

## POLITIQUE DU JURY

Comprenant « Informations aux athlètes » et  
« Guide des pénalités discrétionnaires »



### SECTION A – INFORMATIONS AUX ATHLETES

#### 1. Réclamations du jury pour des incidents sur l'eau

1.1. Le jury, de façon générale, ne réclamera pas pour une infraction à une règle du chapitre 2, sauf s'il observe une infraction manifeste à la sportivité (RCV 2).

Par exemple, le jury pourrait envisager de réclamer dans les cas suivants :

- (a) Enfreindre une règle délibérément ou en connaissance de cause sans justification pour une exonération et ne pas effectuer la pénalité appropriée ;
- (b) Intimider d'autres bateaux, en criant de façon inutile ou en ayant un langage grossier ;
- (c) Faire une course d'équipe, en naviguant de façon à favoriser un autre bateau au détriment de sa propre position ;
- (d) Naviguer de façon dangereuse, causant ou ayant de fortes probabilités de causer des dommages ou des blessures.

#### 2. Aide extérieure

2.1. La RCV 41 s'applique à partir du signal préparatoire d'un bateau (voir RCV 41 et la définition de En course). Un bateau qui reçoit des instructions ou échange du matériel avec un entraîneur ou un bateau accompagnateur après le signal préparatoire enfreint la RCV 41.

2.2. Quand les bateaux accompagnateurs ne sont pas autorisés à entrer dans la zone de course, un bateau qui n'est pas en course et qui a besoin d'aide doit se rendre jusqu'au bateau accompagnateur hors de la zone de course.

#### 3. Propulsion

3.1. Les interprétations 2013-2016 de World Sailing à la RCV 42 sont disponibles à :  
[http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/documents/R42\\_livret\\_interpretation.pdf](http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/documents/R42_livret_interpretation.pdf)  
[http://www.sailing.org/tools/documents/42Interpretationsforbooklet-\[15296\].pdf](http://www.sailing.org/tools/documents/42Interpretationsforbooklet-[15296].pdf)

3.2. En complément aux interprétations de World Sailing à la RCV 42, les points suivants peuvent vous aider à comprendre l'application de la RCV 42 :

- (a) Bien qu'il y ait généralement deux juges par bateau jury, un juge seul pourra montrer un pavillon jaune de pénalité quand il est certain qu'un bateau a enfreint la RCV 42.



PARTENAIRE  
OFFICIEL



PARTENAIRE  
FÉDÉRAL

- (b) Quand un bateau est pénalisé pour une infraction à la RCV 42 dans une course qui par la suite est retardée, abandonnée ou pour laquelle un rappel général est signalé, le bateau peut courir dans la course recourue. Cependant, chaque pénalité compte dans le total des pénalités du bateau.
  - (c) Même si les juges doivent signaler une pénalité selon la RCV 42 aussitôt que possible, cela peut être fait après que le bateau ait coupé la ligne d'arrivée. S'il s'agit de la première pénalité du bateau, il doit effectuer la pénalité, revenir du côté parcouru de la ligne d'arrivée et ensuite finir.
  - (d) Un bateau peut obtenir réparation uniquement si une action d'un juge n'a pas pris en compte un signal du comité de course ou une règle de classe (voir RCV P4).
- 3.3. A la fin de la course, un concurrent peut demander aux juges une explication au sujet d'une pénalité reçue. Cela peut être fait sur l'eau ou à terre, ou en demandant au Secrétariat du Jury d'organiser une rencontre avec les juges.

#### **4. Demandes de réparation, revendication d'une erreur du comité de course classant un bateau OCS, UFD ou BFD**

- 4.1. Les bateaux souhaitent parfois contester la décision du comité de course de les classer OCS, UFD ou BFD en demandant réparation selon la RCV 62.1(a).
- 4.2. Nous conseillons aux concurrents, avant une instruction, de consulter le comité de course afin de prendre connaissance des preuves du comité concernant le bateau OCS, UFD ou BFD. Pour qu'un bateau obtienne réparation, le concurrent doit fournir une preuve concluante que le comité de course a fait une erreur en identifiant son bateau. Même une preuve vidéo est rarement concluante. En l'absence de preuve concluante du contraire, le jury maintiendra la décision du comité de course.
- 4.3. Une preuve de la position relative de deux bateaux classés différemment n'est pas une preuve concluante que l'un d'eux a pris le départ correctement.

