

Manuel des Juges

Avril 2023

Préface

Ce manuel est conçu pour être un outil d'apprentissage destiné aux juges qui approfondissent leurs connaissances et leur expérience, dans le but de devenir juges internationaux. Il est également un guide de référence pour les juges internationaux en place, pour contribuer à la cohérence des jugements de par le monde entier.

Notre sport évoluant en permanence, ce manuel doit être un document vivant constamment mis à jour. Les contributions à son amélioration, y compris l'insertion de nouveaux thèmes illustrant une pratique courante sont les bienvenues. Les mises à jour seront mises en ligne sur le site Internet de World Sailing au fur et à mesure des modifications ou des ajouts.

La version de janvier 2021 a revu tous les chapitres, avec des révisions et des mises à jour pour la plupart, la suppression de certaines parties, et l'introduction de nouvelles. Toutes les références aux Règles de Course se font avec la version 2021-2024 et les références aux Règlementations World Sailing ont été mises à jour dans cette version, avec les modifications approuvées en novembre 2020.

Nous remercions les formateurs des Juges Internationaux, le sous-comité des Juges Internationaux et les divers Juges Internationaux qui ont participé à cette version du manuel.

Andres Perez, Président
Sous-comité des Juges Internationaux World Sailing
Janvier 2021

Mise à jour janvier 2022

Le Sous-comité des juges internationaux recueille des commentaires et des recommandations sur le contenu du Manuel. La version de janvier 2022 propose cinq mises à jour :

- A.2 La définition d'un Umpire
- C.10 Procédures permettant au jury international d'examiner la décision d'un panel en vertu de la règle N1.4(b)
- E.7 Procédures de retrait d'une réclamation
- F.4 Procédures de retrait d'une réclamation
- F.22.8 Action ou omission incorrecte dans la règle 62.2
- K.3 Inclut la règle expérimentale de World Sailing DR21-01 Pénalité de départ alternative

Mise à jour juillet 2022

Avec la mise en place du nouveau site web World Sailing, la liens vers les documents cités dans le Manuel du Juge ont changé. En conséquence, le lien utilisant la fonction Recherche sur le site World Sailing est donné pour chaque document cité.

Mise à jour avril 2023

Cette mise à jour se félicite de l'ajout du chapitre « Directives pour le jury en planche slalom ». Ce chapitre est d'autant plus important qu'il guide les juges sur l'utilisation des Règles de Course en Slalom pour Windsurf (RCSW) qui régissent ces épreuves.

Nous remercions les arbitres de World Sailing qui ont contribué à améliorer ce manuel.

Andrus Poksi, Président
Sous-comité des juges Internationaux de World Sailing
Janvier 2022 Note :

Pour clarification et concision, ce manuel utilise le genre féminin dans son sens historique lorsqu'il se réfère à un bateau¹ et le genre masculin lorsqu'il se réfère à une personne.

Cependant, les membres de la communauté des juges ont estimé que le genre d'une personne ne joue aucun rôle pour déterminer ses compétences.

¹ *En anglais, tout ce qui navigue est féminin.*

Index

- A Les arbitres sur les épreuves – Terminologie**
- B Qualités et aptitudes d'un Juge International**
- C Les jurys**
- C Les bonnes pratiques du Jury avant et pendant l'épreuve**
- E Gestion du Jury pendant l'épreuve**
- F L'instruction**
- G Règle 2 et règle 69**
- H La conciliation**
- I Jugement sur l'eau y compris Règle 42 et Annexe P**
- J Juges et jeunes coureurs**
- K Juger les courses au large et océaniques**
- L Juger la Voile Radiocommandée**
- M Catégorisation des coureurs – Règlementation World Sailing**
- N Directives pour le jury en planche slalom**

A Les arbitres sur les épreuves – Terminologie

A1	Introduction	3
A2	Signification des termes	4
A3	Arbitres World Sailing	6
A4	Candidatures pour nomination Juge International	7
A5	Références pour les candidatures Juge International	7

A.1 Introduction

Le premier rôle d'un juge en voile est de s'assurer que la compétition est régie par les règles de course à la voile et les politiques de World Sailing, entité internationale gouvernante. Ce rôle est unique par de nombreux aspects. Tout d'abord, un juge est tenu de régler les litiges entre les concurrents. Pour ce faire, et pour être perçu comme le faisant de façon juste et dans le respect des règles, un juge doit être complètement familier des *Règles de Course à la Voile* et de toutes autres règles régissant l'épreuve, y compris les règles de Classe, les Codes World Sailing, le RIPAM ou toute prescription nationale.

Deuxièmement, un juge est souvent appelé pour participer dans de nombreux autres aspects critiques d'une régata, comme la relecture de l'avis de course et des instructions de course, le jugement des litiges concernant le respect des règles de handicap et de jauge, la surveillance des infractions aux règles, le respect des règles de propulsion sur l'eau et beaucoup plus encore.

Enfin, et ce n'est pas de moindre importance, on demande au juge de prendre des décisions concernant l'équité de la compétition. Y Parvenir est une tâche stimulante et parfois difficile.

Les personnes qui font en sorte d'acquérir les connaissances et l'expérience nécessaires pour accepter cette responsabilité contribuent de façon importante à notre sport.

Ce chapitre commence par la terminologie et les descriptions des juges qui servent notre sport, en expliquant les fonctions qu'ils remplissent. Puis le chapitre décrit la procédure World Sailing de nomination des Juges Internationaux

A.2 Signification des termes

Règles de Course à la Voile (les règles ou RCV)

- Les règles utilisées pour courir sous la juridiction de la World Sailing.

Codes World Sailing

Ces Règlements World Sailing ont rang de règle :

- Code de publicité
- Code antidopage
- Code des paris et anticorruption
- Code anti-corruption
- Code disciplinaire
- Code d'admissibilité
- Code de catégorisation des concurrents

Ils ne sont pas inclus dans les *Règles de Course à la Voile* car ils peuvent être modifiés à tout moment pendant le cycle quadriennal de validité des règles. Les modifications sont publiées sur le site Internet de World Sailing (www.sailing.org) et de la Fédération Française de Voile (www.ffvoile.org).

Livre des Cas (les Cas)

World Sailing publie le *Livre des Cas* fondé sur des appels et des questions soumis au Comité des Règles de Course. Ces Cas clarifient le sens d'une règle ou répondent à des questions concernant des interprétations contradictoires.

Les règles, les modifications aux règles et les Cas sont approuvés par le Comité World Sailing des Règles de Course au nom du Conseil. La Règlementation sur la gestion

des règles de course précise que les *Règles de Course à la Voile* et les Cas World Sailing font autorité pour les interprétations et les explications des règles pour toutes formes de courses. Il est demandé aux juges de respecter les règles World Sailing et les Cas lorsqu'ils interprètent les règles.

Questions et réponses (Q&R)

Les Q&R sur les règles de course World Sailing sont publiées sur le site de World Sailing et celui de la FFVoile sous la responsabilité conjointe du Comité des Règles de Course et du Comité des Arbitres.

Les Q&R sont conçues pour fournir un service aux arbitres, aux Autorités Nationales Membres et aux Associations de Classe World Sailing qui peuvent soumettre leurs questions concernant les *Règles de Course à la Voile* (RCV) par l'intermédiaire de World Sailing. Les réponses sont des interprétations et des explications des RCV qui ne font pas autorité, mais représentent néanmoins un service important en fournissant des avis mûrement réfléchis d'arbitres expérimentés.

Il est prévu que ces Q&R soient de plus proposées pour être intégrées dans le Livre des Cas / Livre des calls pour le Match Race et la Course par équipes comme partie du processus continu de mise à jour des règles tous les quatre ans.

Ce service ne doit pas être utilisé comme substitution à un processus d'appel mais est seulement destiné à fournir des opinions réfléchies sur des questions concernant les RCV.

World Sailing

L'organisme international régissant le sport de la voile est World Sailing. Il comprend les Autorités Nationales Membres, les Associations de classe, et d'autres organisations affiliées. La formation et la certification des Arbitres Internationaux, incluant les Juges, Umpires, Comités de course, Jaugeurs, classificateurs et Délégués Techniques, font partie des nombreux programmes et responsabilités de World Sailing.

Autorité Nationale

L'Autorité Nationale est l'organisation régissant le sport de la voile dans sa juridiction. Elle est également membre de World Sailing. De nombreuses Autorités Nationales ont d'autres responsabilités, comme la croisière et le motonautisme.

Les Autorités Nationales prescrivent souvent des règles complémentaires aux règles de course. Ces prescriptions font partie des règles régissant la voile dans la juridiction de l'autorité nationale, par le biais des Instructions de Course. Elles sont rarement utilisées lors des épreuves internationales, bien que quelques autorités nationales prescrivent que certaines de leurs prescriptions ne peuvent pas être supprimées.

La plupart des Autorités Nationales désignent un comité pour instruire les appels formulés par des bateaux ou des comités de course sur des décisions de jurys. Les procédures d'appel varient d'un pays à l'autre selon leurs prescriptions. La plus haute autorité d'appel est l'Autorité Nationale dans la juridiction de laquelle l'épreuve s'est déroulée. World Sailing n'instruit pas les appels.

Les Autorités Nationales peuvent soumettre des appels au Comité des Règles de Course de World Sailing si elles pensent que ces appels peuvent clarifier une règle ou aider à son interprétation. Si le Comité pense que l'appel est bénéfique pour aider à la compréhension des règles, il fera de l'appel un Cas World Sailing.

Autorité Organisatrice

L'organisme qui prépare et gère l'épreuve est l'Autorité Organisatrice. Ce peut être un Club, une Association de classe, une Autorité Nationale, World Sailing même, ou une combinaison de ces derniers. L'Autorité Organisatrice désigne le Comité de Course. L'Autorité Organisatrice ou World Sailing désigne le Jury ou le Jury international.

Comité de Course

Le Comité de Course est le comité désigné par l'Autorité Organisatrice pour diriger les courses. Il est responsable de la publication des Instructions de Course et du calcul du classement. Lorsque l'Autorité Organisatrice n'a pas désigné de Jury ou de Jury international, le Comité de Course est responsable de la désignation d'un Jury pour gérer les instructions. Les membres du Comité de Course peuvent appartenir au Jury. Cependant, au cours de l'instruction d'une demande de réparation alléguant une action ou omission incorrecte du comité de course, le Jury doit être indépendant du Comité de Course en raison des conflits d'intérêt potentiels. Si cela n'est pas possible, le jury doit tenir du conflit d'intérêts et suivre les règles pour déterminer la façon de procéder. Un membre du comité de course ne peut pas faire partie d'un Jury international constitué conformément à l'Annexe N.

Jury

Le Jury instruit les réclamations, les demandes de réparation et réouvertures, les allégations de mauvaise conduite et les rapports selon lesquels un accompagnateur peut avoir enfreint une règle. Il est désigné par l'Autorité Organisatrice ou le Comité de Course. Il peut être indépendant du Comité de Course ou être un sous-comité du Comité de Course. Il peut, s'il répond aux exigences de l'annexe N, être un Jury international.

Jury international

Un Jury international est un Jury qui répond aux exigences des règles 91(b) et Annexe N. Il est désigné par l'Autorité Organisatrice et est soumis à l'approbation de l'Autorité Nationale lorsque requis par ses prescriptions. Il est totalement indépendant du Comité de Course et du Comité Technique, et ne comprend aucun membre de ces Comités.

Un Jury international est composé de coureurs expérimentés, possédant une excellente connaissance des règles de course et une grande expérience du Jury. Il est composé de personnes de différentes Autorités Nationales Membres, dont la majorité doit posséder la qualification de juge international certifiée par World Sailing. Dans la mesure où il est géré conformément aux procédures décrites dans l'annexe N, ses décisions ne sont pas susceptibles d'appel, tel que prévu dans la règle 70.5.

Les responsabilités d'un Jury international comprennent l'instruction et les décisions selon les règles du chapitre 5 de toutes les réclamations, demandes de réparation et autres problèmes. Lorsque l'Autorité Organisatrice, le comité de course ou le comité technique le demande, il doit aussi les conseiller et les aider sur toute question relative à l'équité de la régata. Il tranche les questions d'éligibilité, de jauge et de rating, autorise le remplacement de concurrents, de bateaux ou d'équipement d'après les règles. Le Jury international décide aussi des problèmes que l'Autorité Organisatrice ou le comité de course et le comité technique lui soumettent.

Comité technique

Le comité technique est nommé par l'AO ou le comité de course d'une épreuve pour procéder à l'inspection de l'équipement et la jauge d'épreuve selon les directives de

l'AO et comme requis par les RCV. Ses fonctions peuvent comprendre la mesure de bateaux et la vérification du respect des règles de classe avant le début de la compétition, et des contrôles (comme le respect des marques de jauge des voiles, la répartition des poids correcteurs, la pesée des vêtements, etc.) pendant la compétition

Si, pendant une instruction, le jury a un doute sur le sens d'une règle de jauge, il doit poser la question, avec les faits pertinents, à une autorité responsable de l'interprétation de la règle, et il est tenu de respecter la décision de l'autorité. L'Autorité des Règles de Classe est l'entité qui délivre l'approbation définitive des règles de classe, de leurs modifications et des interprétations des règles de classe. Les procédures d'interprétation des règles de classe sont définies dans la Règlementation World Sailing, Associations de Classe World Sailing, sauf si autrement prévu dans l'agrément de Classe WS défini dans la Règlementation. Voir aussi le paragraphe sur les réclamations concernant la jauge dans le chapitre « L'instruction » de ce manuel.

Juge, Juge national, Juge international

Le terme « juge » est souvent utilisé pour désigner un membre du Jury. Le titre de « juge national » est délivré à une personne possédant les compétences adéquates par une autorité nationale appliquant un cursus de formation de juges nationaux. Le titre de « juge international » est délivré par World Sailing à une personne qui répond aux critères listés dans les Règlementations World Sailing.

Umpire, Umpire national, Umpire international

Un umpire décide des règles sur l'eau en temps réel pendant l'épreuve.

A.3 Arbitres World Sailing

World Sailing a créé le programme des juges internationaux en 1981, pour répondre à trois besoins des concurrents : premièrement le besoin d'identifier les personnes possédant connaissance et expérience pour siéger dans les jurys des championnats du monde et autres épreuves de haut niveau ; deuxièmement, le besoin de s'assurer qu'un jury présent sur ces épreuves internationales reflète les différentes nationalités et cultures véliques des concurrents ; et troisièmement, le besoin de connaître les résultats à la fin de la régata.

Depuis lors, World Sailing a élargi les programmes de formation et de certification de juges, afin d'y inclure les jaugeurs, umpires, comités de course, délégués techniques et classificateurs. La formation et la certification des arbitres de voile et la gestion des Règles de Course à la Voile sont reconnues comme les objectifs principaux de World Sailing.

La Règlementation de la gestion des arbitres World Sailing décrit comment sont gérés les arbitres. Les programmes des arbitres sont gérés sous l'autorité du Comité des arbitres. Le programme des juges internationaux est géré par son sous-comité. Ses responsabilités et ses termes de référence sont établis par la règlementation des comités World Sailing. Les Règlementations sont disponibles, dans leur mise-à-jour la plus récente, à <http://www.sailing.org/documents/regulations/regulations.php>

A.4 Candidatures pour nomination Juge International ou renouvellement

La Règlementation Gestion des arbitres de World Sailing décrit la gestion des arbitres. Les exigences pour une nomination en tant que juge international et la procédure de candidature sont présentées dans les versions les plus récentes de la Règlementation Arbitres World Sailing et dans la publication Rôles, Qualifications et Compétences des arbitres de World Sailing, document pour la candidature des arbitres internationaux de World Sailing.

Les documents de référence pour devenir un juge international sont disponibles à http://www.sailing.org/raceofficials/internationaljudge/become_a_judge.php

Les qualifications spécifiques requises d'un candidat juge international sont indiquées dans la version la plus récente de la Règlementation Arbitres, et dans la publication « Rôles, qualification et Compétence des Arbitres ».

Pour se préparer au test de juge international, les candidats sont invités à revoir la liste des mots anglais utilisés dans le test.

Pour évaluer si les épreuves auxquelles un juge a participé sont considérées comme des épreuves majeures, consultez également « Rôles, qualification et Compétence des Juges ».

L'ensemble des documents pour la première nomination d'un juge international est disponible en ligne à

http://www.sailing.org/raceofficials/internationaljudge/become_a_judge.php.

World Sailing contacte les juges internationaux l'année où ils doivent renouveler leur qualification et leur envoie les documents de renouvellement.

A.5 Références pour les premières candidatures Juge International

Les premières candidatures doivent être accompagnées par des évaluations décrivant les performances du juge sur une épreuve. Avant l'épreuve, le candidat doit demander au président du jury de lui fournir une évaluation. Le président du jury complète l'évaluation au cours de l'épreuve, et la soumet à World Sailing. Il existe un Manuel de référence sur épreuve pour le candidat, et un Manuel de référence sur épreuve pour le référent pour accompagner la procédure. Ils décrivent les exigences et les délais de ces évaluations. Ils sont disponibles sur le site de World Sailing dans la section des Juges Internationaux.

Conseils sur les évaluations pour le candidat et le président du jury

À la fin de l'épreuve, le président du Jury doit remplir le formulaire sur place et doit discuter de l'évaluation avec le candidat. Il doit ensuite soumettre immédiatement le formulaire à World Sailing à raceofficials@sailing.org.

Le président du jury doit avoir pris connaissance des *Conseils pour le président du jury*. Le candidat a droit à une copie du formulaire, que vous pouvez demander directement au président du Jury ou au Secrétariat de World Sailing une fois qu'il l'aura reçu.

B Qualités et compétences d'un Juge International

B1	Code de conduite	9
B.2	Conflit d'intérêts	9
B.3	Aptitude à servir	10
B.4	Allégation de conduite ou de compétence incorrecte	11

B.1 Code de conduite

Les juges internationaux World Sailing font partie des arbitres les plus exposés du sport. Il est donc essentiel qu'ils se comportent avec le plus haut niveau de compétence, correction et intégrité. Un juge ne doit jamais avoir une quelconque action pouvant jeter le discrédit sur le sport.

On attend tout particulièrement des juges internationaux qu'ils :

- maintiennent un haut niveau de compréhension et d'application des règles de course, des cas, des procédures et des politiques de World Sailing,
- s'assurent que chaque décision est fondée sur les règles et les principes d'équité et d'objectivité, est prise avec précaution en prenant garde d'éviter tout préjudice,
- protègent la confidentialité des délibérations du Jury, pendant et après la régate,
- soient polis, courtois, d'esprit ouvert et patients avec leurs collègues, les concurrents, les arbitres, les encadrants des équipes, les entraîneurs, les accompagnateurs et les invités,
- respectent les différences culturelles des collègues, concurrents, arbitres, entraîneurs, accompagnateurs et hôtes,
- déclarent tout conflit d'intérêts avant d'accepter une invitation pour participer à un Jury puis déclarent tout changement de circonstance qui pourrait créer un nouveau conflit d'intérêts (voir la réglementation World Sailing – Conflits d'intérêts),
- prévoient d'arriver à temps sur le lieu de l'épreuve et d'y rester jusqu'à ce que les dernières réclamations soient traitées,
- n'engagent que les dépenses nécessaires, et lorsque les dépenses sont prises en charge, ne demandent que les dépenses essentielles et légitimes payées de leur poche, à moins qu'un autre arrangement n'ait été décidé avec l'autorité organisatrice,
- soient ponctuels et correctement vêtus sur l'eau et à terre,
- s'abstiennent de fumer en salle du Jury, dans les autres bâtiments et toute zone du site où il est interdit de fumer, et pendant le jugement sur l'eau,
- s'abstiennent de consommer de l'alcool avant ou pendant une instruction ainsi que sur l'eau. Si un repas est pris avant une instruction, l'alcool doit être évité. Les juges ne doivent jamais se trouver en état d'ébriété pendant une épreuve.

Un juge qui ne respecte pas ce code de conduite risque de voir sa désignation retirée.

B.2 Conflit d'intérêts

Dans le contexte d'arbitres officiant sur une régate, un conflit d'intérêts est possible comme précisé dans la définition « Conflit d'intérêts » des RCV.

World Sailing a publié des documents que les arbitres peuvent consulter pour déterminer s'ils auraient un conflit d'intérêts en arbitrant une épreuve. Ils sont disponibles sur le site de World Sailing. (Recherchez « conflit », cliquez sur Soumettre et sélectionnez « Documents ».)

Les Règles de Course à la Voile, définition « Conflit d'intérêts ».

La réglementation World Sailing – Conflit d'intérêts.

Les « Conseils de la commission des arbitres de World Sailing pour décider d'un conflit d'intérêts pour les arbitres ».

Les interprétations du comité des Statuts.

B.3 Aptitude à servir

On attend des juges internationaux qu'ils fournissent les services nécessaires lors des épreuves auxquelles ils participent. Avant d'accepter une invitation, c'est à vous de comprendre les exigences de l'épreuve et votre capacité à y répondre pour remplir les fonctions nécessaires. On peut s'attendre à un large panel d'activités, mais toutes ne le sont pas nécessairement sur une épreuve.

Fonction sur l'épreuve	Compétences nécessaires
Instructions	Capacité à lire, écrire et parler avec les termes appropriés, généralement en anglais ; Vision et audition appropriées, avec aide si nécessaire ; Très bonne aptitude au raisonnement et mémoire pour l'analyse des règles et la prise de décision ; Évaluation et rédaction des faits et décisions pour les réclamations et demandes de réparation ; Rédaction des allégations et décisions pour les instructions selon la RCV 69.
Aller sur l'eau	Permis de conduire un petit bateau ; Mobilité suffisante pour passer d'un ponton à un bateau et d'un bateau à un autre (avoir le pied marin) ; Capacité à maintenir son équilibre sur l'eau ; Positionnement du bateau pour observer les courses sans gêner, en gardant à l'esprit les caractéristiques de la classe de bateaux ; Utilisation des protocoles de communication appropriés par VHF (permis si requis) et canaux radio privés ; Condition physique pour passer de longues journées sur l'eau dans toutes les conditions ; Condition physique pour récupérer le partenaire tombé à l'eau ; Concentration pour suivre la course et noter tout incident pouvant affecter le résultat de la course dans une instruction.
Juger la RCV 42 selon l'annexe P	Voir ci-dessus « aller sur l'eau » ; Compréhension approfondie de la RCV 42, de la cinétique spécifique à la classe et des procédures pour l'annexe P ; Connaissance des modifications de la RCV 42 pour une classe ;

	Positionnement du bateau pour juger les mouvements des concurrents en minimisant la gêne pour les bateaux en course.
Aller sur l'eau avec des flottes rapides	Voir ci-dessus « aller sur l'eau » ; Aptitude à supporter des déplacements rapides sur le parcours en toutes conditions. Vigilance permanente des bateaux approchant rapidement ou des bateaux pouvant empanner ou virer en route de collision avec vous.
Windsurf / Kiteboard	Voir ci-dessus « aller sur l'eau » Connaissance des modifications des règles dans l'Annexe pertinente. Connaissance des routes spécifiques pour couvrir le parcours.
Courses océaniques / au large	Connaissance extensive du RIPAM et des Règlements Spéciaux Offshore de WS. Connaissance des calculs de navigation, des systèmes de tracking etc. Procédures d'instruction modifiées. Système de pénalité discrétionnaire (temps, arrêt)
Jugement direct et umpiring	Voir ci-dessus « aller sur l'eau ». Bonne compréhension des règles de jugement direct des flottes, et des procédures applicables. Positionnement du bateau pour les Medal Race jugées sur l'eau et pour le jugement direct des courses en flotte ; Prise de décision rapide sur les infractions au chapitre 2 des Règles ; Voir ci-dessus « Juger la RCV 42 selon l'annexe P », si besoin.
Umpiring des bateaux radiocommandés	Compréhension approfondie de l'annexe E et de ses procédures ; Prise de décision rapide sur les infractions au chapitre 2 des Règles ; Condition physique nécessaire pour se tenir debout et se déplacer sur la jetée pendant de longues journées de compétition ; Capacité à passer de longues journées en extérieur en toutes conditions.

Les juges doivent évaluer leurs propres compétences de façon réaliste en décidant s'ils peuvent répondre à toutes les exigences nécessaires pour officier sur une épreuve. Accepter une invitation sur une épreuve alors qu'on ne peut pas officier convenablement affectera le reste du jury et, éventuellement, les concurrents. Le

tableau d'auto-évaluation ci-dessous aide les juges à évaluer les exigences pertinentes sur les différents types d'épreuves.

Niveau de mes compétences			
Exigences de l'épreuve	Pas encore/pas maintenant	En cours	Acquis
Instructions			
Aller sur l'eau			
RCV 42 Annexe P			
Jugement direct			
Flottes rapides			
Windsurf			
Kiteboard			
VRC			

Comme les capacités d'une personne peuvent changer avec le temps, le type d'épreuves que cette personne peut juger peut aussi changer. Ceci signifie que le type d'épreuve que vous pourrez juger pourra changer au cours de votre carrière.

Ainsi :

- Si vous avez des besoins spécifiques temporaires ou permanents ou des limitations physiques ou intellectuelles, n'acceptez pas l'invitation si vous ne pouvez pas remplir pleinement les fonctions du jury.
- Si vous avez des besoins spécifiques qui requièrent d'être traités, informez-en le président du jury ou un représentant de l'autorité organisatrice en charge des arbitres avant d'accepter l'invitation.
- Si vous êtes hébergé dans une maison privée, faites savoir aux organisateurs si vous avez des allergies aux animaux, à la fumée de cigarette, etc., ou si vous avez une mobilité réduite.
- Si vous avez des contraintes alimentaires, prévenez les organisateurs avant d'arriver.

B.4 Allégation de conduite incorrecte ou de manque de compétence

La réglementation World Sailing, Discipline, Appels et Codes de Révision permet de rapporter au Directeur Exécutif de World Sailing une conduite ou des compétences incorrectes d'un arbitre World Sailing. Quand un tel rapport est reçu, World Sailing utilise les procédures de sa Règlementation, Performance des arbitres, pour étudier les allégations. Cette réglementation décrit les procédures pour l'enquête si nécessaire, les possibles décisions et sanctions, si approprié, ainsi que le processus d'appel que peut utiliser l'arbitre

C Jury

C.1	Introduction	14
C.2	Conflit d'intérêts	14
C.3	Composition	14
C.4	Jurys sans appel et jurys internationaux	15
C.5	Approbation de la composition d'un Jury international par une autorité nationale	15
C.6	Approbation par World Sailing d'un jury international de trois personnes	16
C.7	Responsabilités	16
C.8	Responsabilités supplémentaires pour les juges internationaux	16
C.9	Procédures	16
C.10	Panels de jurys internationaux	16
C.11	Membres du jury hors site	17
C.12	Parties et témoins hors site	17
C.13	Recommandations pour les instructions à distance	14

C.1 Introduction

L'ampleur et la qualité des jugements qu'un organisateur doit fournir aux concurrents dépendent du type d'épreuve. Un juge peut intervenir dans un club de voile où le comité de course local ou le club nomme un jury avec des membres expérimentés du club, aussi bien que dans un jury international sans appel, nommé ou approuvé par World Sailing sur des épreuves de haut niveau. Dans la plupart des cas, le jury avec le plus d'expérience, en général un juge national ou international, présidera le jury et s'assurera que les règles et procédures sont suivies.

C.2 Conflit d'intérêts

Avant d'accepter une invitation à une régates, un juge doit déterminer s'il a ou peut être perçu comme ayant un conflit d'intérêts. Si c'est le cas, il doit contacter le président du jury pour déterminer, en fonction de l'épreuve si le conflit est suffisamment significatif pour l'empêcher d'accepter l'invitation. En cas de doute, le président du jury peut consulter World Sailing.

La règle 63.4(d) interdit à une personne qui a un conflit d'intérêts d'être membre d'un jury sur les épreuves majeures World Sailing.

De plus, la Règlementation World Sailing Conflit d'intérêts exige d'un arbitre agréé World Sailing ayant conscience d'un conflit d'intérêts qu'il décline l'invitation de participer à une régates pour laquelle un jury international est désigné.

Pendant l'épreuve, la règle 63.4 aide les juges à déterminer s'ils sont susceptibles d'avoir un conflit d'intérêts en relation avec une réclamation ou une demande de réparation, et à le signaler dès qu'ils en ont conscience.

C.3 Composition

Dans la majorité des cas, l'AO désigne les membres du jury. Dans des régates comme un championnat du monde, cette décision est souvent prise entre l'AO et l'Association de classe. Les seules exceptions concernent les épreuves où World Sailing est responsable de la désignation du jury, comme les Jeux Olympiques et autres championnats (voir les Règlementations World Sailing Compétition et World Sailing Autres Compétitions). Le président du jury est souvent prié d'inviter les membres du jury, ce qu'il peut faire au nom de l'autorité organisatrice ou du comité de course.

Lors de la composition du jury, prendre en compte le type de bateaux et le format de course. Au moins un des membres du jury doit être totalement familier avec les bateaux utilisés et les règles et habitudes de la classe. Le jury lors d'une régates de windsurfs sera confronté à des problématiques différentes de celles d'un championnat du monde monotype ou d'une course au large.

Il est également utile, lorsque c'est possible, d'inclure dans le jury un membre qui a une connaissance exhaustive des conditions locales.

Lors d'une épreuve open à laquelle des membres d'autres clubs participent, il est souhaitable que l'AO désigne un jury, généralement de trois membres, indépendant du comité de course. Pour éviter toute apparence de favoritisme, de préjudice ou de conflit d'intérêts, ce jury peut être composé de membres de clubs différents. Afin d'assurer un niveau d'expérience et de connaissance plus élevé, de nombreuses autorités nationales ont un programme national de formation des juges et attribuent ainsi une qualification de juge national. Certaines autorités nationales imposent que pour les épreuves nationales, la majorité d'un jury soit composée de juges nationaux.

Si l'annexe P s'applique pour juger sur l'eau la règle 42, Propulsion, la majorité des membres du jury doivent être expérimentés dans ce type de jugement spécifique. C'est particulièrement important quand ce rôle est affecté à des observateurs.

Dans le cas d'un jury international, un ou deux juges nationaux peuvent souvent bénéficier d'une telle expérience. Le président du jury peut déléguer à un membre du jury la tâche de les aider à développer les aptitudes nécessaires pour leur formation de juge international.

C.4 Jurys sans appel et jurys internationaux

Les règles confèrent aux parties le droit de faire appel d'une décision d'un jury ou de ses procédures. Cependant, les règles définissent également les conditions dans lesquelles le droit d'appel peut être supprimé. La plupart du temps, cela se fait par la désignation d'un jury international conforme à l'Annexe N. De plus, la règle 70.5 précise deux autres conditions pour supprimer le droit d'appel. Dans ces deux cas, il est nécessaire d'obtenir la permission nécessaire et le choix des membres du jury pour respecter toutes les exigences de la règle.

Quelques-uns des conseils donnés aux jurys internationaux sont également utiles aux jurys qui ont reçu le statut « sans appel ».

Les deux personnes clefs pour assurer le succès d'un jury international sont le président et le vice-président. Afin que le jury soit perçu comme indépendant, il est préférable que le président soit bien connu et respecté des concurrents et de préférence d'une nationalité différente de celle du pays dans lequel se déroule l'épreuve. Le vice-président « local » assume alors la responsabilité et l'autorité sur les tâches administratives et d'organisation de l'avant régates.

Puisque les organisateurs de la régates connaissent habituellement le juge « local », il est souvent le premier consulté pour aider à l'organisation du Jury. À ce stade, le juge « local » devra expliquer comment l'indépendance du jury sera plus facilement perceptible s'il en est le vice-président et qu'une personne de nationalité étrangère en assume la présidence. Il devra également se proposer pour aider à trouver ce juge qualifié d'une autre autorité nationale pour présider le jury, et avec lui, recruter les autres membres du jury.

L'Annexe N établit les obligations pour qu'un jury international soit valablement constitué. Les groupes des autorités nationales sont détaillés dans les statuts de World Sailing. La nationalité d'un membre du jury ne constitue pas un conflit d'intérêts significatif (règle N3.1).

Puisqu'un jury composé en tant que jury international est indépendant du comité de course et du comité technique, aucun membre du jury ne doit être également membre du comité de course ou du comité technique.

Quand un jury international complet ou un panel est réduit à trois ou quatre membres pour cause de maladie ou d'urgence, l'autorité organisatrice est tenue de s'efforcer de trouver rapidement un substitut qualifié (règle N1.5).

C.5 Approbation de la composition d'un jury international par une autorité nationale

Certaines autorités nationales exigent, par leurs prescriptions, d'approuver la désignation d'un jury international. Lorsque cette approbation est requise, l'autorité organisatrice doit généralement fournir les informations concernant l'épreuve incluant les noms du président et des membres du jury proposés.

La RCV N1.8 exige que lorsque l'autorité nationale prescrit que son approbation est nécessaire pour la désignation d'un jury international (voir RCV 91(b)), cet accord doit être indiqué dans les instructions de course ou affiché au tableau officiel².

C.6 Approbation de la composition d'un jury de trois personnes par World Sailing

Dans des circonstances limitées, World Sailing peut, selon la règle N1.7, autoriser un jury international de seulement trois membres, tous juges internationaux, de trois autorités nationales différentes (deux, dans les Catégories M, N et Q). Les demandes doivent être faites à World Sailing selon la Règlementation Epreuves World Sailing et autres.

C.7 Responsabilités

La tâche principale du jury ou jury international désigné est de mener les instructions des réclamations, demandes de réparation, rapports sur les accompagnateurs, et de rédiger les allégations et de mener les instructions selon la règle 69. Ses responsabilités peuvent être étendues pour juger la règle 42 sur l'eau et contrôler le respect des règles. Un jury pourra conseiller le comité de course ou l'AO, à leur demande, et aider à résoudre les problèmes survenant pendant les régates.

C.8 Responsabilités supplémentaires des Jurys Internationaux

Les tâches principales d'un jury international sont les mêmes que celles d'un jury. Cependant, en pratique, plus le niveau des épreuves est élevé, plus la pression exercée sur les juges, organisateurs, et concurrents est importante. En l'absence de droit d'appel d'un jury international, la renommée de la voile repose sur les décisions bonnes et justes du jury international de l'épreuve.

Quand l'AO ou le comité de course le lui demande, un jury international a la responsabilité de les conseiller et les aider sur tous les sujets affectant directement l'équité de la compétition. Sur ces épreuves, les jurys internationaux sont souvent amenés à résoudre des questions d'admissibilité, de jauge, de certificats de bateaux, et à autoriser le remplacement de concurrents, de bateaux, de voiles et d'équipement (voir la règle N2). Les membres d'un jury international doivent être familiers avec les exigences de l'Annexe N.

C.9 Procédures

Les décisions du Jury sont prises à la majorité simple des votes. En l'absence de majorité, le président peut avoir un vote supplémentaire.

C.10 Panels de jury international

Les exigences pour l'instruction par un panel de moins de 5 membres sont indiquées dans l'annexe N1.4(b). Un panel exige trois juges d'ANM différentes, dont deux doivent être JI. Il faut indiquer aux parties que vous êtes un panel d'un jury international.

Si une partie n'est pas satisfaite de la décision d'un panel, sauf en ce qui concerne les faits établis, elle a droit à une instruction avec le jury international complet. La demande peut être faite oralement ou par écrit. Le Président nommera le jury international de cinq membres parmi les membres. Toutes les parties peuvent assister à l'instruction et présenter des éléments de preuve.

²Note de la CCA : Prescription à la RCV 91 : la Fédération Française de Voile prescrit que la constitution d'un jury international conforme aux exigences de l'annexe N soit soumise à son approbation écrite.

En pratique, cela signifie que le jury international reverra les procédures utilisées lors de l'instruction originale. Il vérifiera ensuite que la conclusion et la décision soient cohérentes avec les faits. Cette nouvelle instruction n'est pas une réouverture selon la RCV 66. Si le jury international décide que le panel peut avoir commis une erreur, il peut décider de rouvrir l'instruction.

C.11 Membres du jury hors-site

L'annexe N souligne les exigences pour les jurys internationaux et l'annexe M, qui n'est que consultative, donne des recommandations sur la conduite des instructions. Bien qu'aucune des deux n'exige que tous les membres d'un jury soient physiquement présents à l'instruction, c'est le cas général. Toutefois, dans quelques circonstances exceptionnelles, le jury peut toujours mener une instruction à distance (voir ci-dessous), même sans avoir tous les membres du jury physiquement ensemble.

Par exemple, il serait compréhensible de procéder sans la présence physique de tous les membres dans les situations suivantes :

- si une décision a été prise avant le début de l'épreuve, par exemple l'admissibilité ou la catégorisation d'un coureur ;
- si une décision a été prise après la fin de l'épreuve, par exemple une réclamation compliquée sur la jauge, qui nécessitera plusieurs jours de travail pour le comité technique ;
- dans les courses océaniques ;
- quand un jury complet ou un panel comporte moins de cinq membres pour cause de maladie ou cas d'urgence, et qu'aucun substitut qualifié ne peut raisonnablement être trouvé, malgré de réels efforts.

C.12 Parties et témoins hors-site

La RCV 63.3 accorde à une partie le droit d'être présente tout au long de l'instruction. Elle permet également au jury de procéder à l'instruction en l'absence d'une partie.

La meilleure pratique est d'avoir toutes les parties et tous les témoins physiquement présents pendant une instruction. Il existe cependant des cas exceptionnels pour lesquels le jury peut leur proposer de participer à l'instruction en adoptant une procédure d'instruction à distance. Quelques exemples sont similaires à ceux des instructions avec des membres du jury hors site.

En général, si le jury décide que ses membres peuvent être présents à distance, il devrait le permettre aussi pour les parties et témoins.

C.13 Recommandations pour les instructions à distance

La pandémie COVID-19 en 2020 a eu pour conséquence que beaucoup plus de jurys ont utilisé la technologie de vidéoconférence pour les instructions. Nous prévoyons encore plus de développements au fur et à mesure des progrès de la technologie, particulièrement avec les avancées dans les réunions de travail et les programmes éducatifs. Ce qui suit rassemble les leçons apprises jusqu'à la mise à jour du Manuel des Juges en janvier 2021. Puisque nous sommes dans un processus évolutif, des mises à jour et des améliorations des systèmes continueront à être développées.

Les instructions à distance devraient être menées à l'aide de systèmes de vidéoconférence et diffusées simultanément à toutes les personnes impliquées dans l'instruction. Un système de vidéoconférence est un programme, protocole ou appareil qui utilise internet pour transmettre des flux multimédias qui incluent au moins la voix

et la vidéo des personnes impliquées. D'autres flux peuvent éventuellement être inclus, comme une vue de la table de la salle d'instruction ou un tableau blanc virtuel.

Il est essentiel d'avoir une bonne connexion internet pour que les instructions en vidéoconférence fonctionnent. Cela peut nécessiter une aide des organisateurs avant la régata. Il est préférable que le jury ait accès à un réseau wifi privé, qui ne soit pas partagé avec le public. Il est de la responsabilité des parties et témoins de disposer d'une connexion internet adéquate. Une partie ou un témoin utilisant internet tout en conduisant une voiture provoque, au mieux, une connexion intermittente.

On peut facilement imaginer avoir, dans le futur, plus d'instructions menées par internet avec les parties et les juges dans différents lieux. S'il est présent, le jury sur site a un rôle essentiel dans la préparation de l'instruction. Ce qui suit est une liste non-exhaustive de ses responsabilités supplémentaires :

- la préparation de l'instruction est un élément clé de la réussite de ce système. Cela nécessite plus de temps que pour une instruction en présentiel.
- Pour les instructions ayant lieu pendant une épreuve, fixer une heure par défaut à l'avance, à laquelle vous attendez toutes les personnes hors-site disponibles. Prenez en compte les fuseaux horaires pour toutes les personnes impliquées.
- Envoyer des copies de la réclamation et autres documents aux membres du jury et aux parties hors-site.
- Si les parties utiliseront des preuves vidéo, essayer d'obtenir des copies à l'avance pour les transférer aux membres du jury et aux parties hors-site.
- S'assurer que les parties et témoins sont seuls dans la pièce, sans communication avec d'autres personnes.
- Utiliser la fonction « salle d'attente » de la plateforme de vidéoconférence pour faire entrer et sortir les témoins, sans qu'ils entendent les autres témoignages
- S'assurer que tout le monde, tant sur site et hors-site, comprend les procédures.

Dans certaines situations, l'instruction à distance par vidéoconférence peut ne pas être possible, par exemple pendant des courses océaniques. Dans ce cas seulement, l'instruction à distance peut être faite par courriel. Ce procédé doit être précisé dans l'avis de course / les instructions de course, comme précisé au chapitre Jugement des courses océaniques et au large.

D Les bonnes pratiques avant et pendant l'épreuve

Avant l'épreuve

D.1	Responsabilités du président du jury avant l'épreuve	20
D.2	Communication avec le président et le vice-président	20
D.3	Décider de l'étendue des responsabilités du jury international	21
D.4	Révision des projets d'avis de course et d'Instructions de Course	21
D.5	Attribution des tâches aux membres du jury	22

Pendant l'épreuve

D.6	L'arrivée	24
D.7	Politique du jury World Sailing	24
D.8	Première réunion du jury	25
D.9	Réunion du jury d'avant course avec le président du comité de course, le directeur de course et autres officiels	25
D.10	Briefing concurrents	26
D.11	Communiquer avec les accompagnateurs	27
D.12	Communiquer avec les médias	27
D.13	Désigner un enquêteur, allégations selon la règle 69	27

Avant l'épreuve

D.1 Responsabilités du président du jury avant l'épreuve

Avant le début d'une épreuve, le président et le vice-président du jury international ont un certain nombre de tâches à accomplir et de points à vérifier.

Bien que le président n'ait aucune autorité sur l'autorité organisatrice, son influence est considérable si la relation reste coopérative. Si possible, le président du jury doit s'assurer avec tact que l'autorité organisatrice est consciente de ses responsabilités envers le jury.

Les principales responsabilités avant l'épreuve incombent au président et au vice-président du jury, mais si les autres membres peuvent les aider, le jury international n'en sera que mieux préparé.

D.2 Communication avec le président et le vice-président

Longtemps avant le début de l'épreuve, les tâches du président et du vice-président sont :

- revoir l'avis de course et le projet d'instructions de course ;
- si besoin, aider l'autorité organisatrice à choisir les bons juges pour l'épreuve ;
- convenir avec l'autorité organisatrice du remboursement des frais et de l'hébergement ;
- décider et communiquer l'heure de la première réunion du jury ;
- vérifier si l'autorité organisatrice utilise une plate-forme pour les concurrents et les juges, et jusqu'à quel point, et
- répartir les autres tâches et devoirs parmi les membres du jury.

D.3 Décider de l'étendue des responsabilités du jury international

La règle N2 liste les responsabilités du jury international. Les règles N2.2 et N2.3 listent les autres responsabilités qui peuvent lui être attribuées, conformément aux exigences de l'autorité organisatrice.

Un jury international est indépendant du comité de course et ne doit pas comporter de membres du comité de course ou du comité technique. Il ne supervise ni ne dirige le comité de course. Un jury avisé peut suggérer au directeur de course des améliorations et des idées sur les parcours et autres questions relevant du comité de course. Si les décisions du comité de course viennent à être remises en question au cours de l'instruction d'une demande de réparation, le jury sera plus apte à rendre un jugement impartial, puisqu'il n'aura pas été impliqué dans ces décisions.

D.4 Révision des projets d'avis de course et d'instructions de course

L'avis de course est de fait un accord ou contrat entre les organisateurs de l'épreuve et les concurrents. Les organisateurs établissent les conditions selon lesquelles ils sont prêts à organiser l'épreuve et les concurrents utilisent ces informations pour décider s'ils vont investir du temps, de l'énergie de l'argent pour participer.

Il est donc important que l'avis de course contienne l'ensemble des informations nécessaires pour permettre à un concurrent de décider s'il participe ou pas à l'épreuve. Les concurrents ont besoin d'information sur les modifications aux règles de course, la publicité, l'admissibilité (restrictions de poids des équipages, nationalité, certificats

de jauge ou handicap, etc.) le type de parcours, les pénalités de remplacement, le mode de classement et les prix ainsi que les autres exigences de la règle J1. L'annexe J et les guides pour l'avis de course et les instructions de course publiés sur le site de World Sailing doivent être utilisés pour revoir l'avis de course et s'assurer que toutes les informations requises sont mentionnées, et que les formulations standards sont utilisées, permettant ainsi d'être cohérent et d'éviter des problèmes ultérieurs.

Si une plate-forme en ligne est utilisée pour que les concurrents puissent accéder aux documents ou déposer une demande (instruction, classement, changement d'équipier ou de matériel etc.), l'avis de course doit contenir les exigences pour accéder à cette plate-forme (par ex. un smartphone avec connexion internet). Les détails spécifiques de la plate-forme peuvent être communiqués ultérieurement.

Cependant, malgré d'importants efforts, il peut être inévitable de modifier l'avis de course. Les exemples peuvent être un port bloqué par un navire ou les fréquences radio disponibles modifiées par l'autorité gouvernementale. Dans la plupart des cas, les concurrents comprendront et accepteront les modifications, mais elles doivent être réduites au minimum.

L'avis de course et les instructions de course doivent être vérifiés soigneusement, pour relever tout oubli ou différence par rapport aux exigences de l'annexe J des RCV. En cas de conflit entre l'avis de course, les instructions de course ou tout autre document qui régit l'épreuve, la règle 63.7 prévoit que pour prendre une décision relative à une réclamation ou à une demande de réparation, le jury doit appliquer la règle qui, selon lui, produira le résultat le plus équitable pour tous les bateaux concernés. Cependant, il est préférable de modifier l'avis de course et/ou les instructions de course dès que le conflit est connu.

Toute modification du Code de Publicité World Sailing exige un examen attentif. Les restrictions à la publicité doivent être précisées dans l'avis de course. Le jury n'a d'autre choix que de disqualifier un bateau après avoir établi comme un fait qu'il ne respecte pas une instruction de course qui inclut les mots « le bateau doit » ou « le bateau ne doit pas », sauf si un système quelconque de pénalité alternative ou discrétionnaire est utilisé.

La description des lignes de départ et d'arrivée et les instructions concernant le parcours doivent être claires. Si les membres du jury ne peuvent pas facilement les comprendre, alors certains concurrents seront également déroutés.

Le président et le vice-président du jury et, si possible, les autres membres, doivent vérifier les instructions de course avant que la dernière version soit validée. Les membres doivent envoyer leurs commentaires au président qui les revoit avant de les soumettre au comité de course. Le document final doit être vérifié par tous les membres du jury, afin que toutes les éventuelles corrections puissent être soumises au comité de course avant le briefing concurrents. Cependant, les modifications de dernière minute doivent être limitées uniquement à celles nécessaires pour que la régata puisse avoir lieu.

D.5 Attribuer les tâches aux membres du jury

Au moins deux semaines avant de se rendre sur place, le président doit contacter les autres membres du jury pour leur souhaiter la bienvenue. Il doit envisager comment va procéder le jury, décider quand la première réunion aura lieu et attribuer les tâches aux membres du jury, et le leur communiquer. Ils seront ainsi en mesure de planifier leur voyage bien en avance, et d'arriver bien préparés. Un bref brouillon d'ordre du jour pour la première réunion du jury aidera les juges moins expérimentés qui seront ainsi en mesure de voir les sujets à aborder et seront bien préparés à participer.

Ces tâches sont variables selon le type d'épreuve et la taille du jury. Dans la plupart des épreuves, il est utile de disposer d'un document partagé (p. ex Dropbox ou Drive) avec les règles applicables, les modèles de formulaires pour l'affichage etc., les tâches des membres du jury et les informations sur tout système en ligne que le jury peut s'attendre à utiliser pendant l'épreuve. Le président du jury doit prendre en compte l'expérience de chaque membre du jury, et les exigences pour effectuer des évaluations de juge international ainsi que les considérations de la langue locale. Il est d'usage de demander leurs préférences aux membres du jury et, si possible, d'en tenir compte pour attribuer les tâches.

Les tâches typiques pour de nombreuses épreuves sont :

Avis de course et instructions de course. Cette tâche comprend la relecture de l'avis de course, des instructions de course et des autres documents qui régissent l'épreuve, avant l'épreuve. Sur l'épreuve, s'assurer que toute modification est disponible pour les membres du jury.

Relation avec l'autorité organisatrice. Cette tâche est en général assurée par le président ; cependant, des considérations linguistiques peuvent parfois faire qu'elle soit attribuée à quelqu'un qui parle la langue locale.

Relation avec le comité de course. Cette tâche implique la participation à une réunion quotidienne et la communication des intentions du comité de course au jury. Mettez-vous d'accord sur qui affichera les heures limites de réclamation après la course chaque jour. Cela peut aussi impliquer une communication diplomatique sur tous les sujets pour lesquels le jury décide qu'ils méritent l'attention du comité de course. Cette tâche est parfois confiée à un membre du jury qui est également un comité de course qualifié.

Relation avec le comité technique. Cette tâche implique des communications avec le comité technique sur des sujets de jauge et de règles de classe, arrivant pendant l'épreuve.

Questions et réponses. Cette tâche implique qu'un sous-groupe du jury reçoive les questions écrites au jury et prépare les réponses sur le tableau officiel.

Gestion des instructions. Cette tâche consiste à surveiller la réception des demandes d'instruction, programmer les instructions et les conciliations comme approprié, et de s'assurer que tous les avis correspondants sont affichés selon les règles et que toute modification des résultats est communiquée au commissaire aux résultats. Cette tâche variera en fonction de la présence d'un(e) secrétaire du jury désigné(e) par l'autorité organisatrice.

