



Manuel des Juges

Janvier 2026

Préface

Ce manuel est conçu pour être un outil d'apprentissage pour les 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.

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.

Nous remercions les membres du sous-comité des Juges Internationaux, le groupe de travail pour ce manuel et tous les Juges Internationaux qui ont participé à ce manuel.

Andrus Poksi, Président
Sous-comité des Juges Internationaux World Sailing
Janvier 2026

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.

Les Règlements World Sailing, les Codes et Politiques sont référencés uniquement par leur nom usuel dans la mesure où ils sont susceptibles d'être modifiés plus souvent que ne sont publiées les mises à jour de ce manuel.

Table des matières

| | | |
|----------|---|----|
| A | Les arbitres sur les compétitions - Terminologie | 5 |
| A.1 | Introduction..... | 5 |
| A.2 | Signification des termes | 5 |
| A.3 | Arbitres World Sailing..... | 8 |
| A.4 | Candidatures pour une nomination juge international | 8 |
| A.5 | Références pour la première nomination juge international | 8 |
| B | Qualités et compétences d'un Juge International..... | 9 |
| B.1 | Code de conduite..... | 9 |
| B.2 | Conflit d'intérêts | 9 |
| B.3 | Qualités requises | 10 |
| B.4 | Allégation de conduite ou de compétence inappropriée | 12 |
| C | Le Jury..... | 12 |
| C.1 | Introduction | 12 |
| C.2 | Conflit d'intérêts | 12 |
| C.3 | Composition | 13 |
| C.4 | Jurys sans appel et jurys internationaux | 13 |
| C.5 | Approbation de la composition d'un jury international par une autorité nationale | 14 |
| C.6 | Approbation de la composition d'un jury de trois personnes par World Sailing..... | 14 |
| C.7 | Responsabilités..... | 14 |
| C.8 | Responsabilités supplémentaires des Jurys Internationaux | 14 |
| C.9 | Procédures | 15 |
| C.10 | Panels de jury international..... | 15 |
| C.11 | Membres du jury hors-site | 15 |
| C.12 | Parties et témoins hors-site | 15 |
| C.13 | Recommandations pour les instructions à distance | 15 |
| D | Les bonnes pratiques avant et pendant la compétition..... | 16 |
| D.1 | Avant la compétition..... | 16 |
| D.1.1 | <i>Responsabilités du président du jury avant la compétition</i> | |
| D.1.2 | <i>Décider de l'étendue des responsabilités du jury international</i> | |
| D.1.3 | <i>Réviser les projets d'avis de course et d'instructions de course</i> | |
| D.1.4 | <i>Attribuer les tâches aux membres du jury</i> | |
| D.1.5 | <i>Tâches courantes pour de nombreuses compétitions</i> | |
| D.2 | Pendant la compétition | 20 |
| D.2.1 | <i>L'arrivée</i> | |
| D.2.2 | <i>Installations et équipement</i> | |
| D.2.3 | <i>Première réunion du jury</i> | |
| D.2.4 | <i>Réunion d'avant course avec le président du comité de course, le directeur des courses et autres officiels</i> | |
| D.2.5 | <i>Briefing des concurrents</i> | |
| D.2.6 | <i>Communiquer avec les accompagnateurs</i> | |
| D.2.7 | <i>Communiquer avec les médias</i> | |
| D.2.8 | <i>Désigner un enquêteur, allégations selon la règle 69</i> | |
| E | Administration du Jury lors de la compétition | 23 |
| E.1 | Gestion des instructions..... | 23 |
| E.2 | Administration quotidienne..... | 24 |
| E.3 | Recevoir les formulaires de demandes d'instruction..... | 24 |
| E.4 | Enregistrement et copie de la demande d'instruction | 24 |
| E.5 | Réclamations susceptibles de conciliation | 25 |
| E.6 | Accepter une pénalité pour un incident..... | 26 |
| E.7 | Retirer une demande d'instruction | 26 |
| E.8 | Programmer les instructions | 26 |
| E.9 | L'instruction | 27 |
| E.10 | Après la dernière course | 27 |
| F | L'instruction | 28 |
| F.1 | Principes généraux, juridiction | 28 |
| F.1.1 | <i>Préparation avant l'instruction.</i> | |
| F.1.2 | <i>Instruire plusieurs demandes simultanément</i> | |
| F.1.3 | <i>Droits des parties, règle 63.1</i> | |
| F.1.4 | <i>Interprètes</i> | |
| F.1.5 | <i>Retirer une réclamation ou une demande de réparation, règle 63.2(a)</i> | |
| F2 | Réclamations, règle 60 | 30 |
| F.2.1 | <i>Contenus d'une réclamation, règle 60.3(a)</i> | |
| F.2.2 | <i>Recevabilité d'une réclamation, règle 60.4</i> | |
| F.2.3 | <i>Réclamations de bateaux dans la zone de course, règle 60.2</i> | |
| F.2.4 | <i>Recevabilité en cas de blessures ou dommage</i> | |
| F.2.5 | <i>Recevabilité des réclamations pour des incidents hors zone de course</i> | |
| F.2.6 | <i>Temps limites pour déposer les réclamations</i> | |
| F.2.7 | <i>Réclamations par le comité de course, le comité technique ou le jury.</i> | |
| F.3 | Réparations, règle 61 | 33 |
| F.3.1 | <i>Qui peut demander réparation ?</i> | |

| | |
|---|-----------|
| F.3.2 Parties dans une instruction de réparation | |
| F.3.3 Demandes de réparation d'avant course | |
| F.3.4 Validité d'une demande de réparation, règle 61.2 | |
| F.4 Conduite des instructions, règle 63 | 34 |
| F.4.1 Débuter l'instruction | |
| F.4.2 Observateurs | |
| F.4.3 Conflit d'intérêts, règle 63.3 | |
| F.4.4 Recevoir les dépositions, règle 63.4 | |
| F.4.5 Témoins, règle 63.4(b) | |
| F.4.6 Quand un troisième bateau peut avoir enfreint une règle, règle 63.2(d) | |
| F.4.7 Questions orientées | |
| F.4.8 Oui-dire et témoignage écrit, règle 63.4(b) | |
| F.4.9 Preuves photographiques et vidéos, Annexe M8 | |
| F.4.10 Tracking internet et GPS | |
| F.5 Faits, conclusions et décisions, règle 63.5 | 40 |
| F.5.1 Évaluer la déposition | |
| F.5.2 Établir les faits | |
| F.5.3 Les délibérations | |
| F.5.4 Résoudre des divergences d'opinion entre les membres du jury | |
| F.5.5 Appliquer le niveau de preuve, règle 63.5(a) | |
| F.5.6 Informer les parties et autres, règle 63.6 | |
| F.6 Décisions de réclamations, règle 60.5 | 42 |
| E.6.1 Pénalités lorsque la réclamation est confirmée | |
| E.6.2 Décisions de réclamations concernant les règles de classes et d'équipement, règle 60.5(d) | |
| F.6.3 Pénalités par le jury, règle 61.4(b)(5) | |
| F.7 Décisions de réparation, règle 61.4 | 44 |
| F.7.1 Exigences pour les réparations | |
| F.7.2 Le score ou la place a été, ou peut être aggravé de façon significative | |
| F.7.3 Sans faute de sa part | |
| F.7.4 Action incorrecte ou omission incorrecte, règle 61.4(b)(1) | |
| F.7.5 Dommage physique et blessure, règles 61.4(b)(2), 61.4(b)(3) | |
| F.7.6 Apporter de l'aide, règle 61.4(b)(4) | |
| F.7.7 Action d'un bateau pénalisé selon la règle 2 or 69, règle 61.4(b)(5) | |
| F.7.8 Décisions de réparation, règle 61.4(c) | |
| F.8 Demandes de réouverture d'instruction | 48 |
| F.8.1 Rouvrir une instruction, règle 63.7 | |
| F.8.2 Exigences pour rouvrir une instruction | |
| F.8.3 Procédures de réouverture | |
| F.9 Instructions impliquant des accompagnateurs | 50 |
| F.9.1 Parties aux instructions impliquant des accompagnateurs | |
| F.9.2 Procédures pour une instruction impliquant des accompagnateurs, règle 62 | |
| F.9.3 Pénaliser un accompagnateur, règle 62.3 | |
| F.9.4 Pénaliser un bateau pour une infraction de son accompagnateur, règle 62.4 | |
| F.9.5 Appel interjeté par un accompagnateur ou des bateaux associés | |
| F.9.6 Allégations de mauvaise conduite d'un accompagnateur | |
| G Règle 2 et règle 69 | 52 |
| G.1 Navigation loyale et mauvaise conduite | 52 |
| G.1.1 Navigation loyale, règle 2 | |
| G.1.2 Mauvaise conduite, règle 69 | |
| G.2 Procédures pour la règle 69 | 53 |
| G.2.1 Quand le jury doit initier une action selon la règle 69 | |
| G.2.2 Qui peut être soumis à une instruction selon la règle 69 ? | |
| G.2.3 Moment et lieu de la mauvaise conduite | |
| G.2.4 Préparation du jury | |
| G.2.5 Désigner un enquêteur (règles 69.2(c) et (d)) | |
| G.2.6 Informer la personne par écrit | |
| G.3 L'instruction selon la règle 69 | 56 |
| G.3.1 Satisfaction raisonnable | |
| G.3.2 Circonstances atténuantes et aggravantes | |
| G.3.3 Une partie ne se présente pas | |
| G.3.4 Allégation non retenue | |
| G.3.5 Pénalités | |
| G.4 Après l'instruction | 58 |
| G.4.1 Appel de la décision | |
| G.4.2 Rapport à l'autorité nationale ou à World Sailing | |
| G.4.3 Action par l'autorité nationale | |
| G.4.4 Litige | |
| H Conciliation | 59 |
| H.1 Introduction | 59 |
| H.2 Le conciliateur | 60 |
| H.3 La pénalité post-course | 60 |
| H.4 Principes de la conciliation | 61 |
| H.5 Procédures de la conciliation | 61 |
| H.6 Sans appel | 63 |
| H.7 Avantages et inconvénients | 63 |
| I Jugement sur l'eau incluant la règle 42 et l'Annexe P | 64 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| I.1 | Introduction | 64 |
| I.2 | Gérer le respect des règles – Généralités | 64 |
| I.3 | Communication avec le comité de course | 64 |
| I.4 | Équipement requis | 65 |
| I.5 | Annexe P - Procédures spéciales pour la règle 42 | 65 |
| I.6 | Le briefing des concurrents | 66 |
| I.7 | Règle 42 – Propulsion | 66 |
| I.8 | Décider quand pénaliser | 66 |
| I.9 | Règle 42 - Procédures de jugement | 68 |
| | I.9.1 Signaler la pénalité | |
| | I.9.2 Enregistrer la pénalité | |
| | I.9.3 Expliquer la pénalité au concurrent | |
| I.10 | Positionnement des bateaux | 71 |
| | I.10.1 Pré départ | |
| | I.10.2 Départ | |
| | I.10.3 Au près | |
| | I.10.4 Bords de portant | |
| | I.10.5 Arrivée | |
| J | Juges et jeunes concurrents | 78 |
| J.1 | Introduction | 78 |
| J.2 | Définition du jeune concurrent | 78 |
| J.3 | Attentes comportementales lors des compétitions « jeunes » | 79 |
| J.4 | Visibilité des juges | 79 |
| J.5 | Briefings | 79 |
| J.6 | Communication avec les jeunes et leurs accompagnateurs | 80 |
| J.7 | Instructions | 80 |
| J.8 | Observateurs aux instructions | 80 |
| J.9 | Utilisation du pavillon de réclamation | 80 |
| J.10 | Règle 42 et Annexe P | 80 |
| J.11 | Accompagnateurs et leurs bateaux | 81 |
| J.12 | Protection de l'enfance et règle 69 Mauvaise conduite | 81 |
| K | Juger les courses au large et océaniques | 81 |
| K.1 | Composition du Jury et organisation | 82 |
| K.2 | Responsabilités du jury | 82 |
| K.3 | Modifications spécifiques des règles dans les instructions de course | 83 |
| K.4 | Procédures pour les instructions | 84 |
| K.5 | Pénalités | 85 |
| K.6 | Demandes de réparations | 85 |
| L | Jugement de la Voile Radiocommandée (VRC) | 85 |
| L.1 | Introduction | 86 |
| L.2 | Jugement direct (umpiring) | 87 |
| L.3 | Équipement | 87 |
| L.4 | Principes de base du jugement direct en VRC | 88 |
| L.5 | Positionnement des umpires | 89 |
| L.6 | Incidents non résolus | 90 |
| L.7 | Résumé | 90 |
| M | Catégorisation des coureurs | 92 |
| M.1 | Introduction | 92 |
| M.2 | Avis de course et Instructions de Course | 93 |
| M.3 | Réclamations | 93 |
| M.4 | Pénalités | 94 |
| M.5 | Modifications par l'autorité de catégorisation | 94 |
| M.6 | Rapports au jury | 94 |
| N | Guide du jury pour les courses Slalom Windsurfing | 95 |
| N.1 | Introduction | 95 |
| N.2 | Généralités | 95 |
| N.3 | Format de course | 95 |
| N.4 | Règles | 97 |
| N.5 | Positionnement du jury | 98 |
| N.6 | Réclamations et demandes de réparation | 99 |

A Les arbitres sur les compétitions – Terminologie

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, il est demandé aux juges 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, les juges doivent être complètement familiers des *Règles de Course à la Voile* (RCV) et de toutes autres règles régissant l'épreuve, y compris les règles de classe, les Codes World Sailing, le RIPAM ou toutes prescriptions nationales.

Deuxièmement, les juges sont souvent amenés à participer à de nombreux autres aspects critiques d'une régate, 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.

En outre, on demande aux juges 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 arbitres 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 World Sailing.

Codes World Sailing

Les Règlementations World Sailing suivantes ont rang de règle :

- Code de publicité
- Code antidopage
- Code d'éthique
- Code d'admissibilité
- Code de catégorisation

Ces documents ne sont pas inclus dans les Règles de Course à la Voile car ils peuvent être modifiés à tout moment. Les versions les plus récentes sont publiées sur le site 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 qui font autorité pour l'interprétation des règles de course. Les cas sont fondés 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 juges sont tenus de respecter les RCV et les Cas quand ils interprètent une règle.

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 adresser leurs questions concernant les RCV. 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 Racing et la Course par équipes comme partie du processus continual 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, reconnu par le Comité International Olympique (CIO). Sa mission est de rendre la voile plus excitante et accessible à tous, et d'utiliser notre influence pour créer un avenir durable pour notre sport sur toutes les eaux du monde. Sont comprises 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, commissaires aux résultats et délégués techniques, font partie des nombreux programmes et responsabilités de World Sailing.

Autorité nationale membre (ANM)

L'autorité nationale a la juridiction du sport de la voile dans son pays reconnu par le CIO. Elle est organisée sur une base nationale et peut exercer son mandat chaque fois qu'il existe une activité voile importante. Elle est également membre de World Sailing. De nombreuses ANM ont des responsabilités supplémentaires, comme la croisière et les courses motonautiques.

Les ANM prescrivent souvent des règles complémentaires aux RCV. Ces prescriptions font partie des règles régissant la voile dans sa juridiction, 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 ANM désignent un comité pour instruire les appels formulés par des bateaux, des comités de course ou des comités techniques sur des décisions de jurys. Les procédures d'appel varient d'un pays à l'autre selon leurs règles, politiques et prescriptions. Les membres de leur jury d'appel peuvent comprendre des personnes qualifiées d'autres pays. Une ANM peut également déléguer la fonction d'appel à un comité d'appel d'un autre pays. La plus haute autorité d'appel est l'ANM de la juridiction où l'épreuve s'est déroulée. World Sailing n'instruit pas les appels.

Les ANM peuvent soumettre au Comité des Règles de Course de World Sailing les appels dont elles pensent qu'ils peuvent clarifier une règle ou aider à son interprétation. Si le Comité pense que l'appel est bénéfique à la compréhension des règles, il en fera un Cas World Sailing.

Autorité organisatrice (AO)

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 des organismes spécifiés dans la règle 89.1. C'est le cas de la FFVoile (prescription à la RCV 88.2)

L'autorité organisatrice désigne le comité de course, le jury, le comité technique, les umpires et les

opérateurs résultats.

Comité de course

Le comité de course dirige les courses. Il est responsable de la publication des instructions de course et de l'établissement du classement. Lorsque l'AO 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 siéger au jury. Cependant, au cours de l'instruction d'une demande de réparation alléguant une action incorrecte ou omission incorrecte du comité de course, le jury doit être indépendant du comité de course en raison des conflits d'intérêt potentiels. Si ce n'est pas possible, le jury doit étudier le 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 peut être indépendant 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 de l'annexe N. 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 ANM, dont la majorité doit être juge international 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, conformément à la règle 70.3.

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 des autres problèmes. Lorsque l'AO, le comité de course ou le comité technique le demande, il fournit aussi les conseiller et les aider sur toute question relative à l'équité de la régate. Il tranche les questions d'éligibilité, de jauge et de rating, autorise le remplacement de concurrents, de bateaux ou d'équipement conformément aux règles. Le jury international décide aussi sur les problèmes que l'AO, le comité de course et le comité technique lui soumettent.

Comité technique

Le comité technique procède à l'inspection de l'équipement et à la jauge d'épreuve selon les directives de l'AO et comme requis par les règles. Ses fonctions peuvent comprendre le mesurage 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 se tenir à la décision de cette autorité. L'autorité des règles de classe est l'entité qui approuve en dernier lieu les règles de classe, leurs modifications et les interprétations des règles de classe.

Juge, juge national, juge international

Un juge est un membre d'un 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 le document Rôles, qualifications et compétences des arbitres élaboré par World Sailing.

Umpire, umpire national, umpire international

Un umpire décide des situations et de l'application des règles sur l'eau en temps réel pendant l'épreuve.

A.3 Arbitres World Sailing

La formation et la certification des arbitres de voile d'administration des RCV sont reconnues comme les buts essentiels de 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 connaissances 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 en termes de voile des concurrents ; et troisièmement, le besoin de déterminer les résultats à la fin de la régate.

World Sailing propose également des programmes de formation et de certification pour les mesureurs, les umpires, les comités de course, les délégués techniques et les opérateurs résultats.

La règlementation de la gestion des arbitres World Sailing décrit comment sont gérés les arbitres. Leurs programmes sont administrés sous l'autorité du Comité des arbitres et leur sous-comité pour chaque catégorie. Le programme des juges internationaux est géré par le sous-comité Juges internationaux.

Les Règlementations en vigueur sont disponibles, sur le site de World Sailing (<http://www.sailing.org>). Chercher « régulations », cliquer soumettre et choisissez « Documents » Candidatures pour une nomination juge international.

Les versions en vigueur de la Règlementation des arbitres World Sailing et du document Rôles, qualifications et compétences des arbitres de World Sailing fournissent les exigences pour une nomination en tant que juge international et la procédure de candidature.

Le document Rôles, Qualifications et Compétences définit ce qu'est une compétition majeure.

Les documents de référence pour devenir un juge international et les documents pour une première candidature, et pour le renouvellement de juge international sont publiés sur le site de World Sailing, dans la partie Arbitres, Juge international.

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

A.4 Références pour la première nomination juge international

Les premières candidatures doivent être accompagnées des évaluations du juge international qui préside le jury décrivant les performances du juge sur l'épreuve. Il est essentiel qu'avant l'épreuve, le candidat demande au président du jury de lui fournir une évaluation World Sailing. Le président du jury complète l'évaluation au cours de l'épreuve, et la soumet à World Sailing.

Le Manuel du Guide de candidature aide au processus de candidature. Le document Directives pour les formulaires d'évaluation des juges internationaux conseille le président du jury pour remplir le formulaire d'évaluation du JI. Les deux documents 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

Pendant l'épreuve, le président du Jury peut choisir d'autres JI expérimentés du jury pour l'aider pour évaluer les performances du candidat. Le président peut échanger quotidiennement avec les autres juges participant au processus d'évaluation et avec le candidat pour aider à identifier les axes de travail pour lui permettre d'apprendre et de s'améliorer pendant l'épreuve. Après l'épreuve, le président remplit le formulaire d'évaluation, discute de l'évaluation avec le candidat, et l'adresse ensuite à World Sailing (raceofficials@sailing.org) selon le calendrier prévu. Le candidat a droit à une copie du formulaire, et peut en faire la demande directement au président du Jury.

B Qualités et compétences d'un Juge International

B.1 Code de conduite

En tant que participants de la pratique sportive de la voile, les arbitres World Sailing doivent respecter les plus hauts critères éthiques établis par World Sailing dans son Code d'éthique.

