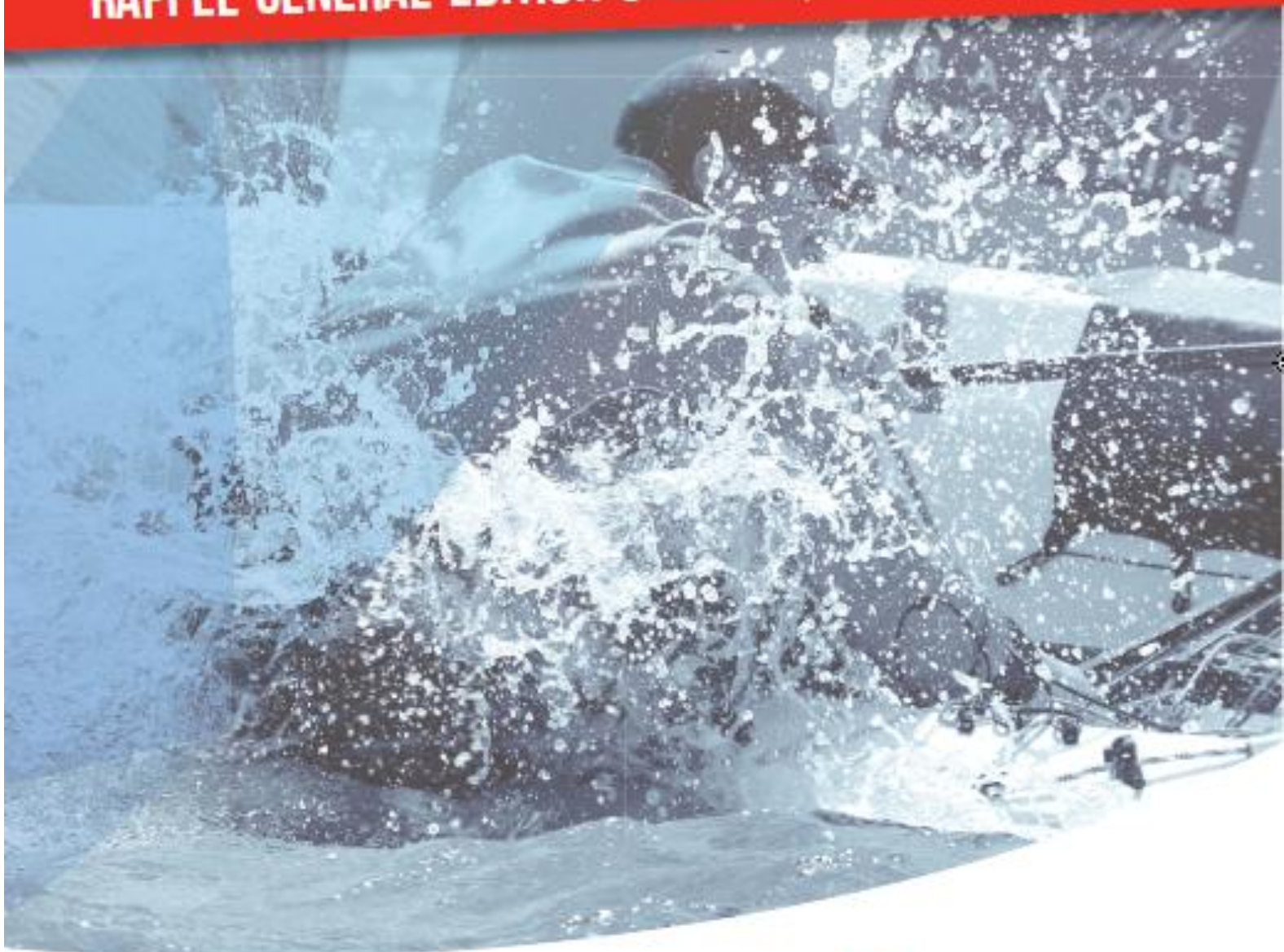


LES RÈGLES DE COURSE À LA VOILE 2013-2016



RÉSUMÉ DES PRINCIPALES MODIFICATIONS
RAPPEL GÉNÉRAL ÉDITION SPÉCIALE, 12 JANVIER 2013



PARTENAIRES FÉDÉRAUX

FF  **oile**

LES PRINCIPALES MODIFICATIONS AUX REGLES DE COURSE A LA VOILE 2013-2016

Tous les quatre ans, la Fédération Internationale de Voile apporte des modifications aux Règles de Course à la Voile, en s'appuyant sur des soumissions proposées soit par les autorités nationales membres de l'ISAF, soit par les classes affiliées, soit par les présidents des différents comités ISAF. Si l'ensemble de ces changements n'a rien de fondamental, ils n'en restent pas moins importants.

Contrairement aux modifications de l'édition 2005-2008 qui représentaient une refonte importante des règles, celles de l'édition 2013-2016 sont essentiellement motivées par une recherche de :

- clarification (suppression d'éventuelles interprétations non souhaitées),
- précision (suppression d'omissions ou de lacunes)
- simplification
- structuration
- cohérence (suppression de contradictions entre certaines règles)
- prise en compte du respect environnemental
- prise en compte de la sécurité (RIPAM, RSO ...)
- suivi de l'évolution
 - des matériaux,
 - des pratiques des arbitres dans la gestion des courses,
 - des pratiques des voiliers,
 - des règles de classe et de handicap,
 - de l'utilisation d'internet
- harmonisation du traitement des réclamations sur la jauge, le rating ou les règles de classe
- suppression de règles redondantes ou inutilisées
- prise en compte de pratiques courantes absentes jusqu'à présent dans les règles
- harmonisation des annexes avec les règles (en termes de structuration essentiellement)

Pour faciliter la lecture du document, les modifications aux RCV apparaissent en gras (ou rayé suivant les cas) dans la règle 2013-2016. Lorsque nécessaire, la règle 2009-2012 est également reproduite pour mise en évidence rapide des changements.

Le présent document se veut relativement exhaustif tout en synthétisant les motivations ayant entraîné les changements 2013-2016. Nous espérons qu'il vous sera utile.

Le document anglais réalisé par Dick Rose, juge international anglais, président du groupe de travail des règles de course de l'ISAF, ayant servi de base à cette présentation, est consultable sur le site internet de l'ISAF à l'adresse :

[http://www.sailing.org/tools/documents/RRS20132016StudyVersion-\[13380\].pdf](http://www.sailing.org/tools/documents/RRS20132016StudyVersion-[13380].pdf)

Corinne Aulnette
Responsable de la Commission Centrale d'Arbitrage

SOMMAIRE

Terminologie	page 3
Définitions	pages 3 à 5
Principes de base	page 6
Chapitre 2	
- préambule section A, RCV 14, préambule section C	page 6
- RCV 18	pages 7 et 8
- RCV 20	page 8
- RCV 21 et 22	page 9
Chapitre 3	
- RCV 25	page 9
- RCV 28	pages 9 et 10
- RCV 29 et 33	page 10
Chapitre 4	
- RCV 41, 42 et 44	page 11
- RCV 48, 49, 50 et 52	page 12
Chapitre 5	
- RCV 60 et 61	page 13
- RCV 62 et 63	page 14
- RCV 64, 67 et 69	page 15
- RCV 70, 71, 76, 78 et 81	page 16
Chapitre 7	
- RCV 86 et 90	page 17
Annexe A	page 17
Annexe B	page 18
Annexe C	pages 18 à 20
Annexe D	page 21
Annexe E	page 21
Annexes M, P et R	page 22

TERMINOLOGIE

2009-2012 : « Bateau » signifie un voilier et l'équipage à son bord.

2013- 2016 : « Bateau » signifie un voilier et l'équipage à son bord ; « **navire** » signifie tout bateau ou embarcation.

Le comité des règles de l'ISAF a souhaité préciser la signification du mot « navire » (vessel), en ajoutant le mot « ship ». Par exemple, la règle 41 (aide extérieure) est désormais plus explicite et prévoit qu'un bateau peut, après une collision, recevoir de l'aide de l'équipage de l'autre navire (tout bateau ou embarcation). L'idée des règles 41 et 42.3(h) étant en effet de s'appliquer en cas de collision entre un bateau en course et tout navire (que ce navire soit ou pas un autre bateau à voile).

