

## Bienvenue au cours 2.1 Jury



Jean-Bernard Luther  
NJ / NRO

Samir Saydjari  
NJ / NRO

Buts:

Ce cours montre les règles de courses et le déroulement d'une réclamation du point de vue d'un juge:

- Étude approfondie des RCV (partie 5)
- Conditions pour une instruction efficace
- Conduite correcte de l'instruction et décision

1. Les fédérations  
Mondiale, nationale, régionale
2. Les RCV:  
Contenu RCV, Fondements, Modifications
3. Jury :  
Compétence, engagement sur l'eau
4. Préparation d'une instruction:  
Documents, droit des parties, validité
5. L'instruction:  
Conduite des débats, établissement des faits
6. La décision:  
Évaluation des déclarations, réparation
7. Conduite pratique d'une instruction:  
Jeux de rôles (groupe de travail)
8. Décision de cas particuliers:  
Propulsion, jauge, dommages et intérêts, publicité
9. Contester une décision :  
Demande de réouverture, appel

## Système de points

Membre du jury	1 point
Présence sur l'eau, Annexe P	+ 1 point
Par jour avec instruction(s)	+ 1 point
Journée des officiels SwS	1 point

Sujet à modification

Dès 20 points  
En 4 ans



obtention de la licence NJ

## Système de points

Membre du jury	1 point
Membre du jury d'un CS ou CSP	2 points
Membre du jury d'un CE ou CM	3 points
Présence sur l'eau, Annexe P	+ 1 point
Par jour avec instruction(s)	+ 1 point
Président du jury	+ 1 point
Cours de perfectionnement IV	2 points
Journée des officiels SwS	1 point

**Sujet à  
modification**

Dès 20 points  
En 4 ans



renouvellement de la licence NJ

Renouvellement de la licence tous les quatre ans

Prochain renouvellement : 2025

**Aktivitätsnachweis 2021 – 2024**  
**Preuves d'activités 2021 – 2024**



Name Nom	Saydjari					
Vorname Prénom	Samir		NRO	NJ	NU	ND
Strasse, Hausnummer Adresse	Clos Libert 5b	Antrag Erstlizenzierung Attribution de la licence	NEIN/NON	NEIN/NON	JA/OUI	NEIN/NON
PLZ Code Postal	1424	Antrag auf Verlängerung der Lizenz Renouvellement de la licence	JA/OUI	JA/OUI	NEIN/NON	NEIN/NON
Ort Lieu	Champagne					
E-Mail Email	saydjari@bluewin.ch	Total Punkte Lizenzperiode Total points de la période	17	4	2	13
Mobile Portable	079 136 17 49	Qualifikation erfüllt Qualifications remplies	VRAI	FAUX	FAUX	FAUX
Region Région	2					
Club Club	CVG					
Lizenz Nr. N° de licence	7320					
Version 10/04/2021						



>FR DE 🔍 Recherche Documents Contact

YOUTH ELITE **RACING** CRUISING FORMATION FÉDÉRATION CLUBS & CLASSES

# FASCINATION VOILE



## RÉGATES

---

Organisation

manage2sail

Calendrier des régates

Jauge

Championnats de Suisse

Organisateurs et délégués d'une régate

Participants à une régate

Swiss Sailing League

---



## CHAMPIONNAT DE SUISSE D'ESAILING

---

## NEWS RACING

---



YOUTH



ELITE



RACING



CRUISING



FORMATION



FÉDÉRATION



CLUBS &amp; CLASSES



CNP

SUI<sup>+</sup>  
sailing

## FORMATION DES OFFICIELS

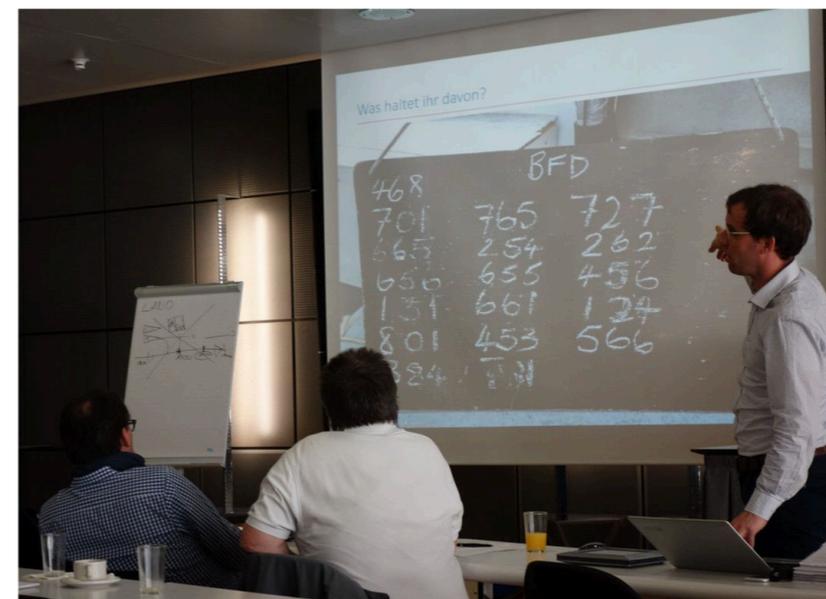
La garantie qu'une régates se déroule sans accroc et de manière équitable repose en grande partie sur la qualité des officiels. Notre objectif est que nos officiels soient bien formés et constamment au courant des dernières nouveautés. Une bonne formation de base et un perfectionnement régulier jouent donc un rôle très important dans cette optique.

Nous avons l'intention d'harmoniser la formation des officiels à l'échelon national pour les deux niveaux – régional comme national. La formation au niveau national doit également aspirer à préparer nos officiels à la formation des officiels internationaux.

Le « Règlement des licences pour les officiels de Swiss Sailing » est déterminant pour l'octroi de licences aux officiels. Les conditions préalables sont la fréquentation du cours niveau I, II et III ainsi que la preuve d'activité suffisante.

Les critères d'exigence pour la preuve d'activité sont indiqués dans les tableaux à points « Preuve d'activité » ci-dessous :

 Aktivitätsnachweis / Preuve d'activité 2021-2024  
XLSX / 110 kB



Juge international	IJ
Comité de course international	IRO

Les candidats doivent suivre un séminaire de 3 jours avec examen et ensuite faire des preuves d'activités à l'étranger.

Prendre contact avec Swiss Sailing, département régates, afin d'obtenir des informations détaillées concernant ce cursus.

Ne pas oublier :

La régates est un jeu, c'est un loisir.

Les aides, les jaugeurs, les juges et toute l'organisation  
sont des bénévoles.

Politesse et courtoisie sont de mises.

## **Qualité**

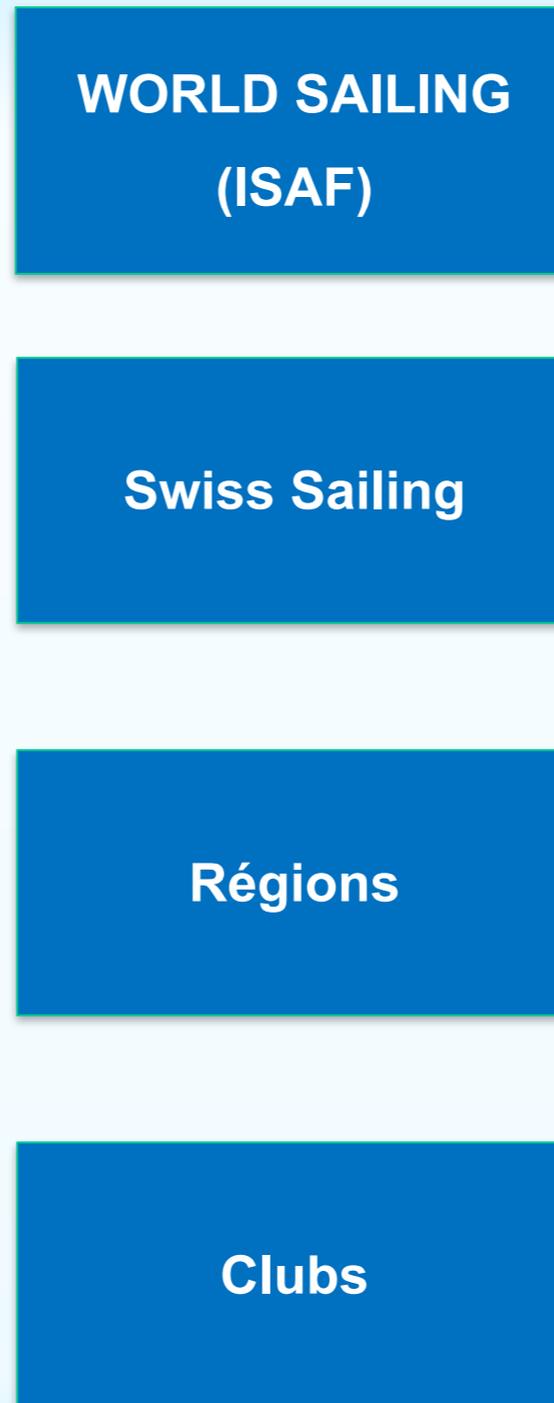
*Dans la conduite efficaces des instructions*

## **Fairplay**

*Avec des décisions équitables pour les concurrents*

## **Constance**

*Avec des décisions uniformes dans la Suisse*



Manuel officiel pour courses

Pour les officiels, les documents suivants sont à leur disposition :

- Manuel pour juges internationaux
- Manuel pour jaugeur
- Manuel pour comité de course (en 3 parties)

## Règlementation de World Sailing

Il est fait référence aux Règlementations dans la définition de *règle* et dans la règle 6, mais elle ne sont pas incluses dans ce livre car elles peuvent être modifiées à tout moment. Les versions les plus récentes des Règlementations sont publiées sur le site Internet de World Sailing, les nouvelles versions seront annoncées par l'intermédiaire des autorités nationales.

- Code d'admissibilité (19)
- Code de publicité (20)
- Code anti-dopage (21)
- Code des paris et corruption
- Code disciplinaire
- Code de catégorisation des concurrents

**Swiss Sailing a édicté des directives aux « Codes » 19, 20 et 21.**

Code 22 classification des concurrents

Certaines classes font référence à ce code dans leur règlement de championnat.

## C.6 EQUIPAGE

C.6.3. Un maximum de 2 professionnels (classification ISAF 3) est admis à bord

### 22.2.2 Groupe 3

Un coureur de groupe 3 est un coureur qui, pendant la *période de qualification* :

- (a) a été *payé* pour un *travail* qui inclut la participation à une course, et/ou
- (b) a été *payé* pour un *travail* qui inclut gérer, former, entraîner, régler, tester, entretenir ou préparer un bateau, son équipage, ses voiles ou l'équipement pour la course, puis pour régater sur ce bateau, ou, dans le cas d'une compétition par équipes, sur un bateau de la même équipe, ou
- (c) a été *payé*
  - (i) pour fournir un bateau ou ses voiles ou
  - (j) pour des services liés à la fourniture d'un bateau ou de ses voiles; et
  - (iii) a ensuite couru sur ce bateau, ou dans une équipe de compétition, ou sur un bateau de cette même équipe.