Fonctions sur l'eau. Si l'Annexe P s'applique, les fonctions des juges sur l'eau sont décidées chaque jour. Cela nécessite de prendre en compte toute politique de rotation, l'expérience de chaque juge et toute demande d'évaluation de juge international.

Responsable par rond. Sur les épreuves multi classes, un juge est désigné sur chaque rond pour gérer les activités des juges sur l'eau sur le parcours, et pour communiquer avec le président du comité de course du rond.

Gestion des infractions à la règle 42. Si l'Annexe P s'applique, cette tâche implique la collation des infractions, leur affichage tel que requis par les instructions de course, et la communication de tout changement du classement au commissaire aux résultats.

Bateaux. Cette tâche comprend la gestion de l'équipement attribué au jury sur l'eau : les bateaux, leurs clés, l'équipement de sécurité, les pavillons, et les dispositions d'amarrage et de carburant. C'est généralement fait par un juge local qui parle la langue et comprend les habitudes locales.

Tableau d'affichage. Cette tâche nécessite de s'assurer que les informations correctes sont affichées sur les tableaux d'affichage de l'épreuve et le site web en accord avec les règles, et que toute modification du classement, suite aux actions du jury, sont intégrées et paraissent dans les résultats.

Systèmes de tracking (y compris la vidéo officielle et la collecte de données). Si l'un des systèmes ci-dessus est utilisé sur l'épreuve, il est alors recommandé de désigner un membre du jury pour faire la liaison avec l'équipe qui gère les systèmes de récupération de tracking/vidéo/données. Comprendre les limites ou les avantages de ces systèmes est essentiel dans toute instruction où ils sont soumis en tant que témoignages.

Frais de déplacement. Cette tâche nécessite de s'assurer que tous les membres du jury soumettent leurs frais de déplacement à l'autorité organisatrice, et que les remboursements sont effectués sur place, ou selon des arrangements communiqués à tous.

Formation de juge. C'est une tâche optionnelle mais importante sur les grands jurys, quand l'éventail des niveaux d'expérience parmi les juges est important. Cela nécessite l'organisation d'une réunion quotidienne informelle pour discuter des règles ou des sujets courants. Exemples de sujets : règle 42, procédures sur des problèmes relatifs aux accompagnateurs, récentes modifications des règles, décisions récentes des Q&R, arbitrage des medal races si applicable, etc. Ces sessions, parfois appelées « universités des juges », ont prouvé leur efficacité. Le président du jury devra demander aux membres du jury d'y participer pour poursuivre la formation.

Festivités, repas et boissons. Cette tâche nécessite de s'assurer que les juges ont leurs paniers repas et de l'eau pour emmener sur l'eau ou quand ils sont à terre, selon ce qui prévu pour l'épreuve, et de prendre les dispositions nécessaires pour les dîners.

Dénicher les bonnes idées pour les épreuves futures. Noter tous les commentaires, modifications aux IC, changements dans la pratique du jury et autres procédures survenant pendant l'épreuve. Travailler avec le président pour compiler un compte rendu d'épreuve.

Compte-rendu d'épreuve. Le président rédige le compte rendu d'épreuve comprenant les idées pertinentes rassemblées au cours de l'épreuve, pour le soumettre à l'autorité organisatrice.

Cette liste n'est qu'un exemple, et certaines des tâches ne s'appliquent pas à certaines épreuves. On attend également de tous les membres qu'ils assistent à la première réunion des concurrents, aux réunions quotidiennes du jury, et qu'ils participent aux instructions de panel et mènent les conciliations lorsque requis.

Pendant l'épreuve

D.6 L'arrivée

Le président doit prévoir, avec l'autorité organisatrice, le programme de l'arrivée des juges, fondé sur le programme des courses. Plus il arrive de membres du jury pendant les formalités d'avant épreuve, mieux c'est. A minima, tous les membres du jury doivent être sur place la veille du début des courses, ou le matin si les courses commencent l'après-midi. Cela permet aux concurrents, personnes sur l'eau, direction de course et juges d'apprendre à se connaître. Le jury est également disponible pour répondre aux questions sur la jauge ou l'inspection de l'équipement, ou les instructions de course ou autres documents. S'il n'est pas faisable pour tous les membres d'arriver en avance, au moins la majorité du panel devrait être présente, comprenant le président ou le vice-président.

D.7 Politique World Sailing pour le jury

Le jury doit utiliser la version la plus récente du document « Politique World Sailing pour le Jury » et l'adapter, si nécessaire. Ce document est disponible sur le site de World Sailing et traduit en Français sur le site FFVoile (<https://espaces.ffvoile.fr/media/147051/politique-jury-dp-2021.pdf>)

Il est important que tous les juges sachent comment ils vont travailler en équipe. Ce document sur la politique est partagé en quatre parties.

La première partie est publiée sur le tableau officiel, de sorte que les concurrents savent comment va agir le jury sur les sujets suivants :

- Réclamations du jury pour les incidents sur l'eau
- Aide extérieure ;
- Propulsion ;
- Demandes de réparation, erreurs du comité de course sur le classement ;
- Demande de réparation – RSX selon B5.62.(b)(1) ;
- Preuve vidéo et tracking ;
- Observateurs aux instructions ;
- Règle 69 ;
- Questions sur les procédures et la politique du jury ;
- Utilisation des instruments électroniques pendant les instructions.

La deuxième partie concerne la gestion interne :

- Répondre aux questions ;
- Réclamations du jury et observation des incidents sur l'eau ;
- Gestion des observateurs ;
- Approbation des décisions du panel et affichage ;
- Permission de retirer une réclamation ;
- Réparation ;
- Réparation affectant l'ensemble de la flotte.

La troisième partie est la politique des pénalités discrétionnaires pour les concurrents :

- Généralités ;
- Plages des pénalités de base pour les pénalités discrétionnaires ;
- Questions diverses

La quatrième partie traite de la politique des pénalités discrétionnaires pour les accompagnateurs et leurs bateaux

- Plages des pénalités de base pour les pénalités discrétionnaires ;
- Pénalité discrétionnaire pour un bateau
- Rédaction de la décision

D.8 Première réunion du jury

Le but de la première réunion du jury est de fédérer les membres au sein d'une équipe soudée. Offrir à chacun l'opportunité de donner son point de vue sur toutes décisions et procédures adoptées pour l'épreuve est la première étape, dans la constitution d'une équipe. Le temps de réflexion sur les différents points de vue peut conduire à de meilleures décisions si celles-ci ne doivent pas être rendues immédiatement.

La tâche la plus importante est une dernière vérification des instructions de course. Cependant à ce stade assez tardif, il est important de limiter les modifications à l'essentiel.

Toute modification aux instructions de course jugée nécessaire doit être approuvée par le comité de course, sauf si le jury a été spécifiquement autorisé à apporter des modifications. La diplomatie pendant cette première collaboration est très importante. Une première expérience coopérative entre le comité de course et le jury débouchera souvent sur le respect pendant toute l'épreuve entre ces deux entités.

Chaque membre doit gérer son secteur de responsabilités. Cela peut également être l'ordre du jour pour les réunions d'avant course où tout sujet peut être traité avant d'aller sur l'eau. Ceux dont la tâche est d'assister à d'autres réunions doivent faire un compte rendu quotidien, de sorte que toute action nécessaire puisse être accomplie.

De nombreuses épreuves utilisent maintenant des systèmes en ligne qui incluent un tableau officiel d'affichage pour que les concurrents puissent y accéder tout en étant loin. L'épreuve peut également avoir un tableau officiel traditionnel. Il est important de préciser lequel des deux fait foi et de le préciser dans les instructions de course.

Si d'autres réunions sont prévues avec les concurrents, les accompagnateurs et d'autres officiels, il faut établir un ordre du jour.

Si l'Annexe P pour juger la règle 42 est utilisée, le jury doit discuter des infractions les plus fréquemment observées et des règles de classe spécifiques.

Toutes les réunions doivent être courtes, sans digressions et doivent aboutir à des décisions. Toutes les actions doivent être menées pour assurer leur application.

D.9 Réunion d'avant-course avec le président du comité de course, le PRO et autres arbitres

Avant les courses, une réunion doit être organisée avec le président du jury, le président du comité de course, le PRO et autres personnes clés de l'organisation, comme le responsable de la sécurité. Le but de cette réunion est de développer un

esprit d'entente, ainsi qu'un bon niveau de compréhension mutuelle et de respect, tout en insistant sur quelques détails de procédure (par exemple, comment afficher le temps limite de réclamation et qui doit le faire). Le président ou le représentant du jury doit aussi rencontrer les comités techniques et faire le point au sujet du contrôle des équipements, du contrôle des vêtements mouillés et de la procédure de pesée, le cas échéant.

Le jury doit communiquer avec le comité de course uniquement par l'intermédiaire de son président ou de son représentant. Le président doit s'adresser au comité de course uniquement par l'intermédiaire du PRO ou d'une personne qu'il a déléguée. Cela contribue à éviter que les concurrents reçoivent des instructions contradictoires et réduit ainsi la possibilité d'une demande de réparation.

D.10 Réunion concurrents

De nombreuses régates comportent un briefing concurrents. Son principal objectif est de présenter aux concurrents les personnes clés du comité de course, du comité technique et du jury. Cela permet à un concurrent de savoir à qui s'adresser s'il a besoin d'aide pour résoudre un problème pendant la régata.

La réunion préparatoire peut être menée par toute personne du comité d'organisation, du comité de course ou du jury. Elle doit être faite en anglais si les concurrents parlent différentes langues. Cela signifie que l'animateur du briefing doit maîtriser l'anglais et avoir une expérience de la communication avec un public multilingue.

Les points suivants en rapport avec la prestation fournie par le jury aideront à favoriser une atmosphère détendue, d'équité et d'impartialité :

- Présenter les membres du jury ;
- Insister sur le fait que le jury est là pour apporter un service aux concurrents ;
- Si approprié, rappeler qu'un langage grossier mènera probablement à une action selon la règle 69.
- Commenter l'annexe P – Procédures spéciales pour la règle 42 – si elle est utilisée. Leur rappeler que le travail du jury est de les protéger de ceux autour d'eux qui peuvent enfreindre la règle.
- Si des problèmes particuliers sont susceptibles de se produire dans certains domaines, décrire l'action que le jury adoptera pour les gérer. Il est réconfortant pour les concurrents qui respectent les règles de savoir que le jury est conscient de problèmes éventuels et est prêt à les traiter.
- Rappeler aux coureurs jeunes ou moins expérimentés l'importance pour un bateau qui enfreint une règle d'effectuer rapidement une pénalité, qu'il y ait réclamation ou non. Rappeler aussi les pénalités de la règle 44 pour infraction à une règle du chapitre 2 ou pour toucher une marque. Souligner également l'importance pour un bateau ou pour les deux bateaux de réclamer après un contact lorsqu'aucune pénalité n'est effectuée.

Les concurrents posent souvent des questions concernant une instruction de course ou une autre question sur le déroulement de l'épreuve. Il faut faire très attention en y répondant. D'une part, le jury souhaite aider les concurrents en répondant rapidement. D'autre part, les questions sont souvent plus compliquées qu'elles ne le paraissent au premier abord. Si la réponse n'est pas évidente, il vaut mieux demander au concurrent qu'il pose sa question par écrit de sorte que le jury puisse y réfléchir et y répondre par

écrit. Il est également utile de rappeler qu'une réponse à une question ne devient officielle qu'à partir du moment où la question et sa réponse ont été affichées sur le Tableau Officiel.

Lorsqu'un jury a affaire à des concurrents inexpérimentés ou jeunes, il doit faire encore plus preuve d'empathie et de compréhension. Faites tous les efforts possibles pour répondre à toutes leurs questions. Si les concurrents le demandent, expliquez toutes les décisions de sorte que le concurrent et son entraîneur/parent les comprennent. Les membres du jury doivent maintenir en permanence une atmosphère d'équité et d'impartialité.

D.11 Communications avec les accompagnateurs

Traiter tous les accompagnateurs avec respect. Parmi eux, les entraîneurs et directeurs d'équipe sont des professionnels. Il est courant pour un directeur d'équipe olympique d'assister dans l'année aux championnats du monde de quatre ou cinq classes différentes. Cela leur donne une compréhension unique des problèmes spécifiques discutés sur le moment ou pouvant survenir pendant la régate.

L'autorité organisatrice prévoit souvent une réunion avec les accompagnateurs avant le début des courses et, si possible, chaque matin pendant l'épreuve. De telles réunions offrent une interface informelle entre les concurrents, l'équipe des comités de course et le jury. Ces rencontres ne remplacent en aucune façon les communications officielles aux concurrents, affichées sur le tableau officiel.

Pour les organisateurs, les problèmes et procédures suivants peuvent être abordés :

- respect des règles,
- action pour assurer la sécurité en cas de mauvais temps, remorquage,
- gestion de la régate comme le stationnement, la cérémonie d'ouverture, les soirées, la mise à l'eau des bateaux et sortie,
- bateaux accompagnateurs pénétrant dans la zone d'exclusion.

Ces rencontres régulières permettent aux concurrents de faire des propositions constructives, soit directement soit par l'intermédiaire de leurs entraîneurs.

Les discussions avec les entraîneurs peuvent souvent éviter des problèmes. Exemple : un entraîneur peut travailler à modifier le comportement d'un de ses coureurs qui s'approche d'une infraction à la sportivité.

D.12 Communiquer avec les médias

Les médias jouent un rôle important dans toute épreuve. Les journalistes et autres personnes impliquées dans la communication avec le grand public sont une partie essentielle de notre sport. Toute assistance et coopération doivent être accordées aux médias sans compromettre l'équité de la compétition.

Le jury doit désigner un membre du jury qui le représentera pour communiquer avec les médias. Il s'agit souvent du président ou du vice-président. Toutes les communications doivent passer par ce porte-parole. Une copie des décisions du jury devra être rapidement transmise au centre de presse. Le porte-parole doit proposer d'expliquer les décisions du jury aux médias ou assister aux conférences de presse. Une communication claire peut éviter les incompréhensions qui pourraient nuire à la perception qu'a le public du sport de la voile.

D.13 Désigner un enquêteur, allégations selon la règle 69

Dans l'idéal, un enquêteur doit être désigné avant l'épreuve, juste au cas où une allégation est faite selon la règle 69. L'enquêteur doit être libre de tout conflit d'intérêt, aussi faut-il être très prudent dans sa désignation. Envisager à la fois ce qui pourrait être perçu, et l'intention. Si nécessaire, il peut être l'un des juges puisque le minimum requis pour l'instruction est un panel de seulement trois membres. Si c'est le cas, des facteurs comme le fait ayant amené le rapport, l'âge, le genre, la langue et le pays des participants et l'équilibre du jury restant peuvent influencer la décision. Toutefois, si l'enquêteur doit présenter le cas lors d'une instruction, il devient une partie selon les Définitions. Il ne peut donc pas participer aux discussions du panel ni à la prise de décision. Voir le Chapitre sur les règles 2 et 69 dans ce manuel ou dans le Guide de la mauvaise conduite disponible sur le site de World Sailing et traduit sur le site de la FFVoile (<https://espaces.ffvoile.fr/media/150850/misconduct-guidance-fra-.pdf>)

E Organisation administrative du Jury pendant l'épreuve

E.1	Fonctions du Secrétaire de Jury	30
E.2	Administration générale quotidienne	31
E.3	Recevoir les formulaires de demandes d'instruction	31
E.4	Enregistrement et copie de la demande	31
E.5	Système de médiation	31
E.6	Accepter une pénalité dans un incident	32
E.7	Retirer une réclamation	32
E.8	Programmer les instructions	32
E.9	L'instruction	33
E.10	Après la dernière course	34

E.1 Fonctions du secrétaire du jury

Sur de nombreuses épreuves, un ou une secrétaire est désigné(e) pour gérer les tâches administratives du jury. Cette personne peut être un juge local en stage, mais cela n'est pas une obligation. Une personne avec de grandes qualités d'organisation et parlant la langue locale est un plus pour le jury. On se réfère à elle en tant que secrétaire du jury, et ce terme sera utilisé tout au long de ce chapitre.

La partie la plus importante du travail du secrétaire du jury est d'organiser le bureau du jury pour recevoir et traiter les demandes d'instructions. Idéalement, le bureau du jury doit être situé à proximité de la salle d'instruction, être facilement accessible pour les coureurs et doit prendre en considération le fait que sur certaines épreuves, les coureurs peuvent arriver mouillés. Le secrétaire et le président doivent se consulter avant le début de l'épreuve et décider de la méthode à adopter pour réceptionner les réclamations.

Le travail du secrétaire du jury dépend des relations de travail entre les personnes impliquées. Un bon secrétaire aura une vision d'ensemble et permettra ainsi au jury de se concentrer sur les courses, les instructions et les règles sans avoir à se soucier des tâches administratives. Le secrétaire doit vérifier :

- que la salle du jury comporte des chaises en nombre suffisant, une table, un éclairage, des blocs de prise de note, des modèles réduits de bateaux ;
- que le tableau officiel d'information est situé à l'endroit décrit dans les instructions de course et est correctement identifié et comprenant de l'espace pour les affichages du jury ;
- que le jury a accès à une imprimante, à une photocopieuse dédiée et dispose d'une connexion internet rapide ;
- que la communication entre le président, le comité de course, les résultats, etc. est convenue et fonctionnelle ;
- qu'un système de messagerie comme un lien WhatsApp entre les membres du jury et les autres arbitres est créé et fonctionne ;
- que lorsque les prescriptions de l'autorité nationale s'appliquent, une copie en anglais est disponible pour tous les concurrents et également affichée sur le tableau officiel d'information ;
- qu'un code d'accès pour le Wi-Fi est disponible ;
- qu'il y a assez de formulaires de demandes d'instructions et de contestations de classement au bureau du jury.

Le secrétaire du jury doit avoir une compréhension globale du système de gestion d'épreuve sur internet utilisé, et doit être capable d'organiser une formation pour les autres si nécessaire.

Le secrétaire doit pouvoir fournir au jury :

- Pour chaque membre, une copie ou un lien vers l'avis de course, les instructions de course, les prescriptions de l'autorité nationale applicables, les règles de classe et les avis ;
- les heures limites de dépôt des réclamations pour chaque rond ;
- la liste quotidienne des pénalités de remplacement effectuées si prescrit dans les instructions de course ;

- l'accès aux copies des passages de marques et ordres d'arrivée, si besoin pour les demandes de réparation ;
- tout courrier au sujet de la suppression du droit d'appel ou de la constitution du jury international, si applicable, et il doit s'assurer de leur affichage s'ils ne sont pas dans les instructions de course.

E.2 Administration générale quotidienne

Le président du jury doit assister aux réunions du jury et du comité de course.

Chaque jour, chaque membre du jury a besoin des photocopies de tout nouveau document comme les avenants. Cela peut être sous forme papier ou électronique. La partie du tableau officiel d'affichage réservée au jury doit être tenue en ordre.

Les demandes de changements d'équipiers et les demandes de sortie de l'eau doivent être traitées si les instructions de course spécifient qu'elles sont soumises à l'approbation du jury.

E.3 Recevoir les formulaires de demandes d'instruction

La personne qui reçoit les demandes d'instruction doit toujours les accepter et ne jamais rejeter une demande d'instruction, quelle que soit sa présentation et qu'elle soit reçue dans le temps limite ou non. Seul le jury peut décider de la validité d'une demande d'instruction.

E.4 Enregistrement et copie de la demande

A réception, chaque demande d'instruction doit recevoir un numéro, la date, l'heure et les initiales de la personne qui l'a reçue. Ces informations doivent être notées sur le formulaire et sur la liste des demandes reçues.

Certaines épreuves utilisent un système de gestion d'épreuve avec utilisation de formulaires de demande d'instruction à remplir électroniquement. Sinon, si on utilise le papier, faire une copie pour chaque membre du jury, une pour la personne déposant la demande, une pour l'autre partie dans l'instruction. Garder l'original pour le président.

Les documents pour chaque instruction doivent être placés dans un classeur ou une enveloppe A4, comportant sur le recto les détails de la réclamation. Un classeur transparent a plusieurs avantages :

- il réduit le nombre de tâches de la personne qui réceptionne les demandes, à un moment où le temps est précieux, même s'il y a de nombreuses demandes déposées
- il réduit le nombre d'erreurs possibles se produisant au moment de la copie des informations concernant la demande sur l'enveloppe
- il conserve le même niveau d'information que celui du système des enveloppes : un cas en cours aura sur le dessus le formulaire de demande d'instruction, alors qu'un cas terminé aura sur le dessus le formulaire de décision dans la pochette transparente

Conservez la copie pour les parties au bureau du jury et donnez- leur dès que possible.

Tout rapport alléguant d'une mauvaise conduite d'un concurrent ou d'un accompagnateur, que ce soit par oral ou par écrit, doit immédiatement être transmis au président. Il doit également être enregistré avec l'heure de réception.

E.5 Réclamations susceptibles de conciliation

Le chapitre Conciliation de ce manuel explique les procédures quand on envisage la conciliation pour une réclamation. Lorsqu'une réclamation est déposée au bureau du jury, le secrétaire du jury la traite comme indiqué aux paragraphes précédents et la transmet au juge qui détermine ensuite si la réclamation satisfait aux exigences de la conciliation. Si oui, le juge doit suivre les procédures de la Conciliation. Il fait afficher au tableau officiel si l'instruction sera en conciliation ou non. Cela implique que la conciliation, ou l'instruction si nécessaire, auront lieu dès que possible.

Si une ou plusieurs parties dans la conciliation décident d'accepter une pénalité post-course, le secrétaire du jury affiche cette information sur le tableau d'affichage et communique le changement de score au commissaire aux résultats. Si le juge autorise le retrait de la réclamation, alors le formulaire de convocation sera modifié pour indiquer que la réclamation est retirée, et qu'aucune instruction n'aura lieu.

Si la réunion de conciliation n'a pas lieu ou si la réclamation n'est pas retirée, alors l'instruction aura lieu telle que programmée.

E.6 Accepter une pénalité pour un incident

Lorsqu'une réclamation a été déposée, un réclamé peut accepter une pénalité pour l'incident avant l'instruction. Un juge doit demander si l'incident a donné lieu à dommage du bateau ou blessure pour un concurrent. S'il n'y a pas de dommage ou de blessure, le bateau peut accepter une pénalité en abandonnant la course ou toute pénalité de remplacement prévue par les instructions de course. En cas de dommage sérieux ou blessure, la pénalité doit être l'abandon de la course. Le juge demandera au concurrent d'écrire sur le formulaire de réclamation :

J'accepte une pénalité dans l'incident décrit dans cette réclamation, et par la présente abandonne (ou accepte la pénalité suivante : _____ (remplir avec toute pénalité de remplacement à disposition)

Un représentant du bateau acceptant la pénalité devra signer le formulaire. Un formulaire différent peut être utilisé pour cette déclaration. Dans ce cas, agrafez-le au formulaire de réclamation. Dans tous les cas de reconnaissance, la réclamation doit être présentée au jury ; si possible, prévenir le réclamant et vérifier s'il souhaite retirer la réclamation.

E.7 Retirer une réclamation

Une fois la réclamation reçue, une demande du réclamant de la retirer doit être approuvée en tant que décision du jury selon la règle 63.1. La politique du jury de World Sailing stipule que le jury peut nommer un ou plusieurs membres pour prendre cette décision. Le réclamant fournit les raisons de sa demande. Le jury autorisera le retrait de la réclamation s'il n'y a aucune raison de le refuser. Le concurrent doit également signer le formulaire de demande confirmant le retrait de la réclamation.

E.8 Programmer les instructions

De nombreuses épreuves importantes utilisent des systèmes de gestion qui comportent une partie dédiée aux instructions et affichages du jury. Tous les membres du jury doivent connaître les possibilités du système utilisé. Certains d'entre eux, qui permettent la programmation des instructions, envoient également les convocations par texto ou email aux parties, publient les avis sur le site de l'épreuve et actualisent la programmation des instructions au fur et à mesure de la progression des instructions. Ces programmes ajoutent de l'efficacité dans la communication avec les concurrents.

Les instructions de course indiquent le début possible des instructions. Informer les parties dès que possible de l'heure programmée de leur instruction. Il vaut mieux programmer les premières instructions à 20 minutes d'intervalle, puis à intervalles d'une demi-heure pour chaque panel. Ainsi, si la ou les deux premières demandes ne sont pas recevables, on ne perdra pas trop de temps. Dans le cas où les premières instructions durent beaucoup plus longtemps, les instructions suivantes peuvent être reprogrammées.

L'objectif est de maintenir le jury au travail jusqu'à ce que toutes les instructions soient terminées. Faites attendre les concurrents le moins possible. Si les instructions sont en retard sur le programme, les instructions ultérieures devraient être reprogrammées afin que les concurrents puissent aller se changer ou se restaurer.

Lorsqu'il y a des réclamations croisées ou des réclamations ou demandes de réparation de plusieurs bateaux concernant le même incident, elles doivent être programmées ensemble.

Le président devrait d'abord lire les demandes d'instruction et décider de l'ordre le plus efficace des instructions. Programmez d'abord les instructions où le comité de course est partie après l'arrivée du comité à terre, pour qu'elles puissent être instruites l'une après l'autre. Le dernier jour de l'épreuve, programmez d'abord les instructions impliquant des bateaux pouvant prétendre à des prix, afin que la remise des prix puisse débuter dès que possible.

Le comité de course doit être rapidement informé de toute demande de réparation afin de lui laisser le plus de temps possible pour étudier la demande.

Afficher la programmation des instructions sur le tableau officiel aussitôt que possible après l'heure limite de dépôt des réclamations, mais avant la fin de l'heure limite d'affichage des instructions. Les instructions peuvent débuter avant la fin de l'heure limite de dépôt des réclamations, sous réserve que les parties dans la réclamation soient prêtes pour l'instruction.

Si la demande d'instruction émane du jury, du comité de course ou du comité technique, vérifiez que les bateaux ont été prévenus dans le temps limite de réclamation.

E.9 L'instruction

Lorsque le jury est prêt pour une instruction, donner une copie de la demande à chaque membre du jury. Lorsque le jury est prêt à poursuivre, appeler les parties, habituellement un de chaque bateau, et les interprètes si nécessaire.

Vérifier la liste des pénalités de remplacement pour voir si l'une des parties a effectué une pénalité.

Si les observateurs sont autorisés, le président du jury doit leur rappeler les règles applicables et leur faire signer un formulaire d'acceptation.

Le secrétaire du jury doit vérifier que les témoins sont disponibles et attendent à l'extérieur jusqu'à ce qu'ils soient appelés. S'assurer qu'ils ne peuvent pas entendre les débats avant de venir témoigner.

Après chaque instruction, enregistrer la décision, et rassembler la réclamation originale, les notes du jury et les autres documents reçus au cours de l'instruction. Le secrétaire du jury doit communiquer les résultats des instructions et les modifications de résultats après chaque instruction. En consultation avec le président, compléter la liste des décisions du jury et l'afficher sur le tableau officiel.

Certains systèmes de gestion d'épreuve permettent de publier les décisions des instructions en ligne. Compte tenu du nombre de personnes qui verront les décisions affichées, pensez aux détails que vous allez fournir.

Le dernier jour de l'épreuve, le temps limite est de 30 minutes après une instruction pour demander une réouverture ou une réparation basée sur la décision du jury de chaque instruction. Afficher rapidement ces décisions et les temps limites correspondants pour rouvrir et demander réparation sur le tableau officiel avec la date et l'heure d'affichage.

Le président doit veiller à ce qu'une décision entièrement écrite soit disponible pour toute partie dans l'instruction qui en fait la demande.

E.10 Après la dernière course

Le secrétaire du jury, en consultation avec le président, doit s'assurer que toutes les réclamations et tous les documents sont classés et remis au club organisateur, pour archivage. Ils doivent être conservés au moins six mois après l'épreuve.

F L'instruction

F.1	Principes généraux, juridiction, préparation	37
	F1.1 Avant l'instruction	38
	F1.2 Conflit d'intérêts	38
F.2.	Droit d'être présent	39
F.3	Interprètes	39
F.4	Retirer une réclamation ou une demande	40
F.5	Instruire plus d'une demande simultanément	40
F.6	Quand un troisième bateau, qui n'est pas partie, peut avoir enfreint une règle	40
F.7	Observateurs	40
F.8	Annexes Windsurf, Kiteboard, Super Yachts et Voile Radio Commandée	40
F.9	L'instruction de la réclamation	40
	F9.1 Réclamations de bateaux dans la zone de course	40
	F9.2 Réclamations pour des incidents hors zone de course	40
	F9.3 Contenu de la réclamation	40
	F9.4 Temps limites pour enregistrer les réclamations	42
	F9.5 Validité de la réclamation	42
	F9.6 Validité en cas de blessure ou dommage	42
F.10	Procédure d'instruction	43
	F10.1 Recevoir des dépositions et établir des faits	43
	F10.2 Les témoins	43
	F10.3 Les questions orientées	44
	F10.4 Témoignage par oui-dire	44
	F10.5 Preuve photographique et vidéo	45
	F10.6 Evaluer la déposition	45
	F10.7 Preuves traçage internet et GPS	46
F.11	Etablir les faits	48
F12	Délibérations	48
F.13	Résoudre les différences d'opinion entre les membres du jury	49
F.14	Appliquer le niveau de preuve	50
F15	Annoncer la décision	50
F.16	Réclamations du comité de course ou du comité technique	51
F.17	Réclamations concernant les instructions de course	51
F.18	Réclamations concernant les règles de classe et l'équipement	51
F.19	Réclamations du Jury	53
F.20	Demandes de réouverture	53

F.21	Infractions aux Règlements World Sailing	56
F.22	Instructions de réparation	56
	F.22.1 Qui peut demander réparation ?	56
	F.22.2 Parties dans une instruction pour réparation	56
	F.22.3 Procédures d'instruction d'une réparation	57
	F.22.4 Validité de la demande de réparation	57
	F.22.5 Exigences de la réparation	58
	F.22.6 Score ou place aggravé de façon significative	59
	F.22.7 Sans faute de sa part	59
	F.22.8 Action inadéquate ou omission	59
	F.22.9 Dommages physiques ou blessures	60
	F.22.10 Apporter de l'aide	60
	F.22.11 Pénalité	61
	F.22.12 Demandes de réparation avant les courses	61
	F.22.13 Erreur supposée sur les scores déterminés par le Comité de Course	61
	Erreur ! Signet non défini.	
	F.22.14 Réparation accordée	61
F.23	Instructions impliquant des accompagnateurs	62
	F.23.1 Procédure d'instructions pour un accompagnateur	63
	F.23.2 Pénaliser un accompagnateur	63
	F.23.3 Pénaliser un bateau pour une infraction d'un accompagnateur	64
	F.23.4 Appel de l'accompagnateur ou les bateaux qu'il accompagne	65
	F.23.5 Allégation de mauvaise conduite de la part d'un accompagnateur	65

F.1 Principes généraux, Juridiction, préparation

Même si cela a été précisé dans le chapitre précédent, il convient de répéter que la réputation de la voile et celle de la communauté des juges repose sur le jury rendant des décisions correctes et équitables.

Les règles définissent quatre différents types d'instructions : instruction de réclamation, instruction de réparation, instruction pour déterminer si un accompagnateur a enfreint une règle et instruction pour mauvaise conduite. Ainsi que les demandes pour rouvrir des instructions. La mauvaise conduite selon les règles 2 et 69 est traitée au chapitre G de ce manuel.

Les règles et procédures pour initier, mener et décider de ces instructions sont présentées dans le chapitre 5 des RCV. Toutefois, il y a d'autres types d'instructions qui ne sont pas aussi précisément décrits. Selon la RCV N2, on peut demander à un jury international de décider d'une question qui affecte directement l'équité de la compétition. Par exemple, l'autorité organisatrice demande au jury de décider sur une question d'admissibilité ou de jauge, sans que cela soit le résultat d'une réclamation ou demande de réparation. Une telle requête peut nécessiter l'obtention de dépositions de concurrents, d'arbitres ou d'autres participants, et une instruction peut donc être légitime.

La juridiction du jury est limitée par les règles telles que définies dans la version en vigueur des RCV. L'infraction d'un bateau à une réglementation gouvernementale, portuaire ou des affaires maritimes est en dehors de la juridiction du jury, sauf si l'obligation du bateau à respecter cette réglementation est précisée dans l'avis de course ou les instructions de course.

L'Annexe M, Recommandations pour les jurys, fournit les procédures et considérations standard pour les instructions. Toute instruction doit être conduite de manière formelle mais cordiale pour que les parties aient le sentiment que leurs dépositions ont été prises en considération et avec sérieux. Au cours d'une instruction, le jury doit être poli mais tout en gardant le contrôle en permanence.

Les membres du jury doivent être identifiés par des badges ou des chevalets. Il est souvent difficile pour une partie de comprendre le nom d'un juge et son orthographe lorsque les membres du jury se présentent rapidement eux-mêmes.

De nombreux agencements des salles de jury fonctionnent bien et dépendent souvent du mobilier disponible. La plupart des jurys s'assoient du côté de la table face à la porte, le président au milieu. Les parties doivent s'asseoir en face du président. Lorsqu'un témoin dépose, il doit s'asseoir entre les parties.

Boire de l'alcool et fumer ne doit pas être autorisé dans la salle du jury. Tous les téléphones portables et tout autre moyen d'enregistrer doivent être éteints. La gestion des autres boissons comme l'eau, les boissons non alcoolisées ou le café doit avoir été établie lors de la réunion initiale du jury. Rappelez-vous que l'espace est souvent limité et que du liquide risque être renversé sur les ordinateurs.

La tenue vestimentaire des membres du Jury doit être adaptée à l'épreuve et à son environnement. L'autorité organisatrice peut fournir au jury des vêtements de l'épreuve. Dans ce cas, il peut être approprié de les porter pendant les instructions, ce qui renforce le sentiment que le jury opère travaille en équipe. Cela peut cependant être aussi un problème quand le jury et le comité de course portent tous deux les mêmes vêtements de l'épreuve, par exemple lors d'une demande de réparation d'un bateau arguant du fait qu'il a été identifié par erreur par le comité de course comme étant OCS.

F.1.1 Avant l'instruction

Si possible, le président doit parcourir la demande d'instruction avec les autres membres du jury bien avant l'instruction. Cela donne au jury une idée des problèmes impliqués ainsi que du temps pour rassembler les documents pertinents.

Avant d'appeler les parties dans la salle, le président ou son délégué doit s'assurer que chaque partie a une copie de la demande d'instruction et est prête à poursuivre. Une demande pour un temps supplémentaire pour se préparer doit être traitée comme elle le mérite. Si une copie de la réclamation était disponible au secrétariat du jury depuis 30 minutes après la fin du temps limite de réclamation et que tous les affichages étaient dans les délais, le président peut accorder seulement 10 minutes à la partie. Si le jury demande à commencer l'instruction avant l'heure prévue, le président peut accorder au réclamé davantage de temps pour préparer sa défense. S'assurer également que les témoins attendent à l'extérieur de la salle jury.

Pendant l'instruction, utilisez une liste de contrôle personnelle tout au long de l'instruction pour être sûr que rien ne manque. La liste de contrôle Instruction se trouve dans les Documents de la section Juge International sur le site World Sailing.

F.1.2 Conflit d'intérêts

Après que les points préliminaires ont été vérifiés et avant l'instruction, les membres du jury doivent être présentés aux parties dans l'instruction. Tout membre du jury ayant un conflit d'intérêts doit le déclarer aux parties à ce moment-là. La nationalité, l'appartenance à un club ou les décisions d'une instruction de réclamation antérieure n'entrent pas dans la définition de conflit d'intérêts.

Le président demande alors si toutes les parties acceptent les membres.

Si un membre du jury a déclaré un *conflit d'intérêts* et si, connaissant ce conflit, les deux parties acceptent qu'il siège dans le jury, il peut rester.

Si une partie réfute un membre du jury sur la base d'un conflit d'intérêts, le président doit lui en demander les raisons.

Une fois les raisons exposées, les parties et le juge sont priés de quitter la salle et le jury décide :

1. les objections répondent-elles à la définition de *conflit d'intérêts*, et
2. le *conflit d'intérêts* est-il significatif ?

Si le jury conclut :

1. que la justification des objections ne répond pas à la définition de *conflit d'intérêts*, ou
2. que le *conflit d'intérêts* n'est pas significatif

le juge doit rester dans le jury.

Si le jury décide :

1. que le *conflit d'intérêts* est significatif, et
2. qu'une partie dans l'instruction ne l'accepte pas,

le juge ne doit pas siéger dans le jury pour cette réclamation.

Quand une demande de réparation est déposée selon la règle 62.1(a) alléguant une action ou une omission incorrecte du comité de course, de l'autorité organisatrice ou du comité technique mais pas du jury, un membre de l'une de ces instances ne doit pas être membre du panel instruisant ce cas.

De plus, pour les épreuves majeures de World Sailing, ou pour les épreuves déclarées comme telles par l'autorité nationale du lieu de l'épreuve, la règle 63.4(b) ne s'applique pas et une personne qui répond à la définition de *conflit d'intérêts*, de façon significative ou non, ne doit pas être membre du jury pour l'instruction de ce cas (règle 63.4(d)).

F.2 Droit d'être présent

Les parties dans la réclamation ont le droit d'être présentes pendant l'instruction et d'interroger toute personne qui dépose. Une partie dans une instruction est un terme défini. Selon l'instruction, cela peut être un réclamant, un réclamé, un bateau qui demande réparation ou pour lequel une réparation est demandée, un comité de course, un comité technique, une personne faisant l'objet d'une allégation d'infraction à la règle 69, une personne présentant une allégation de mauvaise conduite ou un accompagnateur et tout bateau que cette personne accompagne. Le jury n'est jamais une partie.

Quand une partie est absente et qu'il est avéré que l'avis requis de l'heure et du lieu a bien été affiché, l'instruction doit se dérouler normalement sans elle, à moins qu'il y ait des circonstances particulières justifiant l'absence. Quand une partie désire participer mais trouve que l'heure de convocation ne convient pas, comme une invitation à dîner antérieure, le jury doit décider dans quelle mesure, le cas échéant, la demande du concurrent peut être satisfaite.

Lorsque la réclamation allègue une infraction à une règle des chapitres 2, 3 ou 4, le représentant de chaque bateau doit avoir été à bord au moment de l'incident, sauf si le jury a une bonne raison d'en décider autrement (règle 63.3(a)).

Quand aucune partie ne se présente à l'instruction de la réclamation, le jury doit d'abord étudier s'il y a une erreur dans l'affichage de l'heure ou du lieu de l'instruction. Si les parties ont été correctement informées, le jury peut agir sans les parties. Dans ce cas, le jury conclura souvent qu'il ne dispose pas de preuves suffisantes pour établir les faits et conclure que la réclamation est recevable. L'instruction est alors close. Toutefois, le jury peut agir en se basant sur les témoignages fournis sur le formulaire de réclamation et peut décider, en se basant sur l'équilibre des probabilités, de disqualifier un bateau. Dans ce cas, le jury devra être prêt à rouvrir l'instruction si la demande en est faite, si une bonne raison est présentée pour justifier l'absence.

Notez que la Règlementation 22.5.3 modifie la règle 63.3(a) en déterminant le droit d'être présent pour des réclamations sur la catégorisation d'un concurrent.

F.3 Interprètes

Assurez-vous que les concurrents qui ne parlent pas couramment l'anglais comprennent toutes les déclarations et procédures et sont en mesure de communiquer en anglais. Les membres du jury doivent parler lentement et clairement pour aider la partie à comprendre ce qui se dit.

Si un concurrent parle suffisamment pour dire qu'il parle mal anglais, demandez-lui de commencer l'instruction sans interprète. S'il rencontre toujours des difficultés de compréhension, autorisez la présence d'un interprète. Dans l'idéal, un membre du jury sert d'interprète. Si un entraîneur ou un coéquipier est le seul interprète disponible, le président doit s'assurer que cela ne procure pas un avantage injuste à la partie concernée. Rappelez à l'interprète qu'il ou elle est là pour traduire et non pour conseiller ou clarifier une question

F.4 Retirer une réclamation ou une demande

Une fois qu'une demande d'instruction a été reçue, la demande d'une partie de retirer la réclamation ou la demande de réparation doit être approuvée en tant que décision du jury selon la règle 63.1. La politique du jury de World Sailing stipule que le jury peut nommer un ou plusieurs membres pour prendre cette décision. Le jury doit déterminer la raison de ce retrait. En cas d'éventuel dommage ou blessure, ou si le jury pense que le réclamant a réalisé qu'il pouvait avoir enfreint une règle et essaie d'éviter une pénalité, le retrait doit être refusé. Dans les deux cas, le réclamant peut être en infraction avec la règle 2, navigation loyale.

F.5 Instruire simultanément plus d'une réclamation

Quand il y a une réclamation et une contre-réclamation, ou quand plusieurs réclamations semblent concerner le même incident, ou quand plusieurs demandes de réparation portent sur le même problème, elles peuvent être instruites en une seule instruction. Si le jury a un doute pour savoir si les réclamations ou demandes de réparation se rapportent au même incident, assumer qu'elles le font et commencer l'instruction avec toutes les parties. Si au moins l'une des demandes est recevable, l'instruction doit se poursuivre.

F.6 Quand un troisième bateau peut avoir enfreint une règle

Parfois, au cours d'une instruction, après avoir entendu la déposition d'un témoin, il apparaît clairement que le témoin, ou un autre bateau, peut avoir enfreint une règle et doit être inclus en tant que partie dans l'instruction. Le jury le fait en arrêtant l'instruction et en réclamant contre l'autre bateau.

Ce faisant, toutes les garanties et la validité des règles doivent être respectées. Le jury doit informer le bateau qu'il fait l'objet d'une réclamation, la réclamation doit être écrite et contenir toutes les informations requises, l'heure et le lieu de l'instruction doivent être affichés, et le bateau réclamé doit disposer de temps pour se préparer. L'instruction est ensuite reprise, toutes les parties pouvant récuser un membre du jury ayant un conflit d'intérêts. Pendant l'étude de la recevabilité, le jury prolongera l'heure limite pour remplir la troisième réclamation puisque l'information a été connue à la suite d'une réclamation recevable et qu'elle a été remplie immédiatement. Toute déposition faite auparavant en l'absence du témoin doit être refaite.

F.7 Observateurs

La politique de World Sailing est d'ouvrir les instructions aux observateurs si possible. Le jury doit décider, au cours de sa première réunion, des circonstances d'ouverture des instructions aux observateurs.

L'avantage des instructions ouvertes est que cela augmente grandement le respect et la compréhension du processus d'instruction. Cependant si un des membres du jury n'est pas à l'aise avec des spectateurs, une instruction ne doit pas être ouverte aux observateurs. Il est plus important de fournir un bon service aux parties plutôt que d'éduquer, impressionner ou d'accueillir des personnes qui ne sont pas impliquées. De même, une partie peut demander que l'instruction soit fermée aux observateurs. Le jury doit évaluer la demande selon ses mérites après que les raisons ont été fournies.

Les observateurs peuvent inclure des personnes sans lien avec l'instruction, comme d'autres concurrents, parents, entraîneurs, membres du club, presse ou médias. Aucun observateur ne peut déposer en tant que témoin.

Informez les observateurs de leur obligation de rester silencieux, de ne pas enregistrer ou photographier tout ou partie de l'instruction et de quitter la salle pendant que le jury délibère sur le cas pour prendre une décision.

F.8 Annexes Windsurf, Kiteboard, Super Yachts et Voile radiocommandée

Pour les épreuves windsurf, kiteboard, super yachts et VRC, le jury a besoin d'utiliser les Annexes correspondantes des RCV, qui modifient certaines des règles pour les réclamations, les réparations et les instructions.

F.9 L'instruction de la réclamation

L'instruction peut maintenant commencer. Bien que ce ne soit pas dans les règles, il est d'usage courant que le président rappelle aux parties que c'est le dernier moment pour remplir certaines obligations des règles, comme rectifier le réclamant et le réclamé sur leurs formulaires de réclamation, ou, si l'annexe T s'applique, d'accepter une pénalité post-course. Le président déclare ensuite l'instruction officiellement ouverte.

F.9.1 Réclamations de bateaux dans la zone de course

Concernant l'appel « Proteste », il n'existe actuellement aucun cas World Sailing qui interprète le mot « raisonnable » dans la règle 61, « ... *il doit pour chaque réclamation héler « Proteste » et ostensiblement arborer un pavillon rouge à la première occasion raisonnable* ». Les juges doivent s'appuyer sur le sens commun pour interpréter l'exigence, en sachant qu'il ne faut pas longtemps pour héler. Si le réclamé déclare que l'appel n'a pas été entendu, on peut demander à un équipier de déposer en tant que témoin. Le jury évaluera alors le poids du témoignage et décidera, sur l'équilibre des probabilités, si les exigences ont été satisfaites ou non. Le jury ne peut pas décider « la règle exige un appel à la voix, elle n'exige pas qu'il soit entendu ».

Si exigé, un pavillon rouge doit être ostensiblement arboré à la première occasion raisonnable après l'incident et jusqu'à ce que le bateau ne soit plus en course. Un pavillon de réclamation doit tout d'abord être perçu comme un pavillon (cas WS 72). Un pavillon de réclamation n'est pas requis pour les bateaux de moins de 6 mètres, sauf si spécialement mentionné dans les instructions de course ou dans les règles de classe tel que permis par la règle 87.

Il existe deux exceptions où le bateau réclamant n'est pas tenu de héler ou d'arborer un pavillon au moment de l'incident : l'une est si l'incident était une erreur de l'autre bateau en effectuant le parcours ; l'autre est si, au moment de l'incident, il est évident pour le bateau réclamant qu'un membre de l'un ou l'autre équipage est en danger, ou qu'il y a eu des blessures ou dommages importants. Dans ces cas, le bateau doit essayer de prévenir l'autre bateau dans le temps limite de réclamation.

F.9.2 Réclamations pour des incidents hors zone de course

Quand la réclamation concerne un incident en dehors de la zone de course, le réclamant doit informer le réclamé de la réclamation aussitôt que raisonnablement possible. Cela peut être le moment où ils se retrouveront proches l'un de l'autre dans la zone de course ou aussitôt que raisonnablement possible après être revenus à terre.

F.9.3 Contenus de la réclamation

L'exigence selon laquelle la réclamation doit identifier l'incident est la seule des cinq exigences de la règle 61.2 qui ne peut être corrigée après que la réclamation a été déposée au secrétariat de la course. L'information doit être adéquate et permettre au

réclamé d'identifier l'incident et de comprendre l'allégation. Quand l'incident n'est pas identifié, la réclamation sera déclarée non recevable.

Les autres contenus, comme quand et où s'est produit l'incident, le réclamant et le réclamé, la règle et le représentant du réclamant sont limités dans le temps avant ou pendant l'instruction.

La réclamation doit identifier le réclamé. Dans la plupart des cas, cela sera fait par le numéro de voile ou le nom du bateau. En cas d'erreur d'identification, celle-ci peut être corrigée avant le début de l'instruction. Si la correction de l'identité du réclamé intervient après l'heure limite de dépôt des réclamations, le jury doit décider comment les autres exigences de la règle 61 pour réclamer seront satisfaites pour informer la nouvelle partie.

F.9.4 Temps limite pour enregistrer les réclamations

Il existe deux temps limites pour enregistrer les réclamations : l'un pour les incidents observés dans la zone de course, et un autre pour les autres réclamations. La règle 61.3 établit que la réclamation doit être déposée au secrétariat de course, sauf si une procédure différente est précisée dans les instructions de course. Cependant, une réclamation doit être considérée comme étant déposée quand elle est reçue par un officiel agissant au nom du comité de course ou du jury. Si la réclamation est déposée après l'heure limite de réclamation, elle doit quand même être acceptée, et l'heure de réception doit être notée sur la première page. L'officiel ne doit pas refuser une réclamation parce que le temps limite est expiré. Les instructions de course peuvent modifier une règle et peuvent prévoir des procédures spécifiques pour déposer une réclamation.

Si la réclamation est déposée en retard, la règle 61.3 exige que le jury décide s'il existait une bonne raison pour qu'elle soit déposée après l'heure limite de réclamation. Si cette raison existe, le jury doit prolonger le temps limite et enregistrer son action.

F.9.5 Validité de la réclamation

Le jury doit étudier la recevabilité d'une réclamation avant que l'instruction puisse continuer. Il ne suffit pas de recevoir l'opinion du réclamant pour décider qu'une réclamation est recevable. Cela peut nécessiter un questionnement plus poussé du président, si la réponse à la question « Quand avez-vous hélé je proteste ? » est « Immédiatement ». Laisser aux deux parties l'opportunité d'argumenter sur les exigences de la validité.

Souvent après la déposition, il est clair que la réclamation est recevable. Alors, un simple hochement de tête des juges vers le président est suffisant pour annoncer que la réclamation est recevable. En cas de dépositions contradictoires, demander aux parties et à tout observateur de quitter la pièce pendant que le jury délibère. La décision du jury est fondée sur un équilibre des probabilités.

Quand la réclamation ou demande est recevable, l'instruction continue. Quand la réclamation ne satisfait pas aux exigences de la recevabilité, le jury doit la déclarer non recevable et clore l'instruction. Les faits qui ont conduit à la conclusion et à la décision de non-recevabilité de la réclamation doivent être écrits sur le formulaire de décision.