#### **5. Demandes de réparation – Windsurfs selon la RCV B5.62.1(e)**

- 5.1. Une planche demandant réparation selon la RCV B5.62.1(e) doit démontrer que le chavirage était dû aux actions d'un bateau qui a enfreint une règle du chapitre 2. C'est à la planche demandant réparation de le prouver au jury et les concurrents devraient envisager d'appeler un témoin indépendant pendant l'instruction pour les aider à démontrer leur cas. Si le jury n'est pas convaincu qu'il y a eu une infraction à une règle du chapitre 2, la demande de réparation sera rejetée.

#### **6. Preuves vidéo et tracking**

- 6.1. Une partie souhaitant apporter une preuve vidéo ou d'un tracking doit fournir l'équipement permettant la visualisation de la preuve. Une connexion internet pourrait ne pas être disponible pendant une instruction. Toutes les parties et le jury doivent pouvoir visionner la preuve en même temps.
- 6.2. Les informations d'un système de tracking, si elles sont disponibles, peuvent être présentées mais sont d'une précision limitée. Les images produites sont agrandies par rapport aux données réelles pour aider au visionnage. Le système peut être utilisé pour obtenir une position indicative des bateaux mais il n'est pas suffisamment précis pour être utilisé à des fins de gestion de course ou de décisions du jury, qui nécessitent des informations de positionnement exactes.

## **7. Observateurs pendant les instructions**

- 7.1. Chaque partie peut amener une personne comme observateur lors d'une instruction, sauf si, dans certains cas, le président du panel décide que cela n'est pas approprié. Les observateurs doivent signer et respecter les conditions stipulées dans le document d'information pour les observateurs.

## **8. RCV 69**

- 8.1. Toute forme de triche, y compris ne pas dire la vérité lors d'une instruction, est une infraction à la sportivité et peut entraîner une instruction selon la RCV 69 et une très lourde pénalité.

## **9. Questions sur la procédure et les pratiques du jury**

- 9.1. Les concurrents, chefs d'équipe et entraîneurs sont les bienvenus pour discuter des procédures et des pratiques du jury avec son(sa) président(e). Il(elle) sera le plus souvent disponible à proximité des salles du jury pendant les horaires de réclamation ou il(elle) peut être contacté(e) en passant par le Secrétariat du jury.

## **SECTION B – POLITIQUE INTERNE DU JURY**

### **1. Répondre aux questions**

- 1.1. Il est toujours préférable d'être à deux arbitres pour répondre à des questions. Lorsque vous êtes accompagné(e) d'un(e) autre juge :
- (a) À terre : les juges peuvent répondre aux questions qui concernent l'application des règles de course si elles ne concernent pas une réclamation. Cependant, les questions qui impliquent une interprétation d'une règle, d'une instruction de course ou d'une règle de classe devraient être soumises au jury par écrit
  - (b) Sur l'eau : les juges sont libres de discuter avec les concurrents de leurs pénalités selon la règle 42 et de leurs décisions au cours des medal races. Si une conversation de ce type s'éternise ou si le ton monte, demandez au(x) concurrent(s) de continuer la discussion dans la salle jury au retour à terre. Si possible, parlez en anglais au concurrent.
  - (c) À terre et sur l'eau : la conversation initiale devrait se dérouler entre un des juges et le concurrent. Le deuxième juge observera simplement la discussion et pourra aider à calmer les esprits si besoin, mais n'essaiera pas d'expliquer, cela pourrait créer de la confusion. Évitez les conversations en privé avec les concurrents ou les entraîneurs.