Cependant, un coureur de groupe 1 qui, en tant que propriétaire d'un bateau, reçoit un *paiement* occasionnel pour la location d'un bateau pour une compétition doit rester un coureur de groupe 1 s'il ne barre pas ce bateau pendant la compétition. Si la compétition est une course par équipes, cette dérogation s'appliquera seulement s'il ne barre aucun bateau dans la même équipe que le bateau loué, ou

## Objectifs

- ☑ Encouragement du sport vélique sans distinction de race, de religion ou de politique.
- ☑ Edicte les règles pour la compétition
- ☑ Edicte les règles pour les classes internationales et les règles de jauge pour les bateaux de compétition.
- ☑ Organisation des régates olympiques et contrôle des championnats importants.
- ☑ Soutien administratif aux organisations de sport vélique.

## Membres

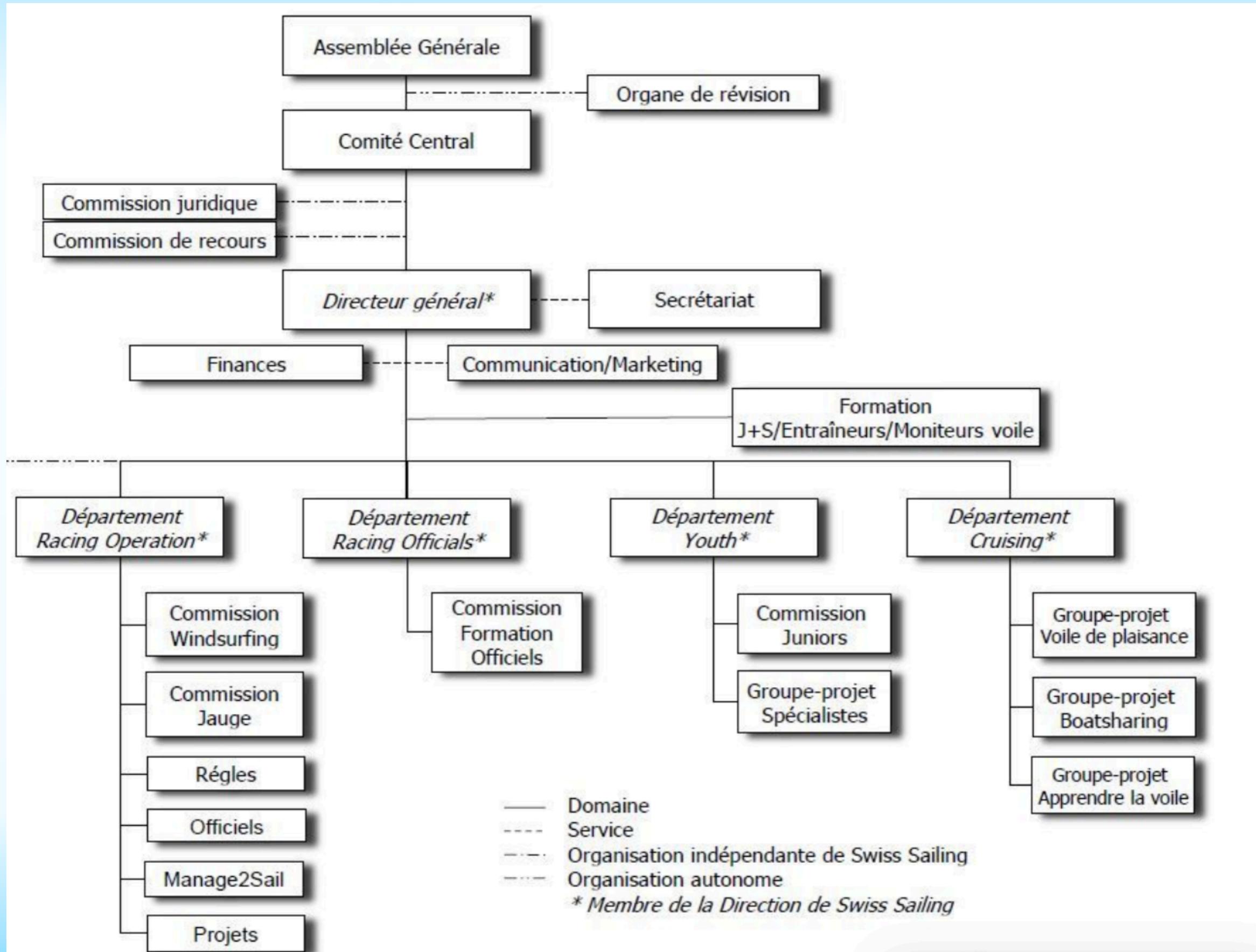
- ☑ En règle générale les fédérations nationales peuvent devenir membres de World Sailing

## Buts

- ☑ Swiss Sailing est la fédération faîtière pour les sports véliques de toutes sortes de bateaux, planches et modèles réduits.
- ☑ Swiss Sailing encourage et soutient le sport vélique suisse sous toutes les formes et peut dans ce but chercher des partenaires.
- ☑ Swiss Sailing représente le sport vélique suisse vis-à-vis des autorités, du public et des autres associations sportives faîtières.
- ☑ Swiss Sailing est l'autorité nationale du sport vélique, membre de World Sailing, Eurosaf et Swiss Olympic.

## Devoirs de Swiss Sailing

- ☑ Encouragement des régates dans le cadres des RCV.
- ☑ Contrôle du respect des dispositions de jauge.
- ☑ Juridiction pour les appels.



- Région 1 - Léman  
Association des clubs de voile de la région lémanique
- Région 2 - Lacs de Neuchâtel, Bienne et Morat  
Fédération de la voile des lacs jurassiens
- Région 3 - Lac de Thun et Brienz  
Thuner- und Brienzensee – Segler – Verband
- Région 4 - Lacs des Quatre cantons, Sempach et Hallwyl  
Regionalverband Zentralschweiz RVZS
- Région 5 - Lac de Zürich, Greifensee, Pfäffikersee, Sihlsee  
Zürichsee –Seglerverband ZSV
- Région 6 - Constance, Rhin  
Regionalverband Bodensee / Rhein RVBR
- Région 7 - Lacs d'Engadine, de Davos et Walensee  
Regionalverband Graubünden – Walensee
- Région 8 - Lac de Lugano (Ceresio), Lac Majeur (Verbano)  
Federazione Ticinese della vela FTV
- Région 9 - Eau salée / Cruising Club der Schweiz CCS

- Règlement de SwS pour l'organisation de championnats de Suisse de régates en flotte
- Directive d'application de SwS de l'article 19 Regulation de l'ISAF
- Directive d'application de SwS de l'article 20 Regulation de l'ISAF
- Directive d'application de SwS de l'article 21 Regulation de l'ISAF
- Règlement de SwS concernant les appels
- Règlement de SwS concernant les défraiements
- Prescriptions de SwS aux Règles de Course à la Voile



doivent être distribuées aux concurrents étrangers

Quelles sont les Règles qui régissent les régates

- a) Les règles du livre des RCV y compris les Définitions, les préambules et les règles des annexes qui s'appliquent mais pas les titres; ces règles concernent les règles fondamentales de la navigation, la direction et l'organisation et la gestion des courses, les réclamations, les inscriptions et qualifications. Les Annexes concernent le classement des coureurs, les règles propres à chaque type de course.
- b) Régulation 19 de l'ISAF, Code d'Admissibilité  
Régulation 20 de l'ISAF, Code de Publicité  
Régulation 21 de l'ISAF, Code Antidopage  
Régulation 22 de l'ISAF, Code de Classification des concurrents
- c) Les prescriptions de l'autorité nationale, sauf si elles sont modifiées par les instructions de course conformément à la prescription, si elle existe, de l'autorité nationale à la règle 88.2 ; Elles correspondent à des compléments d'information à respecter propres à une règle.

Quelles sont les Règles qui régissent les régates

- d) Les règles de classe propres à chaque support
- e) L'avis de course défini par l'organisateur
- f) Les instructions de course écrites par le comité de course
- g) Tout document régissant l'épreuve par exemple pour les plans d'eau fermés les zones réservées et interdites à la navigation etc. complété par le paragraphe concernant le respect de l'environnement.

On voit donc que le livre des RCV n'est pas le seul concerné !!!

- Évènement : Peut comporter plusieurs épreuves (plusieurs championnats de Suisse au même endroit)
- Épreuve : Peut comporter plusieurs courses
- Course : Parcours défini par l'autorité organisatrice

Bateau:	Un bateau à voile et l'équipage à bord
Concurrent :	Une personne qui participe à la course ou qui a l'intention d'y participer
Autorité nationale :	Une autorité nationale membre de World Sailing
Règle de course :	Une règle dans les Règles de Course à la Voile
Navire :	Tout bateau ou embarcation (préambule chap.2)
Championnat :	Régate dont le vainqueur reçoit le titre de champion

Course:	Le mot <u>manche</u> n'est plus utilisé, on parle de course (traduction de « race ») avec un départ et une arrivée
Organisateur:	Responsable de l'organisation d'une régata
Comité d'organisation:	Personnes désignées par l'organisateur
Comité de course:	Responsable du déroulement technique
Juges:	Personnes désignées par le comité d'organisation
Jury international:	Juges selon Annexe N des RCV
Jaugeur:	Contrôleur avec licence nationale de la fédération
Comité technique :	Le comité technique désigné selon la RCV 89.2(C) et toute autre personne ou comité assurant une fonction du comité technique.

## 85 MODIFICATIONS AUX RÈGLES

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

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

Type de règleModification uniquement si autorisée par

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

## Exemple

### Systeme de pénalité

La règle 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours et remplacée par un tour.

### Réduire

Le parcours ne pourra être réduit qu'après le deuxième bord de près. Ceci modifie la règle 32

### Signaux fait à terre

Quand les pavillons « Aperçu sur H » sont envoyés à terre, les bateaux ne doivent pas quitter le port. Ceci modifie Signaux de course.

## Chapitre 5 des RCV

Section A Réclamations, réparations, action selon R 69

- R 60 – Droit de réclamer
- R 61 – Exigences pour réclamer
- R 62 – Réparation

Section B Instructions et décisions

- R 63/64/65 – Instructions / décisions / informer les parties
- R 66 – Rouvrir une instruction
- R 67 – Dommages

## Chapitre 5 des RCV

Section C Mauvaise conduite

R 69 – Mauvaise conduite

Section D Appels

R 70 – Appels et demandes auprès de l'autorité nationale

R 71 – Décisions de l'autorité nationale

**Route libre devant et /ou derrière - engagement:**

Un bateau est en *route libre derrière* un autre quand sa coque et son équipement en position normale sont derrière une ligne perpendiculaire passant par le point le plus arrière de la coque et de l'équipement de l'autre bateau en position normale. 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. Ces termes s'appliquent toujours à des bateaux sur le même *bord*. Ils s'appliquent à des bateaux sur des *bords* opposés seulement quand la règle 18 s'applique entre eux ou quand les deux bateaux naviguent à plus de quatre-vingt-dix degrés du vent réel.