F.9.6 Recevabilité en cas de blessures ou dommages

Si la réclamation n'est pas recevable mais que l'incident a provoqué dommage sérieux ou blessure, le jury peut réclamer et continuer l'instruction. Il peut être nécessaire d'aller sur le parc à bateaux pour constater les dommages d'un bateau ou rassembler

les éléments concernant un concurrent blessé. Si le jury découvre plus tard que le dommage n'était pas sérieux ou que le concurrent n'était pas blessé, il doit rouvrir l'instruction de sa réclamation et corriger son erreur en décidant que la réclamation n'était pas recevable.

F.10 Procédure d'instruction

F.10.1 Recevoir les dépositions et établir les faits

Après que la réclamation est déclarée recevable, le jury doit recevoir les dépositions de chaque partie et des témoins. L'annexe M donne l'ordre normal de la conduite d'une instruction. Puisqu'elle n'est qu'indicative, les procédures recommandées peuvent être modifiées si nécessaire.

Le président doit expliquer que la procédure permettra à chaque partie de déposer lorsque sollicitée. Ne pas autoriser les parties à interrompre les dépositions de l'autre. Ne le permettre que lorsqu'une partie ou un membre du jury déclare n'avoir pas entendu ou compris.

Au fur et à mesure des dépositions, chaque membre du jury doit développer sa vision personnelle du déroulement de l'incident, la règle applicable et les faits nécessaires pour parvenir à sa conclusion. Quand on arrive au moment des questions du, les membres doivent limiter leurs questions aux faits qui n'ont pas déjà été évoqués et éclaircis lors de dépositions précédentes. Par exemple, si les règles 11, 12 et 15 sont dans cette liste, le juge posera des questions pour établir si un engagement a été établi, l'espace entre les bateaux et le temps avant qu'un bateau modifie sa route.

F.10.2 Les témoins

La règle 63.6 exige du jury qu'il recueille les dépositions des parties et de leurs témoins. Quand des témoins sont appelés, un membre du jury ou le (la) secrétaire doit les isoler. Cela élimine toute influence sur les témoins après le début de l'instruction. Si une partie demande si davantage de témoins sont nécessaires, le président doit répondre « C'est à vous de décider si le témoin peut fournir des informations supplémentaires pertinentes ».

Permettre aux témoins de montrer l'incident avec des modèles, selon leur propre orientation, même si c'est plus difficile pour les juges. Tout le monde n'est pas doué pour la rotation mentale d'objets dans l'espace, et leur demander d'inverser leur présentation peut perturber leur souvenir de l'incident.

Demander aux parties et aux témoins de conserver les couleurs des modèles attribuées aux bateaux impliqués dans la réclamation, cela peut aider à correctement identifier les bateaux. Ce peut être fait en dispersant la situation antérieure avant que les témoins n'entrent dans la salle, et en plaçant tous les bateaux de la même couleur en face de la partie concernée.

Selon la règle 63.6, un membre du jury qui a vu l'incident doit le déclarer en présence des parties et il peut témoigner. Si ce membre du jury a connaissance de quelque chose de pertinent mais qui n'a pas été mentionné par les parties et témoins, il doit déposer volontairement en présence des parties. Ne pas produire de nouvelles dépositions sans que les parties soient présentes.

F.10.3 Questions orientées

Une question orientée est une question formulée comme une déclaration attendant une approbation. Le président doit reconnaître les questions orientées et estimer le poids des réponses en conséquence.

Exemples de question orientées :

« *Vous m'avez vu suivre une route directe, n'est-ce pas ?* » ou « *Êtes-vous d'accord que lorsque je naviguais vers la marque, j'étais engagé d'une demi-longueur ?* ».

« *Les bateaux avaient-ils atteint la zone quand l'engagement a été établi ?* ». Cette question présuppose l'engagement. Une meilleure question serait « *Positionnez les deux bateaux l'un par rapport à l'autre, au moment où le premier bateau est arrivé à la zone* ».

« *A combien de longueurs, 1, 2 ou 3 ?* ». Une meilleure question serait simplement « *À combien de longueurs ?* ».

La question « *De combien était-il éloigné ?* » conduira les témoins à répondre avec une estimation plus haute que la question « *De combien était-il proche ?* ». Une meilleure question serait : « *Positionnez les deux bateaux l'un par rapport à l'autre et estimez la distance entre eux* ».

Le président doit décourager les questions orientées et conseiller les parties sur la reformulation des questions.

F.10.4 Témoignage par ouï-dire

Le terme « témoignage par ouï-dire » est un terme technique légal qui signifie que le témoignage est donné par une personne qui n'a pas une connaissance directe : elle l'a simplement entendu dire par une autre personne, ou l'a reçu d'une autre personne. Ce peut être sous la forme d'un témoin qui raconte ce que quelqu'un lui a dit, ou ce peut être sous la forme de rapports écrits dont l'auteur n'est pas appelé à témoigner, ou de documents audio ou vidéo ou de tracking qui ne sont pas vérifiables, ou encore d'une déclaration écrite d'une personne non convoquée à l'instruction.

Il est commun qu'une partie dépose ou fournisse un document qui est d'ouï-dire et que l'auteur de ce document ne témoigne pas in situ. Le problème avec le témoignage par ouï-dire est qu'il est difficile de contester ou d'examiner sa validité ou sa crédibilité. Si possible, essayer de joindre par téléphone ou vidéo conférence la personne qui a écrit le témoignage.

La règle 63.6(a) est modifiée dans les règles de course 2021-2024 de sorte que le jury doit recevoir les témoignages par ouï-dire. Il doit cependant leur accorder le crédit qu'il estime approprié. On peut accorder plus ou moins de crédit à différents types d'ouï-dire. Par exemple, on peut donner une grande importance à un pointage de marque (la personne l'ayant enregistré n'étant pas appelée à témoigner). De même, on peut se reposer sur les éléments d'un tracking ou d'une vidéo, ou une photo (sans appeler de témoin pour valider l'information) dans la mesure où l'information est authentique. La fiabilité de l'information et l'importance qu'on peut lui donner doivent être examinées séparément. Une lettre ou un courriel du comité technique ou d'une association de classe précisant des faits dans le domaine d'expertise de son auteur doit se voir attribuer un poids significatif, mais non conclusif. En revanche, il faut accorder peu ou pas de poids à un témoignage par ouï-dire d'un incident dans la zone de course.

F.10.5 Preuve photographique et vidéo

Les enregistrements vidéo et photographiques peuvent être acceptés en tant que déposition lors d'une instruction et peuvent parfois être utiles. Il existe cependant des limites et des problèmes, qui doivent être évalués par le jury.

Si un enregistrement vidéo doit être montré au jury, la partie qui le présente doit préparer l'équipement nécessaire et fournir un opérateur, de préférence la personne qui a réalisé l'enregistrement. Elle doit l'avoir visionné avant l'instruction, et doit fournir les raisons qui lui permettent de croire que cela va aider le jury.

Il est souvent préférable de visionner la vidéo après les dépositions des parties.

L'enregistrement peut être visionné au début sans commentaire, puis avec les commentaires de la partie qui le fournit, puis avec ceux de l'autre partie. Les parties et le jury peuvent poser des questions de façon habituelle.

La profondeur de champ des caméras est faible, et est inexistante avec l'utilisation de téléobjectifs. Par exemple, il est impossible de déterminer la distance entre deux bateaux engagés quand la caméra est à 90° de leurs routes. A l'inverse, quand la caméra est directement devant eux, il est impossible de voir quand un engagement se crée ou pas, sauf s'il est consistant. Garder ces limitations bien présentes à l'esprit.

Utiliser le premier visionnage de l'enregistrement pour vous familiariser avec la scène. Où était la caméra par rapport au bateau ? Quels étaient l'angle et la distance entre eux ? La caméra était-elle en mouvement ? Si oui, dans quelle direction et à quelle vitesse ? Est-ce que l'angle varie quand les bateaux approchent du point critique ? (Attention à un changement radical causé par un rapide panoramique de la caméra). La caméra avait-elle une vue générale non obstruée tout au long ? Si non, de combien cela a-t-il diminué la valeur de la preuve ? Une orientation complète peut nécessiter plusieurs visionnages ; prenez le temps nécessaire

L'incident typique étant bref, le visionner autant de fois que nécessaire pour s'assurer que chaque juge en a extrait toute l'information nécessaire. De plus, assurez-vous que chaque partie a eu la même chance de faire remarquer ce qu'elle pense que montre la vidéo, et ce qu'elle ne montre pas.

Conserver l'équipement dans la salle jury ou obtenez une copie numérique du fichier de la vidéo jusqu'à la fin de l'instruction et au cours de la délibération pour revoir les questions sur l'aide à l'établissement du ou des faits. Il est parfois utile d'avancer dans un fichier vidéo image par image. Egalement, un membre du jury peut avoir remarqué quelque chose que les autres n'ont pas vu.

N'attendez pas trop de l'enregistrement. Occasionnellement seulement, grâce à un angle de caméra heureux, on peut extraire le fait essentiel d'un incident. Mais, même si cela ne fait pas plus qu'établir un point délicat, cela aidera à parvenir à une décision correcte.

Si le jury visionne la preuve vidéo avant l'instruction, elle doit être montrée pendant l'instruction, donnant ainsi à chaque partie l'opportunité de la commenter et de poser des questions.

F.10.6 Evaluer la déposition

La perception humaine commence avec l'attente fondée sur une connaissance antérieure. Les personnes possédant une bonne mémoire de la course savent où regarder au moment de l'incident et sont capables de se remémorer les incidents en détail, y compris les bateaux à proximité, les positions des bateaux et leurs vitesses relatives, ainsi que la chronologie des événements. Le témoin possédant une bonne connaissance des règles présentera un témoignage susceptible de répondre aux exigences de la règle qu'il pense s'appliquer. Les personnes ne connaissant pas bien les règles peuvent oublier des détails importants nécessaires à l'établissement des faits concernant la position des bateaux.

Soyez attentifs en portant un jugement sur la crédibilité d'un témoignage, basée sur le style ou la présentation. On accorde souvent plus de poids à la déposition de témoins qui exposent leurs opinions en confiance qu'à celle qui est faite en méfiance, mais leur confiance peut être dépendante de la précision de leur souvenir.

F.10.7 Tracking internet et GPS

L'utilisation d'un GPS ou d'un système de tracking par internet sont devenus monnaie courante et sont considérés comme faisant partie d'une épreuve. Cependant, quand une information GPS telle que l'historique, ou une information de trace internet est présentée comme preuve lors d'une instruction de réclamation, une profonde compréhension est nécessaire pour lui donner le poids approprié.

Historique de la localisation par un unique GPS (trace)

Tous les systèmes de navigation GPS proposent la possibilité de sauver et de télécharger les données, pour consultation ultérieure. Que cette seule source d'information soit utile dans une instruction dépend beaucoup du sujet. Bien que précises, les seules informations sur la position du bateau ne sont pas très utiles. Elles ne comprennent pas les positions des autres bateaux, la localisation d'une marque ou les extrémités d'une ligne de départ. Les informations sur la vitesse du bateau peuvent être utiles pour déterminer la vitesse du vent.

Si l'instruction concerne la règle 19.2(c), réclamation contre un bateau qui est passé engagé à l'intérieur entre le bateau réclamant et une côte indéterminée à quelques kilomètres, la trace GPS peut fournir des informations utiles sur la profondeur d'eau et la distance à la côte où la profondeur deviendrait insuffisante pour naviguer en sécurité.

Dans tous les cas, la localisation du GPS et son taux de précision doivent être connus du jury.

Tracking sur Internet et affichage d'information sur l'application

Pour attirer davantage de visiteurs sur les sites internet des régates, on utilise des systèmes de tracking commerciaux pour créer de la publicité et promouvoir l'épreuve. De petits transmetteurs de position GPS (trackers) sont placés dans les bateaux ou portés par un membre de l'équipage ainsi que sur des marques ou les lignes de départ.

Sur les épreuves locales, cette information est transmise à terre. Pour les courses au large, l'information est envoyée via satellite à la direction de course. Dans les deux cas, les données brutes sont entrées dans l'application et mises sur le site internet de l'épreuve. Les courses et les équipages peuvent être suivis sur internet de n'importe où dans le monde.

Les traces montrées sur les écrans ne sont pas toujours uniquement basées sur des points précis. Si des points manquent ou si le logiciel estime qu'ils sont hors de leur position, il estime le point et élimine les points qui semblent être hors position. Il peut en résulter des traces estimées sur l'écran qui sont différentes de la trace réellement effectuée.

A terre, les coureurs et les coaches vont revoir la course en utilisant le système de tracking. S'il y a eu un incident sur l'eau, ils peuvent présenter l'info tracking comme un témoignage durant l'instruction d'une réclamation. Les Comités de course compareront parfois l'information de tracking avec leurs propres feuilles d'arrivée pour localiser une arrivée ou répondre à une contestation de classement qui peut amener une demande de réparation.

Bien que la technologie de base utilisée par les différents fournisseurs de services de tracking soit fondamentalement la même, il existe de nombreuses approches différentes dans le produit fini du système de tracking. Chaque fournisseur de services de tracking utilise des récepteurs GNSS pour capter les données de géolocalisation à intervalles réguliers. Les données brutes captées par le tracker pour chaque correction de position incluent la latitude, la longitude, l'horodatage et l'ID du tracker. Les positions géographiques sont actualisées à plusieurs reprises dans le récepteur GNSS jusqu'à 10 fois par seconde, mais la fréquence des correctifs disponibles à partir du système de suivi (ou publiés par) peut varier d'un ou deux correctifs par seconde jusqu'à un par heure ou moins pour les courses océaniques.

Foire aux questions

À quelle fréquence la position du bateau est-elle échantillonnée ?

Réponse : bien que le GPS puisse échantillonner 10 fois par seconde, l'affichage est rarement aussi fréquente. Pour économiser de l'espace dans la puce mémoire ou pour économiser de l'argent dans le transfert de données satellite, toutes les positions ne sont pas transmises ou affichées. Dans une course de dériveur de trente minutes, cela pourrait n'être qu'une fois par seconde. Dans une course transocéanique, cela peut être une fois toutes les dix ou trente minutes.

Quelle est la précision des positions ?

Réponse : il existe de nombreux facteurs différents affectant la précision de la position, tels que le coût de l'unité GPS et les conditions atmosphériques. Typiquement, 95% du temps, la précision est de 2 à 8 mètres.

Les marques de parcours sont-elles positionnées ?

Réponse : la plupart du temps, les comités de course installent des trackers sur les marques de parcours, y compris aux deux extrémités des lignes de départ et d'arrivée. Cela devrait être confirmé par l'équipe tracking de l'épreuve. Les comités de course ne placent généralement pas de trackers sur des bouées permanentes ou gouvernementales.

Le système de traçage peut-il montrer les engagements et les collisions ?

Réponse : les concurrents présentent parfois des informations de tracking lors d'une instruction pour montrer une collision ou un engagement dans la zone. Dans presque tous les cas, les informations du système de tracking ne seront pas concluantes en elles-mêmes. La représentation graphique du bateau n'est presque jamais à l'échelle. Vous pouvez le vérifier en comparant la longueur de l'icône du bateau à différents niveaux de zoom. Aux Jeux Olympiques de 2016, les ILCA semblaient parfois mesurer plus de 20 mètres de long.

Autres considérations lors d'une instruction.

Étant donné que les concurrents ont le droit de présenter des éléments qu'ils jugent pertinents, ils peuvent apporter des vidéos d'un incident qu'ils ont vu dans le système de tracking. Le concurrent fonde sa présentation sur des informations biaisées et il est important que les juges sachent ce qui est réel et ce qui est virtuel. Puisque les graphiques améliorés peuvent amener les concurrents et les juges à des conclusions erronées, le jury peut agir pour gérer la présentation des données de tracking lors d'une instruction. Avant la première course, le jury devrait évoquer le système de tracking utilisé. Passez en revue les instructions, verbales ou écrites, que les concurrents reçoivent sur l'installation des trackers sur le bateau. Sachez où les trackers sont destinés à être installés à bord.

Passez en revue l'application de tracking. Zoomez avant et arrière, observez la mise à l'échelle, lancez et arrêtez l'affichage de la course et sachez comment désencombrer l'écran en supprimant les bateaux et les balises. Déterminez la précision des trackers et la moyenne où le lissage est appliqué à l'information. Demandez au fournisseur d'expliquer la représentation de la zone des trois longueurs.

Demandez au comité de course si des trackers seront installés sur les marques et les bateaux du comité de course et où ils seront situés.

Il est de la responsabilité de la partie de fournir l'équipement pour présenter le suivi des données (voir RCV M7, premier alinéa).

Au cours d'une instruction, recevez d'abord la déposition verbale des parties, avant la présentation des vidéos de tracking. Laissez les parties poser des questions sur la déposition de l'autre. Assurez-vous que le jury comprend les faits à partir de la déposition verbale. Les données de tracking sont toujours plus faciles à évaluer lorsqu'elles sont présentées à l'appui de la description de l'incident par les parties. Normalement, les juges ne voient pas les informations de tracking avant l'instruction. Si les informations de tracking sont vues par un juge sans la présence des parties, elles doivent également être incluses comme déposition soit d'une partie, soit du jury.

Autres considérations lors d'une instruction.

Étant donné que les concurrents ont le droit de présenter des éléments qu'ils jugent pertinents, ils peuvent apporter des vidéos d'un incident qu'ils ont vu dans le système de traçage. Le concurrent fonde sa présentation sur des informations biaisées et il est important que les juges sachent ce qui est réel et ce qui est virtuel. Puisque les graphiques améliorés peuvent amener les concurrents et les juges à des conclusions erronées, le jury peut agir pour gérer la présentation des données de traçage lors d'une instruction. Avant la première course, le jury devrait évoquer le système de traçage utilisé. Passez en revue les instructions, verbales ou écrites, que les concurrents reçoivent sur l'installation des trackers sur le bateau. Sachez où les trackers sont destinés à être installés à bord.

Passez en revue l'application de traçage. Zoomez avant et arrière, observez la mise à l'échelle, lancez et arrêtez l'affichage de la course et sachez comment désencombrer l'écran en supprimant les bateaux et les balises. Déterminez la précision des unités de suivi et la moyenne où le lissage est appliqué à l'information. Demandez au fournisseur d'expliquer la représentation de la zone des trois longueurs.

Demandez au comité de course si des trackers seront installés sur les marques et les bateaux du comité de course et où ils seront situés.

Il est de la responsabilité de la partie de fournir l'équipement pour présenter le suivi des données (voir RCV M7, premier alinéa).

Au cours d'une instruction, recevez d'abord la déposition verbale des parties, avant la présentation des vidéos de traçage. Laissez les parties poser des questions sur la déposition de l'autre. Assurez-vous que le jury comprend les faits à partir de la déposition verbale. Les données de traçage sont toujours plus faciles à évaluer lorsqu'elles sont présentées à l'appui de la description de l'incident par les parties. Normalement, les juges ne voient pas les informations de traçage avant l'instruction. Si les informations de traçage sont vues par un juge sans la présence des parties, elles doivent également être incluses comme déposition soit d'une partie, soit du jury.

F.11 Etablir les faits

Établir les « faits » sur lesquels la décision sera fondée est une responsabilité inaltérable du jury, même si les parties apportent des témoignages très différents. Si une partie expose que les bateaux étaient distants d'un mètre, alors que l'autre parle de trois mètres, le jury doit décider de l'avis le plus crédible. Il est courant d'avoir des témoignages divergents et cela traduit des perceptions différentes de l'incident. Quand toutes les dépositions ont été entendues et qu'une distance est déterminée, cette distance deviendra un « fait » sur lequel la décision sera fondée, même si cette distance n'est ni un mètre ni trois mètres.

Dans la plupart des cas, les différences d'opinion sont résolues par la qualité des dépositions. Les règles de course ne donnent pas à un bateau ou à un autre la charge de la preuve. Le bâbord n'est pas tenu de prouver qu'il s'est maintenu à l'écart du tribord. Un jury est tenu de prendre en compte toutes les dépositions, de se demander qui était dans la meilleure position pour déterminer ce qui s'est passé, de déterminer la déposition la plus crédible, puis de décider des faits de l'incident.

F.12 Délibérations

Quand toutes les dépositions ont été recueillies, le jury a la responsabilité d'établir les faits et de prendre une décision. Souvent, les membres du panel aboutissent tous aux mêmes faits et conclusion. Un temps considérable peut être gagné si le (la) président(e) leur demande leur décision. Si chacun a abouti à la même conclusion, alors écrire les faits et les conclusions est très rapide. Si les membres du jury ne voient pas la situation de la même façon, ils peuvent alors rapidement se concentrer sur les différences.

Une autre façon de procéder : le scribe note pendant l'instruction les points qu'il considère comme étant des faits. Après que chaque juge a exposé ses conclusions et que les divergences ont été aplanies, le scribe lit les faits. Si un membre du jury est en désaccord sur un point ou s'il pense qu'un fait essentiel a été oublié, ce point doit être discuté jusqu'à ce qu'un accord soit trouvé. Appliquez les règles correspondantes à ces faits, et identifiez les règles manquantes. Puis notez les règles applicables la conclusion et la décision. Utilisez la Formulation Préférée Standard dans la Bibliothèque des Documents pour les Juges Internationaux de World Sailing. Puis lisez les faits établis, la conclusion et la décision à haute voix, pour une révision finale.

Toutes les décisions sont basées sur un équilibre des probabilités, à moins que la règle ne fournisse une charge de la preuve différente.

F.13 Résoudre les différences d'opinion entre les membres du jury

Les décisions du jury sont prise à la majorité des votes de tous les membres. Essayez d'obtenir un accord au sein du jury. Établissez le scénario le plus plausible, en

repartant du dernier point de certitude, estimez la valeur des dépositions contradictoires, et si nécessaire, rappelez les parties pour obtenir toute information manquante ou davantage d'éclaircissements. Lorsque les divergences d'opinion entre les membres du jury ont été aplanies, utilisez la procédure du paragraphe précédent. Un vote peut être utile surtout lorsqu'un temps suffisant a été consacré à la discussion, et que des différences d'opinion persistent. En cas d'égalité des votes, le président peut avoir voix prépondérante.

Quand les membres du jury sont en désaccord, celui qui n'est pas d'accord doit avoir la possibilité d'exprimer son point de vue et tenter de persuader les autres membres. Si un membre maintient une forte opinion minoritaire, cela peut être classifié – et résolu – selon le niveau 1 ou le niveau 2.

Niveau 1 : Généralement, après discussion approfondie, un membre du jury qui n'est pas d'accord avec la majorité accepte la décision de la majorité. Ceci doit être noté sur le formulaire de demande d'instruction comme une décision à la majorité, sans préciser le ou les juges en minorité.

Niveau 2 : Si les juges en minorité ne veulent vraiment pas être associés à la décision, ils peuvent être inscrits comme juges en désaccord quand la décision est annoncée et leurs noms écrits sur le formulaire.

Malgré tout désaccord personnel avec la décision finale du jury, un juge doit soutenir celle-ci. Il faut se retenir de critiquer la décision du jury en public, qu'il (elle) ait été ou pas membre du jury. Critiquer la décision d'un jury n'est pas forcément de la mauvaise conduite (ou une « conduite inadéquate » selon la réglementation 32) ; de la manière, du moment et du lieu dépendra la détermination d'une mauvaise conduite ou non.

Il n'est pas anormal de discuter (et de critiquer) une décision en privé entre juges dans un but d'apprentissage ou pour pousser le jury à reconsidérer sa décision selon la règle 66. Toutefois, toute discussion sur une différence d'opinion dans le jury avec des concurrents, des entraîneurs ou le public ne sera que rarement une conduite appropriée et ne peut que détériorer une situation et les relations avec les autres juges. Si un(e) juge ne souhaite pas être associé(e) à une décision, le meilleur moyen est de se déclarer nommément en désaccord avec la décision puis de renvoyer toute demande uniquement vers la décision publiée.

Le président dans inclure les détails du cas dans son compte-rendu d'épreuve si le ou les membres en désaccord le demandent.

F.14 Appliquer le niveau de la preuve

Le niveau de la preuve est la « prépondérance des probabilités », sauf si une règle spécifie une charge de la preuve différente. Le niveau pour la sportivité et le fair-play de la règle 2 est que l'infraction soit « clairement établie ». Le niveau pour une mauvaise conduite dans la règle 69 est la « confortable satisfaction » du jury qu'il acquiert « en gardant à l'esprit la gravité de la mauvaise conduite ». La règle 18.2(e) autorise les bateaux et le jury, en cas de doute raisonnable, à présumer des faits quant à l'établissement ou la rupture d'un engagement à temps. Cependant, le jury ne doit pas simplement s'appuyer sur cette règle ; il doit activement tenter de lever le doute par d'autres moyens. Il doit questionner les parties et les témoins pour obtenir toutes les preuves disponibles afin d'établir les faits et apprendre ce qui s'est vraiment passé. Alors, si le doute persiste, il peut utiliser la règle 18.2(e) pour résoudre le cas.

F.15 Annoncer la décision

Le jury rappelle les parties dans la réclamation et tout observateur pour les informer de l'issue de l'instruction. Le président ou le scribe lit les faits établis, la décision, les règles applicables et toute pénalité imposée ou toute exonération. Si c'est nécessaire, un interprète traduit.

Si le président est en confiance, il peut donner les faits, la conclusion et la décision oralement et dire aux parties qu'elles peuvent se présenter au bureau du jury pour recevoir une copie écrite de la décision plus tard. La décision écrite doit consigner avec exactitude les points présentés oralement aux parties. Consigner la date et l'heure auxquelles les parties ont été informées de la décision.

Le jury peut publier la décision, y compris les faits établis et les conclusions, ce qui permettra à tous les concurrents de comprendre la décision et de décider s'il y a lieu pour eux de demander réparation sur la base de cette décision. Toutefois, si la question est sensible ou concerne des mineurs, le jury peut décider que seule la décision sera publiée et que les faits et la conclusion ne seront mis à la disposition que des parties.

La décision sera de rejeter la réclamation, ou qu'un bateau a enfreint une règle et doit être disqualifié, à moins qu'une autre pénalité s'applique. La pénalité s'appliquera sauf quand un bateau est exonéré de son infraction ou si la règle 36 Courses dont le départ est redonné ou courses recourues s'applique, ou s'il a abandonné.

La pénalité pour une infraction à l'une des règles suivantes est une disqualification que l'on ne peut pas retirer (DNE) :

Règle 2

Règle 30.4 ;

Règle 42, si la règle P2.2 ou P2.3 s'applique.

Informez rapidement le commissaire aux résultats de toutes les décisions qui modifient le classement et conservez une liste à jour de ces modifications.

Quand une partie dans une réclamation demande un éclaircissement sur la décision, celui-ci peut être donné immédiatement, mais aucune discussion supplémentaire ne doit être autorisée à ce moment-là. Toute discussion ultérieure avec une partie qui n'est pas satisfaite, ainsi que le contenu de cette discussion, dépendront de l'expérience et de la confiance en soi du président et des membres du jury.

En réponse à l'insatisfaction lorsque la décision de la réclamation est annoncée, permettre une discussion informelle avec le jury et fixer une heure pour cette discussion peut souvent désamorcer une atmosphère stressante. Inversement, refuser toute discussion ultérieure peut exacerber tout mauvais sentiment. Alternativement, deux membres du jury peuvent être nommés pour expliquer une décision de manière informelle.

Si une partie non satisfaite demande quel recours elle a, l'informer de son droit de demander la réouverture de l'instruction en vertu des règles. Elle a également le droit de faire appel de la décision d'un jury si la règle 70.5 n'est pas applicable.

F.16 Réclamations du comité de course ou du comité technique

Une réclamation à l'initiative du comité de course selon la règle 60.2 ou du comité technique selon la règle 60.4, doit répondre à certaines exigences de recevabilité. Le jury doit s'assurer que la réclamation ne résulte pas d'une information provenant d'une demande de réparation ou d'une réclamation non recevable ou d'un rapport d'une

personne ayant un conflit d'intérêt. Sinon, la réclamation n'est pas recevable. La règle 61.1(b) exige que le réclamé soit informé. La règle 61.2, Contenu d'une réclamation, s'applique aussi aux réclamations du comité de course ou du comité technique. L'heure limite pour déposer la réclamation varie si le comité a observé l'incident sur la zone de course ou non.

Un représentant du comité de course ou du comité technique qui dépose une réclamation agit de la même façon qu'un bateau qui réclame. En tant que partie dans l'instruction, il dépose, il peut poser des questions, il répond à des questions et appelle des témoins. Il quitte la salle lorsque le jury prend sa décision.

F.17 Réclamations concernant les instructions de course

Les instructions de course peuvent inclure des dispositions concernant la gestion des questions de jauge. Elles détaillent souvent toutes les procédures avant la course jusqu'aux contrôles de jauge, en passant par les pénalités. Si les organisateurs de la course ont l'intention de prendre une part active dans les contrôles de jauge et dans l'application des règles de classe, il est important que toutes ces règles spécifiques et procédures soient décrites dans les instructions de course. Une anticipation de ce type aidera à éliminer les problèmes qui pourraient survenir plus tard et permettra ainsi au Jury d'éviter de passer beaucoup de temps à identifier clairement son autorité et son rôle en matière de jauge.

F.18 Réclamations concernant les règles de classe et l'équipement

Les réclamations concernant les règles de classe peuvent provenir d'un bateau, du comité de course, du jury ou du comité technique. Les règles ne donnent pas à une association de classe, à une autorité nationale ou à un mesureur indépendant le droit de réclamer.

La plupart des problèmes de jauge sont identifiés pendant les contrôles qui précèdent une régates et se résolvent entre le comité technique et la personne responsable du bateau. Cependant, on demande parfois au jury de résoudre un litige portant sur une interprétation d'une règle de classe avant le début de la course. Sinon, les réclamations concernant une règle de classe interviennent habituellement à la suite d'une réclamation du comité technique fondée sur une inspection d'équipement après les courses.

Les règles de classe détaillent la façon dont un bateau doit correspondre à la jauge ou à un rating, ou les deux. Elle comprennent généralement des dispositions administratives, les responsabilités du propriétaire, et les interdictions pendant la course, en plus des détails sur la jauge du bateau. Les règles de jauge et de championnat de l'association de classe régissent la classe. Toutefois, ces règles n'autorisent pas une association de classe à disqualifier ou à pénaliser les bateaux pour tout écart lors d'une épreuve, puisqu'une instruction serait requise.

Une réclamation au sujet des règles de classe ou de rating n'implique pas que le propriétaire ou la personne responsable a connaissance ou aurait dû avoir connaissance de l'infraction. L'infraction alléguée pourrait être une simple erreur ou un malentendu quant à l'interprétation ou à l'application d'une règle. Parfois, il y a une incertitude entre ce qui est clairement permis et ce qui est clairement interdit, ce qui expose la règle à des variations d'interprétation. L'ensemble du processus d'une réclamation sur le jauge n'est soutenu que par quelques règles de base. Les concurrents et tous les arbitres sont tenus au respect de ces règles.

La règle 78 est fondamentale. Elle rend le propriétaire et toute autre personne responsable de s'assurer que le bateau est entretenu conformément aux règles de sa classe et que son certificat de jauge, le cas échéant, reste valide. La règle 64.4 prévoit les procédures à suivre pour traiter une réclamation selon la règle 78.

Quand le comité technique conclut qu'un bateau qui courait n'était pas conforme aux règles, sa seule option est de réclamer.

Quand une réclamation allègue une infraction à une règle de classe, le jury doit d'abord déterminer si la réclamation satisfait aux exigences de la règle 61 pour sa validité. La réclamation doit identifier l'incident. Une réclamation déclarant seulement « le bateau n'est pas à la jauge », « il est trop rapide pour son rating » ou « le bateau a une coque illégale » sans aucune preuve de la façon dont le bateau a enfreint les règles de la classe, ne répond pas à l'exigence de la règle 61.1 d'identifier l'incident et doit normalement être déclarée irrecevable.

Si les conditions de validité sont remplies, l'instruction se déroule selon la règle 63, le jury recevant les témoignages des parties et toute autre déposition qu'il juge nécessaire. Il est utile d'avoir un juge au sein du jury qui connaît bien les règles et procédures de la classe.

Dans certains cas, le jury ne sera pas en mesure de juger une réclamation concernant les règles de classe sans appeler un ou plusieurs témoins experts. Le jury devrait avoir les noms et les coordonnées des témoins experts de la classe, y compris son chef jaugeur. Les concepteurs de bateaux peuvent être des témoins experts lorsqu'il n'y a pas de conflit d'intérêts. Rappelez-vous que les témoins, aussi experts soient-ils, ne sont que des témoins. Le jury prend la décision finale.

Quand le comité technique est disponible et que la réclamation allègue des infractions complexes, le jury peut ordonner des contrôles de jauge ou même une re-jauge. Cela relève de son pouvoir et de son obligation de « recevoir toute autre déposition » nécessaire pour prendre une décision.

Les règles ne donnent pas à un bateau le droit d'exiger qu'un autre bateau soit re-jaugé. La décision d'ordonner ou de demander une nouvelle jauge relève du jury ou, si l'avis de course ou les instructions de course le précisent, de l'autorité organisatrice. La partie perdante paie la re-jauge et les frais de jauge, à moins que le jury n'en décide autrement³.

Un membre du comité technique peut être appelé en tant que témoin pour déposer sur les détails techniques de l'incident. Dans la plupart des cas, le jury est capable de prendre une décision, en s'appuyant sur le processus décrit dans la règle 64.3. Les dépositions relatives à l'exactitude de la mesure et à l'interprétation de la règle sont présentées par le concurrent et le comité technique de la régata. Les Règles d'Équipement des Voiliers de World Sailing devraient résoudre les questions concernant les procédures de jauge.

Si le jury a encore des doutes quant à l'interprétation d'une règle de classe, la règle 64.4(b) exige qu'il renvoie les questions et les faits pertinents à une autorité chargée d'interpréter la règle. Cette autorité est généralement le comité technique de l'association de classe, World Sailing ou une autorité nationale. Cette autorité n'est pas le comité technique de l'épreuve, même si le membre du comité technique est

³ Voir la prescription FFVoile à la RCV 64.4. (NdT)

également le chef jaugeur de la classe. Une fois que le jury renvoie la question, il est lié par la réponse de l'autorité.

Pour une question sur les règles d'un système de handicap ou de rating, le président du comité technique de l'organisation peut délivrer le certificat de handicap ou de rating dans les eaux auxquelles appartient le bateau. En prenant sa décision, le jury est tenu par la réponse de l'autorité.

À condition que le droit d'appel n'ait pas été supprimé par la règle 70.5, un bateau disqualifié selon une règle de jauge peut continuer à participer à des courses ultérieures sans modifier le bateau. Pour ce faire, le bateau doit déclarer par écrit son intention de faire appel. S'il ne le fait pas ou s'il perd l'appel, il doit être disqualifié à toutes les courses (règle 64.4(d)).

F.19 Réclamations du jury

Une réclamation initiée par le jury selon la règle 60.3 doit répondre aux exigences de recevabilité de la règle 61.1.

Il est préférable que le membre du jury qui présente le cas ne participe pas en tant que membre au panel qui instruit la réclamation.

Si un membre du jury a vu l'incident, la règle 63.6(b) l'oblige à l'indiquer lors de l'instruction. Ce membre peut déposer en tant que témoin. La déposition doit se limiter à ce qui a été observé et non à des conclusions quant à savoir si une règle a été enfreinte.

Les membres qui témoignent peuvent participer aux délibérations et à la décision, tant qu'il n'y a pas de *conflict d'intérêts*. Ils font partie d'un organisme indépendant, qui n'a rien à gagner ou à perdre de la décision. Les témoins qui restent pour la décision ne doivent pas fournir de nouveaux éléments de preuve après la sortie des parties.

La règle N1.6 prévoit que le jury reste correctement constitué en tant que jury international tant qu'il reste 3 membres et qu'au moins 2 membres sont des juges internationaux.

F.20 Demande de réouverture

Toute partie dans une instruction peut demander une réouverture d'instruction. Dans les cas où la demande de réparation émanait du comité de course ou du comité technique ou était envisagée par le jury selon la règle 60.3(b), les parties sont des bateaux pour qui est demandée réparation. Tous les autres bateaux sont « impactés » mais ils ne sont pas partie.

Le mot « peut » dans la première phrase de la règle 66 veut dire qu'il n'y a, pour le jury, aucune obligation de rouvrir. Un jury doit rouvrir une instruction quand n'importe laquelle des deux exigences de la règle 66 est remplie. La première est lorsque le jury décide qu'il peut avoir commis une erreur significative. La deuxième est lorsqu'une nouvelle preuve significative qui n'était pas disponible lors de la première instruction devient disponible dans un délai raisonnable.

Cela dit, il n'est pas dans le meilleur intérêt de l'épreuve d'autoriser une réouverture pour un concurrent déçu dans le seul but de répéter un argument ou une déposition qui a déjà été étudiée. Dans de telles circonstances, une réouverture pourrait être ennuyeuse au-delà du raisonnable pour le jury et les autres parties impliquées.

Les erreurs du jury pouvant mener à une réouverture comprennent les procédures incorrectes ou la mauvaise application d'une règle. Le jury peut décider qu'une

conclusion clé n'était pas étayée par les faits. Plus souvent, une instruction est rouverte quand une faute a été faite dans l'interprétation des règles applicables.

Pour rouvrir une instruction sur la base d'une nouvelle preuve, elle doit être à la fois nouvelle et significative. La règle M4 et le cas World Sailing 115 fournissent une interprétation du mot « nouveau » tel qu'utilisé dans la règle 66. Le critère fourni par ce cas est :

Une preuve est « nouvelle » :

- s'il n'était pas raisonnablement possible à la *partie* demandant la réouverture d'avoir découvert la preuve avant la première instruction ;
- si le jury est convaincu que, avant la première instruction la partie requérante a fait tout son possible pour trouver la preuve, mais sans succès ; ou
- si le jury apprend d'une source, quelle qu'elle soit, que la preuve n'était pas disponible pour les parties au moment de la première instruction. Une preuve significative est une preuve qui porte directement et substantiellement sur le cas précis considéré, et qui n'est ni cumulative ni redondante. Une preuve cumulative est un témoignage similaire à ceux déjà disponibles et qui renforce un fait établi lors de l'instruction précédente, en particulier un fait qui n'a pas besoin d'être davantage étayé. Une preuve significative doit être cohérente avec la décision, et induire une possibilité raisonnable que, étant examinée dans le contexte de l'ensemble des faits, le résultat de la réclamation sera modifié.

Une partie dans une réclamation a obligation de se préparer pour l'instruction, de trouver les témoins, de rassembler ses preuves à l'avance, et de demander un report si nécessaire, comme prévu par la règle 63.2. Si un témoignage ou une autre preuve existe mais ne peut pas être obtenu à temps pour l'instruction, il est de la responsabilité de la partie de demander un délai supplémentaire. Le scribe devra consigner une telle demande. Par exemple, un nouveau témoin présenté après la fin de l'instruction est rarement considéré comme une « nouvelle preuve », sauf si la partie avait prévenu le jury de son existence avant ou pendant la première instruction, ou si le témoin et sa déclaration n'étaient pas connus de la partie. Lorsqu'une partie ne recherche pas les témoins ou ne demande pas un report au jury, toute demande ultérieure de réouverture pour entendre un « nouveau » témoin sera rarement accordée.

Cependant, si la partie a assisté à l'instruction et a demandé un report ou un délai supplémentaire pour trouver un témoin, une demande de réouverture ultérieure peut entrer dans le cadre de la règle 66, et le Jury rouvrira probablement l'instruction.

Une preuve photographique ou vidéo présentée comme nouvelle doit être prévisionnée par quelques membres du jury ou tous pour déterminer si la preuve est nouvelle, essentielle et non cumulative. Le président désigne généralement deux ou trois membres pour visionner la preuve et faire un compte-rendu au jury. Si la preuve est pertinente et appropriée, ou s'il y a un doute, ces membres demanderont au jury complet de la regarder.

Le jury peut également apprendre par lui-même l'existence d'une preuve nouvelle et décider de rouvrir l'instruction. Si une nouvelle preuve doit être examinée, les parties ont le droit d'être présentes selon la règle 63.3 (Droit d'être présent). De plus, selon la règle 63.6, les parties ont le droit de poser des questions à tout nouveau témoin.

Si une partie demande une réouverture, le jury doit décider si la demande est recevable. Il existe une heure limite pour les demandes de réouverture d'instruction. Selon la règle 66, une partie a jusqu'à 24 heures pour demander une réouverture après

avoir été informée de la décision. Le dernier jour de course programmé, le temps limite est 30 minutes après avoir été informé de la décision ce jour-là.

Si la demande est dans les délais, le jury doit décider, d'après les motifs donnés par la partie qui fait la demande, s'il a ou peut avoir commis une erreur significative, ou s'il existe une nouvelle preuve significative. La première déposition de la partie qui demande la réouverture doit être limitée aux raisons de cette réouverture. Toute nouvelle preuve ne sera examinée que pour déterminer si elle est « nouvelle ». Si les autres parties sont disponibles, c'est une bonne idée qu'elles soient présentes pendant l'établissement des faits de la réouverture, mais notez que les règles ne disent rien à ce sujet.

Si le jury décide de lui-même qu'il peut avoir commis une erreur significative, il peut, sans nouvelle preuve, revoir sa décision sans que les parties soient présentes. Le jury n'a pas de temps limite pour revoir sa décision. Lorsqu'il modifie sa décision, il doit informer les parties selon la règle 65.1. Il peut le faire en affichant la décision modifiée ou en distribuant aux parties dans l'instruction des copies de la décision.

C'est toujours le jury qui décide si une demande de réouverture est accordée. Les exemples de situations mentionnés plus haut où le jury peut accorder une réouverture ne sont qu'un guide et ne doivent être utilisés qu'en tant que tel.

Le jury peut rouvrir une instruction selon la règle 63.3(b) quand il décide ultérieurement qu'une partie absente à une instruction l'était de façon inévitable. Cette instruction repart du début et toutes les dépositions faites auparavant doivent être entendues à nouveau.

Si la décision de l'autorité nationale dans un appel est de rouvrir l'instruction selon la règle 71.2 ou R5, la réouverture doit reprendre avec les dépositions et témoins que les parties présentent, et toute nouvelle preuve que le jury considère nécessaire.

Si le jury décide qu'il existe des raisons suffisantes pour rouvrir, il doit informer les parties de sa décision. Quand l'instruction est rouverte, le jury doit effectuer les mêmes notifications que pour l'instruction d'une réclamation. De plus, si la réouverture est motivée par une erreur significative, une majorité des membres du jury doivent, si possible, avoir été membres du jury de la première instruction. Cependant, pour éviter le sentiment que le précédent jury se remet en cause, remplacer davantage de membres mais pas tous doit être envisagé.

Lors d'une instruction rouverte, les règles de procédure du chapitre 5 s'appliquent, en particulier la règle 63.6. Le jury doit écouter les dépositions des parties présentes à l'instructions et de leurs témoins et autres preuves qu'il considère nécessaires. Les parties peuvent aussi poser des questions. Le jury procède comme pour n'importe quelle instruction.

F.21 Infractions aux réglementations World Sailing

La règle 6 liste les réglementations World Sailing que les concurrents, les propriétaires et les accompagnateurs doivent respecter. Vérifier chaque réglementation avant de traiter une réclamation pour infraction.

F.22 Instructions de réparation

Un bateau dont le score ou la place dans une course ou une série a été significativement aggravé sans qu'il y ait eu faute de sa part peut, dans les circonstances spécifiées par la règle 62.1, recevoir réparation.

F22.1 Qui peut demander réparation ?

Un bateau (règle 60.1(b))

L'introduction des *Règles de Course à la Voile*, Terminologie, établit que « bateau » signifie un voilier et l'équipage à son bord. En général, les bateaux demandent réparation pour eux-mêmes ; ce n'est cependant pas une exigence des règles. Un bateau ou son équipage peut demander réparation pour un autre bateau. Le jury doit, selon la règle 64.3, inclure tous les bateaux affectés par une réparation, qu'ils l'aient ou non demandé.

Le comité de course (règle 60.2(b))

Le comité de course peut demander réparation pour un bateau dont il pense qu'il peut avoir droit à réparation. Souvent, c'est pour corriger toute erreur qu'il a faite ayant pu affecter un ou plusieurs bateaux.

Le jury (règle 60.3(b))

Le jury peut ouvrir une instruction après avoir reçu un rapport ou une information de n'importe quelle source, y compris une réclamation ou une demande de réparation non recevable, de n'importe quelle partie, qu'elle soit intéressée ou non.

Le jury peut également accorder une réparation dans le cadre de sa décision lors d'une instruction s'il décide qu'un bateau a droit à réparation selon la règle 62, qu'il ait demandé réparation ou pas (règle 64.3).

Le comité technique (règle 60.4(b))

Le comité technique peut demander réparation pour un bateau qu'il croit pouvoir avoir droit à réparation. Souvent, il peut procéder ainsi pour corriger toute erreur qu'il a faite ayant pu affecter un ou plusieurs bateaux.

F.22.2 Parties dans une instruction pour réparation

La définition de *partie* dans une instruction comprend un bateau qui demande réparation ou pour lequel une réparation est demandée par le comité de course selon la règle 60.2(b) ou le comité technique selon la règle 60.4(b), ou examinée par le jury selon la règle 60.3(b). Dans ce cas, tous les bateaux pour lesquels une réparation est envisagée doivent participer à l'instruction.

Une instruction aussi importante peut être difficile à gérer. Tout d'abord, trouver un espace suffisamment grand pour permettre à toutes les parties d'être présentes. Cela peut signifier se rassembler à l'extérieur dans un coin tranquille du parc à bateaux. Deuxièmement, permettre à toutes les parties qui souhaitent témoigner de le faire. Troisièmement, demander au président du jury d'expliquer que tout le monde aura l'occasion de s'exprimer, mais demander aux parties de ne pas répéter les éléments qui ont déjà été présentés. Avec cette demande, le résultat est souvent que les premières parties expliqueront les raisons pour lesquelles elles demandent réparation, puis la plupart des autres témoins répondront : « J'ai la même déposition et la même opinion ».

Dans les demandes de réparation selon la règle 62.1 (a), le comité de course, le comité technique ou l'autorité organisatrice peuvent être parties dans l'instruction.

Après avoir décidé d'accorder réparation, en décidant de cette réparation, le jury peut conclure que pour arriver à une décision juste, d'autres bateaux ont également droit à réparation. Si la « décision équitable » exige davantage d'approfondissements et si ces bateaux n'ont pas été informés de l'instruction ou n'y ont pas assisté, l'instruction pourrait être ajournée et une nouvelle instruction débutera après en avoir informé tous

les bateaux qui pourraient avoir droit à réparation. Comme toutes les parties d'une instruction doivent être informées de l'heure et du lieu de l'instruction, une convocation appropriée doit être affichée sur le tableau officiel. Dans ce cas, il peut également être bénéfique de convoquer les parties par téléphone, courriel ou SMS, en particulier si le temps limite d'affichage des réclamations est dépassé. L'instruction doit recommencer depuis le début puisque toutes les parties ont le droit d'entendre tous les témoignages.

Assurez-vous que la salle du jury est assez grande pour accueillir toutes les parties, c'est-à-dire un représentant de chaque bateau.

F.22.3 Les procédures d'instruction de réparation

L'instruction des demandes de réparation se fait en quatre parties :

- 1) Recevabilité
- 2) Conformité
- 3) Incident
- 4) Réparation

Il faut étudier d'abord la recevabilité, et si la demande n'est pas recevable, informer les parties et clore l'instruction.

Si elle est recevable, le jury examine si la demande est conforme aux exigences de la règle 62.1. Si la demande n'est pas conforme, informer les parties et clore l'instruction.

Si la demande est conforme, le jury examine alors l'incident et si le bateau a droit à réparation ou non. Si non, lire les faits établis aux parties, les informer qu'elles n'ont pas droit à réparation et clore l'instruction.

Si le jury décide que la réparation doit être accordée, il décide quelle réparation serait adéquate. Informer les parties de la décision et clore l'instruction.

F.22.4 Validité d'une demande de réparation

Lors d'une instruction pour examiner une demande de réparation, le jury doit en premier vérifier la recevabilité de la demande.

La demande doit être faite par écrit et donner sa raison d'être.

Aucun pavillon de réclamation n'est nécessaire et il n'y a aucune obligation pour le bateau demandant réparation d'informer le comité de course. Le match-racing et les courses jugées sur l'eau, comme les Medal Race avec l'addendum Q peuvent imposer des exigences différentes.

Toute réclamation d'un bateau contre l'autorité organisatrice, le comité de course, le jury ou le comité technique peut être acceptée en tant que demande de réparation à condition d'être conforme aux exigences de la règle 62.2,

Il existe deux temps limites pour remplir les demandes de réparation selon la règle 62.2. Pour un incident dans la zone de course, une demande de réparation peut être délivrée au secrétariat de course au plus tard à la fin du temps limite de réclamation ou deux heures après l'incident, selon ce qui est le plus tardif. Les autres demandes doivent être déposées dès que possible après avoir appris les raisons de la demande.

L'heure de l'incident dépend des circonstances de chaque demande. Dans le cas d'une erreur de classement, ou quand un bateau a été classé OCS ou similaire, l'heure de l'incident sera en général l'heure d'affichage des résultats, car c'est la première occasion raisonnable pour le concurrent de connaître le classement. Cependant, si les

résultats ne sont pas affichés dans un délai raisonnable, l'heure de l'incident peut être considérée bien plus tardive.

Les demandes de réparation du comité de course, du comité technique ou du jury au nom de bateaux doivent être déposées dans le temps limite de la règle 62.2.