DEFINITIONS

Modification de l'emplacement du texte des Définitions, qui passe en début de livre (initialement en fin de livre). Cette modification a été souhaitée par le comité des règles de l'ISAF qui a considéré que les définitions étaient fondamentales dans la lecture des RCV et particulièrement des règles du chapitre 2. Les replacer en début de livre permet ainsi de les localiser plus aisément.

Les RCV éditées par la FFVoile comportant des rabats avec ces définitions et les signaux de course, nous avons donc inversé les signaux et les définitions, les signaux passant désormais sur le rabat de la dernière de couverture.

Finir

2009-2012 : Un bateau *finit* quand une partie quelconque de sa coque, ou de son équipage ou équipement en position normale, coupe la ligne d'arrivée dans le sens de la route depuis la dernière marque soit pour la première fois, soit après avoir effectué une pénalité selon la règle 44.2, soit après avoir corrigé une erreur commise sur la ligne d'arrivée selon la règle 28.1.

2013-2016 : Un bateau *finit* quand une partie quelconque de sa coque, ou de son équipage ou équipement en position normale, coupe la ligne d'arrivée **depuis le côté parcours**. **Toutefois, il n'a pas fini si, après avoir franchi la ligne d'arrivée, il**

- (a) **effectue une pénalité selon la règle 44.2,**
- (b) **corrige une erreur selon la règle 28.2 commise sur la ligne, ou**
- (c) **continue d'effectuer le parcours.**

1°) « coupe la ligne d'arrivée depuis le côté parcours » : cette nouvelle formulation enlève les doutes qui existaient dans la phrase « depuis la dernière marque », où l'on pouvait s'interroger sur la marque devant être considérée comme la dernière marque. Dans certains cas, cette marque pouvait être la dernière marque à contourner ou une bouée de chenal mentionnée dans les IC. Un des objectifs des définitions était de s'assurer que tous les bateaux finissent dans le même sens, pour ne pas connaître d'arrivées venant de différentes directions. L'expression « depuis le côté parcours » semble explicite et bien comprise (cf règles 44.2, 29.1, 29.2 et 30.1).

2°) la fin de la définition a été réorganisée pour une meilleure compréhension et une lecture plus aisée, la rédaction initiale pouvait donner lieu à différentes interprétations. La nouvelle rédaction permet de comprendre plus facilement qu'un bateau ne finit pas avant d'avoir franchi la ligne une 2^{ème} fois (après pénalité ou erreur corrigée).

3°) le nouveau (c) de la définition a été adopté pour s'adapter aux parcours parfois utilisés, où les coureurs font plusieurs tours d'un même parcours et peuvent couper plusieurs fois la ligne d'arrivée. Cette dernière phrase éclaircit le fait qu'un bateau qui continue à effectuer le parcours après avoir franchi la ligne d'arrivée n'a pas fini.

Marque

2013-2016 : Un objet tel que les instructions de course exigent d'un bateau qu'il le laisse d'un côté spécifié, 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 ~~temporairement~~ ou accidentellement attaché à une *marque* n'en fait pas partie.

Dans la nouvelle définition, le mot « temporairement » a disparu.

Les comités de course utilisent souvent une bouée attachée au bateau comité pour éviter les chocs au moment du départ entre les bateaux concurrents et le bateau comité. Selon la définition du mot « temporairement », cette bouée est donc attachée pour une durée de temps limitée et ne fait pas partie intégrante du bateau comité. Elle ne peut donc être considérée comme une marque, au sens de la définition. Les concurrents peuvent la toucher sans aucune conséquence. Certains concurrents pourraient même demander de la *place* à cette marque selon la règle 19 (obstacle), puisque la 1^{ère} phrase de la section C ne s'appliquerait pas à cette marque.

De plus, les IC ne peuvent modifier les définitions. Une IC qui interdirait aux concurrents de toucher cette marque donnerait rang d'obstacle à cette marque, ce qui va à l'encontre de l'esprit du préambule de la section C.

La suppression de « temporairement » dans la définition de marque résout ce problème en actant le fait qu'une marque et son mouillage attachés au bateau comité font partie de celui-ci, que la règle 31 s'applique et que la règle 19 ne s'applique pas.

Partie

2009-2012 : Une *partie* dans une instruction : un réclamant ; un réclamé ; un bateau qui demande réparation ; un bateau ou un concurrent qui peut être pénalisé selon la règle 69.1 ; un comité de course ou une autorité organisatrice dans une instruction selon la règle 62.1(a).

2013-2016 : 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) ;
- (c) lors d'une demande de réparation selon la règle 62.1(a) : l'entité supposée avoir fait une action inadéquate ou une omission ;
- (d) un bateau ou un concurrent qui peut être pénalisé selon la règle 69.2.

Toutefois, le jury n'est jamais une *partie*.

La modification de la définition est due à la modification de la règle 62.1(a) (réparation) (page 14 de ce document).

Place

2013-2016 : 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.

Lorsque plusieurs bateaux arrivent ensemble, il est fréquent qu'un bateau se trouvant au milieu de deux autres ait simultanément droit à de la place de la part d'un bateau, tout en étant tenu de donner de la place ou de se maintenir à l'écart d'un autre bateau. Cette nouvelle définition fournit une réponse claire à la question suivante : le bateau tenu de donner de la place à un tel bateau « de milieu » doit-il également lui permettre de remplir ses obligations vis-à-vis d'autres bateaux ? Cette nouvelle définition établit clairement qu'un bateau tenu de donner de la place n'a pas rempli ses obligations par rapport aux règles s'il a obligé un autre bateau à enfreindre une règle du chapitre 2.

Cette définition inclut de plus la place nécessaire pour éviter de toucher une marque, concept suffisamment important des règles pour être clairement énoncé.

Place à la marque

2009-2012 : La *place* pour un bateau pour aller à la *marque*, et par la suite la *place* pour naviguer sur sa *route normale* quand il est à la *marque*. Cependant, la *place-à-la-marque* ne comprend pas la *place* pour virer de bord sauf si le bateau est *engagé au vent* et à l'intérieur du bateau tenu de donner la *place-à-la-marque*.

2013-2016 : *Place* pour un bateau **pour laisser la *marque* du côté requis**. Et,

(a) *place* pour aller à la *marque* **lorsque sa *route normale* est de s'en approcher** et,

(b) ***place* pour contourner la *marque* tel que nécessaire pour effectuer le parcours**.

Cependant, la *place à la marque* pour un bateau ne comprend pas la *place* pour virer de bord sauf si le bateau est *engagé* à l'intérieur et *au vent* du bateau tenu de donner la *place à la marque* **et qu'il parerait la *marque* après son virement**.

La différence entre « aller à la marque » et « quand il est à la marque » était source de difficultés d'interprétation. La nouvelle formulation n'utilise plus « quand il est à la marque » et supprime ainsi les problèmes de transition entre [aller à la marque] et [être à la marque]. Ceux-ci sont remplacés par les priorités découlant de la route normale du bateau et du contournement nécessaire pour effectuer le parcours. Plus facile à juger, moins alambiqué, et prend en compte les autres bateaux.

La définition initiale donne la [place pour naviguer sur sa route normale quand le bateau est à la marque], ce qui va au-delà des droits normalement acquis pour un contournement normal d'une marque. Selon la nouvelle définition, le droit du bateau ayant de la place à la marque se limite à une navigation en bon marin (phrase (b) de la définition).

De même, la place pour virer (2009-2012) pouvait être interprétée comme donnant des droits à virer, alors que le virement de bord n'avait pas pour objectif de parer la marque, ce qui n'était pas l'intention initiale de cette définition.

Se maintenir à l'écart

2009-2012 : Un bateau *se maintient à l'écart* d'un autre si cet autre bateau peut naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter et, quand les bateaux sont *engagés* sur le même *bord*, si le bateau *sous le vent* peut modifier sa route dans les deux directions sans immédiatement entrer en contact avec le bateau *au vent*.

2013-2016 : 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.**

Quand deux bateaux naviguent bord à bord, le bateau au vent doit laisser de l'espace au bateau sous le vent. Dans le cas d'un bord de vent arrière, cette définition continuera désormais à s'appliquer, même si les 2 bateaux ne sont pas sur le même bord, l'espace étant ainsi préservé entre le bateau tribord prioritaire vent arrière naviguant à côté d'un bateau bâbord.