**Route normale:**

Une route, qu'un bateau choisirait de façon à *effectuer le parcours* et *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.

**Marque:**

Un objet qu'un bateau est tenu de laisser d'un coté spécifié, comme requis par les instructions de course, un bateau du Comité de Course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée et un objet attaché intentionnellement à l'objet ou au bateau

**Cependant une ligne de mouillage ne fait pas partie de la *marque*.**



## Zone

L'espace autour d'une *marque* sur une distance correspondant à 3 longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche. Un bateau est dans la *zone* quand une partie quelconque de sa coque est dans la *zone*.

## 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.

## Place:

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

**Parer :**

Un bateau *pare* une *marque* quand de sa position il peut passer à son vent et la laisser du côté requis sans changer de *bord*.

**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 et un objet, une zone ou une ligne ainsi définis 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 s'en maintenir à l'écart ou, si la règle 22 s'applique (chavire porter assistance), de l'éviter. Un navire qui fait route, y compris un bateau en course ne constitue jamais un obstacle continu.

**En course:**

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

- **La connaissance des définitions est une condition indispensable pour la compréhension des règles.**

**Quand les règles sont-elles valables: Dès le signal préparatoire (- 4 min. / R 26)**

- Jusqu'au franchissement de l'arrivée (définition finir).

**→ Mais R 23:**

- **Avant le départ et après l'arrivée ne pas gêner les bateaux en course.**

**Effectuer le parcours:**

- Définition Le fil autour des marques fait foi  
Mentionner l'ordre des bouées sur le plan de parcours afin d'éviter toute confusion.

**Pénalités de rotation correctement effectuées: Règle 44**

**Pas de propulsion interdites R 42: pas pomper, balancer, etc..**

**Dans les cas critiques:**

- Réclamation pas obligatoire, mais dans beaucoup de cas très conseillée.
- Possibilité de demander réparation

## Composition du Jury: R 91

- Membre du CC
  - si pas indépendant du CC
    - ➔ que pour régates régionales et de club possible
- Jury indépendant
  - de l'organisateur
  - du CC (pas de parties intéressée)
  - pour CS: minimum 3 „Juges nationaux“ (NJ)
- Jury International selon Annexe N
  - Indépendant du CC, approuvé par fédération nationale
  - minimum 5 membres agréés
  - dont au minimum 3 „Juges Internationaux“ (IJ)
    - ➔ Décisions sans appels
- Réclamations entre bateaux d'épreuves différentes R63.8
  - Jury, accepté par les deux autorités

Le Jury peut apporter une grande contribution au respect des règles :

- Pour les concurrents:
  - En observant le parcours
  - En réclamant selon la R 60.3
  - En instruisant avec compétence et objectivité
  
- Avec le CC:
  - En participant à l'élaboration de l'avis de course et des IC.
  - Avec des conseils pendant les courses.
  - En instruisant et décidant lors de réclamations
  
- Pour l'application de la R 42 avec Annexe P :
  - En observant et punissant lors d'infraction
  - Conditions:
    - Procédure selon Annexe P
    - Définir spécialement dans les IC

Le Jury joue un rôle important dans l'application des règles :

Spécialement pour l'application de la règle 42:

Conditions: Application selon Annexe P

Doit être mentionné dans les IC

Il existe plusieurs possibilités d'arbitrage :

- 📌 Match Race
- 📌 Arbitrage semi-direct
- 📌 Team Race
- 📌 Annexe P / Règle 42
- 📌 Annexe Q

Règles spéciales mentionnées dans l'Annexe C

2 bateaux semi-rigides / 4 Umpires

Au minimum :1 bateau semi-rigide

2 jury à bord

1 pavillon rouge / 1 sifflet

Matériel pour noter le suivi des infractions

Un bateau fonctionne, deux bateaux c'est mieux.....

## 16 RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION

### 16.1 Action du jury sur l'eau

- a) Si le jury est témoin d'un incident au cours duquel une RCV du chapitre 2 ou la RCV 31 ou 44.2 modifiée est enfreinte, il peut indiquer ses observations par un coup de sifflet en montrant un pavillon rouge. Si le bateau en infraction n'effectue pas de pénalité conformément à l'instruction de course 14.3(a) et à la RCV 44.2 modifiée, le jury le/la pénalisera par un coup de sifflet et en pointant un pavillon rouge dans sa direction et en hélant son n° de voile.
- b) Dans ce cas l'instruction de course 14.3(a) ne s'appliquera plus et le bateau désigné devra effectuer une pénalité de deux tours conformément à la RCV 44.2.
- c) Si la pénalité n'est pas effectuée, le concurrent désigné sera disqualifié sans instruction.
- d) L'action ou l'absence d'action du jury sur l'eau ne pourra donner motif à une demande de réparation (RCV 62.1(a)) ou demande de réouverture (RCV 66).

## 16 RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION

### 16.1 Action du jury sur l'eau

- e) Les bateaux jurys peuvent se positionner en tout point de la zone de course.  
Leur position ne peut donner lieu à une demande de réparation.
- f) La procédure normale de réclamation d'un concurrent, du comité de course ou du jury reste applicable pour les incidents n'ayant pas fait l'objet d'une action du jury sur l'eau.
- g) Le jury pourra réclamer contre un bateau selon 60.3(a) en cas de dommage ou blessure, même si une pénalité sur l'eau a été infligée par le jury.

Règles spéciales mentionnées dans l'Annexe D

2 bateaux semi-rigides / 4 Umpires

Annexe P / Règle 42

Pour des flottes de 10 -15 bateau / 1 bateau semi-rigide / 2 Umpires

Plus de 15 bateaux / 2 semi-rigides / 4 Umpires

L'Annexe Q est un arbitrage direct sur l'eau.

Cette procédure est assujettie à autorisation de Swiss Sailing pour son application lors d'événement.

Recommandations pour la mise en œuvre

- 1 bateau jury pour 3 bateaux (pour les Medal Race)
- 1 pour 6 pour les flottes arbitrées
- Si possible 2 juges par bateaux

**ATTENTION :** Annexe Q ne veut pas dire pas de réclamation (Q5) et pour le RC (Q2.4 et Q2.5) !

## Annexe T

Cette procédure doit être mentionnée soit dans l'Avis de Course ou les Instructions de Course pour son application lors d'événement.

**Avant la régata:**

- Contenu et rédaction de l'avis de course
- Contenu et rédaction des instructions de course

**Pendant la régata:**

- Formuler de nouvelles instructions au tableau officiel
- Organisation et administration lors de réclamations

**Après la régata:**

- Règlement administratif des appels

**Limite de collaboration:**

- La séparation de pouvoir entre le Jury et le CC ne peut pas être remise en cause

## Présence lors du briefing des Skippers

- Présenter les juges.
- Mentionner que les juges vont observer le plan d'eau et prendront les mesures adéquates.
- Mentionner les règles spéciales des IC

## Expliquer la présence sur l'eau

- Indiquer quelles règles seront particulièrement observées.
- S'assurer que ces mesures sont comprises et ressenties comme justifiées.
- Avec l'Annexe P une explication est indispensable.

Aide efficace pour l'application des règles :

- 👉 Présence marquée avec un drapeau JURY.
- 👉 Sur un bateau indépendant.
- 👉 Ses observations peuvent être très utiles lors des instructions, aide à prendre une décision.
- 👉 Le jury peut être actif : réclamation selon règle 60.3, 61.1.b
- 👉 Indispensable quand la règle 42 est appliquée : selon IC avec Annexe P



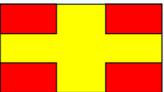
Règles fondamentales :

- Navigation loyale et acceptation des règles
- Les concurrents sont soumis aux règles
- Les concurrents acceptent les pénalités lors d'infractions ou le protêt d'un concurrent

Un Jury peut réclamer que si les conditions ci-dessous sont remplies :

- Lorsqu'une infraction est clairement identifiée plus particulièrement lorsqu'il s'agit d'un comportement anti-sportif
- Quand les bateaux sont identifiés et notés
- Quand l'incident ne peut pas être vu par les autres concurrents
- Lors d'incidents avec dégâts et blessures (R60.3(a)(1))

A observer particulièrement lors de l'application de l'Annexe P:

- Discuter et expliquer la doctrine appliquée sur l'eau
- Interprétation de la R42 et formulaires prêts
- Connaître les règles de classe
- Liaison avec le CC pour l'envoi ou l'affalé des pavillons « **O** »   
et « **R** » 
- Bateau Jury approprié (min. 4.80 L, 40 CV)
- Minimum 2 juges par bateaux
- Pour de grandes flottes (plus de 40 bateaux) 2 bateaux Jury et minimum 4 juges, avec plusieurs classes 1 bateau Jury par classe.
- Bien choisir le positionnement du bateau Jury, ne pas gêner les concurrents.

Critiques à l'encontre du Comité de Course :

- Il est du devoir du président du Jury de rendre attentif le CC si des erreurs surviennent, si possible après discussion avec un deuxième juge.
- Une critique constructive et explicative est bien plus bénéfique que des « cris ».

Le président du Jury, peut dans des circonstances très particulières, intervenir directement par exemple :

- Quand absolument nécessaire
- Pour sauver une course avant une annulation.
- Quand le CC dépend d'une aide ou qu'il demande de l'aide.

 Règle 60.1

- Bateau
- contre un autre bateau
  - pour infraction chapitre 2 ou à la règle 31 (toucher une marque), si lui même est impliqué ou l'a vu
  - demander de réparation
  - Rapporter au jury pour demander une action selon R60.3(d) ou 69.2(b)

 Règle 60.2

Comité de  
course

- contre un autre bateau
- Pas sur la base:
  - d'une information d'un concurrent
  - d'une réclamation non valable
  - d'une demande de réparation
- Demander réparation pour un bateau
- Réclamation au Jury pour mauvaise conduite notoire
- Rapporter au jury pour demander une action selon R60.3(d) ou 69.2(b)

 Règle 60.3

- Jury
- contre un bateau:
  - si le jury a vu la faute
  - sur une information d'une réclamation valable
  - pour dommages sérieux (R 60.3.a.1)
  - pas sur une demande de réparation
  - Envisager une demande de réparation
  - Instruction pour mauvaise conduite notoire
  - Ouvrir une instruction pour déterminer si un accompagnateur a enfreint une règle

 Règle 60.4

Comité  
technique

- Contre un bateau:
- Demander réparation pour un bateau
- Rapporter au jury pour demander une action selon R60.3(d) ou 69.2(b)

## 61.2 Contenu d'une réclamation

Une *réclamation* doit être faite par écrit et identifier

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

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

- A temps:
- dans le temps prescrit par les IC
  - si non 🖐️ donner les raisons
- Avec drapeau :
- dans la zone de course: Règle 61.1(a)
  - à la première occasion raisonnable
  - héler „protêt,, au réclamé
  - pavillon rouge montré jusqu'à l'arrivée
- Exceptions:
- bateaux < 6m pas besoin de drapeau
  - en cas de dégâts ou blessures pas de pavillon
- Du Jury ou du CC:
- Informer le concurrent dès que raisonnablement possible
  - Dans le temps prescrit: Règle 61.1(b)
  - Nouvelle réclamation : Règle 61.1(c)

**Dépôt:** - Aucun dépôt ne peut être demandé

**Retrait d'une réclamation:** - Seulement sur autorisation du Jury

Préparation

Local et documents

Conditions pour une bonne instruction:

Local séparé pour l'instruction.