Quand une demande de réparation est reçue après l'heure limite de réclamation, le jury doit prolonger ce délai s'il a de bonnes raisons de le faire. La prolongation devrait être la première occasion raisonnable après que le bateau a pris connaissance de la situation de la demande de réparation.

F.22.5 Exigences pour la réparation

Lorsque la demande de réparation est décidée recevable, le jury doit établir si la demande est conforme aux exigences de la règle 62, à savoir si le score du bateau (dans une course ou série) a été aggravé de manière significative sans qu'il y ait eu faute de sa part

- (a) par une action ou une omission inadéquate du comité de course, du jury, de l'autorité organisatrice, du comité technique de l'épreuve, mais pas par une décision du jury quand le bateau était partie dans l'instruction ;
- (b) par une blessure ou un dommage physique dû à l'action d'un bateau ayant enfreint une règle du chapitre 2 et ayant effectué une pénalité appropriée ou ayant été pénalisé, ou celle d'un navire qui n'était pas en course et qui avait l'obligation de se maintenir à l'écart selon le RIPAM ou une règle gouvernementale de priorité ;
- (c) en apportant de l'aide (sauf à lui-même ou à son équipage) en respect de la règle 1.1 ; ou
- (d) par l'action d'un bateau ou d'un membre de son équipage, qui a donné lieu à une pénalité selon la règle 2 ou une pénalité ou avertissement selon la règle 69.

Le jury doit recueillir les témoignages des parties, de leurs témoins, et des témoins du jury.

F.22.6 Score ou place aggravé de façon significative

La règle 62.1 établit qu'une demande de réparation « doit être basée sur la prétention ou la possibilité que le score d'un bateau ou sa place dans une course ou série a été ou peut être aggravé de façon significative, sans qu'il y ait eu faute de sa part. »

Si le comité de course a commis une erreur de classement et qu'à la suite de la correction de cette erreur, le score d'un bateau est moins bon que celui précédemment affiché, le score corrigé n'est pas moins bon que le score qu'aurait obtenu le bateau s'il avait été correctement classé. Ce n'est pas une action inadéquate du comité de course puisqu'il est tenu par les règles de classer tous les bateaux en fonction de leur place d'arrivée.

Le score ou la place dans une course ou série doit être aggravé de façon significative. Le terme « significative » est subjectif et est déterminé par le jury sur la base des circonstances de chaque cas.

L'aggravation d'un score ou d'une place d'un point serait manifestement significative si elle décide du résultat d'une série. Elle peut aussi être significative si un point détermine la différence entre la seizième et la dix-septième place dans la régata.

Il est de la responsabilité de la partie demandant la réparation d'établir que le score du bateau a été aggravé de façon « significative ». Cependant, le fait qu'un bateau a

fait l'effort de demander réparation signifie qu'il est clair qu'il considère sa perte comme significative. Une interprétation libre de « significative », surtout si les autres bateaux ne sont pas affectés, est souvent la meilleure.

F.22.7 Sans faute de sa part

Pour avoir droit à réparation, le score ou la place d'un bateau dans une course ou une série doit avoir été aggravé de façon significative, sans qu'il y ait eu faute de sa part. Cela veut dire que si un bateau est responsable, soit totalement soit en partie de l'aggravation de son score, peu importe l'importance de sa part de responsabilité, il n'aura pas droit à réparation.

Par exemple, le comité de course lance une course à l'heure programmée, mais un bateau quitte la marina en retard et manque le départ. C'est la faute du bateau et non du comité de course.

Le Cas 31 offre un exemple où le comité de course, après avoir identifié un bateau OCS et envoyé le pavillon requis, n'a pas fait le signal sonore requis. Le bateau argumente que, bien qu'il sût être OCS au départ, il n'était pas tenu de revenir à cause de l'omission du comité de course. Le Cas admet l'erreur du comité de course mais estime que le bateau était entièrement ou partiellement responsable de n'être pas parti conformément à la définition. Le bateau savait qu'il était OCS, et rien ne l'empêchait de respecter la définition de *partir* ou la règle 28.1.

F.22.8 Action inadéquate ou omission

Une réparation peut être accordée à un bateau lorsqu'il est établi qu'une action inadéquate ou une omission du comité de course, du jury, du comité technique ou de l'autorité organisatrice a considérablement aggravé son score sans que ce soit sa faute. L'exception est la conséquence de la décision d'un jury pour un bateau qui était partie dans l'instruction.

Une action inadéquate est quand le comité de course, le jury, l'autorité organisatrice ou le comité technique fait quelque chose qui n'est pas autorisé par les *règles* de l'épreuve. Une omission est quand le comité de course, le jury, l'autorité organisatrice ou le comité technique ne fait pas quelque chose, que cela soit requis par les règles ou non, qui entraîne que le score d'un bateau est aggravé de façon significative. Voir par exemple le Cas 116 où réparation a été accordée sur trois courses à un bateau, basée sur ses places dans les deux premières courses seulement. Le Cas établit que, bien que le jury n'ait pas enfreint de règle, il n'a pas pris un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux affectés.

Les politiques de gestion de course, les politiques du jury et les conseils aux concurrents ne sont pas des règles. Si le comité de course ou le jury n'agit pas selon ces politiques ou conseils, ce ne serait pas matière à réparation. Le Cas World Sailing 129 donne un exemple d'une action d'un comité de course qui n'est pas une bonne gestion de course, mais qui n'est pas une action inadéquate.

Par exemple, si le comité de course signale le parcours 3 alors que seuls les parcours 1 et 2 sont décrits dans les instructions de course, cela constituerait une action inadéquate parce que ce parcours ne figure pas dans les instructions de course.

Autre exemple : si le comité de course signale le parcours 2 et qu'en conséquence le premier bateau ne peut pas finir la course dans le temps limite et que le parcours n'est pas réduit, ce ne serait pas une action inadéquate ou une omission. Le parcours est

autorisé par les instructions de course, est réduire le parcours est à la discrétion du comité de course, ce n'est pas une action inadéquate ou une omission.

F.22.9 Dommage physique et blessure

La règle 62.1(b) comprend trois éléments :

- Le bateau a subi une blessure ou un dommage physique ;
- Par l'action d'un bateau qui a enfreint une règle applicable, et
- L'autre bateau a effectué la pénalité appropriée ou a été pénalisé.

Il y a dommage physique quand la valeur d'une partie ou de l'ensemble du bateau est diminuée ou que sa fonctionnalité est réduite Voir le Cas 19. Ne sont pas des dommages physiques : chavirage, gréements ou filières enchevêtrées, équipier à la mer, perte de places.

Une blessure nécessite un traitement médical ou a rendu l'équipage moins fonctionnel. Des coupures ou des éraflures mineures ne seraient pas considérées comme des blessures pour les besoins de cette règle.

Le Cas 135 indique que la règle 62.1(b) ne requiert pas qu'un dommage physique ou une blessure ait été causé directement par le bateau ayant enfreint une règle du Chapitre 2. Il suffit que tout dommage physique ou toute blessure soit la conséquence probable de l'action du bateau ayant enfreint une règle.

Le jury doit aussi déterminer si le bateau ayant enfreint une règle a effectué une pénalité appropriée ou a été pénalisé. Vérifier que le bateau a abandonné ou a effectué une pénalité appropriée. Si le bateau demandant réparation a également rempli une réclamation recevable contre le bateau, l'instruire avec la demande de réparation.

F.22.10 Apporter de l'aide

Un bateau qui apporte de l'aide (sauf à lui-même ou son équipage) conformément à la règle 1.1 peut avoir droit à réparation. Lorsqu'il est possible qu'un bateau soit en danger, un autre bateau qui apporte de l'aide a droit à réparation, même si son aide n'a pas été demandée ou qu'il a été prouvé ultérieurement qu'il n'y avait pas de danger. Voir la règle 62.1(c) et le Cas 20.

F.22.11 Pénalité

Un bateau dont le score a été aggravé de façon significative par les actions d'un bateau qui a fait l'objet d'une pénalité selon la règle 2 et d'une mesure disciplinaire selon la règle 69, peut obtenir réparation. Quand une pénalité a été imposée, le jury peut envisager d'ouvrir une instruction pour étudier une réparation.

F.22.12 Demandes de réparation avant les courses

Toute demande de réparation déposée avant le début des courses doit être instruite à la première occasion raisonnable. Une telle demande ne peut relever que d'une supposée action inadéquate ou une omission de l'autorité organisatrice ou du comité de course.

Par exemple, des problèmes soulevés par l'avis de course ou les instructions de course, les procédures de jauge, l'admissibilité ou l'exclusion d'un concurrent.

La demande de réparation peut estimer que l'avis de course ou les instructions de course sont incomplètes, contradictoires, ou ne respectent pas les règles. Ces demandes sont assimilables à des demandes de clarification ou d'interprétation de

ces documents auprès de l'autorité organisatrice. Dans de tels cas, l'autorité organisatrice demande souvent conseil au jury, mais n'est pas tenue de se conformer à cet avis.

F.22.13 Erreur supposée sur les scores déterminés par le comité de course

Parfois, des bateaux veulent contester la décision du comité de course de les avoir classés OCS, ZFP, UFD, BFD, SCP, NSC ou DNF en demandant réparation selon la règle 62.1(a).

Pour qu'un bateau bénéficie d'une réparation, il doit convaincre le jury que le comité de course a commis une erreur. Une vidéo ou la position de deux bateaux classés différemment prouve rarement que le comité de course a commis un erreur. Il est de la responsabilité du bateau demandant l'utilisation d'un témoignage vidéo de fournir la vidéo et l'équipement permettant de la visionner. En établissant les faits, le jury doit suivre le poids de la preuve en utilisant la balance des probabilités et la valeur probante. Voir le Cas 136

F.22.14 Réparation accordée

Lorsque le jury est convaincu que la demande répond aux exigences, il doit prendre un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux affectés. C'est la partie la plus difficile de l'instruction pour réparation. Demander aux parties ce qui selon elles serait l'arrangement le plus équitable pour tous les bateaux affectés, bien que le jury n'ait aucune obligation d'accorder la réparation demandée.

En cas de doute sur le fait ou les résultats probables de tout arrangement dans la course ou la série, en particulier avant *d'annuler* la course, le jury doit recevoir les témoignages de sources appropriées. Cela peut comprendre des témoignages d'autres bateaux non impliqués dans la demande et des dossiers du comité de course. La règle 64.3 offre des exemples de réparations qui peuvent être accordées.

La moyenne des points peut être attribuée quand un n bateau n'a pas été en mesure de terminer la course. Assurez-vous que moins de la moitié des scores de course d'un bateau inclus dans ses scores de série, après toute exclusion, sont basés sur la moyenne des points. Voir le cas 116.

Dans les épreuves majeures, il peut également être envisagé d'exclure la dernière course, ou le dernier jour de la série, du calcul de la moyenne des points. Cela permet aux concurrents de connaître les scores exacts de tous les bateaux participant à la course finale ou le dernier jour afin qu'ils puissent concevoir leurs tactiques et stratégies.

Si la majorité des courses d'une série ont déjà été courues, la moyenne des points pourrait être déterminée sur la base de ses points dans toutes les courses courues avant la course en question.

Position du bateau au moment de l'incident : les points peuvent être attribués en fonction de la position du bateau dans la course au moment de l'incident. Cette méthode ne doit pas être utilisée à moins que les positions des bateaux dans la course ne soient bien établies.

Temps pour finir : si le temps perdu par un bateau lors d'un incident peut être raisonnablement déterminé, le score du bateau pourrait être ajusté en attribuant des points égaux à la position d'arrivée que le bateau aurait eue si ce temps avait été déduit de son temps de course. Le jury doit veiller à suivre le Cas 110 et ne pas accorder de réparation pour le temps ou les places perdus lors d'un contact ou d'un incident, mais plutôt accorder une réparation pour le temps ou les places perdus en

raison de la progression plus lente du bateau causée par la blessure ou les dommages.

Autres arrangements : si le score d'un bateau ne peut pas être ajusté équitablement en utilisant les arrangements ci-dessus, une autre méthode pour corriger son score pourrait être appropriée. Par exemple, dans une course en flotte mixte de deux types, il pourrait être considéré comme juste de donner à ce bateau des points égaux à l'autre bateau de son type.

Annulation : l'annulation d'une course ne doit être utilisée que lorsqu'aucun arrangement équitable ne peut être déterminé pour tous les bateaux affectés. C'est important, car annuler une course peut être injuste pour les bateaux qui ont gagné ou terminé la course sur leurs propres mérites.

Séries qualificatives et finales : lorsqu'une série se compose d'une série qualificative et d'une série finale, toute réparation accordée devrait porter sur les résultats pertinents pour la partie de la série dans laquelle l'incident s'est produit et être fondée sur ceux-ci.

Rappelez-vous que la règle 64.2 stipule que le jury doit prendre des dispositions aussi équitables que possible pour tous les bateaux affectés.

F.23 Instructions impliquant des accompagnateurs

Un accompagnateur est défini comme suit : Toute personne qui

- apporte ou peut apporter un soutien 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
- est le parent ou le tuteur d'un concurrent.

Les accompagnateurs, en vertu de la règle 4.1(b), sont tenus par les règles de l'épreuve.

F.23.1 Procédures d'instruction pour un accompagnateur

Le jury peut convoquer une instruction pour déterminer si un accompagnateur a enfreint une *règle*. Le plus souvent, l'allégation est une infraction à une règle des instructions de course ou de l'avis de course ou à la Charte des Entraîneurs en vigueur sur l'épreuve. Le jury peut convoquer cette instruction sur la base de ses propres observations ou d'informations reçues de toute source. Cela peut inclure des éléments de preuve recueillis au cours d'une instruction. L'allégation peut également être un acte de mauvaise conduite selon la règle 69, comme nous le verrons plus loin dans ce chapitre.

Pour amorcer l'instruction, l'allégation d'infraction doit être faite par écrit, décrivant généralement l'incident, y compris quand et où il s'est produit, et la règle qui aurait été enfreinte. L'accompagnateur doit être informé des détails de l'infraction présumée. Ces renseignements sont généralement fournis dans le formulaire de demande d'instruction.

Pour l'instruction, suivre les procédures listées à la règle 63.9. Vérifiez s'il y a un conflit d'intérêts d'un membre du jury. Recueillir les témoignages des parties, entendre leurs témoins et permettre aux parties et à leurs témoins de poser des questions. L'exception à la procédure de réclamation habituelle est que les exigences de validité ne s'appliquent pas.

L'accompagnateur est partie dans l'instruction. De plus, par définition, tout bateau que cette personne accompagne est également partie dans l'instruction. Le formulaire de

demande d'instruction devrait indiquer que tous les bateaux associés à l'accompagnateur sont parties dans l'instruction. Présentez à l'accompagnateur une copie du formulaire de demande d'instruction pour lui fournir les détails de l'infraction alléguée. Mettre des copies à disposition au bureau du jury pour les bateaux associés.

Le jury doit aviser l'accompagnateur et tous les bateaux associés à l'accompagnateur de l'heure et du lieu de l'instruction. La notification doit être en temps utile une fois que le jury est au courant de l'infraction présumée. La notification peut être sur le tableau d'affichage officiel, si les instructions de course le permettent. L'instruction pour l'accompagnateur peut être programmée avec l'instruction de la réclamation et de la réparation.

L'accompagnateur et tous les bateaux qu'il accompagne ont le droit d'assister à l'instruction en tant que parties. Si certains ou tous les bateaux n'y assistent pas, l'instruction peut se dérouler en leur absence s'ils en ont été dûment informés. Donnez à toutes les parties un délai raisonnable pour se préparer à l'instruction.

Parfois, le jury portera l'allégation contre l'accompagnateur, en particulier lorsqu'elle est fondée sur ses propres observations. Dans ce cas, il est préférable que ce membre se retire du jury et ne participe pas à la décision du jury. Alternativement, le jury peut nommer une autre personne pour présenter l'allégation à l'instruction. Cette approche garantit que le jury est indépendant de la personne qui présente les allégations à l'instruction.

F.23.2 Pénaliser un accompagnateur

Le jury décide, en fonction de la balance des probabilités, si l'accompagnateur a enfreint une règle. Il y a une gamme de pénalités qui peuvent être appliquées. Le jury peut émettre un avertissement ou, en cas de manquement plus grave, exclure la personne de l'épreuve ou du lieu ou supprimer tout privilège ou avantage sur l'épreuve ou le site. Cette exclusion peut être pour une durée limitée, par exemple pour une course ou une journée, ou pour une période prolongée jusqu'à la fin de l'épreuve. Considérez également s'il faut exclure l'accompagnateur des festivités organisées. Décidez en outre si l'accompagnateur sera autorisée à revenir sur site après l'épreuve pour récupérer ses affaires. Avant de recommander à l'autorité organisatrice de retirer l'accréditation d'un accompagnateur, assurez-vous qu'elle est nécessaire pour accéder à des repas qui ont déjà été payés ou pour entrer dans le village pour dormir. Le jury peut également prendre d'autres mesures dans le cadre de sa compétence prévue par les *règles*.

La Politique sur les sanctions discrétionnaires de World Sailing pour les accompagnateurs (DPI) fournit aux jurys des conseils sur les pénalités liées à la règle qui s'applique. En utilisant le modèle logique de cette politique, les jurys peuvent être cohérents en pénalisant pour des infractions similaires dans toutes les épreuves. Toutes les règles de la Politique ne s'appliqueront pas à chaque régata. Il est important que le jury reste dans sa juridiction pour appliquer les règles et infliger la pénalité.

F.23.3 Pénaliser un bateau pour une infraction d'un accompagnateur

Si un accompagnateur est pénalisé lors d'une instruction, le jury doit également décider s'il donne un avertissement aux bateaux associés à l'accompagnateur. Cette décision est normalement prise en compte au cours de l'instruction en invitant les bateaux à faire une déclaration quant à savoir si un avertissement doit être donné ou non. L'avantage d'un avertissement au bateau est que le bateau réalise qu'il est exposé à une pénalité liée à la conduite de son accompagnateur.

Cependant, un avertissement n'est pas obligatoire et les circonstances des actions de l'accompagnateur doivent être prises en compte. Si un avertissement est donné, il doit être inclus dans la décision écrite de l'instruction.

Le libellé standard où les bateaux pris en charge sont, disons, les numéros de voile 1572, 1539, 1600 et 1602 et l'accompagnateur est Chris Antème est :

« Les bateaux 1572, 1539, 1600 et 1602 sont avertis qu'une nouvelle infraction par l'accompagnateur Chris Antème pourrait entraîner une sanction imposée aux bateaux. »

Affichez la décision avec l'avertissement aux bateaux pris en charge sur le tableau d'affichage officiel. Cela donne un avertissement suffisant aux bateaux, même s'ils n'ont pas assisté à l'instruction.

Un jury peut également pénaliser un bateau qui est partie dans une instruction sur un accompagnateur sous certaines conditions dans les règles. Cependant, il ne le fera pas automatiquement.

L'une des conditions pour pénaliser les bateaux est qu'ils peuvent avoir obtenu un avantage concurrentiel à la suite de l'infraction par l'accompagnateur. Dans ces cas, il y a généralement une bonne raison de réclamer contre le bateau. Si possible, la règle présumée avoir été enfreinte lors de l'épreuve sera la même que celle que l'accompagnateur est présumé avoir enfreinte. Sinon, le jury peut utiliser une règle associée. Les exemples incluent la réclamation d'un bateau pour une aide extérieure, ou pour une infraction à une règle de classe lorsque le bateau a été modifié, ou lorsque l'accompagnateur a interféré avec d'autres bateaux en course.

Étant donné que la réclamation et l'action contre l'accompagnateur découlent du même incident, elles peuvent être entendues ensemble lors de la même instruction.

Une deuxième condition pour pénaliser les bateaux pour une infraction par un accompagnateur est que l'accompagnateur a commis une autre infraction après que le jury a averti le bateau par écrit qu'une pénalité pourrait être imposée. L'infraction ultérieure pourra impliquer la même règle ou une règle différente.

Si l'une ou l'autre de ces conditions est remplie, le jury peut pénaliser les bateaux qui sont parties dans l'instruction. La règle 64.5(b) prévoit d'autres pénalités qu'un DSQ. Les bateaux peuvent être pénalisés, même s'ils n'ont pas assisté aux instructions.

F.23.4 Appel interjeté par un accompagnateur ou des bateaux associés

Tous les bateaux associés à l'accompagnateur sont parties dans l'instruction. Par conséquent, ils ont tous le droit de faire appel de la décision du jury, à moins que le droit d'appel n'ait été supprimé. Le jury fournira une copie de sa décision par écrit à toutes les parties qui en font la demande. Cela inclut l'accompagnateur et les bateaux qu'il accompagne.

F.23.5 Allégations de mauvaise conduite de la part d'un accompagnateur

Le jury peut également convoquer une instruction pour un accompagnateur qui est soupçonné d'avoir commis une mauvaise conduite en infraction à la règle 69.1. Dans ce cas, le jury suit les procédures prévues par la règle 69.2. Le Guide sur la mauvaise conduite World Sailing 2017 ou une version plus récente est également une bonne ressource pour les jurys qui enquêtent et mènent des instructions sur la mauvaise conduite. La partie sur la règle 2 et la règle 69 du présent manuel fournit plus de détails sur les procédures et les responsabilités des jurys.

Si l'allégation contre l'accompagnateur est une mauvaise conduite, tout bateau que cet accompagnateur soutient est également partie à l'instruction. Bien que ces

bateaux ne soient pas eux-mêmes accusés d'avoir commis une mauvaise conduite, ils sont passibles de sanctions si les conditions sont remplies.

G Règle 2 et règle 69

G.1	Règle 2 – Navigation Loyale	65
G.2	Instruction selon la règle 69	65
G.2.1	Quand le Jury doit-il initier une action selon la règle 69 ?	66
G.2.2	Qui peut être soumis à une instruction selon la règle 69 ?	66
G.2.3	Moment et lieu de la mauvaise conduite	66
G.2.4	Préparation du Jury	67
G.2.5	Désigner un enquêteur, règle 69.2(c) et (d)	67
G.2.6	Informar la personne par écrit	68
G.2.7	Exemples de motif d'ouverture d'instruction selon la règle 69	68
G.2.8	L'instruction selon la règle 69	69
G.2.9	Circonstances atténuantes et aggravantes	70
G.2.10	Litige	71
G.2.11	Partie qui n'assiste pas	71
G.2.12	Rejet d'un cas	71
G.2.13	Pénalités	71
G.2.14	Appel de la décision	72
G.2.15	Rapport aux Autorités Nationales	72
G.2.16	Action par l'Autorité Nationale	73

G.1 Règle 2, Navigation loyale

La règle 2 exige que les bateaux et leurs propriétaires concourent en respect des principes reconnus de sportivité et de fair-play. La règle est l'une des six règles fondamentales de la voile. Un bateau, un jury, un comité technique ou un comité de course peuvent réclamer selon cette règle.

Le Livre des Cas donne des directives pour savoir quelles actions peuvent être considérées comme des infractions à cette règle et aux principes de sportivité et de fair-play. D'après le Cas 138 une action considérée comme un acte de mauvaise conduite mais qui n'affecte pas directement la compétition doit être motif à action selon la règle 69.

Un bateau peut être pénalisé seulement s'il est clairement établi que cette règle a été enfreinte. Ce niveau de preuve est plus élevé qu'une balance des probabilités. La pénalité est une disqualification qui n'est pas retirable du score d'un bateau dans la série (DNE).

Le jury peut disqualifier un bateau pour avoir enfreint la règle 2 même si elle n'est pas mentionnée dans la réclamation. La règle 2 n'a pas tous les garde-fous procéduraux et formels de la règle 69. Quand le jury se demande si l'action d'un concurrent peut aussi constituer une infraction à la règle 2, il doit expliquer la possible infraction à la sportivité et donner au bateau l'opportunité de s'exprimer sur le sujet avant de prendre une décision.

G.2 Instructions selon la règle 69

Nous vous recommandons d'étudier la version la plus récente des Conseils sur la Mauvaise Conduite de World Sailing⁴. C'est un ouvrage de référence complet pour tous les arbitres, et particulièrement les juges et jurys, basé sur les Règles de Course à la Voile.

Les instructions selon la règle 69 sont à part et différentes des autres instructions pour quatre raisons principales :

- Une action selon la règle 69 n'est pas une réclamation ;
- Une action selon la règle 69 est à l'encontre d'un concurrent, du propriétaire d'un bateau ou d'un accompagnateur, pas d'un bateau ;
- Une action selon la règle 69 peut être initiée uniquement par un jury ;
- A la réception d'un rapport, le jury procède ou non à une instruction à sa discrétion.

Le jury initie une instruction selon la règle 69 soit de sa propre initiative, soit après avoir reçu un rapport oral ou écrit de toute personne, y compris une personne non impliquée dans la régata.

Note : Les épreuves internationales majeures ont des procédures très différentes selon la règle 69 définies dans la Règlementation Discipline, Appels et Révisions de WS. Puisque ce manuel ne les traite pas, il est important de se reporter à la Règlementation si vous êtes impliqué dans des problèmes de mauvaise conduite pendant l'une de ces épreuves.

⁴ Voir la traduction sur le site fédéral.

G.2.1 Quand le jury doit initier une action selon la règle 69

Les standards du comportement éthique des coureurs dans le monde varient énormément et il n'est pas de la responsabilité des juges nationaux ou internationaux de faire l'éducation morale et comportementale des individus. Selon la règle 69.1(a), un concurrent, propriétaire de bateau ou accompagnateur ne doit pas avoir de mauvaise conduite, c'est-à-dire une conduite enfreignant les bonnes manières, la sportivité, ou un comportement contraire à l'éthique, jetant le discrédit sur le sport.

De telles actions sont gérées par deux règles. La règle 2 exige qu'un bateau, son propriétaire et son équipage naviguent dans le respect des principes reconnus de sportivité et de fair-play. La règle 69 interdit la mauvaise conduite et décrit les procédures que le jury doit suivre si un concurrent, propriétaire de bateau ou accompagnateur commet un tel acte de mauvaise conduite.

Il est essentiel, pour le bon développement du sport que de sévères pénalités soient infligées aux concurrents, propriétaires de bateau ou accompagnateurs qui enfreignent délibérément une règle de course. Les jurys devraient initier une action selon la règle 69 si un concurrent enfreint délibérément une règle pour son propre avantage, si d'une infraction délibérée résulte une blessure, ou si un concurrent triche, ment lors d'une instruction ou se comporte d'une façon qui jette le discrédit sur le sport. Les jurys devraient aussi agir selon la règle 69 si les actions des accompagnateurs peuvent sérieusement affecter l'équité de la compétition ou le plaisir des pratiquants de ce sport.

G.2.2 Qui peut être soumis à une instruction selon la règle 69 ?

La règle 69 utilise les termes concurrent, propriétaire de bateau et accompagnateur ; cela signifie tout propriétaire de bateau ou membre d'équipage ainsi que tout accompagnateur.

Les accompagnateurs sont soumis aux règles parce que le concurrent accepte en leur nom qu'ils le soient (règle 4.2). De plus un parent ou un tuteur légal qui inscrit son enfant dans une course accepte par là-même d'être soumis aux règles (règle 4.1(b)).

Un parent ou autre accompagnateur pourrait s'opposer à une instruction selon la règle 69 au prétexte que le concurrent n'avait pas l'autorité pour l'obliger à accepter les règles et qu'il ou elle ne savait pas qu'en apportant de l'aide il serait soumis aux règles. Si l'objection est soulevée, informer l'accompagnateur que dans ce cas, le concurrent a enfreint la règle 4.2 et doit être disqualifié. La limitation de cette disqualification à une seule course prévue par la règle 64.5(b) ne s'applique pas à l'infraction d'un concurrent à la règle 4.2. Dans la plupart des cas, l'accompagnateur acceptera finalement qu'il est soumis aux règles.

Considérer ce point comme une question préliminaire et se demander, d'après les faits, si l'accompagnateur est soumis aux règles. Si le jury est convaincu que l'accompagnateur y est en effet soumis (tel que le cas d'un entraîneur dont on peut attendre qu'il connaisse les règles, y compris les dispositions des règles 4.1 et 4.2), il devrait procéder à l'instruction selon la règle 69. Si le jury détermine que l'accompagnateur n'est pas soumis aux règles, alors il ne peut pas prendre d'action contre lui et doit tourner son attention vers le concurrent selon la règle 4.2.

G.2.3 Moment et lieu de la mauvaise conduite

L'acte de mauvaise conduite doit être associé à l'épreuve. Il devrait donc normalement avoir lieu pendant la période précédant immédiatement l'épreuve commençant avec l'arrivée du concurrent sur le lieu de l'épreuve pour participer et peut continuer jusqu'à

son départ. Ainsi, un jury n'a pas la liberté de mener une instruction selon la règle 69 concernant une mauvaise conduite alléguée d'un concurrent s'étant déroulée avant le début de l'épreuve, à moins que la mauvaise conduite se rapporte à l'épreuve. Par exemple, avant une régate, un concurrent peut menacer de faire quelque chose pendant l'épreuve ou faire quelque chose qui empêcherait un autre concurrent de participer, comme endommager délibérément son bateau. Un tel acte, même s'il se produit avant l'épreuve, sera suffisamment lié à la régate pour déterminer que la personne est un concurrent.

Le lieu d'un acte de mauvaise conduite est sans importance. Par exemple, un concurrent impliqué dans une bagarre, avec agression, dans un lieu public sans lien avec le lieu de la régate. Cela peut cependant nuire à la bonne réputation du sport parce que le public associe le concurrent à l'épreuve, et donc le concurrent peut être sujet à une instruction selon la règle 69. Si l'altercation a eu lieu entre un concurrent et une personne sans lien avec la régate, en privé ou en public, sans que les témoins ne sachent que le concurrent participait à la régate, il ne serait probablement pas approprié qu'un jury ouvre une instruction selon la règle 69.

G.2.4 Préparation du jury

Avant que le jury convoque une instruction selon la règle 69, il doit tout d'abord s'y préparer. Le jury essaiera d'avoir une vision claire du sens de la règle 69 et de la procédure à suivre.

Commencez par lire soigneusement la règle 69. Discuter des implications de la règle et de l'éventuelle infraction.

Relisez la règle M5 et assurez-vous de connaître la procédure à suivre. Pense à ce qui peut se passer pendant l'instruction et à ce que vous répondrez. Préparez la procédure au sein du jury, en répartissant les tâches entre les membres ; l'un préside l'instruction, un autre est le scribe.

Si l'instruction concerne des enfants ou des adolescents, faites en sorte, si possible, qu'un parent, tuteur légal ou entraîneur soit présent en tant que témoin des débats. Consulter également le chapitre sur les C Jury

C.1	Introduction	14
C.2	Conflit d'intérêts	14
C.3	Composition	14
C.4	Jurys sans appel et jurys internationaux	15
C.5	Approbation de la composition d'un Jury international par une autorité nationale	15
C.6	Approbation par World Sailing d'un jury international de trois personnes	16
C.7	Responsabilités	16
C.8	Responsabilités supplémentaires pour les juges internationaux	16
C.9	Procédures	16
C.10	Panels de jurys internationaux	16
C.11	Membres du jury hors site	17
C.12	Parties et témoins hors site	17
C.13	Recommandations pour les instructions à distance	14

C.1 Introduction

L'ampleur et la qualité des jugements qu'un organisateur doit fournir aux concurrents dépendent du type d'épreuve. Un juge peut intervenir dans un club de voile où le comité de course local ou le club nomme un jury avec des membres expérimentés du club, aussi bien que dans un jury international sans appel, nommé ou approuvé par World Sailing sur des épreuves de haut niveau. Dans la plupart des cas, le jury avec le plus d'expérience, en général un juge national ou international, présidera le jury et s'assurera que les règles et procédures sont suivies.

C.2 Conflit d'intérêts

Avant d'accepter une invitation à une régates, un juge doit déterminer s'il a ou peut être perçu comme ayant un conflit d'intérêts. Si c'est le cas, il doit contacter le président du jury pour déterminer, en fonction de l'épreuve si le conflit est suffisamment significatif pour l'empêcher d'accepter l'invitation. En cas de doute, le président du jury peut consulter World Sailing.

La règle 63.4(d) interdit à une personne qui a un conflit d'intérêts d'être membre d'un jury sur les épreuves majeures World Sailing.

De plus, la Règlementation World Sailing Conflit d'intérêts exige d'un arbitre agréé World Sailing ayant conscience d'un conflit d'intérêts qu'il décline l'invitation de participer à une régates pour laquelle un jury international est désigné.

Pendant l'épreuve, la règle 63.4 aide les juges à déterminer s'ils sont susceptibles d'avoir un conflit d'intérêts en relation avec une réclamation ou une demande de réparation, et à le signaler dès qu'ils en ont conscience.

C.3 Composition

Dans la majorité des cas, l'AO désigne les membres du jury. Dans des régates comme un championnat du monde, cette décision est souvent prise entre l'AO et l'Association de classe. Les seules exceptions concernent les épreuves où World Sailing est responsable de la désignation du jury, comme les Jeux Olympiques et autres championnats (voir les Règlementations World Sailing Compétition et World Sailing Autres Compétitions). Le président du jury est souvent prié d'inviter les membres du jury, ce qu'il peut faire au nom de l'autorité organisatrice ou du comité de course.

Lors de la composition du jury, prendre en compte le type de bateaux et le format de course. Au moins un des membres du jury doit être totalement familier avec les bateaux utilisés et les règles et habitudes de la classe. Le jury lors d'une régates de windsurfs sera confronté à des problématiques différentes de celles d'un championnat du monde monotype ou d'une course au large.

Il est également utile, lorsque c'est possible, d'inclure dans le jury un membre qui a une connaissance exhaustive des conditions locales.

Lors d'une épreuve open à laquelle des membres d'autres clubs participent, il est souhaitable que l'AO désigne un jury, généralement de trois membres, indépendant du comité de course. Pour éviter toute apparence de favoritisme, de préjudice ou de conflit d'intérêts, ce jury peut être composé de membres de clubs différents. Afin d'assurer un niveau d'expérience et de connaissance plus élevé, de nombreuses autorités nationales ont un programme national de formation des juges et attribuent ainsi une qualification de juge national. Certaines autorités nationales imposent que pour les épreuves nationales, la majorité d'un jury soit composée de juges nationaux.

Si l'annexe P s'applique pour juger sur l'eau la règle 42, Propulsion, la majorité des membres du jury doivent être expérimentés dans ce type de jugement spécifique. C'est particulièrement important quand ce rôle est affecté à des observateurs.

Dans le cas d'un jury international, un ou deux juges nationaux peuvent souvent bénéficier d'une telle expérience. Le président du jury peut déléguer à un membre du jury la tâche de les aider à développer les aptitudes nécessaires pour leur formation de juge international.

C.4 Jurys sans appel et jurys internationaux

Les règles confèrent aux parties le droit de faire appel d'une décision d'un jury ou de ses procédures. Cependant, les règles définissent également les conditions dans lesquelles le droit d'appel peut être supprimé. La plupart du temps, cela se fait par la désignation d'un jury international conforme à l'Annexe N. De plus, la règle 70.5 précise deux autres conditions pour supprimer le droit d'appel. Dans ces deux cas, il est nécessaire d'obtenir la permission nécessaire et le choix des membres du jury pour respecter toutes les exigences de la règle.

Quelques-uns des conseils donnés aux jurys internationaux sont également utiles aux jurys qui ont reçu le statut « sans appel ».

Les deux personnes clefs pour assurer le succès d'un jury international sont le président et le vice-président. Afin que le jury soit perçu comme indépendant, il est préférable que le président soit bien connu et respecté des concurrents et de préférence d'une nationalité différente de celle du pays dans lequel se déroule l'épreuve. Le vice-président « local » assume alors la responsabilité et l'autorité sur les tâches administratives et d'organisation de l'avant régates.

Puisque les organisateurs de la régates connaissent habituellement le juge « local », il est souvent le premier consulté pour aider à l'organisation du Jury. À ce stade, le juge « local » devra expliquer comment l'indépendance du jury sera plus facilement perceptible s'il en est le vice-président et qu'une personne de nationalité étrangère en assume la présidence. Il devra également se proposer pour aider à trouver ce juge qualifié d'une autre autorité nationale pour présider le jury, et avec lui, recruter les autres membres du jury.

L'Annexe N établit les obligations pour qu'un jury international soit valablement constitué. Les groupes des autorités nationales sont détaillés dans les statuts de World Sailing. La nationalité d'un membre du jury ne constitue pas un conflit d'intérêts significatif (règle N3.1).

Puisqu'un jury composé en tant que jury international est indépendant du comité de course et du comité technique, aucun membre du jury ne doit être également membre du comité de course ou du comité technique.

Quand un jury international complet ou un panel est réduit à trois ou quatre membres pour cause de maladie ou d'urgence, l'autorité organisatrice est tenue de s'efforcer de trouver rapidement un substitut qualifié (règle N1.5).

C.5 Approbation de la composition d'un jury international par une autorité nationale

Certaines autorités nationales exigent, par leurs prescriptions, d'approuver la désignation d'un jury international. Lorsque cette approbation est requise, l'autorité organisatrice doit généralement fournir les informations concernant l'épreuve incluant les noms du président et des membres du jury proposés.

La RCV N1.8 exige que lorsque l'autorité nationale prescrit que son approbation est nécessaire pour la désignation d'un jury international (voir RCV 91(b)), cet accord doit être indiqué dans les instructions de course ou affiché au tableau officiel.

C.6 Approbation de la composition d'un jury de trois personnes par World Sailing

Dans des circonstances limitées, World Sailing peut, selon la règle N1.7, autoriser un jury international de seulement trois membres, tous juges internationaux, de trois autorités nationales différentes (deux, dans les Catégories M, N et Q). Les demandes doivent être faites à World Sailing selon la Règlementation Epreuves World Sailing et autres.

C.7 Responsabilités

La tâche principale du jury ou jury international désigné est de mener les instructions des réclamations, demandes de réparation, rapports sur les accompagnateurs, et de rédiger les allégations et de mener les instructions selon la règle 69. Ses responsabilités peuvent être étendues pour juger la règle 42 sur l'eau et contrôler le respect des règles. Un jury pourra conseiller le comité de course ou l'AO, à leur demande, et aider à résoudre les problèmes survenant pendant les régates.

C.8 Responsabilités supplémentaires des Jurys Internationaux

Les tâches principales d'un jury international sont les mêmes que celles d'un jury. Cependant, en pratique, plus le niveau des épreuves est élevé, plus la pression exercée sur les juges, organisateurs, et concurrents est importante. En l'absence de droit d'appel d'un jury international, la renommée de la voile repose sur les décisions bonnes et justes du jury international de l'épreuve.

Quand l'AO ou le comité de course le lui demande, un jury international a la responsabilité de les conseiller et les aider sur tous les sujets affectant directement l'équité de la compétition. Sur ces épreuves, les jurys internationaux sont souvent amenés à résoudre des questions d'admissibilité, de jauge, de certificats de bateaux, et à autoriser le remplacement de concurrents, de bateaux, de voiles et d'équipement (voir la règle N2). Les membres d'un jury international doivent être familiers avec les exigences de l'Annexe N.

C.9 Procédures

Les décisions du Jury sont prises à la majorité simple des votes. En l'absence de majorité, le président peut avoir un vote supplémentaire.

C.10 Panels de jury international

Les exigences pour l'instruction par un panel de moins de 5 membres sont indiquées dans l'annexe N1.4(b). Un panel exige trois juges d'ANM différentes, dont deux doivent être JI. Il faut indiquer aux parties que vous êtes un panel d'un jury international.

Si une partie n'est pas satisfaite de la décision d'un panel, sauf en ce qui concerne les faits établis, elle a droit à une instruction avec le jury international complet. La demande peut être faite oralement ou par écrit. Le Président nommera le jury international de cinq membres parmi les membres. Toutes les parties peuvent assister à l'instruction et présenter des éléments de preuve.

En pratique, cela signifie que le jury international reverra les procédures utilisées lors de l'instruction originale. Il vérifiera ensuite que la conclusion et la décision soient cohérentes avec les faits. Cette nouvelle instruction n'est pas une réouverture selon

la RCV 66. Si le jury international décide que le panel peut avoir commis une erreur, il peut décider de rouvrir l'instruction.

C.11 Membres du jury hors-site

L'annexe N souligne les exigences pour les jurys internationaux et l'annexe M, qui n'est que consultative, donne des recommandations sur la conduite des instructions. Bien qu'aucune des deux n'exige que tous les membres d'un jury soient physiquement présents à l'instruction, c'est le cas général. Toutefois, dans quelques circonstances exceptionnelles, le jury peut toujours mener une instruction à distance (voir ci-dessous), même sans avoir tous les membres du jury physiquement ensemble.

Par exemple, il serait compréhensible de procéder sans la présence physique de tous les membres dans les situations suivantes :

- si une décision a été prise avant le début de l'épreuve, par exemple l'admissibilité ou la catégorisation d'un coureur ;
- si une décision a été prise après la fin de l'épreuve, par exemple une réclamation compliquée sur la jauge, qui nécessitera plusieurs jours de travail pour le comité technique ;
- dans les courses océaniques ;
- quand un jury complet ou un panel comporte moins de cinq membres pour cause de maladie ou cas d'urgence, et qu'aucun substitut qualifié ne peut raisonnablement être trouvé, malgré de réels efforts.

C.12 Parties et témoins hors-site

La RCV 63.3 accorde à une partie le droit d'être présente tout au long de l'instruction. Elle permet également au jury de procéder à l'instruction en l'absence d'une partie.

La meilleure pratique est d'avoir toutes les parties et tous les témoins physiquement présents pendant une instruction. Il existe cependant des cas exceptionnels pour lesquels le jury peut leur proposer de participer à l'instruction en adoptant une procédure d'instruction à distance. Quelques exemples sont similaires à ceux des instructions avec des membres du jury hors site.

En général, si le jury décide que ses membres peuvent être présents à distance, il devrait le permettre aussi pour les parties et témoins.

C.13 Recommandations pour les instructions à distance

La pandémie COVID-19 en 2020 a eu pour conséquence que beaucoup plus de jurys ont utilisé la technologie de vidéoconférence pour les instructions. Nous prévoyons encore plus de développements au fur et à mesure des progrès de la technologie, particulièrement avec les avancées dans les réunions de travail et les programmes éducatifs. Ce qui suit rassemble les leçons apprises jusqu'à la mise à jour du Manuel des Juges en janvier 2021. Puisque nous sommes dans un processus évolutif, des mises à jour et des améliorations des systèmes continueront à être développées.

Les instructions à distance devraient être menées à l'aide de systèmes de vidéoconférence et diffusées simultanément à toutes les personnes impliquées dans l'instruction. Un système de vidéoconférence est un programme, protocole ou appareil qui utilise internet pour transmettre des flux multimédias qui incluent au moins la voix et la vidéo des personnes impliquées. D'autres flux peuvent éventuellement être inclus, comme une vue de la table de la salle d'instruction ou un tableau blanc virtuel.

Il est essentiel d'avoir une bonne connexion internet pour que les instructions en vidéoconférence fonctionnent. Cela peut nécessiter une aide des organisateurs avant la régata. Il est préférable que le jury ait accès à un réseau wifi privé, qui ne soit pas partagé avec le public. Il est de la responsabilité des parties et témoins de disposer d'une connexion internet adéquate. Une partie ou un témoin utilisant internet tout en conduisant une voiture provoque, au mieux, une connexion intermittente.

On peut facilement imaginer avoir, dans le futur, plus d'instructions menées par internet avec les parties et les juges dans différents lieux. S'il est présent, le jury sur site a un rôle essentiel dans la préparation de l'instruction. Ce qui suit est une liste non-exhaustive de ses responsabilités supplémentaires :

- la préparation de l'instruction est un élément clé de la réussite de ce système. Cela nécessite plus de temps que pour une instruction en présentiel.
- Pour les instructions ayant lieu pendant une épreuve, fixer une heure par défaut à l'avance, à laquelle vous attendez toutes les personnes hors-site disponibles. Prenez en compte les fuseaux horaires pour toutes les personnes impliquées.
- Envoyer des copies de la réclamation et autres documents aux membres du jury et aux parties hors-site.
- Si les parties utiliseront des preuves vidéo, essayer d'obtenir des copies à l'avance pour les transférer aux membres du jury et aux parties hors-site.
- S'assurer que les parties et témoins sont seuls dans la pièce, sans communication avec d'autres personnes.
- Utiliser la fonction « salle d'attente » de la plateforme de vidéoconférence pour faire entrer et sortir les témoins, sans qu'ils entendent les autres témoignages
- S'assurer que tout le monde, tant sur site et hors-site, comprend les procédures.

Dans certaines situations, l'instruction à distance par vidéoconférence peut ne pas être possible, par exemple pendant des courses océaniques. Dans ce cas seulement, l'instruction à distance peut être faite par courriel. Ce procédé doit être précisé dans l'avis de course / les instructions de course, comme précisé au chapitre Jugement des courses océaniques et au large.

D Les bonnes pratiques avant et pendant l'épreuve

Avant l'épreuve

D.1	Responsabilités du président du jury avant l'épreuve	20
D.2	Communication avec le président et le vice-président	20
D.3	Décider de l'étendue des responsabilités du jury international	21
D.4	Révision des projets d'avis de course et d'Instructions de Course	21
D.5	Attribution des tâches aux membres du jury	22

Pendant l'épreuve

D.6	L'arrivée	24
D.7	Politique du jury World Sailing	24
D.8	Première réunion du jury	25
D.9	Réunion du jury d'avant course avec le président du comité de course, le directeur de course et autres officiels	25
D.10	Briefing concurrents	26
D.11	Communiquer avec les accompagnateurs	27
D.12	Communiquer avec les médias	27
D.13	Désigner un enquêteur, allégations selon la règle 69	27

Avant l'épreuve

D.1 Responsabilités du président du jury avant l'épreuve

Avant le début d'une épreuve, le président et le vice-président du jury international ont un certain nombre de tâches à accomplir et de points à vérifier.

Bien que le président n'ait aucune autorité sur l'autorité organisatrice, son influence est considérable si la relation reste coopérative. Si possible, le président du jury doit s'assurer avec tact que l'autorité organisatrice est consciente de ses responsabilités envers le jury.

Les principales responsabilités avant l'épreuve incombent au président et au vice-président du jury, mais si les autres membres peuvent les aider, le jury international n'en sera que mieux préparé.

D.2 Communication avec le président et le vice-président

Longtemps avant le début de l'épreuve, les tâches du président et du vice-président sont :

- revoir l'avis de course et le projet d'instructions de course ;
- si besoin, aider l'autorité organisatrice à choisir les bons juges pour l'épreuve ;
- convenir avec l'autorité organisatrice du remboursement des frais et de l'hébergement ;
- décider et communiquer l'heure de la première réunion du jury ;
- vérifier si l'autorité organisatrice utilise une plate-forme pour les concurrents et les juges, et jusqu'à quel point, et
- répartir les autres tâches et devoirs parmi les membres du jury.

D.3 Décider de l'étendue des responsabilités du jury international

La règle N2 liste les responsabilités du jury international. Les règles N2.2 et N2.3 listent les autres responsabilités qui peuvent lui être attribuées, conformément aux exigences de l'autorité organisatrice.

Un jury international est indépendant du comité de course et ne doit pas comporter de membres du comité de course ou du comité technique. Il ne supervise ni ne dirige le comité de course. Un jury avisé peut suggérer au directeur de course des améliorations et des idées sur les parcours et autres questions relevant du comité de course. Si les décisions du comité de course viennent à être remises en question au cours de l'instruction d'une demande de réparation, le jury sera plus apte à rendre un jugement impartial, puisqu'il n'aura pas été impliqué dans ces décisions.

D.4 Révision des projets d'avis de course et d'instructions de course

L'avis de course est de fait un accord ou contrat entre les organisateurs de l'épreuve et les concurrents. Les organisateurs établissent les conditions selon lesquelles ils sont prêts à organiser l'épreuve et les concurrents utilisent ces informations pour décider s'ils vont investir du temps, de l'énergie de l'argent pour participer.

Il est donc important que l'avis de course contienne l'ensemble des informations nécessaires pour permettre à un concurrent de décider s'il participe ou pas à l'épreuve. Les concurrents ont besoin d'information sur les modifications aux règles de course, la publicité, l'admissibilité (restrictions de poids des équipages, nationalité, certificats

de jauge ou handicap, etc.) le type de parcours, les pénalités de remplacement, le mode de classement et les prix ainsi que les autres exigences de la règle J1. L'annexe J et les guides pour l'avis de course et les instructions de course publiés sur le site de World Sailing doivent être utilisés pour revoir l'avis de course et s'assurer que toutes les informations requises sont mentionnées, et que les formulations standards sont utilisées, permettant ainsi d'être cohérent et d'éviter des problèmes ultérieurs.

Si une plate-forme en ligne est utilisée pour que les concurrents puissent accéder aux documents ou déposer une demande (instruction, classement, changement d'équipier ou de matériel etc.), l'avis de course doit contenir les exigences pour accéder à cette plate-forme (par ex. un smartphone avec connexion internet). Les détails spécifiques de la plate-forme peuvent être communiqués ultérieurement.

Cependant, malgré d'importants efforts, il peut être inévitable de modifier l'avis de course. Les exemples peuvent être un port bloqué par un navire ou les fréquences radio disponibles modifiées par l'autorité gouvernementale. Dans la plupart des cas, les concurrents comprendront et accepteront les modifications, mais elles doivent être réduites au minimum.