PRINCIPES DE BASE

RESPONSABILITE ENVIRONNEMENTALE

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

Ce nouveau principe fondamental introduit le concept largement admis de la participation active des navigateurs à la protection de l'environnement. Voir aussi le préambule du chapitre 4 et la nouvelle règle 55.

CHAPITRE 2 – QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT

Préambule de la section A

2013-2016 : Un bateau est prioritaire ~~quand un autre bateau 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.

La 1^{ère} phrase de l'ancien préambule pouvait être interprétée de la façon suivante : quand le bateau A est tenu de se maintenir à l'écart de B, B est prioritaire sur tous les autres bateaux. La formulation actuelle explicite clairement l'intention initiale qui est : lorsque A est tenu de donner de la place à B, B est prioritaire sur A.

Règle 14 - EVITER LE CONTACT

2013-2016 : 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 de la *place* ou à de la *place à la marque*

- (a) 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*, et
- ~~(b) ne doit pas être pénalisé selon cette règle sauf s'il se produit un contact qui cause un dommage ou une blessure~~
- (b) doit être exonéré s'il enfreint cette règle et que le contact ne cause pas de dommage ou blessure.

Le fait de remplacer les termes « ne doit pas être pénalisé » par « doit être exonéré » simplifie le texte de cette règle et la rend plus cohérente avec le principe selon lequel un bateau qui enfreint une règle doit être exonéré ou pénalisé.

Préambule de la section C

2013-2016 : 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 à partir du moment où les bateaux s'en approchent pour prendre le départ et jusqu'à ce qu'ils les aient passées. ~~Quand la règle 20 s'applique, les règles 18 et 19 ne s'appliquent pas.~~

La dernière phrase du préambule disparaît dans la nouvelle édition car jugée trop générale, et est remplacée par une phrase visant à résoudre le conflit entre la règle 20 et les autres règles de la section C, phrase intégrée dans la règle 20 (plutôt que dans le préambule). Le comité des règles a jugé que les préambules étaient lus avec moins d'attention que les règles, et que ce changement simplifierait la section C et la rendrait plus aisément compréhensible.

Règle 18.2(c)

2009-2012 : Quand un bateau est tenu de donner la *place-à-la-marque* en vertu de la règle 18.2(b), il doit continuer à le faire même si par la suite un *engagement* est rompu ou un nouvel *engagement* est établi. Cependant, si l'un des bateaux dépasse la position bout au vent ou si le bateau ayant droit à la *place-à-la-marque* quitte la *zone*, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer.

2013-2016 : Quand un bateau est tenu de donner la *place à la marque* en vertu de la règle 18.2(b),

- (1) il doit continuer à le faire même si par la suite un *engagement* est rompu ou un nouvel *engagement* est établi ;
- (2) **s'il devient engagé à l'intérieur du bateau ayant droit à la *place à la marque*, il doit également donner à ce bateau la *place pour suivre sa route normale* tant qu'ils restent engagés.**

Cependant, **si le bateau ayant droit à la *place à la marque* dépasse la position bout au vent ou quitte la *zone***, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer.

Clarification des obligations d'un bateau tenu de donner la place à la marque, suite à la modification de la définition de *Place à la marque*.

Cette nouvelle formulation empêche un bateau tenu de donner la place à la marque d'acquiescer tout autre droit ou de bloquer le bateau ayant droit à la place, s'il se retrouve à l'intérieur de l'autre bateau. Elle limite également l'action du bateau ayant droit à la place quand le bateau tenu de lui donner la place tente de profiter de l'espace laissé entre lui et la marque.

Le fait de diviser la règle en deux sous-parties rend la lecture plus aisée. Elle met en évidence le fait que la 1^{ère} phrase s'applique aux 2 renvois (1) et (2), ainsi que la dernière phrase (cependant ... etc.).

Règle 18.2(e)

2009-2012 : Si un bateau a établi un *engagement* à l'intérieur depuis une position en *route libre derrière*, 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.

2013-2016 : Si un bateau a établi un *engagement* à l'intérieur depuis une position en *route libre derrière* **ou en virant au vent d'un autre bateau** 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.

Cette modification permet, à une marque au vent, de protéger un bateau A quand un autre bateau B vire tardivement à l'intérieur, après avoir passé devant ou derrière A. Ce cas de figure peut arriver pendant des courses en flotte réunissant des bateaux naviguant à différentes vitesses.

Règle 18.3 – Virer de bord dans la zone

2009-2012 : Virer de bord en s'approchant d'une marque : Si deux bateaux s'approchaient d'une *marque* sur des *bords* opposés et que l'un d'eux vire de *bord*, devenant de ce fait soumis à la règle 13 dans la *zone* alors que l'autre bateau *pare* la *marque*, la règle 18.2 ne s'applique pas par la suite. Le bateau qui a changé de *bord*

- (a) ne doit pas obliger l'autre bateau à naviguer au-delà du plus près pour l'éviter ni empêcher l'autre bateau de passer la *marque* du côté requis, et
- (b) doit donner la *place-à-la-marque* si l'autre bateau devient *engagé* sur son intérieur.

2013-2016 : **Virer de bord dans la zone : Si un bateau dans la *zone* dépasse la position bout au vent et se retrouve ainsi sur le même *bord* qu'un bateau qui *pare* la *marque***, la règle 18.2 ne s'applique pas entre eux par la suite. Le bateau qui a changé de *bord*

- (a) ne doit pas obliger l'autre bateau à naviguer au-delà du plus près pour **éviter le contact** ni empêcher l'autre bateau de passer la *marque* du côté requis, et
- (b) doit donner la *place à la marque* si l'autre bateau devient *engagé* sur son intérieur.

L'objectif de cette modification est d'une part de simplifier la règle et d'autre part de confirmer son application quand l'incident se produit entre plus de 2 bateaux.

Les mots « en s'approchant d'une marque » ont disparu, étant ambigus et pouvant donner lieu à des interprétations hétérogènes des juges. Ils pouvaient être interprétés comme s'appliquant quand tous les bateaux concernés sont en dehors de la zone, créant un potentiel conflit avec la règle 18.1. Les « deux bateaux » mentionnés initialement en début de règle ont disparu, pour que la règle s'applique également entre 3 bateaux ou plus.

A une marque au vent à laisser à bâbord, quand 2 bateaux bâbord virent sur tribord dans la zone, la règle fait défiler le scénario de façon adéquate sans texte supplémentaire inutile.

A une marque au vent à laisser à bâbord, quand un bateau bâbord vire sous le vent de 2 bateaux tribord engagés et parant la marque, s'il en résulte que seul le bateau au vent des 2 bateaux tribord doit naviguer au-delà du plus près, cette nouvelle formulation permet de pénaliser le bateau bâbord qui a viré de bord.

Règle 18.5

Cette règle « Exonération » a été supprimée et remplacée par une nouvelle règle 21 (voir page 9).

Règle 20 – Place pour virer de bord à un obstacle

2013-2016 :

20.1 Héler

Quand il s'approche d'un *obstacle*, un bateau peut héler pour demander la *place* pour virer de bord et éviter un autre bateau sur le même *bord*. Toutefois, il ne doit pas héler si

- (a) il peut éviter l'*obstacle* en toute sécurité sans faire une modification de route importante,
- (b) il navigue en deçà du plus près, ou
- (c) l'*obstacle* est une *marque* et qu'un bateau qui le *pare* serait tenu de répondre et de modifier sa route.

20.2 Répondre

- (a) Après qu'un bateau a hélé, il doit donner au bateau hélé le temps de répondre.
- (b) Le bateau hélé doit répondre même si l'appel à la voix enfreint la règle 20.1.
- (c) Le bateau hélé doit répondre soit en virant de bord aussitôt que possible, soit en répondant immédiatement « Virez » et en donnant alors au bateau qui a hélé la *place* de virer de bord et de l'éviter.
- (d) Quand le bateau hélé répond, le bateau qui a hélé doit virer de bord aussitôt que possible.
- (e) A partir du moment où un bateau hèle jusqu'à ce qu'il ait viré et évité le bateau hélé, la règle 18.2 ne s'applique pas entre eux.

20.3 Transmettre l'appel à la voix à un autre bateau

Quand un bateau a été hélé pour de la *place* pour virer de bord et qu'il prévoit de répondre en virant de bord, il peut héler un autre bateau sur le même *bord* pour avoir de la *place* pour virer et l'éviter. Il peut héler même si son appel à la voix ne remplit pas les conditions de la règle 20.1. La règle 20.2 s'applique entre lui et le bateau qu'il hèle.