Photocopieuse.

Bateaux et marques miniatures et aimantés pour table ou paroi.

Règlements: - RCV - Règles de course à la voile (avec les modifications).

- Règles de classe.

- Règlements de championnat (par exemple CS).

- Avis et Instruction de course.

- Check-list pour l'instruction, manuel de régates, cas ISAF.

Copies des réclamations pour participants et Jury.

Communications pour tableau officiel.

CC et / ou président du jury:

- Indiquer le temps limite au tableau officiel
- Recevoir **toutes** les réclamations, noter le temps
- Convoquer le Jury et éventuellement le jaugeur
- Préparer l'horaire des instructions
- Afficher le nom du réclamé au tableau officiel
- Faire des copies des réclamations et les distribuer aux réclamés et aux juges.

Président du jury:

- Étudier la (les) réclamation(s)
- Contrôler la recevabilité

La règle 63.1 contient deux règles fondamentales :

1. Pénalité
2. Réparation

**Seulement avec instruction**

→ Chaque réclamation déposée doit être instruite

- 3 possibilités:
1. Réclamation valable: → instruction
  2. Validité remise en question: réclamant peut prendre position
  3. Décision: instruction  
interruption de l'instruction

Exceptions sans instructions:

- Pénalités de départ
- Pas fait le parcours
- Pas parti, pas arrivé
- Avec règle 42 / Annexe P
- Selon règle 69.2.e en cas d'absence

## 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 bateau pour lequel une instruction est faite pour envisager une réparation selon R 60.3(b); un comité de course agissant selon la R 60.2(b); un comité technique agissant selon R 60.4(b).
- c) lors de l'instruction d'une réparation selon R 62.1(a) la règle 62.1(a) : l'entité supposée avoir fait une action ou une omission incorrecte ;
- d) une personne contre qui une allégation d'infraction à la règle 69.1(a) est faite; une personne présentant une allégation selon R 69.2(e)(1)
- e) un *accompagnateur* faisant l'objet d'une instruction selon la règle 60.3(d) ou 69; tout bateau que cette personne accompagne; une personne désignée pour présenter une allégation selon R 60.3(d)

Cependant, le jury n'est jamais une *partie* (*Définition*)

Droit d'être présent: règle 63.3

- Un représentant de chaque partie a le droit d'être présent tout au long de l'instruction
- Pour des infractions aux chapitres 2, 3 ou 4 les représentants doivent avoir été à bord du bateau lors de l'incident.

Droit de refuser un membre du Jury: R63.4

- Aucun membre du Jury ne doit avoir un conflit d'intérêt:  
Personne ayant un intérêt personnel quand à la décision prise.  
Objection formulée le plus rapidement possible (avant le début de l'instruction)

Droit à l'information: règle 63.2

- Information de la réclamation avant l'instruction (photocopies)
- Délai raisonnable de préparation et recherche de témoins

## Obligations pour réclamer: règle 61

### Par écrit avec:

- Identité du réclamant (évent. représentant) et réclamé
- Description de l'incident avec emplacement et temps
- Règle(s) que le réclamant estime enfreinte(s)

### Informers le réclamé et le CC:

- Dans la zone de course avec appel „je proteste“ et drapeau rouge  
(« Protest » est le mot utilisé usuellement et compris de tous)
- A la première occasion raisonnable dans tous les cas
- A la première occasion raisonnable en cas de dégâts ou blessures

Obligations pour réclamer: règle 61

Dans le délai imparti:

- Pour les bateaux délai mentionné dans les IC ou au plus tard 2h après le passage d'arrivée du dernier bateau
- Pour CC ou Jury lors d'incidents dans la zone de course selon délai prescrit
- Dans les autres cas, 2 heures après connaissance du cas de réclamation
- Le Jury doit rallonger le délai si nécessaire

Préliminaires à l'instruction:

Formalités obligatoires:

- Présenter les juges
- Présenter les parties: en général 1 personne par partie
- Demander si une partie réfute un juge „conflit d'intérêt“
- S'assurer que le réclamé connaît la réclamation
- Nommer les témoins proposés

Établir la recevabilité:

- Vérifier que le contenu est conforme
- Demander aux parties, en cas de doute de la recevabilité, de retirer la réclamation
- Délibération du Jury pour établir la recevabilité

En l'absence d'une partie:

- Décider si l'instruction sera quand même faite: R 63.3(b)

👉 Retrait d'une réclamation: seulement sur autorisation du Jury

La conduite sûre et logique des débats par le président est décisive pour le succès de l'instruction

Direction optimale des débats:

- ✓ Exposé du réclamant                      procès-verbal
- ✓ Exposé du réclamé                        procès-verbal
- ✓ Questions du réclamé                    questions des juges / procès verbal
- ✓ Audition des témoins (séparément)    questions des juges / procès-verbal
- ✓ Questions précises aux parties
- ✓ Dernière prise de position des parties, énoncé de(s) règle(s) enfreintes
- ✓ Délibération et décision de Jury

Principes importants pour les débats:

- ✓ Ordre et discipline: seulement 1 personne parle
- ✓ Se concentrer sur les faits : comment se sont déplacés les bateaux ?
- ✓ Ne pas enseigner, seulement poser des questions précises
- ✓ Ne parler des règles que quand les faits sont établis.
- ✓ D'abord les faits, ensuite la conclusion et enfin la décision.

La situation „normale“:

- ✓ Chaque partie essaie de prouver son droit
- ✓ Plus une partie connaît les règles, plus l'établissement des faits sera en sa faveur
- ✓ C'est la tâche du Jury de découvrir la vérité au travers des contradictions et les déposition des témoins

Parole contre parole:

- ✓ Si les parties ne peuvent pas être départagées par les contradictions, les dépositions des témoins et la charge de la preuve seront principalement considérés

Consultation instructive des témoins :

- ✓ Les témoins doivent établir l'incident de leur point de vue
- ✓ Avec des questions précises, les contradictions des parties peuvent être mises en évidences

Charge de la preuve comme aide à la décision :

- ✓ En principe, la partie qui affirme quelque chose a la charge de la preuve

L'établissement des „faits probables“ est l'objectif le plus important du Jury

Tous les moyens possibles doivent être utilisés :

- Conduite des débats conséquents.
- Déroulement disciplinés des débats.
- Concentration sur le déroulement des événements (mouvements des bateaux).
- Demander des faits, pas l'interprétation des règles.
- Questions précises, ne pas enseigner les règles.
- Déclarations importantes mises dans le procès-verbal.
- Demander d'autres témoins par le Jury ou le CC.
- Si possible, Jury présent sur l'eau.
- Photos ou vidéo seulement avec usage approprié.

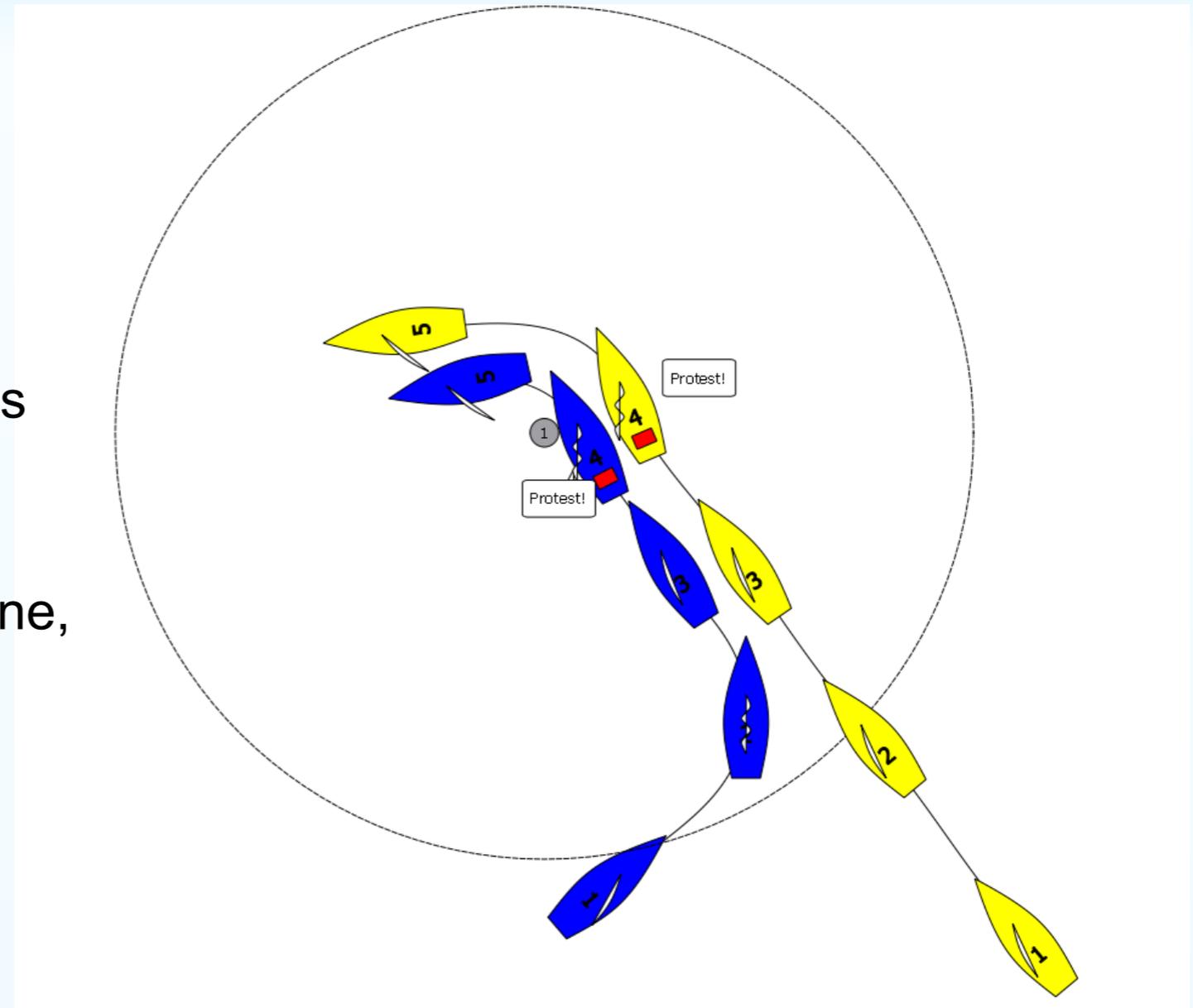
**L'établissement des „faits probables“ est l'objectif le plus important du Jury**

**A éviter :**

- **La perturbation des débats par les parties.**
- **L'anticipation de conclusions possibles.**
- **Des questions suggestives par les parties à leurs témoins.**
- **Combats de termes entre les parties.**

Voiliers de 10m, vent 10-15 nœuds  
mer plate.

