

Hearing / Instruction MR

Séminaire des umpires nationaux

B Delbart Novembre 2010

Légende du présent doc

Pour différencier les pavillons rouges



sur bateau concurrent (pavillon B)




Pénalité immédiate par umpire

En bleu : les textes des RCV et de l'annexe C

C6 RÉCLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION PAR DES BATEAUX

C6.1 Un bateau **peut réclamer** contre un autre bateau

(a) selon une règle du chapitre 2, sauf la règle 14, en arborant clairement le pavillon Y  immédiatement après un incident dans lequel il a été impliqué ;

(b) selon une règle non listée dans la règle C6.1(a) ou C6.2 en arborant clairement un pavillon rouge  aussitôt que possible après l'incident.

mais. Le jury peut décider d'envisager de donner réparation en de telles circonstances, mais seulement s'il estime qu'un bateau officiel, y compris un bateau umpire, peut avoir sérieusement gêné un bateau concurrent. C 9.2


• Liste :

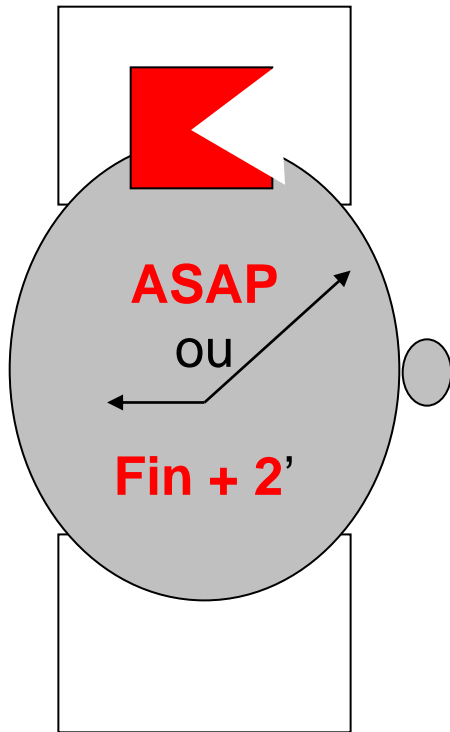
C 6.1(a)

Chapitre 2 quand les bateaux se rencontrent (RCV 10 sur des bords opposés à 23 gêner un bateau

- C 6.2 la **règle 14**, sauf en cas de dommage ou de blessure ;
- **RCV 3** toucher une marque ou
- **RCV 42** propulsion; ou
- C7 exigences avant le départ ou
- **C7** système de pénalité

- Fondamentale 2: navigation loyale
- 49 position équipage
- Non respect des IC dont manipulation des bateaux (sauf si IC précise pas de réclamation par les concurrents)

- **C6.3** Un bateau ayant l'intention de **demander réparation** suite à des circonstances survenues avant qu'il *finisse* ou abandonne doit clairement arborer un pavillon rouge  aussitôt que possible après qu'il a eu connaissance de ces circonstances, mais au plus tard deux minutes après avoir *fini* ou abandonné.



Exemples :


- Rappel individuel tardif ou signaux pas corrects,
- Concurrent gêné sérieusement par un bateau umpire - MR 27-
- Concurrent gêné par un « vessel » du comité
- Trou → déchirure dans spi call MR 7,
- Pas de signaux changement de parcours
- Information contradictoire entre PRO et IC exemple pairing list
- Jugement de l'arrivée

Pas possible pour les exemples suivants :

- Umpires pas vu, absents, pb. Moteur – (cf MR2)
- Pas de décision (C9.3)
- Umpires absents panne moteur -MR15 (pas de pavillon) ou « erreur de pavillon umpires » pavillon vert C 9.2
- mais Le jury peut décider d'envisager de donner réparation en de telles circonstances, mais seulement s'il estime qu'un bateau officiel, y compris un bateau umpire, peut avoir sérieusement gêné un bateau concurrent. C 9.2