La règle 20 « Place pour virer de bord à un obstacle » a été réorganisée pour reprendre une structuration identique aux règles 18 et 19.

La règle 20.1 reprend des éléments des règles 20.1 et 20.3 de 2009-2012, et énonce clairement quand un bateau peut héler.

La règle 20.2 reprend les éléments de l'ancienne 20.1 (a, b et c). Elle reprend, par étapes successives, l'enchaînement des événements qui suivent un appel à la voix.

Le (b) de cette règle est une nouveauté, importante du point de vue de la sécurité. Le bateau hélé doit répondre, et réclamer par la suite en cas d'appel à la voix inadéquat.

La règle 20.3 permet de gérer des situations concernant plusieurs bateaux.

Règle 21 – Exonération

2013-2016 : Quand un bateau navigue dans la *place* ou la *place à la marque* à laquelle il a droit selon une règle de la Section C, 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.

Cette nouvelle règle 21 reprend l'ex 18.5 en simplifiant l'énoncé et en l'améliorant. Elle reprend la même structure et les mêmes termes que toutes les règles de la section C, rendant ainsi l'ensemble plus compréhensible pour les concurrents et les juges.

Elle clarifie le fait que pour certaines situations relevant de la règle 19 - obstacle continu – (par exemple des bateaux sur des bords opposés au vent arrière), il convient d'exonérer un bateau à l'intérieur non prioritaire pour une infraction à la RCV 10 ou 11.

Règle 22.3 - Culer

2009-2012 : Un bateau qui cule au moyen d'une voile à contre doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même.

2013-2016 : Un bateau qui cule **en route surface** au moyen d'une voile à contre doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même.

L'ajout des mots « en route surface » clarifie le fait que l'action de culer est considérée par rapport à la route surface et non par rapport à la route fond. Par exemple, un bateau qui cule par rapport à la route surface, peut ne pas culer par rapport au fond en raison du courant. Il sera cependant tenu de se maintenir à l'écart d'un autre bateau ne faisant pas de même.

CHAPITRE 3 – DIRECTION D'UNE COURSE

Règle 25.3 – Avis de course, instructions de course et signaux

2013-2016 : Un comité de course peut envoyer un signal visuel en utilisant soit un pavillon soit tout autre objet d'apparence similaire.

Certains arbitres pensent qu'un signal (par exemple pavillon C) peut uniquement être un pavillon et non pas une forme/couleur de ce pavillon sur un tableau ou autre. L'exigence à retenir est que le signal doit être clair pour les concurrents et que les arbitres doivent utiliser la meilleure méthode à leur disposition, dans les conditions existantes.

Règle 28 – Effectuer le parcours

2009-2012 :

- 28.1 Un bateau doit prendre le départ, laisser chaque marque du côté requis dans l'ordre correct, et finir, de telle façon qu'un fil représentant son sillage, après qu'il ait pris le départ et jusqu'à ce qu'il ait fini, s'il était tendu
- (a) passerait du côté requis de chaque marque,
 - (b) toucherait chaque marque à contourner, et
 - (c) passerait entre les marques d'une porte depuis la direction de la marque précédente.
- Il peut corriger toute erreur pour respecter cette règle. Après avoir fini, il n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée.
- 28.2 Un bateau peut laisser d'un côté ou de l'autre une marque qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas un bord du parcours sur lequel il se trouve. Cependant, il doit laisser

une marque de départ du côté requis quand il s'approche de la ligne de départ depuis son côté pré-départ pour prendre le départ.

2013-2016 :

- 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 ait *fini* 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**.

La règle 28 a été réorganisée selon un ordre plus logique, débutant avec l'approche de la ligne de départ.

La règle du « fil » qui était incluse dans la 28.1 avec d'autres éléments, est souvent mentionnée dans les rédactions des réclamations et appels et il était logique de la séparer des autres parties de la règle 28 et de lui attribuer un numéro de règle séparé.

L'ajout de « tant qu'il n'a pas fini » en 28.2 reprend la règle 28.1 de l'édition 2001-2004, cette précision ayant été supprimée depuis 2005. Il est en effet nécessaire de fixer un délai après lequel un bateau ne peut plus corriger une erreur.

Règle 29.1 – Rappel individuel

2009-2012 : Ce pavillon doit rester envoyé jusqu'à ce que de tels bateaux soient entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ...

2013-2016 : Le pavillon doit rester envoyé jusqu'à ce que ces bateaux soient **revenus** entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ

Le remplacement de « soient entièrement du côté ... » par « soient revenus ... » permet de gommer le biais de la rédaction initiale, qui exigeait que le pavillon X reste envoyé tant que tous les rappels individuels ne se retrouvaient pas (sous entendu ensembles) du côté pré départ de la ligne, alors que ces bateaux peuvent revenir du côté pré départ l'un après l'autre.

Règle 33 – Changer le bord suivant du parcours

2009-2012 : un pavillon ou un tableau triangulaire vert pour un changement vers tribord ou un pavillon ou un tableau rectangulaire rouge pour un changement vers bâbord.

2013-2016 : un **triangle** vert pour un changement vers tribord ou un **rectangle** rouge pour un changement vers bâbord.

Cohérence du texte de la règle avec Signaux de course ainsi qu'avec la modification de la règle 25.

CHAPITRE 4 – AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

Règle 41 – Aide extérieure

2013-2016 : 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** ;

..... 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.

L'ajout de « en danger » permet de recevoir de l'aide en cas de situations dangereuses. La dernière phrase de la règle autorise le jury à agir pour s'assurer que le score d'un bateau n'a pas été amélioré de façon significative du fait d'une assistance reçue dans le cadre de la règle 41(a).

Règle 42.3 – Propulsion - Exceptions

2013-2016 :

c) Sauf lors d'un louvoyage au vent, quand le surfing (accélération rapide en descendant sur l'avant d'une vague) ou le planing est possible, l'équipage du bateau peut border **toute voile** dans le but d'initier ce surfing ou planing, mais **chaque voile ne peut être bordée qu'une seule fois par vague ou risée.**

e) **Si une latte est inversée, l'équipage du bateau peut pomper avec la voile jusqu'à ce que la latte revienne en position. Cette action n'est pas autorisée si elle propulse clairement le bateau.**

42.3(c) :

- Le terme exact, utilisé par les océanographes et coureurs, pour indiquer le côté permettant le planing ou surfing, est l'avant de la vague et non pas son côté sous le vent (les vagues pouvant ne pas aller dans la même direction que le vent).

- Il n'est pas facile de vérifier de l'intérieur d'un bateau jury la façon dont une voile est bordée (écoute ou pas, poulie ou pas ...). La suppression de la mention « l'écoute ou le bras de toute voile » rendra le jugement de la règle 42 plus aisé, et donc plus équitable et uniforme.

42.3(e) :

Il arrive fréquemment qu'une latte soit inversée après un virement, empannage ou une voile à contre. Une seule action n'est souvent pas suffisante pour remettre la latte à l'endroit, or deux actions consécutives seraient en infraction avec la 42 initiale. D'où cette nouvelle 42.3(e).

Règle 44.1 – Effectuer une pénalité

2013-2016 :

44.1 : Un bateau peut effectuer une pénalité de deux tours quand il est susceptible d'avoir enfreint une **ou plusieurs règles** du chapitre 2 **lors d'un incident** alors qu'il est *en course*. Il **peut effectuer** une pénalité d'un tour quand il est susceptible d'avoir enfreint la règle 31. En remplacement, les instructions de course peuvent spécifier l'usage de la pénalité en points ou quelque autre pénalité, **auquel cas la pénalité spécifiée devra remplacer la pénalité d'un ou deux tours.**

44.1(b) : Cependant, ... si le bateau a causé une blessure ou un dommage sérieux ou, **malgré une pénalité effectuée**, obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction, sa pénalité doit être l'abandon.

S'il est pratique courante qu'un bateau qui enfreint plus d'une règle du chap. 2 dans un incident ne soit pas DSQ s'il effectue une pénalité de 2 tours, il n'en reste pas moins qu'il n'existait aucune règle l'explicitant. L'ajout de « ou plusieurs règles » dans la 44.1 vient combler cette lacune. La 1^{ère} phrase de la règle 2009-2012 a été scindée en 2 phrases dans un souci de clarté.