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 préjugé,
- protègent la confidentialité des délibérations du Jury, pendant et après la régate,
- soient polis, courtois, ouverts d'esprit et patients avec leurs collègues, les concurrents, les officiels, les responsables d'équipe, les entraîneurs, les accompagnateurs et les invités,
- respectent les différences culturelles des collègues, concurrents, officiels, responsables d'équipe, entraîneurs, accompagnateurs, autorités organisatrices et pays 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 le remboursement des 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 et de vapoter en salle Jury, dans les autres bâtiments et toute zone du site où cela est interdit, 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 sur une épreuve. Ces documents sont disponibles sur le

site de World Sailing. (Recherchez « conflit d'intérêts », cliquez sur Soumettre et sélectionnez « Documents »).

B.3 Qualités requises

On attend des juges internationaux qu'ils assurent les fonctions nécessaires lors des épreuves auxquelles ils participent. Avant d'accepter une invitation, il vous incombe de comprendre les exigences de l'épreuve et votre capacité à exercer les fonctions nécessaires. Les juges peuvent être amenés à exercer un vaste ensemble de fonctions, mais toutes ne seront pas nécessaires sur chaque épreuve.

| Fonction sur l'épreuve | Compétences nécessaires |
|----------------------------------|---|
| Instructions | <p>Capacité à lire, rédiger et parler avec les termes appropriés, généralement en anglais ;</p> <p>Vision et audition appropriées, avec aide si nécessaire ;</p> <p>Très bonne aptitude au raisonnement et mémoire pour l'analyse des règles en jeu dans les cas considérés ;</p> <p>Prise de décision sûre ;</p> <p>Évaluation et rédaction des faits et décisions pour les réclamations et demandes de réparation ;</p> <p>Rédaction des allégations et décisions pour les instructions selon la RCV 69.</p> |
| Aller sur l'eau | <p>Manœuvre de petits bateaux à moteur, en tenant compte de la sécurité des personnes embarquées ;</p> <p>Mobilité suffisante pour passer d'un ponton à un bateau et d'un bateau à un autre sans perdre l'équilibre (avoir le pied marin) ;</p> <p>Faire face au mal de mer, le cas échéant ;</p> <p>Capacité à maintenir son équilibre sur l'eau ;</p> <p>Positionnement du bateau pour observer les courses sans gêner, en tenant compte des caractéristiques de la classe de bateaux ;</p> <p>Utilisation des protocoles de communication appropriés par VHF (un permis est souvent requis) et radio avec canaux privés ;</p> <p>Condition physique pour passer de longues journées sur l'eau dans toutes les conditions ;</p> <p>Condition physique pour récupérer un partenaire tombé à l'eau ;</p> <p>Concentration pour suivre la course et noter tout incident pouvant affecter la course ou aboutir à une instruction.</p> |
| Juger la RCV 42 selon l'annexe P | <p>Voir ci-dessus « Aller sur l'eau » ;</p> <p>Compréhension approfondie de la RCV 42, de la cinétique spécifique à la classe et des procédures pour l'annexe P ;</p> <p>Connaissance des modifications de la RCV 42 pour une classe ;</p> <p>Positionnement du bateau pour juger les mouvements habituels des concurrents en minimisant la gêne pour les bateaux en course.</p> <p>Capacité à fournir à un concurrent une explication amicale mais ferme d'une pénalité donnée, sans discussion.</p> |

| | |
|--|---|
| 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/veille ? permanente des bateaux approchants 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 (B/F). Connaissance des routes spécifiques pour couvrir le parcours. |
| Courses océaniques / au large | Connaissance extensive du RIPAM et des Règlementations Spéciales Offshore de World Sailing. Connaissance des calculs de navigation, des systèmes de tracking, etc... Procédures d'instruction modifiées. Système de pénalité discrétionnaire (temps, arrêt, attente). |
| 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 », le cas échéant. |
| 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 dans la zone d'observation 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, à terme, 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 | | | |
| Annexe P (RCV 42) | | | |
| Flottes rapides | | | |
| Windsurf | | | |
| Kiteboard | | | |
| Courses océaniques/au large | | | |

| | | | |
|--------------------------------|--|--|--|
| Jugement direct et umpiring | | | |
| VRC | | | |

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

Ainsi :

- Si vous avez des besoins spécifiques, temporaires ou permanents, ou des limitations physiques ou cognitives, n'acceptez l'invitation que si vous pouvez remplir pleinement les fonctions du jury.
- Si vous avez des besoins spécifiques dont il faut tenir compte, veuillez en informer le président du jury ou le représentant de l'autorité organisatrice en charge des arbitres avant d'accepter l'invitation.
- Si vous êtes hébergé chez un particulier, faites savoir aux organisateurs si vous avez des allergies à la fumée de cigarette ou autres, ou si vous avez une mobilité réduite.
- Si vous avez des contraintes alimentaires, prévenez les organisateurs avant d'arriver.

B.4 Allégation de conduite ou de compétence inappropriée

La réglementation World Sailing, Performances des arbitres, prévoit que des rapports soient rédigés en cas d'allégation de conduite ou de compétence inappropriées d'un arbitre World Sailing. Ces rapports sont transmis conformément aux procédures définies dans la régulation. Des rapports peuvent également être établis dans le cadre du Code d'éthique et de la Politique de protection contre les abus et le harcèlement.

C Le Jury

C.1 Introduction

L'ampleur et la qualité des jugements qu'un organisateur doit fournir aux concurrents dépendent du type de compétition. 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 compétitions de haut niveau. Dans la plupart des cas, le juge 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

Il y a conflit d'intérêts lorsqu'un arbitre de World Sailing a, ou semble raisonnablement avoir, un intérêt personnel ou financier qui pourrait affecter sa capacité à être impartial. Avant d'accepter une invitation sur une compétition, chaque juge doit consulter les « Directives pour l'évaluation d'un conflit d'intérêts pour les arbitres » telles que publiées sur le site Web de World Sailing et agir conformément à ces lignes directrices. (Recherchez « conflit d'intérêts », cliquez sur Soumettre, puis sélectionnez « Documents »).

Cela peut inclure le refus de l'invitation.

La règle 63.3(c) interdit à une personne qui a un conflit d'intérêts d'être membre d'un jury sur les compétitions majeures World Sailing ou lors d'autres compétitions comme prescrit par l'autorité nationale du lieu. De plus, un arbitre de World Sailing Race qui a connaissance d'un conflit d'intérêts doit décliner une invitation à participer à une compétition où un jury international est désigné.

Pendant la compétition, la règle 63.3 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

Habituellement, l'AO désigne les membres du jury. Dans des compétitions comme un championnat du monde, cette décision est souvent prise entre l'AO et l'Association de classe. Les seules exceptions concernent des compétitions spécifiques où World Sailing est responsable de la désignation du jury, comme les Jeux Olympiques. 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 compétition 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 compétition 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 compétitions 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 qui ne sont pas des juges expérimentés.

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 devenir 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 70.3 précise trois autres conditions pour supprimer le droit d'appel. Dans ces trois cas, l'attention doit être accordée à la nécessité d'obtenir les autorisations nécessaires 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 la compétition. Le vice-président « local » assume alors la responsabilité et l'autorité sur les tâches administratives et d'organisation de l'avant compétition.

Puisque les organisateurs de la compétition 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 ANM 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 la compétition incluant les noms du président et des membres du jury international.

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 d'information.

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.

C.7 Responsabilités

La tâche principale du jury ou jury international désigné est de mener les instructions des réclamations, les demandes de réparation, les 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 compétitions.

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 compétitions est élevé, plus il existe de pression sur les juges, les organisateurs, et les concurrents. 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 la compétition.

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 compétitions, les jurys internationaux sont souvent amenés à résoudre des questions d'admissibilité, de jauge, de certificats des 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 de tous les membres. En l'absence de majorité, le président peut avoir un vote prépondérant.

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). Le 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 désigné selon les dispositions de la règle N1.4(b).

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 sont cohérentes avec les faits. Cette nouvelle instruction n'est pas une réouverture selon la RCV 63.7. 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. 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, ce devrait être la normalité. Toutefois, dans quelques circonstances exceptionnelles, le jury peut toujours agir en adoptant la procédure d'instruction à distance, 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 doit être prise avant le début de la compétition, par exemple l'admissibilité ou la catégorisation d'un coureur ;
- si une décision doit être prise après la fin de la compétition, 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 63.1 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. 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 compétition. 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 des 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 compétition, 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 de ce manuel, Jugement des courses océaniques et au large.

D Les bonnes pratiques avant et pendant la compétition

D.1 Avant la compétition

D.1.1 Responsabilités du président du jury avant la compétition

Avant le début d'une compétition, le président et le vice-président du jury ont plusieurs tâches à accomplir ou à attribuer, et points à vérifier.

Sans aucune autorité sur l'autorité organisatrice, le président du jury a cependant une influence considérable si la relation reste coopérative. Il doit, si possible, s'assurer avec tact que l'autorité

organisatrice est consciente de ses responsabilités envers le jury.

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

Les tâches spécifiques du président et du vice-président avant l'événement sont notamment :

- Examiner l'avis de course et le projet d'instructions de course
- A la demande, aider l'autorité organisatrice à sélectionner les juges appropriés pour la compétition
- Convenir avec l'autorité organisatrice des modalités d'hébergement et de remboursement des dépenses
- Communiquer à l'autorité organisatrice les besoins du jury pour son fonctionnement à terre et sur l'eau
- Décider et communiquer l'heure de la première réunion du jury
- Vérifier si l'autorité organisatrice utilise une plateforme de communication en ligne pour les concurrents ou les arbitres
- Répartir les tâches et responsabilités entre les membres du jury et les communiquer suffisamment tôt, et
- Mettre en place un système de messagerie, tel qu'un groupe WhatsApp, entre les membres du jury (et les autres officiels, si nécessaire).

D.1.2 Décider de l'étendue des responsabilités du jury international

La règle N2 répertorie les responsabilités d'un jury international. Les règles N2.2 et N2.3 énumèrent les autres responsabilités qui peuvent lui être attribuées, selon les demandes 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. Un jury avisé peut suggérer au directeur des courses des améliorations et des idées sur les parcours et d'autres points relevant du comité de course, sans chercher à l'influencer dans ses décisions. Cela permet d'éviter un conflit d'intérêts lors d'une instruction d'une demande de réparation impliquant une action du comité de course.

D.1.3 Réviser les 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 la compétition et les concurrents. L'autorité organisatrice établit les conditions selon lesquelles elle devrait organiser la compétition.

Il est donc important que l'avis de course contienne les informations nécessaires pour permettre à un concurrent de décider d'investir du temps, de l'énergie et de l'argent pour participer à la compétition. Les concurrents ont besoin d'éléments 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 le guide pour l'avis de course publiés sur le site de World Sailing doivent être utilisés pour examiner l'avis de course et s'assurer que toutes les informations requises y figurent en utilisant le plus possible les formulations normalisées.

Si un système de gestion de compétition doté d'un tableau d'information officiel en ligne est utilisé pour permettre aux concurrents d'accéder aux documents ou de déposer une demande (instruction, classement, remplacement d'équipier ou de matériel etc.), l'avis de course doit mentionner les exigences pour accéder à cette plate-forme (p. ex. un smartphone avec connexion internet). Les points particuliers relatifs à la plate-forme peuvent être communiqués ultérieurement.

Cependant, malgré d'importants efforts, il peut être nécessaire de modifier l'avis de course. A titre d'exemple, cela peut être dû au blocage d'un port par un navire ou à une modification par l'autorité gouvernementale des fréquences radio disponibles. Dans la plupart des cas, les concurrents

comprendront et accepteront les modifications, qui devront cependant être réduites au minimum. Les modifications apportées qui pourraient amener un concurrent à ne pas participer peuvent aboutir à des demandes de réparation.

En cas de conflit entre l'avis de course, les instructions de course ou tout autre document régissant la compétition, la bonne pratique est de modifier l'avis de course et/ou les instructions de course, ou les deux, dès que le conflit est connu.

Le président et le vice-président du jury et, si possible, les autres membres, doivent examiner les instructions de course avant que la dernière version ne soit validée. Les membres doivent adresser leurs observations au président pour qu'il les examine avant de les transmettre au comité de course. Le document final doit être vérifié par tous les membres du jury afin que toutes les éventuelles corrections puissent être proposées au comité de course avant le début de la compétition. Cependant, les modifications de dernière minute doivent être limitées uniquement à celles nécessaires au déroulement de la compétition.

D.1.4 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 réfléchir au fonctionnement du jury, décider de la date de la première réunion et attribuer les tâches aux membres du jury, et les en informer. Ces derniers seront ainsi en mesure de planifier leur voyage bien en avance, et d'arriver bien préparés. Un bref projet d'ordre du jour de la première réunion du jury aidera les juges moins expérimentés en leur permettant de découvrir les sujets abordés et de bien se préparer.

Ces tâches varient selon le type de compétition et la taille du jury. Le plus souvent, il est utile de disposer d'une base documentaire partagée (p. ex Dropbox ou Drive) avec toutes les règles applicables, les modèles de formulaires pour l'affichage, un tableau reprenant les tâches des membres du jury et les informations sur tout système en ligne que le jury pourrait utiliser pendant la compétition. Le président du jury doit tenir compte de l'expérience de chaque membre du jury, des besoins en termes d'évaluation de juge international ainsi que des considérations linguistiques locales. Il est d'usage de demander leurs préférences aux membres du jury et, si possible, d'en tenir compte dans l'attribution.

D.1.5 Tâches courantes pour de nombreuses compétitions

Avis de course et instructions de course. Cette tâche comprend l'examen avant la compétition de l'avis de course, des instructions de course et des autres documents régissant la compétition. Sur site, il s'agit de veiller à la bonne mise à disposition des avenants à tous les membres du jury.

Relation avec l'autorité organisatrice. Cette tâche revient normalement au président ; cependant, pour des considérations linguistiques, elle peut parfois être attribuée à quelqu'un qui parle la langue locale.

Relation avec le comité de course. Cette tâche implique la participation à une réunion quotidienne avec le comité de course et la retransmission au jury de ses intentions. Convenez quel comité (jury ou comité de course) affichera les heures limites de réclamation après les courses chaque jour. Cela peut aussi impliquer d'échanger avec diplomatie sur tous les points qui doivent, selon le jury, être portés à l'attention du comité de course. Cette tâche revient parfois à un membre du jury possédant également la qualification de comité de course.

Relation avec le comité technique. Cette tâche implique des échanges avec le comité technique sur des sujets de jauge et de règles de classe, survenant pendant la compétition.

Questions et réponses. Il s'agit de diriger un sous-groupe du jury afin de recevoir les questions écrites au jury et de préparer les réponses qui seront affichées au tableau d'information officiel.

Gestion des instructions. Il s'agit de suivre la réception des demandes d'instruction, désigner les panels, programmer les instructions et les conciliations selon les cas, s'assurer de l'affichage de

tous les avis correspondants selon les règles et de la communication de toute modification des résultats au commissaire aux résultats. Cette tâche variera en fonction de la présence d'un(e) secrétaire du jury fourni(e) par l'autorité organisatrice.

Fonctions sur l'eau. Si l'annexe P s'applique, les fonctions des juges sur l'eau sont décidées pour chaque jour. Il faut tenir compte de toute politique de rotation, de l'expérience de chaque juge et de toute demande d'évaluation de juge international.

Responsable par rond. Sur les compétitions avec plusieurs 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.

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

Bateaux et radios. Cette tâche consiste à gérer l'équipement attribué au jury sur l'eau : les bateaux, leurs clés, les radios, l'équipement de sécurité, les pavillons, ainsi que l'amarrage et l'avitaillement en carburant. Elle revient souvent à un juge local parlant la langue et connaissant les habitudes locales.

Tableau d'affichage. Cette tâche consiste à s'assurer de l'affichage des bonnes informations sur les tableaux d'affichage de la compétition et le site web, conformément aux règles, et que toute modification aux scores, à la suite des actions du jury, figure dans les résultats.

Responsable Système. Cette tâche revient à un membre ayant déjà expérimenté le système de gestion de la compétition utilisé pour la compétition et qui en a le plus l'habitude. Il peut s'agir de logiciels de gestion d'évènement, de sites internet pour la compétition, de bases documentaires (telles que DropBox, Drive, etc.) et de systèmes de communication (p. ex. Telegram ou WhatsApp). Il s'agit de définir les modalités d'utilisation de ces systèmes, en veillant à leur bonne configuration et fournissant une assistance ou une formation aux autres membres du jury, selon les cas.

Systèmes de tracking (y compris la vidéo officielle et le recueil de données). Si l'un de ces systèmes est utilisé pour la compétition, un membre du jury assurera la liaison avec l'équipe assurant la gestion des systèmes de tracking, de vidéo et de recueil de données. Il est essentiel de comprendre les limites ou avantages de ces systèmes dans le cas où ils sont présentés dans une instruction en tant que témoignages.

Remboursement des frais de déplacement. Cette tâche consiste à s'assurer que tous les membres du jury adressent leur demande de remboursement de 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 et les jurys internationaux, quand l'éventail des niveaux d'expérience parmi les juges est important. Il s'agit d'organiser des réunions quotidiennes informelles pour discuter des règles ou des sujets d'actualité. Exemples de sujets : règle 42, procédures concernant les accompagnateurs, modifications récentes des règles, décisions récentes des Q&R, arbitrage des *medal races* le cas échéant, etc. Ces sessions, parfois appelées « universités des juges », ont fait leur preuve. Le président du jury devra demander aux membres du jury d'y participer pour contribuer à la formation.

Festivités, repas et boissons. Il s'agit de s'assurer que les juges disposent de leurs repas et boissons pour déjeuner sur l'eau ou à terre, de prendre les dispositions nécessaires pour les dîners et de tenir les juges informés de toutes les réceptions auxquelles ils doivent assister.

Noter les bonnes idées pour les compétitions futures. Cette tâche consiste à noter toutes les observations, modifications aux instructions de course, changements dans le fonctionnement du jury et dans les autres procédures survenant pendant la compétition. Il conviendra de travailler conjointement avec le président pour élaborer un compte rendu de compétition.

Compte-rendu de compétition. Le président, ou l'un de ses adjoints, rédige le compte rendu de compétition reprenant les idées pertinentes rassemblées au cours de la compétition, et l'adresse à l'autorité organisatrice.

La présente liste est donnée uniquement à titre d'exemple, et certaines tâches ne s'appliquent pas à certaines compétitions. Tous les membres devraient normalement assister à la première réunion des concurrents, aux réunions quotidiennes du jury, et participer aux instructions de panel et mener les conciliations, si nécessaire.

D.2 Pendant la compétition

D.2.1 L'arrivée

Le président du jury conviendra avec l'autorité organisatrice du programme d'arrivée des juges, en fonction du programme des courses. Plus il arrive de membres du jury pendant les formalités d'avant compétition, mieux c'est. A minima, tous les membres du jury doivent être présents la veille du début des courses, ou le matin, si les courses commencent l'après-midi. Ainsi, les concurrents, les bénévoles, la direction de course et les juges peuvent faire connaissance. Le jury sera alors disponible pour répondre aux questions sur la jauge, l'inspection de l'équipement, les instructions de course ou les autres documents de course. S'il n'est pas possible pour tous les membres d'arriver en avance, il conviendrait que la majorité du panel soit présente, dont le président ou le vice-président.

D.2.2 Installations et équipement

Les installations et l'équipement mis à la disposition du jury pour la compétition devront être disponibles et vérifiés, p. ex. :

- La mise en place d'un point d'accueil des concurrents ou d'un bureau Jury.
- Des salles d'instruction adaptées, avec des chaises et des tables en nombre suffisant, de l'éclairage et des réductions de bateaux pour les réclamations, des écrans pour la projection de vidéos.
- Le tableau d'information officiel est positionné à l'endroit mentionné dans les instructions de course et est clairement identifié. Si le tableau d'information officiel est en ligne, des écrans devront être installés dans les zones des concurrents pour afficher le tableau d'information.
- Mise à disposition d'une imprimante, d'une photocopieuse pour le jury et d'un accès internet à haut débit.
- Des canaux de communication, si nécessaire, ont été agréés entre le président du jury, le comité de course, le commissaire aux résultats, le responsable du site internet etc...
- Tous les documents nécessaires devant figurer sur le tableau d'information officiel sont affichés en temps utile (p. ex. prescription de l'autorité nationale, suppression du droit d'appel, approbation de la classe de toute modification aux règles de classe, etc.).
- Mise à disposition des codes d'accès au réseau internet et aux systèmes de gestion de la course.
- Mise à disposition au bureau Jury de feuilles de demande de réclamation et de contestation de classement.
- Mise à disposition des bateaux Jury, de la pavillonnerie, des radios, et de l'équipement de sécurité. Les postes d'amarrage, les clés et les procédures de ravitaillement sont identifiés.

D.2.3 Première réunion du jury

La première réunion du jury vise à fédérer les membres au sein d'une équipe soudée. Pour cela, il convient dans un premier temps d'offrir à chacun l'occasion de donner son point de vue sur toutes décisions et procédures adoptées.

