

LES RÈGLES DE COURSE À LA VOILE

2017-2020

**EDITION REGLES GRANDE VITESSE
(High Speed Rules Edition)
V.3**



PARTENAIRE
OFFICIEL



PARTENAIRE
FÉDÉRAL

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE
17, rue Henri Bocquillon 75015 Paris
Tél : 01 40 60 37 00 - Fax : 01 40 60 37 37 - www.ffvoile.fr

La Fédération Française de Voile est l'autorité nationale de la voile, membre de l'I.S.A.F. du C.N.O.S.F. Reconnue d'utilité publique par décret du 20/12/72

Les « Règles Expérimentales Grande Vitesse » (High Speed Test Rules) – version décembre 2017 (en abrégé HSR) ont été approuvées en tant que règles expérimentales par World Sailing conformément à la règle 86.2 et à la Réglementation 28.1.3. Elles peuvent être éditées en tant que document annexé aux IC ou faire partie de l'ensemble des documents réglementaires d'une épreuve, et renumérotées en conséquence.

Les règles expérimentales « Règles de Course à la Voile Alternatives » - version décembre 2017, ont été approuvées par World Sailing conformément à la règle 86.2 et à la Réglementation 28.1.3 et peuvent être éditées en tant que document annexé aux IC ou faire partie de l'ensemble des documents réglementaires d'une épreuve, et renumérotées en conséquence.

Ce livre des règles est une version composite des RCV comprenant :

- Les « Règles Grande Vitesse » approuvées World Sailing, identifiées dans ce document en **violet**
- Les règles expérimentales « RCV Alternatives », identifiées dans ce document en **bleu**
- Les modifications aux règles autorisées selon la RCV 86.1, identifiées dans ce document en **vert**.

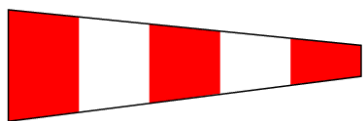
Les épreuves ou séries suivantes ont reçu l'accord de World Sailing pour utiliser les « Règles Grande Vitesse » et les règles expérimentales « RCV alternatives » :

- Epreuves du championnat du monde de match racing
- Séries Extrême Sailing
- Epreuves de la classe GC32
- Epreuves de la classe M32
- Epreuves de Flying Phantom lorsqu'elles se déroulent en même temps que les Séries Extrême Sailing
- Le Trophée D35

SIGNAUX DE COURSE

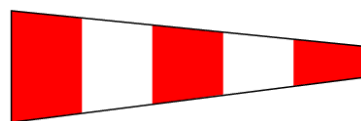
Les significations des signaux visuels et sonores sont données ci-dessous. Une flèche pointant vers le haut ou le bas (↑ ↓) signifie qu'un signal visuel est envoyé ou affalé. Un point (•) signifie un signal sonore ; cinq tirets courts (- - - -) signifient des signaux sonores répétitifs ; un tiret long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

Signaux de retard

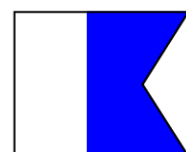
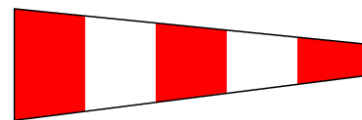


Aperçu

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



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



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

Aper

Retar
heure
l'heu
de dé

- 9



Flamme numérique 1 ↑ • • ↓ •



Flamme numérique 2 ↑ • • ↓ •



Flamme numérique 3 ↑ • • ↓ •



Flamme numérique 4 ↑ • • ↓ •



Flamme numérique 5 ↑ • • ↓ •



Flamme numérique 6 ↑ • • ↓ •



Flamme numérique 7 ↑ • • ↓ •

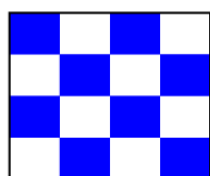


Flamme numérique 8 ↑ • • ↓ •



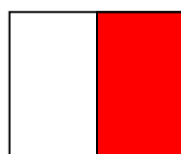
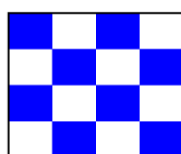
Flamme numérique 9 ↑ • • ↓ •

Signaux d'annulation

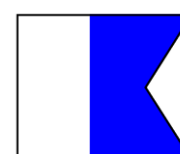


N Toutes les courses dont le départ a été donné sont *annulées*. Revenez sur la zone de départ.

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

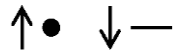
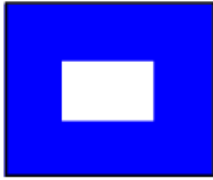


N sur H Toutes les courses sont *annulées*. Signaux ultérieurs à terre.

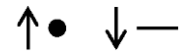


N sur A Toutes les courses sont *annulées*. Plus de courses aujourd'hui.

Signaux préparatoires



P Signal préparatoire.

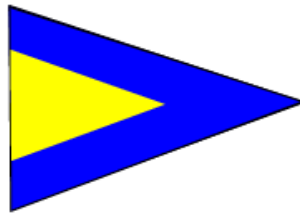


Pavillon noir.
La règle 30.4 s'applique.

Signaux de rappel



X Rappel individuel.



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

Parcours réduit



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

Changer le bord suivant



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

Autres signaux



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



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

TABLE DES MATIERES

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

Contact pour le Secrétariat World Sailing :

Ariadne House
Town Quay
Southampton
Hampshire SO14 2AQ
UK
Tél +44 (0) 2380 635111
Fax +44 (0) 2380 635789
Courriel office@sailing.org
Site internet : sailing.org

Publié par World Sailing (UK) Ltd, Southampton, UK

©World Sailing, Limited.
© Traduction Commission Centrale d'Arbitrage
Fédération Française de Voile, avril 2018

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

L'adresse est : sailing.org/racingrules/documents

Introduction Recommandations pour les pénalités discrétionnaires

 Modifications faites sur ces règles après le 1^{er} janvier 2017

 Codes World Sailing (Règlementations 19, 20, 21 et 22, 35 et 37)

Livre des Cas, Livre des Décisions pour le Match Racing

Règle 42 Interprétations de la Règle 42, Propulsion

INTRODUCTION

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

Terminologie

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

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

<i>Terme</i>	<i>Signification</i>
Bateau	Un bateau à voile et l'équipage à bord.
Concurrent	Une personne qui participe ou qui a l'intention de participer à l'épreuve ou le skipper, l'équipe ou le bateau selon ce qui est le mieux approprié en fonction de l'épreuve.
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 navire ou embarcation.

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

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

Révision Les règles de course sont révisées et publiées tous les quatre ans par World Sailing, l'autorité internationale pour ce sport. Cette édition prend effet au 1^{er} janvier 2017 sauf pour une épreuve débutant en 2016, si l'avis de course et les instructions de course retardent cette date. Les marques en marge indiquent les changements importants dans les chapitres 1-7 et dans les Définitions par rapport à l'édition 2013-2016. Aucun changement n'est envisagé avant 2021, mais les modifications avérées urgentes avant cette date seront annoncées par l'intermédiaire des autorités nationales et diffusées sur le site de World Sailing (www.sailing.org) et de la FFVoile (www.ffvoile.org)

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

Codes de World Sailing Les codes de World Sailing sont répertoriés dans le tableau ci-dessous. Les codes sont publiés dans les Réglementations de World Sailing.

Intitulé

Règle de course

Règlementation

Code de publicité	80	20
Code antidopage	5	21
Code des paris et anti-corruption	6	37
Code disciplinaire	7	35
Code d'admissibilité	75.2	19
Code de classification des concurrents	79	22

Ces Codes sont référencés dans la définition de *Règle* mais ne sont pas inclus dans ce livre car ils peuvent être modifiés à tout moment. Les versions les plus récentes de ces codes sont disponibles sur le site internet de World Sailing et de la FFVoile ; les versions mises à jour seront annoncées par l'intermédiaire des autorités nationales.