La dernière phrase de la 44.1 éclaircit le fait qu'en cas de pénalité autre que les tours s'appliquant par le biais des IC, cet autre système s'appliquera alors par défaut et remplacera le système des tours de pénalité.

La modification de la 44.1(b) précise le fait que le critère de l'avantage acquis dans la course doit s'appliquer avant ou après la pénalité effectuée. Cette nouvelle précision vise les situations où l'avantage acquis par l'infraction n'a pas été annulé par la pénalité.

Règle 48.2 – Dispositifs de séparation du trafic

2013-2016 : Un bateau doit respecter la règle 10 du *RIPAM*, Dispositifs de Séparation de Trafic.

Cette nouvelle règle évite aux organisateurs d'inclure dans les IC le respect de la règle 10 du *RIPAM*, DST. La règle 48 fait partie du chapitre 4 des RCV et s'applique uniquement aux bateaux en course. La règle 10 du *RIPAM* s'applique par le biais de la loi internationale à tous les bateaux naviguant aux abords ou dans les DST.

Règle 49.2 – Filières

2013-2016 : Sur les bateaux équipés de filières hautes et basses, un concurrent assis sur le pont face à l'extérieur, avec la taille à l'intérieur de la filière basse, peut avoir la partie supérieure de son corps à l'extérieur de la filière haute. **Si les règles de classe ne précisent pas le matériau ou le diamètre minimum des filières, celles-ci doivent respecter les spécifications correspondantes des Règlements Spéciales Offshore ISAF.**

Les bateaux utilisent de plus en plus souvent du Dyneema ou Spectra à la place de câbles métalliques pour les filières, d'où la suppression des mots « de câble métallique ».

La tension requise pour les filières n'était pas clairement énoncée dans la règle. L'application des RSO, ajoutées dans la dernière phrase, permettra de fournir la précision requise.

Règle 50.4 – Voiles d'avant

2013-2016 : **Pour les besoins des règles 50 et 54 et de l'Annexe G**, la différence entre une voile d'avant et un spinnaker est que la largeur d'une voile d'avant, mesurée entre les points médians de son guindant et de sa chute, n'excède pas **75%** de la longueur de sa bordure. Une voile amurée en arrière du mât le plus avant n'est pas une voile d'avant.

Le but de cette modification est de mettre en adéquation la différenciation faite entre une voile d'avant et un spi avec les pratiques actuelles des voiliers et les règles actuelles des systèmes de handicap ainsi que la majorité des règles de classe.

Règle 52 – Energie manuelle

2013-2016 : Le gréement dormant d'un bateau, son gréement courant, ses espars et appendices mobiles de coque doivent être réglés et manœuvrés uniquement par **la force manuelle fournie par l'équipage**.

Les équipiers utilisent fréquemment leurs jambes et leur torse pour régler ou intervenir sur les écoutes et les espars. L'utilisation des mots « force manuelle » pouvait être interprétée comme limitative à l'utilisation des mains des équipiers. « La force fournie par l'équipage » ne peut être interprétée de cette façon.

CHAPITRE 5 RECLAMATIONS, REPARATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS
--

Règle 60.1 – Droit de réclamer

2013-2016 : Un bateau peut réclamer contre un autre bateau, mais pas pour une infraction présumée à une règle du chapitre 2 **ou à la règle 31** à moins qu'il ait été impliqué dans l'incident ou qu'il l'ait vu ;

Un certain nombre de réclamations ont pu être déposées pour des touchers de marque, basées sur des propos rapportés d'un autre bateau ayant vu l'infraction présumée. Si le bateau ayant vu l'infraction présumée décide de ne pas réclamer, il n'est pas souhaitable de permettre à un autre bateau, qui a eu connaissance de cette infraction au cours d'une discussion informelle après la course, de réclamer.

Cette modification harmonise de plus la règle 60.1 et la règle 44.1, de sorte que toutes 2 s'appliqueront à une infraction présumée à une règle du chapitre 2 ou à la 31.

Règle 61.1– Informer le réclamé

2013-2016 :

61.1(a) Un bateau ayant l'intention de réclamer doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable.[.....]. **Cependant, si l'incident était une erreur commise par l'autre bateau pour effectuer le parcours, il n'a pas besoin de héler ou d'arborer un pavillon rouge mais il doit informer l'autre bateau avant que celui-ci ne finisse ou à la première occasion raisonnable après qu'il ait fini.**

Quand un bateau commet une erreur selon la règle 28 en effectuant le parcours, il peut corriger cette erreur à tout moment avant de finir et n'enfreint pas la règle 28 tant qu'il n'a pas fini (voir le cas 112). Cette nouvelle règle 61.1(a)(3) clarifie le fait qu'un bateau ayant l'intention de réclamer contre un autre bateau qui a commis une telle erreur doit informer le réclamé avant qu'il finisse (ou à la première occasion raisonnable après qu'il ait fini).

2009-2012 :

61.1(b) Un comité de course ou un jury ayant l'intention de réclamer contre un bateau doit l'informer dès que cela est raisonnablement possible. Cependant, si la réclamation résulte d'un incident que le comité ou le jury observe dans la zone de course, il doit informer le bateau après la course dans le temps limite déterminé par la règle 61.3.

2013-2016 :

61.1(b) **Si le comité de course 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 après la course dans le temps limite déterminé par la règle 61.3.** Dans les autres cas, le comité ou le jury doit informer le bateau de son intention de réclamer aussitôt que raisonnablement possible.

La règle 2009-2012 a été interprétée d'une façon non souhaitée. Certains arbitres ont considéré que, dès lors qu'un comité ou jury avait l'intention de réclamer contre un bateau, il devait l'en informer aussitôt que possible et de surcroît après la course selon la 61.3. La modification établit clairement que lorsqu'un comité ou jury voit un incident dans la zone de course, il est tenu d'attendre la fin de la course et informer seulement alors le bateau de son intention de réclamer selon la 61.3.

Règle 62 – Réparation

2013-2016 :

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

- (a) par une action inadéquate ou une omission du comité de course, du jury, de l'autorité organisatrice, **du comité de contrôle d'équipement ou de jauge de l'épreuve**, mais pas par une décision du jury quand le bateau était partie dans l'instruction ;

L'objectif de cette règle est de permettre à un bateau de demander réparation si son score peut être aggravé, sans qu'il y ait eu faute de sa part, par une action inadéquate de tout arbitre, dont les actions pourraient aggraver son score. Un contrôleur d'équipement ou un jaugeur peut avoir une action inadéquate mais, selon les règles 2009-2012, ne pas être explicitement intégré à l'équipe des arbitres de l'épreuve. Cette nouvelle rédaction élimine ainsi l'effet non souhaité de la règle 62.1 version 2009-2012.

La FFVoile a, par le biais d'une prescription à cette règle, précisé que pour les compétitions de la Fédération Française de Voile, le comité de contrôle d'équipement ou de jauge est composé du jaugeur d'épreuve et des éventuels contrôleurs d'équipement. Le jaugeur d'épreuve et les contrôleurs d'équipement font partie du comité de course pour les besoins de la règle 60.2.

2013-2016 :

62.2 Une demande doit être faite par écrit et **identifier les raisons de cette demande** ⁽¹⁾. **Si la demande est basée sur un incident survenu dans la zone de course**, elle doit être déposée au secrétariat de course dans le temps limite ou dans les deux heures après l'incident, selon ce qui est le plus tardif. **Les autres demandes doivent être déposées aussitôt que raisonnablement possible après avoir eu connaissance des motifs de la demande** ⁽²⁾. Le jury doit prolonger ce délai s'il existe une bonne raison de le faire. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire.

⁽¹⁾ : Une omission existait dans la règle 62.2, où l'identification de l'incident n'était exigée à aucun moment dans une demande de réparation, pas plus que le lieu et le moment de l'incident. Même si la plupart des demandes de réparation mentionnent ces renseignements sans qu'ils soient requis par une règle, certaines ne le font pas et dans ce cas le jury ne peut notifier à toutes les parties l'heure et le lieu de l'instruction, ni leur donner le temps de préparer l'instruction, comme requis par la 63.2. Cette nouvelle rédaction répare cette omission.