### **2. Réclamations du jury et observation des incidents sur l'eau**

- 2.1. Le jury ne réclame pas pour des infractions à une règle du chapitre 2 pour de nombreuses raisons. L'une d'elles est que le bateau n'a alors plus la possibilité d'effectuer une pénalité sur l'eau de son plein gré.
- 2.2. Informez rapidement le président ou le vice-président du jury de toute raison pouvant justifier une réclamation du jury contre un bateau, pour que la décision de déposer ou pas une réclamation puisse être prise. L'intention de réclamer doit être affichée avant la fin du temps limite de réclamation et la réclamation doit également être déposée dans ce temps limite. Le temps limite peut être prolongé si le juge ne peut être revenu à terre à temps. Si le juge est retenu sur l'eau, les informations de base devraient être transmises à terre aussitôt que possible pour que l'intention de réclamer puisse être affichée.
- 2.3. Un juge ayant une information pouvant faire de lui/d'elle un témoin bien informé au sujet d'un incident prendra des notes et évitera de discuter de l'incident avec tout autre juge, sauf pour décider de l'intérêt du dépôt d'une réclamation par le jury. Un juge qui est témoin d'un incident sur l'eau préviendra le secrétariat du jury (numéro de course, bord, localisation, bateaux impliqués).

### **3. Gestion des observateurs**

- 3.1. En général, la politique va plutôt vers l'autorisation d'observateurs dans les instructions. Cependant, la taille et la logistique (places assises) peuvent limiter le nombre d'observateurs invités. Dans ce cas, les places seront attribuées en priorité :
- (a) un observateur désigné par chaque partie
  - (b) un représentant des médias
  - (c) tout autre concurrent ou leur représentant (un par concurrent), sauf s'il manque de place pour les installer tous, auquel cas aucun ne sera autorisé à assister
  - (d) arbitres de l'épreuve souhaitant assister en tant qu'observateurs, suivant l'espace disponible
  - (e) représentants supplémentaires des médias, suivant l'espace disponible
- 3.2. Les observateurs doivent signer et respecter les conditions stipulées dans le document d'information aux observateurs. Le président du panel devrait rappeler ces « règles » aux observateurs.

#### **4. Approbation de la décision du panel et affichage**

- 4.1. Le premier niveau de contrôle qualité des décisions écrites du panel est assuré par le président du panel, qui doit s'assurer que les faits, conclusions, décision et règles applicables sont corrects. Après que la décision ait été lue aux parties, le scribe du panel imprime la décision. Le président du panel fait une ultime vérification et la signe. Toutes les décisions seront ensuite revues par le président ou vice-président du jury.

#### **5. Permission de retirer une réclamation**

- 5.1. Les panels peuvent décider d'autoriser le retrait d'une réclamation. Cette autorisation est une décision du jury (RCV 63.1), qui fait suite à une discussion du panel complet. Une réclamation est une décision d'un concurrent, donc une demande de retirer une réclamation doit normalement être approuvée. Cependant, le retrait ne doit pas être autorisé si le panel pense que les raisons du retrait de la réclamation peuvent être de gagner un avantage ou de manipuler les résultats ou si le réclamant peut avoir été mis sous pression ou intimidé pour retirer sa réclamation. Si le panel est dans le doute, consultez le président ou le vice-président du jury.