Cas et Décisions World Sailing publie des interprétations des règles de course dans *Le Livre des Cas 2017-2020* et les reconnaît en tant qu'interprétations et explications des règles faisant autorité. World Sailing publie également *Le Livre des Décisions pour le Match Racing 2017-2020* et *Le Livre des Décisions pour la Course par Équipes 2017-2020* et les reconnaît comme faisant autorité uniquement pour le match racing ou pour la course par équipes arbitrés par des umpires. Ces publications sont disponibles sur le site internet de World Sailing et de la FFVoile.

DEFINITIONS

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

Accompagnateur Toute personne qui

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

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

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

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

Boundary Les lignes décrites dans les instructions de course en tant que limites de la zone de course.

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

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

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

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

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

- (a) *reçoit une pénalité d'un umpire*
- (b) effectue une pénalité selon la règle 44,
- (c) corrige une erreur selon la règle 28.2 commise sur la ligne, ou
- (d) continue d'effectuer le parcours.

Dans une course de Match Race, quand les pénalités sont annulées par un umpire après qu'un ou les deux bateaux aient fini, chacun doit être enregistré comme ayant fini quand il coupe la ligne.

Marque Un objet qu'un bateau est tenu de laisser d'un côté spécifié comme requis par les instructions de course et un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel

s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée. Une ligne de mouillage ou un objet accidentellement attaché à une *marque* n'en fait pas partie.

Obstacle Un objet qu'un bateau ne pourrait pas passer sans modifier sensiblement sa route alors qu'il navigue directement vers lui et qu'il en est distant d'une longueur de coque. Un objet que l'on peut passer en sécurité seulement d'un côté, *des boundaries* et une zone ainsi définie dans les instructions de course sont aussi des *obstacles*.

Cependant, un bateau *en course* n'est pas un *obstacle* pour les autres bateaux à moins qu'ils ne soient tenus de

- (a) s'en maintenir à l'écart et qu'ils ne s'approchent pas de la ligne de départ pour *prendre le départ* quand le premier bord est un bord de large, ou
- (b) l'éviter selon la règle 23.

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

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

Partie Une *partie* dans une instruction est

- (a) lors de l'instruction d'une réclamation : un réclamant ; un réclamé ;
- (b) lors 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) 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*.

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

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

Prendre le départ Un bateau *prend le départ* quand

- (a) une partie quelconque de ses coques coupe la ligne de départ en direction de la première *marque* et qu'il n'est pas identifié en tant qu'*OCS*, ou
- (b) ayant coupé la ligne de départ en direction de la première *marque* et ayant été identifié en tant qu'*OCS*, il effectue une pénalité pour un *OCS*.

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

Règle

- (a) Les règles dans ce livre, y compris les Définitions, les Signaux de course, l'Introduction, les préambules et les règles des annexes qui s'appliquent, mais pas les titres ;

- (b) les Codes de Publicité, Antidopage, des Paris et anti-corruption, Disciplinaire, d'Admissibilité, de Classification des Concurrents et les Règlements respectives 20, 21, 37, 35, 19 et 22 de World Sailing ;
- (c) les prescriptions de l'autorité nationale, sauf si elles sont modifiées par l'avis de course ou les instructions de course conformément à la prescription, si elle existe, de l'autorité nationale à la règle 88.2 ;
- (d) les règles de classe (pour un bateau courant avec un système de handicap ou de jauge, les règles de ce système sont des « règles de classe ») ;
- (e) l'avis de course ;
- (f) les instructions de course ; et
- (g) tout autre document régissant l'épreuve.

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

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

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

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

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

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

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

PRINCIPES DE BASE

SPORTIVITÉ ET LES RÈGLES

Les concurrents du sport de la voile sont soumis à un ensemble de *règles* qu'ils sont tenus de suivre et de faire appliquer. Un principe fondamental de sportivité est que les concurrents qui enfreignent une *règle* effectueront rapidement une pénalité qui peut être d'abandonner.

RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

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

1 SÉCURITÉ

1.1 Aider ceux qui sont en danger

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

1.2 Équipement de sauvetage et équipement individuel de flottabilité

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

2 NAVIGATION LOYALE

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

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.

4 DÉCISION DE COURIR

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

5 ANTIDOPAGE

Un concurrent doit se conformer au Code Mondial Antidopage, aux règles de l'Agence Mondiale Antidopage et à la Réglementation 21 de World Sailing, Code Antidopage. Une

infraction alléguée ou avérée à cette règle doit être traitée selon la Réglementation 21. Elle ne doit pas constituer motif à *réclamation* et la règle 63.1 ne s'applique pas.

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.

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.

8 DERNIER POINT DE CERTITUDE

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

CHAPITRE 2 – QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT

Les règles du chapitre 2 s'appliquent entre des bateaux qui naviguent dans ou près de la zone de course, et ont l'intention de **courir**, sont **en course**, ou ont été **en course**. Cependant, un bateau qui n'est pas **en course** ne doit pas être pénalisé s'il enfreint une de ces règles, à l'exception de la règle 14 quand l'incident a causé une blessure ou un dommage sérieux, ou de la règle 24.1.

Quand un bateau qui navigue selon ces règles rencontre un navire qui n'y est pas soumis, il doit respecter le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) ou les règles gouvernementales de priorité. Si les instructions de course le prescrivent, les règles du chapitre 2 sont remplacées par les règles de priorité du RIPAM ou par les règles gouvernementales de priorité.

SECTION A PRIORITÉ

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

10 SUR DES BORDS OPPOSÉS

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

11 SUR LE MÊME BORD, ENGAGÉS

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

12 SUR LE MÊME BORD, NON ENGAGÉS

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

13 SUPPRIMEE

SECTION B LIMITATIONS GÉNÉRALES

14 ÉVITER LE CONTACT

Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible. Cependant, un bateau prioritaire ou un bateau ayant droit à la *place* ou à la *place à la marque* n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne *se maintient pas à l'écart* ou ne donne pas la *place* ou la *place à la marque*.

15 ACQUÉRIR LA PRIORITÉ

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

16 MODIFIER SA ROUTE

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

16.2 Supprimée

17 SUPPRIMEE

SECTION C AUX MARQUES ET OBSTACLES

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

18 PLACE À LA MARQUE

18.1 Quand la règle 18 s'applique

La règle 18 s'applique entre des bateaux quand ils sont tenus de laisser une *marque* du même côté et qu'au moins l'un d'eux est dans la *zone*. Cependant, elle ne s'applique pas entre un bateau s'approchant d'une *marque* et un autre la quittant.

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 en fonction de la relation entre les bateaux au moment où la règle 18.2(a) s'applique à nouveau.
- (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 inclut un changement de *bord*, ce virement ou cet empannage ne doit pas être effectué plus rapidement qu'un virement 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.

19 PLACE POUR PASSER UN OBSTACLE

19.1 Quand la règle 19 s'applique

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

19.2 Donner la place à un obstacle

- (a) Quand la règle 19 s'applique pour la première fois, le bateau prioritaire à ce moment peut choisir de passer un *obstacle* d'un côté ou de l'autre.
- (b) Quand les bateaux sont *engagés*, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la *place* entre lui et l'*obstacle*, sauf
 - (1) s'il a été dans l'incapacité de le faire depuis le moment où l'*engagement* a commencé
 - (2) s'il a été dans l'incapacité de le faire car il donne ou prend la *place à la marque* selon la règle 18.2(a), ou

- (3) s'il est dans l'incapacité de le faire car il prend la *place* selon la règle 20.2.

Cependant, la *place* dans la règle 19.2 n'inclut pas la *place* pour virer sauf si c'est la seule option pour passer l'*obstacle*.

20 PLACE POUR PASSER UNE BOUNDARY

20.1 Quand la règle 20 s'applique

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

20.2 Donner la place à une boundary

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

SECTION D AUTRES RÈGLES

Quand la règle 22 ou 23 s'applique entre deux bateaux, les règles de la section A ne s'appliquent pas.