L'avis de course et les instructions de course doivent être vérifiés soigneusement, pour relever tout oubli ou différence par rapport aux exigences de l'annexe J des RCV. En cas de conflit entre l'avis de course, les instructions de course ou tout autre document qui régit l'épreuve, la règle 63.7 prévoit que pour prendre une décision relative à une réclamation ou à une demande de réparation, le jury doit appliquer la règle qui, selon lui, produira le résultat le plus équitable pour tous les bateaux concernés. Cependant, il est préférable de modifier l'avis de course et/ou les instructions de course dès que le conflit est connu.

Toute modification du Code de Publicité World Sailing exige un examen attentif. Les restrictions à la publicité doivent être précisées dans l'avis de course. Le jury n'a d'autre choix que de disqualifier un bateau après avoir établi comme un fait qu'il ne respecte pas une instruction de course qui inclut les mots « le bateau doit » ou « le bateau ne doit pas », sauf si un système quelconque de pénalité alternative ou discrétionnaire est utilisé.

La description des lignes de départ et d'arrivée et les instructions concernant le parcours doivent être claires. Si les membres du jury ne peuvent pas facilement les comprendre, alors certains concurrents seront également déroutés.

Le président et le vice-président du jury et, si possible, les autres membres, doivent vérifier les instructions de course avant que la dernière version soit validée. Les membres doivent envoyer leurs commentaires au président qui les revoit avant de les soumettre au comité de course. Le document final doit être vérifié par tous les membres du jury, afin que toutes les éventuelles corrections puissent être soumises au comité de course avant le briefing concurrents. Cependant, les modifications de dernière minute doivent être limitées uniquement à celles nécessaires pour que la régata puisse avoir lieu.

D.5 Attribuer les tâches aux membres du jury

Au moins deux semaines avant de se rendre sur place, le président doit contacter les autres membres du jury pour leur souhaiter la bienvenue. Il doit envisager comment va procéder le jury, décider quand la première réunion aura lieu et attribuer les tâches aux membres du jury, et le leur communiquer. Ils seront ainsi en mesure de planifier leur voyage bien en avance, et d'arriver bien préparés. Un bref brouillon d'ordre du jour pour la première réunion du jury aidera les juges moins expérimentés qui seront ainsi en mesure de voir les sujets à aborder et seront bien préparés à participer.

Ces tâches sont variables selon le type d'épreuve et la taille du jury. Dans la plupart des épreuves, il est utile de disposer d'un document partagé (p. ex Dropbox ou Drive) avec les règles applicables, les modèles de formulaires pour l'affichage etc., les tâches des membres du jury et les informations sur tout système en ligne que le jury peut s'attendre à utiliser pendant l'épreuve. Le président du jury doit prendre en compte l'expérience de chaque membre du jury, et les exigences pour effectuer des évaluations de juge international ainsi que les considérations de la langue locale. Il est d'usage de demander leurs préférences aux membres du jury et, si possible, d'en tenir compte pour attribuer les tâches.

Les tâches typiques pour de nombreuses épreuves sont :

Avis de course et instructions de course. Cette tâche comprend la relecture de l'avis de course, des instructions de course et des autres documents qui régissent l'épreuve, avant l'épreuve. Sur l'épreuve, s'assurer que toute modification est disponible pour les membres du jury.

Relation avec l'autorité organisatrice. Cette tâche est en général assurée par le président ; cependant, des considérations linguistiques peuvent parfois faire qu'elle soit attribuée à quelqu'un qui parle la langue locale.

Relation avec le comité de course. Cette tâche implique la participation à une réunion quotidienne et la communication des intentions du comité de course au jury. Mettez-vous d'accord sur qui affichera les heures limites de réclamation après la course chaque jour. Cela peut aussi impliquer une communication diplomatique sur tous les sujets pour lesquels le jury décide qu'ils méritent l'attention du comité de course. Cette tâche est parfois confiée à un membre du jury qui est également un comité de course qualifié.

Relation avec le comité technique. Cette tâche implique des communications avec le comité technique sur des sujets de jauge et de règles de classe, arrivant pendant l'épreuve.

Questions et réponses. Cette tâche implique qu'un sous-groupe du jury reçoive les questions écrites au jury et prépare les réponses sur le tableau officiel.

Gestion des instructions. Cette tâche consiste à surveiller la réception des demandes d'instruction, programmer les instructions et les conciliations comme approprié, et de s'assurer que tous les avis correspondants sont affichés selon les règles et que toute modification des résultats est communiquée au commissaire aux résultats. Cette tâche variera en fonction de la présence d'un(e) secrétaire du jury désigné(e) par l'autorité organisatrice.

Fonctions sur l'eau. Si l'Annexe P s'applique, les fonctions des juges sur l'eau sont décidées chaque jour. Cela nécessite de prendre en compte toute politique de rotation, l'expérience de chaque juge et toute demande d'évaluation de juge international.

Responsable par rond. Sur les épreuves multi classes, un juge est désigné sur chaque rond pour gérer les activités des juges sur l'eau sur le parcours, et pour communiquer avec le président du comité de course du rond.

Gestion des infractions à la règle 42. Si l'Annexe P s'applique, cette tâche implique la collation des infractions, leur affichage tel que requis par les instructions de course, et la communication de tout changement du classement au commissaire aux résultats.

Bateaux. Cette tâche comprend la gestion de l'équipement attribué au jury sur l'eau : les bateaux, leurs clés, l'équipement de sécurité, les pavillons, et les dispositions d'amarrage et de carburant. C'est généralement fait par un juge local qui parle la langue et comprend les habitudes locales.

Tableau d'affichage. Cette tâche nécessite de s'assurer que les informations correctes sont affichées sur les tableaux d'affichage de l'épreuve et le site web en accord avec les règles, et que toute modification du classement, suite aux actions du jury, sont intégrées et paraissent dans les résultats.

Systèmes de tracking (y compris la vidéo officielle et la collecte de données). Si l'un des systèmes ci-dessus est utilisé sur l'épreuve, il est alors recommandé de désigner un membre du jury pour faire la liaison avec l'équipe qui gère les systèmes de récupération de tracking/vidéo/données. Comprendre les limites ou les avantages de ces systèmes est essentiel dans toute instruction où ils sont soumis en tant que témoignages.

Frais de déplacement. Cette tâche nécessite de s'assurer que tous les membres du jury soumettent leurs frais de déplacement à l'autorité organisatrice, et que les remboursements sont effectués sur place, ou selon des arrangements communiqués à tous.

Formation de juge. C'est une tâche optionnelle mais importante sur les grands jurys, quand l'éventail des niveaux d'expérience parmi les juges est important. Cela nécessite l'organisation d'une réunion quotidienne informelle pour discuter des règles ou des sujets courants. Exemples de sujets : règle 42, procédures sur des problèmes relatifs aux accompagnateurs, récentes modifications des règles, décisions récentes des Q&R, arbitrage des medal races si applicable, etc. Ces sessions, parfois appelées « universités des juges », ont prouvé leur efficacité. Le président du jury devra demander aux membres du jury d'y participer pour poursuivre la formation.

Festivités, repas et boissons. Cette tâche nécessite de s'assurer que les juges ont leurs paniers repas et de l'eau pour emmener sur l'eau ou quand ils sont à terre, selon ce qui prévu pour l'épreuve, et de prendre les dispositions nécessaires pour les dîners.

Dénicher les bonnes idées pour les épreuves futures. Noter tous les commentaires, modifications aux IC, changements dans la pratique du jury et autres procédures survenant pendant l'épreuve. Travailler avec le président pour compiler un compte rendu d'épreuve.

Compte-rendu d'épreuve. Le président rédige le compte rendu d'épreuve comprenant les idées pertinentes rassemblées au cours de l'épreuve, pour le soumettre à l'autorité organisatrice.

Cette liste n'est qu'un exemple, et certaines des tâches ne s'appliquent pas à certaines épreuves. On attend également de tous les membres qu'ils assistent à la première réunion des concurrents, aux réunions quotidiennes du jury, et qu'ils participent aux instructions de panel et mènent les conciliations lorsque requis.

Pendant l'épreuve

D.6 L'arrivée

Le président doit prévoir, avec l'autorité organisatrice, le programme de l'arrivée des juges, fondé sur le programme des courses. Plus il arrive de membres du jury pendant les formalités d'avant épreuve, mieux c'est. A minima, tous les membres du jury doivent être sur place la veille du début des courses, ou le matin si les courses commencent l'après-midi. Cela permet aux concurrents, personnes sur l'eau, direction de course et juges d'apprendre à se connaître. Le jury est également disponible pour répondre aux questions sur la jauge ou l'inspection de l'équipement, ou les instructions de course ou autres documents. S'il n'est pas faisable pour tous les membres d'arriver en avance, au moins la majorité du panel devrait être présente, comprenant le président ou le vice-président.

D.7 Politique World Sailing pour le jury

Le jury doit utiliser la version la plus récente du document « Politique World Sailing pour le Jury » et l'adapter, si nécessaire. Ce document est disponible sur le site de World Sailing et traduit en Français sur le site FFVoile (<https://espaces.ffvoile.fr/media/147051/politique-jury-dp-2021.pdf>)

Il est important que tous les juges sachent comment ils vont travailler en équipe. Ce document sur la politique est partagé en quatre parties.

La première partie est publiée sur le tableau officiel, de sorte que les concurrents savent comment va agir le jury sur les sujets suivants :

- Réclamations du jury pour les incidents sur l'eau
- Aide extérieure ;
- Propulsion ;
- Demandes de réparation, erreurs du comité de course sur le classement ;
- Demande de réparation – RSX selon B5.62.(b)(1) ;
- Preuve vidéo et tracking ;
- Observateurs aux instructions ;
- Règle 69 ;
- Questions sur les procédures et la politique du jury ;
- Utilisation des instruments électroniques pendant les instructions.

La deuxième partie concerne la gestion interne :

- Répondre aux questions ;
- Réclamations du jury et observation des incidents sur l'eau ;
- Gestion des observateurs ;
- Approbation des décisions du panel et affichage ;
- Permission de retirer une réclamation ;
- Réparation ;
- Réparation affectant l'ensemble de la flotte.

La troisième partie est la politique des pénalités discrétionnaires pour les concurrents :

- Généralités ;
- Plages des pénalités de base pour les pénalités discrétionnaires ;
- Questions diverses

La quatrième partie traite de la politique des pénalités discrétionnaires pour les accompagnateurs et leurs bateaux

- Plages des pénalités de base pour les pénalités discrétionnaires ;
- Pénalité discrétionnaire pour un bateau
- Rédaction de la décision

D.8 Première réunion du jury

Le but de la première réunion du jury est de fédérer les membres au sein d'une équipe soudée. Offrir à chacun l'opportunité de donner son point de vue sur toutes décisions et procédures adoptées pour l'épreuve est la première étape, dans la constitution d'une équipe. Le temps de réflexion sur les différents points de vue peut conduire à de meilleures décisions si celles-ci ne doivent pas être rendues immédiatement.

La tâche la plus importante est une dernière vérification des instructions de course. Cependant à ce stade assez tardif, il est important de limiter les modifications à l'essentiel.

Toute modification aux instructions de course jugée nécessaire doit être approuvée par le comité de course, sauf si le jury a été spécifiquement autorisé à apporter des modifications. La diplomatie pendant cette première collaboration est très importante. Une première expérience coopérative entre le comité de course et le jury débouchera souvent sur le respect pendant toute l'épreuve entre ces deux entités.

Chaque membre doit gérer son secteur de responsabilités. Cela peut également être l'ordre du jour pour les réunions d'avant course où tout sujet peut être traité avant d'aller sur l'eau. Ceux dont la tâche est d'assister à d'autres réunions doivent faire un compte rendu quotidien, de sorte que toute action nécessaire puisse être accomplie.

De nombreuses épreuves utilisent maintenant des systèmes en ligne qui incluent un tableau officiel d'affichage pour que les concurrents puissent y accéder tout en étant loin. L'épreuve peut également avoir un tableau officiel traditionnel. Il est important de préciser lequel des deux fait foi et de le préciser dans les instructions de course.

Si d'autres réunions sont prévues avec les concurrents, les accompagnateurs et d'autres officiels, il faut établir un ordre du jour.

Si l'Annexe P pour juger la règle 42 est utilisée, le jury doit discuter des infractions les plus fréquemment observées et des règles de classe spécifiques.

Toutes les réunions doivent être courtes, sans digressions et doivent aboutir à des décisions. Toutes les actions doivent être menées pour assurer leur application.

D.9 Réunion d'avant-course avec le président du comité de course, le PRO et autres arbitres

Avant les courses, une réunion doit être organisée avec le président du jury, le président du comité de course, le PRO et autres personnes clés de l'organisation, comme le responsable de la sécurité. Le but de cette réunion est de développer un

esprit d'entente, ainsi qu'un bon niveau de compréhension mutuelle et de respect, tout en insistant sur quelques détails de procédure (par exemple, comment afficher le temps limite de réclamation et qui doit le faire). Le président ou le représentant du jury doit aussi rencontrer les comités techniques et faire le point au sujet du contrôle des équipements, du contrôle des vêtements mouillés et de la procédure de pesée, le cas échéant.

Le jury doit communiquer avec le comité de course uniquement par l'intermédiaire de son président ou de son représentant. Le président doit s'adresser au comité de course uniquement par l'intermédiaire du PRO ou d'une personne qu'il a déléguée. Cela contribue à éviter que les concurrents reçoivent des instructions contradictoires et réduit ainsi la possibilité d'une demande de réparation.

D.10 Réunion concurrents

De nombreuses régates comportent un briefing concurrents. Son principal objectif est de présenter aux concurrents les personnes clés du comité de course, du comité technique et du jury. Cela permet à un concurrent de savoir à qui s'adresser s'il a besoin d'aide pour résoudre un problème pendant la régata.

La réunion préparatoire peut être menée par toute personne du comité d'organisation, du comité de course ou du jury. Elle doit être faite en anglais si les concurrents parlent différentes langues. Cela signifie que l'animateur du briefing doit maîtriser l'anglais et avoir une expérience de la communication avec un public multilingue.

Les points suivants en rapport avec la prestation fournie par le jury aideront à favoriser une atmosphère détendue, d'équité et d'impartialité :

- Présenter les membres du jury ;
- Insister sur le fait que le jury est là pour apporter un service aux concurrents ;
- Si approprié, rappeler qu'un langage grossier mènera probablement à une action selon la règle 69.
- Commenter l'annexe P – Procédures spéciales pour la règle 42 – si elle est utilisée. Leur rappeler que le travail du jury est de les protéger de ceux autour d'eux qui peuvent enfreindre la règle.
- Si des problèmes particuliers sont susceptibles de se produire dans certains domaines, décrire l'action que le jury adoptera pour les gérer. Il est réconfortant pour les concurrents qui respectent les règles de savoir que le jury est conscient de problèmes éventuels et est prêt à les traiter.
- Rappeler aux coureurs jeunes ou moins expérimentés l'importance pour un bateau qui enfreint une règle d'effectuer rapidement une pénalité, qu'il y ait réclamation ou non. Rappeler aussi les pénalités de la règle 44 pour infraction à une règle du chapitre 2 ou pour toucher une marque. Souligner également l'importance pour un bateau ou pour les deux bateaux de réclamer après un contact lorsqu'aucune pénalité n'est effectuée.

Les concurrents posent souvent des questions concernant une instruction de course ou une autre question sur le déroulement de l'épreuve. Il faut faire très attention en y répondant. D'une part, le jury souhaite aider les concurrents en répondant rapidement. D'autre part, les questions sont souvent plus compliquées qu'elles ne le paraissent au premier abord. Si la réponse n'est pas évidente, il vaut mieux demander au concurrent qu'il pose sa question par écrit de sorte que le jury puisse y réfléchir et y répondre par

écrit. Il est également utile de rappeler qu'une réponse à une question ne devient officielle qu'à partir du moment où la question et sa réponse ont été affichées sur le Tableau Officiel.

Lorsqu'un jury a affaire à des concurrents inexpérimentés ou jeunes, il doit faire encore plus preuve d'empathie et de compréhension. Faites tous les efforts possibles pour répondre à toutes leurs questions. Si les concurrents le demandent, expliquez toutes les décisions de sorte que le concurrent et son entraîneur/parent les comprennent. Les membres du jury doivent maintenir en permanence une atmosphère d'équité et d'impartialité.

D.11 Communications avec les accompagnateurs

Traiter tous les accompagnateurs avec respect. Parmi eux, les entraîneurs et directeurs d'équipe sont des professionnels. Il est courant pour un directeur d'équipe olympique d'assister dans l'année aux championnats du monde de quatre ou cinq classes différentes. Cela leur donne une compréhension unique des problèmes spécifiques discutés sur le moment ou pouvant survenir pendant la régate.

L'autorité organisatrice prévoit souvent une réunion avec les accompagnateurs avant le début des courses et, si possible, chaque matin pendant l'épreuve. De telles réunions offrent une interface informelle entre les concurrents, l'équipe des comités de course et le jury. Ces rencontres ne remplacent en aucune façon les communications officielles aux concurrents, affichées sur le tableau officiel.

Pour les organisateurs, les problèmes et procédures suivants peuvent être abordés :

- respect des règles,
- action pour assurer la sécurité en cas de mauvais temps, remorquage,
- gestion de la régate comme le stationnement, la cérémonie d'ouverture, les soirées, la mise à l'eau des bateaux et sortie,
- bateaux accompagnateurs pénétrant dans la zone d'exclusion.

Ces rencontres régulières permettent aux concurrents de faire des propositions constructives, soit directement soit par l'intermédiaire de leurs entraîneurs.

Les discussions avec les entraîneurs peuvent souvent éviter des problèmes. Exemple : un entraîneur peut travailler à modifier le comportement d'un de ses coureurs qui s'approche d'une infraction à la sportivité.

D.12 Communiquer avec les médias

Les médias jouent un rôle important dans toute épreuve. Les journalistes et autres personnes impliquées dans la communication avec le grand public sont une partie essentielle de notre sport. Toute assistance et coopération doivent être accordées aux médias sans compromettre l'équité de la compétition.

Le jury doit désigner un membre du jury qui le représentera pour communiquer avec les médias. Il s'agit souvent du président ou du vice-président. Toutes les communications doivent passer par ce porte-parole. Une copie des décisions du jury devra être rapidement transmise au centre de presse. Le porte-parole doit proposer d'expliquer les décisions du jury aux médias ou assister aux conférences de presse. Une communication claire peut éviter les incompréhensions qui pourraient nuire à la perception qu'a le public du sport de la voile.

D.13 Désigner un enquêteur, allégations selon la règle 69

Dans l'idéal, un enquêteur doit être désigné avant l'épreuve, juste au cas où une allégation est faite selon la règle 69. L'enquêteur doit être libre de tout conflit d'intérêt, aussi faut-il être très prudent dans sa désignation. Envisager à la fois ce qui pourrait être perçu, et l'intention. Si nécessaire, il peut être l'un des juges puisque le minimum requis pour l'instruction est un panel de seulement trois membres. Si c'est le cas, des facteurs comme le fait ayant amené le rapport, l'âge, le genre, la langue et le pays des participants et l'équilibre du jury restant peuvent influencer la décision. Toutefois, si l'enquêteur doit présenter le cas lors d'une instruction, il devient une partie selon les Définitions. Il ne peut donc pas participer aux discussions du panel ni à la prise de décision. Voir le Chapitre sur les règles 2 et 69 dans ce manuel ou dans le Guide de la mauvaise conduite disponible sur le site de World Sailing et traduit sur le site de la FFVoile (<https://espaces.ffvoile.fr/media/150850/misconduct-guidance-fra-.pdf>)

G.2.5 Désigner un enquêteur (règles 69.2(c) et (d))

Le jury peut désigner un enquêteur quand il n'a pas assez d'informations pour décider d'ouvrir une instruction ou non. Le but de l'enquêteur est de faire en sorte que le jury soit indépendant et que son jugement ne soit pas influencé par les informations glanées pendant l'enquête.

Si possible, l'enquêteur doit être habitué aux procédures de la règle 69. Il peut être un membre du jury, ou un autre arbitre ou un membre de l'autorité organisatrice. Toutefois, il est interdit à l'enquêteur, qu'il fasse partie du jury ou non, de prendre part à toute décision ultérieure du jury relative à ce cas.

Il est important que l'enquêteur garde des traces écrites de toutes les informations qu'il ou elle obtient. La règle 69.2(d) traite de la diffusion des informations recueillies par l'enquêteur, qui est un élément essentiel dans l'équité de toute procédure ultérieure. L'équité et la règle 69.2(d) précisent que l'enquêteur doit communiquer au jury toutes les informations qu'il recueille, favorables et défavorables, et si une instruction est ouverte, aux parties.

L'enquêteur peut être désigné par le jury selon la règle 69.2(c) pour présenter l'allégation au cours de l'instruction. Si désigné selon cette règle, l'enquêteur acquiert le statut de partie.

G.2.6 Informer la personne par écrit

Préparez l'information écrite des allégations que vous donnerez à la personne accusée d'avoir enfreint la règle 69. Détaillez autant que possible les allégations et incluez le lieu et l'endroit de l'instruction (règle 69.2(a)).

Si le jury apprend la preuve d'une mauvaise conduite au cours d'une instruction, la règle 69 ne peut pas être traitée lors de cette instruction. Le jury doit préparer l'allégation écrite après que l'instruction est close et la donner au concurrent dès que possible. Même si le concurrent est d'accord pour procéder à l'instruction immédiatement, attendez. Le concurrent doit avoir un temps raisonnable pour préparer sa défense. Programmez l'instruction selon la règle 69 en laissant assez de temps au concurrent pour étudier les allégations, rassembler des témoins, et trouver une personne pouvant le soutenir pendant l'instruction. C'est souvent le lendemain.

L'information écrite prévue par la règle 69.2 doit préciser l'acte ou les actes précis de mauvaise conduite. Il ne suffit pas d'affirmer qu'une personne a commis un acte de mauvaise conduite en enfreignant les bonnes manières, sans dire ce qu'est la mauvaise conduite. La description de la mauvaise conduite doit être précise.

L'information doit être détaillée. Par exemple, précisez que « immédiatement après la lecture de la décision, le concurrent a affirmé avec une voix forte que la décision était mauvaise et a traité les membres du jury d'« idiots » en disant qu'ils n'avaient « aucune idée de ce qu'ils faisaient » ». Il ne suffit pas d'écrire « le concurrent a dit que la décision du jury est mauvaise. »

Si un langage grossier a été utilisé, l'information devrait soit citer le langage soit le décrire clairement. Par exemple, « en utilisant un langage vulgaire indiquant un rapport sexuel ». Ne dites pas seulement que le concurrent a utilisé un « langage insultant » sans citer ou paraphraser le langage.

Un bon test est de voir si une personne extérieure et sans lien avec le cas comprend l'information et pense aussi que la conduite alléguée est une mauvaise conduite.

L'information doit aussi préciser l'heure et le lieu de l'incident, ainsi que l'identité des autres personnes impliquées, si elles sont connues.

Il est préférable d'être précis quant à l'acte de mauvaise conduite pour qu'il ne puisse pas y avoir de malentendu de la part du concurrent. Souvenez-vous qu'une conclusion de mauvaise conduite à la fin de l'instruction ne peut être qu'une qui était alléguée dans l'information écrite. Si les dépositions à l'instruction diffèrent radicalement de ce qui était allégué dans l'information écrite, l'instruction devrait être ajournée pour donner une nouvelle information écrite des allégations et du temps pour se préparer. Une alternative est d'informer le concurrent ou autre personne que le jury pourra conclure à cette nouvelle mauvaise conduite et lui demander s'il ou elle a besoin de davantage de temps pour se préparer et recueillir des témoignages. Notez que cela a été fait et l'insérer dans le rapport selon la règle 69.2(j).

G.2.7 Exemples de cause d'ouverture d'instruction selon la règle 69

Une instruction selon la règle 69 ne doit être ouverte que quand le jury dispose de témoignages montrant une probabilité réaliste de la mauvaise conduite. L'ouverture d'une instruction doit aussi être dans l'intérêt du sport. Par exemple, une mauvaise conduite d'un jeune coureur peut ne pas justifier une instruction si une autre forme d'intervention moins formelle et plus appropriée peut suffire. Toutefois, dans la plupart des cas, le but sera atteint.

Infraction aux bonnes manières : qu'une conduite soit une infraction aux bonnes manières dépendra si d'autres personnes, telles que coureurs, arbitres ou public, sont choquées par ce comportement. Ce qui peut être acceptable dans une situation peut ne pas l'être dans une autre. L'utilisation fréquente d'un langage grossier à la télévision fait que certains jeunes ont du mal à réaliser à quel point ce langage peut être choquant pour les autres. Les gens qui ne parlent pas la langue d'une épreuve peuvent aussi ne pas comprendre à quel point certains termes sont offensants. C'est un domaine où il est difficile d'être cohérent. Des injures dirigées envers une personne peuvent être différentes des expressions de frustration ne visant personne en particulier.

Infraction à la sportivité : cela inclut la tricherie (agir de façon à gagner un avantage en enfreignant la règle 2, mentir pendant une instruction, etc.). Contrairement aux réclamations, où on suppose qu'en cas d'infraction à une règle, elle n'était pas volontaire, l'intention ou l'attitude (si elle était irréfléchie) d'une personne peut être importante pour décider si une conduite est une infraction à la sportivité.

Des exemples d'occasions où une action selon la règle 69 serait appropriée, si le jury venait à avoir connaissance de témoignages, sont présentés dans le Cas 138. Parmi eux :

- Mentir au cours d'une instruction
- Enfreindre volontairement une règle pour gagner un avantage déloyal
- Comportement menaçant ou contact physique
- Falsification de documents de jauge
- Manquement à suivre les demandes raisonnables d'un arbitre
- Détérioration délibérée d'un autre bateau

- Insultes à des arbitres
- Vol
- Etat d'ivresse agressif
- Bagarre

G.2.8 L'instruction selon la règle 69

Pendant l'instruction, les procédures doivent être suivies méticuleusement. Un doute sur la procédure correcte doit être résolu avec la plus grande équité envers le concurrent.

Il est particulièrement important lors d'une instruction selon la règle 69 de maintenir une atmosphère formelle et de veiller à ce que le concurrent ait amplement l'occasion de répondre aux allégations. C'est important qu'un compte-rendu écrit de la procédure soit rédigé. L'instruction doit avoir lieu conformément aux règles listées dans la règle 69.2(e).

Le jury devrait envisager d'enregistrer l'instruction. Un tel enregistrement est souvent utile si un litige survient ultérieurement sur ce qui s'est passé à l'instruction ou sur les dépositions. C'est particulièrement vrai quand est possible une action ultérieure de World Sailing ou de l'Autorité nationale selon la Règlementation Discipline, Appels et Révisions, ou une procédure devant le tribunal arbitral du sport (TAS).

Si un enregistrement est fait, le concurrent, propriétaire ou accompagnateur et tous les témoins devraient être informés auparavant que les débats sont enregistrés et à qui il est prévu de les envoyer. Si l'une de ces personnes n'est pas d'accord, il ne sera pas fait d'enregistrement de sa déposition. Si seul l'accord des parties est obtenu, mais pas celui d'un témoin, l'instruction, sauf la déposition du témoin peut être enregistrée. Dans certains pays, un enregistrement fait sans le consentement d'une personne constitue un délit et le pouvoir de le faire est généralement exclusivement réservé aux forces de l'ordre (procureurs et police). Noter que le jury n'est pas une force de l'ordre. Le jury n'a que la possibilité d'un enregistrement écrit verbal ou analogique de la déposition s'il n'obtient pas le consentement personnel pour un enregistrement électronique.

Une partie n'a droit à une copie que s'il en a besoin pour un appel ou une poursuite ultérieure. Dans ce cas, la partie doit d'abord accepter que l'enregistrement ne puisse être utilisé que dans ce but et que sa confidentialité sera respectée. Après expiration de la durée de l'enregistrement, et en particulier si aucun appel ou procédure ultérieure n'a été fait, toutes les personnes enregistrées ont droit à un effacement de l'enregistrement. Sur demande écrite, le requérant doit être informé au sujet de quelles institutions ont reçu l'enregistrement. Au lieu de communiquer l'enregistrement, vous pouvez commander une transcription de celui-ci à un prestataire privé.

Un acte de mauvaise conduite peut être une infraction à une règle, aux bonnes manières ou à la sportivité, ou un comportement qui jette le discrédit sur le sport. La règle 69.2(g) exige qu'en tenant compte de la gravité de la conduite alléguée, le jury établisse à sa « confortable satisfaction », si le concurrent a enfreint la règle 69.1(a). L'explication qui suit de ce niveau de preuve est basée sur le cas World Sailing 122.

Deux échelles de valeur sont définies et utilisées dans les instructions comme suit :

« **Confortable satisfaction** » est supérieur à la « balance des probabilités ». Dans une instruction selon la règle 69, le jury doit répondre « Oui » aux deux questions

suivantes avant d'avertir ou de pénaliser un concurrent ou bateau selon la règle 69.2(h) ou 69.2(i) :

- Le jury est-il confortablement satisfait que les faits constatés de la présumée conduite ont eu lieu ?
- Le jury est-il confortablement satisfait que la conduite qui a eu lieu était une mauvaise conduite ?

L'exigence qu'un jury doit être confortablement satisfait ne signifie pas que tous ses membres doivent l'être. Il suffit qu'une majorité le soit.

Le niveau de preuve peut être modifié par une autorité nationale avec l'approbation de World Sailing.

La « confortable satisfaction » est un niveau utilisé par le TAS, ainsi que pour les cas de dopage.

G.2.9 Circonstances atténuantes et aggravantes

Quand le jury décide que la personne a commis un acte de mauvaise conduite, il doit examiner s'il y a lieu de donner une pénalité. Ce faisant, il doit également considérer s'il existe des circonstances atténuantes qui peuvent conduire à réduire la pénalité ou des circonstances aggravantes qui peuvent conduire à l'augmenter par rapport à ce que serait une pénalité normale pour semblable mauvaise conduite.

Si des remords sont exprimés, demandez-vous s'ils concernent la mauvaise conduite plutôt que la pénalité qui pourrait être imposée. Prenez en compte toutes excuses sincères et spontanées liées à l'incident qui reconnaissent que la conduite a été impulsive et spontanée.

G.2.10 Litige

Par le passé, des plaintes ont été déposées par des concurrents contre des Jurys, par exemple par un concurrent menaçant de poursuivre un juge calomnie ou en diffamation. La définition « diffamation » du dictionnaire est « *Toute allégation ou imputation d'un fait qui porte atteinte à l'honneur ou à la considération de la personne ou du corps auquel le fait est imputé* »⁵.

Il est de la responsabilité de l'arbitre de s'assurer que les assurances appropriées existent pour couvrir sa fonction (que ce soit par l'autorité organisatrice, l'Autorité Nationale, etc.). World Sailing ne fournit pas d'assurance pour les juges internationaux de World Sailing.

Dans certains pays, il peut être approprié que les juges soient assurés des frais occasionnés par des poursuites devant un tribunal civil ; bien que l'action menée par un concurrent puisse échouer, les coûts de la défense peuvent être considérables.

D'après la règle 4, chaque concurrent, propriétaire de bateau et accompagnateur s'engage à être soumis aux règles de course et à accepter les pénalités infligées et toute autre mesure prise, sous réserve des procédures d'appel et de révision. Toutefois, les tribunaux de certains pays établissent qu'ils ont une autorité supérieure à celle des règles de course pour remettre en cause les décisions prises par un jury selon la règle 69.

⁵ Loi du 29 juillet 1881. (NdT)

G.2.11 Partie absente

La règle 69.2(f) stipule que, si un concurrent fournit de bonnes raisons pour ne pas pouvoir assister à l'instruction, le jury doit la reprogrammer.

La règle 69.2(f) précise que si le concurrent ne fournit pas de bonnes raisons pour ne pas pouvoir assister à l'instruction et ne se présente pas, le jury peut mener l'instruction en son absence. Si le jury instruit sans le concurrent et le pénalise, il doit inclure dans son rapport selon la règle 69.2(j) les faits établis et la décision et les raisons qui l'ont motivée.

Selon la règle 69.2(k), si le jury choisit de ne pas instruire en l'absence du concurrent, et si l'instruction ne peut pas se dérouler en un lieu et heure qui seraient raisonnables pour le concurrent, le jury doit rassembler toute information disponible et, si l'allégation semble justifiée, envoyer un rapport aux autorités nationales concernées. Si le jury a été désigné par World Sailing selon la règle 89.2(c), une copie du rapport doit être envoyée à World Sailing. La règle 69.2(k) s'applique lorsque le jury a quitté l'épreuve et qu'un rapport alléguant une infraction à la règle 69.1(a) est reçu. Le comité de course ou l'autorité organisatrice peut désigner un nouveau jury pour procéder selon cette règle.

G.2.12 Rejet d'un cas

Après une instruction, si le jury décide que l'allégation de mauvaise conduite n'est pas prouvée, il doit en faire état très clairement. La rumeur d'une instruction selon la règle 69 se sera répandue parmi les régatiers, et il est important que le nom du concurrent soit lavé publiquement.

G.2.13 Pénalités

Une instruction selon la règle 69 n'est pas obligée d'aboutir à l'application d'une pénalité si l'allégation de mauvaise conduite a été prouvée ; un avertissement peut être donné. Un avertissement ou une pénalité inférieure ou égale à une DNE ne doit pas normalement être transmis à aucune autorité nationale (voir la discussion sur la règle 69.2(j)(3) ci-dessous). Si une personne est exclue de l'épreuve ou du lieu de l'épreuve, le jury doit rapporter la pénalité à l'autorité nationale.

Le jury peut exclure un concurrent et son bateau, si approprié, de toute participation ultérieure dans une épreuve ou série. La pénalité maximale serait de disqualifier le concurrent pour la totalité de la régata, puisque le jury n'a aucun pouvoir en-dehors de l'épreuve sur laquelle il a juridiction.

Le jury peut aussi prendre toute action dans sa juridiction tel que prévu par les règles. Le jury doit rester dans sa juridiction, n'utiliser que les règles qui régissent l'épreuve, dans la définition de *règle*, et spécifiées dans l'avis de course ou les instructions de course.

Le jury ne doit normalement pas publier d'information sur l'issue de l'instruction à part l'affichage habituel sur le tableau officiel d'informations (voir le Guide sur la Mauvaise Conduite de World Sailing pour la formulation privilégiée).

G.2.14 Appel de la décision

Le concurrent peut faire appel d'une décision seulement si le jury n'était pas un Jury international correctement constitué ou un jury pour lequel le droit d'appel était supprimé selon la règle 70.5.

G.2.15 Rapport aux autorités nationales

Une personne contre qui une décision a été prise a droit à une copie de la procédure pour préparer un appel ou sa défense devant une autre entité telle que son autorité nationale membre ou World Sailing qui peut lui imposer une pénalité plus importante.

Quand une pénalité inférieure ou égale à une DNE est appliquée, aucun rapport à une quelconque autorité nationale n'est nécessaire.

Quand une pénalité supérieure à une DNE est appliquée, le cas doit être notifié à l'autorité nationale dont dépend la personne impliquée, ou dans certains cas, à World Sailing au lieu de l'autorité nationale. Le rapport doit être détaillé, puisque l'autorité nationale s'appuiera dessus pour décider d'investiguer davantage ou pas. Il est utile pour le jury de recommander si une éventuelle pénalité supplémentaire est appropriée. Faites ce rapport aussitôt que possible, ainsi les points importants ne seront pas oubliés et le concurrent pourra savoir quelles sanctions supplémentaires pourront suivre. Il est aussi important que les autres personnes voient que la situation est gérée rapidement. Un délai non justifié pour apporter de tels cas est de nature à jeter le discrédit sur l'administration de la discipline dans le sport. Une copie du rapport doit être donnée au concurrent.

La règle 69.2(j)(3) permet au jury de faire un rapport de sa décision à une autorité nationale dans tout autre cas qu'il estime approprié. Ceci peut inclure les situations où le jury a imposé une pénalité d'une DNE ou moins. Toutefois, le jury doit utiliser ce pouvoir avec précaution et expliquer les raisons au concurrent. Il serait inhabituel qu'un jury fasse un rapport discrétionnaire quand il n'a pas imposé une pénalité qui est dans sa juridiction. Un exemple pourrait être : quand un membre d'un nombreux équipage sur un quillard est la personne qui commet la mauvaise conduite, il serait inadéquat de pénaliser le bateau et l'ensemble de l'équipage pour la mauvaise conduite d'une personne. Il doit y avoir une raison d'impliquer l'autorité nationale ou World Sailing qui ne peut pas être gérée par le jury de l'épreuve. En particulier, le jury ne doit pas faire un rapport juste parce qu'il ne souhaite pas gérer un difficile problème de mauvaise conduite.

G.2.16 Action par l'Autorité Nationale

Quand le jury doit faire un rapport à l'autorité nationale, fournissez autant d'informations et de preuves que possible tant que les événements sont encore frais dans l'esprit des témoins, pour aider toute nouvelle entité disciplinaire à atteindre la meilleure décision ultérieurement. Cela peut comprendre l'enregistrement des témoignages tels qu'ils ont été faits au jury.

H Conciliation

H.1	Introduction	77
H.2	Le conciliateur	77
H.3	La pénalité post-course	77
H.4	Principes de la conciliation	78
H.5	Les procédures	79
H.6	Appel	79

H.1 Introduction

L'annexe T Conciliation peut éliminer la nécessité d'instruire une réclamation en proposant une analyse simplifiée de la réclamation entre les deux parties et un juge expérimenté. Après avoir entendu les deux parties, le juge donne un avis sur la façon dont le jury est susceptible de juger la réclamation. L'annexe propose ensuite des moyens de régler le différend, d'accorder à un bateau qui a enfreint une règle une pénalité inférieure à la disqualification et de conclure la réclamation.

L'annexe T Conciliation s'applique quand c'est stipulé dans l'avis de course ou les instructions de course. Elle comporte deux parties : la pénalité post-course et la réunion de conciliation

Pénalité post-course : un bateau peut accepter une pénalité post-course pour avoir enfreint une règle du chapitre 2 ou la règle 31, à condition que les exigences de la règle 44.1(b) soient satisfaites. Si un bateau décide qu'il a enfreint une règle, il peut choisir d'accepter une pénalité de 30%. Cette décision peut être prise à la fin de la course, avant ou pendant la réunion de conciliation, et jusqu'au début d'une instruction de réclamation.

Réunion de conciliation : la deuxième partie est une réunion de conciliation entre le réclamé, le réclamant et le juge, qui est un juge expérimenté. Les concurrents décrivent chacun ce qui s'est passé sur l'eau, et le juge donne ensuite un avis sur la validité de la réclamation et sur le bateau, le cas échéant, qui a enfreint une règle.

Peu importe si une pénalité post-course est acceptée, un réclamant peut demander à retirer la réclamation. Le juge qui a arbitré peut alors agir au nom du jury et permettre le retrait conformément à la politique du jury.

H.2 Le conciliateur

Le juge qui gèrera la conciliation doit être extrêmement expérimenté, avec une très bonne connaissance des règles. Le conciliateur doit réfléchir et prendre des décisions rapidement et doit inspirer le respect aux coureurs. Il doit avoir une compréhension exhaustive de l'Annexe T des RCV, de la validité, des règles du Chapitre 2, de la règle 31 et de la règle 44(1). Un juge excellent et réfléchi qui met du temps à parvenir à une décision peut ne pas être le meilleur conciliateur et sera généralement plus à sa place pour résoudre des réclamations complexes.

Si un jury international a été désigné, les juges qui gèrent les réunions de conciliation devraient être membres du jury, bien que ce ne soit pas mentionné dans les règles,

Si la réclamation n'est pas retirée le conciliateur peut être membre du jury qui instruit la réclamation.

H.3 La pénalité post-course

L'annexe T des RCV doit être mentionnée dans l'avis de course ou les instructions de course pour permettre les réunions de conciliation.

La conciliation et le système de pénalité post-course ne peuvent fonctionner que si la pénalité post-course est inférieure à la disqualification qu'un bateau pourrait recevoir lors de l'instruction ultérieure de la réclamation et plus sévère qu'une pénalité effectuée sur l'eau pour le bateau au moment de l'incident.

Une pénalité sévère entraîne souvent le refus d'un concurrent d'accepter la conciliation et le décide plutôt de tenter sa chance afin d'éviter une DSQ lors d'une instruction. Mathématiquement, plus le classement final du bateau dans la course est

mauvaise, moins la pénalité post-course offre un avantage sur une éventuelle disqualification lors d'une instruction. De même, une pénalité moindre encourage un bateau à ne pas effectuer sa pénalité sur l'eau dans l'espoir que le bateau réclamant décidera de ne pas déposer sa réclamation.

La pénalité de la conciliation est de 30% des points de DNF, arrondi à l'entier le plus proche. Toutefois, l'AO peut changer la pénalité en modifiant la règle T1(b) dans les instructions de course en modifiant le pourcentage ou en remplaçant la pénalité post-course par une pénalité en points.

Comme pour les autres pénalités en points, il n'y a pas de changement dans l'ordre d'arrivée des autres bateaux dans cette course. En conséquence, deux bateaux peuvent recevoir le même nombre de points.

La pénalité post-course de l'annexe T, est possible pour tous les bateaux lorsqu'elle est appropriée. Un bateau ne peut pas accepter une pénalité autre qu'un abandon s'il a causé une blessure ou un dommage sérieux, ou s'il a gagné un avantage significatif par son infraction. Voir les règles T1(a) et 44.1(b)).

Un principe fondamental dans Sportivité et les Règles est que lorsque les concurrents enfreignent une règle, ils effectuent rapidement une pénalité. Si le jury conclut qu'il est clairement établi qu'un bateau a sciemment enfreint une règle et n'a pas rapidement fait de pénalité, il a enfreint la règle 2. Étant donné que la règle 2 est une règle du Chapitre 1, la pénalité post-course n'est pas possible pour lui.

Quelques avantages de la pénalité post-course de l'Annexe T :

- Un bateau peut accepter une pénalité au lieu d'abandonner (RET) après être arrivé à terre, lorsqu'il se rend compte qu'il a enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 ou la règle 31.
- Un bateau qui accepte une pénalité post-course ne peut pas être pénalisé davantage à moins que le jury établisse qu'il y a eu des blessures ou des dommages sérieux, ou qu'il a obtenu un avantage significatif grâce à son infraction.
- Un bateau peut accepter la pénalité post-course avant, pendant ou après la réunion de conciliation, et jusqu'au début d'une instruction de réclamation sur l'incident.

H.4 Principes de la conciliation

La conciliation a lieu après le dépôt d'une réclamation, mais avant son instruction. Le rôle du conciliateur est d'émettre un avis sur la décision probable du jury. Bien que la procédure soit informelle et que les bateaux ne soient pas tenus de respecter la décision du conciliateur, toutes les protections prévues dans le chapitre 5 restent en vigueur. Même si une partie décide d'accepter une pénalité post-course, la réclamation est toujours là, et la règle 63.1 exige qu'elle soit instruite par le jury. Si le réclamant demande le retrait de la réclamation, le conciliateur peut alors agir au nom du jury et, selon la procédure normale, autoriser le retrait.

La conciliation est appropriée quand :

- La règle 44.1(b) ne s'applique pas. Aucun bateau n'a causé des dommages sérieux ou blessures, et aucun bateau n'a obtenu un avantage significatif dans la course grâce à son infraction, même s'il a effectué une pénalité.

- L'incident est limité aux règles du chapitre 2 ou à la règle 31. S'il s'avère que d'autres règles sont applicables ou qu'un autre bateau peut être impliqué, le conciliateur doit clore la réunion et transmettre la réclamation au jury.
- L'incident concerne seulement deux bateaux. Une réclamation impliquant trois bateaux ou plus est généralement trop complexe pour que le conciliateur la traite en moins de 15 minutes.
- La réunion de conciliation se déroule en sachant que le réclamant pourrait ne pas demander à retirer la réclamation et qu'elle pourrait donc toujours être instruite par le jury. Le conciliateur n'entre jamais dans une discussion sur les règles applicables ou l'interprétation d'une règle ou ne répond jamais à des questions concernant des conclusions avant que la réclamation ne soit retirée.

H.5. Les procédures

Quand une réclamation est déposée au secrétariat du jury, il est demandé au réclamant de rester à proximité pendant qu'un juge détermine si la réclamation est adaptée à la conciliation.

Si la réclamation est valide et si cela convient au réclamant, le juge peut lui demander de trouver l'autre partie et de se présenter au jury pour la réunion de conciliation. L'instruction doit être programmée et la réunion de concertation a lieu à l'arrivée des parties. La programmation des instructions peut prévoir que certaines réclamations seront retirées pendant la conciliation avant instruction. Lors de grands événements, ayez plus d'un juge prêt à participer aux conciliations des réclamations.

Si l'une des parties n'y assiste pas ou choisit de ne pas y assister, la réunion de conciliation n'a pas lieu et la réclamation est renvoyée en instruction. Le réclamé reçoit une copie de la réclamation et a le temps de se préparer avant le début de la réunion de conciliation.

Tenez la réunion de conciliation dans un endroit calme, loin des autres concurrents et observateurs. Se tenir debout, plutôt que de s'asseoir autour d'une table, raccourcit généralement la durée de la réunion. Seules les parties de la réclamation témoignent. Les témoins ne sont pas autorisés. Les témoignages présentés au cours de la réunion de conciliation ne devraient pas être entendus par des témoins susceptibles de participer ensuite à l'instruction. Un juge stagiaire ou un juge évaluateur peut être autorisé à assister à la réunion si les parties ne s'y opposent pas.

Les règles ne précisent pas si les observateurs sont autorisés à assister à une réunion de conciliation. Ils sont généralement découragés. S'ils sont autorisés, par exemple un parent à une épreuve pour les jeunes, ils doivent accepter qu'ils ne doivent qu'observer. De plus, l'intention de la règle 63.3 est claire et un observateur à une réunion de conciliation ne peut pas être témoin ensuite dans l'instruction de la réclamation.

Le juge devrait avoir à sa disposition l'avis de course, les instructions de course et toute modification de celles-ci, un livre de règles à jour, des modèles de bateaux et une montre pour vérifier le temps. Quand un bateau accepte une pénalité post-course, cela doit être consignée sur un formulaire ou au verso du formulaire de réclamation original et signée par le représentant. Le verso du formulaire de réclamation comporte également une case à cocher permettant au réclamant de demander le retrait de la réclamation.

La première étape consiste à confirmer que le juge n'a pas de conflit d'intérêts.

Le juge explique aux parties comment se déroule la réunion de conciliation, qu'elle devrait durer environ 15 minutes et que les parties décideront du résultat de cette conciliation.

L'étape suivante consiste à déterminer s'il y a eu des dommages ou des blessures à la suite de l'incident. S'il est possible que la règle 44.1(b) s'applique, les règles T1(a) et T2 ne permettent pas à un bateau de prendre une pénalité post-course. Dans ce cas, la réunion de conciliation n'aura pas lieu et, si elle est en cours, elle sera close.

Au cours de la réunion de conciliation, le juge peut conclure que la réclamation ne convient pas à la conciliation. Elle peut impliquer une règle qui n'est pas adaptée à la conciliation, ou la pénalité post-course n'est pas appropriée. La réunion de conciliation est alors close et la réclamation, si elle n'est pas retirée, passe en instruction.

L'étape suivante consiste à donner un avis sur la validité de la réclamation. Le jury peut trouver qu'elle n'est pas recevable. Par exemple, si le formulaire de réclamation et les déclarations du réclamant indiquent clairement qu'il ne s'est pas conformé à la règle 61.1(a), le juge informera les parties que le jury déclarera probablement la réclamation non recevable. Le réclamant peut alors demander le retrait de la réclamation ou aller au jury pour une instruction. Dans les deux cas, la réunion de conciliation prend fin.

Si la réclamation est clairement valide ou clairement non recevable après la déclaration initiale du réclamant, la tâche du juge de donner un avis sur la validité est alors facile. Cependant, il est beaucoup plus fréquent que la réclamation ne soit ni clairement valide ni clairement non recevable. Dans de tels cas, considérer que :

- La tâche de déterminer la validité lors d'une conciliation de ne peut pas être une enquête exhaustive. Aucun témoin ne peut être appelé, et il est peu probable qu'un interrogatoire approfondi résolve la validité.
- La procédure régulière n'est pas menacée parce qu'aucune des parties n'est liée par l'opinion du conciliateur.
- Une déclaration du réclamant qu'un appel a été fait et qu'un pavillon a été montré, associée à une déclaration selon laquelle le réclamé n'a pas entendu l'appel et n'a pas vu le pavillon, ne signifie pas que l'une ou l'autre des parties ne dit pas la vérité.

Le juge décidera, selon la balance des probabilités, si la réclamation respecte les règles de validité. Lorsque le juge doute que la réclamation soit susceptible d'être soumise à la conciliation, il procède à une instruction.

Si le juge est d'avis que la réclamation est valide et que la règle 44.1(b) ne s'applique pas, la réunion de conciliation se poursuit. Dans cette étape, le juge prend la déposition de chaque partie, à tour de rôle, en utilisant des modèles réduits de bateaux. Le conciliateur pose toutes les questions nécessaires, mais garde un contrôle étroit de la conversation.

Le juge donnera l'un de ces avis sur ce que le jury est susceptible de décider :

- La réclamation est invalide.
- Un ou les deux bateaux ont enfreint une ou plusieurs règles. Le juge applique les principes de l'exonération à un bateau qui a été contraint par l'autre d'enfreindre une règle.
- Aucun bateau n'est pénalisé pour une infraction à une règle.

