

**APPEL 2023 - 04**

Résumé du cas : Suite à la demande de réparation d'un concurrent, le jury décide que le comité de course a commis une action incorrecte sur l'arrivée d'une course et l'annule. Le comité de course fait appel de cette décision

Règles impliquées : RCV Définition **annulation**, 32.2, 60.3(b), 62, 64.1(c), 64.3 et 66 ; IC 17.2 et 18.5

Epreuve : International Ascension Occitania Regatta  
Dates : Du 17 au 21 mai 2023  
Organisateur : Yacht Club MAUGUIO CARNON  
Classe : 420  
Grade de l'épreuve : 4  
Président du Jury : Bruno GUTIERREZ

**VALIDITE DE L'APPEL :**

Par courriel envoyé à l'autorité nationale, (FFVoile), le 26 mai 2023, Monsieur Paul BASTARD, président du comité de course, fait appel de la décision du jury de l'épreuve rendue le 19 mai 2023.

L'appel étant conforme à la RCV R2 a été instruit par le jury d'appel.

**CONTEXTE**

Lors de la course 3 (trapèze outer), le vent étant très mollissant, le comité de course décide de raccourcir le parcours au deuxième passage sous le vent, à la marque 3P (la marque 3S, n'ayant alors plus le rang de marque, demeure en place).

Le bateau arrivée (zodiac) s'amarre à la marque 3P (de sorte qu'aucun bateau ne peut passer entre lui et la marque 3P), signale la réduction en envoyant un pavillon S et vise une ligne 3P-3S pour prendre l'ordre d'arrivée des bateaux.

56040 franchit cette ligne après le temps limite et demande réparation.

**ACTION DU JURY DE L'EPREUVE :**

***Cas 2 (demande de réparation de 56040)***

***Faits établis :***

*Au second tour de la course 3, qui était un trapèze extérieur, parcours numéro 1, l'ensemble des coureurs, dont 56040, une fois passée la marque 2, se dirige vers la marque 3P. Les coureurs identifient la marque 3P en observant la porte 3P / 3S, marque de parcours du tour précédent. Cette porte est restée en place et n'a pas bougé de toute la course 3. Les deux bouées, écartées de 20 longueurs, sont très visibles depuis la bouée au vent (grosses bouées Occitanie). En approchant de la marque 3P, les coureurs sont avertis d'une arrivée réduite par un pavillon S hissé sur un petit bateau comité (zodiac). Ce bateau comité est amarré sur la bouée. Il est en contact avec la marque 3P et pèse sur le mouillage de la bouée (constat direct du jury sur l'eau).*

56040, qui ne peut donc pas franchir une ligne conforme à RCV 32.2, demande d'écarter le bateau comité de la bouée 3P, attend sur place et informe le bateau comité et le jury sur l'eau de son intention de demander réparation.

**Conclusion :**

Il est physiquement impossible de passer entre la marque à contourner 3P et le bateau du comité arborant le pavillon S. Il est donc impossible de finir selon la définition en franchissant une ligne conforme à la règle 32.2.

56040, ni aucun bateau n'ont effectivement pu franchir une ligne d'arrivée définie par RCV 32.2(a).

**Décision :** Réparation accordée à l'unanimité du jury comme suit : l'ensemble des bateaux est classé DNF.

**Cas 2bis :**

Suite à l'instruction de la demande de réparation numéro 2, le jury a décidé d'ouvrir une étude pour une réparation selon RCV 60.3(b) et RCV 62.1.

**Faits établis :**

L'arrivée de la course 3 n'est pas conforme à la RCV 32.2.

Le comité de course a utilisé la porte 3P/3S comme ligne d'arrivée d'un raccourcissement de parcours. Le bateau comité s'est attaché à la marque à contourner 3P ceci, alors que les instructions de courses précisent qu'il n'y a pas de porte sur cette partie du parcours.

La RCV 32.2 précise qu'en cas de raccourcissement de parcours l'arrivée DOIT ETRE entre la marque à contourner et le bateau comité portant le pavillon S.