21 EXONÉRATION

Quand un bateau navigue dans la *place* ou la *place à la marque* à laquelle il a droit et qu'il respecte la règle 18.3(a) (si elle s'applique), il doit être exonéré si, dans un incident avec un bateau tenu de lui donner cette *place* ou *place à la marque*,

- (a) il enfreint une règle de la Section A, la règle 15 ou la règle 16, ou
- (b) il est contraint d'enfreindre la règle 31.

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

22.1 Un bateau naviguant vers le côté pré-départ de la ligne de départ ou d'un de ses prolongements après son signal de départ pour *prendre le départ* ou un bateau *OCS* doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même, jusqu'à ce qu'il soit entièrement du côté pré-départ ou ne navigue plus vers le côté pré-départ de la ligne.

22.2 Supprimée

22.3 Supprimée

23 CHAVIRÉ, MOUILLÉ OU ÉCHOUÉ ; PORTANT ASSISTANCE

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

24 GÊNER UN AUTRE BATEAU

- 24.1** Si cela est raisonnablement possible, un bateau qui n'est pas *en course* ne doit pas gêner un bateau qui est *en course* ou un bateau *umpire*.
- 24.2** Si cela est raisonnablement possible, un bateau ne doit pas gêner un bateau qui *navigate 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*.
- 24.3** Dans une course de Match race, quand des bateaux de matchs différents se rencontrent, toute route suivie par chaque bateau doit être cohérente avec le respect d'une règle et la volonté de gagner son propre match.
- 24.4** Après avoir *pris le départ* et sauf quand il suit sa *route normale*, un bateau ne doit pas gêner un bateau qui effectue une pénalité.

CHAPITRE 3 – DIRECTION D’UNE COURSE

25 AVIS DE COURSE, INSTRUCTIONS DE COURSE ET SIGNAUX

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

■ *Prescription de la FFVoile :* _____

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

26 DONNER LE DÉPART DES COURSES

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

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

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

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

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

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

d'un équipement individuel de flottabilité est obligatoire (envoi du pavillon Y avec un signal sonore).

- 27.2** Au plus tard au signal préparatoire, le comité de course peut déplacer une *marque* de départ.
- 27.3** Avant le signal de départ, le comité de course peut pour quelque raison que ce soit *retarder* (envoi du pavillon Aperçu, Aperçu sur H ou Aperçu sur A, avec deux signaux sonores) ou *annuler* la course (envoi du pavillon N sur H ou N sur A, avec trois signaux sonores).

27.4 Exigences avant le départ d'une course match race

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

28 EFFECTUER LE PARCOURS

- 28.1** Un bateau doit *prendre le départ*, effectuer le parcours décrit dans les instructions de course et *finir*. Ce faisant, il peut laisser d'un côté ou de l'autre une *marque* qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas le bord sur lequel il navigue. Après avoir *fini*, il n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée.
- 28.2** Un fil représentant le sillage d'un bateau à partir du moment où il commence à s'approcher de la ligne de départ depuis le côté pré-départ pour *prendre le départ* jusqu'à ce qu'il *finisse* doit, s'il est tendu,
- (a) passer chaque *marque* du côté requis et dans l'ordre correct,
 - (b) toucher chaque *marque* à contourner, et
 - (c) passer entre les *marques* d'une porte depuis la direction de la *marque* précédente.
- Il peut corriger toute erreur pour respecter cette règle tant qu'il n'a pas *fini*.
- 28.3** Pendant qu'il est en course, un bateau doit rester dans la *boundary* telle que décrite dans les instructions de course en tant que Boundary du parcours.

29 RAPPELS

29.1 Rappel individuel

- Quand un bateau est *OCS*, le comité de course doit rapidement faire un signal sonore et,
- (a) dans une course en flotte, envoyer le pavillon X. Le pavillon doit rester envoyé jusqu'à ce que tous ces bateaux aient effectué une pénalité pour un *OCS*, mais pas plus tard que 2 minutes après le signal de départ, ou
 - (b) dans une course de match race, envoyer un pavillon bleu ou jaune ou les deux. Le(s) pavillon(s) doi(ven)t rester envoyé(s) jusqu'à ce que les umpires aient signalé une pénalité conformément à la règle 44.1(b)(2) ou jusqu'à ce que le(s) bateau(x) soi(en)t du côté pré-départ de la ligne de départ.

29.2 Rappel général

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

30 PÉNALITES DE DÉPART

30.1 Supprimée

30.2 Supprimée

30.3 Supprimée

30.4 Règle du pavillon noir

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

31 TOUCHER UNE MARQUE

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

32 RÉDUIRE OU ANNULER APRÈS LE DÉPART

32.1 Après le signal de départ, le comité de course peut réduire le parcours (envoi du pavillon S avec deux signaux sonores) ou *annuler* la course (envoi du pavillon N, N sur H ou N sur A, avec trois signaux sonores), **pour quelque raison que ce soit, après avoir consulté les umpires de la course lorsque cela est faisable.**

Cependant, après qu'un bateau a effectué le parcours et a *fini* dans le temps limite s'il y en a un, le comité de course ne doit pas *annuler* la course sans prendre en considération les conséquences pour tous les bateaux de la course ou de la série.

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

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

34 MARQUE MANQUANTE

- 34.1** Si une *marque* est manquante ou n'est plus à sa place, le comité de course doit, si possible,
- (a) la replacer dans sa position correcte ou la remplacer par une nouvelle *marque* d'apparence similaire, ou
 - (b) la remplacer par un objet arborant le pavillon M et faire des signaux sonores répétitifs.
- 34.2** Si le comité de course est dans l'impossibilité de mouiller une porte, la marque existante devra être contournée à tribord.

35 TEMPS LIMITE ET SCORES

Si aucun bateau ne *finit* dans le temps limite, s'il y en a un, le comité de course doit *annuler* la course. Si un bateau effectue le parcours comme requis par la règle 28 et *finit* dans le temps limite,

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

Tous les bateaux qui *finissent* doivent recevoir les points correspondant à leur place d'arrivée sauf si la course est *annulée*.

36 COURSES DONT LE DÉPART EST REDONNÉ OU COURSES RECOURUES

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

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

CHAPITRE 4 – AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

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

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

41 AIDE EXTÉRIEURE

Un bateau ne doit recevoir d'aide d'aucune source extérieure, sauf

- (a) de l'aide pour un membre d'équipage malade, blessé ou en danger ou pour le remettre à bord ou pour le sortir de l'eau et le remonter à bord, à condition que le retour à bord ait lieu à l'emplacement approximatif de la récupération ;
- (b) après une collision, de l'aide de la part de l'équipage de l'autre navire, pour se dégager ;
- (c) de l'aide sous forme d'information librement accessible à tous les bateaux ;
- (d) une information spontanée émanant d'une source désintéressée, qui peut être un autre bateau dans la même course
- (e) au moyen d'un équipement de communication approuvé par le comité de course, une communication avec le comité de course et les umpires.

Cependant, un bateau qui acquiert un avantage significatif dans la course par une aide reçue selon la règle 41(a) peut faire l'objet d'une réclamation et être pénalisé ; la pénalité peut être inférieure à la disqualification.

42 PROPULSION

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

42.2 Supprimée

42.3 Supprimée

43 VÊTEMENTS ET ÉQUIPEMENT DU CONCURRENT

43.1 Les concurrents ne doivent pas porter ou transporter de vêtements ou d'équipement dans le but d'augmenter leur poids.

43.2 Le poids des vêtements ou de l'équipement porté (comprenant nourriture, boisson et équipement individuel de sécurité obligatoire) ne doit pas excéder 8 kg par membre d'équipage. Les vêtements et l'équipement doivent être pesés secs.