C6.4

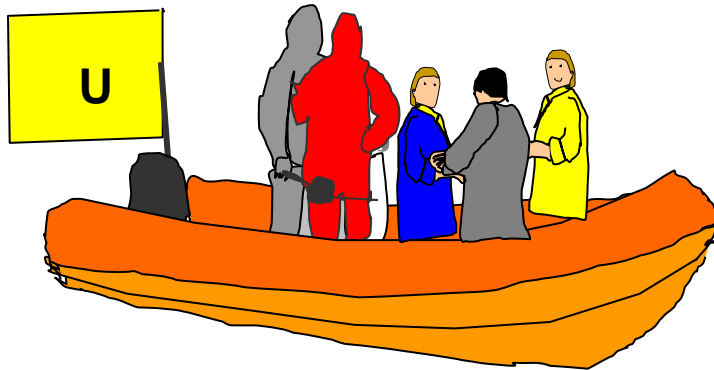
- (a) Un bateau réclamant selon la règle C6.1(a) doit affaler le pavillon Y avant, ou aussitôt que possible après le signal des umpires.
- (b) Un bateau réclamant selon la règle C6.1(b) ou demandant réparation selon la règle C6.3 doit, pour que sa *réclamation* ou demande soit recevable, garder son pavillon rouge  envoyé jusqu'à ce qu'il ait ainsi informé les umpires après avoir *fini* ou abandonné. Une *réclamation* ou demande de réparation écrite n'est pas exigée.

C6.6 Décisions du jury

Commentaires :

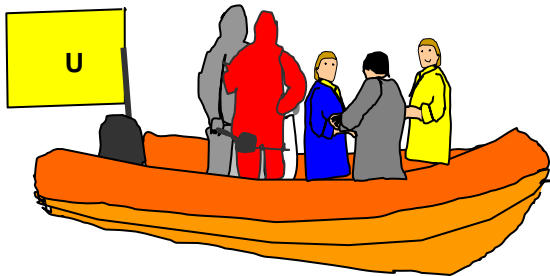
Les instructions peuvent être programmées entre deux matchs ou le soir , en salle, après les matchs mais doivent souvent être jugées à la fin d'une phase

(a) Le jury peut recueillir des faits de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision verbalement.



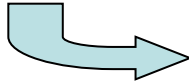
C6.6 Décisions du jury

- (b) Si le jury décide qu'une infraction à une *règle* n'a eu aucun effet significatif sur le résultat du match, il peut
- (1) imposer une pénalité d'un point ou d'une fraction de point ;
 - (2) ordonner de recourir ; ou
 - (3) prendre toute autre disposition qu'il décide équitable, qui peut être de n'infliger aucune pénalité.



C6.6 Décisions du jury

- (c) La pénalité pour une infraction à la règle 14 quand un dommage ou une blessure en a résulté sera à la discrétion du jury, et peut comprendre l'exclusion des courses ultérieures de l'épreuve.



Reference du texte à ajouter dans la liste des règles applicable et a afficher à cause de la modification de L'annexe C8.6

C8.6 Si les umpires du match, avec au moins un autre umpire, décident qu'un bateau a enfreint la règle 14 et qu'il y a eu des dommages, ils peuvent, sans instruction, imposer une pénalité d'un demi-point. Le concurrent doit être informé de la pénalité dès que possible et peut demander une instruction. Le jury doit alors agir selon la règle C6.6. Toute pénalité décidée par le jury peut être supérieure à un demi-point. Si les umpires décident qu'une pénalité supérieure à un demi-point est appropriée, ils doivent agir selon la règle C8.4. (instruction)

Pénalités en Match Racing pour des dommages qui résultent d'un contact entre les bateaux
L'annexe C6.6 et C8.6 permet aux umpires ou au jury de décider d'une pénalité quand un bateau a enfreint la RCV14 . Ce document explique comment les dommages seront évalués et donne des conseils généraux pour l'application d'une pénalité appropriée. **Quand le jury a la bonne raison de faire différemment, il peut appliquer une pénalité différente.**

Des dommages seront divisés en 3 niveaux

Niveau	Ampleur	Effet
Niveau A – Dommage Mineur	N'affecte pas de façon significative la valeur, l'aspect général ou le fonctionnement normal du bateau.	Le bateau peut matcher sans réparation même si des travaux mineurs superficiels soient nécessaire après l'épreuve. Les réparations ne devraient normalement pas nécessiter plus de 1 heure de travail.
Niveau B – Dommages	Affecte la valeur et/ou l'aspect général du bateau.	Les dommages n'affectent pas le fonctionnement normal du bateau pendant le match mais nécessitent quelques réparations (provisoires) avant de continuer à matcher à nouveau. Nécessite plus de 1 heure de travail mais ne devraient pas normalement avoir besoin de plus de 3 heures de travail.
Niveau C – Dommage Majeur	L'utilisation normale du bateau est compromise et son intégrité structurale peut être altérée.	Le bateau aura besoin de quelques travaux de réparation avant de matcher de nouveau. Nécessitent plus de 3 heures de travail.