Au moins un concurrent a cherché la ligne d'arrivée jusqu'à demander au bateau comité de s'écartier afin de pouvoir franchir la ligne d'arrivée entre lui et la marque à contourner. A cette demande, il n'y a pas eu de réaction du bateau comité.

Le jury a constaté l'absence de ligne conforme à la RCV 32.2.

Le jury a constaté qu'aucun bateau n'a franchi de ligne conforme à la RCV 32.2.

Le jury a constaté que 56040 tentait de franchir la ligne réglementaire inexistante.

Le jury a constaté que tous les bateaux ont passé la porte 3P/3S, ainsi que 56040 qui passe cette porte après de nombreuses tergiversations et ensuite signifie son intention de demande de réparation.

Aucun bateau n'a fait de faute concernant cette arrivée, mais aucun bateau n'a franchi une ligne d'arrivée conforme à la RCV 32.2(a).

Le jury a constaté que les bateaux terminent le bord de large au près avec vent quasi nul après rotation de vent (30° vers 220°) et que si les bateaux avaient franchi une ligne conforme entre 3P et le bateau arrivée arborant le S, l'ordre d'arrivée aurait pu être très différent, selon le choix d'emplacement de cette ligne conforme aux RCV.

Le jury a décidé du classement DNF de l'ensemble de la flotte après instruction du Cas 2.

**Conclusion**

Selon RCV 62.1(a), le jury considère qu'il y a action inadéquate du comité de course :

- avoir laissé les deux bouées 3P et 3S en place indiquant ainsi la situation de la bouée 3P marque de parcours à contourner de façon très claire aux coureurs.
- avoir attaché le bateau arrivée arborant le pavillon S à la bouée à contourner 3P au lieu de l'attacher à la bouée 3S, comme le comité de course, par son président, l'avait demandé par VHF à son bateau comité pour l'arrivée.
- avoir klaxonné l'arrivée du premier bateau alors qu'aucune ligne conforme n'était en place suite à son erreur de placement.

Le jury considère que le classement DNF de la flotte entraîne une aggravation du score de l'ensemble des bateaux.

Le jury, étant témoin direct, n'a pas de doute sur les faits établis et est conscient, après réflexion, des conséquences de cette décision sur la régate.



PARTENAIRE  
OFFICIEL



PARTENAIRE  
FÉDÉRAL

*Le jury prend sa décision en se basant sur les informations vues directement sur l'eau, reçues durant l'instruction de la demande de réparation de 56040 (n°2).*

### **Décision**

*Le jury décide que l'ensemble des bateaux est concerné par sa décision d'accorder une réparation.*

*Il décide que le seul arrangement équitable possible, pour éviter un classement DNF de toute la flotte, est l'annulation de la course 3 selon la RCV 64.3.*

*Cette décision d'annulation entraîne selon RCV 36 la non instruction des réclamations déposées concernant cette course numéro 3 (cas 3 et 4).*

### **Cas 11**

#### **Faits établis :**

*Le Président du comité de course fait une demande de réouverture concernant une litanie d'erreurs (10) du jury de l'épreuve.*

*Après lecture attentive, le jury ne considère aucune de ces allégations comme justifiée.*

*Aucun élément nouveau ne justifie une réouverture.*

#### **Conclusion :**

*La demande de réouverture est rejetée.*

### **MOTIFS DE L'APPEL :**

Les motifs de l'appelant sont :