43.3 Les vêtements et l'équipement des membres d'équipage ne doivent pas retenir d'eau dans le but d'augmenter le poids.

44 PÉNALITÉS AU MOMENT D'UN INCIDENT

44.1 Pénalités signalées par les umpires

Quand les courses sont arbitrées sur l'eau et après qu'un bateau hèle proteste et envoie un pavillon Y, un umpire signalera une décision de la façon suivante :

- (a) dans une course en flotte
 - (1) un pavillon vert et blanc avec un long signal sonore signifie « pas de pénalité »

- (2) un pavillon rouge avec un long signal sonore signifie « une pénalité est imposée ou reste en suspens. Le bateau identifié doit effectuer une pénalité en se conformant à la règle 44.2. »
 - (3) un pavillon noir et un long signal sonore signifie « le bateau identifié est disqualifié et doit quitter rapidement la zone de course ».
- (b) dans une course de match race
 - (1) un pavillon vert et blanc avec un long signal sonore signifie « pas de pénalité »
 - (2) un pavillon bleu ou jaune identifiant un bateau, avec un long signal sonore, signifie « le bateau identifié doit effectuer une pénalité en se conformant à la règle 44.2 », chaque pavillon indique une pénalité en suspens.
 - (4) un pavillon noir avec un pavillon bleu ou jaune et un long signal sonore signifie « le bateau identifié est disqualifié et le match est terminé et est attribué à l'autre bateau ».
 - (c) Si un umpire signale qu'un bateau n'a plus de pénalité, alors la pénalité est validée.

44.2 Pénalités

Aussitôt que possible, après l'incident, ou après avoir été signalé par un umpire, un bateau effectue une pénalité, dans les limitations de la règle 44.4, en effectuant une des pénalités parmi ce qui suit :

- (a) Dans une course en flotte :
 - (1) deux empannages consécutifs avec le gennaker complètement roulé à un moment donné entre les deux empannages
 - (2) deux virements de bords consécutifs.
- (b) Dans une course de match race :
 - (1) Quand le premier bord est identifié par le comité de course comme étant un bord de largue et avant de le terminer, un bateau pénalisé doit, dans les limitations de la règle 44.4, agir immédiatement pour réduire sa VMG/VMC jusqu'à être 2 longueurs de coque derrière la partie la plus avant des coques des autres bateaux, basée sur l'axe du bord sur lequel le bateau pénalisé se trouve. Si un bateau est dans l'impossibilité de terminer la pénalité avant la fin du premier bord, il doit effectuer une pénalité conformément à la règle 44.2(b)(2) ou 3.
 - (2) Deux empannages consécutifs avec le gennaker complètement roulé à un moment donné entre les deux empannages.
 - (3) Deux virements de bord consécutifs.

44.3 Pénalités pour OCS

- (a) Dans une course en flotte
 - (1) Quand le premier bord est identifié par le comité de course comme un bord de près, un bateau doit revenir entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ et couper la ligne de départ dans la direction de la première *marque*.
 - (2) Quand le premier bord est identifié par le comité de course comme un bord de largue, un bateau identifié *OCS* doit agir pour être en *route libre derrière* tous les bateaux ayant pris le départ correctement quand ils terminent le premier bord du parcours, en excluant ceux identifiés comme partants tardifs par le comité de course.
- (b) Dans une course de match race

Après avoir été identifié *OCS* et signalé selon la règle 44.1(b)(2), un bateau pénalisé doit, dans les limitations de la règle 44.4, agir immédiatement pour réduire sa VMG/VMC jusqu'à ce qu'il soit en route libre derrière l'autre bateau.

44.4 Limitations aux pénalités

- (a) Si un bateau a plusieurs pénalités, alors les pénalités doivent être effectuées les unes après les autres.

- (b) Sauf si le premier bord du parcours est identifié par le comité de course comme un bord de près, un bateau ne peut pas effectuer de pénalité après avoir pris le départ tant qu'il est sur le premier bord, autre qu'une pénalité pour *OCS* ou selon la règle 44.2(b)(1).
- (c) Un bateau termine un bord du parcours quand toute partie de ses coques franchit l'extrémité de la ligne entre la marque ou porte précédente et la marque qu'il est en train de contourner, sauf pour le premier bord quand un bateau termine ce bord quand toute partie de ses coques coupe l'extrémité de la ligne entre le centre de la porte sous le vent et la première marque.
- (d) Quand le premier bord du parcours est un largue, un bateau effectuant une pénalité pour *OCS* ou selon la règle 44.2(b)(1) ne doit pas suivre une route autre qu'une route normale d'un bateau sans pénalité, s'il en résulte qu'un bateau non prioritaire naviguant sur une route normale doit modifier sa route pour se maintenir à l'écart.
- (e) Dans une course de match race, un bateau ne doit pas effectuer de pénalité avant son signal de départ.

44.5 Effectuer et terminer des pénalités

- (a) Un bateau peut effectuer une pénalité quand il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 dans un incident pendant qu'il est *en course*, ou d'avoir enfreint la règle 28.3, 31, 44.4(d), 50 ou a été identifié *OCS*. Cependant,
 - (1) quand un bateau est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 et la règle 31 dans le même incident, il n'a pas à effectuer de pénalité pour avoir enfreint la règle 31 ;
 - (2) sauf si les courses sont arbitrées en jugement direct sur l'eau, si le bateau a causé une blessure ou un dommage sérieux, ou, si malgré une pénalité effectuée, il a gagné un avantage significatif dans la course ou série grâce à son infraction, sa pénalité doit être d'abandonner ;
- (b) Un signal sonore court signifie « Une pénalité est maintenant terminée ».
- (c) Des signaux sonores courts et répétitifs signifient « un bateau n'est plus en train d'effectuer une pénalité et la pénalité subsiste ».
- (d) De plus, dans une course de match race
 - (1) Si un bateau a une ou deux pénalités et que l'autre bateau de son match est pénalisé, une pénalité par bateau doit être annulée. Cela ne s'applique pas aux pénalités pour *OCS*. Quand un bateau a une pénalité ou plus en suspens et que l'autre bateau est *OCS*, les pénalités doivent être annulées et le bateau *OCS* doit agir immédiatement pour réduire sa VMG/VMC jusqu'à ce qu'il soit en *route libre derrière* l'autre bateau
 - (2) Si un bateau a plus de deux pénalités en suspens, les umpires doivent signaler sa disqualification selon la règle 44.1(b)(3).

45 MISE AU SEC ; AMARRAGE ; MOUILLAGE

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

46 PERSONNE RESPONSABLE

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

47 LIMITATIONS SUR L'ÉQUIPEMENT ET L'ÉQUIPAGE

47.1 Un bateau doit utiliser uniquement l'équipement à bord à son signal préparatoire.

47.2 Aucune personne ne doit quitter le bord intentionnellement, sauf si elle est malade ou blessée, ou pour aider une personne ou un navire en danger, ou pour nager. Une personne

quittant le bateau par accident ou pour nager doit être revenue à bord avant que le bateau continue la course.

48 SIGNAUX DE BRUME ET FEUX ; DISPOSITIFS DE SÉPARATION DE TRAFIC

48.1 Quand la sécurité l'exige, un bateau doit faire entendre les signaux de brume et montrer ses feux comme requis par le *Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM)* ou les règlements gouvernementaux applicables.

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

49 POSITION DE L'ÉQUIPAGE ; FILIÈRES

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

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

51 LEST MOBILE

Tout lest mobile, y compris des voiles qui ne sont pas établies, doit être convenablement arrimé. L'eau, le poids mort ou le lest ne doivent pas être déplacés dans le but de modifier le réglage ou la stabilité. Les planchers, les cloisons, les portes, les échelles et les réservoirs d'eau doivent être laissés en place et tous les équipements de cabine gardés à bord. Cependant, l'eau des fonds peut être écopée.

53 RESISTANCE AU FROTTEMENT

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

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.