Si la réunion n'est pas close, l'annexe T exige du juge qu'il donne un avis sur ce que le jury serait susceptible de décider. Affirmer que « la situation est trop compliquée » n'est pas une option. Une bonne façon pour le juge de donner son opinion est de dire « Si cela va en instruction de réclamation, le jury décidera probablement... ».

Après avoir entendu l'avis du conciliateur, une partie dans la réclamation peut décider d'accepter une pénalité post-course à tout moment avant le début de l'instruction.

Une partie à qui l'on a dite qu'elle est susceptible d'avoir enfreint une règle consultera parfois son entraîneur ou d'autres personnes après la fin de la réunion de conciliation et reviendra souvent pour accepter une pénalité post-course avant le début de l'instruction de la réclamation. Rappelez-vous qu'un bateau peut accepter une pénalité post-course jusqu'au début de l'instruction de la réclamation.

De plus, qu'une pénalité post-course soit acceptée ou non, un réclamant peut demander le retrait et le conciliateur peut l'autoriser conformément à la politique du jury pour accepter un retrait.

Une fois la réclamation retirée, le conciliateur peut discuter de tout aspect de l'incident avec les parties, si le temps le permet. Si le temps est limité, prenez des dispositions pour rencontrer les parties plus tard.

Si la réclamation n'est pas retirée, elle doit être instruite par le jury.

Parfois, un réclamant peut choisir de ne pas retirer la réclamation, en pensant que le réclamé serait disqualifié lors de l'instruction. Le conciliateur devrait expliquer que si un bateau a accepté une pénalité applicable, telle que la pénalité post-course, la règle 64.2(a) s'applique. Le bateau ne peut pas être pénalisé davantage par la suite à moins que le jury établisse que la pénalité post-course n'était pas applicable, normalement parce que la règle 44.1 (b) ou la règle 2 s'appliquait.

Si la réclamation est instruite, le conciliateur peut participer en tant que membre du jury. Si c'est le cas, il doit veiller à ne discuter d'aucun aspect de la réunion de conciliation avec les membres du jury avant ou pendant l'instruction.

Les parties dans l'instruction peuvent faire des déclarations et fournir des éléments de preuve qui ont été présentés lors de la réunion de conciliation. Toute divergence par rapport aux informations présentées lors de l'instruction de la réclamation peut être remise en question par les parties et le jury.

H.6 Pas d'appel

L'avis du conciliateur et les décisions des parties faites pendant la réunion de conciliation sont irrévocables. Ils ne peuvent faire l'objet d'une réouverture ou d'un appel.

I. Actions sur l'eau incluant la règle 42 et l'Annexe P

I.1	Introduction.....	81
I.2	Gérer le respect des règles – généralités.....	81
I.3	Communication avec le comité de course	81
I.4	Équipement requis.....	81
I.5	Annexe P – Procédures particulières pour la Règle 42	82
I.6	Le briefing concurrents	82
I.7	Règle 42 - Propulsion	83
I.8	Décider quand pénaliser.....	83
I.9	Règle 42 - Procédures de jugement	85
I.9.1	Signaler la pénalité	86
I.9.2	Enregistrer la pénalité	86
I.9.3	Expliquer la pénalité au concurrent	88
I.10	Positionnement du bateau du juge	89
I.10.1	Pré départ	90
I.10.2	Départ	90
I.10.3	Au près	91
I.10.4	Portants	93
I.10.5	Vent arrière	94
I.10.6	Arrivée	95

I.1 Introduction

La majeure partie de ce chapitre est consacrée aux activités des juges lorsque l'Annexe P s'applique. La première partie s'applique à tout moment lorsque les juges sont sur l'eau, pour observer la course. Le reste du chapitre est consacré à l'application de la règle 42 quand l'annexe P s'applique.

I.2 Gérer le respect des règles – généralités

La présence de juges sur l'eau à bord de bateaux jury facilement identifiables entraîne un meilleur respect des règles, offrant une meilleure qualité de course. Le concept d'agir à proximité entraîne les concurrents à être moins enclins à enfreindre les règles car les juges les surveillent, et ils pourraient être pénalisés ou réclamés. La majorité des concurrents, qui normalement respectent les règles, sont moins tentés de « pousser le bouchon » pour rester au contact de ceux qui les enfreignent. Les concurrents sont plus susceptibles de respecter une règle ou d'effectuer une pénalité lorsqu'ils en enfreignent une, ou de réclamer, s'ils savent que les juges peuvent avoir vu l'incident.

En l'absence de toute autre priorité, les juges doivent occuper des postes où les incidents se produisent souvent. Ils peuvent alors être des témoins indépendants fiables en cas d'instruction d'une réclamation. Le principe de base de notre sport est que ce sont les concurrents, et non les juges, qui ont la responsabilité principale d'appliquer les règles à eux-mêmes et aux autres concurrents. Par conséquent, tous les incidents observés par les juges sur l'eau ne donnent pas lieu à une réclamation. La politique du jury de World Sailing indique que les juges ne réclameront généralement pas pour une infraction à une règle du chapitre 2 sauf s'ils observent une infraction évidente à la sportivité (RCV 2).

Les juges devraient également enregistrer les détails de toute erreur ou action incorrecte du comité de course pouvant devenir matière à demande de réparation.

I.3 Communication avec le comité de course

De nombreuses classes ont des règles spécifiques liées à la force du vent, qui permettent ou interdisent certaines actions selon la règle 42. Si la vitesse du vent augmente ou diminue au-delà d'une limite définie, le comité de course peut indiquer à une marque l'application ou l'arrêt de l'application de parties de la règles 42 (pomper, balancer, saccader). Pour les classes concernées, il est essentiel qu'une communication fiable et réactive existe entre le comité de course et les juges sur l'eau pour s'assurer qu'ils appliquent correctement la règle 42.

Si les communications radio sont difficiles, les juges devraient essayer de contourner les marques avec les concurrents de tête pour vérifier les signaux pouvant modifier l'application de règles de classe.

I.4 Équipement requis

Avant l'épreuve, le président du jury devrait prendre des dispositions nécessaires afin d'obtenir des bateaux adaptés au jugement de la règle 42 sur l'eau. Des bateaux adaptés sont des bateaux sûrs pour utilisation dans les conditions existantes par les juges et qui n'affectent pas l'équité de la compétition sur le parcours. Si des bateaux adaptés ne peuvent pas être fournis, les juges ne devraient pas juger la règle 42 sur l'eau.

Les bateaux doivent être adaptés au type de bateaux qu'ils jugent. Ils doivent être normalement manœuvrant, à fond rigide, suffisamment rapides pour permettre aux juges de suivre les concurrents. Ils doivent être assez grands pour accueillir deux juges. De plus, comme les juges manœuvrent à proximité immédiate des concurrents, les bateaux devraient avoir une forme minimisant les perturbations du vent et le sillage. Les bateaux semi-rigides pneumatiques sont habituellement utilisés.

Il est préférable que les juges conduisent leurs bateaux eux-mêmes. Le président du jury doit prévoir cette organisation avec l'autorité organisatrice avant l'épreuve, surtout si les juges utilisent des bateaux loués.

Les bateaux jury doivent être clairement identifiés pour éviter toute confusion avec les bateaux des spectateurs et/ou entraîneurs. Les équiper de radios duplex pour faciliter la communication entre les juges et avec le comité de course.

Quand ils vont sur l'eau, les juges doivent avoir, au minimum, un carnet de notes étanche, un magnétophone, les instructions de course, les règles de classe concernant la règle 42, et les interprétations de la règle 42. S'ils jugent la règle 42 sous Annexe P, ils doivent avoir un pavillon jaune et un sifflet pour signaler les infractions aux concurrents.

I.5 Annexe P — Procédures spéciales pour la règle 42

L'annexe P indique les procédures de pénalisation et les sanctions en cas d'infraction à la règle 42 sur l'eau. Ce système a évolué quand il est devenu évident que pour les épreuves de classe olympique et autres dériveurs, l'auto-arbitrage de la règle 42 ne fonctionnait pas, et qu'un jugement sur l'eau avec des sanctions immédiates pour les infractions était nécessaire. Cela a commencé aux JO de 1992.

Le jugement sur l'eau de la règle 42 selon l'annexe P est maintenant complètement abouti. Il est accepté par les concurrents et les entraîneurs qui s'attendent maintenant à ce que les juges soient sur l'eau, pour décourager les infractions et pour agir au nom des autres concurrents lorsque des infractions sont constatées.

Quand les juges acceptent une désignation sur une épreuve avec règle 42 selon l'annexe P, ils doivent être disposés à appliquer les règles et les interprétations existantes au mieux de leurs capacités. Il est de loin préférable de n'avoir aucun juge sur l'eau que d'avoir un juge habilité à appliquer cette règle qui observe les infractions et ne fait rien. Les juges qui ignorent les infractions perdent le respect des concurrents et des entraîneurs. Ils peuvent avoir des opinions divergentes sur la règle 42 et sur la façon dont elle est jugée sur l'eau. Cependant, ils doivent accepter la règle telle qu'elle est écrite et les interprétations de World Sailing. S'ils ne sont pas d'accord avec une règle, ils peuvent suivre la procédure World Sailing pour soumettre des propositions de modification d'une règle.

I.6 Le briefing des concurrents

Sur les épreuves pour les jeunes, rappeler aux concurrents que les juges surveilleront la règle 42 dans la zone de course et qu'ils prendront des mesures s'ils voient l'un des concurrents enfreindre clairement la règle 42.

Il est important de faire comprendre que les juges ne sont pas sur l'eau pour les pénaliser. Ils sont sur l'eau en leur nom « en tant qu'amis » pour pénaliser tout autre concurrent qui commet une infraction. Transmettre le message de cette manière aux parents qui assistent aux briefings leur fait comprendre que les juges sont les amis et non les ennemis de leurs concurrents.

Rappeler aux concurrents que, même s'il y a des juges sur l'eau, ils peuvent toujours réclamer contre un bateau pour infraction à la règle 42.

I.7 Règle 42 – Propulsion

La règle 42 comprend la règle de base 42.1, les actions interdites dans la règle 42.2 et les exceptions dans la règle 42.3.

World Sailing publie des interprétations qui font autorité et des explications de la règle 42. Elles sont mises à jour de temps en temps. Ces interprétations guident les concurrents sur la façon de mener leurs bateaux et guide les juges sur la façon de juger la règle 42 sur l'eau.

Certaines classes ont modifié la règle 42 dans leurs règles de classe, ce qui modifie le jugement sur l'eau.

Le but de l'application de la règle 42 sur l'eau est de rendre la compétition équitable pour tous les concurrents et de protéger les concurrents qui respectent la règle. Un juge doit rester cohérent dans ses décisions. La seule façon d'être cohérent est d'être totalement objectif. Si quelqu'un enfreint la règle, donnez une pénalité. Il est également important que l'équipe de juges soit cohérente dans ses décisions. Cela nécessite un dialogue permanent parmi les juges au sujet de leurs observations. Cela exige également des juges de venir sur une épreuve prêts à juger le premier jour comme tous les autres jours de l'épreuve. Il n'y a pas d'échauffement.

Chaque classe et toutes les classes lors de régates inter-séries attendent une très bonne cohérence dans le jugement de la règle 42. Avec deux juges à bord de chaque bateau, on parvient à une bonne cohérence en ayant un juge sur chaque bateau pour une classe tout au long de l'épreuve et l'autre juge sur chaque bateau en rotation chaque jour. La rotation est actuellement une pratique normale aux Jeux olympiques et aux épreuves World Sailing. Cette méthode fonctionne bien pour les juges, car certains préfèrent rester avec une série alors que d'autres non.

Les interprétations et les techniques spécifiques utilisées par chaque classe sont décrites dans des documents reprenant les infractions les plus courantes pour cette classe. Ces documents ont été traduits en plusieurs langues. Ils sont disponibles sur le site Web de World Sailing Ils sont disponibles sur le site internet de World Sailing (cherchez "rule 42", puis cliquer sur submit, et sélectionnez "Documents".) Des traductions sont disponibles sur le site Arbitrage FFVoile.

I.8 Décider quand pénaliser

Avant la première course, les juges devraient discuter des infractions les plus courantes qu'ils vont rencontrer dans chaque classes et quand ils devront pénaliser un bateau. Discutez également des tendances et problèmes que vous avez rencontrés lors d'épreuves récentes. Pendant l'épreuve, les juges doivent régulièrement revoir les pénalités distribuées et les actions du corps inhabituelles qu'ils voient. Ils devraient éviter de discuter nommément des concurrents.

Les juges devraient accorder le bénéfice du doute au concurrent et ne pénaliser que lorsqu'ils sont certains de l'infraction. Cependant, une fois convaincus, ils doivent agir pour protéger le concurrent qui navigue proprement.

Les juges ne devraient pas accorder à une classe particulière un niveau d'actions interdites simplement parce que tous les bateaux semblent enfreindre les règles de la

même façon. Les juges doivent rester objectifs et pénaliser les bateaux qui enfreignent les règles.

Les juges ne devraient pénaliser un bateau que quand ils sont sûrs d'avoir observé une infraction à la règle 42, et qu'ils sont en mesure de l'expliquer au concurrent, en utilisant les termes de la règle et des interprétations World Sailing. Pour juger, l'impartialité et l'objectivité sont cruciales. Une deuxième, troisième ou suivante pénalité contre un bateau doit être jugée exactement de la même façon que la première. Pour y parvenir, ils doivent se concentrer sur ce qu'ils voient sur l'eau chaque jour et comment cela s'inscrit dans les Interprétations World Sailing de la règle 42. Ils ne doivent pas se préoccuper des résultats de l'épreuve ou du compte des pénalités données.

Une des premières indications qu'un concurrent peut être en train d'enfreindre la règle 42 est que les mouvements d'un bateau, du gréement, des voiles ou du corps de l'équipage diffèrent des autres. Les juges doivent observer à la fois les actions et les effets de ces actions avant de pouvoir conclure qu'un concurrent a enfreint la règle 42.

Les juges prendront des décisions plus objectives et cohérentes s'ils suivent le processus suivant avant de décider de pénaliser un bateau :

- être bien positionnés pour observer l'éventuelle infraction ;
- verbaliser ce qu'ils voient ;
- relier le mouvement du concurrent à l'effet sur le bateau ou les voiles ;
- décider si ce mouvement est une action interdite.

Certaines des questions que les juges doivent se poser à eux-mêmes et entre eux sont :

Possibilité de pomper

- les conditions de surfing ou planing sont-elles réunies ?
- l'équipage pompe-t-il la(les) voile(s) pendant qu'il surfe ou plane ?
- les actions de border et choquer sont-elles une réponse à ces conditions ?
- les actions répétées de border ou choquer agitent-elles la(les) voile(s) ?
- le pumping négatif cause-t-il un battement de la chute ? (permis par Pompe 4)
- peut-on relier le battement de la chute de la voile à des mouvements du corps ou est-il causé par d'autres facteurs ?

Possibilité de balancer

- le concurrent provoque-t-il le roulis du bateau ?
- le concurrent accentue-t-il le roulis ambiant ?
- le roulis induit par le concurrent facilite-t-il la conduite du bateau ?
- tout le roulis est-il lié au changement de direction du bateau ?
- est-il synchrone avec les vagues ?

Possibilité de saccader

Vent arrière

- le concurrent arrête-t-il ses mouvements vers l'avant brutalement ?

Au louvoyage

- y a-t-il des vagues ?
- les mouvements du concurrent sont-ils en phase avec ces vagues ?
- la voile bat-elle ?
- les vagues pourraient-elles provoquer ces battements de la chute ?

- quelle comparaison avec les autres bateaux ?

Possibilité de godille

- les mouvements de barre sont-ils énergiques ?
- propulsent-ils le bateau ou l'empêchent-ils de reculer ?
- le bateau est-il sur une route au-delà du plus près et modifie-t-il clairement sa route vers le plus près ?
- la godille annule-t-elle une précédente godille ?
- si le concurrent met sa voile à contre, godille-t-il pour empêcher le bateau de changer de direction ?

Possibilité de virements et empannages répétés

- les virements ou empannages augmentent-ils la vitesse du bateau ?
- à quelle distance et à quel intervalle de temps sont les virements et empannages ?
- le bateau change-t-il de direction à cause des empannages ?
- les virements ou empannages sont-ils justifiés par raisons tactiques ou des bascules de vent ?

Généralités

Les juges doivent surveiller toutes les infractions à la règle 42, même celles qui ne sont pas mentionnées ci-dessus, comme propulser un bateau en se poussant sur d'autres bateaux ou freiner sa vitesse en mettant un pied ou le corps dans l'eau.

I.9 Règle 42 - Procédures de jugement

Les juges doivent être parfaitement familiers avec l'Annexe P, Procédures spéciales pour la règle 42. Cette annexe décrit les pénalités et procédures de jugement de la règle 42 sur l'eau. Les juges doivent aussi être familiers avec la règle 42 et ses interprétations. Chaque jour, avant d'aller sur l'eau, un juge devrait les relire, afin que tout soit bien frais et clair dans son esprit.

Pendant une course, les juges doivent faire de leur mieux pour couvrir la flotte entière, mais porter une attention toute particulière sur le premier tiers de la flotte, car les concurrents de tête servent généralement d'exemple.

Les infractions à la règle 42 se divisent en deux types : tactique et technique.

- Les infractions tactiques sont de courte durée et ont pour but de prendre un avantage immédiat. Ce sont typiquement les infractions au départ, en croisant un bateau prioritaire, près de la zone d'une marque, ou à l'arrivée.
- Les infractions techniques à la règle 42 se retrouvent tout au long du parcours et font partie de la manière de naviguer du concurrent.

En général, les deux juges doivent être d'accord sur une infraction technique avant de pénaliser un concurrent. Bien que le bénéficiaire du doute reste au concurrent, une fois que les juges sont certains de l'infraction, ils doivent pénaliser rapidement et protéger l'équité de la compétition pour les autres concurrents.

Un juge qui voit une infraction tactique claire peut et doit agir indépendamment.

I.9.1 Signaler la pénalité

Une fois que les juges ont décidé de pénaliser un bateau, un juge doit être responsable de signaler la pénalité et de l'enregistrer, l'autre doit se concentrer sur la conduite.

Le juge qui fait les signaux doit immédiatement lever le pavillon jaune aussi haut que possible et le maintenir en position verticale pendant que le bateau jury se place pour hélér le concurrent. Comme le bateau jury doit souvent se déplacer plus rapidement que la normale pour se mettre en position pour hélér sans tarder, garder le pavillon en l'air pendant ce déplacement indique aux concurrents que ce brusque déplacement a une raison.

Quand le bateau est suffisamment près pour que le juge soit certain que le concurrent pourra entendre et comprendre, il doit siffler fort, pointer le pavillon jaune en direction du bateau pénalisé et annoncer clairement son numéro de voile complet. Si le concurrent ne semble pas avoir entendu ou compris l'appel, le répéter et si possible établir un contact visuel. S'assurer que le concurrent a entendu le sifflet et l'appel, et qu'il a vu le pavillon pointé sur lui. Quand les juges pensent que la pénalité a été clairement signalée et que le concurrent est informé, ils doivent rapidement abaisser le pavillon jaune. Ne pas le conserver montré jusqu'à ce que le concurrent agisse.

Garder à l'esprit que les signaux doivent être clairs et l'appel fort et clair de sorte que les concurrents à proximité du bateau fautif sachent également qui a été pénalisé.

Si les juges doivent retarder leurs signaux afin de se déplacer en sécurité, ils pourront, après avoir hélé, ajouter une courte description de l'infraction afin que le concurrent sache pourquoi il a été pénalisé. Comme « godille juste avant le départ » ou « pumping du corps à la marque ».

Quand les juges voient des pénalités et enregistrent les détails de l'infraction, ils doivent également être vus comme continuant à observer le reste de la flotte. Cela peut empêcher d'autres concurrents d'enfreindre la règle 42 alors que les juges semblent distraits. Le pilote doit continuer à observer la flotte pendant que l'autre juge suit la pénalité et enregistre l'infraction.

I.9.2 Enregistrer la pénalité

Le juge qui enregistre la pénalité devra noter : le numéro de voile, le numéro de la course, le bord du parcours, l'heure, l'infraction, les règles et interprétations applicables ; quelle action a effectué le concurrent en réponse à la pénalité ; toute autres circonstances particulières qui peuvent mériter considération, comme un départ rappelé.

Lorsque vous voyez un concurrent effectuer deux tours de pénalité, notez sur quel bord il commence et termine ses tours. Regardez bien si le bateau pénalisé effectue sa pénalité complète de deux tours avec deux virements et deux empannages.

Si les juges pénalisent deux bateaux en même temps, chacun d'eux regardera l'un des bateaux pénalisés pour s'assurer que chaque bateau effectue la pénalité correcte.

Si la pénalité est signalée juste avant ou après qu'un bateau finisse, les juges devront noter les bateaux qui finissent devant et derrière le bateau pénalisé avant qu'il finisse pour la première fois et après qu'il a fait sa pénalité. Les juges devront vérifier les résultats pour s'assurer que le bateau est classé à sa place d'arrivée correcte. Si le bateau ne finit pas correctement après sa pénalité, ils doivent le communiquer au comité de course pour qu'il classe le bateau DNF. Il appartient aux juges, et non au comité de course, de vérifier qu'un bateau se conforme à la définition de finir après une pénalité imposée par le jury.

Si un concurrent continue la course ou n'effectue pas correctement ses tours de pénalité, le(s) juge(s) doi(ven)t signaler la disqualification de ce bateau au juge responsable de l'enregistrement des pénalités : DSN pour une première pénalité, DNE

pour une deuxième, troisième pénalité et les suivantes. Ce dernier le signalera au comité de course conformément à l'annexe P2, Pénalités. Le juge responsable de la vérification des résultats doit également vérifier les résultats affichés pour s'assurer qu'ils comportent les bonnes pénalités.

Si un concurrent demande réparation à partir des résultats affichés, les juges doivent se tenir prêts à participer à une instruction. La règle P4 limite la possibilité de réparation pour les actions prises sous P1, sauf si l'action était incorrecte à cause du manquement à prendre en compte un signal du comité de course ou une règle de classe.

Quand les juges pénalisent un concurrent et que le comité de course retarde ensuite le départ ou signale un rappel général ou annule la course, le concurrent n'a pas à effectuer de pénalité. Si c'est sa première infraction, il n'a pas à effectuer ses tours de pénalité. Si c'est sa deuxième infraction ou suivante, il pourra participer à la course (voir la règle P3). Cependant, les juges devront enregistrer et rapporter la pénalité de manière normale, car la pénalité comptera toujours pour déterminer le nombre total de fois que le concurrent a été pénalisé au cours de la série.

Quand les juges pénalisent un bateau pour la troisième fois ou plus, et que le concurrent n'abandonne pas, sa pénalité doit être une disqualification sans instruction pour toutes les courses de la série. Il doit être classé DNE dans toutes les courses de l'épreuve, et le Jury doit envisager une action selon la règle 69.2(a).

Un enregistreur audio ou vidéo s'avère un outil appréciable. Quelques-uns des meilleurs conseils pour l'optimiser :

- Protéger l'appareil de l'eau et le micro du bruit du vent.
- Vérifier que l'appareil a commencé l'enregistrement, surtout lorsque c'est le même bouton pour lancer et arrêter l'enregistrement.
- Si vous êtes en position pour des infractions du type tactique, laissez tourner l'appareil. Ceci inclut les dernières 90 secondes avant le départ, les contournements de marques et les arrivées.
- Quand il y a discussion sur une possible infraction technique, enregistrez la conversation entre les juges pendant que vous analysez les mouvements du concurrent. Ceci pourra être utile plus tard quand vous décrirez au concurrent ce que vous avez observé.
- Quand vous pénalisez un concurrent, enregistrez l'appel et laissez l'appareil en marche pendant qu'il effectue sa pénalité.
- Quand l'appareil est en marche, gardez un ton et une voix objectifs et impersonnels à tout moment. Faites référence au concurrent par son numéro de voile et évitez tout commentaire didactique et personnel. Un bon enregistrement d'une pénalité bien articulée peut améliorer sensiblement la crédibilité du juge auprès des concurrents.
- Demandez à votre collègue juge la permission d'enregistrer, audio ou vidéo. Puis, considérez l'enregistrement comme confidentiel à moins que vous ne décidiez, tous les deux, de le divulguer.
- Occasionnellement, repassez vos enregistrements. Cela vous permettra d'améliorer la description de l'action que vous êtes en train de regarder.
- Reportez l'enregistrement audio sur le formulaire de compte-rendu de la règle 42 dès que possible.

Une fois à terre après la course, les juges doivent signaler au juge responsable de l'enregistrement des pénalités en fin de journée toutes les pénalités pavillon jaune et

les mesures prises par les concurrents. Cela comprend un rapport vierge si les juges n'ont pas sanctionné par pavillon jaune. Si un système de déclaration en ligne est utilisé, chaque juge entrera ses propres pénalités dans la base de données.

I.9.3 Expliquer la pénalité au concurrent

Une liste cumulative des infractions à la règle 42 est affichée sur le tableau d'affichage officiel après chaque jour de course. Fournir une bonne explication de ce qui a été vu avec chaque infraction. De bonnes explications indiquent clairement à tous les concurrents comment une règle a été enfreinte et démontrent également que les juges savent ce qu'ils font. Elles peuvent également remplacer la nécessité pour les concurrents de demander une explication aux juges. Les explications doivent se lire comme des « faits » et, si possible, utiliser la terminologie des règles ou, si nécessaire, des interprétations.

Les juges doivent être disponibles sur l'eau, entre les courses, où à terre après les courses, pour répondre aux questions des concurrents pénalisés. Emmenez une liste des concurrents sur l'eau pour les identifier quand ils s'approchent du bateau jury pour une explication, afin que vous puissiez les accueillir par leur nom. Cela a un effet très positif sur l'interaction, en particulier lors d'épreuves pour les jeunes.

Sur les épreuves de haut niveau, les concurrents et leurs entraîneurs demanderont généralement une explication sur une pénalité. Dans presque tous les cas, le concurrent saura pourquoi il a été pénalisé et cherchera simplement à confirmer la raison.

Donnez le maximum de détails sur les actions du concurrent. Décrivez ce qui a d'abord attiré votre attention sur le bateau et le concurrent. Décrivez comment ses actions affectaient le bateau. Expliquez quelle règle il a enfreint et l'interprétation World Sailing qui s'applique.

Des concurrents peuvent être mécontents, en colère ou perturbés par la pénalité des juges. Garder à l'esprit que certains peuvent lier la pénalité à une éventuelle accusation implicite de tricherie. Un juge peut minimiser le risque de confrontation émotionnelle en parlant calmement au concurrent de ses actions spécifiques et en évitant toute allusion aux intentions ou motivations du concurrent. Si les deux juges impliqués dans l'incident sont disponibles, ils devront essayer de parler au concurrent ensemble. L'un se chargera calmement de la conversation. L'autre observera pour déceler tout signe de risque de confrontation ou de dispute. Si cela se produit, le second juge pourra suggérer de continuer la conversation plus tard. Si seulement un juge impliqué dans l'incident est disponible, il est préférable de demander à un autre juge d'être présent, en expliquant la pénalité au concurrent afin d'éviter tout risque de mauvaise interprétation par la suite.

La plupart du temps les juges doivent laisser aux concurrents l'initiative de la discussion. Ils pourront être plus pro actifs en initiant une rencontre quand ils pensent qu'un concurrent peut ne pas avoir compris pourquoi ses actions enfreignent la règle 42. C'est particulièrement vrai lors d'épreuves de jeunes ou d'adultes avec des concurrents inexpérimentés, ou quand un concurrent a reçu une deuxième pénalité pour la même action. En expliquant et clarifiant comment le concurrent enfreint la règle, le juge peut l'aider à éviter des pénalités supplémentaires.

Parfois, un concurrent voudra demander réparation en alléguant que la pénalité prévue à la règle 42 était une action inadéquate du jury. Si vous utilisez l'annexe P, la réparation est limitée à une mesure inadéquate prise par un juge selon la règle P1.2

en raison d'un manquement à tenir compte des signaux du comité de course ou d'une règle de classe.

I.10 Positionnement des bateaux

Il est crucial d'être au bon endroit au bon moment pour faire un bon travail. Pour le jugement sur l'eau de la règle 42, l'objectif est de placer les bateaux jury aux endroits où ils sont proches de potentiels problèmes. Ceci exige :

- Une connaissance des tactiques de course en flotte – anticiper les mouvements des bateaux ;
- Une connaissance des caractéristiques spécifiques du bateau – pour savoir quels types d'actions interdites sont les plus efficaces sur ce type de bateau ;
- De prendre en considération le type de bateau en course, des bateaux jury, le nombre de juges, les conditions, la configuration du parcours, et la géographie locale – pour optimiser la possibilité des juges à couvrir la flotte entière tout au long de la course ;
- Du bon sens et de la concentration – pour réagir rapidement aux changements.
- De suivre en permanence la position des autres bateaux jury.

Bien qu'il ne soit pas possible de surveiller tous les bateaux tout le temps, un objectif raisonnable pour les bateaux jury est de couvrir le parcours de manière que chaque bateau en course soit conscient de leur présence à un moment donné pendant la course. La meilleure façon pour être efficace est de se placer près du début de la flotte, et d'avancer à la même vitesse que les concurrents. Tout en faisant particulièrement attention aux premiers, les juges doivent avoir une vision large pour surveiller le plus de bateaux possibles.

Dans les épreuves avec plusieurs flottes, les juges n'ont pas assez de moyens pour les couvrir toutes. Si des choix doivent être faits, les juges doivent couvrir en priorité les départs, les bords de portant et les bords d'arrivée.

Lors d'une pénalité, le pilote doit trouver une juste position pour être suffisamment près du concurrent pour clairement signaler la pénalité, tout en restant suffisamment à l'écart lorsque le concurrent effectue la pénalité.

Les juges qui conduisent les bateaux doivent s'assurer qu'ils minimisent les vagues et que leurs positions minimisent aussi le dévent.

Les bateaux jury doivent essayer de croiser les bateaux à angle droit et de maintenir une route prévisible quand ils sont proches des concurrents. Ils ne devraient pas croiser devant un concurrent à moins de 5 longueurs et derrière à moins d'une longueur. Lors des bords de vent arrière, il faut savoir que quand il y a des conditions de surf, les concurrents font souvent des changements très importants de direction pour tirer le meilleur parti des vagues. Si vous vous trouvez trop près des bateaux, votre meilleure option peut être de stopper et laisser les concurrents passer autour de vous. Ce faisant, le pilote du bateau jury pourra lever ses mains en l'air pour signaler aux concurrents que le bateau est arrêté.

Sauf au départ et pendant le premier bord de près, les bateaux jury doivent se positionner de manière à être visibles pour un maximum de bateaux.

Lors de la pénalisation d'un bateau, le pilote doit estimer la nécessité d'être suffisamment proche du concurrent pour signaler clairement la pénalité, tout en restant suffisamment éloigné pour rester à l'écart des tours de pénalité que le concurrent peut effectuer.

I.10.1 Pré départ

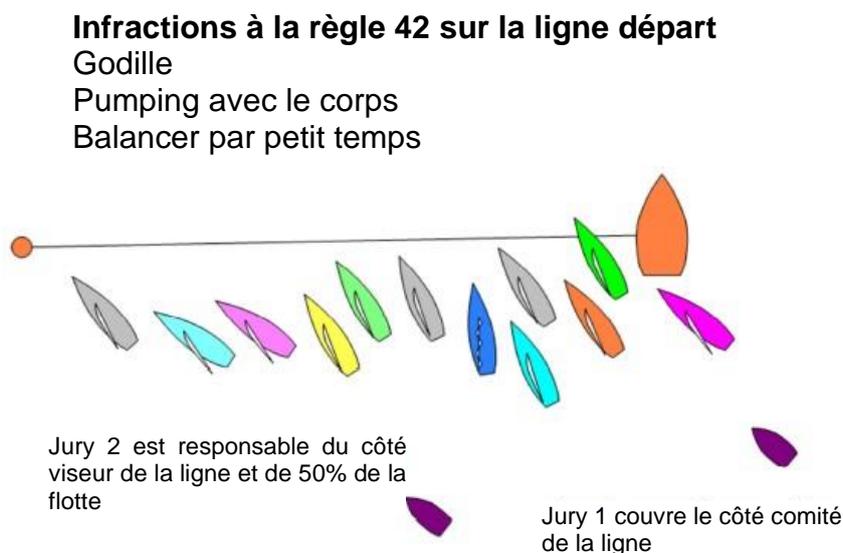
La règle 42 prend effet au signal préparatoire. Généralement les infractions sont rares jusqu'à environ une minute avant le départ. Par petit temps, un bateau qui a des difficultés pour rejoindre la zone de départ peut utiliser des moyens de propulsion illégaux après le signal préparatoire, y compris un remorquage par son entraîneur pour rejoindre la zone de départ. Un bateau qui souhaite partir à l'autre bout de la ligne peut enfreindre la règle 42 pour y aller rapidement.

Signalez les pénalités aussitôt que possible après l'incident. N'attendez pas le signal de départ.

Un bateau pénalisé doit largement s'écarter des autres bateaux et effectuer ses deux tours rapidement.

I.10.2 Départ

Les pénalités doivent être signalées rapidement, donc le bateau jury doit se maintenir à l'écart des autres bateaux en course.



Infractions courantes :

- godille juste avant le signal de départ ;
- au moment du départ balancé/ pumping du corps répétés qui font rouler le bateau ou battre la voile ;
- balancer avant le départ d'un bateau en deuxième rideau qui veut atteindre le premier ;
- un balancé sur la ligne de départ qui propulse clairement le bateau – BASIC 4.

Positionnement des bateaux

Le juge qui gère sur l'eau assignera les positions derrière la ligne. En général, les bateaux se répartissent de la droite vers la gauche. La position dépendra de la répartition des concurrents, et non de la ligne de départ elle-même. Le bateau jury chargé de l'extrémité viseur ou gauche de la ligne prendra les bateaux les plus près de cette extrémité.

Chaque bateau juge doit identifier les bateaux dont il est responsable. Dans une flotte de 100 bateaux avec quatre bateaux juges, chacun couvre 25 bateaux. Quand deux juges sont à bord, un juge surveille 13 bateaux d'un côté, et l'autre juge surveille les autres de leur côté. Restez concentré sur les bateaux qui sont sous votre

responsabilité. Les bateaux jury doivent se positionner suffisamment loin derrière la flotte pour observer tous les bateaux dont ils sont responsables, et assez près pour réagir rapidement, en fonction de la taille de la flotte. Comme la plupart des concurrents sont tribord amures juste avant le départ, les bateaux jury auront la meilleure vue lorsqu'ils seront positionnés derrière les bateaux.

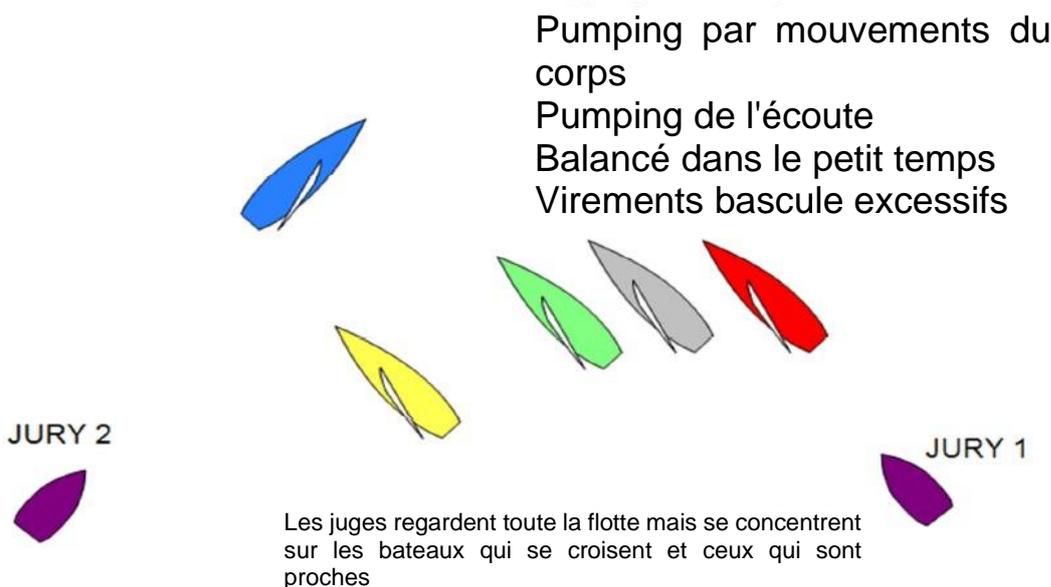
Les bateaux jury devront se positionner suffisamment en arrière pour pouvoir observer 10 à 15 bateaux et suffisamment près pour pouvoir ensuite répondre rapidement selon la dimension de la flotte. Comme la plupart des concurrents sont tribord dans leur approche finale avant le départ, les bateaux Jury auront la meilleure vue en se positionnant derrière eux.

Quand un grand nombre de bateaux cherche à partir du côté tribord de la ligne, la meilleure position des bateaux jury pour observer peut être derrière sur la droite de la ligne.

I.10.3 Au près

Les juges peuvent trouver délicat de placer leurs bateaux en bonne position afin de signaler une pénalité à un concurrent sans gêner les autres. Par petit temps, le son d'un appel et d'un sifflet portent loin, permettant au bateau Jury de pénaliser en se déplaçant moins. Aussitôt après le départ, il pourra être impossible de signaler rapidement sans affecter les autres concurrents. Dans ce cas, attendez jusqu'à ce que vous puissiez approcher le concurrent et faites alors les signaux. Quand vous devez retarder la pénalité, vous pouvez ajouter une rapide explication comme : « balancé au signal de départ » afin que le concurrent sache pourquoi vous pénalisez.

Infractions à la règle 42 au près



Infractions courantes

Par petit temps :

- balancé du bateau par des mouvements du corps ;
- virements bascules répétés ;
- exagération du virement bascule qui provoque une accélération du bateau.

Par vent plus fort :

- battements de la voile par des agitations du corps sur le pont ou sur les sangles de rappel ;
- battements de la voile par des pumping rapides et répétés de l'écoute de grand-voile.

Les bateaux jury se placent généralement derrière la flotte et se concentrent sur les points cruciaux. Ils peuvent entrer dans la flotte en veillant attentivement à leur sillage. Un bateau jury doit éviter de rester près d'un seul concurrent trop longtemps. Le bruit et les remous des moteurs peuvent distraire les concurrents.

Vers du bord de près, les bateaux jury doivent commencer à se placer pour le bord suivant. Le bateau Jury qui observe le premier tiers de la flotte doit se mettre en position pour observer les premiers quand ils commencent leur largue ou leur vent arrière. L'autre bateau jury observant les autres concurrents doit se placer en position visible au vent de la marque au vent.

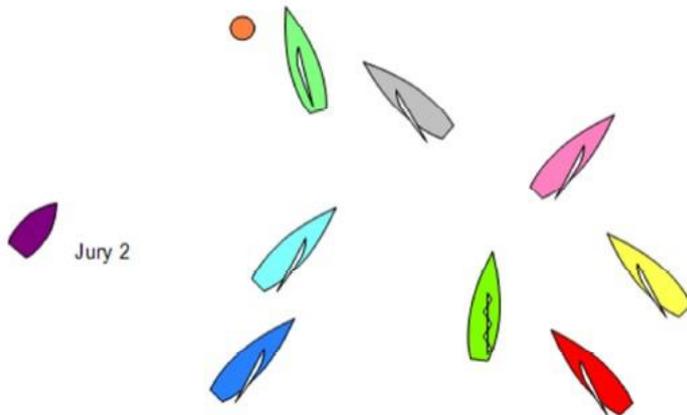
A la première marque au vent, le bateau jury doit être au vent très visible. Un deuxième bateau jury placé sous le vent de la flotte doit accompagner les premiers sur le bord de largue. Se positionner sous le vent de la flotte sur le largue permet aux juges de rester plus près de la flotte avec moins d'effets négatifs des vagues de sillage et du déventement.

Infractions à la règle 42 à la marque au vent

**VISIBILITÉ DU
JURY TRÈS
IMPORTANTE**

Jury 1 

Godille
Pumping par mouvements du corps
Balancer dans le petit temps
Virements bascule excessifs



I.10.4 Portants

Au début du bord, les juges doivent discuter activement et décider si les conditions de planning et/ou de surf existent. Si les conditions sont limites, les juges doivent fréquemment changer d'avis car de petits changements de vent peuvent faire que les conditions pour le surf et/ou le planning changent.

Une augmentation de la vitesse d'un bateau ne peut pas nécessairement être qualifiée de « surf » (accélération rapide en descendant l'avant d'une vague).

Sur les bords de portant, un concurrent va souvent initier un surf en pompant illégalement et commencer à gagner sur les autres bateaux. Ce que voyant, d'autres bateaux peuvent également commencer à pomper illégalement pour maintenir leur position. Dans l'idéal, les juges agiront avant que cela se produise, sinon ils devront pénaliser la première infraction clairement observée.

Dans les rares cas où les juges perdent le contrôle de la flotte et que la majorité des bateaux enfreint la règle 42, ils doivent agir. Ils doivent pénaliser la première infraction claire qu'ils voient puis continuer à pénaliser jusqu'à ce que la flotte commence à respecter les règles.

Juger quand finit une vague et quand une autre commence peut être délicat. On peut juger la fin d'une vague à la fin de l'accélération du bateau. Quand un bateau plane, le concurrent n'a pas le droit de pomper même si le bateau passerait d'une vague à la suivante.

Dans des vents plus forts, il est souvent difficile de différencier des réglages rapides de la voile et du pumping. Les règles permettent les réglages qui répondent à un changement de vent, aux rafales ou aux vagues, et ceci même s'ils sont rapides. Cependant elles ne permettent pas des réglages répétés qui ne sont pas en relation avec le vent ou les vagues. Un concurrent ne peut pas pomper sa voile en permanence.

Infractions courantes :

- réglage répété qui n'est pas en relation avec les vagues ou le vent ;
- pomper une voile plus d'une fois par vague ;
- pomper avec le corps pour initier le surf et/ou le planning ;
- pomper une voile alors que l'on surfe ou plane déjà ;
- saccader (généralement dans des vents plus forts pour initier le surf).

Positionnement des bateaux jury

Un bateau jury doit rester sous le vent de la flotte. Le bateau jury qui était à la marque au vent observe d'une position au vent de la flotte.

Quand vous voyez une action inadéquate durant un passage de marque, attendez jusqu'à ce que le bateau soit dégagé de la maque et qu'il soit sur le bord suivant pour signaler la pénalité.

I.10.5 Vent arrière

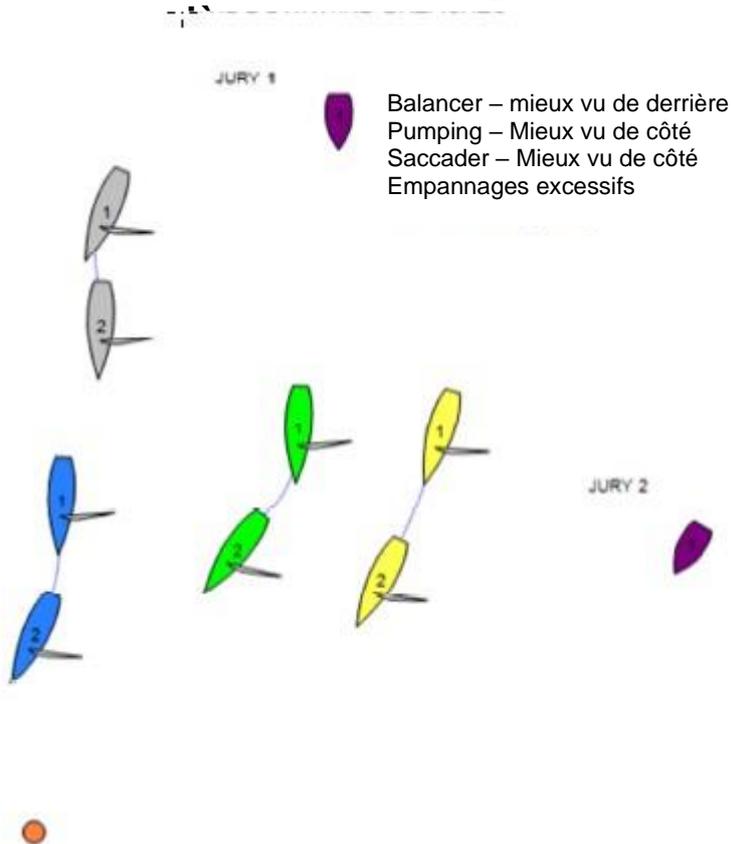
Si les juges voient le concurrent faire rouler le bateau par des mouvements répétés du corps dans le même sens que le mât sans changement de direction, le concurrent balance. Dans le balancer positif, le roulis est causé par le déplacement au vent du concurrent en premier. Dans le balancer négatif, le concurrent initie le balancer en se déplaçant sous le vent en premier. Si le concurrent bouge son corps pour contrer le roulis du bateau, c'est un ajustement permis.

La meilleure façon d'identifier les bateaux qui pourraient balancer illégalement est d'avoir une vue la plus large possible. Votre regard remarquera naturellement les bateaux qui balancent plus que les autres autour de lui. Surveillez ces bateaux pour déterminer ce qui les fait rouler davantage. Vous devez pénaliser des mouvements du corps ou des réglages répétés sans relation avec les vagues ou le vent qui induisent ce roulis et ne sont pas autorisés par l'exception. Ce peut être difficile à juger, car les concurrents combinent des actions autorisées et illégales. Discutez des actions spécifiques observées avec votre collègue. Si vous n'êtes pas certain que le mouvement est autorisé, surveillez encore un peu plus et pénalisez seulement lorsque les deux juges sont convaincus que le roulis est illégal, et que vous pourriez clairement décrire les mouvements illégaux du corps.

L'Interprétation World Sailing ROCK 3 indique que les concurrents ne sont pas tenus de stopper le roulis ambiant du bateau. Cependant, quand le bateau réglé pour être instable, un seul balancement peut être suffisant pour créer un roulis répété qui est interdit (ROCK 5).

Attention aux empannages excessifs et au pumping dans les 100 derniers mètres d'un bord pour établir ou rompre un engagement.

infractions à la règle 42 au vent



Infractions courantes

- Balance ;
- Dans le petit temps, empannages répétés clairement sans rapport avec des variations de vent ou des considérations tactiques ;
- Roulis exagéré pendant un empannage qui propulse le bateau à une vitesse supérieure à ce qu'elle aurait été en l'absence de l'empannage.

Positionnement des bateaux jury

Toujours positionner un bateau jury près de la tête de la flotte. Souvent, le même bateau jury suivra les premiers tout au long de la course. Avoir un bateau jury près de l'avant encourage les premiers à bien se comporter. Cela aide à ce que les concurrents gagnent ou perdent grâce à une navigation loyale.

Les bateaux jury doivent essayer de se déplacer au sein de la flotte. Si l'un veut se déplacer de l'arrière de la flotte à l'avant, il doit bien s'écarter avant d'accélérer aussi bien pour des raisons de sécurité que pour minimiser l'impact de ses vagues sur les concurrents. Lors d'un déplacement en pleine vitesse, essayer de trouver la vitesse qui crée le moins de vagues possible. Pour de nombreux petite bateaux à moteur, un déplacement à vitesse moyenne augmente la taille les vagues. Vous devez éviter ces vitesses sauf nécessité due à la sécurité.

Le bateau jury de tête devra regarder les premiers enroulements depuis le milieu de la porte en évitant de gêner le comité de course et les médias.

I.10.6 Arrivée

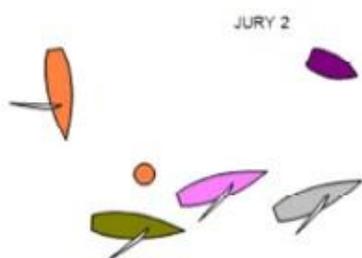
Les problèmes sur le dernier bord sont les mêmes, mais un bateau jury doit se tenir en permanence dans la zone d'arrivée quand les bateaux finissent.

Si les juges voient une infraction juste à l'arrivée, peuvent et doivent pénaliser les bateaux même s'ils ne sont en course. Faire tous les efforts pour signaler la pénalité rapidement quand un bateau a fini de sorte que le concurrent puisse effectuer rapidement sa pénalité et finir à nouveau.

Soyez conscient que la pénalité d'un concurrent pour une deuxième, troisième ou suivant pavillon jaune est d'abandonner au lieu de faire deux tours de pénalité. Si l'arrivée est encombrée et que le comité de course est occupé, le concurrent peut attendre un temps mort pour informer le comité de son abandon.

⊕ Infractions à la règle 42 à l'arrivée

Pumping
Pumping du corps
Balancer



Suivez les Catégories dans lesquels changement de position est possible



La position sous le vent des bateaux est la meilleure pour voir les infractions
Les décisions doivent être plus rapides qu'habituellement

Infractions courantes

- Pomper pour passer devant un ou deux bateaux juste quand les bateaux sont sur le point de finir ;
- dans le petit temps sur les bords de près ou de vent arrière vers l'arrivée, des virements bascules ou des empannages exagérés ou répétés et qui ne sont pas en relation avec des changements de vent ou des considérations tactiques, ou qui permettent au bateau d'aller plus vite qu'il ne le ferait sans ces virements ou empannages.