1. Durant son examen de la demande de réparation, le jury n'a pas, avant sa prise de décision, « recueilli des témoignages des sources appropriées » comme l'exige (« doit ») la RCV 64.3. En conséquence, et sur ce point, l'instruction doit être refaite pour permettre de « produire le résultat le plus équitable pour tous les bateaux concernés » (RCV 63.7) avant d'arriver à une décision.
2. Le jury ne s'est pas conformé au cas World Sailing 129.
3. Dans l'annexe 2 « *chronologie des évènements, observations directes du jury* », (note du jury d'appel : cette annexe correspond aux « faits établis » de l'instruction), plusieurs éléments de la description de la situation d'une des parties (...) ne sont pas exacts.
4. La RCV 65.1 énonce « après avoir pris sa décision, le jury doit informer rapidement les parties... ». Devoir attendre 5 heures pour obtenir, de jour, la communication d'une décision après délibération contrevient à cette RCV.
5. La communication de l'annulation de la course 3 après la réalisation des courses 4 et 5 en après-midi, alors qu'elle aurait dû être réalisée avant ou avant la fin de la course 5, constitue une « action ou une omission incorrecte du jury » qui pénalise les coureurs de façon directe (RCV 62.1(a)).
6. Il n'existait pas, pour le bateau qui a demandé réparation, un fait suffisant pour déposer une demande de réparation selon RCV 62.1 aliéna 1.  
La décision du jury d'étudier la demande de réparation n'était pas basée sur la prétention ou la possibilité que le score d'un bateau classé DNF ait pu être aggravée durant la course 3 RCV 60.3(b).  
Le jury a effectué une lecture erronée de la RCV 62.1, aliéna 1, en décidant d'ouvrir l'examen d'une réparation sans avoir préalablement étudié avec le 56040 si sa demande justifiait une ouverture selon RCV 60.3(b).
7. Il apparaît, selon le comité de course, que tous les bateaux qui ont fini dans le temps limite selon IC 17.2 n'ont aucunement « souffert/été lésés/subi un préjudice » par une action incorrecte du comité de course qui aurait aggravé leur score, le Jury a pris une décision radicalement opposée en pénalisant tous les bateaux DNF. Ceci ne nous apparaît pas correspondre à la prise « *d'un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux concernés* » RCV 64.3.
8. Un jury ne peut pas juger deux fois le même cas et prononcer deux décisions différentes pour les mêmes faits, sauf en cas de réouverture selon la RCV 66.1, ce qui n'a pas été le cas.
9. Contestation du rejet de la demande de réouverture du comité de course basée sur des erreurs significatives du jury.

## ANALYSE DU CAS PAR LE JURY D'APPEL :

Concernant le point 1 :

Au début de l'instruction du cas n°2, le jury a indiqué qu'il était témoin de l'incident et le comité de course a reconnu son erreur de positionnement du bateau comité (zodiac). Durant l'instruction, le jury a entendu les déclarations du comité de course, du 56040 et du bateau comité qui a pris les arrivées. L'affirmation selon laquelle « *le jury n'aurait pas recueilli des témoignages des sources appropriées* » ne peut donc être retenue et le jury a respecté la RCV 64.3.

Concernant le point 2 :

Contrairement à la situation du cas WS 129 où existe une ligne d'arrivée correspondant aux critères de la RCV 32.2, il n'y a pas ici de ligne répondant aux exigences de cette règle.

Concernant le point 3 :

Lors de l'instruction du cas 2, le jury a établi des faits cohérents. Le jury d'appel se doit de les accepter, conformément à RCV R5.

Concernant le point 4 :

L'instruction du cas a eu lieu, avec l'accord des parties (IC 18.3), dès le retour à terre après la course 3 suite à l'envoi de l'Aperçu sur H.

Après avoir entendu les parties, le jury s'est mis en délibéré. Il a rappelé les parties pour leur communiquer sa décision. A ce moment le comité de course a demandé de partir sur l'eau. Le jury a proposé aux parties d'interrompre l'instruction jusqu'au retour à terre, ce qu'elles ont accepté. La décision a été rendue dès le retour à terre des parties. Le jury a respecté la RCV 65.1.

Concernant le point 5 :

Le point précédent indique que le jury a respecté la RCV 65.1. Si un coureur s'estimait lésé par l'heure de communication de la décision, il avait latitude pour demander réparation selon RCV 62.1(a), ce qui n'a pas été le cas.

Concernant le point 6 :

Aucune règle n'interdit à un bateau de déposer une demande de réparation.

Les éléments transmis par le comité de course ont permis au jury d'appel d'établir que la ligne d'arrivée n'était pas mouillée conformément à la RCV 32.2 et qu'il était impossible aux bateaux de *finir* selon la définition de *Finir*.

56040 a cherché une ligne d'arrivée jusqu'à demander au bateau comité de s'écarter de la marque 3P afin de pouvoir franchir la ligne entre cette marque et le bateau. Par le temps passé dans cette action, le score de 56040 pouvait avoir été aggravé de façon significative.