Une dernière vérification des instructions de course est une tâche importante. Cependant, à ce stade assez tardif, il est important de se limiter aux modifications essentielles. Toute modification jugée nécessaire doit être effectuée par le comité de course. Une approche diplomatique est essentielle

pour cette première collaboration. Une première expérience coopérative entre le comité de course et le jury aboutira souvent à des relations respectueuses entre ces deux entités tout au long de la compétition.

La liste des tâches réparties entre les différents juges peut servir d'ordre du jour des réunions d'avant course, où chaque membre du jury dirigera les échanges pour son secteur de responsabilité et où l'on pourra aborder tout point avant d'aller sur l'eau. Ceux qui sont chargés d'assister à d'autres réunions doivent faire un compte rendu quotidien, afin de prendre les mesures nécessaires.

De nombreuses compétitions utilisent maintenant des systèmes en ligne qui incluent un tableau d'affichage officiel permettant aux concurrents d'y accéder à distance. La compétition peut également avoir un tableau d'affichage 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, un ordre du jour devra être établi.

S'il est prévu d'utiliser l'annexe P pour juger la règle 42, le jury doit discuter des infractions les plus fréquemment observées et des règles de classe spécifiques ainsi que du positionnement des bateaux jury sur l'eau.

Le jury devrait également échanger sur sa manière de fonctionner comme p. ex. Quand faut-il réclamer contre un bateau ? Décider des pénalités discrétionnaires (si les instructions de course le prévoient) ; cohérence des décisions en matière de réparation accordée par les différents panels.

Toutes les réunions doivent être courtes, sans digression et aboutir à des décisions. Toute action doit faire l'objet d'un suivi afin d'en garantir l'achèvement.

D.2.4 Réunion d'avant course avec le président du comité de course, le directeur des courses et autres officiels

Avant les courses, une réunion doit être organisée avec le président du jury, le président du comité de course, le directeur des courses (PRO), le président du comité technique, l'officier chargé de la sécurité et les personnes clés de l'organisation. Il s'agit de développer un esprit de coopération et un bon niveau de compréhension mutuelle et de respect, tout en insistant sur des points 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 le comité technique et faire le point sur la procédure de contrôle des vêtements mouillés et de la procédure de pesée des équipements, le cas échéant.

Le jury ne doit communiquer avec le comité de course que 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 à qui il a donné délégation. Cela permet d'éviter que les concurrents reçoivent des instructions contradictoires et réduit ainsi la possibilité d'une demande de réparation.

D.2.5 Briefing des concurrents

De nombreuses compétitions comportent un briefing des concurrents. Il s'agit 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 demander de l'aide pour résoudre un problème pendant la compétition.

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 les actions du jury contribueront 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 ;
- Commenter l'annexe P – Procédures spéciales pour la règle 42 – si elle est utilisée. Rappeler aux concurrents que le jury est là pour 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 surveiller. 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 concurrents jeunes ou moins expérimentés qu'il est important d'effectuer rapidement une pénalité pour une infraction commise, qu'il y ait ou non réclamation. Rappeler également les pénalités prévues dans la règle 44 pour une infraction à une règle du chapitre 2 ou pour avoir touché une marque. Souligner 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 déroulement de la compétition. Il faut être très prudent en y répondant. Le jury souhaite aider les concurrents en répondant rapidement mais les questions sont souvent plus compliquées qu'elles n'y paraissent au premier abord. Si la réponse n'est pas évidente, il vaut mieux inviter le concurrent à poser 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 au tableau d'information officiel.

D.2.6 Communiquer avec les accompagnateurs

Traiter tous les accompagnateurs avec respect. Il convient de garder à l'esprit que les entraîneurs et directeurs d'équipe sont souvent 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 particuliers d'actualité et qui peuvent survenir pendant la compétition.

L'autorité organisatrice prévoit souvent une réunion avec les accompagnateurs avant le début des courses et, si possible, chaque matin pendant la compétition. Le président du jury ou son représentant devrait si possible participer à ces réunions. Ces réunions constituent une occasion d'échanges informels entre les concurrents, l'équipe de direction des courses et le jury. Elles ne se substituent aucunement aux communications officielles aux concurrents, affichées sur le tableau officiel d'information.

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. Par exemple, par le biais de la discussion, un entraîneur peut travailler avec un concurrent pour qu'il modifie un comportement qui est proche de l'infraction à la sportivité.

D.2.7 Communiquer avec les médias

Les médias jouent un rôle important dans toute compétition. Les journalistes et les autres personnes impliquées dans la communication avec le 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 président du jury communique normalement avec les médias au nom du jury.

D.2.8 Désigner un enquêteur, allégations selon la règle 69

Idéalement, il conviendrait de désigner un enquêteur avant la compétition, en cas d'allégation selon la règle 69. L'enquêteur doit être libre de tout conflit d'intérêts ; il faut donc être très prudent dans sa désignation. Si nécessaire, il peut s'agir de l'un des juges puisque le minimum requis pour l'instruction est un panel de seulement trois membres. Dans ce cas, des facteurs comme le fait ayant

motivé le rapport, l'âge, le genre, la langue et le pays des participants et l'équilibre du jury avec les membres restants peuvent influencer la décision. Un enquêteur qui présente le cas durant une instruction devient une partie selon les Définitions. Il ne peut donc pas participer aux discussions du panel ou à la prise de décision. Se référer au chapitre sur les règles 2 et 69 du présent manuel et au Guide World Sailing de la mauvaise conduite disponible sur le site de World Sailing et traduit sur le site de la FFVoile.

<https://arbitrage.ffvoile.fr/media/3nvocor3/misconduct-guidance-fra.pdf>

E Administration du Jury lors de la compétition

E.1 Gestion des instructions

Lors de la plupart des compétitions, un bureau du jury est mis en place pour recevoir les demandes d'instruction, planifier les instructions et traiter les demandes des compétiteurs et des accompagnateurs. Ce bureau est supervisé par un membre désigné du jury, assisté d'un secrétaire du jury si un tel poste a été prévu.

Un secrétaire peut être nommé pour aider aux tâches administratives du jury. Cette personne est généralement appelée secrétaire du jury, un terme utilisé dans toute cette section. Le secrétaire peut être un juge local en formation. Une personne possédant de solides compétences organisationnelles, parlant la langue locale et ayant une certaine compréhension des procédures du jury, constitue également un atout pour le comité.

De nombreuses compétitions utilisent désormais des systèmes de gestion des compétitions qui incluent une section dédiée aux instructions et notifications du jury. Tous les membres du jury ainsi que le secrétaire du jury doivent être familiers avec ces outils et savoir les utiliser.

Idéalement, le bureau du jury doit être situé à proximité de la ou des salles d'instruction, facilement accessible aux compétiteurs, en tenant compte du fait qu'ils peuvent parfois arriver mouillés. Ceux qui gèrent le bureau du jury doivent vérifier que :

- La salle du jury dispose d'une table, d'un nombre suffisant de chaises, d'un bon éclairage et d'un accès à Internet.
- Le tableau d'affichage officiel est placé à l'endroit prévu dans les instructions de course, est correctement identifié et dispose d'un espace réservé aux annonces du jury.
- Un accès à une imprimante, une photocopieuse dédiée et une connexion Internet rapide avec un code WIFI est assuré.
- Les moyens de communication entre le président du jury, le comité de course, les responsables des classements et les autres parties concernées ont été définis et fonctionnent correctement.
- Un système de messagerie, tel qu'un groupe WhatsApp entre les membres du jury (et d'autres officiels si nécessaire), est établi et opérationnel.
- Toute lettre concernant le refus du droit d'appel ou la constitution d'un jury international, si applicable, est affichée sur le tableau d'affichage officiel.
- Les formulaires de demandes d'instructions, de contestations de classement et d'acceptation de pénalité sont disponibles au bureau du jury.
- Chaque salle du jury contient un dossier avec une copie papier de l'avis de course, des instructions de course, de toute modification, ainsi que de tout autre document pertinent, tels que les pénalités standard, les règlements relatifs à l'équipement, à la sécurité et aux médias, la liste de contrôle des instructions et le formulaire d'observateur. Ce dossier doit être vérifié quotidiennement pour s'assurer qu'il reste à jour.

Le jury peut mettre en place un dossier compétition en ligne via Dropbox ou Google Drive. Il pourrait inclure toutes les règles et documents pertinents, un inventaire des arrivées et départs des membres du jury ainsi que leurs préférences alimentaires et restrictions alimentaires. Une section dédiée pourrait être prévue pour sauvegarder les dossiers des affaires traitées après la compétition.

À moins que ces informations ne soient disponibles sur un tableau d'affichage en ligne, le bureau du jury doit être en mesure de fournir au jury les temps limites quotidiens de dépôt des réclamations ainsi que la liste des pénalités alternatives appliquées, si elles sont prévues dans les instructions de course.

E.2 Administration quotidienne

Chaque jour, chaque membre du jury doit être informé de toute modification des instructions de course ou d'autres règles. La section du tableau d'affichage officiel réservée aux annonces du jury doit être tenue à jour.

Bien que la plupart des demandes de substitution d'équipage et de mise à terre des bateaux soient traitées par le comité de course, les instructions de course peuvent préciser que ces demandes nécessitent l'approbation du jury.

Les résultats doivent être vérifiés pour s'assurer que les modifications de classement décidées par le jury ont bien été prises en compte.

E.3 Recevoir les formulaires de demandes d'instruction

Le jury doit avoir établi de manière complète les procédures à suivre pour le traitement des demandes d'instruction, qu'elles soient reçues sur papier, en ligne, ou via les deux formats.

Le bureau du jury doit toujours accepter toute demande d'instruction, sans jamais la rejeter, quel que soit son format et même si elle est reçue après l'expiration du temps limite de réclamation. Seul le jury peut décider de la recevabilité de la demande lors d'une instruction.

Lorsqu'une demande d'instruction est reçue sur papier, elle doit être enregistrée avec un numéro, la date, l'heure, le temps limite de réclamation et les initiales de la personne qui l'a reçue. Ces informations doivent être notées à la fois sur le formulaire de demande et dans le registre des demandes reçues. Si un système en ligne est utilisé et qu'un formulaire papier est ensuite saisi dans ce système, le numéro de cas attribué par le système doit être inscrit sur le document papier une fois l'affaire publiée en ligne.

Les demandes d'instruction reçues via un système de gestion de compétition en ligne sont automatiquement horodatées avec la date et l'heure de réception. Il faut vérifier si un numéro de cas a été attribué et, si ce n'est pas le cas, l'ajouter manuellement.

Vérifier dans la liste des pénalités alternatives si l'une des parties concernées par l'instruction a pris une pénalité et si, tel est le cas, cette information doit être ajoutée à la demande d'instruction.

Vérifier les contestations de classement du jour pour voir si l'une d'elles correspond à une demande d'instruction. Si c'est le cas, elle doit être ajoutée aux demandes d'instruction.

Tout signalement alléguant une faute d'un compétiteur ou d'un accompagnateur, qu'il soit présenté verbalement ou par écrit, doit être immédiatement transmis au président du jury. Il doit également être enregistré avec l'heure de réception.

E.4 Enregistrement et copie de la demande d'instruction

E.4.1 Compétitions utilisant des formulaires papier de demandes d'instruction

Les documents de chaque instruction doivent être conservés dans une enveloppe des cas, soit une chemise transparente, soit une enveloppe en papier sur laquelle les détails de la réclamation sont inscrits sur le recto. L'utilisation d'une chemise transparente est plus rapide, car elle évite d'avoir à retranscrire les informations sur une fiche de couverture, réduisant ainsi le risque d'erreurs de transcription.

Des copies de chaque formulaire de demande doivent être réalisées pour chaque membre du jury ainsi que pour chaque partie impliquée. L'original doit être conservé dans les archives.

L'ordre des instructions doit être affiché sur le tableau d'affichage officiel dès que possible afin d'informer toutes les parties concernées. Cet affichage doit inclure la classe, le numéro de course, l'auteur de la réclamation et le réclamé, ou, dans le cas d'une demande de réparation, le demandeur et le comité concerné. L'heure et le lieu de l'instruction peuvent être ajoutés et mis à jour au fur et à mesure que le programme se précise et que les instructions sont terminées.

E.4.2 Compétitions utilisant un système de gestion des compétitions avec demandes d'instruction en ligne

Les systèmes de gestion électronique des compétitions offrent un large éventail de fonctionnalités qui peuvent être utilisées. Il est essentiel de bien comprendre le fonctionnement du système utilisé pour recevoir les demandes d'instruction, les publier sur le tableau d'affichage officiel et notifier les parties concernées de la demande d'instruction ainsi que de l'heure et du lieu de l'instruction.

Les demandes d'instruction peuvent être effectuées en ligne. Certains systèmes permettent également de joindre des pièces justificatives, comme des preuves vidéo. Les demandes d'instruction effectuées en ligne sont automatiquement enregistrées avec la date et l'heure. Selon le système utilisé, un numéro de cas peut être attribué automatiquement, tandis que d'autres nécessitent que le numéro de cas soit attribué manuellement. Le système peut publier automatiquement la demande d'instruction, ou bien exiger une validation préalable avant sa publication en ligne.

Vérifier fréquemment le tableau d'affichage officiel en ligne pour s'assurer que ce qui doit être publié l'est effectivement. Si possible, un écran TV affichant le tableau d'affichage officiel en ligne doit être installé à un endroit visible pour les juges au bureau du jury ainsi que pour les compétiteurs en attente d'instruction.

Certains systèmes notifient aux parties concernées dès réception de la demande d'instruction, leur communiquent l'heure et le lieu de l'instruction et leur permettent d'accéder directement à la demande d'instruction. Certains systèmes notifient aux parties à l'instruction de la demande d'instruction dès qu'elle est reçue. Ils les informent également de l'heure et du lieu de l'instruction. De plus, ils permettent à chaque partie d'accéder à la demande d'instruction.

Même si la compétition utilise un système en ligne pour le dépôt des demandes d'instruction, il est courant de recevoir certaines demandes sous format papier. Ces demandes doivent être traitées comme toute autre demande papier, en étant horodatées au moment de leur réception. Les détails de la demande (classe, numéro de course, auteur de la réclamation, réclamé, heure de réception) doivent être saisis dans le système en ligne afin que celle-ci obtienne le prochain numéro de cas dans la séquence. Le formulaire papier doit ensuite être scanné et attaché à la demande d'instruction dans le système de gestion de la compétition.

E.5 Réclamations susceptibles de conciliation

Le chapitre sur la conciliation dans ce manuel explique les procédures à suivre lorsqu'une réclamation est envisagée pour une conciliation. Lorsqu'une réclamation entre bateaux est déposée au bureau des réclamations, elle est traitée puis transmise au juge conciliateur, qui déterminera si la réclamation remplit les conditions requises pour la conciliation. Si c'est le cas, le conciliateur suivra les procédures de conciliation (Annexe T). L'avis d'instruction doit être immédiatement affiché sur le tableau d'affichage officiel. Cela permet de s'assurer que la conciliation et, si nécessaire, l'instruction puissent avoir lieu dans les meilleurs délais.

Si l'une ou les deux parties à la conciliation décident de prendre une pénalité post-course, cette information doit être enregistrée sur le tableau d'affichage officiel, et la modification du classement doit être signalée au responsable du classement. Si le juge conciliateur autorise le retrait de la réclamation, l'avis d'instruction sera mis à jour pour indiquer que la réclamation est retirée, et aucune instruction ne sera tenue. Si la réunion de conciliation ne peut pas avoir lieu ou si la réclamation

n'est pas retirée, alors l'instruction se déroulera comme prévu selon le programme établi.

E.6 Accepter une pénalité pour un incident

Qu'il ait été réclamé ou non, un bateau peut déclarer, dans le temps limite de réclamation, qu'il a enfreint une règle soumise à une pénalité discrétionnaire. Dans ce cas, aucune instruction n'est nécessaire. Le jury recueillera les éléments de preuve qu'il juge appropriés et décidera de la pénalité à appliquer.

Lorsqu'une réclamation a été déposée, une partie peut accepter une pénalité avant l'instruction. Un juge demandera si l'incident a entraîné des dommages à un bateau ou des blessures à un compétiteur. S'il n'y a eu ni blessure ni dommage sérieux, le bateau peut prendre toute pénalité alternative prévue dans les instructions de course ou abandonner la course. En cas de dommage sérieux ou de blessure, la seule pénalité disponible est l'abandon de la course. Le juge demandera au représentant du bateau de rédiger et signer une acceptation de la pénalité.

Dans tous les cas de reconnaissance d'infraction, la réclamation doit être soumise au jury. Si possible, le réclamant doit être informé et il convient de vérifier s'il souhaite retirer sa réclamation.

E.7 Retirer une demande d'instruction

Une demande d'instruction peut être retirée avant l'instruction, avec l'autorisation du jury. Lorsque l'Annexe T sur la conciliation s'applique, le juge conciliateur peut agir au nom du jury pour autoriser le retrait. Dans le cas contraire, c'est le jury qui doit prendre la décision concernant la demande de retrait. Les instructions de course peuvent modifier la règle 63.2 afin de permettre au jury de déléguer cette tâche à un seul membre.

E.8 Programmer les instructions

Les instructions doivent être programmées sur le tableau d'affichage officiel dès que possible. L'affichage peut commencer avant l'expiration du temps limite de réclamation. Les demandes d'instruction soumises plus tard peuvent être affichées après le temps limite prévu pour la publication des notifications d'instruction.

Informer rapidement le comité de course et le comité technique de toute demande de réparation afin qu'ils disposent du maximum de temps possible pour examiner les demandes avant l'instruction. Lorsqu'une demande de réparation est en réalité une contestation de classement, l'instruction doit être programmée, et le comité de course consulté afin d'organiser une rencontre entre l'officiel de course et le représentant du bateau avant l'instruction.

Informer dès que possible les parties de l'heure prévue de leur instruction. Si la première instruction est programmée avant la fin du temps limite de réclamation, le jury doit s'assurer que les parties ont eu suffisamment de temps pour se préparer. Il est recommandé de programmer les premières instructions à intervalles de 20 minutes, puis à des intervalles de 30 minutes pour chaque jury. Ainsi, si les premières demandes s'avèrent non recevables, le retard est limité. Si les premières instructions prennent plus de temps que prévu, les instructions restantes peuvent être reprogrammées.

Le bureau du jury doit déterminer l'ordre des instructions le plus efficace. Les instructions impliquant le comité de course ou le comité technique doivent être programmées en priorité une fois qu'ils sont rentrés à terre, afin qu'elles puissent se dérouler consécutivement. Le dernier jour de la compétition, les instructions impliquant des bateaux susceptibles de gagner des prix doivent être traitées en premier pour permettre de débuter la remise des prix dès que possible.

Lorsqu'il y a une réclamation et une contre-réclamation, ou plusieurs réclamations et demandes de réparation concernant le même incident, elles doivent être programmées pour être instruites lors d'une seule instruction.

Certains systèmes de gestion de compétitions envoient des notifications aux parties concernées par email, SMS ou via des applications de messagerie (WhatsApp, Telegram, etc.) pour les informer des demandes et du programme des instructions ainsi que des modifications éventuelles. Cela peut considérablement améliorer la communication avec les compétiteurs, à condition que le système fonctionne correctement et que les adresses email et numéros de téléphone soient exacts.

Bien que cela ne soit pas une exigence des règles, il est recommandé que le bureau du jury dispose des coordonnées de tous les compétiteurs issus des informations d'inscription. Lorsqu'un doute subsiste quant à la notification d'une partie à une instruction, il faut tenter de la contacter par téléphone ou de diffuser un message sur le groupe d'informations générales de la compétition.

L'objectif est de permettre au jury de travailler en continu jusqu'à ce que toutes les instructions soient terminées, tout en réduisant au maximum le temps d'attente des compétiteurs. Si les instructions prennent du retard, un programme mis à jour doit être affiché afin que les parties concernées puissent s'organiser, ou prendre un repas en attendant.

E.9 L'instruction

Lorsque le jury est prêt à commencer, il fait entrer les parties, généralement un représentant de chaque bateau, ainsi que les interprètes si nécessaire.

Avant le début de l'instruction, le président demande aux parties si elles souhaitent appeler des témoins et si ces derniers attendent à l'extérieur de la salle. Il faut vérifier qu'ils ne peuvent pas entendre les délibérations avant leur entrée pour témoigner.

Si des observateurs sont autorisés, il convient de leur rappeler les règles applicables et de leur demander d'enregistrer leurs noms.

Vérifier si l'une des parties a pris une pénalité dans l'incident. Demander aussi si l'une des parties souhaite retirer sa demande d'instruction.