SECTION A

RÉCLAMATIONS ; RÉPARATIONS ; ACTION SELON LA RÈGLE 69

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

60.1 Un bateau peut réclamer contre un autre bateau

- (a) quand les courses sont arbitrées sur l'eau
 - (1) avec une réclamation avec « pavillon Y » pour une infraction présumée à une règle du chapitre 2, à l'exception de la règle 14, ou la règle 44.4(d), dans laquelle il a été impliqué ;
 - (2) selon une règle non listée dans la règle 60.1(a)(1) à l'exception de la règle 26.2, 27.4, 28.1, 28.3, 40, 42, 43, 44.2, 44.3, 50 ou 14 sauf si un dommage ou une blessure en a résulté ; ou
 - (3) peut demander réparation.

60.2 Un comité de course peut

- (a) réclamer contre un bateau mais pas
 - (1) selon une règle listée dans la règle 60.1(a) ou 60.6(a) quand les courses sont jugées directement sur l'eau, ou
 - (2) sur la base d'une information provenant d'une demande de réparation ou d'une *réclamation* non recevable, ni sur la base d'un rapport d'une personne ayant un *conflit d'intérêts* autre que le représentant du bateau lui-même ;
- (b) demander réparation pour un bateau ; ou
- (c) adresser un rapport au jury demandant une action selon la règle 69.2(b).

60.3 Un jury peut

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

60.4 Un comité technique

- (a) peut réclamer contre un bateau, mais pas
 - (1) selon une règle listée dans la règle 60.1(a)(1) ou 60.6(a) quand les courses sont jugées directement sur l'eau ;
 - (2) sur la base d'une information provenant d'une demande de réparation ou d'une *réclamation* non recevable, ni sur la base d'un rapport d'une

personne ayant *un conflit d'intérêts* autre que le représentant du bateau lui-même ;

- (b) doit réclamer contre un bateau s'il décide
 - (1) qu'un bateau a enfreint la règle 43 ou qu'un bateau ou équipement individuel n'est pas conforme aux règles de classe ;
 - (2) peut demander réparation pour un bateau ; ou
 - (3) peut adresser un rapport au jury demandant une action selon la règle 69.2(b).

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

60.6 Quand les umpires

- (a) décident qu'un bateau
 - (1) a enfreint la règle 26.2, 27.4, 28.3, 31, 42, 44, 49 ou 50 ;
 - (2) a acquis un avantage en enfreignant une *règle* après avoir effectué une pénalité
 - (3) a commis une infraction à la sportivité
 - (4) a délibérément enfreint une règle
 - (5) a été identifié *OCS*,Il doit être pénalisé selon la règle 44.1(a)(2) ou (3) ou 44.1(b)(2) ou (3).
- (b) décident qu'un bateau a *pris le départ* d'une course de match race et sont convaincus que l'autre bateau ne *finira* pas, ils peuvent signaler selon la règle 44.1(b)(3) que le bateau qui ne *finira* pas est disqualifié et que le match est terminé,
- (c) décident qu'un bateau est susceptible d'avoir enfreint une règle autre que celles listées dans les règles 60.1(a)(1) ou 60.6(a), ils doivent en informer le jury pour action selon la règle 60.3,
- (d) décident qu'un bateau a enfreint la règle 31 et qu'un dommage en a résulté, ou la règle 14, ils peuvent imposer une pénalité sans instruction. Le concurrent doit être informé de la pénalité aussitôt que possible et, au moment où il est ainsi informé, il peut demander une instruction. Le jury doit alors procéder selon la règle 60.3. La pénalité décidée par le jury peut être supérieure à la pénalité imposée par les umpires. Quand les umpires décident qu'une pénalité est supérieure au guide des pénalités pour contact et dommage indiqué dans les instructions de course, ils doivent agir selon la règle 60.6(c).

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

61 EXIGENCES POUR RECLAMER

61.1 Informer le réclamé

- (a) Pour une « réclamation pavillon Y », un bateau doit envoyer un pavillon Y immédiatement après l'incident dans lequel il a été impliqué. Il doit affaler le pavillon avant ou aussitôt que possible après qu'un bateau impliqué dans l'incident a effectué une pénalité, ou qu'un umpire a fait un signal ou qu'il est devenu évident qu'aucun bateau n'effectuera de pénalité.
- (b) Un bateau qui réclame selon la règle 60.1(a)(2) ou 60.1(b)(2) doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable.
- (c) Si le comité de course, le comité technique ou le jury a l'intention de réclamer contre un bateau au sujet d'un incident que le comité ou le jury a observé dans la zone de course, il doit informer le bateau dans les 2 minutes après l'arrivée du dernier bateau de la dernière course du jour. Dans les autres cas, le comité ou le jury doit informer le bateau de son intention de réclamer aussitôt que raisonnablement possible.
- (d) Si le jury décide de réclamer contre un bateau selon la règle 60.3(a)(4), il doit l'en informer aussitôt que raisonnablement possible, clore l'instruction en cours,

procéder comme requis par les règles 61.2 et 63, et instruire ensemble la *réclamation* initiale et la nouvelle *réclamation*.

61.2 Contenu d'une réclamation

- (a) Les réclamations et demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit sauf si le jury le recommande ;
- (b) le jury peut conduire l'instruction et recevoir les dépositions comme il l'estime approprié.

61.3 Temps limite pour réclamer

- (a) Un bateau ayant l'intention de
 - (1) *réclamer* selon la règle 60.1(a)(2) ; ou
 - (2) *réclamer* selon la règle 60.1(b)(2) ; ou
 - (3) demander réparation selon la règle 60.1(a)(3) ou 60.1(b)(3) ;doit héler le comité de course dans les 2 minutes après que le dernier bateau de la course a *fini*. Le jury doit prolonger ce délai s'il existe une bonne raison de le faire.
- (b) Quand le comité de course, le comité technique ou le jury a l'intention de *réclamer*, le secrétariat de course doit être averti oralement au plus tard 30 minutes après que le comité ou le jury ait reçu l'information correspondante. Le jury doit prolonger ce délai s'il existe une bonne raison de le faire.

62 RÉPARATION

62.1 Une demande de réparation ou une décision du jury d'étudier une réparation doit être basée sur la prétention ou la possibilité que le score d'un bateau ou sa place dans une course ou série a été ou peut être aggravé(e) de façon significative, sans qu'il y ait eu faute de sa part

- (a) *supprimée*
- (b) par une blessure de l'équipage ou un dommage *sérieux* dus à l'action d'un bateau enfreignant une règle du chapitre 2 ou d'un navire qui n'était pas *en course* et qui était tenu de se maintenir à l'écart ;
- (c) en apportant de l'aide (sauf à lui-même ou à son équipage) conformément à la règle 1.1 ; ou
- (d) par l'action d'un bateau ou d'un membre de son équipage, qui a donné lieu à une pénalité selon la règle 2 ou à une pénalité ou avertissement selon la règle 69.2(h).

62.2 Supprimée

SECTION B INSTRUCTIONS ET DÉCISIONS

63 INSTRUCTIONS

63.1 Droit à une instruction

- (a) Quand les courses sont arbitrées sur l'eau, un bateau qui réclame selon la règle 60.1(a)(1) n'a pas droit à une instruction. Par contre, les umpires doivent décider s'ils pénalisent un bateau et signaler la décision comme prévu par la règle 44.1.
- (b) Un bateau ou un concurrent ne doit pas être pénalisé sans l'instruction d'une réclamation, sauf tel que prévu dans les règles 30.4, 60.6, 63.1(a), 64.3(d), 64.4(b), 69, 78.2 et A5. Une décision sur une réparation ne doit pas être prise sans une instruction. Le jury doit instruire toutes les *réclamations* et demandes de réparation *ayant été notifiées au comité de course*, sauf s'il accepte qu'une *réclamation* ou une demande soit retirée.

63.2 Horaire et lieu de l'instruction ; temps laissé aux parties pour se préparer

L'horaire et le lieu de l'instruction doivent être notifiés à toutes les *parties* dans l'instruction, la *réclamation* ou les informations sur la réparation doivent être mises à leur disposition et on doit leur laisser un délai raisonnable pour préparer l'instruction.