Positionnement des bateaux jury

Un bateau jury doit se positionner près de la dernière marque sous le vent et aller vers la ligne d'arrivée avec les premiers. Ce bateau doit se positionner près et sous le vent du premier petit Catégorie et le suivre jusqu'à la ligne d'arrivée. Il restera dans cette zone d'arrivée.

Le deuxième bateau observera la dernière partie du bord de vent arrière et patrouillera ensuite sur le dernier large en se concentrant sur les « points chauds » où des

bateaux sont proches et où des dépassements sont possibles grâce aux infractions à la règle 42.

J Juges et jeunes concurrents

J.1 Introduction	101
J.2 Définition du jeune concurrent	101
J.3 Attentes comportementales lors des épreuves « jeunes »	102
J.4 Visibilité des juges	103
J.5 Briefings	103
J.6 Communication avec les jeunes et leurs accompagnateur	103
J.7 Instructions	103
J.8 Observateurs aux instructions	104
J.9 Utilisation du pavillon de réclamation	104
J.10 Règle 42 et Annexe P	104
J.11 Accompagnateurs et leurs bateaux	104
J.12 Protection de l'enfance et règle 69 Mauvaise conduite	105

J.1 Introduction

Ce chapitre aide les juges à comprendre leur rôle dans le développement des jeunes coureurs. Le principe sous-jacent est que tous les jeunes concurrents soient le plus valorisés que possible par leur participation et soient encouragés à pratiquer la voile encore longtemps. Ils sont l'avenir de notre sport. Ce chapitre traite des problèmes qui se posent dans les épreuves jeunes, allant des clubs locaux aux épreuves internationales qui offrent des défis et des opportunités interculturels uniques.

Les jeunes ont des besoins et des intérêts variés. Ils seront à des niveaux très différents de compétence, d'expérience et de connaissance des règles. Même une différence d'un ou deux ans dans une même catégorie d'âge peut faire des différences dans leur compréhension, leur maîtrise de soi, leur capacité à parler clairement en public, leur résistance au stress et à la pression et leur développement des compétences.

Les arbitres, les entraîneurs et les parents sur une épreuve sont dans des positions de leadership et de confiance et ont donc la responsabilité de présenter le sport aux concurrents d'une manière qui maximise leur participation, leur plaisir, leur sécurité et leur satisfaction. Les entraîneurs et les parents ont de multiples rôles, non seulement le soutien de leurs jeunes à terre ou sur l'eau, mais aussi dans la communication, la gestion de course, la sécurité et les procédures de réclamation.

Lorsqu'un jeune concurrent est exposé à de la méchanceté, à des blessures, à du harcèlement, à de l'intimidation ou à une expérience négative similaire, le plaisir de naviguer est compromis, avec la possibilité qu'il abandonne ce sport. Les jeunes doivent également apprendre à assumer la responsabilité de leur propre sécurité et de celle des autres.

Les arbitres lors d'épreuves avec des jeunes doivent être conscients des questions éthiques dans le sport. Le dopage, la maltraitance des enfants, la violence des spectateurs, les agressions sexuelles et la mauvaise conduite, le manque de respect envers les arbitres et les autres concurrents, et les pressions parentales ou de l'entourage indues sur les jeunes sont particulièrement préoccupants.

Les juges doivent être au courant de toutes les politiques qu'une classe peut avoir en ce qui concerne les procédures de réclamation. Par exemple, une classe peut prescrire un temps limite pour les instructions des réclamations en fonction des catégories d'âge des plus jeunes.

J.2 Définition de « jeunes »

Les règles de course ne prescrivent aucune catégorie d'âge des concurrents. Cependant, certaines associations de classe en prescrivent pour les courses et les procédures de réclamation, en fonction des habitudes et des politiques de leur classe.

Les jeunes sont généralement âgés d'environ 9 à 18 ans, bien que certaines classes incluent des concurrents âgés de 19 ans. La législation locale s'applique, en particulier en matière de protection de l'enfance.

Les juges doivent adapter leurs modes de communication au comportement individuel des jeunes. Étant donné que l'âge chronologique peut être un mauvais indicateur de maturité, une approche dépendant de l'âge peut ne pas être une bonne pratique. Il semble plus approprié de tenir compte de la maturité en termes de vivacité d'esprit. Celle-ci suppose que certaines expériences ont été accumulées permettant au jeune d'acquérir de nouvelles compétences et d'assimiler de nouvelles informations. La maturité d'un enfant ou d'un adolescent dépend de :

- la préparation physique, c'est-à-dire la maîtrise des aptitudes motrices fondamentales, la croissance ;
- la préparation sociale, c'est-à-dire l'estime de soi, le soutien et l'encouragement des parents et amis ;
- la préparation à la motivation, c'est à dire l'expression du désir de participer et d'apprendre ;
- la préparation cognitive, c'est-à-dire la capacité de comprendre les instructions, les règles ou les tactiques, dans une langue pertinente, la capacité de reconstituer une situation vécue sur l'eau par des explications, des dessins et des témoignages ;
- l'expérience des instructions et de leurs procédures ;
- la préparation psychosociale, c'est-à-dire la capacité d'accepter qu'une même situation peut être perçue différemment par des personnes distinctes, ce qui donne lieu à des témoignages et à des preuves différentes, et qu'une déclaration différente ne signifie pas nécessairement celui qui la fait, ment.

J.3 Attentes comportementales lors des épreuves « jeunes »

Les juges peuvent avoir un impact majeur sur la conduite future d'un concurrent. Il y a un besoin de sensibilité dans l'établissement des attentes comportementales lors d'une épreuve « jeunes ». Même les infractions mineures aux règles ne devraient pas être acceptées en raison de leur âge. Un enseignement strict et équitable au début de la carrière d'un concurrent peut avoir un effet éducatif important maintenant et dans les compétitions futures.

Les juges doivent décourager toute tentative d'intimidation d'un concurrent plus jeune ou moins confiant de la part d'un concurrent plus âgé, ou entre un anglophone natif et un débutant en anglais. Un tel sentiment peut décourager les jeunes de continuer à pratiquer la voile en raison d'une mauvaise perception et d'un manque de confiance dans les procédures d'instructions.

J.4 Visibilité des juges

Lors de toutes les régates, les juges doivent être accessibles par les concurrents et leurs accompagnateurs. Ceci est encore plus important lors des régates « jeunes », qui peuvent être le premier contact du concurrent avec un jury ou un jury international.

Lorsque les juges sont à terre et ne sont pas tenus pour des fonctions officielles, ils doivent se mettre à la disposition des concurrents. Visitez le parc à bateaux à deux et soyez disponibles pour des conversations avec les concurrents, les entraîneurs ou les parents. Il est recommandé que plus d'un juge participe aux discussions avec les concurrents afin d'éviter toute perception de partialité, de conflit d'intérêts, de malentendu et d'autres raisons.

Pendant les régates, il peut y avoir des occasions de monter des ateliers sur les règles. Il peut également y avoir des occasions à terre pour discuter des règles et des situations avec les entraîneurs.

J.5 Briefings

Les briefings ne sont pas différents des briefings des concurrents lors d'autres événements, mais le président du jury peut profiter de l'occasion pour :

- Présenter les membres du jury afin que les concurrents et les accompagnateurs puissent les reconnaître tout au long de l'événement ;
- Aviser les concurrents qu'ils peuvent s'approcher des membres du jury à tout moment à terre ou sur l'eau, sauf en course ;
- Leur rappeler que la voile est un sport d'autoarbitrage et leur rappeler leurs obligations en vertu de « la sportivité et les règles » ; et
- Leur rappeler le niveau de comportement que l'on attend d'eux par rapport aux règles de course et leurs relations avec les autres coureurs.

Pour des raisons pratiques, comme l'espace est limité, le nombre de langues, les habitudes des classes, les séances d'information des concurrents lors de grandes épreuves pour les jeunes peuvent être remplacées par des séances d'information pour les entraîneurs ou les chefs d'équipe. Des instructions claires aux entraîneurs peuvent faciliter le bon comportement et le respect des règles par leurs coureurs.

J.6 Communication avec les jeunes et leurs accompagnateurs

Lorsque vous parlez avec des coureurs, demandez et utilisez leur nom. Lorsque vous leur expliquez des règles ou des interprétations, utilisez le vocabulaire utilisé dans les règles, plutôt que de changer le mot. Dans la mesure du possible, incluez l'entraîneur ou le parent dans la conversation. Assurez-vous qu'un autre arbitre est avec vous pendant ces conversations.

J.7 Instructions

Lors des instructions, les jeunes coureurs devraient être respectés en tant qu'individus, sans paternalisme. L'instruction devrait être formelle et les juges devraient être fermes, respectueux et utiles à tous les participants. Les jeunes coureurs n'ont peut-être pas eu d'expérience préalable. Demandez au début de l'instruction s'il s'agit de leur première instruction. Si c'est le cas, le président devrait informer les parties, leurs entraîneurs et les témoins du processus qui sera suivi, tant au début qu'au fur et à mesure du déroulement de l'instruction.

Anticipez et prévoyez des interprètes avant les instructions entre coureurs de langues différentes. Dans la mesure du possible, demandez à un juge qui parle la même langue que le concurrent d'agir à titre d'interprète. Sinon, les membres de l'équipe d'assistance peuvent être utilisés comme interprètes.

Les juges doivent utiliser le vocabulaire des règles tout au long de l'instruction et lorsqu'ils communiquent les faits établis, les conclusions et les décisions. Cela évitera tout malentendu. Un coureur plus jeune peut ne pas avoir une compréhension complète de la terminologie, des règles et des procédures. Fournir des explications au besoin. Posez des questions qui utilisent des termes définis en donnant leurs définitions.

Tout en rendant la décision à la fin de l'instruction, le président devrait vérifier que toutes les parties ont compris les motifs de la décision.

J.8 Observateurs aux instructions

Les observateurs aux instructions devraient être encouragés lors des régates de jeunes. Outre les entraîneurs et les parents, il peut être bénéfique pour les autres coureurs d'observer le processus, si la place est disponible. Les règles normales pour les observateurs dans des instructions s'appliquent. Informez les observateurs de ces règles avant le début de l'instruction.

J.9 Utilisation du pavillon de réclamation

Les règles de course n'exigent pas de pavillon de réclamation pour certaines classes de bateaux sur lesquelles les jeunes naviguent. Soyez conscient des règles de classe concernant les pavillons de réclamation et de toutes les procédures spéciales qu'une classe pourrait avoir.

J.10 Règle 42 et Annexe P

L'utilisation de l'annexe P sur l'eau pour surveiller le respect de la règle 42 devrait être encouragée lors des régates de jeunes. Cela les aide à comprendre les mécanismes de la règle 42 et encourage le respect des autres règles.

Lors de certaines épreuves de jeunes, les instructions de course modifient l'annexe P afin que la pénalité de deux tours soit utilisée pour toutes les pénalités de l'annexe P. La conformité à la règle 42 devrait toujours être jugée à haut niveau. Cela aide les coureurs à comprendre quelles actions sont interdites par la règle 42 et leur permet d'apprendre de leurs erreurs.

Les juges doivent insister pour que la pénalité de deux tours ou l'abandon, au besoin, soient exécutés conformément à la règle 44. Lorsqu'un bateau n'effectue pas sa pénalité, les juges doivent prendre les mesures appropriées à l'annexe P.

Le chapitre sur la règle 42 jugement sur l'eau et l'annexe P du présent manuel fournit des détails sur la façon dont les juges agissent selon l'annexe P. Il est essentiel d'être accessible et disponible sur l'eau et à terre pour expliquer les sanctions afin que les jeunes comprennent le respect de la règle 42.

J.11 Accompagnateurs et leurs bateaux

Les accompagnateurs sont tenus, selon la règle 4, d'accepter les règles. Cela inclut les parents de jeunes coureurs. Il est donc utile de rappeler aux accompagnateurs leurs obligations de respecter les règles à terre et sur l'eau. Ceci est particulièrement utile lorsque les parents amènent de nouveaux jeunes sur les épreuves et sont néophytes dans les règles.

Les bateaux des accompagnateurs sont une partie importante du système de sécurité lors d'une régate. Le mouvement et le placement de ces bateaux doivent être limités, mais peuvent être autorisés à transiter autour du parcours en suivant les limitations incluses dans les instructions de course ou les règlements sur les entraîneurs, ou les deux.

Si un jury convoque une instruction pour déterminer si un accompagnateur a enfreint une règle, tous les bateaux que cette personne accompagne doivent être invités à l'instruction, car ils sont parties. Si l'allégation est confirmée, les concurrents doivent être avertis qu'ils pourraient être pénalisés ultérieurement

si l'accompagnateur commet une autre infraction. Ces procédures sont expliquées dans la section « Instruction » du présent manuel.

Tous les jeunes n'auront pas forcément d'accompagnateurs sur l'eau. Les bateaux jury ne doivent pas remorquer les bateaux jusqu'à la zone de course avant la course, même s'il n'y a pas de vent. Cela évite le sentiment de favoriser qui que ce soit. Cependant, le remorquage des bateaux à terre après la course est acceptable tant que le juge ne montre aucun parti pris ou préférence quant aux bateaux qu'il aide.

J.12 Protection de l'enfance et règle 69 Mauvaise conduite

Des directives sur les questions de protection de l'enfance et l'utilisation de la règle 69 avec des enfants mineurs sont fournies à l'annexe H Conseils sur la mauvaise conduite World Sailing⁶. Il est fortement conseillé aux juges d'étudier et de suivre ces procédures avant d'entamer toute enquête susceptible d'impliquer la maltraitance des enfants, la protection de l'enfance ou l'intimidation. Les lois locales sur la protection de l'enfance auront des exigences spécifiques qui devront être suivies attentivement. Le président doit demander conseil aux autorités locales, le cas échéant. Dans le pire des cas, un arbitre, aussi bien intentionné soit-il et bien qu'il agisse de bonne foi, interfère avec le cours de la justice en interrogeant un enfant ou en enquêtant sur une plainte grave de la mauvaise manière.

⁶ La traduction est disponible sur le site FFVoile

K Juger les courses au large et océaniques

K.1	Composition du Jury et organisation	107
K.2	Responsabilités du jury	108
K.3	Modifications spécifiques des règles dans les instructions de course	108
K.4	Procédures pour les instructions	110
K.5	Pénalités	111
K.6	Demandes de réparation	111

ABBREVIATIONS

DPI	Pénalité Discrétionnaire Imposée
DNE	Disqualification non retirable
DSQ	Disqualification
RIPAM	Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer
RSO	Réglementations Spéciales Offshore World Sailing
DST	Dispositif de Séparation du Trafic dans le RIPAM

PREAMBULE

Ce chapitre fournit des informations et de l'aide pour les juges de courses au large et océaniques. Pour être plus clair et compréhensible, il suit le plan de l'annexe N des RCV, qui décrit les devoirs du jury international. Ce chapitre prend en compte que les courses océaniques et au large requièrent des procédures qui modifient les RCV (en respect de la règle 86) tout en respectant au mieux les principes de base des RCV du chapitre 5, section B. Ce chapitre commente également certaines des procédures spécifiques des courses au large et océaniques.

K.1 Composition et organisation du jury

Si possible, choisir pour le jury des membres connaissant les routages, les systèmes de tracking, les cartes électroniques, le GPS et les analyses météorologiques nécessaire pour choisir les pénalités et réparations appropriées. Une bonne connaissance du RIPAM et des RSO est également nécessaire. Si aucun membre du jury ne possède ces connaissances, un expert indépendant peut être convoqué lorsque nécessaire pour donner son avis. Le comité de course ou le directeur de course peut aussi fournir des informations et une aide technique.

Il est recommandé d'avoir une réunion du jury complet avant le départ et la fin de la course. Lors de la première réunion, on peut établir les méthodes de communication au sein du jury. Tous les membres doivent connaître l'utilisation de la technologie choisie. L'objectif est de définir une politique visant à réduire les malentendus et à assurer la confidentialité.

Pendant la course, le jury peut résoudre les problèmes à distance, par courriel, conférence téléphonique ou autres moyens. Tous les juges doivent pouvoir être contactés tout au long de la course.

Dans une course qui a plusieurs étapes et escales, il peut arriver que la composition du jury change. Pour la continuité dans une course qui a plusieurs étapes, il est préférable de conserver au moins le président et un autre membre du jury pour la course entière. A l'arrivée d'une étape, des juges locaux peuvent participer au jury, à condition que toutes les compétences requises soient maintenues.

Les membres du jury doivent traiter de manière sensible les informations relatives aux urgences, aux accidents graves ou à tout danger en relation avec les concurrents. La confidentialité des renseignements doit être préservée. On trouvera des conseils dans le chapitre sur la Gestion de Crise dans le Guide World Sailing de Gestion de la Course.

K.2 Responsabilités du jury

Les responsabilités du jury international énoncées à l'annexe N2 ne sont pas différentes de celles d'autres épreuves. Étant donné que les épreuves océaniques s'étirent sur de longues périodes, une bonne relation de travail entre tous les arbitres est essentielle. Il est également essentiel de maintenir l'indépendance et l'impartialité du jury international.

Les réclamations d'avant-course sur la jauge et les équipements de sécurité ou les règles de classe doivent être traitées avec sensibilité. Des informations sensibles sur l'équipement ou la course peuvent être impliquées et peuvent attirer l'attention des médias. Les juges doivent prendre des précautions supplémentaires pour protéger ces renseignements.

Si recommandé par l'autorité organisatrice les responsabilités du jury selon la règle N2.3, peuvent comprendre :

AVANT LA COURSE

- Vérifier les instructions de course et leur cohérence avec l'avis de course et les règles de classe, pertinence des prescriptions nationales, modifications aux règles de course.
- Connaissance des intentions de la direction de course, garder à l'esprit les RCV 85, 86, 87 et 88.
- Établir et publier les pénalités discrétionnaires ou comment les pénalités de course seront calculées.

PENDANT LA COURSE

- Possible consultation importante à plusieurs stades de la course pour des raisons de sécurité comme déplacer les portes des glaces, allonger la course ou la réduire.
- En relation avec les RCV conseiller l'AO, la direction de course ou le comité de course.

APRES LA COURSE

- Si applicable, pénalités financières, mauvaise conduite, etc.

K.3 Modifications spécifiques de règles

L'avis de course ou les instructions de courses peuvent apporter différentes modifications aux règles de course. Cette liste, bien que non exhaustive, montre de nombreux exemples de règles qui sont typiquement modifiées dans les instructions de course dans ces domaines :

EXEMPLES LIES AUX PROCEDURES ET DECISIONS DU JURY

- Modifications des procédures de réclamation dans le chapitre 5 des RCV dans le respect de la RCV 86, pour établir une méthode différente pour mener les instructions.
- Modifier la RCV 64.2 de telle sorte que le jury puisse imposer une DPI au lieu d'une DSQ pour les infractions à des règles spécifiées. Des exemples courants sont les règles 28, 29 et 31.
- Les pénalités discrétionnaires pour la navigation et les infractions aux règles du chapitre 2 doivent être calculées au cours de l'instruction.

- Les temps limite pour qu'un bateau dépose une réclamation avant la course, quand il est en course et après la course.
- Les temps limite pour le comité de course, le comité technique, le jury, modifications à la RCV 61.
- Les circonstances dans lesquelles un bateau peut obtenir réparation s'il est arrêté ou retardé pendant la course par les actions d'une entité gouvernementale ou officielle.

EXEMPLES LIES A L'AIDE EXTERIEURE, REGLE 41

- Les organisateurs interdisent souvent l'utilisation du routage et limitent l'accès de tous les concurrents dans la course à un jeu commun de données météo. Vérifiez avec la direction de course comment ce point est contrôlé et si ce contrôle est fiable.
- La réception d'informations techniques depuis la terre pour réparer les bateaux est-elle autorisée ?
- Les escales techniques sont-elles autorisées ?
- L'aide extérieure orale pour résoudre des problèmes médicaux en course est-elle permise ?
- Quelle sorte d'aide extérieure est permise.

EXEMPLES LIES A LA SECURITE

- Participation aux briefings sécurité avant la course.
- Pour des raisons de sécurité, modifier la RCV 30 pour les bateaux OCS.
- Modifications à la règle 44 pour les pénalités pour les infractions aux RCV du chapitre 2 et à la RCV 31.
- Vacations radio programmées imposées par la direction de course pour la sécurité.

EXEMPLES LIES A LA NAVIGATION

- Zones interdites spécifiques, DST ;
- Précisions sur les zones et heures d'application des RCV du chapitre 2, zones et heures d'application du RIPAM entre des bateaux en course, en gardant à l'esprit que le RIPAM s'applique toujours entre deux navires ;
- Zone protégée (interdite) pour la procédure de départ (très souvent au moins une heure avant) ;
- Marque virtuelle : voir Annexe expérimentale WP sur World Sailing ;
- Le moteur peut-il être utilisé pour entrer dans un port en cas d'urgence, réparations ou traitement médical, avec signalement au comité de course ;
- Est-il permis d'entrer dans un port ;
- Est-il permis de sortir de l'eau dans un port ;
- Les équipiers peuvent-ils aller à terre pendant des escales techniques ;
- Les équipiers peuvent-ils être remplacés pour raison médicale pendant une course ;

- Utilisation de la World Sailing Development Rule DR21-01 Pénalité alternative pour le départ. Traduction disponible sur le site FFVoile.

EXEMPLES LIES AUX EXIGENCES MEDIATIQUES DANS L'AVIS DE COURSE ET LES INSTRUCTIONS DE COURSE

- Participation aux conférences de presse, aux cérémonies d'ouverture et/ou de clôture, à la remise des prix, aux courses de prologue ;
- Respect des obligations liées à la publicité ;
- Vacation radio ou vidéo imposée par la direction de course pour des raisons médiatiques.

K.4 Procédures pour les instructions

Même si des procédures d'instruction spécifiques sont mises en place pour les courses au large et océaniques, le jury doit toujours protéger les droits de la défense de chaque partie, quelle que soit la procédure d'instruction utilisée. Que les instructions soient menées par courriel ou par tout autre moyen alors que les bateaux sont en course, leur programmation doit convenir aux coureurs, notamment en rapport avec leur fatigue ou les conditions météorologiques. Il est préférable que les deux bateaux soient d'accord sur l'heure de l'instruction.

AVANT LE DEPART

Le jury entier doit être présent sur site si possible. Si une instruction doit être faite avant le départ, le jury doit être conscient que les parties n'ont aucune obligation de consulter le tableau officiel. Toutefois, si un coureur ou un accompagnateur est convoqué à une instruction, l'information doit être faite par écrit et donnée directement à la personne. Bien que ce soit vrai pour toutes les épreuves, cela risque de se produire davantage sur les courses océaniques et au large, par exemple en cas de problèmes de jauge, les RSO etc.

PENDANT LA PROCEDURE DE DEPART

Les réclamations sur les règles du chapitre 2 sont davantage susceptibles d'arriver pendant la procédure de départ ou autour de la première marque. Il peut être utile d'avoir des membres du jury sur l'eau. Les coureurs, particulièrement tôt dans la course, préfèrent se concentrer sur la course et éviter le trafic plutôt que de prendre du temps dans une instruction par une conférence téléphonique ou en faisant une déposition écrite complète. Selon la météo et leur progression dans la course, ils pourront peut-être répondre aux courriels et autres communications écrites plus tard.

S'il n'y a pas d'accord sur les faits d'une réclamation sur les règles du chapitre 2 ou du RIPAM, il est souvent préférable d'instruire la réclamation après l'arrivée. On peut faire une exception s'il y a dommage et demande de réparation.

PENDANT LA COURSE ET EN COURSE

Après le départ, les organisateurs souhaitent souvent que les réclamations et demandes de réparation soient jugées avant l'arrivée des bateaux. La programmation des conférences téléphoniques pour les instructions et les décisions doit prendre en compte que les membres du jury peuvent se trouver à des endroits et dans des fuseaux horaires différents. Le président doit laisser suffisamment de temps aux membres pour répondre aux courriels et fixer une heure limite pour répondre.

EN PLEINE MER

Les réclamations entre bateaux sont rares. Les réclamations du comité de course, comité technique et du jury sont plus fréquentes.

Les réclamations du comité de course se rapportent souvent à des infractions au RIPAM, y compris la règle 10 de la partie B relative aux DST. Souvenez-vous que certaines infractions au RIPAM valent une comparution devant les tribunaux maritimes.

Une fois que la réclamation est jugée, le résultat peut être communiqué à toutes les parties impliquées. Une copie doit être envoyée aux autres comités pour application pratique et information.

APRES L'ARRIVEE

Les réclamations ne proviennent en général que du comité de course et du comité technique concernant des scellés brisés ou de l'équipement perdu.

K.5 Pénalités

Dans les courses de longue durée, disqualifier des concurrents pour des infractions aux règles est en général inapproprié. Par exemple, il n'y a pas de DNE dans la Volvo Ocean Race, la Figaro ou le Vendée Globe. Plus la course est longue, moins les organisateurs souhaitent voir un bateau disqualifié. Il y a une tendance à s'appuyer davantage sur les pénalités discrétionnaires (DPI).

L'utilisation des DPI doit être précisée dans les IC et peut changer avec les exigences de l'autorité organisatrice et la culture de la course. Il n'y a pas encore de vision cohérente des DPI pour les courses au large et océaniques, mais un certain nombre d'organisateur ont développé des modèles pour traiter des pénalités.

PENALITES DISCRETIONNAIRES COURANTES (DPI) :

- Pénalités en temps appliquées comme un pourcentage du temps de course (courses au large à durée plutôt courte).
- Pénalités en temps en jour/heures/minutes ajoutées au temps de course.
- Pénalités d'immobilisation, pour passer au même waypoint après un temps donné.
- Pénalités d'immobilisation au port pour une période minimum.
- Pénalités financières pour manquements aux obligations médiatiques. Elles peuvent aussi être des pénalités standard appliquées par l'autorité organisatrice sans instruction.

K.6 Demandes de réparation

C'est probablement une des tâches du jury les plus difficiles sur les courses au large et océaniques, car une réparation accordée peut en effet avoir un impact direct sur le classement. Les demandes de réparation les plus courantes sont pour :

- les incidents pendant la procédure de départ, résultant dans une réclamation bateau – bateau.
- une allégation d'action inadéquate de l'autorité organisatrice, du comité de course, du jury ou du comité technique, comme un bateau spectateur gênant un bateau, alors que l'autorité organisatrice doit fournir une zone de navigation sûre définie dans les IC

- avoir donné ou essayé de donner de l'aide à une personne ou un navire en danger

La valeur de la réparation accordée est en général une réduction du temps de course plutôt qu'un temps corrigé. En gardant en tête l'attention médiatique, les décisions sur les réparations doivent être prises et publiées dès que possible, et si c'est possible, avant que les bateaux finissent.

L Jugement de la Voile Radiocommandée (VRC)

L.1	Introduction	113
L.2.1	Ajouts à l'avis de course	11
L.2.2	Ajouts aux instructions de course	117
L.3	Umpiring	118
L.4	Équipement	119
L.5	Principes de base de l'umpiring VRC	119
L.6	Positionnement de l'umpire	120
L.7	Incidents non résolus	121
L.8	Résumé	121
	Schéma de positionnement de l'umpire en VRC	122

Abréviations

IRSA Association Internationale de Voile Radiocommandée

SYRPH Système pour réduire le nombre d'instructions de réclamations

L.1 Introduction

La voile radiocommandée diffère de toutes les autres formes de voile, car l'équipage qui manœuvre le bateau n'est pas à bord. Les concurrents et les umpires se tiennent côte à côte sur la rive. Par conséquent, la navigation radio a élaboré des règles précises énoncées à l'annexe E des RCV, ainsi que des pratiques pour les juges et les umpires.

24 bateaux maximum peuvent courir en même temps. Un système de flottes est utilisé permettant d'organiser des épreuves comprenant jusqu'à 84 concurrents. Souvent, un incident doit être résolu par le jury avant que la prochaine flotte puisse commencer, car un ou plusieurs concurrents impliqués peuvent être programmés pour la flotte suivante. Entre autres éléments, ces systèmes de flotte modifient l'annexe A des RCV, Classement. En particulier, ces changements introduisent une différence significative dans les points d'abandon ou de disqualification.

La plupart des courses se déroulent sans umpires. Cependant, la navigation radio a développé l'utilisation d'observateurs, qui peuvent être des concurrents ne naviguant pas dans la flotte en question, qui hèlent et enregistrent les contacts entre les bateaux, et entre les bateaux et les marques. Ces rapports sont mis à la disposition des parties avant le début de l'instruction. Une partie à l'instruction peut alors choisir d'abandonner. Cette procédure est définie dans le système IRSA pour la réduction du nombre d'instructions (SYRPH).

Les événements majeurs, y compris ceux pour lesquels un jury international est désigné, tels que les championnats du monde ou continentaux, sont arbitrés directement (umpires). Lorsque la course est arbitrée directement, les observateurs travaillent en étroite collaboration avec les umpires. Les observateurs reconnaissent normalement rapidement les bateaux et anticipent les situations imminentes. Ils peuvent également voir un léger contact plus facilement qu'un umpire. Par conséquent, un respect mutuel est vital et essentiel à l'obtention d'une bonne relation de travail.

L'arbitrage direct pour la VRC a été développé sur une période de 15 ans. Les principes de base sont maintenant clairement établis, mais l'amélioration se poursuit.

Les procédures d'arbitrage direct sont énoncées dans les *Règles des courses arbitrées directement*. Il s'agit actuellement d'un document de l'IRSA, mais le transfert de la gestion de ces règles à World Sailing est en cours. Ces règles reconnaissent que les umpires ne peuvent pas résoudre tous les incidents. S'il n'y a pas de décision d'un umpire, le concurrent a toujours droit à une instruction. La version IRSA actuelle de ce document peut être consultée à l'adresse suivante

<https://www.rudiosailing.org/documents/category/276-umpiring>

(Lorsque la version de World Sailing remplacera ce document, il sera disponible sur le site Web de World Sailing.)

L'intention est que l'arbitrage direct modifie le moins possible les procédures normales. De cette façon, les *Règles pour les courses VRC arbitrées directement* conservent l'utilisation d'observateurs concurrents, qui travaillent en étroite collaboration avec les umpires.

Parmi les autres développements, citons :

- une procédure de réclamation accélérée, qui intègre le SYRPH en prévoyant des procédures préalables à l'instruction dans lesquelles les parties ont accès aux rapports des umpires ou des observateurs, et en offrant aux parties la possibilité d'abandonner avant l'ouverture de l'instruction ;
- un Call Book qui prodigue des conseils sur les règles et les situations spécifiques à la VRC. Ce document a été initialement préparé par l'IRSA, mais le transfert de la gestion du Call Book à World Sailing devrait être achevé d'ici 2021.

L.2.1 Ajouts à l'avis de course

La VRC est régie par l'annexe E des RCV. Cela doit figurer dans l'avis de course, car de nombreuses règles sont modifiées. Il convient également de mentionner d'autres documents qui peuvent régir l'épreuve, y compris les *Règles pour les courses radio arbitrées directement* lorsque la course doit être arbitrée directement, le SYRPH et la procédure de réclamation accélérée.

L'IRSA a publié un avis de course type.

L.2.2 Ajouts aux instructions de course

L'annexe E exige que certains détails soient précisés dans les instructions de course, par exemple, s'il y aura une zone de contrôle définie, une zone de mise à l'eau définie et comment l'utiliser.

En outre, les instructions de course devraient préciser comment seront nommés les observateurs pour chaque flotte, et toute pénalité pour ne pas exercer les fonctions d'observateur. L'IRSA a publié un guide d'instructions de course.

L.3 L'umpiring

Pour une épreuve majeure, sept juges doivent être nommés. Quatre umpires pour chaque flotte. Les trois autres instruisent toute réclamation en tant que panel selon la règle N1.4(b). Les juges alternent entre les séries d'umpiring et les instructions. De cette façon, un membre du jury peut avoir vu une partie de l'incident. Le report de la course pour tenir une instruction met à rude épreuve la relation entre les concurrents et les umpires. En ayant un panel disponible en tout temps, seules les instructions qui pourraient affecter la composition de la prochaine flotte peut retarder les courses.

Il est possible de juger une course avec moins d'umpires. Cependant, plus un umpire doit suivre de bateaux, moins il verra d'incidents. Les équipes d'umpires fonctionnent bien lorsque chaque umpire suit 6 bateaux.

Chaque umpire travaille en étroite collaboration avec un observateur concurrent. Les umpires peuvent fonder leurs décisions sur des

renseignements fournis par un observateur, même s'ils n'ont pas eux-mêmes vu une partie ou la totalité de l'incident.

L.4 Équipement

Un équipement minimal est nécessaire. Des chaussures de marche confortables sont essentielles, car les umpires peuvent parcourir jusqu'à 15 km par jour. Les observateurs reçoivent du papier et une tablette pour noter les incidents. Les umpires devraient également disposer d'un moyen d'enregistrer les incidents.

Les signaux sont oraux, car les umpires sont très proches des concurrents qui contrôlent leurs bateaux. Des appels vocaux forts et clairs doivent être émis pour s'assurer que tous les concurrents les entendent. Sur certaines épreuves, les umpires sont munis de microphones et les appels sont diffusés sur le système de sonorisation. Lors d'événements internationaux, les umpires doivent tenir compte du fait que de nombreux concurrents n'auront pas l'anglais comme langue maternelle. Les umpires doivent utiliser un nombre minimal d'appels standard. En particulier, les numéros de voile doivent être hélés, en vertu de la règle E2.1 (b), en utilisant un seul chiffre (par exemple, 15 est un cinq, et non quinze).

L.5 Principes de base de l'umpiring VRC

Les umpires travaillent en équipe pour couvrir l'ensemble de la flotte, du signal d'avertissement jusqu'à la fin du dernier bateau. Ils travaillent en partenariat avec les observateurs, un observateur pour chaque umpire. Les umpires peuvent se fier aux renseignements fournis par un observateur lorsqu'ils prennent une décision.

Pour prendre une décision, les umpires doivent suivre les bateaux avant, pendant et après tout incident. Pour ce faire, chaque umpire suit un petit nombre gérable de bateaux. Il y aura généralement un chevauchement entre les Catégories de bateaux suivis par chaque umpire. Chaque umpire peut suivre ses bateaux parce qu'il compte sur les autres umpires pour suivre leurs bateaux.

Les umpires travaillent selon un plan préétabli pour s'assurer qu'ils se concentrent sur les points clés du parcours. Par exemple, les quatre umpires, avec leurs observateurs, suivent les bateaux dans et autour de la première marque au vent.

Lorsqu'un observateur hèle « Contact » entre des bateaux qui ne font pas partie du Catégorie suivi par son partenaire umpire, il doit supposer que l'umpire n'a pas vu l'incident. L'umpire peut demander à l'observateur de faire rapport à l'umpire concerné. L'umpire ne pénalisera un bateau que s'il fournit des preuves convaincantes qu'une règle a été enfreinte.

Un umpire peut ne pas disposer de suffisamment d'informations sur lesquelles fonder une décision. Dans ce cas, il restera silencieux ou hèlera « Aucune décision » pour informer les concurrents. À la suite de l'appel d'un observateur ou d'un umpire de « Contact », l'incident sera signalé au comité de course comme un incident non résolu. Lorsqu'aucune décision n'est prise à la suite d'un appel valide de « réclamation », le réclamant peut déposer la réclamation après la flotte.

Les umpires appliquent le principe du dernier point de certitude : ils supposent que l'état d'un bateau, ou sa relation avec un autre bateau, n'a pas changé tant qu'ils ne sont pas certains qu'il l'a fait.

Les umpires se déplacent dans la zone de contrôle afin de trouver le meilleur point de vue pour observer leurs bateaux. Ce point de vue n'est peut-être pas l'endroit où certains concurrents choisissent de se tenir pour contrôler leurs bateaux. Dans la plupart des cas, la meilleure vue d'un Catégorie de bateaux peut être obtenue en étant au niveau des bateaux de tête, en regardant en arrière.

L'umpiring minimise le temps nécessaire aux réclamations, et les procédures d'umpiring sont conçues pour réduire le risque d'erreur. Les umpires font, à l'occasion des erreurs, pour lesquelles ils doivent rapidement s'excuser. Lorsqu'il y a contact et qu'aucun des deux bateaux n'effectue de pénalité, l'umpire décide qui est en faute ; il est peu probable que les deux concurrents soient d'accord avec la décision.

Lorsqu'il rend une décision, l'umpire peut ajouter quelques mots d'explication. Sur demande, l'umpire peut donner une réponse plus détaillée après la fin de la flotte.

Les concurrents peuvent aider les umpires lorsqu'il y a une réclamation en :

- indiquant où l'incident a eu lieu ;
- indiquant pourquoi ils réclament ;
- reconnaissant rapidement s'ils ont l'intention d'accepter une pénalité ;
- effectuant rapidement les pénalités ;
- indiquant s'ils croient qu'un bateau en infraction a obtenu un avantage malgré une pénalité

L.6 Positionnement des umpires

Les umpires, accompagnés de leurs observateurs, suivent le plan présenté dans le Schéma de positionnement alors qu'ils suivent les bateaux sur le parcours. Les umpires doivent rester dans la zone de contrôle qui limite les mouvements des concurrents. Cela garantit que les décisions de l'umpire sont prises du même point de vue que celui des concurrents qui manœuvrent les bateaux.

Les umpires ont élaboré et continuent d'élaborer un cadre pour le positionnement des umpires qui permet :

- chaque umpire doit suivre un Catégorie gérable de bateaux ;
- bonne couverture des moments clés de la course ;
- réduire les mouvements des umpires. (Ceci est important lorsque la zone de contrôle peut mesurer 150 mètres de long et que les umpires doivent courir pour suivre le rythme des bateaux, en particulier sur les bords au portant).

Le schéma combine le suivi de Catégories de bateaux avec l'observation de zones spécifiques. Par exemple, les quatre umpires couvrent le départ, après quoi chaque umpire suit un petit Catégorie de bateaux autour de la marque au vent et descendent au premier vent arrière. Deux umpires s'occupent ensuite du passage dans la porte tandis que les deux autres suivent les

derniers bateaux sur le vent arrière alors qu'ils croisent les premiers sur leur bord de près.

Le document est intitulé « Schéma de positionnement de l'umpire VRC ». Il est mis à la disposition des concurrents pour pouvoir plus facilement suivre les umpires lorsqu'ils sont désignés comme observateurs. Le document est présenté à la dernière page de ce chapitre.

L.7 Incidents non résolus

Les incidents non résolus immédiatement sont traités après la flotte. Comme alternative à la procédure de réclamation standard, qui comprend un délai de réclamation de 10 minutes, les juges ont développé une procédure de réclamation accélérée qui n'oblige pas le réclamant à déposer une réclamation écrite. Au lieu de cela, après avoir hélé « réclamation » après l'incident, le réclamant informe un umpire de son intention de réclamer immédiatement après avoir terminé ou abandonné. L'umpire note les détails essentiels et appelle toutes les autres parties. Tous les concurrents impliqués récupèrent ensuite leurs bateaux et se rendent au bureau du jury. Les juges affectés aux réclamations appliquent ensuite les procédures de pré-instruction et instruisent si nécessaire. Dans de nombreux cas, un concurrent choisira d'abandonner plutôt que de passer en instruction.

L.8 Résumé

Les courses arbitrées directement selon les *Règles pour les courses VRC arbitrée directement* fonctionnent extrêmement bien, avec les juges prenant des décisions directement sur les réclamations impliquant les règles du Chapitre 2 et des règles 31 et 42. En même temps, le système maintient le droit des concurrents de réclamer et d'avoir une instruction pour des infractions présumées de toutes les autres règles.

La procédure de réclamation accélérée garantit des instructions rapides pour les incidents dans lesquels la décision d'un juge n'était pas disponible, de sorte que le résultat de chaque flotte puisse être terminé peu de temps après. Cette procédure se trouve sur la page Documents de l'IRSA.

La vitesse à laquelle les voiliers radiocommandés naviguent et manœuvrent signifie que les incidents se développent extrêmement rapidement. La VRC est un véritable défi pour tous les arbitres.

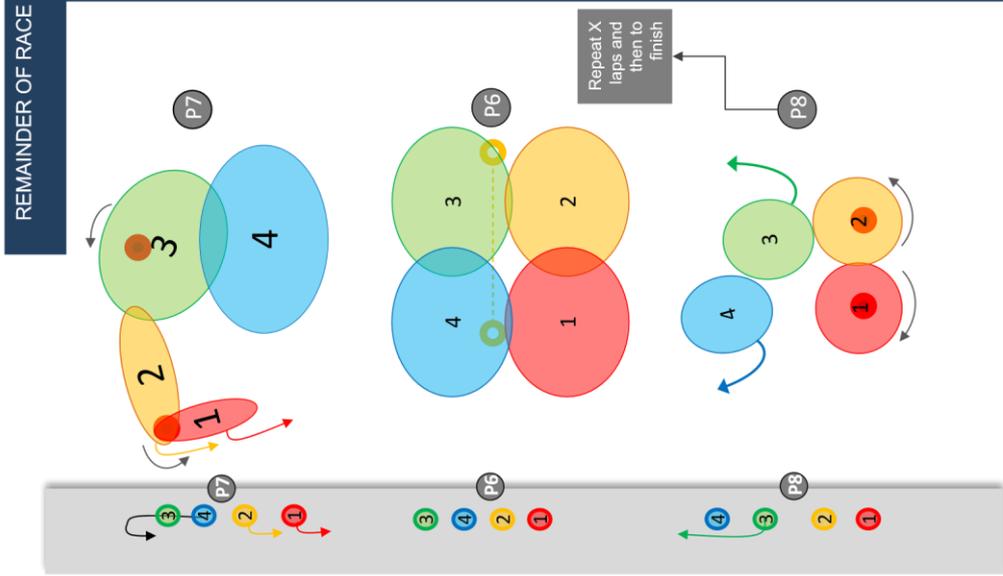
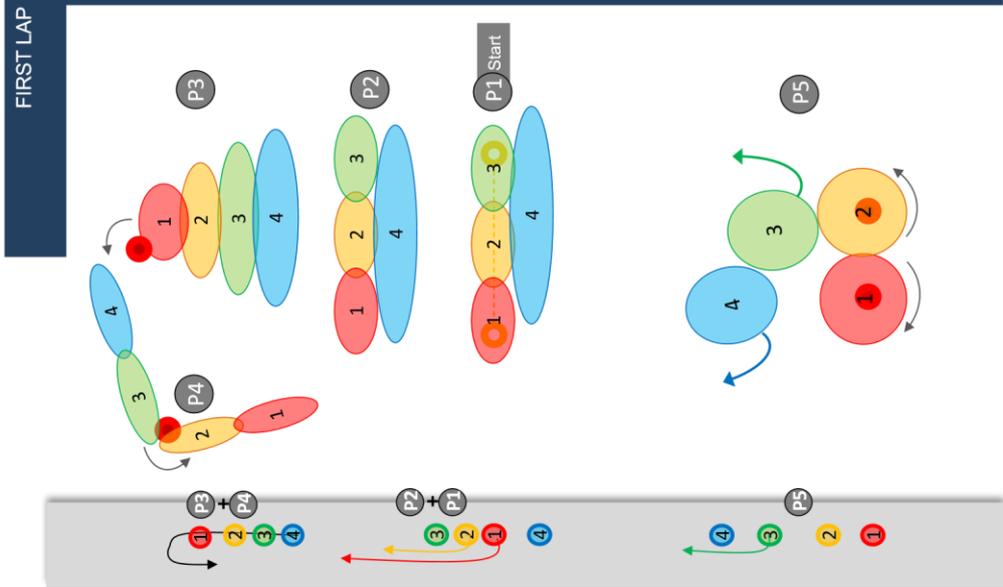
Radio Controlled Impiring: A Positioning Framework.

Right to Left Course

Left to Right Course Overleaf

Notes:

- Each umpire takes ¼ fleet plus 1. With 20 boat heats, umpires watch groups of 6 boats (so umpires overlap).
- If only 3 umpires, delete U4 on 1st lap and U2 for remainder. If only 2, delete U2 & U4.
- If more than 2 laps then repeat positions 6 through to 8 as many times as needed



Position 1: Prestart and start U1 takes the boats nearest to the shore (near), U2 those in the middle (middle) and U3 those furthest (far). U4 is left with the boats that are further back from the line (back).
At the start U1 will umpire the group of boats on the line nearest to the shore, U2 the group in the middle of the line and U3 the group on the line furthest from shore. U4 will take those boat in the second row at the start.

Position 2: The first beat As boats leave the starting line the umpires remain in the same configuration monitoring the progress of the fleet. While umpiring their areas U1 and U2 need to think about advancing their positions ahead of U3 in preparation to take over the first and second groups respectively in preparation for the first mark rounding. U4 takes the back group for Lap 1.

Positions 3 and 4: Rounding the windward marks Approaching Mark 1, U1 switches to the first group, U2 to the second and U3 to the third. U4 will remain with the last group.
Umpires should be close enough so that U1 can tell U2 the last boat he is watching, likewise U2 tells U3.
As boats begin to round, all umpires advance to be level with Mark 1 to watch their boats round Marks 1 & 2, then promptly start walking downwind as their boats leave Mark 2. From P4 onwards, umpires should walk level with the leading boat of their group.

Position 5: Approaching and rounding the gate As the boats do the final approach to the gate, U1 & 2 watch all boats' approach and round the Gate. U1 will usually choose the starboard hand gate mark and U2 will pick the other one (umpires should collaborate when most boats choose one mark to make sure they can keep up with the fast pace rounding). U3 and U4 switch to take the leaders on the beat from when they pass through the rounding boats.

Position 6: The second beat As boats finish the rounding, U3 takes front far, U4 front near. U1 & U2 take the back, same side as at the leeward gate.

Position 7: The second windward rounding As boats approach to round the windward mark for the second time U3 & U4 watch the windward mark rounding. U1 watches the first group as they leave Mark 1 and round Mark 2. U2 does the same with the second group, and then U3 & U4 revert to following their groups around Marks 1 and 2. All follow their groups on the downwind leg.

Position 8: Second leeward gate rounding and final beat The second rounding of the leeward gate is a repetition of Position 5, but as they start the final beat if boats are well-spread, U4 takes the 1st group, U3 the 2nd, U2 the 3rd and U1 the 4th until each group finishes.

Radio Controlled Umpiring: A Positioning Framework.

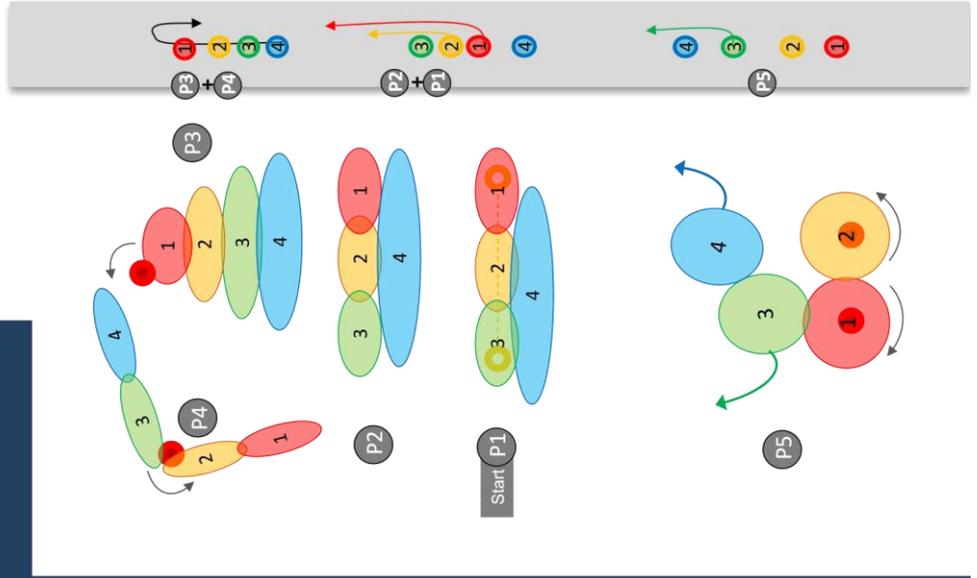
Notes:

- Each umpire takes ¼ fleet plus 1. With 20 boat heats, umpires watch groups of 6 boats (so umpires overlap).
- If only 3 umpires, delete U4 on 1st lap and U2 for remainder. If only 2, delete U2 & U4.
- If more than 2 laps then repeat positions 6 through to 8 as many times as needed

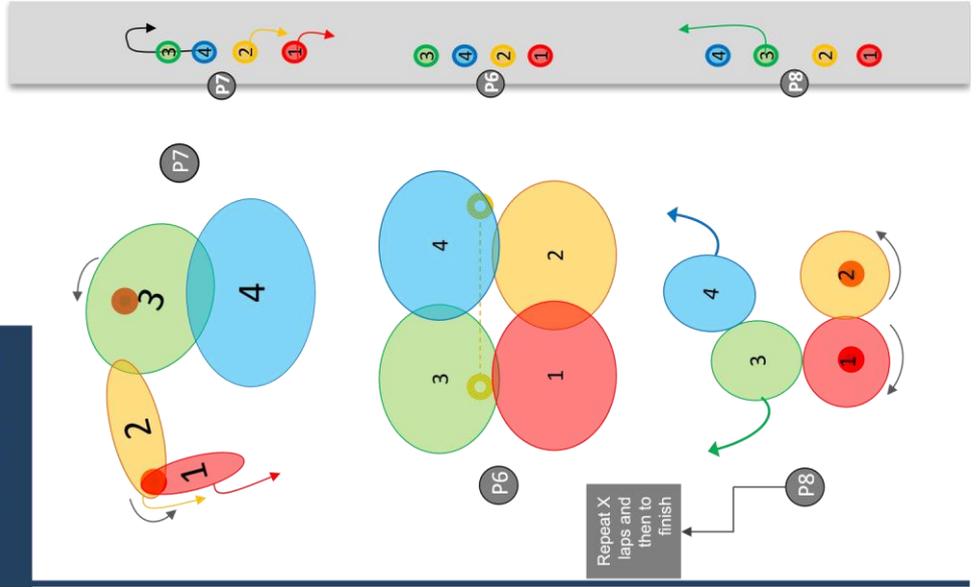
Left to Right
Course

Right to Left Course
Overleaf

FIRST LAP



REMAINDER OF RACE



Position 1: Prestart and start U1 takes the boats nearest to the shore (near), U2 those in the middle (middle) and U3 those furthest (far). U4 is left with the boats that are further back from the line (back).
At the start U1 will umpire the group of boats on the line nearest to the shore. U2 the group in the middle of the line and U3 the group on the line furthest from shore. U4 will take those boat in the second row at the start.