Pour les compétitions utilisant des documents papier, après chaque instruction, la décision doit être enregistrée et l'original du formulaire de demande d'instruction, les notes des membres du jury et tout autre document reçu pendant l'instruction doivent être archivés. Le bureau du jury doit communiquer immédiatement les résultats des instructions et les modifications de classement au responsable du classement. La décision de l'instruction doit être affichée sur le tableau d'affichage officiel.

Pour les compétitions utilisant des systèmes de gestion des compétitions, les décisions sont généralement publiées automatiquement en ligne et les modifications de classement transmises directement au responsable du classement. Il faut réfléchir au niveau de détail des décisions publiées, en tenant compte du fait qu'elles sont visibles par un large public. Il est souvent possible de choisir entre une décision abrégée et une décision complète.

Le dernier jour de la compétition, 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 bureau du jury doit s'assurer qu'une décision écrite complète est mise à disposition de toute partie qui en fait la demande. Pour les compétitions utilisant des documents papier, cette décision serait disponible le lendemain, sauf le dernier jour de la compétition. Lorsque le système de gestion des compétitions est utilisé, les décisions complètes sont généralement publiées automatiquement en ligne. Si seules des décisions abrégées sont affichées, la décision complète peut être envoyée par courriel à la partie qui en fait la demande.

E.10 Après la dernière course

Le bureau des réclamations, en consultation avec le président, doit s'assurer que toutes les réclamations et documents sont conservés par le club organisateur pour référence. Ils doivent être conservés pendant au moins six mois après la compétition. Une autre solution consiste à numériser les dossiers et à les transmettre par voie électronique.

F. L'instruction

F.1 Principes généraux, juridiction

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. Ce chapitre examine les règles et procédures pour initier, mener et décider de ces instructions, telles que présentées dans le chapitre 5 des RCV. La mauvaise conduite selon les règles 2 et 69 est traitée au chapitre G, règle 2 et règle 69.

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.

La règle 6 énumère les Réglementations de World Sailing que les concurrents, propriétaires de bateaux et accompagnateurs doivent respecter. Ces réglementations ont le statut de règle. Il convient de vérifier chaque réglementation ou code avant d'engager une réclamation pour infraction.

L'annexe M, Recommandations pour les jurys, fournit des procédures standard et des éléments à prendre en compte lors des instructions.

Pour les compétitions de windsurf, kiteboard, super yacht et voile radiocommandée, il convient d'utiliser les annexes appropriées des RCV, qui modifient certaines règles relatives aux réclamations, demandes de réparation et instructions.

Certaines instructions ne sont pas aussi précisément définies dans les règles. Selon la règle N2, un jury international peut être sollicité pour décider d'une question affectant directement l'équité de la compétition. Par exemple, l'autorité organisatrice peut demander au jury de trancher une question d'admissibilité ou de jauge, même si cela ne résulte ni d'une réclamation ni d'une demande de réparation. Une telle demande peut nécessiter de recueillir des preuves auprès des concurrents, officiels ou autres participants dans une instruction.

F.1.1 Préparation avant l'instruction.

De nombreuses configurations de salle peuvent convenir pour les instructions, en fonction de l'espace disponible et du mobilier. Le plus souvent, le jury s'assoit du côté de la table faisant face à la porte, avec le président du jury au centre. Les membres du jury peuvent être identifiés par des badges ou des plaques nominatives.

Les parties doivent s'asseoir en face du jury. Un témoin appelé à témoigner doit s'asseoir entre les parties.

Aucune consommation d'alcool, de tabac ou de cigarette électronique ne doit être autorisée dans la salle d'instruction. Tous les téléphones portables et appareils d'enregistrement doivent être éteints. Une politique sur la consommation de boissons non alcoolisées ou de café est généralement établie lors de la première réunion du jury.

Les membres du jury doivent avoir une tenue vestimentaire appropriée à l'événement et au lieu. L'autorité organisatrice peut fournir aux membres des vêtements aux couleurs de l'événement. Si tel est le cas, il peut être pertinent de les porter pendant les instructions afin de montrer que le jury fait partie de l'équipe. Cependant, le fait que le jury et le comité de course portent les mêmes

vêtements peut être problématique, notamment lors d'une instruction de réparation impliquant une réclamation pour une action incorrecte ou une omission incorrecte du comité de course ou de l'autorité organisatrice.

Le jury doit examiner le formulaire de demande d'instruction avant l'instruction afin de bien comprendre les enjeux et de rassembler les documents pertinents. Tout membre ayant un conflit d'intérêt doit le déclarer et, si nécessaire, être remplacé au sein du panel d'instruction.

Avant de commencer l'instruction, il faut s'assurer que chaque partie a eu accès à la réclamation, à la demande de réparation ou au rapport qui sera examiné, qu'elle a eu un temps raisonnable pour se préparer et qu'elle est prête à procéder. Une demande de temps supplémentaire pour se préparer doit être étudiée selon son bien-fondé. Si les documents sont disponibles depuis 30 minutes après la fin du temps limite de réclamation et que toutes les publications ont été faites en temps voulu, le président peut n'accorder que dix minutes supplémentaires. Si le jury demande à commencer l'instruction avant l'heure prévue, le président peut accorder plus de temps à la partie concernée pour préparer sa défense. Il convient également de demander aux parties d'avoir leurs témoins prêts à entrer dans la salle d'instruction.

Pendant l'instruction, une liste de contrôle doit être utilisée afin de s'assurer que la procédure est bien suivie. La liste de contrôle des instructions est disponible dans la bibliothèque de documents de la section Juges Internationaux du site web de World Sailing.

F.1.2 Instruire plusieurs demandes simultanément

Le jury peut regrouper en une seule instruction les instructions portant sur un même incident ou des incidents étroitement liés. Cela peut inclure une réclamation et une contre-réclamation, plusieurs réclamations semblant concerner le même incident, ou plusieurs demandes de réparation liées au même problème. Si le jury a un doute quant à savoir si les réclamations ou les demandes de réparation concernent le même incident, il doit partir du principe qu'elles sont liées et commencer l'instruction avec toutes les parties concernées. Tant qu'au moins une des réclamations ou demandes de réparation est recevable, l'instruction peut se poursuivre avec les parties désignées.

F.1.3 Droits des parties, règle 63.1

Les parties à la réclamation ont le droit d'avoir un représentant présent lors de l'instruction et de poser des questions à toute personne apportant un témoignage. Une partie à une instruction est un terme défini. Selon le type d'instruction, il peut s'agir du réclamant, du réclamé, d'un bateau demandant réparation ou pour lequel une réparation est demandée, d'un comité de course, d'un comité technique, d'une personne contre laquelle une allégation d'infraction à la règle 69 est formulée, d'une personne présentant une allégation de mauvaise conduite, d'un accompagnateur et de tout bateau qu'il soutient. Le jury n'est jamais une partie.

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.

Quand une partie demande un report parce que l'heure de l'instruction ne lui convient pas, le jury doit décider dans quelle mesure, le cas échéant, il convient de satisfaire le concurrent.

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 que des circonstances particulières ne justifient l'absence. Si cette partie arrive en cours d'instruction, il convient d'examiner si ce retard était inévitable. Dans ce cas, il est recommandé que le jury recommence l'instruction. Si la partie est arrivée en retard sans raison valable, le jury lui permettra de rejoindre l'instruction au stade où elle en est. Les témoignages déjà présentés ne doivent pas être répétés. Le jury n'a pas l'obligation de réexaminer la recevabilité de la réclamation ou de la demande de réparation, sauf si des éléments de preuve présentés ultérieurement le conduisent à le faire. La partie arrivée en retard est autorisée à présenter des éléments de preuve et à appeler des témoins, quel que soit le stade de l'instruction auquel elle arrive.

Si aucune des parties ne se présente à l'instruction, le jury doit d'abord vérifier s'il y a eu une erreur dans l'affichage de l'heure ou du lieu de l'instruction. Si les parties ont bien été informées, le jury peut statuer en leur absence. Dans ce cas, il doit être prêt à rouvrir l'instruction à la demande d'une partie, si celle-ci présente des motifs valables justifiant son absence.

F.1.4 Interprètes

Il convient de s'assurer que les parties qui ne maîtrisent pas l'anglais sont en mesure de comprendre et de communiquer dans cette langue. Les membres du jury doivent parler lentement et distinctement afin d'aider la partie concernée à comprendre ce qui est dit.

Si une partie parle suffisamment anglais pour exprimer sa difficulté à comprendre la langue, commencer l'instruction sans interprète, mais être prêt à en accepter un si nécessaire. Idéalement, un membre du jury devrait servir d'interprète. Si un entraîneur ou un membre de l'équipe est le seul interprète disponible, le président du jury doit veiller à ce que l'interprète ne procure aucun avantage indu à la partie concernée. Rappeler à l'interprète que son rôle se limite à la traduction et qu'il ne doit ni clarifier une question ni prodiguer de conseils.

F.1.5 Retirer une réclamation ou une demande de réparation, règle 63.2(a)

Une fois qu'une demande d'instruction a été reçue, toute demande de retrait de la réclamation ou de la demande de réparation par une partie doit être approuvée comme une décision du jury. Le jury doit déterminer la raison pour laquelle la partie souhaite retirer sa demande. L'autorisation de retrait d'une réclamation ne doit pas être accordée si le réclamant subit des pressions ou s'il risque lui-même d'être en infraction avec la règle 2, Navigation loyale.

F2 Réclamations, règle 60

F.2.1 Contenus d'une réclamation, règle 60.3(a)

La réclamation doit être soumise par écrit selon la méthode indiquée dans les instructions de course. Elle doit identifier le réclamant et le réclamé. Dans presque tous les cas, cela se fait par le numéro de voile ou le nom du bateau. Si la réclamation identifie mal le bateau, par exemple en mentionnant le numéro de voile 15 au lieu de 51, la réclamation contre 51 a peu de chances d'être retenue, car 51 n'était pas impliqué dans l'incident. Si le réclamant décide ensuite de réclamer contre 15 après l'expiration du temps limite de réclamation, il n'y aurait pas de raison valable de prolonger ce temps limite.

Il doit y avoir suffisamment d'informations pour que le réclamé puisse identifier l'incident et comprendre l'allégation. Si l'incident n'est pas clairement identifié, la réclamation sera déclarée non recevable.

F.2.2 Recevabilité d'une réclamation, règle 60.4

Le jury doit examiner la recevabilité d'une réclamation avant de poursuivre l'instruction. Si les éléments de preuve indiquent que la réclamation est recevable, un simple signe d'accord des juges au président suffit pour annoncer sa recevabilité. En cas de preuves contradictoires, il convient de demander aux parties et aux éventuels observateurs de quitter la salle pendant que le jury délibère. La décision du jury est fondée sur les probabilités.

Si la réclamation est jugée recevable, l'instruction se poursuit. Si elle ne remplit pas les conditions requises pour être recevable, le jury doit la déclarer non recevable et clore l'instruction. Les faits ayant conduit à cette conclusion et la décision de non-recevabilité doivent être consignés sur le formulaire de décision de l'instruction.

F.2.3 Réclamations de bateaux dans la zone de course, règle 60.2

Il n'existe actuellement aucun cas de World Sailing permettant d'interpréter le mot « raisonnable » dans l'exigence de héler « Protest » dès la première occasion raisonnable. Les juges doivent faire

preuve de bon sens pour interpréter cette exigence. La règle n'emploie pas le terme « immédiat », mais un appel ne prend pas longtemps à être fait. Lorsque le réclamé déclare ne pas avoir entendu l'appel, un membre d'équipage peut être interrogé en tant que témoin.

Il ne suffit pas simplement d'obtenir l'avis du réclamant selon lequel la réclamation est recevable. Le jury peut être amené à approfondir son enquête si le réclamant affirme avoir hélé « Protest » immédiatement. Lorsqu'il est affirmé qu'un appel a été effectué mais n'a pas été entendu, le jury doit poser des questions et établir les faits afin de confirmer si un appel a été effectué conformément à la règle, ce qui peut inclure le niveau sonore de l'appel, le moment de l'appel, les mots utilisés dans l'appel et les conditions au moment de l'appel.

Chaque partie doit avoir l'opportunité de fournir des éléments de preuve sur les conditions de recevabilité.

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 72 World Sailing). 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 86.

Le jury doit examiner les éléments de preuve et décider, en se basant sur la prépondérance des probabilités, si les conditions de recevabilité ont été respectées.

Il existe des exceptions à l'obligation du réclamant de signaler immédiatement la réclamation par un appel ou un pavillon. C'est le cas lorsque le réclamé est trop éloigné pour être hélé au moment de l'incident. Une autre exception concerne les erreurs de parcours. Le réclamant doit tout de même informer l'autre bateau de son intention de réclamer dès la première occasion raisonnable. Une exception supplémentaire concerne les cas où, au moment de l'incident, il est évident pour le réclamant qu'un membre d'équipage est en danger, ou qu'il y a eu blessure ou dommage sérieux. Dans ce cas, le bateau doit tenter d'informer l'autre bateau de son intention de réclamer avant l'expiration du temps limite de réclamation.

F.2.4 Recevabilité en cas de blessures ou dommage

Si une réclamation n'est pas recevable, mais que l'incident a pu entraîner une blessure ou des dommages sérieux, le jury peut réclamer et poursuivre l'instruction. Le jury peut être amené à examiner les dommages subis par un bateau ou à recueillir des éléments de preuve concernant un compétiteur blessé. Si le jury découvre par la suite que les dommages n'étaient pas sérieux ou que le compétiteur n'était pas blessé, il doit rouvrir l'instruction de sa réclamation et corriger son erreur en déclarant la réclamation non recevable.

F.2.5 Recevabilité des réclamations pour des incidents hors zone de course

Lorsque la réclamation concerne un incident qui ne s'est pas produit dans la zone de course, la seule obligation du réclamant est d'informer le réclamé de son intention de réclamer dès la première occasion raisonnable.

F.2.6 Temps limites pour déposer les réclamations

La règle 60.3 établit deux temps limites distincts pour déposer une réclamation auprès du bureau de course:

- Pour les réclamations concernant un incident observé dans la zone de course, le temps limite est de deux heures après l'arrivée du dernier bateau de la course.
- Pour les réclamations concernant un incident survenu en dehors de la zone de course, le temps limite est de deux heures après que les informations pertinentes sont disponibles pour le réclamant.

Les instructions de course peuvent prévoir un temps limite de réclamation différent.

Une réclamation doit être déposée auprès du bureau de course (ou selon une autre méthode précisée dans les instructions de course). Elle est considérée comme déposée lorsqu'elle est reçue par un officiel agissant au nom du comité de course ou du jury, ou lorsqu'elle est enregistrée sur la plateforme en ligne. Si la réclamation est déposée après l'expiration du temps limite de réclamation, le jury doit l'accepter. Pour les formulaires papier, l'heure de réception doit être notée sur la première page.

Si la réclamation est déposée tardivement, le jury doit recueillir des éléments de preuve lors de l'instruction pour comprendre la raison de ce retard. Lorsqu'il existe une raison valable, le jury doit accorder une prolongation du temps limite et enregistrer cette décision.

F.2.7 Réclamations par le comité de course, le comité technique ou le jury.

Une réclamation initiée par le comité de course, le comité technique ou le jury doit respecter toutes les conditions de recevabilité.

Un comité doit informer le bateau de son intention de réclamer après la course et dans le temps limite de réclamation. Cette notification peut être faite oralement ou par l'affichage d'un avis sur le tableau d'affichage officiel.

La réclamation doit être faite par écrit, remplir les exigences de contenu et identifier le réclamant, le réclamé et l'incident. Cependant, une réclamation émanant d'un comité fondée sur une demande de réparation ou une réclamation non recevable ou un rapport provenant d'une personne ayant un conflit d'intérêt n'est pas recevable. La réclamation doit être déposée auprès du bureau de course dans le temps limite prévu pour un incident observé dans la zone de course ou pour les autres incidents.

Un représentant du comité de course ou du comité technique agit de la même manière qu'un bateau réclamant. En tant que partie à l'instruction, le représentant présente des éléments de preuve, peut poser des questions, répondre aux questions et appeler des témoins. Ensuite, il quitte la salle pendant que le jury prend sa décision.

Les réclamations concernant les règles de classe peuvent être initiées par un bateau, le comité de course, le jury ou le comité technique. L'association de classe, l'autorité nationale ou un mesureur indépendant n'ont pas le droit de réclamer.

Le comité technique peut réclamer sur la base de problèmes de jauge détectés lors des inspections d'avant-compétition ou lors d'un contrôle d'équipement après la course.

Les règles de classe précisent comment un bateau doit être mesuré ou jaugé, ou les deux. Elles incluent généralement des dispositions administratives, les responsabilités du propriétaire et des interdictions pendant la course, en plus des détails sur la jauge du bateau. Les règles de jauge et de championnat d'une classe régissent une classe. Toutefois, ces règles ne permettent pas à une association de classe de disqualifier ou de pénaliser un bateau pour toute non-conformité pendant une compétition, une instruction étant requise pour cela.

Lorsque le réclamant est le jury, il est préférable qu'un membre du jury présente les éléments de preuve et qu'il ne participe pas en tant que membre du panel chargé d'instruire la réclamation.

La règle 63.4(d) exige qu'un membre du jury qui a observé l'incident le déclare aux parties présentes à l'instruction. Ce membre peut fournir les éléments de preuve en tant que témoin. Ces éléments doivent être limités à ce qu'il a observé, sans inclure d'interprétation sur la question de savoir si une règle a été enfreinte.

Les membres du jury qui témoignent peuvent participer aux délibérations et à la décision, car ils ne sont pas en situation de conflit d'intérêt. Ils font partie d'un organe indépendant et n'ont rien à gagner ou à perdre de la décision. Ils ne peuvent cependant pas apporter de nouveaux éléments de preuve après le départ des parties.

La règle N1.6 prévoit que le jury reste dûment constitué en tant que jury international tant qu'il compte au moins trois membres, dont au moins deux juges internationaux.

F.3 Réparations, règle 61

F.3.1 Qui peut demander réparation ?

Un bateau peut demander réparation pour lui-même ou pour un autre bateau.

Le comité de course et le comité technique peuvent formuler une demande de réparation pour un ou plusieurs bateaux.

Le jury peut initier une instruction pour examiner une demande de réparation concernant un ou plusieurs bateaux. Cette demande peut être fondée sur un rapport ou des informations reçus de n'importe quelle source, y compris des réclamations ou des demandes de réparation non recevables, ou provenant de toute partie, qu'elle soit intéressée ou non.

F.3.2 Parties dans une instruction de réparation

La définition de partie inclut un bateau demandant réparation ou pour lequel une réparation est demandée par le comité de course, le comité technique ou envisagées par le jury. Dans ces cas, tous les bateaux pour lesquels une réparation est envisagée ont le droit d'avoir un représentant présent pendant toute l'instruction.

Une instruction de grande envergure nécessite une gestion rigoureuse. Il est important de trouver un espace suffisamment grand pour permettre à toutes les parties d'être représentées. Cela peut impliquer de se réunir à l'extérieur, dans un endroit calme du parc à bateaux. Le président du jury doit expliquer que toutes les parties souhaitant présenter des éléments de preuve auront l'occasion de s'exprimer. Il est recommandé de demander aux parties d'éviter de répéter des témoignages déjà apportés. En général, cela conduit les premières parties à exposer leurs raisons de demander réparation, tandis que les autres répondent souvent:

« J'ai les mêmes éléments de preuve et la même opinion. »

Après avoir décidé d'accorder une réparation et déterminé la nature de celle-ci, le jury peut conclure que d'autres bateaux ont également droit à une réparation, même s'ils n'étaient pas parties à la demande initiale. Si des investigations supplémentaires sont nécessaires et que le temps le permet, l'instruction peut être ajournée, et une nouvelle instruction organisée après avoir informé tous les bateaux pouvant bénéficier d'une réparation. Comme toutes les parties à l'instruction de réparation doivent être informées de l'heure et du lieu de l'instruction, une notification appropriée doit être affichée sur le tableau d'affichage officiel. Dans ce cas, il peut également être utile d'informer les parties par téléphone, courriel ou SMS, en particulier si le temps limite d'affichage des avis de réclamation est expiré. L'instruction doit alors reprendre depuis le début, car les nouvelles parties présentes ont le droit d'entendre l'ensemble des éléments de preuve.

F.3.3 Demandes de réparation d'avant course

Toute demande de réparation soumise avant le début des courses doit être entendue dès la première occasion raisonnable. Une telle demande ne peut concerner qu'une action incorrecte ou une omission incorrecte présumée de l'autorité organisatrice ou du comité de course. Des exemples peuvent inclure des problèmes soulevés dans l'avis de course ou les instructions de course, les procédures de jauge, l'admissibilité ou l'exclusion d'un concurrent.

F.3.4 Validité d'une demande de réparation, règle 61.2

Une demande de réparation recevable doit être faite par écrit et indiquer la raison pour laquelle elle est déposée.

Aucun pavillon de réclamation n'est requis, et le bateau demandant réparation n'a pas l'obligation

d'informer le comité de course.