#### **6. Réparation**

- 6.1. Un bateau obtenant réparation doit être classé à sa place d'arrivée quand il y a une forte probabilité pour qu'il ait fini à cette place. Cette probabilité sera d'autant plus forte quand l'incident a lieu en fin de course ou après que le bateau ait fini. Pour les autres cas, une moyenne des points serait appropriée.
- 6.2. Méthode recommandée pour calculer la moyenne des points :
- (a) Cas O1, série de courses avec une seule flotte : pour une réparation dans une course avant le dernier jour des séries d'ouverture, attribuez une moyenne des points conformément à la RCV A10(a) en remplaçant « dans toutes les courses » par « dans toutes les courses de A à B » (A étant le premier jour des séries d'ouverture et B étant le dernier jour programmé des séries d'ouverture)
  - (b) Cas O2, série de courses avec une seule flotte : pour une réparation dans une course le dernier jour des séries d'ouverture, attribuez « une moyenne des points conformément à la RCV A10(a), en remplaçant « dans toutes les courses » par « dans toutes les courses des séries d'ouverture »
  - (c) Cas Q1, série de courses avec flotte divisée : pour une réparation dans une course avant le dernier jour des séries qualificatives, attribuez « une moyenne des points conformément à la RCV A10(a) en remplaçant « dans toutes les courses » par « dans toutes les courses de A à B » (où A est le premier jour des séries qualificatives et B est la veille du dernier jour programmé des séries qualificatives) »
  - (d) Cas Q2, série de courses avec flotte divisée : pour une réparation dans une course le dernier jour des séries qualificatives, attribuez « une moyenne des points conformément à la RCV A10(a), en remplaçant « dans toutes les courses » par « dans toutes les courses des séries qualificatives »
  - (e) Cas F1, série de courses avec flotte divisée : pour une réparation dans une course de la série finale avant le dernier jour, attribuez « une moyenne des points conformément à la RCV A10(a) en remplaçant « dans toutes les courses » par « dans toutes les courses de A à B » (où A est le premier jour des séries finales et B la veille du dernier jour programmé des séries finales)
  - (f) Cas F2, série de courses avec flotte divisée : pour une réparation dans une course de la série finale, attribuez « une moyenne de points conformément à la RCV A10(a) en remplaçant « dans toutes les courses » par « dans toutes les courses des séries finales ».

- 6.3. Dans toutes les courses où une moyenne des points sera attribuée à un bateau qui a une place d'arrivée, ajouter « mais pas plus que N » (où N est la place d'arrivée du bateau)
- 6.4. Dans tout cas de réparation, un bateau devrait obtenir une réparation uniquement dans la limite du Cas World Sailing 116, réponse 2 : « Plus de la moitié des scores du bateau est constituée de ses places d'arrivée à des courses dont il a pris le départ ».
- 6.5. Avant de décider de l'arrangement approprié à prendre pour la réparation, le panel devrait, si cela est possible, consulter le président ou vice-président du jury avant de prendre sa décision. Rapportez aussitôt que possible toute décision de réparation au président ou vice-président du jury.

## **7. Réparation affectant le reste de la flotte**

- 7.1. Quand un panel réalise que l'issue possible d'une réparation est susceptible d'affecter les places d'arrivée d'une large proportion de la flotte, il doit consulter le président ou vice-président du jury même si l'instruction a commencé.