Pas de contact entre Bleu et Jaune,  
Bleu touche la marque.



### I. Faits Etablis :

- A l'approche de la marque 1, Bleu bâbord au près en route collision avec Jaune tribord au près sur la lay-line tribord.
- Bleu entre dans la zone et vire de bord sous le vent de Jaune et se retrouve engagé une demi-largeur sous Jaune un peu en avant.
- Bleu lofe pour parer la marque. Jaune lofe au-delà du plus près pour éviter le contact avec Bleu. Bleu touche la marque, pas de contact entre Bleu et Jaune.
- Les 2 bateaux hëlent « Protest » et envoient leur pavillon rouge. Aucune réparation.

### Conclusions :

- Bleu acquiert une priorité sous le vent (RCV15), et Jaune se maintient à l'écart de Bleu (RCV11).
- Bleu après avoir viré de bord dans la zone oblige Jaune à naviguer au-delà du plus près pour éviter le contact et continue de se maintenir à l'écart de Bleu (RCV11).
- Bleu enfreint RCV 18.3(a). Bleu touche la marque et enfreint RCV 31.

Décisions : Bleu est DSQ pour la course n°X.

## Évaluation des déclarations

### Établissement des faits: Règle 63.6

- Mettre dans le procès-verbal les faits établis
- Si les membres du Jury sont d'accord sur les faits, l'application des règles s'en trouve simplifiée

En cas de désaccord des membres les possibilités suivantes sont offertes:

- Décision à la majorité (éventuellement vote)
- Suite des débats avec des questions précises et préparées d'avance
- Audition de témoins supplémentaires

### La décision : Règle 64.1

- Quand une partie a enfreint une règle, il doit être pénalisé
- Exonération, si la règle enfreinte est due à un autre bateau

### Fait nouveau : Règle 66

- Réouverture de l'instruction

Le Jury peut ordonner les pénalités suivantes :

Disqualification qui ne peut pas être supprimée (R 90.3.(b)):

- Infraction à la R 2 – Navigation loyale
- Selon R 30.4, après un rappel à quand même pris le départ
- avec la règle 42 et annexe P
- avec une disqualification pour mauvaise conduite, R 69.2.(h)(2)

Disqualification: Cas normal avec infraction à une règle

Deux tours : Pénalité R42 si l'annexe P est en vigueur

Pénalité discrétionnaire mentionnée dans les instructions de course:

- ☑ Généralement une pénalité de points, par exemple :
- ☑ Présence non autorisée dans le secteur du départ
- ☑ Comportement fautif d'un bateau accompagnant
- ☑ Reconnaissance écrite de rotation pas faite
- ☑ Emargement pas fait

Avertissement avec un délai pour correction :

- ☑ Faux numéros de voile, annexe G
- ☑ Infraction au code de publicité

**Avertissement** : mauvaise conduite

## Règle 64.2

## ➤ Principe:

La décision doit être la plus équitable possible pour tous les bateaux concernés .

Raison admissibles pour une réparation : règle 62.1

Score d'un bateau **aggravé significativement, sans faute de sa part**, par :

- a) par une action ou une omission inadéquate du comité de course, du jury, de l'autorité organisatrice ou du comité technique de l'épreuve, mais pas par une décision du jury quand le bateau était une *partie* dans l'instruction
- b) par une blessure ou un dommage physique dus à l'action d'un bateau enfreignant une règle du chapitre 2 et qui a effectué une pénalité appropriée ou a été pénalisé, ou d'un navire qui n'était pas *en course* et qui était tenu de se maintenir à l'écart ou qui s'est avéré être en faute selon RIPAM ou une règle gouvernementale de priorité.

## Règle 64.2

- 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 équipier ou d'un accompagnateur de ce bateau qui a donné lieu à une pénalité selon la règle 2 ou à une pénalité ou avertissement selon R 69.

RCV 62.1

Les conditions suivantes doivent être remplies pour qu'une demande de réparation puisse être prise en considération.

- Aggravation significative du score d'un bateau dans une course, lors de l'incident concerné.
- La perte d'une ou plusieurs places dans une course n'est pas considérée comme « aggravation significative », à moins que le score au classement général lui ne subisse une aggravation significative.
- Sans faute de sa part :  
Le bateau en question ne peut en aucun être responsable de l'aggravation de son résultat.

Voir Cas World Sailing 31, 44, 45, 71 et 82

RCV 62.1(a)

- Motifs Par une action inadéquate ou omission par le CC
- La condition est remplie dès lors que le CC, le Jury ou le CO a enfreint une règle des RCV, l'avis de course ou les instructions de course.
  - Un comportement inadéquat du CC peut être motif à demande de réparation.

**Voir Cas World Sailing 31, 44, 45, 71 et 82**

RCV 62.1(b)

- Motifs une blessure ou un dommage physique 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 ;
- Les dommages eux-mêmes doivent être la raison de l'aggravation significative du résultat.
- Ne seront pas pris en considération :
- Chavirage sans dommage
  - Homme par dessus bord

**Voir Cas World Sailing 19 et 110**

Existe-t-il une signification particulière du terme dommage dans les règles de course ?

Non, il n'est pas possible de définir exhaustivement « dommage », mais un sens courant du dictionnaire dit « préjudice.....diminuant la valeur ou la fonctionnalité de quelque chose ».

Dommages sérieux

Les performances du bateau sont-elles diminuées ?

La valeur du bateau est diminuée de manière significative ?

Un membre de l'équipage est-il blessé sérieusement ?

Domage physique

Domage important à un ou plusieurs bateaux ou équipage

Exemple d'un dommage non physique

Chavirement sans dommages, mais cause de la perte de plusieurs places au classement.

Blessures sérieuses

Qui nécessite une hospitalisation

Dans le procès-verbal mentionner :

Sans dommages

Dommages sérieux

RCV 62.1(c)

- Motifs en apportant de l'aide (sauf à lui-même ou à son équipage) conformément à la règle 1.1
  - Une aide peut-être demande à réparation (sauf à lui-même).
  - Une aide qui par la suite s'avère inutile peut également être motif à demande de réparation

**Voir Cas World Sailing 20**

RCV 62.1(d)

- Motifs par l'action d'un autre bateau ou d'un équipier ou d'un accompagnateur de ce bateau, qui a donné lieu à une pénalité selon la règle 2 ou à une pénalité ou avertissement selon la règle 69

**Voir Cas World Sailing 34**

## Règle 64.3

- Décision de réparation : règle 62 et Annexe A 9
  - Ajustement des points (score dans une autre manche).
  - Avec la moyenne des points des course de la régata
  - Avec la moyenne des points des courses avant la course concernée.
  - Avec la position du bateau avant l'incident
  - Réinsérer le bateau dans le classement après une disqualification.
  - Annuler la manche, si aucune autre possibilité raisonnable ne s'offre

## Règle 64.3

### Attention :

les points des autres bateaux ne seront pas adaptés, ce qui fait que deux bateaux pourront avoir la même place, le bateau reclassé aura la mention RDG

➤ Situation lors de l'annulation d'une course (Définition « annulé »):

- Seulement si aucune autre solution plus juste n'est envisageable.
- Seulement après évaluation approfondie des conséquences pour tous les bateaux concernés, particulièrement sur le classement général.

## Travail de groupe

### Réparation

- Les cas World Sailing
  - Basés sur les décisions d'appels faites par World Sailing aux cours des années précédentes
  - Continuellement mis à jour et travaillé selon les dernières règles
- Les cas World Sailing contiennent les décisions de principe pour la compréhension, l'interprétation et l'application des règles
- Les cas sont classés selon les règles d'après l'index des RCV.
  - 👉 Les cas sont une aide très utile pour l'interprétation.
  - 👉 Dans certains cas indispensables pour une décision.

**Section A - Priorité****Règle 10, Sur des bords opposés****CAS 9**

Quand un bateau tribord choisit de naviguer au-delà d'une marque au vent, un bateau bâbord doit se maintenir à l'écart. Il n'existe pas de règle qui exige d'un bateau qu'il suive une route normale.

**CAS 23**

Vent arrière, la règle 19 ne s'applique pas à un bateau tribord qui passe entre deux bateaux bâbord devant lui. La règle 10 exige des deux bateaux bâbord qu'ils se maintiennent à l'écart.

**CAS 43**

Un bateau au plus près, bâbord qui navigue parallèlement près d'un obstacle doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui a terminé son virement de bord sur tribord, et qui s'approche sur une route de collision.

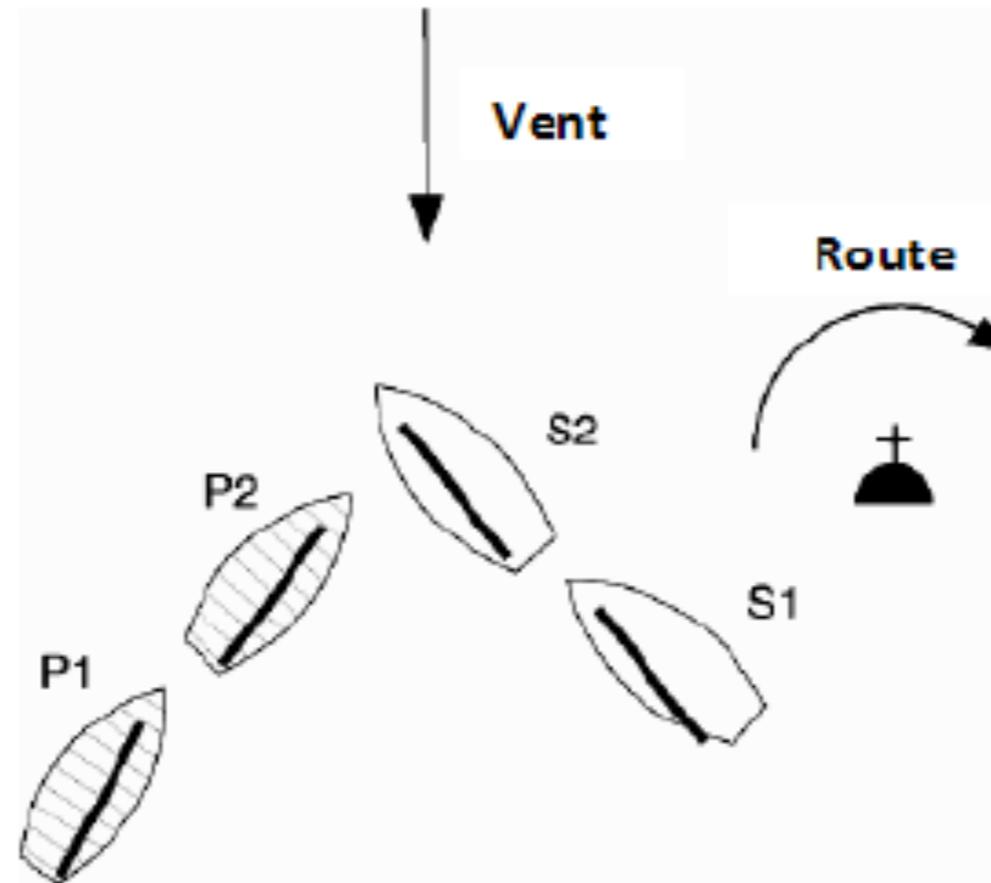
## CAS 9

**Définitions****Règle 10****Règle 18.1(b)****Route normale****Sur des bords opposés****Place à la marque : quand la règle 18 s'applique**