Toute réclamation d'un bateau contre l'autorité organisatrice, le comité de course, le jury ou le comité technique peut être acceptée comme une demande de réparation, à condition qu'elle respecte les exigences de la règle 61.2.

La règle 61.2(b) fixe trois temps limites différents pour déposer une demande de réparation auprès du bureau de course :

- si la demande est basée sur un incident survenu dans la zone de course, elle doit être déposée avant l'expiration du temps limite de réclamation ou dans les deux heures suivant l'incident (selon la plus tardive de ces échéances) ;
- si elle est fondée sur une décision du jury le dernier jour prévu des courses, elle doit être déposée au plus tard 30 minutes après l'affichage de la décision ;
- pour toutes les autres demandes, elle doit être déposée dès que possible après que l'information pertinente est disponible.

L'heure de l'incident dépend des circonstances de chaque demande. Dans le cas d'une erreur de classement ou lorsqu'un bateau a été classé OCS ou similaire, l'heure de l'incident correspond généralement au moment de l'affichage des résultats, car c'est à ce moment que l'information pertinente devient disponible.

Si une demande de réparation est reçue après l'expiration du temps limite fixé, le jury doit prolonger le temps limite s'il estime qu'il existe une raison valable de le faire.

F.4 Conduite des instructions, règle 63

F.4.1 Débuter l'instruction

L'instruction est maintenant prête à commencer. Les instructions doivent se dérouler de manière formelle mais conviviale, afin que les parties aient le sentiment que leurs éléments de preuve ont été examinés avec sérieux. Le jury doit rester courtois tout en gardant le contrôle.

Il est recommandé que le président rappelle aux parties que c'est le dernier moment pour accepter une pénalité post-course si l'annexe T s'applique. Ensuite, le président déclare officiellement l'ouverture de l'instruction.

L'annexe M, Recommandations pour les jurys, fournit des procédures standard et des éléments à prendre en compte pour les instructions.

La recevabilité de la demande est examinée en premier. Si la demande n'est pas recevable, la règle 63.4(a) exige que l'instruction soit close.

F.4.2 Observateurs

La politique de World Sailing est d'ouvrir les instructions aux observateurs lorsque cela est possible. Le jury doit décider lors de sa réunion initiale des circonstances dans lesquelles les instructions seront ouvertes aux observateurs. Les instructions ouvertes peuvent grandement améliorer le respect et la compréhension du système d'instruction.

Cependant, une instruction ne doit pas être ouverte aux observateurs si un membre du jury n'est pas à l'aise avec la présence de spectateurs. Il est plus important d'offrir un bon service aux parties concernées que d'éduquer, d'impressionner ou d'accueillir des personnes qui ne sont pas impliquées. De même, une partie peut demander à ce qu'une instruction se déroule sans observateurs. Le jury examinera cette demande en fonction des raisons invoquées.

Les observateurs peuvent inclure des personnes non impliquées dans l'instruction, telles que d'autres concurrents, des parents, des entraîneurs, des membres du club, ainsi que la presse ou les médias.

Les observateurs doivent être informés qu'ils ne peuvent pas témoigner. Ils doivent rester silencieux et ne pas enregistrer ou photographier aucune partie de l'instruction. Ils doivent quitter la salle pendant que le jury délibère.

F.4.3 Conflit d'intérêts, règle 63.3

Un juge membre du jury doit déclarer tout éventuel conflit d'intérêt aux parties lors de leur présentation. La nationalité, l'appartenance à un club ou les décisions prises lors d'instructions passées ne correspondent pas à la définition d'un conflit d'intérêt.

Le président demande ensuite aux parties si elles acceptent la composition du jury.

Si un juge a déclaré un conflit d'intérêt et que, en connaissance de ce conflit, les deux parties donnent leur consentement, le membre peut rester dans le jury.

Si une partie s'oppose à la présence d'un juge dans le jury en raison d'un conflit d'intérêt, le président doit lui demander d'exposer ses raisons.

Une fois les raisons données, les parties et le juge concerné quittent la salle. Le jury délibère alors pour décider :

1. les objections correspondent-elles à la définition d'un conflit d'intérêt et,
2. le conflit d'intérêt est-il significatif ?

Si le jury conclut que :

1. la raison invoquée ne correspond pas à la définition d'un conflit d'intérêt, ou
2. le conflit d'intérêt n'est pas significatif, alors le juge reste membre du jury.

Si le jury décide que :

1. le conflit d'intérêt est significatif, et
2. une partie à la réclamation ne donne pas son consentement, alors le juge ne peut pas faire partie du jury pour cette instruction.

Lorsqu'une demande de réparation concerne une action incorrecte ou une omission incorrecte d'un comité, un membre du dit comité ne doit pas être membre du jury pour cette instruction.

De plus, pour les événements majeurs de World Sailing ou pour d'autres événements selon les prescriptions de l'autorité nationale du lieu, la règle 63.3(c) ne s'applique pas, et une personne dont la relation avec l'affaire correspond à la définition d'un conflit d'intérêt ne peut pas être membre du jury.

F.4.4 Recevoir les dépositions, règle 63.4

Une fois que la réclamation ou la demande de réparation a été jugée recevable, le jury recueille les témoignages de chaque partie et des témoins. L'annexe M décrit le déroulement normal d'une instruction. Sachant qu'il s'agit de recommandations, les procédures peuvent être modifiées si nécessaire.

Le président doit expliquer que la procédure permettra à chaque partie de présenter ses éléments de preuve lorsqu'elle y sera invitée. Les parties ne doivent pas être autorisées à s'interrompre mutuellement dans leurs déclarations. Une interruption ne peut être tolérée que si une partie ou un membre du jury indique qu'il n'a pas entendu ou n'a pas compris.

À mesure que les éléments de preuve sont présentés, chaque membre du jury doit se faire son opinion sur le déroulement de l'incident, les règles applicables et les faits nécessaires pour parvenir à sa conclusion. Lorsque vient le moment pour le jury de poser des questions, celles-ci doivent se limiter aux faits qui n'ont pas encore été abordés. Par exemple, si la liste des règles citées dans une

réclamation comprend les règles 12, 11 et 15, un juge posera des questions complémentaires pour préciser le moment où un engagement s'est produit, la distance entre les bateaux et le temps écoulé avant qu'un bateau ne modifie sa route.

F.4.5 Témoins, règle 63.4(b)

Le jury est tenu de recueillir les témoignages des parties présentes à l'instruction, de leurs témoins et de tout autre élément de preuve qu'il juge nécessaire.

Une partie à une instruction a l'obligation de se préparer, de localiser ses témoins, de rassembler les éléments de preuve avant l'instruction et de demander un report si nécessaire. Si un témoin ou un autre élément de preuve est connu mais ne peut être disponible à temps pour l'instruction, il appartient à la partie concernée de demander un délai supplémentaire. Le secrétaire de séance enregistrera toute demande en ce sens.

Lorsque des témoins sont appelés, un membre du jury ou le secrétaire du jury doit les accompagner dans la salle. Cela permet d'éviter tout coaching des témoins après le début de l'instruction. Si une partie demande si d'autres témoins sont nécessaires, le président doit répondre : « C'est à vous de décider si le témoin peut apporter un élément de preuve supplémentaire pertinent ». La règle 63.4(b) permet au jury d'exclure les témoignages qui sont hors sujet ou inutilement répétitifs.

Les témoins doivent être autorisés à reconstituer l'incident avec des modèles de bateaux selon leur propre point de vue, même si cela complique la compréhension pour les membres du jury. Tout le monde n'a pas la capacité de visualiser mentalement la rotation des objets dans l'espace, et les forcer à ajuster leur présentation pourrait altérer leur souvenir de l'incident.

Il est demandé aux parties et aux témoins d'utiliser les couleurs assignées aux modèles de bateaux pour identifier correctement les bateaux tout au long de l'instruction. Avant l'entrée de chaque témoin, les modèles doivent être mélangés et replacés avec les mêmes couleurs en face des parties concernées.

Les membres du jury qui ont vu l'incident doivent le déclarer en présence des parties. Les membres qui ont connaissance d'un fait pertinent non révélé par les témoignages des parties et des témoins peuvent fournir cet élément en présence des parties. Aucun élément de preuve nouveau ne doit être introduit sans que les parties soient présentes.

F.4.6 Quand un troisième bateau peut avoir enfreint une règle, règle 63.2(d)

Parfois, lors d'une instruction de réclamation, après avoir entendu les témoignages, il devient évident qu'un témoin ou un autre bateau a peut-être enfreint une règle et devrait être inclus en tant que partie à l'instruction. À ce moment-là, le président interrompt l'instruction, et le jury dépose immédiatement une réclamation contre l'autre bateau.

Dans ce cas, toutes les garanties et règles de recevabilité doivent être respectées. Le jury doit informer le bateau qu'il fait l'objet d'une réclamation, la réclamation doit être rédigée par écrit et inclure les informations requises, l'heure et le lieu doivent être affichés, et le bateau réclamé doit disposer de temps pour se préparer. L'instruction est ensuite recommandée pour la réclamation initiale et la nouvelle réclamation ensemble, toutes les parties ayant la possibilité de s'opposer à la présence d'un membre en raison d'un conflit d'intérêt. Pour garantir la recevabilité, le jury prolongera le temps limite de dépôt de sa réclamation, car l'information a été obtenue à partir d'une réclamation recevable et la réclamation a été déposée immédiatement. Tous les éléments de preuve précédemment entendus en l'absence du troisième bateau doivent être réexaminés.

F.4.7 Questions orientées

Une question orientée est une question formulée sous forme d'affirmation invitant à l'approbation. Les juges doivent être capables de reconnaître ce type de questions et d'évaluer les réponses en conséquence.

Exemples de questions orientées :

- Vous m'avez vu barrer en ligne droite, n'est-ce pas ?
- Êtes-vous d'accord que, alors que je naviguais vers la marque, j'avais un engagement d'une demi-longueur de bateau ?
- Les bateaux avaient-ils atteint la zone lorsque l'engagement a été établi ?

Cette dernière question présuppose que l'engagement était bien établi. Une question plus appropriée serait:

« Positionnez les deux bateaux l'un par rapport à l'autre lorsque le bateau de tête est arrivé dans la zone. »

Il faut éviter les questions à choix multiples. Plutôt que :

Combien de longueurs, 1, 2 ou 3 ? il est préférable de demander simplement : Combien de longueurs ? La question À quelle distance ? incitera les témoins à donner une estimation plus grande que la question. À quelle proximité ?

Une meilleure formulation serait : « Positionnez les deux bateaux l'un par rapport à l'autre et estimez la distance entre eux. »

Le président du jury doit décourager les questions orientées et conseiller les parties sur la manière de reformuler les questions.

F.4.8 Oui-dire et témoignage écrit, règle 63.4(b)

Le terme « témoignage par oui-dire » est un terme juridique technique désignant un témoignage présenté par une personne qui n'a pas de connaissance directe de l'événement, mais qui en a seulement entendu parler ou en a reçu l'information d'une autre partie. Le témoignage par oui-dire peut se présenter sous la forme d'un témoin rapportant ce que quelqu'un lui a dit, d'un rapport ou d'une déclaration écrite dont l'auteur n'est pas convoqué comme témoin, ou encore d'un enregistrement audio, vidéo ou de données de suivi qui ne sont pas authentifiées.

Souvent, une partie fera une déclaration ou produira un document qui constitue un témoignage par oui-dire, dans la mesure où l'auteur de la déclaration ne sera pas présent à l'instruction pour témoigner et être interrogé. La difficulté avec ce type de témoignage est qu'il peut être difficile d'en évaluer la validité ou la crédibilité. Dans la mesure du possible, il faut essayer d'obtenir la présence de la personne qui a fourni la déclaration écrite, même par téléphone ou visioconférence.

Le témoignage par oui-dire est admissible. Toutefois, le jury doit lui accorder un poids approprié, qui peut être faible voire nul. Différents types de témoignage par oui-dire peuvent être évalués avec plus ou moins de crédibilité. Par exemple, les fiches de passage aux marques, lorsque le membre du comité de course qui a enregistré l'information n'est pas appelé comme témoin, doivent normalement être considérées comme des éléments de preuve significatifs. De même, des données de suivi, des photographies ou des vidéos, même sans témoin pour les authentifier, peuvent être jugées crédibles dans la mesure où ces informations sont généralement considérées comme authentiques. Toutefois, la fiabilité de ces informations et le poids qui leur est accordé doivent être évalués séparément.

Une lettre ou un courriel du comité technique ou d'une association de classe contenant des faits généralement connus de leur auteur doit être pris en compte avec un poids significatif, mais non décisif. En revanche, il faut accorder peu ou pas de poids à un témoignage par oui-dire d'un incident dans la zone de course.

F.4.9 Preuves photographiques et vidéos, Annexe M8

Les enregistrements photographiques et vidéo peuvent être acceptés en tant que déposition lors d'une instruction et sont parfois utiles. Cependant, le jury doit en comprendre les limites et les

problèmes. Une des limites des preuves vidéo est que la profondeur de champ d'une caméra est faible, et avec un téléobjectif, elle est inexistante. Par exemple, si la caméra filme perpendiculairement aux trajectoires de deux bateaux engagés, il est impossible d'évaluer la distance entre eux. A l'inverse, si la caméra est placée directement devant ou derrière les bateaux, il devient difficile de déterminer le moment où un engagement commence, voire s'il existe, sauf s'il est très marqué.

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

Le premier visionnage doit permettre de se familiariser avec la scène. Où se trouvait la caméra par rapport au bateau ? Quels étaient l'angle et la distance entre eux ? La plateforme de la caméra était-elle en mouvement ? Si oui, dans quelle direction et à quelle vitesse ? L'angle change-t-il à mesure que les bateaux approchent du point critique ? (Attention aux changements radicaux causés par un balayage rapide de la caméra.). La caméra avait-elle une vue dégagée tout au long de l'enregistrement ? Si ce n'est pas le cas, dans quelle mesure cela réduit-il la valeur de la preuve ? Une orientation complète peut nécessiter plusieurs visionnages ; prenez le temps nécessaire.

Le premier visionnage de l'enregistrement doit se faire sans commentaire. Ensuite, chaque partie doit avoir la possibilité de présenter l'enregistrement en ajoutant ses commentaires. Les parties ainsi que le jury peuvent poser des questions sur l'enregistrement et sur l'interprétation que les parties en font.

Un incident type étant bref, il peut être nécessaire de revoir l'enregistrement plusieurs fois pour que chaque membre du jury puisse en extraire toutes les informations nécessaires.

L'équipement utilisé pour l'enregistrement doit rester disponible dans la salle d'instruction, ou une copie électronique du fichier vidéo doit être obtenue et conservée jusqu'à la fin de l'instruction et pendant les délibérations. Cela permet de revoir l'enregistrement en cas de question sur un fait ou un élément qu'il pourrait aider à établir. Il peut parfois être utile de visionner la vidéo image par image. De plus, un des membres du jury peut avoir remarqué un détail qui aurait échappé aux autres.

Il ne faut pas attendre trop d'un enregistrement vidéo. Seul un angle de caméra particulièrement favorable permettra d'établir clairement le fait central d'un incident. Toutefois, même si l'enregistrement ne permet d'éclaircir qu'un seul point litigieux, cela peut suffire à aider à prendre une décision juste.

Si le jury a visionné une vidéo avant l'instruction, il doit également la présenter pendant l'instruction. Toutes les parties doivent pouvoir avoir un représentant présent pendant l'examen de cette preuve et la commenter et poser des questions à son sujet.

F.4.10 Tracking internet et GPS

Les systèmes de localisation GPS et de suivi via internet sont devenus courants et considérés comme acquis. Cependant, lorsque des informations GPS, comme un historique de positions, ou des données de suivi en ligne sont présentées comme preuves lors d'une instruction de réclamation, une compréhension approfondie est nécessaire pour leur accorder le poids approprié.

Historique de localisation GPS unique (trace)

Tous les systèmes de navigation GPS des bateaux permettent d'enregistrer et de télécharger les éléments pour un examen ultérieur. L'utilité de ces informations provenant d'une source unique dans une instruction dépend largement des enjeux de la réclamation. Bien que précises, les positions d'un seul bateau n'apportent généralement pas beaucoup d'informations utiles. Elles n'indiquent pas les positions des autres bateaux, l'emplacement des marques, ni les extrémités de la ligne de départ. Les données de vitesse du bateau peuvent être utiles pour déterminer la vitesse du vent.

Si la réclamation concerne la règle 19.2(c), impliquant un bateau qui est passé engagé à l'intérieur entre le bateau réclamant et une côte éloignée de plusieurs 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.

Tracking par internet et informations fournies par une application de d'affichage

Pour attirer davantage de visiteurs sur les sites internet des compétitions, on utilise des systèmes de tracking commerciaux pour créer de la publicité et promouvoir la compétition. De petits transmetteurs de position GPS (trackers) sont embarqués sur les bateaux, portés par un membre de l'équipage ou placés sur des marques ou les lignes de départ. Pour les compétitions locales, ces informations sont transmises à une base à terre. Pour les courses au large, les informations sont envoyées via satellite à la direction de course. Dans les deux cas, les données brutes sont entrées dans une application d'affichage et mises sur le site internet de la compétition. Les courses et les équipages peuvent être suivis sur internet de n'importe où dans le monde.

Les traces présentées sur les écrans ne sont pas toujours uniquement basées sur des points précis. Si des points manquent ou si le logiciel considère que la position est erronée, il pourra extrapoler les points manquants et éliminer les points qui semblent erronés. Il peut en résulter que des traces estimées sont présentées sur l'écran d'affichage et diffèrent de la trace réellement effectuée.

A terre, les coureurs et les entraîneurs vont revoir la course en utilisant le système de suivi de position. S'il y a eu un incident sur l'eau, les bateaux peuvent demander à présenter les informations de suivi de positions en tant qu'élément de preuve durant l'instruction d'une réclamation. Les comités de course compareront parfois les informations de suivi de position avec leurs propres feuilles d'arrivée pour localiser un bateau manquant 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 suivi de position soit fondamentalement la même, il existe de nombreuses approches différentes dans le produit fini du système de suivi de position. Chaque fournisseur de services de ce type utilise des récepteurs GNSS pour acquérir les données de géolocalisation à intervalles réguliers. Les données brutes captées par le tracker pour chaque point incluent la latitude, la longitude, l'horodatage et l'identification du tracker. Les positions géographiques sont actualisées à plusieurs reprises dans le récepteur GNSS, jusqu'à 10 fois par seconde, mais la fréquence des points disponibles à partir du système de suivi (ou publiés par) peut varier d'un ou deux points par seconde jusqu'à un par heure ou moins pour les courses océaniques.

Questions fréquentes

À quelle fréquence la position du bateau est-elle échantillonnée ? Réponse : Bien que le GPS puisse enregistrer jusqu'à 10 positions par seconde, l'affichage est rarement aussi fréquent. Pour économiser de l'espace mémoire ou des frais de transmission satellite, toutes les positions ne sont pas transmises ou affichées. Pour une course de dériveur de 30 minutes, l'échantillonnage peut être d'une position par seconde. Pour une course transocéanique, l'intervalle peut être de 10 à 30 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. La précision est normalement de 2 à 8 mètres 95% du temps.

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 de la compétition chargée du suivi. 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 suivi de position lors d'une instruction pour montrer une collision ou un engagement dans la zone. Dans presque tous les cas, les informations du système de suivi de position 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.

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 suivi de position. Le concurrent fonde sa présentation sur des informations dérivées 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 sur quelques points afin de gérer la présentation des données de suivi de position lors d'une instruction.

Avant la première course, le jury devrait aborder le système de suivi de position utilisé. Passez en revue les instructions, verbales ou écrites, que les navigateurs reçoivent sur l'installation des trackers sur le bateau. Sachez où les trackers sont prévus être installés à bord. Trouvez le taux d'échantillonnage.

Passez en revue l'application de suivi de position. Zoomez en avant et en 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 légendes. Déterminez la précision des trackers ainsi que le niveau de moyennage ou de lissage appliqué aux informations.

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 installés.

Il incombe à la partie de fournir l'équipement pour présenter le suivi de position.

Au cours d'une instruction, recevez d'abord la déposition verbale des parties, avant la présentation des vidéos de suivi de position. 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 suivi de position 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 suivi de position avant l'instruction. Si ces informations 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.5 Faits, conclusions et décisions, règle 63.5

F.5.1 Évaluer la déposition

La perception humaine commence par une anticipation fondée sur des connaissances préalables. Les personnes ayant une bonne mémoire des courses savent où regarder au moment de l'incident et peuvent se souvenir des détails avec précision, y compris la présence de bateaux à proximité, leurs positions, leurs vitesses relatives et la séquence des événements. Les concurrents sont généralement aptes à estimer les distances entre les bateaux. Cependant, les êtres humains ont plus de mal à évaluer la durée d'un événement. Une bonne connaissance des règles permet également à un témoin de présenter des éléments de preuve qui correspondent aux exigences de la règle qu'il pense applicable. Les personnes ne maîtrisant pas bien les règles peuvent omettre des détails importants sur le positionnement des bateaux qui sont nécessaires pour établir les faits.