Position 2: The first beat As boats leave the starting line the umpires remain in the same configuration monitoring the progress of the fleet. While umpiring their areas U1 and U2 need to think about advancing their positions ahead of U3 in preparation to take over the first and second groups respectively in preparation for the first mark rounding. U4 takes the back group for Lap 1.

Positions 3 and 4: Rounding the windward marks Approaching Mark 1, U1 switches to the first group. U2 to the second and U3 to the third. U4 will remain with the last group.
Umpires should be close enough so that U1 can tell U2 the last boat he is watching, likewise U2 tells U3.

As boats begin to round, all umpires advance to be level with Mark 1 to watch their boats round Marks 1 & 2, then promptly start walking downwind as their boats leave Mark 2. From P4 onwards, umpires should walk level with the leading boat of their group.

Position 5: Approaching and rounding the gate As the boats do the final approach to the gate, U1 & 2 watch all boats' approach and round the Gate. U1 will usually choose the starboard hand gate mark and U2 will pick the other one (umpires should collaborate when most boats choose one mark to make sure they can keep up with the fast pace rounding). U3 and U4 switch to take the leaders on the beat from when they pass through the running boats.

Position 6: The second beat As boats finish the rounding, U3 takes front far, U4 front near. U1 & U2 take the back, same side as at the leeward gate.

Position 7: The second windward rounding As boats approach to round the windward mark for the second time U3 & U4 watch the windward mark rounding. U1 watches the first group as they leave Mark 1 and round Mark 2. U2 does the same with the second group, and then U3 & U4 revert to following their groups around Marks 1 and 2. All follow their groups on the downwind leg.

Position 8: Second leeward gate rounding and final beat The second rounding of the leeward gate is a repetition of Position 5, but as they start the final beat if boats are well-spread, U4 takes the 1st group, U3 the 2nd, U2 the 3rd and U1 the 4th until each group finishes.

M Catégorisation des coureurs –Règlementation World Sailing

M.1	Introduction	122
M.2	Avis de course / Instructions de Course	123
M.3	Contrôles rapides	123
M.4	Réclamations	124
M.5	Réclamations sur les limitations d'équipage	124
M.6	Modifications par la Commission Catégorisation	125
M.7	Autres doléances ou informations reçues	125

M.1 Introduction

La réglementation World Sailing, Code de catégorisation fournit un système international de catégorisation des coureurs en tant qu'amateurs ou professionnels. La Règlements et le processus ont été renommés de « Classification » en « Catégorisation » pour les distinguer du système de classification utilisé en handivoile.

La catégorisation est basée sur « l'implication financière dans la régate, (qu'elle soit directe ou indirecte) et/ou sur l'utilisation du métier du concurrents pour les connaissances ou compétences susceptibles d'améliorer la performance d'un bateau dans une course ». (Règlementation World Sailing Code de Catégorisation des Coureurs – Questions Fréquentes FAQ). Le Code classe les concurrents dans deux catégories : Catégorie 1 : coureurs qui pratiquent la régate uniquement dans le cadre de leurs loisirs tandis que les coureurs Catégorie 3 ont été payés pour leur travail ou des services dans le domaine de la voile.

Le code de catégorisation des coureurs ne doit pas être confondu avec le système de catégorisation fonctionnelle Para-World Sailing pour les coureurs avec un handicap pour les épreuves Para-World Sailing.

Les épreuves et classes n'ont pas l'obligation d'utiliser un système de catégorisation. Si elles le font, le code World Sailing est le seul système qui peut être utilisé.

Si vous êtes nommé au jury d'une épreuve sur laquelle des limitations basées sur la catégorisation s'appliquent, vous devez vous familiariser avec les exigences particulières de catégorisation. Un bon endroit pour commencer est la FAQ susmentionnée, que l'on peut trouver sur le site World Sailing

La Commission de catégorisation World Sailing gère le système de catégorisation pour World Sailing. La Commission a un certain nombre de responsabilités, dont :

- décider les demandes de catégorisation des concurrents ;
- instruire les appels ;
- assurer la liaison avec les classes et les épreuves ; et
- fournir des conseils sur l'application du Code de catégorisation

Ce chapitre traite de certaines situations qui peuvent affecter les juges lors d'épreuve avec catégorisation. La Commission est disponible pour fournir assistance et conseils aux umpires à tout moment et peut être contactée par l'intermédiaire du secrétariat de World Sailing à categorisation@isailing.org.

Pour certaines épreuves où le Code est utilisé, des dispositions sont prises pour qu'un membre de la Commission soit disponible en personne ou au téléphone ou par vidéo conférence. Si une réponse est urgente, la Commission peut généralement répondre ou enquêter sur une situation dans un court laps de temps si vous prévenez que l'information est requise rapidement.

Les problèmes de catégorisation peuvent provoquer de fortes réactions des concurrents et des propriétaires des bateaux. Les changements dans la catégorisation peuvent induire une modification de la liste d'équipage très peu de temps avant la régate, avec impact sur les aptitudes d'un bateau à courir et s'entraîner. Il est arrivé d'être menacé de procédures judiciaires, et que des représentants légaux contactent les organisateurs de l'épreuve. Dans cas de tels problèmes, contacter immédiatement le secrétariat de World Sailing et la Commission car ils ont une l'expérience de problèmes similaires et seront généralement en mesure de vous aider.

M.2 Avis de course et Instructions de Course

Lorsque les règles de classe ne le font pas, l'avis de course ou les instructions de course devraient contenir les règles de limitation de l'équipage qui mentionnent la catégorisation des concurrents.

Par exemple, un bateau peut être limité à un nombre d'équipiers de Catégorie 3 pouvant être à bord, ou le barreur pourrait devoir être de Catégorie 1. Il est important que les exigences soient formulées de manière claire et sans ambiguïté

Certaines classes ont des exigences supplémentaires, comme l'interdiction des barreurs qui ont participé à des Jeux Olympiques ou à la Coupe de l'America au cours des dix dernières années. Ce ne sont pas des exigences de catégorisations et elles sont autorisées. Il est également permis (et recommandé par World Sailing) qu'une classe ou une épreuve considère qu'un concurrent qui ne détient pas une catégorisation valide soit catégorisé Catégorie 3 pour les règles de limitation de l'équipage.

Cependant, il n'est pas autorisé d'avoir une règle qui stipule qu'un certain type d'individu est ou n'est pas du Catégorie 1 ou du Catégorie 3 – seul World Sailing peut prendre cette décision.

M.3 Contrôles rapides

Pour certaines épreuves, un membre de la Commission Catégorisation peut assister aux inscriptions et s'entretenir avec des concurrents. Le membre de la Commission a le pouvoir de modifier la catégorisation d'un concurrent pendant l'épreuve s'il a une bonne raison de le faire (par exemple, si la catégorisation est fausse).

La présence et les contrôles inopinés d'un membre de la Commission devraient être mentionnés dans l'avis de course. Le membre de la Commission établit la liste des entretiens en concertation avec l'organisateur ou la classe et la publie sur le tableau officiel d'information. Les entretiens sont habituellement programmés avant la clôture des inscriptions et toujours avant le début des courses.

Les entretiens sont d'abord menés par le membre de la Commission seul. Si le membre de la Commission a des raisons de croire que la catégorisation d'un concurrent doit être changée, l'entretien sera suspendu et le concurrent rappelé pour un second entretien. Le second entretien se fait en présence d'un témoin, en général l'un membre du jury. Le rôle du juge est de prendre un point de vue indépendant lors de l'entretien. À la fin, le membre de la Commission annoncera sa décision au concurrent.

Les concurrents peuvent faire appel contre une décision de recatégorisation, mais cela doit être fait en ligne et cela prend en général du temps, c'est-à-dire qu'il est très improbable qu'un appel soit jugé à temps pour le début de l'épreuve. Jusqu'au jugement de l'appel, le Code stipule que la décision de la Commission lors de l'épreuve s'applique. Le concurrent ne peut pas demander de réparation, car la Commission n'est pas comprise dans la règle 62.1(a) et il n'y a pas d'autre procédure de réparation.

M.4 Réclamations

Un bateau peut faire m'objet d'une réclamation après la date limite (terme défini dans le Code Catégorisation) et avant l'heure limite de réclamation applicable aux catégorisations (ou 24 heures après qu'une liste d'équipage modifiée est affichée) si :

- une information qui aurait dû classer un coureur dans une catégorie supérieure n'a pas été révélée au moment où le coureur a soumis sa demande de catégorisation ; ou
- un concurrent a participé, depuis sa catégorisation, à des activités incompatibles avec sa catégorisation,

et dans les deux cas, le bateau enfreindrait la limitation de l'équipage de l'avis de course, les instructions de course ou les règles de classe.

Ces types de réclamations sont souvent compliqués et requièrent un lien étroit avec la Commission. Le jury devra également tenir compte des types d'activités de Catégorie 3 comme listée dans le Code et évaluer de la meilleure façon si un concurrent appartient à l'une de ces catégories.

Les FAQs émises par la Commission peuvent être utiles pour traiter les différentes situations. Voir www.sailing.org/classification/

La Commission en tant que témoin lors d'une instruction : le membre peut assister par audio ou vidéo conférence s'il n'est pas présent sur site. Ou bien le jury peut transmettre les faits à la Commission et demander son avis sur ces faits. Auquel cas le jury est alors tenu par la réponse de la Commission.

Selon le Code, qui modifie la règle 63.3(a), le réclamé est habilité, sur demande, à fournir des preuves de nature personnelle ou privée, en l'absence du réclamant. Le jury ne doit pas faire alors apparaître ces preuves dans sa décision. Lorsque le jury, lors de la présentation des preuves, n'est pas persuadé que celles-ci sont de nature personnelle ou privée, il ne doit pas en tenir compte, sauf si elles sont à nouveau présentées devant le réclamant.

Les pénalités sont prévues par le Code. Si le bateau n'a pas encore couru, il ne doit pas être pénalisé. S'il a terminé une ou plusieurs courses, la pénalité est la disqualification à chaque course (à moins que la réclamation n'émane d'une réclamation obligatoire du Comité de Course agissant sur un rapport de la Commission de Catégorisation, auquel cas la pénalité est à la discrétion du jury (voir section **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** pour davantage de détails)).

Le jury n'a pas le pouvoir de changer une catégorisation, mais uniquement de déterminer si elle doit être différente. Il doit signaler sa décision sur une réclamation à la Commission, ainsi que les détails de toutes les preuves considérées par le jury (y compris toute preuve donnée en privé).

M.5 Réclamations sur les limitations d'équipage

Une réclamation selon les RCV peut, bien sûr, être déposée si un bateau ne se conforme pas à l'avis de course ou aux règles de classe (par exemple en ayant plus d'équipiers de Catégorie 3 à bord que ce qui est permis ou d'avoir un membre d'équipage qui barre lorsque ce n'est pas autorisé). Dans ces circonstances, le jury appliquera les règles normales concernant les délais, la recevabilité, pénalités etc. La catégorisation donnée sur le site World Sailing contre le concurrent est définitive dans ces cas.

M.6 Modifications par la Commission

Si la Commission modifie la catégorisation d'un concurrent pendant une épreuve (par exemple en raison d'un entretien), le changement peut être rendu rétroactif au début de l'épreuve. Si la Commission pense qu'un bateau peut avoir enfreint les règles de limitation d'équipage, elle doit le signaler au comité de course, qui doit alors réclamer

contre le bateau. La pénalité pour une infraction dans cette situation est à la discrétion du jury.

M.7 Autres doléances ou informations reçues

Si, lors d'une épreuve, le jury reçoit des doléances ou des informations susceptibles de mettre en doute la catégorisation d'un concurrent, mais qu'aucune réclamation n'est déposée, il doit transmettre confidentiellement ces informations à la Commission via le secrétariat de World Sailing.

N Directives pour le jury en slalom pour windsurf

- N1 Introduction
- N2 Généralités
- N3 Format de course
- N4 Les règles
- N5 Le départ
- N6 Le large
- N7 Contourner la marque
- N8 Positionnement du jury
- N9 Réclamations et demandes de réparation
- N10 Procédure de l'instruction
- N11 Réparation
- N12 Instructions de réparation
- N13 Instructions pour OCS et décisions
- N14 Pumping
- N15 Force du vent et conditions convenables
- N16 Communication avec les concurrents et leurs entraîneurs
- N17 Pénalités discrétionnaires

N.1 Introduction

En 1987, l'International Funboard Class Association (IFCA) a été reconnue par World Sailing comme régissant les règles de classe pour les disciplines du slalom, du freestyle et d'expression dans les vagues.

Le slalom est une discipline rapide et puissante de planche à voile. Les courses courtes de 3 à 5 minutes peuvent se dérouler dans des zones resserrées proches des spectateurs. Elle se déroule à grande vitesse, avec des bords courts et des passages de marque serrés. Le format est l'élimination, ce qui nécessite un comité de course et un jury efficaces. 200 départs par jour ne sont pas une exception sur certaines épreuves !

La nécessité de règles simples régissant le rapide contournement des marques est devenue de plus en plus importante, car la règle 18 existante était impossible à juger lors d'épreuves à grande vitesse. Les règles de course spéciales de la Coupe de l'America ont donné le ton. Au cours d'un processus s'étalant sur 35 ans, la discipline du slalom a connu plusieurs livres de règles « pour tricheurs-spécialistes ». Depuis 2017, World Sailing a donné l'autorisation de tester de nouvelles idées radicales pour simplifier les règles. Ces tests, avec l'aide de certains juges internationaux, ont conduit au lancement en juin 2021, en collaboration avec World Sailing, d'un ensemble de règles simples et réalisables : les règles de course pour slalom en windsurf.

Téléchargez les Règles de Course pour Slalom en Windsurf (RCSW) sur le site Web de World Sailing dans la section Règles de course. (Recherchez « planche à voile », cliquez sur soumettre, sélectionnez « Documents » et trouvez les règles de slalom. Ou collez cette url dans votre navigateur.

[https://www.sailing.org/tools/documents/DR2106WindsurfingSlalomRulesvJune2021-\[27800\].pdf](https://www.sailing.org/tools/documents/DR2106WindsurfingSlalomRulesvJune2021-[27800].pdf)

L'avis de course doit inclure que l'épreuve sera régie par les *règles* telles que définies dans les *Règles de course pour le slalom en windsurf*.

Ce chapitre fournit des directrices pour aider les juges à développer les compétences nécessaires pour arbitrer lors d'épreuves de slalom en planche à voile.

N.2 Généralités

Les réclamations viennent principalement du 1^{er} concurrent qui n'est pas dans le groupe pour passer au tour suivant (4^{ème} – 5^{ème} position).

Le premier passage des marques est le plus important, car les concurrents sont proches les uns des autres.

Au premier tour, il y a une grande différence de niveau entre les concurrents.

En demi-finale et surtout en finale, les niveaux des compétiteurs sont plus égaux et le passage des marques sera plus critique.

En plus des critères standards d'application de la Règle 2, des disqualifications sont également possibles en cas de navigation dangereuse ou négligente (Règle 2 des courses slalom en windsurf).

Il est important que le jury se concentre sur la 4^{ème} et la 5^{ème} position (en fonction du temps limite) au passage de la marque, et prenne des notes qui peuvent être utilisées en cas d'instruction de réclamation.

N.3 Format de course
N .3.1 Parcours

Slalom au portant

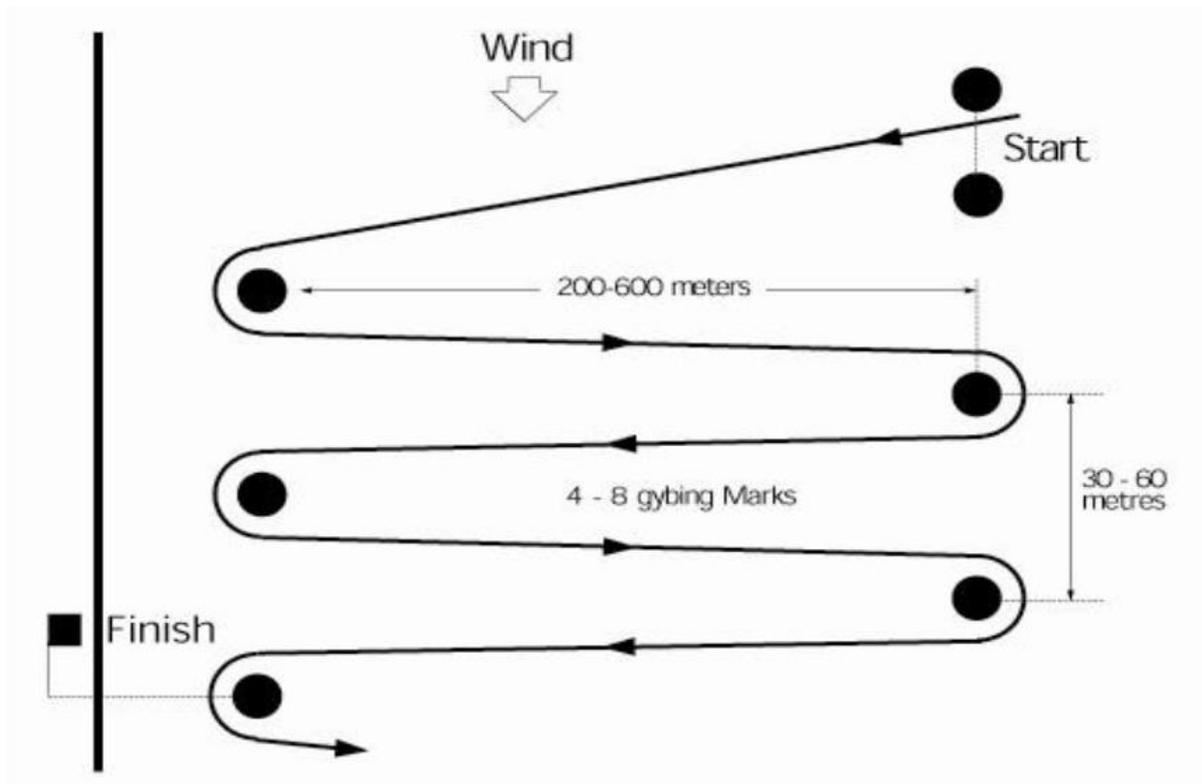
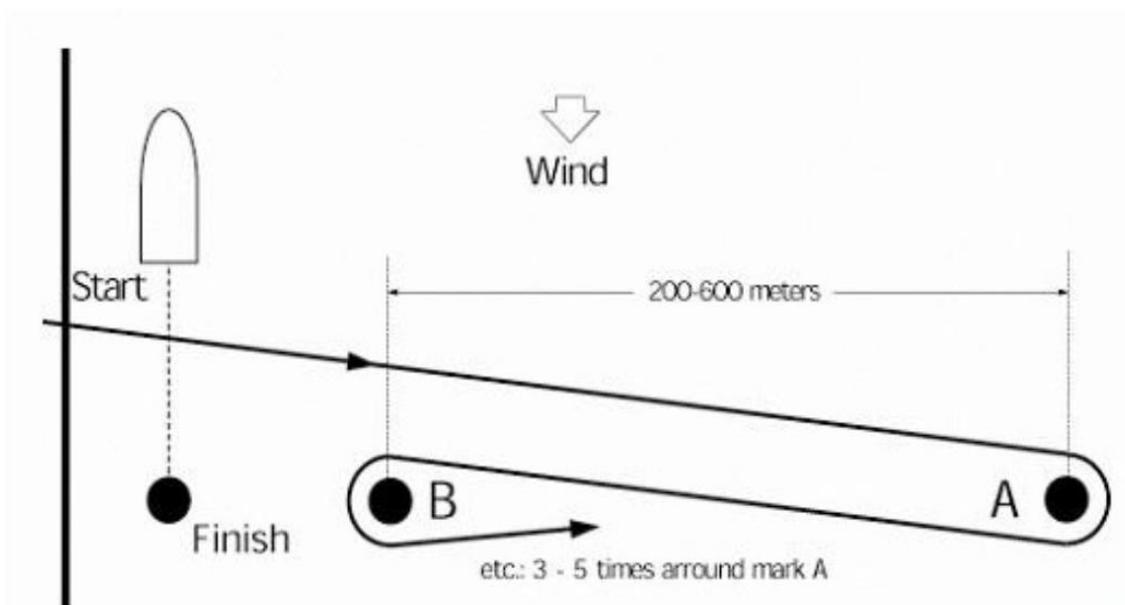


Schéma du slalom en huit.



Note : Le départ peut se faire de la plage ou sur l'eau près des marques A ou B. Si le vent est de travers, les départs se donnent généralement sur l'eau. L'arrivée peut être au vent ou sous le vent de la marque B, sur l'eau ou à terre.

N.3.2 Courses par éliminatoires

Élimination directe : les meilleurs 50% montent

- Exemple : 10 au départ -> 5 montent sur la flotte suivante ;
- La course entre le 5^{ème} et le 6^{ème} est la plus importante ;
- S'il y a des problèmes entre 1, 2, 3 et 4, il n'y a normalement pas de réclamation parce qu'ils sont tous qualifiés,
- Pareil pour les 4 derniers dans la course.

N.4 Les règles

Modifications significatives entre les RCSW et les RCV :

- Définition : Chaviré
Une planche est chavirée quand le concurrent fait un « water start » ou est séparé de la planche, ou quand la voile est dans l'eau.
- Définition : Zone de pré-départ.
La zone formée par la ligne de départ et les prolongements des lignes de la première marque aux marques de départ. Lors d'une séquence de départ, la zone de pré-départ fait partie de la zone du parcours.
- Règle 11
Une planche qui dépasse doit se tenir à l'écart d'une planche dépassée. La planche dépassée ne doit pas modifier sa route si, en conséquence, la planche qui dépasse doit modifier sa route pour continuer de se maintenir à l'écart.
- Règle 14
Une planche doit éviter tout contact avec une autre planche si cela est raisonnablement possible, mais aucune planche ne doit être pénalisée selon cette règle, sauf si le contact a provoqué des blessures ou des dommages sérieux.
- Règle 18.1
Si une planche est sous le vent ou en route libre devant lorsqu'elle commence à contourner ou à passer la marque ou l'obstacle, la planche au vent ou en route libre derrière à ce moment-là doit par la suite lui donner la place à la marque jusqu'à ce que la marque n'influe plus sur la route de la planche qui a droit à la place à la marque.
- Règle 18.2
Lorsqu'une planche ayant droit à la place à la marque doit empanner ou abattre à la marque, jusqu'à ce qu'elle empanne ou abatte, elle ne doit pas s'éloigner de la marque au-delà de ce qu'il faut pour effectuer le parcours.
- Règle 23.4
Dans les 30 dernières secondes avant le signal de départ :
(a) Toutes les planches doivent naviguer dans la zone de pré-départ en direction de la ligne de départ ;

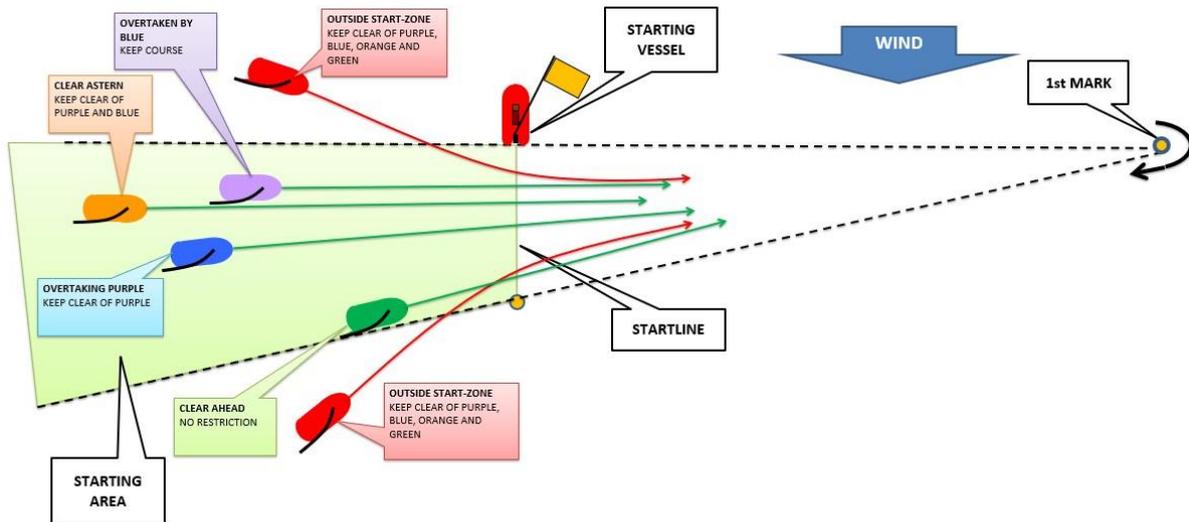
- (b) *Une planche qui s'approche depuis l'extérieur de la zone de pré-départ n'a pas droit à une place ou à une place à la marque et doit se maintenir à l'écart des planches à l'intérieur de la zone de pré-départ.*
- (c) *Une planche qui s'arrête, qui ralentit considérablement ou qui ne progresse pas de manière significative doit se maintenir à l'écart de toutes les autres, sauf en cas de chavirage accidentel.*

- Règle 26
Fournit les signaux de départ pour différents types de départs.
- Règle 31
Une planche peut toucher une marque mais ne doit pas s'y accrocher.
- Règle 42
Les planches sont autorisées à pomper, la règle 42 a donc été supprimée.
- Règle 44
Un virement de bord et un empannage ne sont pas exigés pour la pénalité de 360°.
- Règle 61.1
La planche qui réclame doit également informer le comité de course sur la ligne d'arrivée de son intention de réclamer dès que possible après avoir fini ou avoir abandonné, et doit informer la planche réclamée qu'il y aura une instruction dès que possible.
- Règle 61.3 et 63.6 et 65.1
Les réclamations et les demandes de réparation n'ont pas besoin d'être par écrit ; elles doivent être faites oralement auprès d'un membre du jury dès que raisonnablement possible après la course. Le jury peut recueillir les dépositions de toutes les manières qu'il estime appropriées et peut communiquer ses décisions oralement.
- Règle 70
Il n'y a pas d'appels ou de demandes à l'Autorité Nationale.
- Règle A7.2
Le(s) score(s) retire(s) est (sont) utilisé(s) pour départager les ex-aequo s'il y en a.
- Règle N1.2
Le jury international doit être composé d'au moins trois membres, avec une majorité de juges internationaux.

N.5 Le départ

Règles importantes au départ
Règles 11, 12 et 23.4

Le signal des 30 secondes est : affalée du pavillon jaune (un signal sonore).



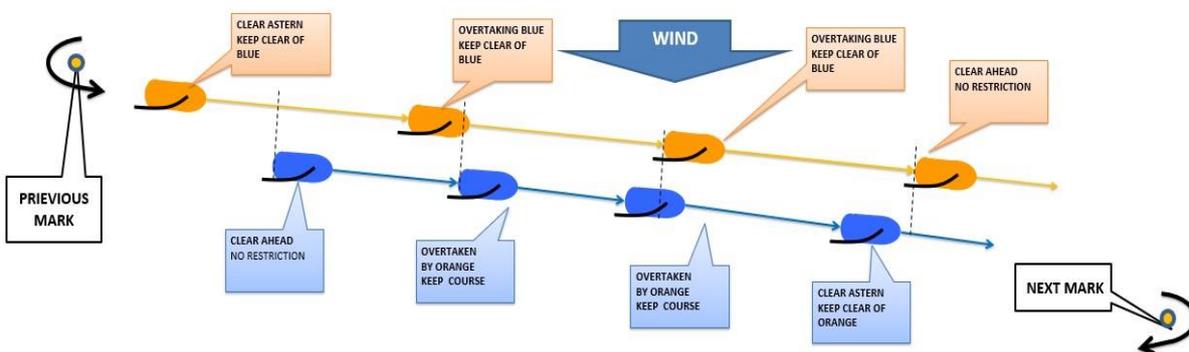
N.6 Le largue

Les principales règles sur le largue sont les règles 11 et 12.

Règle 11 : la planche qui dépasse doit se maintenir à l'écart de la planche dépassée.

La planche dépassée ne doit pas modifier sa route si en conséquence la planche qui dépasse doit agir pour continuer de se maintenir à l'écart.

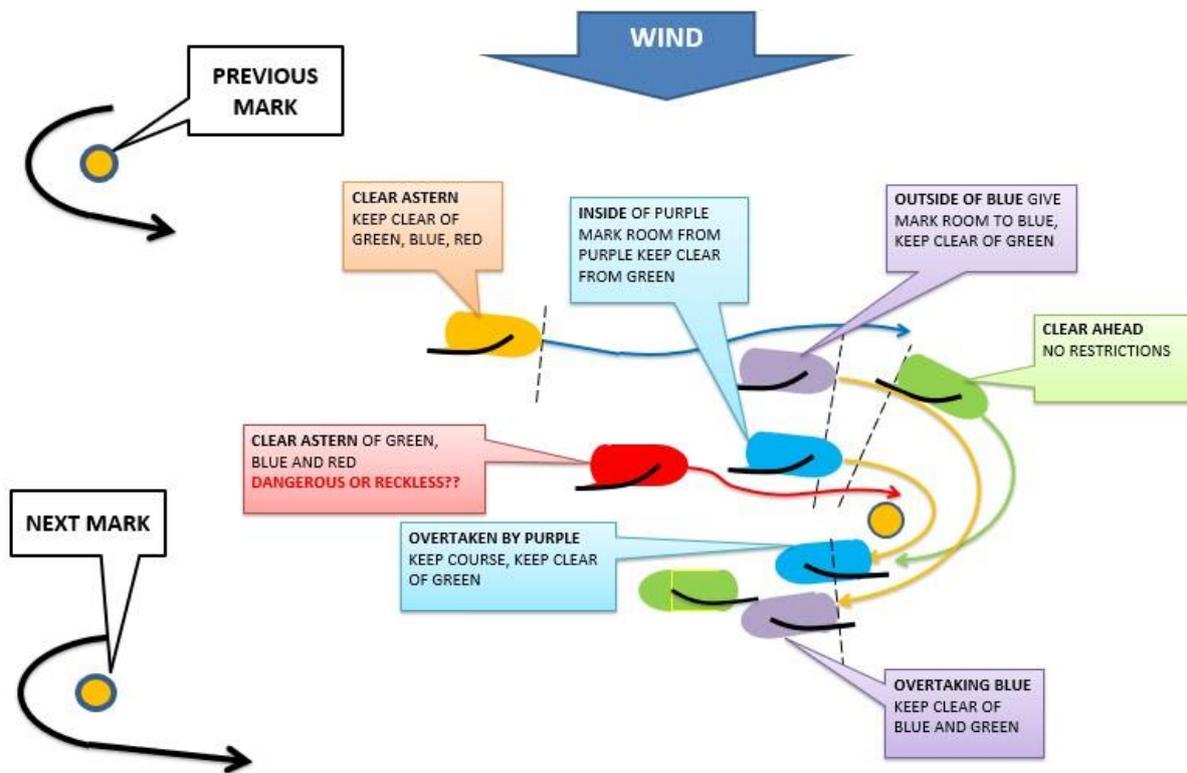
Règle 12 : Quand les planches sont sur le même bord et non engagées, la planche en route libre derrière doit se maintenir à l'écart de la planche en route libre devant.



N.7 Contourner la marque

La plupart des réclamations concernent la règle 18 (place à la marque).

Dans les règles Slalom, la règle 18 s'allume quand une planche commence à contourner la marque (le concurrent décroche le harnais, sort du foot strap et portent le poids de son corps et le mât en arrière et sous le vent, et le mât davantage sous le vent). À grande vitesse, on peut voir l'écume derrière la planche qui manœuvre.



Dans ces réclamations, il est important d'établir s'il y avait un engagement quand « une planche commence à contourner une marque ». A la marque 1, nous voyons qu'il y avait engagement seulement dans 3 à 5% des cas. Plus souvent, les planches sont en route libre devant et route libre derrière.

Il est très rares d'avoir des réclamations sur les autres règles.

N.8 Positionnement du jury

- Positionnement sur l'eau pendant la course :
 - Les actions avant le départ se voient mieux depuis derrière les planches ;
 - A la marque 1, depuis l'endroit pour voir l'engagement au moment où une planche est « sur le point de contourner » ;
 - Aux marques 2, 3... depuis l'endroit pour voir l'engagement au moment où une planche est « sur le point de contourner » ;

La course slalom induit de grandes vitesses (15 mètres/secondes, environ 30 nœuds).

Sur l'eau, faites attention à la position de votre bateau.

- Positionnement sur la plage pendant la course :
 - Observez avec de bonne jumelles :
 - La zone de départ
 - La marque 1
 - Le reste du parcours
 - Observez la course :
 - Comme pour le jugement direct, annoncez clairement ce que vous voyez :
 - L'ordre des voiles approchant la marque

- Engagement, s'il y en a
- « Pas de problème » si pas de problème
- Enregistrez les problèmes de sorte que, si cela vient en instruction, vous aurez déjà une idée de ce qui s'est passé.
- Lieu de l'instruction si les courses sont près de la plage :
 - Tour
 - Identifié par un pavillon Jury
- Lieu de l'instruction si les courses sont loin :
 - Ponton (bateau pneumatique) avec facilités d'amarrage pour le réclamant et le réclamé
 - Identifié par un pavillon Jury

N.9 Réclamations et demandes de réparation

Le réclamant doit informer l'autre partie immédiatement après l'incident en hélant « PROTEST ». Il doit également informer le CC dès que possible à l'arrivée.

Les parties et leurs témoins doivent aller au jury dès que raisonnablement possible après l'arrivée, pour commencer l'instruction dès que possible. On encourage le réclamant à présenter le réclamé et les témoins.

Dans la mesure où le résultat d'une réclamation est important pour la flotte suivante, l'instruction de la réclamation doit prendre aussi peu de temps que possible. Les instructions sont orales (sans formulaire de réclamation) et se tiennent immédiatement après la course en question.

N.10 Procédures d'instruction

En principe, les instructions ne prennent pas plus de 2 – 3 minutes.

La procédure d'instruction diffère légèrement de la procédure standard en quelques aspects.

1. Vérifiez si la réclamation peut influencer les courses suivantes
 - a. Si oui, dites au CC d'arrêter les départs des courses concernées
 - b. Sinon, décidez si vous voulez instruire la réclamation immédiatement ou après les courses.
2. Vérifiez la validité de la réclamation
 - a. Annoncée au CC arrivée
 - b. Informé le réclamé sur l'eau
3. Chaque concurrent explique la situation en 30 secondes maximum
4. Questions des membres du jury
5. Témoins, si nécessaire (mais essayez d'éviter)
6. Déclarations finales des parties
7. Établir les faits, conclusion et décision
8. Donner aux parties la décision
9. Donner au CC la décision (DSQ et/ou RDG), et la réclamation est close

N.11 Réparation

Les règles pour la réparation sont radicalement modifiées en supprimant :

- *62.2(b) par une blessure ou un dommage physique dus à l'action d'un bateau enfrenant une règle du Chapitre 2 ou d'un navire qui n'é tait pas en course et qui était tenu de se maintenir à l'écart.*

- 62.1.(e) chaviré à cause de l'action d'une planche qui enfreignait une règle du Chapitre 2.

Dans les Règles de course pour slalom en windsurf, les planches ne peuvent obtenir réparation que :

- (a) en **portant assistance** (sauf à elle-même) en respect de la Règle 1.1.
- (b) en cas d'**action incorrecte** ou d'omission du comité de course, du jury, de l'autorité organisatrice ou du comité technique pour l'épreuve, mais pas suite à une décision du jury quand la planche était partie dans l'instruction, ou
- (c) par l'action d'une planche ou son accompagnateur ayant pour conséquence une **pénalité selon la règle 2** ou une pénalité ou un avertissement selon la règle 69.2(h).

Cela réduit le nombre d'instructions, et cela économise beaucoup de temps entre les courses.

Dans les courses éliminatoires, la réparation peut être une montée vers la flotte suivante, ce qui entraîne davantage de planches dans la course de la flotte suivante. La réparation dans les finales et demi-finales est comme pour la course en flotte bien qu'elle ne soit pas pire que la place d'arrivée ou la place de dernier dans sa course et pas meilleure que la meilleure place dans sa course.

Pour accorder une montée dans la flotte suivante, le jury doit être convaincu que le concurrent avait une chance raisonnable de monter dans la flotte suivante si l'incident ne s'était pas produit. Un incident à la dernière marque entre les planches de la 7^{ème} et de la 8^{ème} place ne peut normalement pas donner lieu à une réparation.

Quand la réparation peut être accordée sur plus d'une course à cause de dommages, le principe du Cas 116 de World Sailing s'applique : cela limite le nombre de courses pour lesquelles la réparation peut être accordée.

Quand, au cours d'une instruction, il devient évident qu'une réparation affectant une flotte entière peut être accordée, l'instruction devrait être reportée et le jury doit initier la réparation pour l'ensemble de la flotte de sorte à déclarer partie dans l'instruction la flotte entière.

Dans les courses finales, la réparation accordée doit être en points. Comme la planche a déjà des résultats avant la finale, les points accordés ne peuvent pas être moins que les points qui peuvent être marqués dans cette course.

N.12 Instructions pour réparation

Étape	Question/remarque	Résultat
1	Le score de la planche a-t-il été aggravé significativement ?	Oui Poursuivre
2	La planche a-t-elle commis une faute dans l'incident (<i>l'aggravation du score doit être sans faute de sa part</i>)	Non Ne pas poursuivre
3	La demande satisfait-elle l'une des trois catégories de la règle 62.1 ?	Oui Poursuivre
a	La planche portait-elle assistance ?	Oui. Poursuivre si la planche respectait la règle 1.1 (voir cas 20)

(h).3b	Y a-t-il eu une action incorrecte ou une omission de l'AO, du CC, jury, TC qui a causé l'aggravation du score ?	Des erreurs ou omissions comme le temps ou les signaux ne satisfont pas ce critère.
3c	Y a-t-il eu une action d'une autre planche ou accompagnateur dans un incident pour lequel une pénalité selon la règle 2 ou une pénalité ou un avertissement selon la règle 69.2(h) a été infligé ?	Le jury peut initier une réparation après l'instruction selon la règle 2 ou 69.

N.13 Instructions et décisions pour OCS

Selon l'équilibre des probabilités, la personne la mieux placée pour observer les planches au-dessus de la ligne est le comité de course visant la ligne. Si la vue sur la ligne et l'identification de la planche sont raisonnables et appropriés, et que le comité de course est convaincu que la planche est correctement identifiée sur la ligne, il est peu probable qu'un autre témoin ait été dans une meilleure position. Le cas 136 fournit ces indications.

Pour la planche 456 qui n'était pas OCS mais a été incorrectement identifiée comme OCS.	<i>La planche a été normalement informée d'abandonner, aussi plus que probablement la moyenne des points sera appropriée. Cherchez éventuellement d'autres possibilités.</i>
---	--

N.14 Poming

Le poming est autorisé dans toutes les classes windsurfer. Comme la course Slalom n'a lieu que dans des conditions de planing (si le vent tombe, la course doit être annulée), il n'y a pas beaucoup de poming. Le poming n'intervient généralement que dans des conditions de petit vent, juste avant le départ, et après le passage de la marque.

N.15 Force du vent et conditions convenables

La décision de courir ou d'annuler une course à cause de la force du vent ou de conditions convenables appartient au comité de course après consultation du représentant de la Classe IFCA (s'il y en a un). La décision ne peut faire l'objet d'une réparation

Les règles des Championnats IFCA établissent : « *Les réclamations concernant la force du vent et la direction du vent et les conditions de vagues ne doivent pas être autorisées* ».

N.16 Communication avec les concurrents et leurs entraîneurs.

Tous les concurrents, mais surtout les jeunes, doivent s'attendre à une procédure d'instruction constante et juste, dans une langue qu'ils comprennent. L'instruction doit être formelle, et en anglais. Les juges doivent être justes, respectueux et bienveillants envers tous les participants.

Lors d'une instruction, les concurrents peuvent ne pas avoir d'expérience antérieure. Le président doit s'assurer que les parties, y compris les entraîneurs, sont informées du processus qui sera suivi, et si nécessaire, expliquer clairement le processus aux parties et aux témoins, à la fois au début puis au fur et à mesure de l'instruction. Cela peut aussi être expliqué lors de la première réunion des barreaux de l'épreuve. Une

attention particulière doit être accordée aux exigences pour déposer une réclamation et, bien sûr, à comment éviter une réclamation après un incident.

Présenter les membres du jury lors de la première réunion des barreaux et informer que le jury est valablement constitué, et que les appels ne sont pas autorisés.

Les exigences principales pour le réclamant sont :

- Héler « Protest » au réclamé ;
- Informer le CC immédiatement à l'arrivée ;
- Une fois à terre, aller immédiatement au jury et amener le réclamé et tout témoin.

Pour éviter tout malentendu, tout au long de l'instruction et surtout en donnant les faits établis, la conclusion et les décisions, les juges doivent utiliser le vocabulaire des règles. Les juges doivent garder à l'esprit qu'un concurrent peut ne pas avoir une compréhension totale des règles et des procédures.

Lorsque vous vous adressez aux compétiteurs, utilisez leur nom (demandez-le si nécessaire). Lorsque vous expliquez des règles ou des interprétations aux compétiteurs, utilisez le vocabulaire utilisé dans les règles sans changer le langage des règles. Pour les jeunes concurrents, il est souhaitable d'inclure en tant qu'observateur dans l'instruction leur entraîneur ou parent, si disponibles.

N.17 Pénalités discrétionnaires

Si les IC prévoient une pénalité alternative pour une infraction, les pénalités peuvent aller d'aucune pénalité à la disqualification. Cependant les directives suivantes seront respectées en infligeant des pénalités. Si le jury décide qu'une pénalité supérieure à DSQ est appropriée, ils peuvent considérer d'initier une action selon la règle 2 ou la règle 69.

Les pénalités sont classées en 5 catégories :

Catégorie 0 – aucune pénalité

Catégorie 1 – 2 points

Catégorie 2 – 5 points

Catégorie 3 – 10 points

Catégorie 4 – DSQ/DNE

Pour déterminer la catégorie initiale de pénalité, le jury doit se poser les questions suivantes :

1. L'infraction compromet-elle la sécurité des concurrents ou des organisateurs ?
2. L'infraction a-t-elle permis à la planche de gagner un avantage dans la compétition ?
3. L'infraction peut-elle nuire à la réputation du sport ou de l'organisation ?
4. L'infraction a-t-elle induit un danger ou provoqué des blessures ?
5. Quelqu'un a-t-il subi un préjudice ?

Les questions suivantes doivent être envisagées pour déterminer s'il y a augmentation ou diminution de la catégorie ou pour augmenter ou diminuer la pénalité au sein de la catégorie.

1. L'infraction était-elle délibérée ?
2. L'infraction est-elle due à de bonnes raisons ?
3. Y a-t-il eu tentative de dissimulation de l'infraction ?

4. L'infraction était-elle un mépris négligeant ou complet des règles .
5. L'infraction a-t-elle été renouvelée ?
6. L'infraction a-t-elle été signalée au concurrent ?

Il faut utiliser les principes suivants pour appliquer la pénalité :

1. La pénalité doit être supérieure à l'avantage vraisemblablement acquis.
2. Une pénalité discrétionnaire ne devrait en principe pas aggraver le score d'une planche au-delà de l'abandon ou la disqualification.
3. Les pénalités en pourcentage sont calculées puis arrondies, vers le haut ou vers le bas, à un nombre de points entier.
4. Si une flotte est répartie en groupes, le calcul se base sur la taille du groupe.
5. Quand une ou plusieurs courses sont courues par jour, toute pénalité ne doit être appliquée qu'à une seule course, sauf si l'infraction affecte spécifiquement chaque course.
6. Quand une règle est enfreinte hors course, la pénalité s'applique à la course dans laquelle le bateau a couru la plus proche en temps de l'incident.

Si une planche réalise qu'elle a enfreint une règle sujette à pénalités discrétionnaires, elle doit le signaler au bureau du jury où on lui demandera de remplir un formulaire pour décrire l'infraction. Le jury proposera alors une pénalité que la planche peut accepter sans instruction.

Dans l'annexe, on vous propose un guide que vous pouvez utiliser et publier pour les concurrents.





Politique

INTITULE DE L'EPREUVE

Date

Lieu, ville, pays

Organisé par : *Club*

en coopération avec : *Organisation*

PENALITES DISCRETIONNAIRES

Quand le jury a la discrétion de décider de la pénalité appropriée pour une infraction, la pénalité peut aller d'aucune pénalité à la disqualification. Si le jury décide qu'une pénalité supérieure à DSQ est appropriée, ils peuvent considérer d'initier une action selon la règle 2 ou la règle 69.

Les pénalités sont classées en 5 catégories :

Catégorie 0 – aucune pénalité

Catégorie 1 – 2 points

Catégorie 2 – 5 points

Catégorie 3 – 10 points

Catégorie 4 – DSQ/DNE

Ce guide suggère les pénalités suivantes :

IC	Infraction	Cat.
7	<i>EVITER LA ZONE DE COURSE</i> <ul style="list-style-type: none">• Infraction sans interférence avec une autre planche en course, ou bateau officiel• Infraction avec interférence avec une autre planche en course, ou bateau officiel• Infraction avec contact avec une autre planche en course, ou bateau officiel	1
		2
		4
10	<i>EVITER LES ZONES QUI SONT DES OBSTACLES OU DANGEREUSES</i> <ul style="list-style-type: none">• Accidentellement• Délibérément	1
		4
17	<i>REGLES DE SECURITE</i> <ul style="list-style-type: none">• <i>Non-respect des exigences de reconnaissance</i>• <i>Ne porte pas le dispositif de flottaison après envoi du pavillon Z</i>• <i>Quand un non-respect entraîne le lancement de recherches ou sauvetage</i>• <i>Non-retour sur la zone concurrents sur la plage après que N sur H, N sur A AP sur H ou AP sur A ont été envoyés sur un ou plusieurs bateaux CC</i>• <i>Départ sur l'eau ou retour à terre en dehors de la zone concurrents</i>	1
		4
		4
		1
		2

18	REPLACEMENT ET REPARATION D'EQUIPEMENT <ul style="list-style-type: none"> Retirer du lieu de l'équipement jaugé ou inspecté sans autorisation Ne pas rapidement faire la demande de remplacement Non-respect des exigences pour un remplacement sur l'eau Effectuer des modifications ou des réparations sans l'autorisation exigée 	3 1 2 4
20	NE PAS PORTER LE GILET PUBLICITAIRE <ul style="list-style-type: none"> Ne pas porter le gilet publicitaire ou l'auto-collant de l'organisateur de l'épreuve – première fois Ne pas porter le gilet publicitaire ou l'auto-collant de l'organisateur de l'épreuve après la première fois Autres autocollants sur l'emplacement exigé pour l'autocollant de l'épreuve 	2 2 1
21	NE PAS OBEIR AUX INSTRUCTIONS DU BEACHMASTER <ul style="list-style-type: none"> Accidentellement Délibérément 	1 4
22	EVACUATION DES DETRITUS <ul style="list-style-type: none"> Accidentellement Négligemment Délibérément 	0 1 4
REGLES DE CLASSE	NUMEROS DE VOILE ET CODES NATIONALITE <ul style="list-style-type: none"> Numéro de voile en mauvaise position dans la voile Numéro de voile PAS clairement lisible (Helvetica ou similaire) Numéros de voile inférieurs à 23 cm Numéros de voile PAS noir sur fond blanc Code de nationalité différent de l'autorité nationale du concurrent 	3 3 3 4 4 4
	AUTRES INFRACTIONS <ul style="list-style-type: none"> Modification de l'équipement fourni par le fabricant et contrôlé Ponçage ou finition des surfaces de la coque/foil Utilisation d'équipement non enregistré Utilisation d'équipement mal enregistré (mais certifié) Utilisation de GPS ou autre électronique interdits Équipement de sécurité manquant ou inadéquat 	3 3 4 3 4 4

LES RECLAMATIONS POUR OCS

La personne la mieux placée pour observer les planches au-dessus de la ligne est l'officiel de course qui vise la ligne. Si l'observation de la ligne et l'identification de la planche sont raisonnables et correctes, et que le comité de course est convaincu que la planche est correctement identifiée sur la ligne, il est peu probable qu'un autre témoin ait été mieux placé.

POUR DÉPOSER UNE RÉCLAMATION

1. Informer le réclamé pendant ou immédiatement après l'incident.
2. Informer le comité de course sur la ligne d'arrivée.
3. Après l'arrivée, se rendre immédiatement au jury (<drapeau blanc avec "JURY">) sur la plage avec le réclamé et le témoin (s'il y en a un).