*Quand un bateau tribord choisit de naviguer au-delà d'une marque au vent, un bateau bâbord doit se maintenir à l'écart. Il n'existe pas de règle qui exige d'un bateau qu'il suive une route normale.*

**Question**

Deux bateaux au plus près sur des bords opposés se rencontrent à une marque au vent à laisser à tribord. S a suffisamment de place pour virer de bord et contourner la marque compte tenu du vent et du courant, mais, au lieu de virer de bord, il continue sa route dans l'intention d'obliger P à virer de bord pour se maintenir à l'écart. P peut-il ne pas tenir compte de la règle 10 s'il considère que S navigue au-delà de sa route normale et qu'il a suffisamment de place pour contourner la marque ?



### Réponse

Non ; la règle 10 s'applique. La règle 18.1(b) précise que les bateaux ne sont pas soumis à la règle 18 puisqu'ils sont sur des bords opposés et que la route normale pour l'un d'entre eux (S), mais pas les deux, est de virer de bord. Quand S choisit de maintenir sa route, P doit se maintenir à l'écart. Si dans certaines circonstances les bateaux n'ont pas le droit de naviguer au-dessus d'une route normale, il n'existe pas de règle qui oblige un bateau à suivre une route normale.



## Service Question/Réponse ISAF Règles de Course

### Contenu par Sections

**Note CCA :** Chaque référence Lettre/chiffre des Q/R possède un lien hypertexte envoyant directement vers la question réponse (exemple : CTRL/CLIC sur B1 envoie directement sur la Q/R 13-001)

#### A – Navigation loyale

		Il n'y a actuellement pas de Q&R dans cette section
--	--	---

#### B – Bateau contre Bateau

<a href="#">B 1</a>	Q&R 13-001	Deux bateaux parant la marque après avoir dépassé la position bout au vent dans la zone quand un autre pare déjà.
<a href="#">B 2</a>	Q&R 13-005	Bâbord essaie de croiser devant tribord.
<a href="#">B 3</a>	Q&R 13-013	Droits et obligations aux obstacles.
<a href="#">B 4</a>	Q&R 13-015	3 bateaux engagés bâbord approchant d'un obstacle ; un bateau en course tribord.
<a href="#">B 5</a>	Q&R 13-017	Plus de droit à la place à la marque

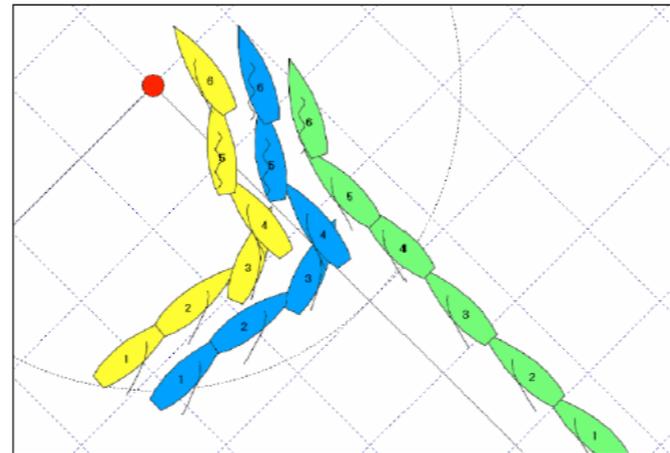


### Service Question/Réponse ISAF Règles de Course

B 001

[Q&R 2013-001](#)

Publiée 18 février 2013 (Révision de la Q&amp;R 2010-20 B17)

**Situation :**

Peu de temps après la position 2, Jaune décide qu'il peut virer de bord et parer la marque. Initialement, Bleu pense qu'il peut croiser devant Vert et ne hèle donc pas pour de la place pour virer de bord. Cependant, dès que Jaune lofe pour virer de bord, Bleu lofe immédiatement et vire de bord de sorte que les deux bateaux passent bout au vent simultanément. Lorsqu'ils ont terminé leur virement de bord, il y a la place pour un bateau (pas pour les deux) pour passer entre Vert et la marque.

Après la fin du virement de bord, Jaune lofe pour contourner la marque et Bleu lofe pour donner à Jaune la place à la marque. Vert doit lofer au-delà du plus près pour éviter Bleu. Vert réclame contre Bleu et Bleu réclame contre Jaune.

**Question 1 :**

Quelle devrait être la décision?

**Réponse 1 :**

Pénaliser Jaune pour infraction à la règle 18.3(a).

Vert était tenu de se maintenir à l'écart de Bleu depuis le moment où Bleu a terminé son virement de bord. Vert s'est maintenu à l'écart et n'a enfreint aucune règle.

Jaune et Bleu étaient tous deux tenus par la règle 18.3(a) de ne pas obliger « l'autre bateau » à naviguer au-delà du plus près pour éviter le contact. Quand Vert a navigué au-delà du plus près, c'était pour éviter le contact. Jaune et Bleu ont tous deux enfreint la règle 18.3(a). Bleu est exonéré selon la règle 64.1(a) puisque c'est Jaune qui l'a obligé à enfreindre la règle 18.3.

Bleu était tenu de se maintenir à l'écart de Jaune après la fin du virement de bord de Jaune. Bleu s'est maintenu à l'écart et n'a pas enfreint la règle 11.

On ne doit pas se passer de procès-verbal :

- L'utilisation des formulaires pré imprimé permet une préparation et une mise en oeuvre efficace de l'instruction.
- Établir le procès-verbal ultérieurement n'est pas fiable.
- Une partie peut demander à recevoir par écrit, dans un délai de 7 jours, les faits, la décision et les raisons, règle 65.2.
- En cas d'appel, la demande par écrite est nécessaire. Importance du procès-verbal :
  - Utiliser les formulaires de réclamation officiels.
  - Positions et témoignages continuellement mis au procès-verbal.
  - Représenter les faits avec des dessins.
  - Décision claires et appliquées.
  - Justification formulée avec exactitude.

- Informer rapidement les parties: règle 65.1
  - ☑ Communiquer les faits
  - ☑ Règles appliquées
  - ☑ Décision
  - ☑ Raisons
  - ☑ Pénalités
  - ☑ Orientation sur une possibilité d'appel
- La décision par écrit peut être demandée : règle 65.2
  - ☑ Dans un délai de 7 jours
  - ☑ Prescription 3 à la règle 65.2: 15 jours pour exemplaire écrit.
- Communication au tableau officiel :
  - ☑ Tenir de l'implication de la décision sur le classement, en particulier si plusieurs bateaux sont impliqués.
- Lors d'une pénalité de jauge :
  - ☑ Informer la fédération nationale (*SWISS-SAILING*)

Réunir les documents écrits:

Grouper les documents pour archives

Donner la décision par écrit si demandé R65.2

En cas de réclamation de jauge, communication à *SWISS-SAILING* R 65.4

En cas de mauvaise conduite notoire rapport à la fédération nationale, Règle 69

En cas de demande d'appel : R70 – 71 et Annexe R

- Informer la commission d'appel de *SWISS-SAILING*, Annexe R 3
- Prendre position concernant l'appel, Annexe R4

## ➤ Principe:

Règle 41

Pas d'aide de l'extérieur

Règle 42.1

Déplacement uniquement par le vent et l'eau

## ➤ Interdit:

Règle 42.2

☞ Pomper, balancer, saccader, godiller etc.

Règle 48.1

☞ Un bateau ne doit utiliser que l'équipement à bord au signal prép.

Règle 48.2

☞ Personne ne doit quitter le bateau intentionnellement

Règle 45

☞ Un bateau doit être à flot et non amarré au signal de préparation

## ➤ Principe:

Règle 41

Pas d'aide de l'extérieur

Règle 42.1

Déplacement uniquement par le vent et l'eau

## Autorisé:

Règle 41



Aide extérieur conformément à R 1, situation d'urgence, collision, accident, maladie

Règle 41.d



Information de l'extérieure, si disponible à tous les concurrents

Règle 45



Mouiller et / ou équipage debout sur le fond

➔ mais: récupérer l'ancre sans déplacement du bateau



Amarrer après le signal de préparation pour écoper, ariser ou réparer.

Règle 42.2



Nager (exprès ou involontairement)

➔ □ mais: en contact avec le bateau avant que l'équipage reprenne la navigation vers la marque suivante

## Conflits entre les règles R 63.7

En cas de conflit entre deux *règles* ou plus 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'AC, les IC ou tout autre document qui régit l'épreuve selon le point (g) de la définition *règle*.

## Infraction dans une course annulée: R 36

Pas de pénalité pour une infraction dans une course annulée

Exceptions:

R 14 Eviter le contact

R 30.2 Pénalités cumulées

R 30.4 Pavillon noir

R 69 Mauvaise conduite notoire

Infraction d'un bateau qui n'est pas en course : R 23.1

Si cela est raisonnablement possible, un bateau qui n'est pas en course ne doit pas gêner un bateau en course

Pénalité possible

Pénalité reportée pour la prochaine course

## Règle 78

Le bateau doit correspondre aux normes de classe.

Certificat de jauge valable.

### ➤ Qui peut réclamer :

- Bateau en tant que participant.
- Comité technique, CC ou Jury si constaté par eux ou sur la base d'une réclamation du jugeur du championnat.

### ➤ Comment la réclamation doit être faite: règle 61.2

- Donnée du bateau, du barreur ou propriétaire, du réclamant.
- Raison de la réclamation, règle enfreinte.
  - Délai : 2h après la constatation de la raison de la réclamation.
  - Informer le réclamer aussitôt que possible.

### ➤ Décision du Jury:

- Le Jury peut décider si sa compétence est suffisante.
- Le jugeur doit être appelé, si techniquement nécessaire.
- Vieillessement et usure toléré à court terme.