Les jugements sur la crédibilité des témoins et des preuves ne doivent pas être fondés sur le style de présentation. Les témoignages de personnes exprimant leurs opinions avec assurance sont souvent perçus comme plus crédibles que ceux de témoins moins confiants. Toutefois, cette confiance n'est pas nécessairement liée à la précision de leur mémoire des faits.

F.5.2 Établir les faits

Le jury établit les faits qui soutiennent la conclusion et la décision, même lorsque les parties présentent des témoignages très divergents. Des versions différentes sont courantes et reflètent des perspectives variées sur l'incident. Si une partie affirme que les bateaux étaient séparés d'un mètre tandis que l'autre estime cette distance à trois mètres, le jury doit, sur la prépondérance des probabilités, déterminer quelle estimation est la plus crédible. 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.

Les différences d'opinion doivent être tranchées en fonction du poids des éléments de preuve. Les règles de course ne donnent pas la charge de la preuve à un bateau plutôt qu'à un autre, sauf pour résoudre un doute selon la règle 18.2(e). Un bateau tribord n'a pas besoin de prouver qu'un bateau bâbord ne s'est pas maintenu à l'écart. Le jury doit examiner toutes les preuves, évaluer qui était le mieux placé pour observer l'incident, déterminer quelles dépositions sont les plus crédibles, puis établir les faits sur la prépondérance des probabilités.

F.5.3 Les délibérations

Souvent, tous les membres du jury parviennent individuellement aux mêmes faits et à la même conclusion. Le président peut gagner un temps considérable en demandant à chaque membre son avis. Si tous arrivent à la même conclusion, la rédaction des faits et des conclusions se fait très rapidement. Si certains membres ont des conclusions différentes, le jury peut se concentrer rapidement sur les points de divergence.

Une autre méthode consiste à ce que le secrétaire note les éléments considérés comme des faits. Après que chaque membre a exprimé sa conclusion et que les divergences ont été résolues, le secrétaire lit les faits établis. Si un membre n'est pas d'accord sur un point ou estime qu'un fait essentiel est omis, il convient d'en discuter pour parvenir à un accord. Ensuite, il faut appliquer les règles correspondantes aux faits établis et identifier d'éventuels faits manquants. Une fois ces éléments clarifiés, les règles applicables, la conclusion et la décision sont rédigées. Le document Formulations standard privilégiées dans la Bibliothèque des Documents pour les Juges Internationaux de World Sailing est un outil utile pour la rédaction des décisions. Enfin, il est recommandé de relire les faits établis, la conclusion et la décision pour une dernière vérification.

Toutes les décisions sont basées sur la prépondérance des probabilités, à moins que la règle ne fournisse un niveau de preuve différent.

F.5.4 Résoudre des divergences d'opinion entre les membres du jury

Les décisions du jury sont prises à la majorité des voix de tous les membres. Il est préférable d'obtenir un accord entre les membres du jury en établissant le scénario le plus probable en fonction du poids des éléments de preuve. Si nécessaire, les parties peuvent être rappelées pour fournir des informations manquantes ou des précisions. Une fois les divergences d'opinion entre les membres du jury résolues, la procédure décrite dans le paragraphe précédent doit être suivie. Un vote peut être utile, notamment si des avis divergents persistent après un temps raisonnable de discussion. En cas d'égalité des voix, le président de l'instruction peut voter une seconde fois (règle 63.5(b)).

Lorsque tous les membres ne sont pas d'accord, le juge en désaccord doit être invité à exposer son point de vue et à tenter de convaincre les autres membres. Si un membre maintient une opinion minoritaire forte, deux niveaux peuvent être distingués :

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,

Niveau 2 : un membre en désaccord profond qui ne souhaite pas être associé à la décision a le droit d'être désigné comme juge en désaccord lorsque la décision est annoncée et que son nom soit inscrit sur le formulaire en tant que tel.

Quelle que soit leur opinion personnelle sur la décision finale du jury, tous les membres ont le devoir de la soutenir. Les juges doivent s'abstenir de critiquer en public une décision du jury, qu'ils aient ou

non participé à la prise de cette décision.

Les membres du jury peuvent discuter et analyser une décision en privé avec d'autres juges dans un but pédagogique ou pour convaincre le jury de reconsidérer sa décision et de rouvrir une instruction. En revanche, toute discussion avec des concurrents, des entraîneurs ou le public sur une divergence d'opinions au sein du jury est inappropriée. Cela ne ferait qu'aggraver une situation et nuire aux relations avec les autres officiels. Si un juge ne souhaite pas être associé à une décision, il doit exercer son droit d'être désigné comme membre en désaccord dans la décision et renvoyer toute demande d'explication à la décision publiée uniquement.

Le président doit inclure les détails du cas dans le rapport de l'événement si un membre demande à être identifié comme étant en désaccord.

F.5.5 Appliquer le niveau de preuve, règle 63.5(a)

Le niveau de preuve pour les décisions est la prépondérance des probabilités, sauf si une règle spécifie un niveau différent. 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 supposer 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.5.6 Informer les parties et autres, règle 63.6

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

Le président peut communiquer oralement les faits, la conclusion et la décision, et informer les parties sur la manière d'obtenir ultérieurement une copie écrite de la décision. La décision écrite doit refléter fidèlement les informations communiquées oralement aux parties. La date et l'heure de l'annonce de la décision aux parties doivent être consignées.

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 délicate 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.

F.6 Décisions de réclamations, règle 60.5

La décision sera de rejeter la réclamation ou de la conserver lorsqu'un bateau a enfreint une règle. Le bateau doit être disqualifié, à moins qu'une autre pénalité s'applique. La pénalité s'appliquera sauf si 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.

F.6.1 Pénalités lorsque la réclamation est confirmée

Il existe trois règles pour lesquelles la pénalité en cas d'infraction est une disqualification qui ne peut être retirée (DNE) :

- règle 2,

- règle 30.4,
- règle 42 si P2.2 ou P2.3 s'applique.

Le jury doit informer rapidement le responsable du classement de toutes les décisions qui affectent le classement et tenir un registre des modifications apportées.

Lorsqu'une partie à la réclamation demande des éclaircissements sur la décision ou exprime son insatisfaction, la discussion doit rester brève. Il est préférable de proposer d'en discuter ultérieurement avec le jury ou avec deux de ses membres afin d'aborder les préoccupations de la partie concernée. Refuser toute discussion future risque d'accentuer le mécontentement de la partie.

Si une partie non satisfaite demande quels recours elle peut exercer, elle doit être informée de son droit de demander une réouverture de l'instruction. Elle a également le droit de faire appel de la décision du jury, sauf si la règle 70.3 a supprimé ce droit d'appel.

F.6.2 Décisions de réclamations concernant les règles de classes et d'équipement, règle 60.5(d)

Une réclamation concernant les règles de classe ou le rating ne signifie pas que le propriétaire ou la personne responsable avait ou aurait dû avoir connaissance de l'infraction. L'infraction présumée peut être une simple erreur ou une mauvaise interprétation d'une règle. Parfois, il existe une incertitude entre ce qui est clairement autorisé et ce qui est clairement interdit, laissant place à des variations d'interprétation.

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 classe et que son certificat de jauge, le cas échéant, reste valide. Il est utile d'avoir un membre du jury qui connaît bien les règles et procédures de la classe concernée.

Dans certains cas, le jury ne pourra pas trancher une réclamation relative aux règles de classe sans l'avis d'un ou plusieurs experts. Le jury doit disposer des noms et coordonnées d'experts de la classe, notamment le comité technique de la classe. Les concepteurs de bateaux peuvent être appelés comme experts, à condition qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêt. Toutefois, les experts restent des témoins, et c'est au jury de prendre la décision finale.

Si le comité technique est disponible et que la réclamation concerne des infractions complexes, le jury peut ordonner des contrôles de mesurage ou même une nouvelle jauge, dans le cadre de son obligation de recueillir toutes les preuves nécessaires à sa décision.

Les règles ne donnent pas à un bateau le droit d'exiger qu'un autre bateau soit remesuré. La décision d'ordonner ou de demander un nouveau mesurage relève du jury ou, si cela est précisé dans l'avis de course ou les instructions de course, de l'autorité organisatrice. La partie perdante prend en charge les frais de jauge, sauf décision contraire du jury.

Un membre du comité technique peut être appelé comme témoin pour fournir des éléments techniques sur l'incident. Les preuves concernant la précision des mesures et l'interprétation des règles sont présentées par le concurrent et par le comité technique de la compétition. Les REV (Les Règles d'Équipement des Voiliers de World Sailing) doivent être utilisées pour répondre aux questions sur les procédures de mesurage.

Si le jury a un doute sur l'interprétation d'une règle de classe, la règle 63.5(d) exige qu'il soumette les questions et les faits pertinents à une autorité compétente en la matière. Cette autorité est généralement le comité technique de la classe, World Sailing ou une autorité nationale. Pour une question concernant les règles d'un système de handicap ou de rating, il peut s'agir du responsable technique de l'organisme délivrant le certificat de rating dans la zone où le bateau navigue. Cette autorité n'est pas le comité technique de la compétition même si un membre de ce comité est aussi président du comité technique de la classe. Une fois la question soumise, le jury est tenu par la réponse de l'autorité compétente.

La règle 60.5(d) prévoit des critères avant de pénaliser un bateau pour une infraction aux règles de

classe. Un bateau ne peut être pénalisé pour des écarts dépassant les tolérances des règles de classe si ces écarts sont causés par des dommages ou une usure normale et n'améliorent pas la performance du bateau. Cependant, le bateau ne peut plus courir tant que les écarts n'ont pas été corrigés, si une possibilité raisonnable de correction existe.

Si un bateau doit être pénalisé, toute infraction à la même règle lors des courses précédentes du même événement peut entraîner la même pénalité pour toutes ces courses, sans nouvelle réclamation.

Si le jury pénalise un bateau pour une infraction aux règles de classe, il doit envoyer la décision d'instruction aux autorités compétentes en matière de règles de classe (règle 63.6(e)).

Si une réclamation n'est pas exclue par la règle 70.3, un bateau reconnu en infraction à une règle de jauge peut continuer à concourir dans les courses suivantes sans modifier le bateau. Pour cela, il doit déclarer par écrit son intention de faire appel. S'il ne fait pas appel ou si l'appel est rejeté, il sera disqualifié de toutes les courses en vertu de la règle 60.5(d)(4).

F.6.3 Pénalités par le jury, règle 61.4(b)(5)

Lorsque les actions d'un bateau entraînent une pénalité en vertu de la règle 2 ou une pénalité ou un avertissement en vertu de la règle 69, et qu'elles ont significativement aggravé le score d'un autre bateau, ce dernier a droit à une réparation. Une fois la pénalité imposée, le jury peut envisager de convoquer une instruction pour examiner une demande de réparation.

F.7 Décisions de réparation, règle 61.4

F.7.1 Exigences pour les réparations

Le jury est tenu de mener une instruction conformément à la règle 63.2 afin de décider d'accorder ou non une réparation. Si la demande de réparation est jugée recevable, le jury doit ensuite déterminer si elle satisfait aux exigences de la règle 61.4 pour accorder une réparation.

Un bateau a droit à une réparation si son score ou son classement dans une course ou une série a été, ou peut être aggravé de façon significative sans faute de sa part, pour l'une des cinq raisons suivantes :

- (1)par une action incorrecte ou une omission incorrecte d'un comité ou de l'autorité organisatrice, mais pas par une décision du jury quand le bateau était une partie dans l'instruction,
- (2)par une blessure ou un dommage physique dû à l'action d'un bateau enfreignant une règle du chapitre 2 et qui a effectué une pénalité appropriée ou a été pénalisé,
- (3)par une blessure ou un dommage physique dû à l'action d'un navire qui n'était pas en course et qui était tenu de se maintenir à l'écart ou qui s'est avéré être en faute selon le RIPAM ou une règle gouvernementale de priorité,
- (4)en apportant de l'aide (sauf à lui-même ou à son équipage) conformément à la règle 1.1, ou
- (5)par l'action d'un autre bateau ou d'un membre d'équipage ou d'un accompagnateur de ce bateau, qui a donné lieu à une pénalité selon la règle 2 ou à une pénalité ou avertissement selon la règle 69.

F.7.2 Le score ou la place a été, ou peut être aggravé de façon significative

Un bateau prétend qu'un événement a affecté son score, généralement dans la course concernée. Cet événement peut également avoir eu un impact sur le classement de la série.

Le score d'un bateau n'est pas considéré comme significativement aggravé si le comité de course corrige une erreur de classement pour attribuer au bateau le score qu'il aurait dû recevoir conformément aux règles. Ce ne serait pas une action incorrecte du comité de course, car celui-ci est tenu d'attribuer à chaque bateau un classement en fonction de son arrivée.

La possibilité qu'un bateau voie son score significativement aggravé s'applique lorsque son score n'a pas encore été affecté, mais que les faits établis démontrent qu'il le sera inévitablement si les circonstances ne changent pas. Cette possibilité ne s'applique pas si le bateau a déjà un classement ou un score, même DNF, dans la course concernée.

Le score ou le classement d'un bateau dans une course ou une série doit avoir été significativement aggravé. Le terme « significatif » est subjectif et doit être évalué par le jury en fonction des circonstances de chaque cas.

Une aggravation d'un seul point peut être significative si elle détermine l'issue d'une série. Elle peut également l'être si un point fait la différence entre une seizième et une septième place dans l'événement.

Il appartient à la partie demandant réparation de démontrer que le score du bateau a été aggravé « significativement ». Une interprétation large du terme « significatif », notamment lorsque d'autres bateaux ne sont pas affectés, est souvent la meilleure approche.

F.7.3 Sans faute de sa part

Un bateau a droit à une réparation s'il n'a aucune responsabilité dans l'aggravation significative de son score. Un bateau qui est, même partiellement, responsable de l'aggravation de son score, quelle que soit l'ampleur de sa part, ne peut pas bénéficier d'une réparation.

À titre d'exemple, si le comité de course donne le départ à l'heure prévue, mais qu'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 World Sailing illustre un cas où le comité de course identifie un bateau comme OCS et affiche le pavillon requis, mais omet d'émettre le signal sonore obligatoire. Le bateau argue que, bien qu'il ait su qu'il était OCS au départ, il n'était pas tenu de revenir sur la ligne en raison de l'omission incorrecte du comité de course. La décision reconnaît l'erreur du comité de course, mais conclut que le bateau est entièrement ou partiellement responsable de ne pas avoir pris le départ conformément à la définition du terme « départ ». Le bateau savait qu'il était OCS et rien ne l'empêchait de se conformer à cette définition ou à la règle 28.1. Par conséquent, il n'a pas droit à une réparation.

F.7.4 Action incorrecte ou omission incorrecte, règle 61.4(b)(1)

Un bateau a droit à une réparation lorsqu'une action incorrecte ou une omission incorrecte d'un comité ou de l'autorité organisatrice a aggravé significativement son score sans faute de sa part. L'exception concerne l'effet d'une décision du jury sur un bateau lorsqu'il était partie à l'instruction.

Les politiques de gestion de course, les politiques du jury et les conseils aux concurrents ne sont pas des règles qui régissent la compétition selon la définition des règles. Une action du comité de course ou du jury qui ne respecte pas ces politiques ou ces conseils ne constitue pas un motif de réparation. Le cas 129 World Sailing illustre un cas où une action du comité de course, bien que ne relevant pas d'une bonne gestion de course, ne constituait pas une action incorrecte du comité de course.

À titre d'exemple, si un comité de course signale le parcours 3 alors que seuls les parcours 1 et 2 sont décrits dans les instructions de course, il s'agit d'une action incorrecte, car le parcours signalé ne figurait pas dans les instructions de course.

En revanche, si le comité de course signale le parcours 2 et que le premier bateau ne parvient pas à terminer la course dans le temps limite sans que le parcours ne soit raccourci, il ne s'agit ni d'une action incorrecte ni d'une omission incorrecte. Ce parcours est prévu par les instructions de course, et la réduction du parcours est discrétionnaire. Le choix de ne pas réduire le parcours ne constitue donc pas une action incorrecte ni une omission incorrecte.

Les bateaux contestent parfois la décision du comité de course de les classer OCS, ZFP, UFD, BFD,

SCP, NSC ou DNF en demandant une réparation. Dans ces cas, le bateau doit fournir la preuve que le comité de course a commis une erreur. Les preuves vidéo ou la position relative de deux bateaux classés différemment ne suffisent que rarement à établir une erreur du comité de course. Lors de l'établissement des faits, le jury fondera sa décision sur le poids des preuves en appliquant la prépondérance des probabilités comme norme de preuve. Voir le cas 136 World Sailing.

F.7.5 Dommage physique et blessure, règles 61.4(b)(2), 61.4(b)(3)

Cette règle comporte trois éléments :

- le bateau a subi une blessure ou un dommage physique ;
- en raison de l'action d'un bateau qui a enfreint une règle applicable ; et
- si l'autre bateau a enfreint une règle du chapitre 2, il a pris une pénalité appropriée ou a été pénalisé.

Un dommage physique signifie que la valeur d'une partie ou de l'ensemble du bateau est diminuée ou que le bateau est rendu moins fonctionnel. Voir le cas 19 World Sailing. Le dommage physique n'inclut pas le chavirage, l'enchevêtrement des mâts ou des filières, l'homme à la mer ou la perte de places.

Une blessure est toute atteinte nécessitant un traitement médical ou rendant l'équipage moins fonctionnel. Des coupures ou éraflures mineures ne sont pas considérées comme des blessures aux fins de cette règle.

Le cas 135 World Sailing précise que la règle 61.4(b)(2) ne requiert pas que le dommage physique ou la blessure ait été causé directement par le bateau ayant enfreint une règle du chapitre 2. Il suffit que le dommage physique ou la blessure soit une conséquence probable de l'action du bateau en infraction.

Le jury doit également établir que le bateau ayant enfreint une règle du chapitre 2 a pris une pénalité appropriée ou a été pénalisé. Vérifier s'il existe une trace indiquant que le bateau a abandonné ou a signalé une pénalité appropriée. Si le bateau demandant réparation a également réclamé contre l'autre bateau, la réclamation et la demande de réparation doivent être instruites en même temps.

F.7.6 Apporter de l'aide, règle 61.4(b)(4)

Un bateau qui apporte de l'aide quand il est possible qu'un autre bateau soit en danger peut avoir 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 le cas 20 World Sailing.

F.7.7 Action d'un bateau pénalisé selon la règle 2 or 69, règle 61.4(b)(5)

Cette règle comporte deux éléments :

- il y a eu une action d'un autre bateau, d'un membre de son équipage ou d'un accompagnateur de ce bateau ;
- cette action a entraîné une pénalité en vertu de la règle 2 ou une pénalité ou un avertissement en vertu de la règle 69.

Dans le cas 34 World Sailing, le bateau A a franchi la ligne de départ prématurément, puis est revenu vers la ligne de départ jusqu'à rencontrer le bateau B. Sans reprendre le départ correctement, A a viré et a commencé à gêner B en le marquant de près. Le jury a estimé que A, qui avait été classé OCS, avait enfreint la règle 2 et a modifié son classement en DNE. Dans ce cas, B aurait pu demander une réparation et aurait eu droit à celle-ci en vertu de cette règle, car la gêne causée par A avait relégué les deux bateaux aux avant-dernière et dernière place à la marque au vent, et B a finalement terminé à la 22^e place.

F.7.8 Décisions de réparation, règle 61.4(c)

Lorsque le jury estime que les conditions de réparation sont remplies, il doit établir un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux concernés. Il est recommandé de demander aux parties ce qu'elles considèrent comme l'arrangement le plus juste pour tous les bateaux concernés, bien que le jury ne soit pas tenu d'accorder la réparation demandée.

En cas de doute sur les faits ou sur les résultats probables de tout arrangement concernant la course ou la série, notamment avant d'annuler une course, le jury doit recueillir des preuves auprès de sources appropriées. Cela peut inclure des témoignages d'autres bateaux non impliqués dans la demande ainsi que les registres du comité de course. La règle 61.4(c) propose des exemples de réparation qui peuvent être accordés.

Des moyennes de points peuvent être attribués lorsqu'un bateau n'a pas été en mesure de terminer la course. Il convient de veiller à ce que moins de la moitié des résultats de course pris en compte dans le classement final du bateau, après toute exclusion, soient basés sur des moyennes de points. Voir le cas 116 World Sailing.

Si la majorité des courses d'une série ont déjà été disputées, les moyennes de points peuvent être calculées sur la base des résultats de toutes les courses terminées avant la course concernée.