Pénalités en point - a appliquer sans instruction (ceci modifie l'annexe C8.6)

Niveau	Round Robin	Knock Outs
A	Aucun	Aucun
B	Demi point	Trois quarts d'un point
C	Un point	Un point

Quand les deux bateaux enfreignent la RCV 14, ils devraient tous les deux recevoir une pénalité en points. **Si un concurrent demande une instruction** après qu'une pénalité en points lui a été imposée le jury peut décider (pendant l'instruction) de lui **infliger une pénalité plus importante** .

(N d R) C6.6 (c) si en + blessure: la pénalité est à la discrétion du jury et peut aller jusqu'à l'exclusion des course ultérieures ou il a la possibilité de supprimer la pénalité !!!!!

Déductions des dépôts de dommages

L'évaluation du niveau de dommages est estimée seulement pour l'attribution des pénalités de points, et n'est pas liée aux déductions de dépôts des dommages du concurrent. Des déductions monétaires sont évaluées séparément après une inspection plus minutieuse par la personne en charge des bateaux (commission technique) et tous les coûts de dommages sont déduits des dépôts de dommages indépendamment de toute pénalité (ou d'absence) imposées sous ce système.

C 9

DEMANDES DE RÉPARATION OU DE RÉOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCÉDURES

C9.1 Il ne doit y avoir ni demande de réparation ni appel d'une décision prise selon la règle

C5 (signaux faits par les umpires 

C6 (réclamations et demandes de réparation par des bateaux)

C7 (système de pénalité) ou

C8 (pénalité à l'initiative des arbitres).

Dans la règle 66, la troisième phrase est remplacée par « Une *partie* dans l'instruction ne peut pas demander de réouverture »

66 ROUVRIRE UNE INSTRUCTION

Le jury peut rouvrir une instruction quand il décide qu'il a pu commettre une erreur significative, ou quand un nouveau fait significatif devient disponible dans un délai raisonnable.

Il doit rouvrir une instruction quand cela est requis par l'autorité nationale selon la règle F5. Une *partie* dans l'instruction peut demander une réouverture dans les 24 heures au plus tard après avoir été informée de la décision.

« **Une *partie* dans l'instruction ne peut pas demander de réouverture.** » Quand une instruction est rouverte, une majorité des membres du jury doit, si possible, avoir été membre du jury initial.

C9 DEMANDES DE RÉPARATION OU DE RÉOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCÉDURES

- **C9.2** Un concurrent ne peut pas fonder une demande de réparation en prétextant une action inadéquate d'un bateau officiel. Le jury peut décider d'envisager de donner réparation en de telles circonstances, mais seulement s'il estime qu'un bateau officiel, y compris un bateau umpire, peut avoir sérieusement gêné un bateau concurrent.
- **C9.3** Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en fonction d'une action ou absence d'action des umpires, sauf tel que permis dans la règle C9.2.



Organisation de la pairing list des umpires

- Pt du jury → Match 1 :

Le pt du jury est souvent programmé Umpire en match 1 pour disposer de la durée des matchs 2 et suivants pour s'enquérir du motif de l'envoi du pavillon

- chef umpire → Dernier match ou wing

Ce qui correspond à la Pré - instruction

- Dès que les umpires du match voient un pavillon , noter le moment et en informer ASAP le Pt du Jury, pour qu'il puisse prévoir une instruction ASAP, soit entre les matchs ou en fin de phase dans la même journée ou en fin de journée etc.
- A la fin du match, les umpires demande la raison du pavillon rouge  et peuvent prendre les dispositions nécessaires ASAP et informer →

Le Pt du comité de course	Ex; - rappel individuel trop tardif Ordre d'Arrivée contestée
Représentant de l'adversaire (Pas forcément le skipper)	RRS 14 avec dommages mais attention au guide 2010
PRO	Format / égalités « compliquées »

L 'Annexe M


(recommandations aux jurys)

reste valide avec quelques aménagements

Recommandations (non contractuelles)

M1 PRÉLIMINAIRES

Pour la validité de la ;