63.3 Droit d'être présent

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

63.4 Conflit d'intérêts

- (a) Un membre du jury doit déclarer tout *conflit d'intérêts* possible dès qu'il en a connaissance. Une *partie* dans l'instruction qui pense qu'un membre du jury a un *conflit d'intérêts* doit faire objection aussitôt que possible. 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 étudier le point de vue des *parties*, le niveau du conflit, le niveau de l'épreuve, l'importance pour chaque *partie* et la perception générale de l'équité.
- (d) Cependant, pour les épreuves majeures de World Sailing ou pour d'autres épreuves comme prescrit par l'autorité nationale du lieu de l'épreuve, la règle 63.4(b) ne s'applique pas et une personne qui a un *conflit d'intérêts* ne doit pas être membre du jury.

63.5 Recevabilité de la réclamation ou de la demande de réparation

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

63.6 Recevoir les dépositions et établir les faits

Le jury peut recueillir les témoignages et conduire l'instruction comme il l'estime approprié. Le jury doit ensuite établir les faits et baser sa décision sur ces faits.

63.7 Conflit entre les règles

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

63.8 Réclamations entre des bateaux dans des courses différentes

Une *réclamation* entre des bateaux naviguant dans des courses différentes dirigées par des autorités organisatrices différentes doit être instruite par un jury acceptable pour ces autorités.

63.9 Instructions selon la règle 60.3(d) – Accompagnateurs

Si le jury décide d'ouvrir une instruction selon la règle 60.3(d), il doit rapidement suivre les procédures des règles 63.2, 63.3, 63.4 et 63.6, sauf que l'information donnée aux *parties* doit détailler l'infraction alléguée et qu'une personne peut être désignée par le jury pour présenter l'allégation.

64 DÉCISIONS

64.1 Pénalités et exonération

Quand le jury décide qu'un bateau qui est une *partie* dans l'instruction d'une réclamation a enfreint une *règle* et qu'il n'est pas exonéré, il doit le disqualifier sauf *s'il décide qu'une infraction à une règle n'a pas eu d'effet significatif sur le résultat de la course, auquel cas il peut infliger une pénalité en points ou fraction de points, ordonner que la course soit recourue dans une course de match race ou prendre toute autre décision qu'il estime être équitable, qui peut être de n'imposer aucune pénalité.* Si un bateau a enfreint une *règle* quand il n'était pas *en course*, sa pénalité doit s'appliquer à la course la plus proche du moment de l'incident. Cependant,

- (a) quand, en conséquence de son infraction à une *règle*, un bateau a contraint un autre bateau à enfreindre une *règle*, l'autre bateau doit être exonéré ;
- (b) si un bateau a effectué une pénalité applicable, il ne doit pas être pénalisé davantage selon cette règle, sauf si la pénalité pour une *règle* qu'il a enfreinte est une disqualification qui ne peut pas être retirée de son score dans la série ;
- (c) si un nouveau départ est donné ou si la course est recourue, la règle 36 s'applique.
- (d) *la pénalité pour une infraction à la règle 14 sera à la discrétion du jury et peut comprendre l'exclusion d'une ou plusieurs courses ultérieures de l'épreuve.*
- (e) *quand les courses sont jugées directement sur l'eau, la disposition permettant d'exonérer un bateau peut être appliquée par les umpires sans instruction et elle prévaut sur toute autre règle contradictoire.*

64.2 Décisions de réparation

Quand le jury décide qu'un bateau a droit à réparation selon la règle 62, il doit prendre un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux concernés, qu'ils aient demandé réparation ou non. Ce peut être l'ajustement des points (voir la règle A10 pour quelques exemples) ou des heures d'arrivée des bateaux, l'*annulation* de la course, le maintien des résultats en l'état ou tout autre arrangement. En cas de doute sur les faits ou sur les résultats probables de tout arrangement pour la course ou la série, surtout avant d'*annuler* la course, le jury doit recueillir des témoignages des sources appropriées.

64.3 Décisions des réclamations concernant les règles de classe

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

- (d) Quand un bateau pénalisé selon une règle de classe déclare par écrit son intention de faire appel, il peut courir dans les courses suivantes sans modifier le bateau. Cependant, s'il ne fait pas appel ou si l'appel est décidé en sa défaveur, il doit être disqualifié sans une nouvelle instruction pour toutes les courses suivantes auxquelles il a participé.
- (e) Les coûts générés par une *réclamation* concernant une règle de classe doivent être payés par la *partie* perdante, sauf si le jury en décide autrement.

64.4 Décisions relatives aux accompagnateurs

- (a) Quand le jury décide qu'un *accompagnateur* qui est une *partie* dans une instruction selon la règle 60.3(d) ou 69 a enfreint une *règle*, il peut
 - (1) donner un avertissement,
 - (2) exclure la personne de l'épreuve ou du lieu de l'épreuve, ou lui retirer tout privilège ou avantage, ou
 - (3) prendre d'autres mesures dans les limites de sa juridiction comme prévu par les *règles*.
- (b) Le jury peut également pénaliser un bateau qui est partie dans une instruction selon la règle 60.3(d) ou 69 suite à l'infraction d'une *règle* par un *accompagnateur* en changeant le score du bateau dans une seule course, jusqu'à DSQ inclus, quand le jury décide que
 - (1) le bateau 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 bateau ait été averti par écrit par le jury, suite à l'instruction précédente, qu'une pénalité pouvait être imposée.

65 INFORMER LES PARTIES ET LES AUTRES

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

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

66 ROUVRIRE UNE INSTRUCTION

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

67 DOMMAGES

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

Note : il n'y a pas de règle 68.

SECTION C

MAUVAISE CONDUITE

69 MAUVAISE CONDUITE

69.1 Obligation de ne pas avoir une mauvaise conduite ; résolution

- (a) Un concurrent, un propriétaire de bateau ou un *accompagnateur* ne doit pas commettre un acte de mauvaise conduite.
- (b) Une mauvaise conduite est :
 - (1) une conduite enfreignant les bonnes manières, le bon esprit sportif ou un comportement contraire à l'éthique ; ou
 - (2) une conduite qui pourrait jeter le discrédit sur le sport.
- (c) Une allégation d'infraction à la règle 69.1(a) doit être résolue conformément aux dispositions de la règle 69. Elle ne doit pas constituer motif à *réclamation* et la règle 63.1 ne s'applique pas.

69.2 Action par un jury

- (a) Un jury agissant selon cette règle doit être composé d'au moins trois membres.
- (b) Quand un jury, soit d'après sa propre observation, soit d'après des informations reçues de quelque source que ce soit, y compris les dépositions reçues pendant une instruction, estime qu'une personne peut avoir enfreint la règle 69.1(a), il doit décider d'ouvrir une instruction ou non.
- (c) Quand le jury a besoin de davantage d'informations pour prendre la décision d'ouvrir une instruction, il doit envisager de désigner une ou des personnes pour mener une enquête. Ces enquêteurs ne doivent pas être membres du jury qui rendra une décision.
- (d) Quand un enquêteur est désigné, toutes les informations pertinentes qu'il recueille, favorables ou défavorables, doivent être communiquées au jury et, si le jury décide d'ouvrir une instruction, aux *parties*.
- (e) Si le jury décide d'ouvrir une instruction, il doit rapidement informer la personne par écrit de l'infraction alléguée et du lieu et de l'heure de l'instruction, et respecter les procédures des règles 63.2, 63.3(a), 63.4 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 décide de ne pas conduire l'instruction en l'absence de la personne ou si le jury a quitté l'épreuve et qu'un rapport alléguant une infraction à la règle 69.1(a) est reçu, le comité de course ou l'autorité organisatrice peut désigner le même ou un nouveau jury pour procéder selon cette règle. Si le jury est dans l'incapacité de mener une instruction, il doit recueillir toutes les informations disponibles et, si l'allégation semble fondée, faire un rapport à l'autorité nationale de la personne, ou à World Sailing pour des épreuves internationales spécifiques listées dans les Réglementations de World Sailing.