# SECTION C –PENALITES DISCRETIONNAIRES

## 1. Généralités

- 1.1 Quand le jury peut appliquer de manière discrétionnaire une pénalité en cas d'infraction, les pénalités peuvent aller de zéro point jusqu'à DNE. Pour déterminer la pénalité, le jury s'appuiera sur ce document.
- 1.2 Les pénalités discrétionnaires ne sont pas uniquement une liste de pénalités standards. La pénalité doit être ajustée si cela est justifié, tout en conservant une certaine cohérence. Le concept général est d'établir une pénalité de base pour une infraction donnée puis de l'augmenter ou de la diminuer suivant les circonstances.
- 1.3 Des suggestions de pénalités de base sont listées dans les 2 tableaux joints. Elles proposent une bande de base pour les infractions les plus fréquentes et les réponses à certaines questions générales à se poser quand l'infraction n'est pas listée dans le tableau. Quand une gamme de pénalités est proposée pour une infraction précise, utilisez les questions générales pour déterminer la bande à appliquer à l'infraction précise.
- 1.4 Les pénalités sont divisées en 4 bandes, le milieu en étant la pénalité de base standard :
  - (a) bande 1 0 à 10 % (milieu = 5%)
  - (b) bande 2 10 à 30% (milieu = 20%)
  - (c) bande 3 30 à 70% (milieu = 50%)
  - (d) bande 4 DSQ/DNE (point de départ : DSQ)
- 1.5 Commencez par utiliser les tableaux ci-après pour trouver la bande applicable. Considérez la « pénalité de base » comme étant le milieu de la bande. Déterminez ensuite s'il existe une raison d'augmenter ou de diminuer la pénalité dans la bande ou de la changer de bande.
- 1.6 Une réponse positive à une de ces questions amènerait à réduire la pénalité.
  - (a) L'infraction était-elle accidentelle ?
  - (b) Existait-il une bonne raison ou une justification à l'infraction ?
  - (c) L'infraction a-t-elle été signalée par le concurrent ?
  - (d) Une personne ne faisant pas partie de l'équipage du bateau ou de l'équipe accompagnatrice a-t-elle contribué à l'infraction ?
- 1.7 Une réponse positive à une de ces questions amènerait à augmenter la pénalité.
  - (a) L'infraction était-elle répétée ?
  - (b) L'infraction était-elle délibérée, en opposition à une erreur de jugement ou à une négligence ?
  - (c) Y a-t-il eu une volonté de cacher l'infraction ?
  - (d) Quelqu'un a-t-il été gêné par l'infraction ?
- 1.8 Le jury peut utiliser toutes autres questions pour déterminer si une pénalité doit être augmentée ou diminuée.
- 1.9 Pour calculer et appliquer la pénalité :
  - (a) La pénalité discrétionnaire ne peut pas aggraver le score d'un bateau au-delà de l'abandon ou de la disqualification
  - (b) Les pénalités en pourcentage sont calculées au plus proche 10<sup>ème</sup> de point (0,05 arrondi au 10<sup>ème</sup> supérieur)
  - (c) Quand l'infraction affecte la performance en course, la pénalité doit s'appliquer à toutes les courses courues en infraction, à condition qu'une réclamation soit recevable pour toutes ces courses.
  - (d) Quand l'infraction n'affecte pas la performance en course et particulièrement quand elle est essentiellement administrative, la pénalité devrait être appliquée à la course la plus proche en temps de l'incident, comme précisé dans la RCV 64.1.

- 1.10 Lors de la rédaction de la décision appliquant une pénalité discrétionnaire, incluez les éléments suivants :
- (a) En utilisant le guide des pénalités discrétionnaires, une pénalité initiale de xx% a été décidée
  - (b) La pénalité a été diminuée parce ..... ou Aucune circonstance atténuante n'a justifié la diminution de la pénalité
  - (c) La pénalité a été augmentée parce que ..... ou Aucune circonstance aggravante n'a justifié l'augmentation de la pénalité
  - (d) La pénalité appliquée est de xx% appliquée à [toutes les courses du jour] ou à [numéros des courses yy].



## 2. Bande des pénalités de base pour les pénalités discrétionnaires

- 2.1 Généralement, la pénalité de base se situera au milieu de la bande
- 2.2 Si l'infraction donnée n'est pas listée ou si plusieurs bandes sont suggérées, reportez-vous au 2<sup>ème</sup> tableau
- 2.3 Assurez-vous qu'une pénalité discrétionnaire soit bien applicable à l'infraction en question.

