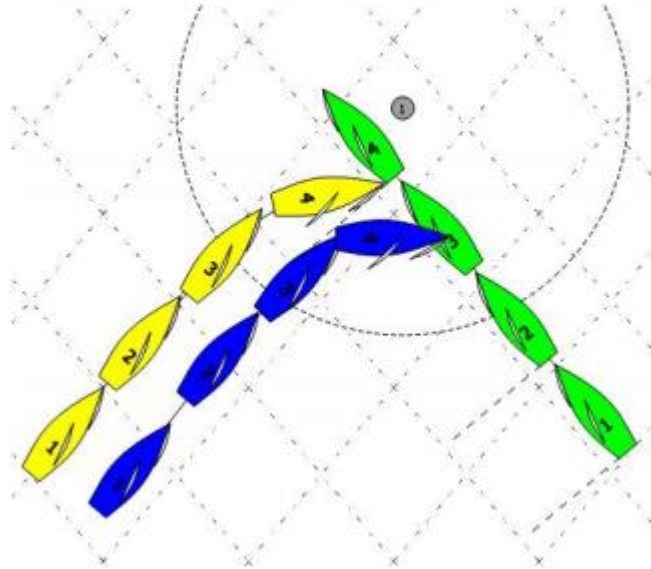
Envoyer le pavillon vert et blanc. Quand Vert atteint la zone, il est bateau engagé à l'intérieur et a donc droit à la place à la marque (règle C2.2) de la part de Bleu et Jaune selon la règle 18.2(a)(1) (règle C2.9) jusqu'à ce qu'il ait contourné ou passé la marque.

Quand Bleu entre dans la zone engagée à l'intérieur de Jaune, la règle 18.2(a)(1) (règle C2.9) s'applique et exige de Jaune qu'il donne ensuite à Bleu la place à la marque (règle C2.2).

Vert en tant que bateau prioritaire est un obstacle pour Jaune et Bleu.

Les trois bateaux sont engagés car la règle 18 s'applique entre eux (dernière phrase de la définition Engagement et règle 18.1 (règle C2.9)).

Les conditions de la règle 19.1(b) sont remplies et par conséquent la règle 19 ne s'applique pas. Jaune n'a pas droit à la place pour passer entre Vert et Bleu.

**Question 2**

La situation est la même que dans la question 1 mais au lieu de lofer et virer, Jaune abat avec Bleu pour passer derrière Vert. Bleu doit éviter Jaune et il y a contact entre Jaune et Vert.

Bleu envoie un pavillon Y.

Quelle devrait être la décision ?

**Réponse 2**

Pénaliser Jaune. La règle 19 ne s'applique pas, Bleu n'est donc pas tenu de donner à Jaune la place de passer entre Vert et lui. Jaune ne se maintient pas à l'écart ni de Vert ni de Bleu et enfreint les règles 10 et 11.

Jaune n'a pas droit à la place ou place à la marque et n'est pas obligé d'enfreindre une règle en raison de l'infraction d'un autre bateau, en conséquence, il ne sera pas exonéré selon la règle 64.1(a) (règle C8.1(b)) ou selon la règle 21.

[Retour sommaire](#)