69.3 Action par une autorité nationale et par World Sailing

Les pouvoirs disciplinaires, les procédures et les responsabilités de l'autorité nationale et de World Sailing qui s'appliquent sont spécifiés 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.

SECTION D APPELS

70 APPELS ET DEMANDES AUPRÈS D'UNE AUTORITÉ NATIONALE

- 70.1** (a) Sous réserve que le droit d'appel n'ait pas été supprimé selon la règle 70.5, une *partie* dans une instruction peut faire appel d'une décision d'un jury ou de ses procédures, mais pas des faits établis.
- (b) Un bateau peut faire appel quand il s'est vu refuser une instruction requise par la règle 63.1.

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

70.3 Un appel selon la règle 70.1 ou une demande par un jury selon la règle 70.2 doit être envoyé à l'autorité nationale à laquelle l'autorité organisatrice est associée selon la règle 89.1. Cependant, si les bateaux doivent passer dans les eaux de plus d'une autorité nationale pendant qu'ils sont *en course*, les instructions de course doivent identifier l'autorité nationale à laquelle les appels ou les demandes doivent être adressés.

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

70.5 Une action ou omission ou décision des umpires ou décision du jury alléguée inadéquate ne pourra donner lieu à appel.

70.6 Les appels et les demandes doivent être conformes à l'annexe R.

71 DÉCISIONS DE L'AUTORITÉ NATIONALE

- 71.1** Une personne qui a un *conflit d'intérêts* ou qui a été membre du jury ne doit pas prendre part de quelque manière que ce soit à la discussion ou à la décision d'un appel ou d'une demande de confirmation ou de correction.
- 71.2** L'autorité nationale peut confirmer, modifier ou inverser la décision d'un jury, 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.
- 71.3** Quand, d'après les faits établis par le jury, l'autorité nationale décide qu'un bateau qui était une *partie* dans l'instruction d'une réclamation a enfreint une *règle* et qu'il n'est pas exonéré, elle doit le pénaliser, que ce bateau ou cette *règle* ait été mentionné ou non dans la décision du jury.
- 71.4** La décision de l'autorité nationale doit être définitive. L'autorité nationale doit envoyer sa décision par écrit à toutes les *parties* dans l'instruction et au jury, qui doivent se soumettre à la décision.

75 S'INSCRIRE À UNE COURSE

- 75.1** Pour s'inscrire à une course, un bateau doit se conformer aux exigences de l'autorité organisatrice de la course. Il doit être inscrit par
- (a) un membre d'un club ou autre organisme affilié à une autorité nationale membre de World Sailing,
 - (b) un tel club ou organisme, ou
 - (c) un membre d'une autorité nationale membre de World Sailing.
- 75.2** Les concurrents doivent se conformer à la Réglementation 19 de World Sailing, Code d'Admissibilité.

76 EXCLUSION DE BATEAUX OU DE CONCURRENTS

- 76.1** L'autorité organisatrice ou le comité de course peut refuser ou annuler l'inscription d'un bateau ou exclure un concurrent, dans les limites de la règle 76.3, à condition qu'il le fasse avant le départ de la première course et qu'il en précise les raisons. S'il le demande, le bateau doit recevoir rapidement ces raisons par écrit. Le bateau peut demander réparation s'il estime que le refus ou l'exclusion est injustifié.
- 76.2** L'autorité organisatrice ou le comité de course ne doit pas refuser ou annuler l'inscription d'un bateau ou exclure un concurrent à cause de la publicité, à condition que le bateau ou concurrent respecte la Réglementation 20 de World Sailing, Code de Publicité.
- 76.3** Pour les championnats du monde et continentaux, aucune inscription, si elle entre dans le cadre des quotas établis, ne doit être refusée ou annulée sans l'obtention préalable de l'accord de l'association de classe World Sailing concernée (ou de l'Offshore Racing Council) ou de World Sailing.

77 IDENTIFICATION SUR LES VOILES

Les bateaux doivent être identifiés à la satisfaction de l'autorité organisatrice.

78 CONFORMITÉ AUX RÈGLES DE CLASSE ; CERTIFICATS

- 78.1** Pendant qu'un bateau est *en course*, son propriétaire et toute autre personne responsable doivent s'assurer que le bateau est maintenu en conformité avec ses règles de classe et que son certificat de jauge ou de rating, s'il existe, reste valide. De plus, le bateau doit également être conforme à d'autres moments précisés dans les règles de classe, l'avis de course ou les instructions de course.
- 78.2** Quand une *règle* exige la présentation d'un certificat valide ou la vérification de son existence avant qu'un bateau ne *course*, et que cela ne peut être fait, le bateau peut *courir* pourvu que le comité de course reçoive une déclaration signée par la personne responsable, attestant qu'un certificat valide existe. Le bateau doit présenter le certificat ou faire en sorte que son existence soit vérifiée par le comité de course. La pénalité pour une infraction à cette règle est la disqualification sans instruction de toutes les courses de l'épreuve.

79 CLASSIFICATION

Si l'avis de course ou les règles de classe indiquent que certains ou tous les concurrents doivent se conformer à des exigences de classification, la classification devra être effectuée comme décrit dans la Réglementation 22 de World Sailing, Code de Classification des Concurrents.

80 PUBLICITÉ

Un bateau et son équipage doivent respecter la Réglementation 20 de World Sailing, Code de Publicité.

81 ÉPREUVE REPROGRAMMÉE

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

CHAPITRE 7 - ORGANISATION DE LA COURSE

84 RÈGLES APPLICABLES

L'autorité organisatrice, le comité de course, le comité technique, le jury et les autres arbitres doivent être régis par les *règles* pour la direction et le jugement des courses.

85 MODIFICATIONS AUX RÈGLES

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

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

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

86 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DE COURSE

86.1 Une règle de course ne doit pas être modifiée, sauf si la règle elle-même le permet, ou comme suit:

- (a) Les prescriptions d'une autorité nationale peuvent modifier une règle de course, mais pas les Définitions ; ni les Principes de Base, ni une règle dans l'Introduction; ni les chapitres 1, 2 ou 7 ; ni les règles 42, 43, 63.4, 69, 70, 71, 75, 76.3, 79 ou 80 ; ni une règle d'une annexe qui modifie l'une de ces règles ; ni l'annexe H ou N ; ni les Réglementations World Sailing 19, 20, 21, 22, 35 ou 37.
- (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.

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

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

87 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DE CLASSE

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

88 PRESCRIPTIONS NATIONALES

88.1 Prescriptions applicables

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

88.2 Modifications aux prescriptions

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

89 AUTORITÉ ORGANISATRICE ; AVIS DE COURSE ; DÉSIGNATION DES ARBITRES

89.1 Autorité organisatrice

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

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

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

89.2 Avis de course ; Désignation des arbitres

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

90 COMITÉ DE COURSE ; INSTRUCTIONS DE COURSE ; CLASSEMENT

90.1 Comité de course

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

90.2 Instructions de course

- (a) Le comité de course doit publier des instructions de course écrites conformes à la règle J2.

- (b) Lorsqu'approprié, pour une épreuve dans laquelle des inscriptions d'autres pays sont attendues, les instructions de course doivent comprendre, en Anglais, les prescriptions nationales qui s'appliquent.
- (c) Les instructions de course peuvent être modifiées à condition que la modification soit faite par écrit et affichée sur le tableau officiel d'information avant l'heure indiquée dans les instructions de course ou, sur l'eau, communiquées à chaque bateau avant son signal d'avertissement. Des modifications orales peuvent être données uniquement sur l'eau, et uniquement si la procédure est précisée dans les instructions de course.