⁽²⁾ : Avant la 1^{ère} course ou entre des courses d'une épreuve, il est tout à fait possible qu'un comité, juge, ou organisateur ait une action qui aggrave le score d'un bateau pour une course pas encore courue. Grâce à cette nouvelle formulation, un bateau aura la possibilité de demander réparation dans une telle situation. Dans ce cas, le délai pour déposer cette demande est « aussitôt que possible après avoir eu connaissance de l'incident », et non plus 2 heures après l'incident ou dans le temps limite de dépôt des réclamations, comme précisé dans l'édition 2009-2012.

Règle 63.6 – Recevoir des dépositions et établir des faits

2009-2012 : Le jury doit entendre les dépositions des parties dans l'instruction et de leurs témoins, et toute autre déposition qu'il estime nécessaire. Un membre du jury qui a vu l'incident peut témoigner. Une partie dans l'instruction peut interroger toute personne qui témoigne. Le jury doit ensuite établir les faits et baser sa décision sur ces faits.

2013-2016 : Le jury doit entendre les dépositions des *parties présentes à l'instruction* ⁽¹⁾ ainsi que de leurs témoins, et toute autre déposition qu'il estime nécessaire. Un membre du jury qui a vu l'incident **doit le mentionner en présence des parties** ⁽²⁾ et peut témoigner. Une *partie présente à l'instruction* peut interroger toute personne qui témoigne. Le jury doit ensuite établir les faits et baser sa décision sur ces faits.

⁽¹⁾ : Si une partie dans une réclamation ou demande de réparation ne vient pas à l'instruction, le jury peut selon la 63.3(b) instruire et prendre une décision. Cependant la 63.6 exigeait du jury qu'il entende les dépositions des parties, sans exclure une partie absente à l'instruction. Cette modification annule la contradiction existante.

⁽²⁾ : Un juge pourrait baser sa décision concernant un incident sur ce qu'il aurait vu sans dévoiler le fait qu'il ait vu l'incident, tant aux juges qu'aux parties. La décision pourrait être influencée par une information qui ne serait pas disponible pour les autres juges et sur laquelle les parties ne pourraient pas poser de questions. Cette modification réduit la probabilité qu'une telle injustice puisse se produire.

Règle 64.1 – Pénalités et exonérations

2013-2016 : Quand le jury décide qu'un bateau qui est partie dans l'instruction d'une réclamation a enfreint une règle **et qu'il n'est pas exonéré**, il doit le disqualifier sauf si quelque autre pénalité s'applique. Une pénalité doit être infligée, que la règle applicable ait été mentionnée ou non dans la réclamation. **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 être retirée de son score dans la série.**
- (c) si un nouveau départ est donné ou que la course est recourue, la règle 36 s'applique.**

La règle initiale pouvait être interprétée comme exigeant une disqualification, en contradiction avec une éventuelle exonération prévue dans les règles. La nouvelle formulation simplifie la règle et clarifie les exceptions. Le (c) a été ajouté pour simplification et clarification des règles.

Règle 64.3 – Décisions des réclamations concernant les règles de classe

L'intitulé ainsi que le texte de cette règle a été modifié et « jauge » a été remplacé par « classe ». Un appel au sujet d'une règle de rating a mis en évidence le fait qu'il fallait modifier cette règle pour qu'il n'y ait pas de différence de procédure dans les réclamations entre des règles de jauge, de rating ou de classe, qui sont toutes équivalentes au sens de la définition de règle (d).

Règle 67 – Règle 42 et nécessité d'une instruction

Cette règle est supprimée, car redondante avec la règle P2, du fait de la révision de l'annexe P de l'édition 2009-2012.

L'ancienne « règle 68 – Dommages » devient la règle 67.

Règle 69 – Allégations de mauvaise conduite notoire

La règle 69 a été totalement remaniée et établit expressément :

- l'obligation d'un coureur à ne pas avoir une mauvaise conduite notoire,
- le niveau de la charge de la preuve, qui pourrait poser des problèmes en termes légaux. Sans un niveau standard fixé par les RCV, ce niveau varie selon les lois du pays où la course se déroule. Les autorités nationales ont toutefois la possibilité de modifier ce standard par prescription, sous réserve de l'accord de l'ISAF. Ce niveau, pour la plupart des règles des RCV, est une « moyenne de probabilités » alors que pour la règle 69, il est d'usage d'appliquer « au-delà du doute raisonnable ». La « confortable satisfaction du jury » mentionnée dans le nouveau texte correspond de plus à un standard également reconnu par le tribunal d'arbitrage du sport.

Il est vraisemblable qu'un cas ISAF viendra expliciter ce concept de « confortable satisfaction » pour aider les juges à sa bonne application.

- les obligations des autorités nationales, qui sont dorénavant tenues de mener une enquête en cas de réception d'un rapport selon la règle 69.

Règle 70.1 – Appels

2013-2016 : Un bateau peut faire appel s'il s'est vu refuser une instruction requise par la règle 63.1.

La nouvelle règle 70.1(b) éclaircit le fait qu'un coureur qui s'est vu refuser une instruction, dans le cadre de la règle 63.1, est autorisé à faire appel, même si les appels sont supprimés sur l'épreuve selon la règle 70.5.

Règle 71.2 – Décisions de l'autorité nationale

2013-2016 : L'autorité nationale peut confirmer, modifier ou inverser la décision d'un jury ; déclarer la *réclamation* ou demande de réparation non recevable ; ou renvoyer la *réclamation* ou la demande pour que l'instruction soit rouverte, ou pour une nouvelle instruction et décision par le même jury ou par un jury différent. **Quand l'autorité nationale décide qu'il doit y avoir une nouvelle instruction, elle peut désigner le jury.**

Si la Fédération rend un avis favorable à un appel et demande une nouvelle instruction, elle peut décider que le jury initial n'est pas compétent pour instruire la nouvelle réclamation et peut dans ce cas nommer un nouveau jury de son choix.

Règle 76.1 – Exclusion de bateaux ou concurrents

2013-2016 : 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, pourvu qu'il le fasse avant le départ de la première course et précise le motif pour agir ainsi. **S'il le demande, un bateau doit recevoir rapidement cette raison par écrit. Le bateau peut demander réparation s'il estime que le refus ou l'exclusion est abusive.**

Un organisateur ou un comité doit avoir une bonne raison pour exclure un bateau ou un concurrent, qui doit pouvoir demander réparation selon la règle 62.1(a) en cas d'exclusion abusive.

Règle 78 – Conformité aux règles de classe - certificats

2013-2016 : Quand une *règle* exige la présentation d'un certificat **valide ou la vérification de son existence** avant qu'un bateau ne *coure*, **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 que le bateau a un certificat valide**. Si le certificat n'est pas présenté **ou vérifié avant la fin de l'épreuve**, le bateau doit être disqualifié pour toutes les courses de l'épreuve.

De plus en plus souvent, les certificats ne sont plus sous forme papier, mais sont mis en ligne sur un site internet. La nouvelle règle 78 prend en compte cette évolution.

Le terme « valide » a été ajouté car il arrive souvent que le certificat présenté ne soit plus valide du fait de son absence de renouvellement ou du non paiement des droits annuels.

Règle 81 – Epreuve reprogrammée

2013-2016 : 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 satisfont à **toutes** les exigences d'inscription, **à l'exception de la date limite initiale des inscriptions**.

La formulation de la règle 81 suggère son application à la fois à une course reprogrammée à une date différente de celle de l'avis de course ainsi qu'à une course reprogrammée plus tard (sans modification de date).

Les règles qui régissent les retards, annulations et modifications aux IC sont adaptées pour gérer les courses reprogrammées plus tard sans changement de date. Dans ce cas, il n'est pas logique d'accepter de nouvelles inscriptions, qui viendraient en contradiction avec les exigences de l'avis de course. Il était donc logique de modifier la 1^{ère} phrase de la règle pour qu'elle s'applique uniquement à une épreuve reprogrammée à des dates différentes de celles prévues dans l'avis de course. La dernière phrase est modifiée car toute nouvelle inscription à une épreuve reprogrammée arriverait forcément après la date limite initiale des inscriptions.