- demande de réparation voir C6.3
- **réclamation** (RRS 14 ou IC) C6.1(b)
- Vérifier le moment où a été vu le pavillon rouge  % à l'un incident (C6)
- pavillon vu sur ligne d'arrivée et ou dans les 2 minutes qui suivent

M2 AVANT L'INSTRUCTION

S'assurer que

- **les juges ont été présentés** : généralement : les umpires du match + celui qui a la gestion de la règle 14 + le Pt du jury
 - chaque *partie* a une copie ou la possibilité de lire la *réclamation* ou la demande de réparation et a eu un délai raisonnable pour préparer l'instruction.
 - aucun membre du jury n'est *partie intéressée*.
Demander aux parties si elles réfutent l'un des membres. Quand une réparation est demandée selon la règle 62.1(a), aucun membre du comité de course ne devrait être membre du jury.
 - une seule personne de chaque bateau (ou *partie*) est présente, sauf si un interprète est nécessaire.

M3 L'INSTRUCTION

M 3.1 Vérifier la recevabilité de la *réclamation* ou de la demande de réparation.

- Le contenu motif est-il adéquat (règle 61.2 ou 62.1) ?
« peuvent-ils réclamer ou demander réparation C9.2 ? »
- A-t-elle été déposée émise dans les temps ? Sinon, existe-t-il une bonne raison de prolonger le temps limite (règle 61.3 ou 62.2) ?
« cf call MR7 trou spi
- Quand cela est exigé, le réclamant était-il impliqué ou témoin de l'incident
« peut pas call Call MR 23 + 25 (règle 60.1(a)) ?
- Si nécessaire, « Protest » a-t-il été hélé et, si requis, un pavillon rouge correctement arboré (règle 61.1(a)) C6.1(b) ou C6.4(b) ?
- Quand l'appel à la voix ou le pavillon n'était pas nécessaire, le réclamé a-t-il été informé ?
- Décider si la *réclamation* ou la demande de réparation est recevable (règle 63.5).
- Une fois établie la recevabilité de la *réclamation* ou de la demande de réparation, ne pas permettre de revenir sur le sujet sauf si un nouveau fait déterminant est présenté.

M 3.2 Recevoir les dépositions (règle 63.6).

- ● Demander au réclamant, puis au réclamé de donner leurs versions. Puis leur permettre de se questionner l'un l'autre. Lorsqu'il s'agit d'une réparation, demander à la *partie* de formuler la demande.
- ● Inviter les membres du jury à poser des questions.
- ● S'assurer que l'on sait quels faits chaque *partie* allègue avant d'appeler un quelconque témoin. Leurs versions peuvent être différentes.
- ● Permettre à quiconque, y compris l'équipier d'un bateau, de déposer. C'est normalement à la *partie* de décider quel témoin convoquer, bien que le jury puisse également appeler des témoins (règle 63.6). A la question « Souhaitez-vous entendre X ? » posée par une *partie*, la meilleure réponse est « C'est vous qui choisissez ».
- ● Appeler un par un les témoins de chaque *partie* (et ceux du jury s'il y en a). Cantonner les *parties* dans des questions au(x) témoin(s) (elles peuvent s'égarer dans des considérations générales).
- ● Inviter le réclamé à questionner d'abord le témoin du réclamant (et vice versa). Cela évite au réclamant de guider son témoin dès le début.
- ● Permettre à un membre du jury qui a vu l'incident d'apporter son témoignage (règle 63.6), mais seulement en présence des *parties*. Il peut être questionné et peut rester dans la salle (règle 63.3(a)).
- ● Essayer d'empêcher les questions directives ou les témoignages par ouï-dire, mais si c'est impossible, ne pas tenir compte de la déposition ainsi reçue.
- ● N'accepter de déposition écrite d'un témoin qui ne peut être questionné que lorsque toutes les *parties* sont d'accord. Ce faisant, elles renoncent à leur droit de questionner ce témoin (règle 63.6).
- ● Demander à un membre du jury de noter par écrit les dépositions, en particulier les temps, les distances, les vitesses, etc.
- ● Inviter d'abord le réclamant puis le réclamé à faire une déposition finale de son cas, en particulier à propos de toute application ou interprétation des *règles*.

M3.3 Etablir les faits (règle 63.6).