Dans les compétitions majeures, il peut être pertinent d'exclure la dernière course ou le dernier jour de la série du calcul des moyennes de points. Cela permet d'informer les concurrents des scores exacts de tous les bateaux avant la course finale ou le dernier jour, leur permettant ainsi d'élaborer leurs tactiques et stratégies.

Des points peuvent être attribués en fonction de la position du bateau dans la course au moment de l'incident. Cette méthode est appropriée si les positions des bateaux dans la course étaient bien établies, en particulier à l'approche de la ligne d'arrivée.

Si les faits permettent d'établir de manière raisonnable le temps perdu par un bateau lors d'un incident, son score peut être ajusté en lui attribuant des points correspondant à la position qu'il aurait eue si ce temps avait été déduit de son temps total de course. Le cas 110 World Sailing précise toutefois qu'un bateau n'a pas droit à une réparation pour le temps ou les places perdues lors d'un contact ou d'un incident. Une réparation est accordée uniquement lorsque le dommage physique lui-même ou une blessure subie par un membre de l'équipage est la cause d'une aggravation significative du score ou du classement du bateau.

Si le score d'un bateau ne peut pas être ajusté de manière équitable à l'aide des méthodes ci-dessus, une autre méthode peut être envisagée. Par exemple, dans une course de flotte mixte où les bateaux sont regroupés par type, il peut être juste d'attribuer à un bateau des points équivalents à ceux de l'autre bateau du même type.

Lorsqu'une série est composée d'une phase de qualification et d'une phase finale, toute réparation accordée doit concerner et être basée sur les résultats pertinents pour la partie de la série dans laquelle l'incident s'est produit.

Une course ne devrait être annulée que lorsqu'aucun arrangement équitable ne peut être déterminé pour tous les bateaux concernés. L'annulation d'une course pourrait être injuste pour les bateaux qui ont gagné ou terminé la course par leurs propres moyens.

Il peut exister des situations où un bateau a droit à une réparation, mais où l'arrangement le plus équitable pour tous les bateaux consiste à maintenir les résultats en l'état. Un exemple est celui d'un bateau qui se retire de la course après avoir été démâté par un bateau qui devait se maintenir à l'écart. Dans une compétition en une seule course, ce bateau a droit à une réparation, mais aucune réparation ne peut lui être accordée. Voir le cas 116 World Sailing.

Le jury peut également accorder une réparation dans le cadre de sa décision lors d'une instruction de réclamation s'il estime qu'un bateau a droit à une réparation, même si celui-ci ne l'a pas demandée (règle 61.4(c)).

F.8 Demandes de réouverture d'instruction

F.8.1 Rouvrir une instruction, règle 63.7

Toute partie dans une instruction peut demander la réouverture de l'instruction. Dans les cas où le comité de course ou le comité technique a demandé une réparation ou lorsque le jury a convoqué une instruction pour examiner une demande de réparation, les parties sont les bateaux pour lesquels une réparation est demandée. Tous les autres bateaux sont des bateaux « affectés », mais ils ne sont pas parties à l'instruction.

Si une partie demande une réouverture, le jury doit décider si la demande est recevable. La demande doit être soumise par écrit et indiquer la raison de la demande. Elle doit être déposée dans le temps limite imparti:

(1) au plus tard 24 heures après que la partie a été informée de la décision de l'instruction pour laquelle elle demande une réouverture.

Toutefois, le dernier jour prévu pour les courses, la demande doit être déposée

(1) dans le temps limite de réclamation si la partie requérante a été informée de la décision la veille;
(2) au plus tard 30 minutes après que la partie a été informée de la décision ce jour-là.

Si la demande est déposée dans les temps limites, le jury doit décider, en fonction des raisons invoquées par la partie requérante, si l'une des conditions de réouverture de l'instruction est remplie.

La présentation initiale de la partie requérante doit se limiter aux raisons de la réouverture. Toute nouvelle preuve ne sera examinée que pour déterminer si elle est « nouvelle ».

F.8.2 Exigences pour rouvrir une instruction

Le jury n'est pas obligé de rouvrir une instruction. Il n'est pas dans l'intérêt de la compétition de permettre à une partie déçue d'obtenir une réouverture uniquement dans le but de réitérer un argument ou une preuve déjà examinée. Dans ces circonstances, une réouverture imposerait une charge déraisonnable au jury et aux autres parties impliquées.

Un jury peut rouvrir une instruction lorsque l'une des conditions de la règle 63.7 est remplie.

(1) Si une partie était inévitablement absente.

Toutes les parties à une instruction ont le droit d'avoir un représentant présent. L'absence du représentant attribué du bateau sans raison valable, alors qu'un autre représentant éligible pouvait être présent, n'est pas une raison suffisante pour rouvrir.

(2) Si le jury estime qu'il a pu commettre une erreur significative.

Les erreurs du jury comprennent des procédures incorrectes ou une mauvaise application d'une règle. Le jury peut décider qu'une conclusion clé n'était pas étayée par les faits ou qu'il a pu commettre une erreur dans l'interprétation des règles applicables.

(3) Si un nouvel élément significatif est devenu disponible dans un délai raisonnable.

Pour qu'une instruction soit rouverte pour examiner une nouvelle preuve, cette preuve doit être à la fois nouvelle et significative. La règle M4.2 et le cas 115 World Sailing donnent une interprétation du mot « nouveau » tel qu'il est utilisé dans la règle 63.7 :

Un élément est « nouveau »

- si la partie demandant la réouverture ne pouvait raisonnablement pas découvrir l'élément avant l'instruction initiale ;
- si le jury est convaincu qu'avant l'instruction initiale, l'élément a été recherché avec diligence mais sans succès par la partie demandant la réouverture ;
- si le jury apprend de toute source que l'élément n'était pas disponible pour les parties ou pour le jury au moment de l'instruction initiale.

Un élément significatif est directement et substantiellement lié à l'affaire en cours. Il n'est ni cumulatif

(répétitif), ni redondant (inutile à l'affaire). Un élément significatif doit être pertinent pour la décision et présenter une possibilité raisonnable que, replacé dans le contexte de toutes les preuves, l'issue du cas change.

Les éléments significatifs de preuve se rapportent directement et substantiellement à la question spécifique considérée. La preuve n'est pas cumulative, c'est-à-dire répétitive, en ce sens qu'elle prouve ce qui a déjà été établi par des preuves similaires sur le même problème et qui n'ont pas besoin d'être répétées. Les preuves ne sont pas redondantes, c'est-à-dire inutiles. Les éléments de preuve significatifs doivent être pertinents pour qu'il existe une possibilité raisonnable que, dans le contexte de toutes les preuves, l'issue de la question va changer.

Un nouveau témoin présenté après la clôture de l'instruction est rarement considéré comme un « nouvel élément », sauf si la partie avait informé le jury de l'existence du témoin avant ou pendant l'instruction initiale, ou si le témoin et sa preuve étaient inconnus de la partie au moment de l'instruction initiale. Lorsqu'une partie ne recherche pas de témoins ou ne demande pas au jury un report, 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 pour localiser un témoin, une demande ultérieure de réouverture pourrait répondre aux critères de la règle 63.7 et le jury pourrait décider de rouvrir l'instruction.

Les preuves photographiques et vidéos revendiquées comme nouvelles doivent être préalablement examinées par certains membres du jury pour déterminer si elles sont nouvelles, pertinentes et non cumulatives. Le président désignera un ou plusieurs membres pour visionner la preuve et faire rapport au jury. Si la preuve est nouvelle et significative, ou s'il existe un doute, les membres soumettront la preuve à l'ensemble du jury.

Le jury peut aussi apprendre par lui-même l'existence d'un nouvel élément significatif et décider de rouvrir l'instruction. Si un nouvel élément significatif doit être examiné, les parties ont le droit d'être présentes et de questionner tout nouveau témoin.

(4) si la réouverture est exigée par l'autorité nationale.

La décision de l'autorité nationale dans un appel peut être de rouvrir l'instruction pour établir des faits supplémentaires ou d'ordonner une nouvelle instruction conformément à la règle 71.3 ou R5.

F.8.3 Procédures de réouverture

Si le jury décide qu'il existe une raison suffisante de rouvrir l'instruction, il doit notifier sa décision aux parties ainsi que l'heure et le lieu de l'instruction rouverte.

Lorsqu'une partie était inévitablement absente, l'instruction recommence entièrement et toutes les preuves précédemment présentées sont réexaminées.

Lorsque la réouverture est fondée uniquement sur de nouvelles preuves, la majorité des membres du jury doivent, si possible, être des membres du jury initial.

Lorsque la réouverture est fondée sur une erreur significative, le jury doit, dans la mesure du possible, inclure au moins un nouveau membre. Cependant, afin d'éviter l'impression que l'ancien jury se réévalue lui-même, il est préférable de remplacer plusieurs membres, mais pas tous.

Lorsque la réouverture est ordonnée par l'autorité nationale, celle-ci peut exiger que la nouvelle instruction soit menée par le même jury ou par un nouveau jury qu'elle peut nommer. Elle peut aussi limiter la portée de l'instruction rouverte aux questions qu'elle juge appropriées. La réouverture se déroule avec les preuves et les témoins présentés par les parties, ainsi qu'avec toute autre preuve que le jury juge nécessaire.

Lors d'une instruction rouverte, les règles de procédure du chapitre 5 s'appliquent et toutes les parties ont le droit d'avoir un représentant présent. Le jury recueille les témoignages des parties présentes à l'instruction, de leurs témoins et de toute autre preuve qu'il juge nécessaire. Les parties

peuvent également poser des questions. Le jury procède comme lors de toute autre instruction.

Si le jury modifie sa décision, il doit en informer les parties conformément à la règle 63.6(a). Cela peut être fait en affichant la décision révisée ou en remettant des copies de la décision aux parties concernées.

F.9 Instructions impliquant des accompagnateurs

F.9.1 Parties aux 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 la compétition.

F.9.2 Procédures pour une instruction impliquant des accompagnateurs, règle 62

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 Entraineurs en vigueur sur la compétition. 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, suivez les procédures listées à la règle 63.9. Vérifier 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.9.3 Pénaliser un accompagnateur, règle 62.3

Le jury décide, en fonction de la prépondérance 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 la compétition ou du lieu ou supprimer tout privilège ou avantage sur la compétition 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 la compétition. Considérez également s'il faut exclure l'accompagnateur des festivités organisées. Décidez en outre si l'accompagnateur sera autorisé à revenir sur site après la compétition 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.

Le document sur les pénalités 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 ce document, les jurys peuvent être cohérents en pénalisant pour des infractions similaires dans toutes les compétitions. Toutes les règles ne s'appliqueront pas à chaque compétition. Il est important que le jury reste dans sa juridiction pour appliquer les règles et infliger la pénalité.

F.9.4 Pénaliser un bateau pour une infraction de son accompagnateur, règle 62.4

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.

Un exemple de formulation serait :

L'accompagnateur Chris Black soutient les voiles numéros 1572, 1539, 1600 et 1602.

Les bateaux 1572, 1539, 1600 et 1602 sont avertis qu'une nouvelle infraction commise par l'accompagnateur Chris Black pourrait entraîner une pénalité à leur encontre.

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 la compétition 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 62.4(b) prévoit d'autres pénalités qu'un DSQ. Les bateaux peuvent être pénalisés, même s'ils n'ont pas assisté aux instructions.

F.9.5 Appel interjeté par un accompagnateur ou des bateaux associés

Tous les bateaux associés à l'accompagnateur sont parties dans l'instruction et ont le droit de faire appel de la décision du jury, sauf si ce droit d'appel a été supprimé. Le jury fournira une copie écrite de sa décision à toute partie qui en fait la demande.

F.9.6 Allégations de mauvaise conduite d'un accompagnateur

Le jury peut également convoquer une instruction pour un accompagnateur soupçonné d'avoir commis une faute en violation de la règle 69.1. Dans ce cas, le jury suivra les procédures de la règle 69.2. Le document de World Sailing « Guide sur la mauvaise conduite » est également une ressource utile pour les jurys qui enquêtent et mènent des instructions sur des cas de faute. La section du présent Manuel relative à la règle 2 et à la règle 69 (Chapitre G) fournit des détails supplémentaires sur les procédures et responsabilités des jurys.

Si l'allégation contre l'accompagnateur concerne une mauvaise conduite, tout bateau soutenu par cette personne est également partie dans l'instruction. Bien que ces bateaux ne soient pas eux-mêmes accusés d'avoir commis une faute, ils peuvent être soumis à des pénalités si les conditions sont remplies.

G Règle 2 et règle 69

G.1 Navigation loyale et mauvaise conduite

G.1.1 Navigation loyale, règle 2

La règle 2 exige que les bateaux et leurs propriétaires concourent en respect des principes reconnus de sportivité et de fair-play. Cette 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.1.2 Mauvaise conduite, règle 69

Manquement 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.

Le cas 139 fournit des exemples d'actions qui pourraient être considérées comme actes de mauvaise conduite. 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 ;
- état d'ivresse agressif ;
- bagarre.

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.

G.2 Procédures pour la règle 69

Le document Conseils sur la Mauvaise Conduite de World Sailing⁴ est un ouvrage de référence complet pour tous les arbitres- particulièrement les juges et jurys - basé sur les Règles de Course à la Voile. Il est publié sur le site World Sailing (chercher « misconduct », valider et choisir « Documents ».).

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, d'un propriétaire de bateau ou d'un accompagnateur, pas d'un bateau ;
- une action selon la règle 69 peut être initiée uniquement par un jury ;
- à 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 régate.

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 où 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 un 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 de convoquer une instruction selon la règle 69, le jury doit tout d'abord s'y préparer. Il 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 M6 ainsi que le document de World Sailing Misconduct Guidance et assurez-vous de bien connaître la procédure à suivre. Réfléchissez à ce qui pourrait se produire pendant l'instruction et aux réponses que vous apporterez. Planifiez la procédure au sein du jury en répartissant les tâches entre les membres ; l'un préside l'instruction, un autre est le scribe, etc.

Si l'instruction concerne un jeune, prévoyez, si possible, la présence d'un parent, d'un tuteur légal ou d'un entraîneur en tant que représentant ou conseiller du jeune lors de l'instruction. Reportez-vous également au chapitre de ce Manuel consacré aux juges et aux jeunes régatiers.

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.

On attend de l'enquêteur qu'il rencontre les parties séparément, la ou les personnes impliquées dans l'incident, les témoins et toute autre personne pouvant aider sur le cas. L'enquêteur doit garder des traces de toutes les informations qu'il a obtenues de toutes les sources. Ces traces des entrevues peuvent être un écrit ou un enregistrement audio.

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 ou non. Si une instruction est ouverte, ce qu'a trouvé l'enquêteur doit également être donné aux parties pour qu'elles puissent préparer l'instruction.

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.

Note : Les épreuves majeures internationales ont des procédures différentes définies par le Code d'Éthique World Sailing. Ce Code traite de la nomination et du rôle de l'enquêteur (connu sous le nom d'Arbitre Enquêteur Disciplinaire sur Compétitions). Il aborde également les rapports du jury à World Sailing. Étant donné que le présent manuel ne traite pas de ces procédures, il est important de se référer au Code d'Éthique si vous gérez des allégations de mauvaise conduite lors de l'une de ces compétitions.

G.2.6 Informer la personne par écrit

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.

Préparez l'exposé écrit des allégations que vous remettrez à la personne contre laquelle l'allégation de violation de la règle 69 est formulée. L'avis écrit doit être aussi détaillé que possible, indiquant l'acte ou les actes de faute spécifiques allégués selon la règle 69.2. Il ne suffit pas d'affirmer que la personne a commis un acte de mauvaise conduite en commettant un manquement aux bonnes mœurs, sans dire de quoi il s'agit. La description de la mauvaise conduite doit être précise. Indiquez l'heure et le lieu de l'instruction.

Par exemple, écrivez « immédiatement après l'annonce 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 » a ajouté 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 parti pris 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).

On peut trouver un modèle de lettre de notification dans le document Annexe K, Consignes pour la mauvaise conduite.

G.3 L'instruction selon la règle 69

Pendant l'instruction, les procédures doivent être suivies méticuleusement. Un doute sur la procédure correcte doit être résolu en faveur du développement de l'action qui présente la plus grande équité envers le concurrent ou l'accompagnateur.

Il est particulièrement important lors d'une instruction selon la règle 69 de maintenir une atmosphère formelle. Veiller à ce que la personne ait amplement l'occasion de répondre aux allégations. Rédiger un compte-rendu de la procédure. L'instruction doit avoir lieu conformément à la règle 63 telle que modifiée par la règle 69.2(e).

Le jury devrait envisager un enregistrement audio ou vidéo de 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 faites. C'est particulièrement vrai quand est possible une action ultérieure de World Sailing ou de l'ANM selon le Code d'Éthique, ou une procédure devant le tribunal arbitral du sport (TAS).

Si un enregistrement doit être fait, le concurrent, propriétaire ou accompagnateur et tous les témoins devraient être informés avant le début de l'instruction. Il faut également préciser la durée de

l'enregistrement et les institutions auxquelles il est envoyé. 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 (parquet 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 a droit à une copie si elle le demande 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 WS 122.

G.3.1 Satisfaction raisonnable

Le niveau de preuve, 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 de pénaliser un concurrent ou un propriétaire de bateau ou un accompagnateur 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 pour laquelle 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 prescription nationale avec l'approbation de World Sailing. La confortable satisfaction est un niveau utilisé par le TAS, pour les cas de dopage.

G.3.2 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.

Demandez-vous si des remords exprimés concernent la mauvaise conduite elle-même plutôt que d'avoir été convoqué à une instruction selon la règle 69 ou pour 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.3.3 Une partie ne se présente pas

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. Cependant, 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, ou si l'instruction ne peut pas être programmée en 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 à l'autorité nationale de la personne ou, à World Sailing pour les épreuves majeures internationales selon le Code d'Éthique World Sailing.

La règle 69.2(k) s'applique également lorsque le jury a quitté l'épreuve et qu'un rapport alléguant une violation de 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.3.4 Allégeation non retenue

Après une instruction, si le jury décide que l'allégation de mauvaise conduite n'est pas prouvée, il doit en faire état 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.3.5 Pénalités

Une instruction selon la règle 69 n'est pas obligée d'aboutir à une pénalité. Un avertissement peut suffire, par exemple pour un acte mineur de mauvaise conduite suivi d'excuses. 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 régate, 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 World Sailing sur la mauvaise conduite pour la formulation privilégiée).

G.4 Après l'instruction

Une personne contre laquelle une décision a été prononcée a droit à une copie de la procédure pour préparer un appel ou une défense devant un autre organisme susceptible d'imposer une sanction supplémentaire, comme son autorité nationale ou World Sailing.

G.4.1 Appel de la décision

La personne 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 70.3.

G.4.2 Rapport à l'autorité nationale ou à World Sailing

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.4.3 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 évènements 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. Cela aidera l'entité disciplinaire à prendre la meilleure décision ultérieurement/

G.4.4 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 personnelle 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 ses arbitres.

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.

H Conciliation

H.1 Introduction

L'annexe T 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 décider de prendre 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 prise, un réclamant peut demander à retirer la réclamation. Le juge conciliateur peut alors agir au nom du jury et permettre le retrait.

H.2 Le conciliateur

Le juge qui gérera 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(b). 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.

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

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 doit être mentionnée dans l'avis de course ou les instructions de course pour permettre la pénalité post-course et la réunion de conciliation.

Le système de pénalité post-course et la réunion de conciliation 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 à tenter sa chance afin d'éviter une DSQ lors d'une instruction. Mathématiquement, plus le classement final du bateau dans la course est mauvais, 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 post-course de l'annexe T est de 30% des points de DNF, arrondi au dixième le plus proche. 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)).

La pénalité post-course peut être prise à tout moment après la course jusqu'au début d'une instruction de réclamation concernant l'incident : avant, pendant ou après la réunion de conciliation. Si l'instruction est rouverte par la suite, la pénalité post-course n'est plus possible. Si la décision du jury relative à cet incident fait l'objet d'un appel auprès de l'autorité nationale et que la décision de l'autorité nationale est de rouvrir l'instruction, la pénalité post-course n'est plus possible. Ce droit a pris fin lorsque l'instruction initiale a commencé. Voir règle T1(a).

Si le jury conclut qu'il est clairement établi qu'un bateau a sciemment enfreint une règle, 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 décider de prendre 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 prend 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.

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 60.5(a) 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 autoriser le retrait.