CHAPITRE 7 – ORGANISATION DE LA COURSE

Règle 86 – Modifications aux règles de course

La nouvelle règle 86.1(b) ne mentionne plus la possibilité laissée aux organisateurs de modifier la longueur de la zone. Cette possibilité existait depuis 2009 et permettait aux organisateurs de choisir entre 2 et 4 longueurs de coque pour définir la zone et faisait suite à la modification de zone de 2 à 3 longueurs. Au vu du faible nombre de demandes de modifications, l'ISAF considère que la zone définie à 3 longueurs a été globalement acceptée par les utilisateurs et revient donc au libellé de la zone de 2005-2008. La zone telle que définie dans les annexes C, D et E reste cependant inchangée.

Règle 90.3 – Classements

2013-2016 : 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.

Le comité de course est tenu par la règle 90.3(a) d'effectuer le classement des courses. Des erreurs occasionnelles se produisent, particulièrement sur les grosses épreuves, et les comités doivent alors pouvoir les corriger. Cependant, aucun processus n'était prévu par une règle précise. Le nouvel alinéa 90.3(c) corrige ainsi cette lacune.

ANNEXE A – CLASSEMENT

Règle A4 – Système de points a minima

Le système de points avec Bonus étant très rarement utilisé, il disparaît de la règle A4 qui ne mentionne plus que le système de points a minima. Les classes souhaitant néanmoins utiliser le système avec bonus peuvent cependant continuer à le faire, en modifiant la règle A4.

Règle A11 – Abréviations pour les scores

1°) Ajout de l'abréviation RET – suppression de l'abréviation RAF :

Il n'existait jusqu'à présent aucune abréviation pour un bateau qui accepte une pénalité en abandonnant pendant une course (cf 44.1(b), ou qui abandonne suite à une 2^{ème} ou 3^{ème} infraction à la règle 42, propulsion (cf P2.2 ou P2.3). Dans ces cas là, le bateau était classé RAF ou DNF, RAF n'étant pas correct puisque le bateau a abandonné avant d'avoir fini, pas plus que DNF qui ne décrit pas la situation de façon exacte.

RET est l'abréviation appropriée dans ces circonstances. De ce fait, RAF n'a plus lieu d'être, RET englobant tous les abandons (que ce soit avant ou après avoir fini).

2°) Ajout de l'abréviation DPI :

La règle 64.1 permet de spécifier dans les IC une pénalité autre que DSQ dans certaines circonstances. L'abréviation correspondante DPI (pénalité discrétionnaire infligée) semble acceptée de tous, mais n'était pas jusqu'à présent listée dans les abréviations.

ANNEXE B – REGLES POUR LES COMPETITIONS WINDSURF

Résumé des modifications :

L'annexe B a été réorganisée pour s'aligner sur la structure des RCV. L'ancienne règle 24 devient 23.4 et les règles 24, 37 et 38 réservées jusqu'à présent sont consacrées aux disciplines et formats avec systèmes d'élimination, disciplines d'expression et de vitesse ainsi que leurs formats.

Les définitions de Chaviré, Place à la marque, Route normale, Bord tribord, bâbord ont été modifiées pour une description plus précise.

Par ex, la définition de Bord, tribord ou bâbord, n'était pas adaptée aux planches et suscitait des discussions stériles et sans fin entre juges et concurrents.

La définition de Place à la marque est plus courte, tout en fournissant à la planche ayant droit à la place à la marque une plus grande protection et plus de liberté lorsqu'elle navigue vers la marque. De plus, elle est cohérente avec la règle 18 pour les planches. Le moment où la règle 18 commence à s'appliquer correspond au moment où la route normale d'une planche est de commencer à manœuvrer pour contourner ou passer la marque. Pour cela, elle a besoin de place pour suivre sa route normale vers la marque.

La règle 31 est inutile pour les planches et a été supprimée. En conséquence, les éléments de la règle 44.1 relatifs à la règle 31 ont été supprimés.

Les règles 60.1(a) et 61.1(a) ont été modifiées pour refléter le fait que le sport de la voile est un sport d'auto arbitrage et qu'à ce titre, la possibilité qu'une 3^{ème} partie (un coureur qui a vu l'incident) puisse réclamer alors que les concurrents concernés par l'incident ne réclame pas, est inutile. Le jury doit également pouvoir décider d'accepter ou pas le retrait d'une réclamation ou demande de réparation.

ANNEXE C – REGLES DE MATCH RACING

Règle C2.1 – Modification de la définition de Finir

2013-2016 : Un bateau *finir* quand une partie quelconque de sa coque, ~~ou de son équipage ou équipement en position normale~~, coupe la ligne d'arrivée dans la direction du parcours depuis la dernière *marque*, après avoir terminé toutes pénalités.

En match racing, une arrivée comporte souvent des manœuvres complexes, les spis sont hissés ou affalés, et il n'est pas souhaitable que les comités aient à juger si un spi est en position normale ou pas quand le bateau finit.

Règle C2.4 – Modification de la règle 13

2013-2016 : Après que la bordure de la grand-voile d'un bateau naviguant vent arrière a traversé son axe, il doit *se maintenir à l'écart* des autres bateaux jusqu'à ce que sa grand-voile soit pleine **ou qu'il ne navigue plus au portant**.

La règle avait été interprétée comme définissant la fin de l'empannage au moment où la GV est pleine, indépendamment de la route du bateau. Cependant, en cas de circling et avec certains types de bateaux et certaines conditions de vent, il arrive que la GV ne se remplisse jamais et le bateau est au plus près ou au-delà du plus près et, selon la règle, il est encore en train d'empanner, ce qui ne répond pas à ce qu'on entend par empanner.

L'idée initiale de cette règle était de séparer les bateaux pendant qu'ils empannaient et d'éviter les contacts. Cette idée subsiste avec la présente modification qui supprime de plus la conséquence non souhaitée d'avoir un bateau qui a empanné sans jamais avoir rempli sa GV, au plus près ou au-delà, toujours soumis à la règle et devant se maintenir à l'écart d'un bateau bâbord.

Règle C2.7 Modifications à la règle 18.3 (anciennement règle C2.6)

2013-2016 : La règle 18.3 est remplacée par :

Si un bateau dans la *zone* dépasse la position bout au vent et se retrouve alors sur le même *bord* qu'un bateau qui *pare* la marque, la règle 18.2 ne s'applique pas entre eux par la suite. Si, une fois que le bateau qui a changé de *bord* a terminé son virement,

- (a) l'autre bateau ne peut pas, en lofant, éviter de devenir *engagé* à l'intérieur, il a droit à de la *place à la marque*, ~~le bateau qui a changé de bord doit se maintenir à l'écart et la règle 15 ne s'applique pas.~~

Les révisions de la section C du livre des RCV précédant avaient principalement pour objectif d'éviter dans cette section les règles qui changent la priorité et de les positionner uniquement dans la section A. Cependant, la règle C2.6, qui modifie une règle de la section C, modifie la priorité, ce qui n'est pas cohérent avec les autres règles de cette section et aux révisions de la section C. La modification est donc une simplification de la règle en supprimant deux conditions supplémentaires. Le bateau qui *pare* la marque sera sous le vent au moment ou juste après la fin du virement de bord ; puis la règle 11 s'appliquera, signifiant que le bateau qui a viré doit se maintenir à l'écart de toute façon. Quand le bateau qui *pare* la marque a droit à la *place à la marque*, il sera exonéré de son infraction à la règle 15. La référence à cette règle est donc inutile.

Règle C2.9 Modifications à la règle 22.3

2013-2016 : La règle 22.3 est remplacée par : « Un bateau qui cule par rapport à la route surface doit *se maintenir à l'écart* d'un autre qui ne fait pas de même. »

L'ancienne règle 21.3 et ses implications n'étaient pas jugées de façon homogène en MR. Un bateau culant aura des droits variant suivant la raison pour laquelle il cule. Le Call UMP 2 éclaire partiellement la situation. La modification rendra ce call superflu et améliorera l'homogénéité des décisions des umpires. De plus, elle dissuade d'avoir des manœuvres pouvant déboucher sur des situations compliquées avec des risques importants de collisions.

Règle C3.1 Signaux de course

2013-2016 : Ajout d'un signal sonore pour la minute avant le départ, au moment de l'affalé du pavillon P. Ce décompte de la dernière minute représente une information importante tant pour les coureurs que pour le public.