<b>Sécurité</b>	
• N'a pas prévenu le PC course qu'il restait à terre	1
• N'a pas respecté les exigences en cas d'abandon (n'a pas prévenu, n'a pas rempli le formulaire, a rempli le formulaire après la fin de l'heure limite des réclamations ou n'a pas émarginé au départ ou au retour)	1
• Ce non-respect a entraîné le déclenchement de recherches et de secours	4
• Place au port/parking – bateau pas à sa place attribuée mais AO prévenue	1
• Place au port/parking – AO n'a pas été rapidement avertie	2
• N'a pas évité le trafic maritime commercial	1-4
• A enlevé son équipement individuel de flottabilité (EIF) au-delà de la période permise pendant qu'il n'était pas en course	1-2
<b>Code de conduite</b>	
• N'a pas respecté une demande raisonnable d'un officiel	2-4
• N'a pas suivi les instructions, n'a pas pris soin ou a gêné le bon fonctionnement de l'équipement fourni	1-4
<b>Partir sur l'eau</b>	
• N'a pas respecté une instruction de rester à terre (par ex AP sur H, pavillon D)	1-4
<b>Le départ</b>	
• N'a pas évité une zone de départ sans gêner de bateau en course	1
• N'a pas évité une zone de départ et a enfreint la RCV 24.1	4
<b>Inspection de l'équipement</b>	
• N'a pas respecté les instructions – raison valable ou justification	1
• N'a pas respecté les instructions – pas de raison valable ou de justification	3
<b>Remplacement d'équipage ou d'équipement</b>	
• N'a pas respecté les instructions - raison valable ou justification	1
• N'a pas respecté les instructions – pas de raison valable ou de justification	3
• A remplacé un équipier ou de l'équipement avec un équipier ou un équipement n'étant pas en conformité	4
<b>Identification et publicité</b>	
• N'a pas apposé les autocollants de l'épreuve comme requis (par ex publicité, numéro d'étrave, point dans les voiles, etc)	2-4
• A apposé les autocollants de l'épreuve mais ils n'ont pas tenu en place (0% si apposés par l'AO)	1
• N'a pas porté le lycra comme requis	1-2
• Drapeau national non apposé	
• Drapeau national apposé mais qui n'a pas tenu en place	
• Drapeau national apposé mais non fabriqué par un constructeur approuvé comme requis par les Règles de Classe	
<b>Communication radio</b>	
• A émis ou reçu des communications radios ou message vocal ou SMS sur portable, pas disponibles à l'ensemble des bateaux	3
<b>Déchets</b>	
• A délibérément jeté des déchets	4
<b>Équipement de localisation</b>	
• N'a pas récupéré ou n'a pas rendu l'équipement comme requis, ou n'a pas émarginé au départ/au retour	1

• N'a pas installé ou n'a pas suivi les instructions d'installation	3
• Equipement fourni mais a gêné son bon fonctionnement	4
<b>Règles de classe</b>	
• Numéros de voile et lettres de nationalité	1
• Marques limites de voile manquantes ou déplacées	2
• Voile établie en dehors des marques limites	3
• Modifications de l'équipement fourni et contrôlé	3
• Ponçage ou finition interdit des surfaces de coques/foils	4
• Utilisation d'équipement non enregistré (mais certifié)	3
• Équipement de sécurité manquant ou inadéquat	1-4
• Utilisation interdite de GPS ou autres équipements électroniques	4
• Utilisation d'équipement non certifié	4
• Poids correcteurs manquants ou mal placés	4
<b>Équipement en dehors des tolérances de jauge (à l'exclusion des vêtements et de l'usure)</b>	
• Sans incidence possible sur la vitesse du bateau	1
• Possible mais pas d'incidence significative sur la performance	2
• Effet significatif sur la performance	4

### 3 Questions générales

3.1 A utiliser quand aucune infraction listée ci-dessus ne correspond ou quand le tableau ci-dessus propose plusieurs bandes

<b>L'infraction pourrait-elle compromettre la sécurité</b>	
Non	1
Possiblement mais pas de façon certaine	2-3
Oui	4
<b>Le bateau peut-il prouver qu'il n'a pas acquis un avantage dans la compétition ?</b>	
Oui, pas d'avantage possible	1
Non, avantage possible mais non certain	2-3
Non, avantage certain	4
<b>L'infraction pourrait-elle jeter le discrédit sur le sport de la voile ?</b> <i>(note : si le jury considère que le sport peut avoir été discrédité, il devrait également envisager une action selon la RCV 69, surtout si aucune autre règle n'est disponible)</i>	
Non	1
Possiblement, mais pas de façon certaine	2-3
Oui	4
<b>L'infraction pourrait-elle entraîner dommage ou blessure ?</b>	
Non	1
Possiblement, mais pas de façon certaine	2-3
Oui	4