- Ecrire les faits, lever les doutes dans un sens ou dans l'autre.
- Rappeler les *parties* pour des questions supplémentaires si nécessaire.
- Quand cela est approprié, faire un croquis de l'incident en utilisant les faits que vous avez établis.

M3.4 Décider de la *réclamation* ou de la demande de réparation (règle 64).

- Fonder la décision sur les faits établis (si l'on ne peut pas, établir davantage de faits).
- Pour les cas de réparation, s'assurer qu'aucune information supplémentaire n'est nécessaire de la part des bateaux qui seront affectés par la décision.

M3.5 Informer les *parties* (règle 65).

- Rappeler les *parties* et leur lire dire les faits établis, les conclusions et *règles* qui s'appliquent, et la décision. Quand le temps presse, il est envisageable de lire la décision et de donner les détails ultérieurement.
- Donner à chaque *partie* qui le demande une copie de la décision. Classer la *réclamation* ou la demande de réparation dans les archives du jury.

M 4 ROUVRIRE UNE INSTRUCTION (règle 66)

- **C9.1** « Une *partie* dans l'instruction ne peut pas demander de réouverture. »
- Mais un jury peut rouvrir

M 5 MAUVAISE CONDUITE NOTOIRE (règle 69)






- M5.1** Une action selon cette règle n'est pas une *réclamation*, mais le jury donne ses allégations par écrit au concurrent avant l'instruction. L'instruction est menée selon les mêmes règles que les autres instructions, mais le jury doit comprendre au moins trois membres (règle 69.1(b)). Prendre le plus grand soin de protéger les droits du concurrent.
- M5.2** Un concurrent ou un bateau ne peut réclamer en vertu de la règle 69, mais le formulaire de réclamation d'un concurrent qui tente de le faire peut être accepté en tant que rapport au jury qui peut alors décider ou non d'ouvrir une instruction.
- M5.3** Quand il est souhaitable d'ouvrir une instruction selon la règle 69 sur la base d'un incident du chapitre 2, il est important d'instruire toute *réclamation* bateau contre bateau de la façon habituelle et de décider lequel des bateaux, si c'est le cas, a enfreint quelle *règle*, avant de procéder contre le concurrent d'après la règle 69.
- M5.4** Bien qu'une action selon la règle 69 soit menée à l'encontre d'un concurrent et non d'un bateau, un bateau peut aussi être pénalisé (règle 69.1(b)).

...../.....

M6 APPELS (règle 70 et annexe F)

- **C9.1**

Il ne doit y avoir ni demande de réparation ni appel d'une décision prise selon la règle

- **C5**      signaux faits par les umpires ,
- **C6** (réclamations et demandes de réparation par des bateaux) ,
- **C7** (système de pénalité) **OU**
- **C8** (pénalité à l'initiative des arbitres).31 42 C4 C7.3(c)ou C7.3(d)

- Aucun appel d'aucune sorte ne peut être envoyé à la FFVoile quand il y a un jury international (sans appel) mais dans tous les autres cas (sélectives etc ...)
- Surtout pour le départage des égalités ou les retenues de dommages
- un concurrent ne peut pas faire appel d'une décision sur un match du RR, ou d'une série éliminatoire ou que le JaP lui donne raison. Matériellement la décision ne pourra modifier les résultats de l'épreuve terminée

M7 PREUVE PHOTOGRAPHIQUE



- Les photographies et les bandes vidéo peuvent parfois fournir des preuves utiles, mais les jurys devraient en connaître les limites et noter les points suivants :
- ● La *partie* produisant la preuve photographique est responsable de l'organisation de la projection.
- ● Visionner la bande plusieurs fois pour en extraire une information complète.
- ● La perception de profondeur de tout appareil à objectif fixe est très médiocre ; avec un téléobjectif, elle est inexistante. Quand un appareil voit à angle droit de leur route deux bateaux *engagés*, il est impossible d'estimer la distance entre eux. Quand l'appareil les voit de face, il est impossible de voir si un *engagement* existe sauf s'il est substantiel.
- ● Poser les questions suivantes :
- ● Où était l'appareil par rapport aux bateaux ?
- ● Le support de l'appareil était-il en mouvement ? Si oui, dans quelle direction et à quelle vitesse ?
- ● L'angle change-t-il quand les bateaux approchent du point critique ? Un panoramique rapide entraîne des changements radicaux.
- ● L'appareil bénéficiait-il d'un champ dégagé tout autour ?