La demande a donc été instruite à bon escient, conformément à RCV 62.1.

Concernant le point 7 :

Dans ses commentaires selon RCV R4.1, le jury témoin sur l'eau déclare avoir observé :

- que *les marques 3P et 3S étaient distantes de 20 longueurs* (cas 2).
- que *les bateaux terminent le bord de largue au près avec un vent quasi nul après une rotation de vent (30° vers 220°) et que certains bateaux sont allés chercher la marque 3P, tandis que d'autres se dirigeaient vers la marque 3S.*

Il estime que *si les bateaux avaient franchi une ligne conforme entre la marque 3P et le bateau comité arborant le pavillon S, l'ordre d'arrivée aurait pu être très différent, selon le choix d'emplacement de cette ligne conforme aux RCV. Les bateaux qui visaient la marque 3P, auraient pu finir dans les 10 ou 15 premiers et se sont retrouvés classés au-delà des 20 premiers, au profit des bateaux qui visaient la marque 3S* (cas 2 bis).

Le maintien des résultats en l'état n'était donc pas non plus un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux concernés.

Concernant le point 8 :

En décidant d'ouvrir une nouvelle demande de réparation (cas 2 bis) selon la RCV 60.3(b), le jury commet une erreur de procédure. L'instruction du cas 2 ayant été clôturée et la décision rendue, le jury aurait dû s'appuyer sur la RCV 66.1 pour rouvrir l'instruction s'il estimait avoir pu commettre une erreur significative. Si un jury décide de lui-même qu'il peut avoir commis une erreur significative, la RCV 66.1 lui permet dans ce cas de revoir sa décision sans que les parties soient présentes.

De plus, en considérant que « *cette décision d'annulation entraîne selon RCV 36 la non instruction des réclamations déposées concernant la course 3* », le jury commet également une



PARTENAIRE  
OFFICIEL



PARTENAIRE  
FÉDÉRAL

erreur d'interprétation de la règle. La RCV 36 concerne les « courses dont le départ est redonné ou courses recourues », ce qui n'est pas le cas ici car la course 3 n'a pas été recourue.

Suite à cette erreur du jury, les concurrents concernés par les cas 3 et 4, qui n'ont pas été instruits, auraient pu initier un appel auprès du jury d'appel (RCV 70.1(b)), ce qui n'a pas été le cas.

Concernant le point 9 :

La demande de réouverture déposée par le comité de course (cas 11) n'apportait pas de nouvelles preuves significatives mais seulement une allégation d'erreurs de procédure. Ces dernières n'étaient pas significatives au niveau de la décision.

#### **CONCLUSION DU JURY D'APPEL :**

Il y a bien eu action inadéquate du comité de course dans la façon dont la ligne d'arrivée a été mouillée, comme établi par le jury de l'épreuve.

La demande de réparation de 56040 remplit les conditions de la RCV 62.1(a) car le jury d'appel considère que son score a été aggravé de façon significative par cette action, sans qu'il y ait eu faute de sa part.

L'ordre d'arrivée de la course 3 ne peut pas être considéré comme équitable.

Le jury d'appel requalifie l'instruction de réparation ouverte par le jury de l'épreuve (cas 2 bis) en réouverture pour erreur significative selon RCV 66.1, comme le lui permet la RCV 64.1(c).

#### **DECISION du JURY d'APPEL :**

L'appel est recevable en la forme mais pour partie non fondé.

Le jury d'appel confirme la décision du jury (cas 2bis) d'annuler la course 3.

En conséquence, les cas 3 (réclamation de 56040 contre l'ensemble des bateaux) et 11 (demande réouverture initiée par le comité) deviennent de facto sans objet, la décision du jury d'appel sur le cas 2bis étant définitive selon RCV 71.4.

Fait à Paris le 10/10/2023



Le Président du Jury d'appel : Yoann Peronneau

#### **Les Membres du Jury d'Appel :**

Bertrand Calvarin, Patrick Chapelle,  
Bernard Bonneau, François Catherine, Bernadette Delbart (sec), Sylvie Harlé, Christophe Schenfeigel, Cécile Depayras, Tom Grainger