Comportement lors d'infractions avec dommages, Règle 67

Revendications suite à l'infraction à une règle:

Principe de base : Prescriptions Swiss Sailing à la règle 67

Le CC et le Jury ne sont pas compétent pour statuer sur des demandes d'indemnités  
Le Jury doit toutefois sur demande donner une version écrite de la décision de la réclamation

Revendication contre CC ou l'organisateur:

Principe de base:

- Règle 3: Décision de courir des règles
- Règle 4: Acceptation des règles
- Prescription à la règle 67: la responsabilité d'un ou des membres de l'autorité organisatrice ne peut être engagée

Recommandation de *SWISS SAILING*:

Dans l'avis de course, le formulaire d'inscription et les instructions de course mentionner que la responsabilité de l'organisateur ne peut pas être engagée

Principe:

Règle 2 : Navigation loyale

Pénalité possible sur la base d'une réclamation, si l'infraction est clairement anti-sportive.

(Disqualification qui ne peut pas être retirée)

Règle 69 Mauvaise conduite

une conduite enfreignant les bonnes manières, le bon esprit sportif ou un comportement contraire à l'éthique ; ou

une conduite qui pourrait jeter ou à jeté le discrédit sur le sport.

Instruction possible sans réclamation

## Règle 69

La règle parle de :

✓ Concurrent

✓ Propriétaire

✓ Accompagnateur

### Définition

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.

## Règle 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 ou a jeté 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.

## Règle 69

### Instruction

Un Jury agissant selon cette règle doit être composé d'au moins 3 membres.

## Règle 69

### Instruction

Une instruction sous la règle 69 se différencie des autres instructions selon les 4 points ci-dessous :

1. Une action sous la règle 69 n'est pas une réclamation (protest)
2. Une action sous la règle 69 est contre un compétiteur, un propriétaire ou un accompagnateur, pas contre un bateau.
3. Une action sous la règle 69 ne peut être initiée que par un Jury.
4. Après réception d'un rapport, le Jury peut décider de conduire ou non une instruction.

## Règle 69

### Instruction

Le jury peut décider d'ouvrir une instruction sous la règle 69 de son propre gré, ou après réception d'un rapport oral ou écrit de n'importe qui, y compris d'une personne qui n'est pas impliquée dans la régata.

Rouvrir une instruction: Règle 66

Le Jury peut rouvrir une instruction:

- ✓ si il décide qu'il a pu commettre une erreur significative
- ✓ s'il constate que des fautes lui ont été cachées
- ✓ si de nouvelles preuves sont disponibles
- ✓ Une partie peut demander une réouverture de l'instruction, toutefois au plus tard 24 h après connaissance de la décision

Le Jury doit rouvrir une instruction:

- ✓ si la fédération nationale décide que les faits établis sont inadéquats (Annexe R5)

Antidoping Suisse exécute de manière indépendante des contrôles selon les instructions de l'association Olympique Suisse AOS.

Les officiels n'ont aucun rôle dans l'exécution.

**Cependant:**

- Nous orientons le responsable Antidoping sur place, s'il le désire, du déroulement de la régate.
- Nous l'assistons au besoin pour trouver et organiser les locaux nécessaires, comme garde-robe ou toilettes.
- Nous orientons Antidoping Suisse si nous sommes d'avis que les contrôleurs ne se sont pas conduits de façon correcte ou adéquate.
- Nous motivons nos régatiers et tout spécialement nos jeunes afin qu'ils évitent à tout prix la consommations de drogues.

Le droit à un appel : Règle 70 et 71

Peut faire appel d'une décision d'un Jury ou de ses procédures, mais pas des faits établis

- Bateau ou participant
- Exceptions:
  - **jury International (selon Annexe N)**
  - **ou selon règle 70.5**

Procédure d'appel : Annexes R

- La fédération nationale est compétente (Commission de d'appel *Swiss Sailing*)
- Délai d'appel : 15 jours après la réception de la décision écrite
- Les parties et le comité de réclamation peuvent prendre position par écrit

Décisions: La fédération nationale (commission d'appel):

- Instruit et décide sans la présence des parties
- La décision peut confirmer, modifier ou supprimer
- Peut rejeter la demande d'appel

Présentation des règles

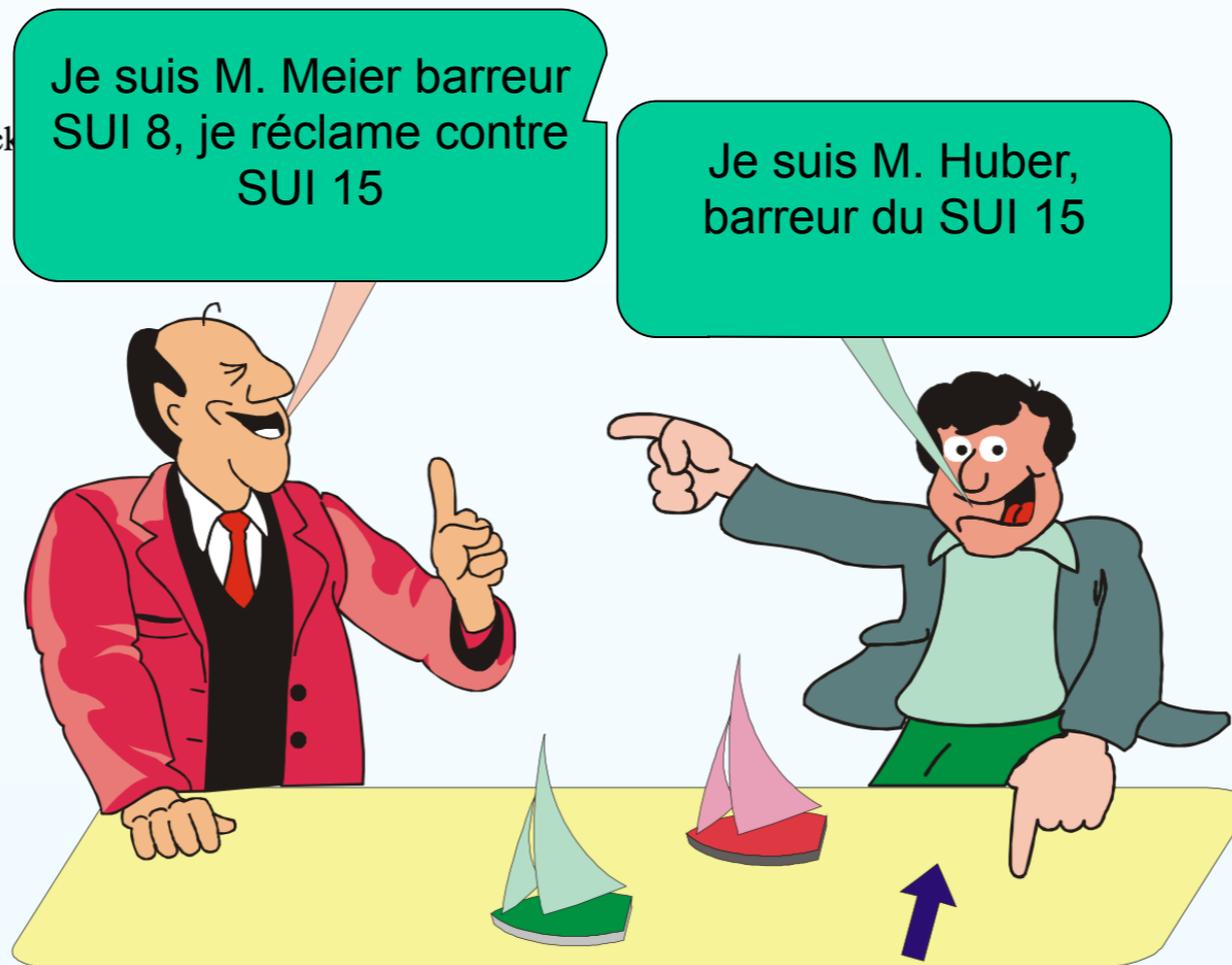
- R 70.2: Un Jury peut demander confirmation ou correction de sa décision
- R 70.4: Un club peut demander l'interprétation des règles

Folie 3-Finckh

Bonjour M. Meier, bonjour M. Huber, puis-je vous présenter les membres du jury. A gauche M. Bauer, à droite M. Jean et moi-même Louis Vidal. Avez-vous une objection quand à cette composition