90.3 Classement

- (a) Le comité de course doit effectuer le classement d'une course ou série comme prévu dans l'annexe A en utilisant le Système de Points a Minima, sauf si l'avis de course ou les instructions de course spécifient un autre système. Une course doit donner lieu à un classement si elle n'est pas *annulée* et si un bateau effectue le parcours conformément à la règle 28 et *fini* dans le temps limite, s'il y en a un, même s'il abandonne après avoir *fini* ou est disqualifié.
- (b) Quand un système de classement prévoit de retirer un ou plusieurs résultats de courses, tout résultat qui est une disqualification non retirable (DNE) doit être inclus dans le score de la série du bateau.
- (c) Quand le comité de course détermine d'après ses propres enregistrements ou observations qu'il a classé un bateau de façon incorrecte, il doit corriger l'erreur et mettre les classements corrigés à la disposition des concurrents.

91 JURY

Un jury doit être

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

92 COMITÉ TECHNIQUE

92.1 Un comité technique doit être un comité d'au moins un membre et doit être désigné par l'autorité organisatrice ou le comité de course ou comme prévu dans les Réglementations de World Sailing.

92.2 Le comité technique doit conduire l'inspection de l'équipement et la jauge d'épreuve selon les directives de l'autorité organisatrice et comme requis par les *règles*.

ANNEXE A - CLASSEMENT

Voir la règle 90.3.

ANNEXE N - JURYS INTERNATIONAUX

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

N1 COMPOSITION, DÉSIGNATION ET ORGANISATION

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

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

N2 RESPONSABILITÉS

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

N3 PROCÉDURES

- N3.1** Les décisions du jury ou d'un panel doivent être prises au vote à la majorité simple de tous les membres. En cas de ballottage, le président de séance peut avoir une voix supplémentaire.
- N3.2** Les membres ne doivent pas être considérés comme ayant un *conflit d'intérêts* significatif (voir la règle 63.4) en raison de leur nationalité, de leur adhésion à un club ou pour d'autres raisons similaires. Par ailleurs, quand on étudie un *conflit d'intérêts* significatif comme requis par la règle 63.4, une attention particulière doit être accordée au fait que les décisions d'un jury international ne sont pas soumises à appel et que cela peut affecter la perception d'équité et minimiser un niveau de conflit qui est significatif. En cas de doute, l'instruction doit être menée comme autorisé par la règle N1.6.
- N3.3** Si un panel ne peut trouver d'accord sur une décision, il peut ajourner et, dans ce cas, le président doit soumettre le cas à un panel correctement constitué, avec autant de membres que possible, qui peut être le jury au complet.

N4. MAUVAISE CONDUITE (Règle 69)

- N4.1** La Réglementation World Sailing 35, Code disciplinaire, contient des procédures qui s'appliquent à des épreuves internationales spécifiques, concernant la nomination d'une personne responsable de mener toute enquête. Ces procédures prévalent sur toute disposition conflictuelle de cette annexe.
- N4.2** Une personne doit être responsable de la présentation des allégations de mauvaise conduite selon la règle 69 auprès du panel chargé de l'instruction. Cette personne ne doit pas être membre du panel chargé de l'instruction mais peut être membre du jury. Cette personne est dans l'obligation de révéler tout élément qui arriverait en sa possession au cours de son investigation au sujet de la personne faisant l'objet d'allégations d'infraction à la règle 69.

- N4.3** Avant une instruction, le panel chargé de l’instruction, ne doit pas, dans la mesure du possible, agir en tant qu’enquêteur d’une allégation faite selon la règle 69. Cependant, pendant l’instruction, le panel doit avoir le droit de poser toute question d’investigation qu’il considère opportune.
- N4.4** Si le panel décide d’ouvrir une instruction, tout élément présenté au panel pour lui permettre de prendre une décision doit être révélé avant le début de l’instruction à la personne faisant l’objet d’une allégation.

ANNEXE R - PROCÉDURES POUR LES APPELS ET DEMANDES

Voir la règle 70. Une autorité nationale peut modifier cette annexe par prescription mais elle ne doit pas être modifiée par les instructions de course.

R1 APPELS ET DEMANDES

Les appels, les demandes émanant de jurys pour confirmer ou corriger leurs décisions, et les demandes d'interprétation des *règles* doivent être faites conformément à cette annexe.

R2 SOUMISSION DE DOCUMENTS

R2.1 Pour faire appel,

- (a) au plus tard 15 jours après la réception de la décision écrite du jury ou de sa décision de ne pas rouvrir une instruction, l'appelant doit envoyer un appel et une copie de la décision du jury à l'autorité nationale. L'appel doit indiquer pourquoi l'appelant estime que la décision du jury ou ses procédures étaient incorrectes ;
- (b) quand l'instruction requise par la règle 63.1 n'a pas eu lieu dans les 30 jours après le dépôt d'une *réclamation* ou d'une demande de réparation, l'appelant doit, dans les 15 jours suivants, envoyer un appel avec une copie de la *réclamation* ou de la demande ainsi que toute correspondance utile. L'autorité nationale doit prolonger le délai s'il existe une bonne raison de le faire ;
- (c) Quand le jury ne respecte pas la règle 65, l'appelant doit, dans un délai raisonnable après l'instruction, envoyer un appel avec une copie de la *réclamation* ou de la demande ainsi que toute correspondance utile.

Si une copie de la *réclamation* ou de la demande n'est pas disponible, l'appelant doit à la place envoyer une déclaration de son contenu.

R2.2 L'appelant doit également envoyer, avec l'appel ou aussitôt que possible après, les documents suivants qu'il a en sa possession :

- (a) la(les) *réclamation(s)* ou la(les) demande(s) de réparation écrite(s) ;
- (b) un croquis, préparé ou authentifié par le jury, indiquant les positions et les routes de tous les bateaux impliqués, la route vers la *marque* suivante et le côté requis, la force et la direction du vent, et, si pertinent, la profondeur de l'eau et la direction et force du courant ;
- (c) l'avis de course, les instructions de course, toutes autres conditions régissant l'épreuve, et leurs éventuels avenants ;
- (d) tous documents complémentaires utiles ; et
- (e) les noms, adresses postales et email, et numéros de téléphone de toutes les *parties* dans l'instruction et du président du jury.

R2.3 Une demande d'un jury pour confirmation ou correction de sa décision doit être envoyée au plus tard 15 jours après la décision et doit comprendre la décision et les documents listés dans la règle R2.2. Une demande d'interprétation des *règles* doit inclure les faits supposés.

R3 RESPONSABILITÉS DE L'AUTORITÉ NATIONALE ET DU JURY

À réception d'un appel ou d'une demande de confirmation ou de correction, l'autorité nationale doit envoyer aux *parties* et au jury des copies de l'appel ou de la demande et de la décision du jury. Elle doit demander au jury tous les documents utiles listés dans la règle R2.2 n'ayant pas été envoyés par l'appelant ou par le jury, et le jury doit rapidement les envoyer à l'autorité nationale. À réception, l'autorité nationale doit envoyer des copies aux *parties*.

R4 COMMENTAIRES ET ÉCLAIRCISSEMENTS

- R4.1** Les *parties* et le jury peuvent faire des commentaires sur l'appel ou la demande ou sur tout document listé dans la règle R2.2, en envoyant leurs remarques par écrit à l'autorité nationale.
- R4.2** L'autorité nationale peut demander des éclaircissements sur les *règles* régissant l'épreuve auprès d'organisations qui ne sont pas *parties* dans l'instruction.
- R4.3** L'autorité nationale doit envoyer des copies des commentaires et des éclaircissements reçus aux *parties* et au jury, selon le cas.
- R4.4** Les commentaires sur tout document doivent être faits au plus tard 15 jours après l'avoir reçu de l'autorité nationale.

R5 FAITS INADÉQUATS ; RÉOUVERTURE

L'autorité nationale doit accepter les faits établis par le jury, sauf quand elle décide qu'ils sont inadéquats. Dans ce cas, elle doit exiger du jury qu'il fournisse des faits complémentaires ou d'autres informations, ou qu'il rouvre l'instruction et transmette tout nouveau fait établi, et le jury doit s'y conformer rapidement.

R6 RETIRER UN APPEL

Un appellant peut retirer un appel avant qu'il ne soit jugé en acceptant la décision du jury.