Règle C3.2 Modification à la règle 29.1

2013-2016 : Quand, après son signal de départ, un bateau navigue du côté pré-départ vers le côté parcouru de la ligne de départ en franchissant un prolongement sans avoir *pris le départ correctement*, le comité de course doit rapidement envoyer un pavillon bleu ou jaune identifiant le bateau.

Cette modification clarifie la procédure spécifiquement utilisée pour signaler un rappel en MR quand un bateau franchit un prolongement de la ligne de départ après le signal, sans avoir pris le départ correctement.

Règle C6.5 Décisions des umpires

2013-2016 : Après que le pavillon Y a été arboré, les umpires doivent décider s'ils pénalisent un bateau ou non. Ils doivent signaler leur décision conformément à la règle C5.1, C5.2 ou C5.3. **Toutefois, lorsque les arbitres pénalisent un bateau selon la règle C8.2 et que dans le même incident un bateau envoie le pavillon Y, les arbitres peuvent ne pas tenir compte du pavillon Y.**

En MR, les coureurs ne peuvent réclamer pour certaines règles. Si un bateau enfreint une de ces règles, et qu'un autre réclame, l'umpire doit envoyer un vert (pour une réclamation non conforme à la C6.2) et un pavillon de pénalité selon la C8.2 (pour infraction à la règle concernée). L'envoi simultané de ces deux pavillons est source d'incompréhension pour le public et les médias, et représente une difficulté supplémentaire pour les umpires.

Règle C7.4 Effectuer et terminer les pénalités

2013-2016 : (c) Quand un bateau a effectué une pénalité, ou qu'une pénalité a été annulée, un pavillon ou voyant doit être enlevé **avec le signal sonore approprié**. Le manquement des umpires à **faire les signaux correctement** ne doit pas affecter le nombre des pénalités en suspens.

Cette modification clarifie le fait qu'une pénalité effectuée ne dépend ni de l'envoi du signal par le bateau umpire, ni du signal sonore qui l'accompagne.

Règle C8.6 Pénalités à l'initiative des umpires

2013-2016 : Quand les umpires du match, avec au moins un autre umpire, décident qu'un bateau a enfreint la règle 14 et qu'il y a eu des dommages, ils peuvent, sans instruction, imposer une pénalité **en points**. Le concurrent doit être informé de la pénalité dès que possible et, **au moment de l'information**, peut demander une instruction. Le jury doit alors agir selon la règle C6.6. Toute pénalité décidée par le jury peut être **supérieure à celle imposée par les umpires**. Quand les umpires décident qu'une pénalité supérieure à **un point** est appropriée, ils doivent agir selon la règle C8.4.

Ces dernières années, une directive standard pour gérer les dommages a été utilisée (bien que modifiant les règles de l'annexe C). Malgré une nouvelle règle 8.6, il était nécessaire de la modifier dans les IC standards. En modifiant cette règle 8.6, la directive peut être utilisée en l'état par les umpires, coureurs et organisateurs.

Règle C10.3 Classement

2013-2016 : Quand un round robin simple est interrompu avant d'être terminé, ou qu'un round robin multiple est interrompu pendant le premier round robin, le score du concurrent devra être déterminé par la moyenne des points obtenus à chaque match couru par le concurrent. Toutefois, si l'un des concurrents a couru moins d'un tiers des matchs prévus, la totalité du round robin doit être ignorée et si nécessaire, l'épreuve sera déclarée annulée. Pour les résolutions d'égalité dans la règle C11.1(a), le score d'un concurrent devra être la moyenne des points marqués par match entre les concurrents à égalité.

Cette nouvelle règle était une IC standard largement expérimentée et le temps était venu de l'inclure en tant que règle. Plusieurs épreuves ne l'ayant pas utilisée l'ont modifiée dans les IC pendant l'épreuve pour incorporer cette règle. Cette règle assure qu'après un minimum de courses, un résultat clair existe même si le rond robin n'est pas terminé.

ANNEXE D – REGLES DE COURSE PAR EQUIPE

L'annexe D a été réécrite pour améliorer les règles de la course par équipes, de la façon suivante :

- lorsqu'une règle est modifiée, si possible, la totalité de la règle modifiée est énoncée, pour une meilleure compréhension des concurrents
- certaines règles qui s'appliquaient uniquement pour les courses arbitrées sur l'eau s'appliquent dorénavant en permanence, pour une cohérence accrue et une gestion de course facilitée
- pour les courses non arbitrées sur l'eau, les bateaux de moins de 6 mètres ne sont plus tenus d'arborer un pavillon rouge pour réclamer
- pour les courses arbitrées sur l'eau, la procédure de réclamation par défaut est modifiée et passe au système de pavillon « simple » (rouge uniquement). Le système à deux pavillons reste en option en D2.6
- la procédure de réclamation est détaillée, en suivant un ordre chronologique, pour aider les concurrents à mieux appréhender leurs obligations
- les règles régissant les signaux faits par les umpires sont réunies dans une seule règle
- une meilleure cohérence des règles concernant les pénalités a été recherchée, et elles sont dorénavant toutes liées à la 44
- la règle des pénalités à l'initiative des umpires a été divisée pour clarifier les situations pendant lesquelles ces pénalités peuvent être imposées
- les règles de classement ont été réécrites de façon substantielle, car nombre de ces règles étaient mal comprises, à la fois par les concurrents et les arbitres. De plus certaines règles comportaient des omissions importantes.

ANNEXE E – REGLES DE COURSE POUR LA VOILE RADIOCOMMANDEE

Pour les mêmes raisons d'amélioration, l'annexe E été réécrite avec les améliorations suivantes :

- relation entre le bateau et le concurrent le contrôlant maintenant définie
- lorsqu'une règle est modifiée, si possible, la totalité de la règle modifiée est énoncée, pour une meilleure compréhension pour les concurrents
- les règles sont écrites pour s'appliquer à tous niveaux, d'une régata de club à une épreuve internationale majeure
- les règles régissant les numéros dans les voiles ont été modifiées pour résoudre les difficultés existantes
- les règles qui laissaient le champ ouvert à interprétation ont été réécrites
- les règles concernant les bateaux enchevêtrés ou désemparés ont été réécrites pour une rigueur accrue
- l'exonération d'un bateau obligé de toucher une marque a été ajoutée
- les règles ont été remises dans un ordre plus logique
- les règles devant apparaître dans les IC ont été supprimées de l'annexe.

ANNEXES J, K et L – AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE

Ces trois annexes ont été modifiées suite aux changements apportés aux règles 1 à 91 afin de refléter les modifications apportées aux règles 2013-2016.

ANNEXE M – RECOMMANDATIONS AUX JURYS

Règle M2.2

En conséquence de la modification apportée à la règle 63.6, la règle M2.2 comporte désormais une nouvelle recommandation pour la tenue des instructions, lorsqu'un membre du jury a vu l'incident donnant lieu à l'instruction.

Règle M4.2 – Rouvrir une instruction (règle 66)

Cette nouvelle règle vise à éclaircir la signification de « nouvelle preuve significative », terme utilisé dans la règle 66, rouvrir une instruction. C'est en effet une question que de nombreux juges peuvent se poser, et les règles ne fournissaient jusqu'à présent aucune réponse précise.

ANNEXE P – PROCEDURES SPECIALES POUR LA REGLE 42

Règle P5 – Pavillons O et R

Jusqu'à présent, le pavillon O était envoyé au plus tard avec le signal d'avertissement puis affalé au signal de départ. Dans certaines situations, il peut être souhaitable de conserver ce pavillon envoyé après le signal de départ (par exemple des retardataires arrivant sur la ligne de départ, ou en cas de rappel général ou de retard).

La modification de la règle calque la procédure d'envoi du pavillon O sur la procédure prévue dans la règle 27.1 pour indiquer le parcours à effectuer.

ANNEXE R – PROCEDURES POUR LES APPELS ET LES DEMANDES

Règle R2.1 – Soumission de documents

La règle 70.1 modifiée permet à un bateau de faire appel quand une instruction lui a été refusée. La règle R2.1 est donc modifiée afin de prendre en compte les changements induits par la nouvelle règle.

Règle R4 – Commentaires et éclaircissements

Il arrive fréquemment que des informations en provenance de bateaux ou organisations, n'ayant pas témoigné lors de l'instruction d'une réclamation, s'avèrent essentielles pour l'instruction. C'est la raison de la modification apportée à la règle R4.