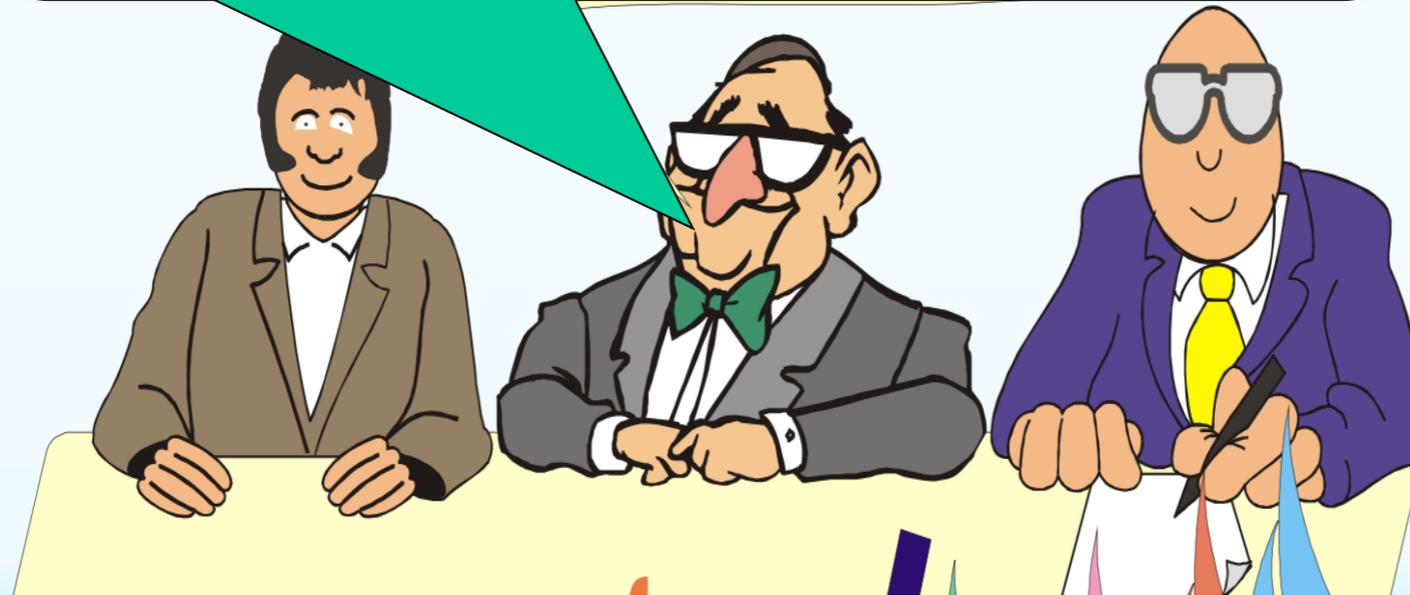


Folie 10-Finck



Folie 3 - Finckh

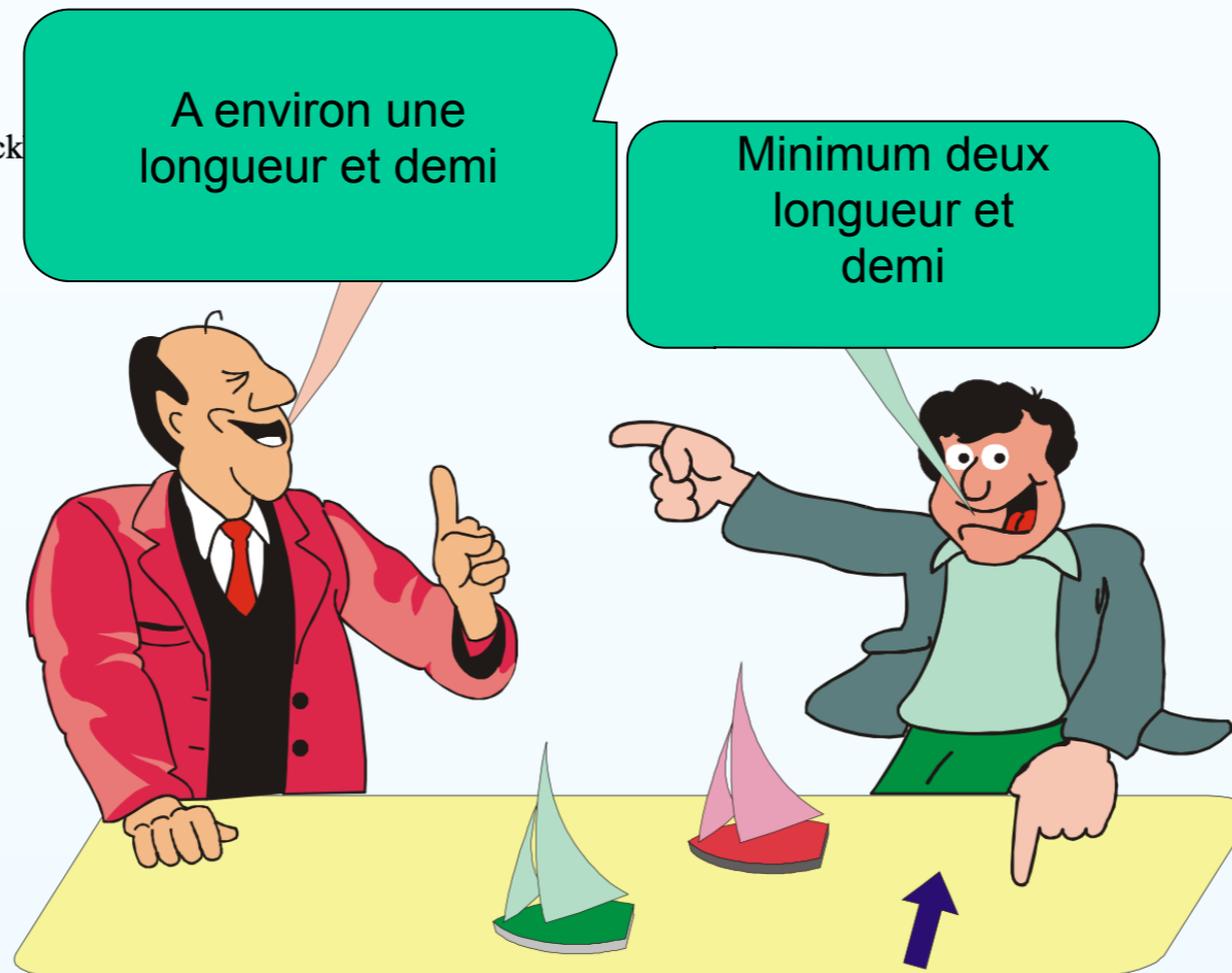
Vous avez, les deux, le droit d'être présent pendant toute l'instruction.  
M. Meier voulez-vous nous relater l'incident



Folie 10-Finckh



Folie 10-Finck



A environ une longueur et demi

Minimum deux longueur et demi

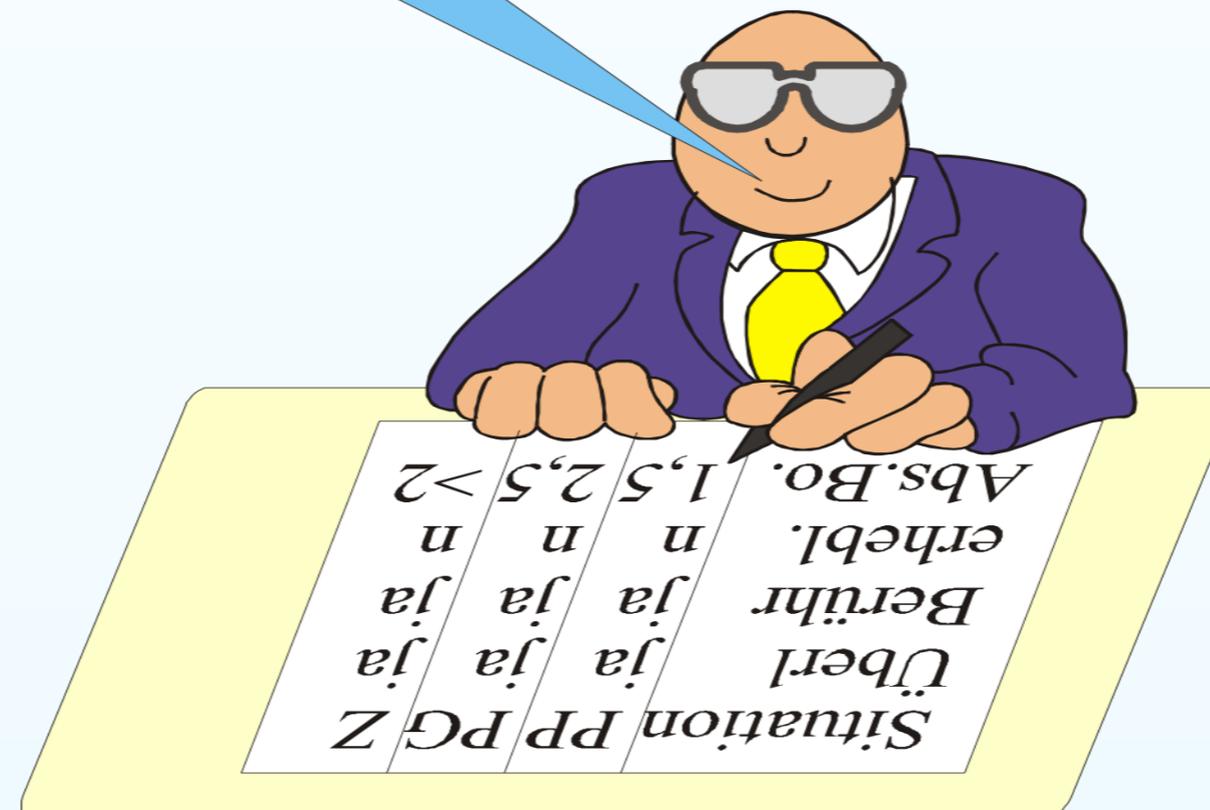
Folie 14-Finckh

Comme il n'y a plus de questions je vous prie de faire entrer le témoin Schmid. Les partie restent



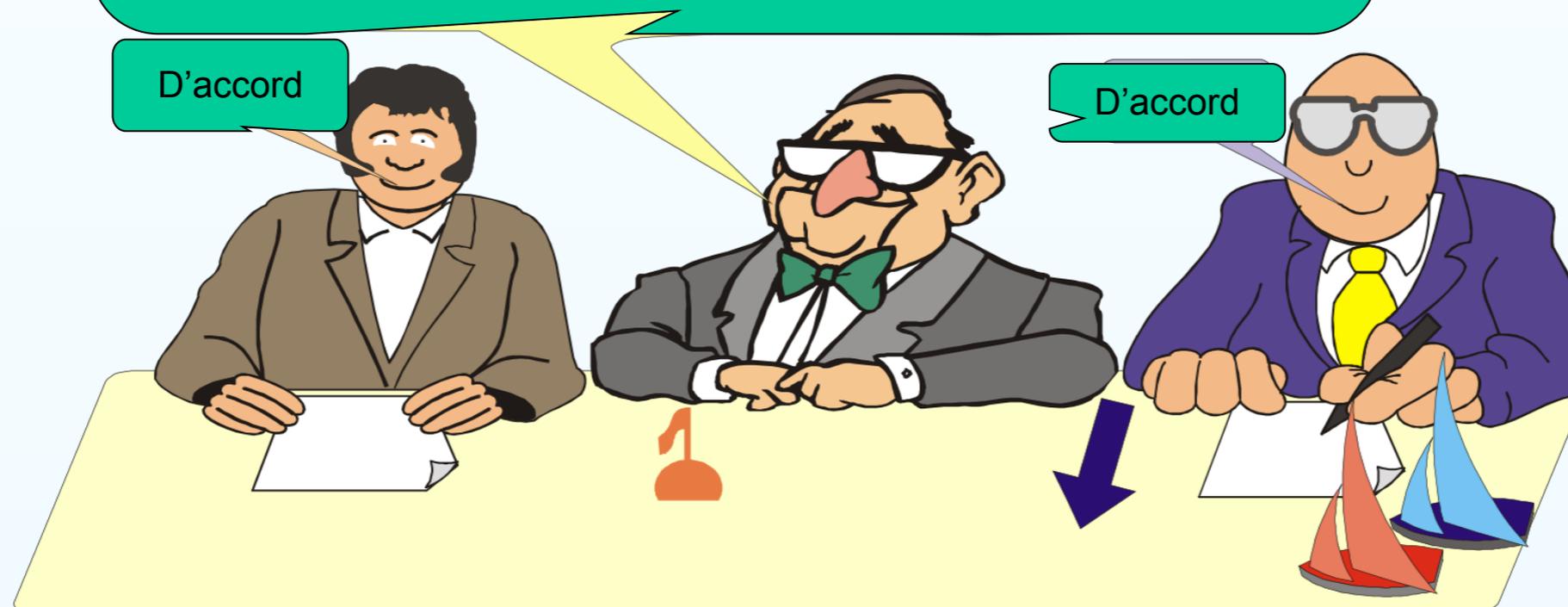
## Folie 18-Finckh

Comme je l'ai écrit, la distance du bateau de M. Meier était bien de deux longueurs lors de son empannage



Folie 20-Finckh

Mon avis : M. Huber a donné de la place jusqu'à l'empannage. Après l'empannage il n'était pas prioritaire et devait laisser la place, ce qu'il a fait. Meier, bateau au vent n'a pas laissé la place. Il a contrevenu aux règles 11 et 14. Votre avis



La régates est un jeu, et le juge n'est pas un policier.

La régates est un sport d'auto-arbitrage, ce qui signifie que les concurrents réclament pour des infractions les concernant et ne doivent pas rejeter la responsabilité de réclamer sur les juges.