La conciliation est appropriée dans les circonstances suivantes :

- La réclamation émane d'un bateau et pas d'un comité.
- 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 Procédures de la conciliation

Quand une réclamation est déposée au secrétariat de course, un juge détermine si la réclamation est adaptée à la conciliation. L'instruction doit être programmée et la réunion de conciliation 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 l'instruction se déroule à l'heure prévue. 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 63.4(e) 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, le formulaire en ligne ou au verso du formulaire de réclamation original et signé par le représentant du bateau. 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 si le bateau n'a pas causé de dommages ou des blessures. 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 aux règles 60.2 et 60.3, 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. En ce 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.
- Aucun bateau n'est pénalisé pour une infraction à une règle.
- Un ou les deux bateaux ont enfreint une ou plusieurs règles, en identifiant les bateaux et les pénalités.

Le juge applique les principes d'exonération pour un bateau qui a été contraint d'enfreindre une règle par un autre bateau.

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 juge, une partie dans la réclamation peut décider de prendre une pénalité post-course à tout moment avant le début de l'instruction.

Une partie à qui l'on a dit 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 prendre 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 prise ou non, un réclamant peut demander le retrait et le conciliateur peut l'autoriser.

Une fois la réclamation retirée, informer le jury que la réclamation n'ira pas à l'instruction et informer le commissaire aux résultats qu'il n'y a pas de changement de score émanant de cette réclamation. Le conciliateur peut alors 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 pris une pénalité applicable, telle que la pénalité post-course, la règle 60.5(c) 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 ne doit 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 Sans appel

L'avis du conciliateur et les décisions des parties faites pendant la réunion de conciliation ne peuvent faire l'objet d'une réouverture ou d'un appel. Si la réclamation est retirée, il n'y a pas de décision du jury susceptible d'appel.

H.7 Avantages et inconvénients

La conciliation peut ne pas convenir à toutes les compétitions. Il est préférable d'inclure les participants et les associations de classe dans la décision d'inclure l'annexe T ou des parties

de celle-ci pour leur compétition. Un événement peut utiliser que la règle T1, Pénalités post-course, sans qu'il soit nécessaire de tenir des réunions de conciliation.

L'avantage de l'annexe T Conciliation est qu'elle peut fournir aux parties dans une réclamation un moyen plus rapide de parvenir à une résolution en éliminant la nécessité d'une instruction. Cela permet à un bateau qui a enfreint une règle de prendre une pénalité moins sévère que la disqualification.

Cependant, il y a aussi des inconvénients. La pénalité post-course de 30% n'est un avantage que pour les 2/3 des premiers arrivants. Les bateaux avec des résultats moindres qui acceptent la pénalité post-course de 30% ne peuvent pas être classés pire que le score de disqualifié. De plus, lors de compétitions de haut niveau, certains bateaux participent à une réunion de conciliation mais n'ont pas l'intention de résoudre le problème et ne sont présents que pour apprendre les arguments de l'autre partie. La conciliation et une instruction prennent beaucoup plus de temps que de procéder directement à l'instruction.

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

I.1 Introduction

Ce chapitre est consacré aux activités des juges lorsqu'ils sont sur l'eau, pour observer la course quand l'annexe P s'applique et qu'ils jugent la règle 42.

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. Quand les juges les surveillent, et ils peuvent être pénalisés ou réclamés. La majorité des concurrents qui normalement respectent les règles, sont moins tentés d'enfreindre la règle 42 pour rester au contact de ceux qui enfreignent les règles. Les concurrents sont plus susceptibles de respecter une règle ou d'effectuer une pénalité lorsqu'ils enfreignent une, ou de réclamer, s'ils savent que les juges peuvent avoir vu l'incident.

Positionner le bateau juge dans les classes à haute performance, les classes volantes et les classes de kite nécessite une connaissance approfondie de la classe afin de rester à l'écart des bateaux ou des planches et d'être dans les meilleures positions pour observer la course. C'est pourquoi les juges qui n'ont pas d'expérience avec la classe devraient être appairés avec à un juge ayant cette connaissance.

En l'absence de toute autre priorité, les juges peuvent se trouver aux endroits où les incidents ont souvent lieu. Là, ils peuvent être des témoins indépendants fiables en cas d'instruction d'une réclamation.

Un 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. Les juges ne réclameront généralement pas pour une infraction à une règle du chapitre 2 sauf s'ils observent une infraction évidente à la règle 2, Sportivité et navigation loyale.

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 l'autorisation ou l'interdiction de pomper, balancer, saccader en envoyant le pavillon Oscar ou Roméo au départ ou à une marque. Pour ces classes-là, 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 doivent 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 doit prévoir des bateaux adaptés au jugement de la règle 42 sur l'eau. Ce 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, capables de prendre la mer dans les conditions du moment, 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 jugés. Ils doivent être manœuvrables, à fond rigide, suffisamment rapides pour permettre aux juges de suivre les concurrents. Ils doivent accueillir deux juges. De plus, comme les juges manœuvrent à proximité immédiate des concurrents, les bateaux devraient idéalement avoir une forme minimisant les perturbations du vent et le sillage. On utilise en général des bateaux pneumatiques semi-rigides (SR).

Il est préférable qu'un juge expérimenté conduise son bateau, sans passagers à bord. Le président du jury doit prévoir cette organisation avec l'autorité organisatrice avant l'épreuve, surtout si les juges utilisent des bateaux loués. L'autre juge s'occupe des pavillons.

Les bateaux jury doivent être clairement identifiés pour éviter toute confusion avec les bateaux des spectateurs et entraîneurs. Les équiper de radios bidirectionnelles facilite 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 l'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 pour pénaliser les bateaux qui enfreignent la règle 42 sur l'eau. Ce système a évolué quand il est devenu évident que pour les compétitions de classes olympiques et autres classes dériveurs, l'auto-arbitrage de la règle 42 ne fonctionnait pas. Un jugement sur l'eau avec des pénalités 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. Noter que les concurrents peuvent toujours réclamer entre eux pour une propulsion illégale.

Quand les juges acceptent une désignation sur une épreuve avec jugement de la 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. Un juge qui ignore les infractions à cette règle perd le respect des concurrents et des entraîneurs. Les juges 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. En cas de désaccord

avec une règle, ils peuvent suivre la procédure World Sailing pour soumettre des propositions pour la modifier.

I.6 Le briefing des concurrents

Sur les compétitions pour les jeunes, rappeler aux concurrents que des juges surveilleront la règle 42 dans la zone de course et qu'ils infligeront une pénalité s'ils voient l'un des concurrents enfreindre clairement la règle 42.

Il est important de faire comprendre que les juges sont sur l'eau pour protéger le concurrent honnête qui n'enfreint pas la règle. 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 de la règle 42 qui font autorité. Elles sont revues et mises à jour de temps en temps. Ces interprétations guident les concurrents sur la façon de mener leurs bateaux, et 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 avoir des décisions cohérentes. 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 en mesure de juger le premier jour comme tous les autres jours de l'épreuve. Il n'y a pas de journée d'échauffement. La course d'entraînement doit également être jugée comme si c'était une vraie course, de sorte que les concurrents voient comment agissent le jury et quand il pénalise.

Un très haut niveau de cohérence dans le jugement de la règle 42 est attendu pour chaque classe, y compris entre les classes pour une compétition regroupant plusieurs classes. Avec deux juges à bord de chaque bateau, une bonne cohérence est obtenue avec un juge par bateau qui reste avec la classe tout au long de l'épreuve et le deuxième juge qui tourne chaque jour. C'est actuellement une pratique normale aux Jeux olympiques et aux compétitions World Sailing. Cette méthode fonctionne bien pour les juges, car certains préfèrent rester avec une série alors que d'autres non.

Les interprétations de la règle 42 et les préconisations pour juger la règle 42 pour différentes classes sont publiées sur le site de World Sailing (cherchez "rule 42", puis cliquer sur « submit », et sélectionnez "Documents").

I.8 Décider quand pénaliser

Avant la première course, les juges doivent discuter des infractions les plus courantes qu'ils vont rencontrer dans chaque classe et quand ils devront pénaliser un bateau. Ils doivent également discuter des tendances et problèmes qu'ils ont rencontrés lors de récentes compétitions. Les juges doivent régulièrement revoir les pénalités distribuées et les actions du corps inhabituelles qu'ils voient pendant la compétition. Ils doivent éviter de discuter nommément des concurrents.

Les juges doivent 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 les concurrents qui naviguent proprement.

Les juges ne doivent 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 doivent pénaliser un bateau pour une infraction à la règle 42 que quand ils sont sûrs d'avoir observé une infraction, 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 la compétition ou du décompte des pénalités données.

L'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 :

- Etre 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, de vol ou planing sont-elles réunies ? l'équipage pompe-t-il la(les) voile(s) pendant qu'il surfe, vole 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

- L'équipage provoque-t-il le roulis du bateau ?
- L'équipage accentue-t-il le roulis ambiant ?
- Le roulis induit par l'équipage 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

- L'équipage 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 godiller

- 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 l'équipage met sa voile à contre, godille-t-il pour empêcher le bateau de changer de direction ?

Possibilité de virements et empannages répétés

- A 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 la règle 42, ses interprétations et l'annexe P, les procédures spéciales pour la règle 42. Cette annexe indique les pénalités et procédures de jugement de la règle 42 sur l'eau. Chaque jour avant d'aller sur l'eau, un juge devrait relire la règle 42 et ses interprétations, et tout changement dans les règles de classe, 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. Les concurrents de tête servent généralement d'exemple pour la flotte.

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. Elles se produisent typiquement 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 normale de naviguer du concurrent.

En général, les deux juges dans le bateau doivent être d'accord sur une infraction technique avant de pénaliser un concurrent. Bien que le bénéfice 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 héler le concurrent. Comme le bateau jury doit souvent se déplacer plus rapidement que la normale pour se mettre en position pour héler 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 appeler clairement. 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 visible 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 hévé, 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 rappel au départ ?

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. Pour certaines classes comme les skiffs, les planches et les kites, les instructions de course modifient la règle 44 en indiquant une pénalité d'un tour.

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 également après qu'il a fait sa pénalité. A terre, 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. Les juges sont responsables de vérifier qu'un bateau se conforme à la définition de finir après qu'une pénalité est imposée.

Si un concurrent continue la course ou n'effectue pas correctement ses tours de pénalité, le(s) juge(s) doit(vent) signaler la disqualification de ce bateau au juge responsable de l'enregistrement des pénalités : DSQ 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 s'assurer que les résultats affichés

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 deux tours de pénalité. Si c'est sa deuxième infraction ou suivante, il pourra participer à n'importe quel nouveau départ (voir la règle P3). Cependant, les juges doivent 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 la compétition, et le jury doit envisager une action selon la règle 69.2.

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 décrite 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.

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. Certains peuvent contester l'infraction et lier la pénalité à une accusation implicite de tricherie. Un juge peut minimiser le risque de confrontation émotionnelle en parlant calmement des actions spécifiques du concurrent et en évitant toute allusion à ses intentions ou motivations. 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.

D'habitude 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 l'infraction à la règle, le juge peut aider le concurrent à éviter des pénalités supplémentaires.

L'Annexe P limite la réparation à une action incorrecte d'un juge selon la règle P1.2 due à une non prise en compte de signaux du comité de course ou d'une règle de classe. Si un concurrent veut demander réparation en invoquant que la pénalité selon la règle 42 était une action incorrecte du jury, lui rappeler cette limitation à la réparation.

I.10 Positionnement des bateaux

Il est crucial d'être au bon endroit au bon moment pour juger la règle 42. L'objectif est de placer les bateaux jury aux endroits en vue des concurrents et proches de potentiels problèmes. Ceci exige :

- une connaissance des tactiques de course en flotte pour 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, les bateaux jury, le nombre de juges, les conditions, la configuration du parcours, et la géographie locale pour optimiser l'aptitude 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.

Il n'est pas possible de surveiller tous les bateaux tout le temps. Cependant, 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 chaque 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. Les juges doivent porter une attention particulière aux premiers, mais 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.

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 doivent 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. 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.

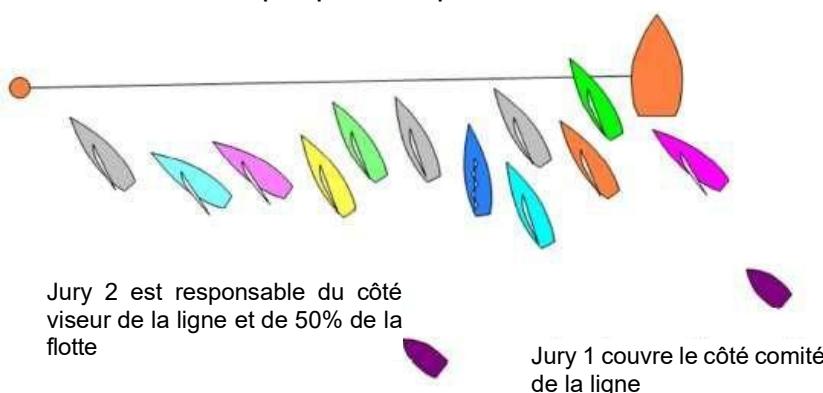
Un bateau pénalisé doit largement s'écartier des autres bateaux et effectuer ses deux tours rapidement.

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 à la règle 42 sur la ligne départ

- Godille
- Pumping avec le corps
- Balancer par petit temps



Infractions courantes :

- Godille juste avant le signal de départ ;
- Au moment du départ balancé/ pumping du corps répété 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'extrême viseur ou gauche de la ligne prendra les bateaux les plus près de cette extrémité.

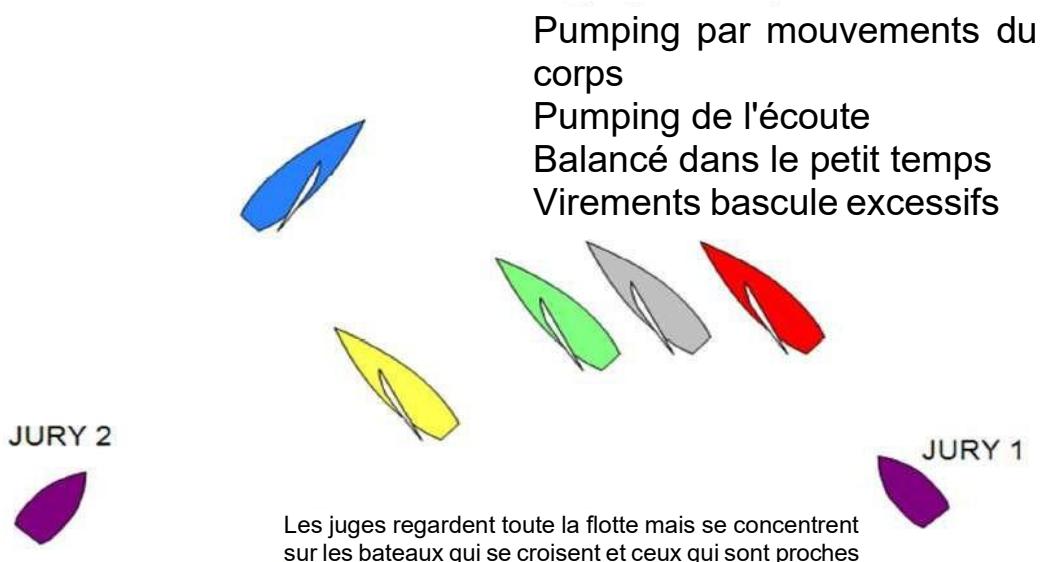
Chaque bateau juge doit identifier les bateaux dont il est responsable. Dans une flotte de 100 bateaux avec quatre bateaux juges, chacun couvre 25 bateaux. Quand deux juges sont à bord, un juge surveille 13 bateaux d'un côté, et l'autre juge surveille les autres de l'autre côté. Restez concentré sur 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.

Surveillez un grand nombre de bateaux qui cherchent à partir du côté tribord de la ligne depuis la position sous la ligne et sur la droite.

I.10.3 Au près

Les juges peuvent trouver difficile de placer leurs bateaux en bonne position pour 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 jury de pénaliser en un moindre déplacement. Aussitôt après le départ, il pourra être impossible de signaler rapidement sans affecter les autres concurrents. Dans ce cas, attendez pour faire les signaux de pouvoir approcher le concurrent. Après une pénalité ainsi retardée, ajouter une rapide explication comme : « Balancé au signal de départ » afin que le concurrent sache pourquoi vous le 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.

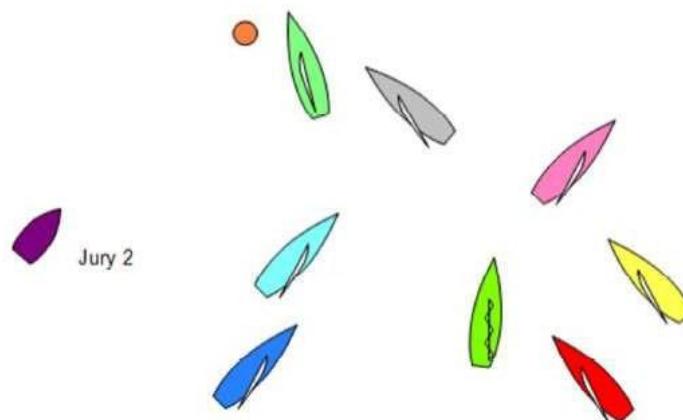
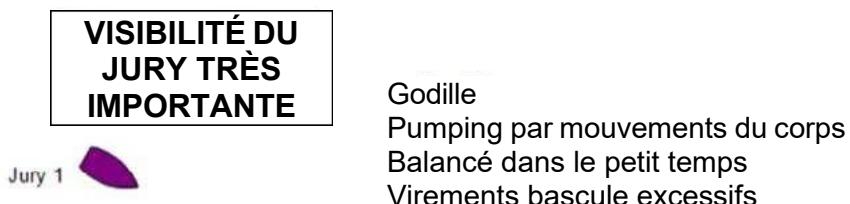
Les bateaux jury se placent généralement derrière la flotte et se concentrent sur les points cruciaux. Ils peuvent entrer dans la flotte en veillant attentivement à leur sillage. Un bateau jury doit éviter de rester près d'un seul concurrent trop longtemps.

Le bruit et les remous du moteur peuvent distraire les concurrents.

Vers la fin 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. Vers la fin du bord, le bateau jury observant les deux tiers arrière de la flotte 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 clairement 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



I.10.4 Bords de portant

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 souvent changer d'avis car de petits changements de vent peuvent faire varier les conditions pour le surf et/ou le planning ou le vol.

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. Voyant cela, les juges doivent pénaliser le bateau dès

qu'ils sont sûrs de l'infraction. S'ils attendent trop, ils peuvent perdre le contrôle de la flotte et beaucoup de bateaux vont commencer à enfreindre la règle 42 pour maintenir leur position. Si cela se produit, les juges devront continuer à pénaliser jusqu'à ce que la flotte commence à respecter la règle.

Il peut être difficile d'estimer quand finit une vague et quand une autre commence. 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 incorrecte 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 Bords de vent arrière

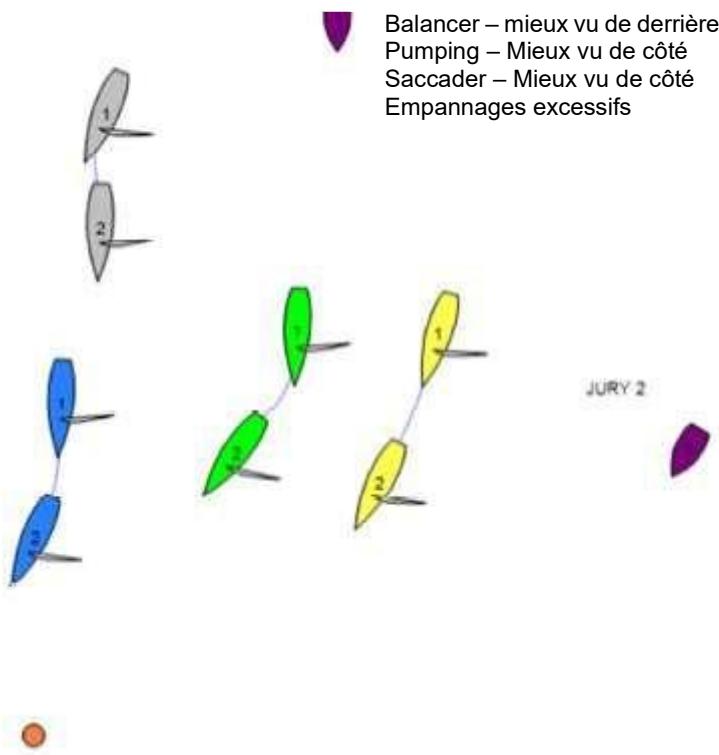
Si un concurrent fait rouler le bateau par des mouvements répétés du corps dans le même sens que le mât sans changement de direction, il balance. Dans le balancé positif, le roulis au vent est causé en premier par le déplacement au vent du concurrent. Dans le balancé négatif, le concurrent initie le balancé 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 le 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. Discutez des actions spécifiques observées avec votre collègue. Si vous n'êtes pas certain que le mouvement soit autorisé, surveillez encore un peu plus. Pénalisez seulement lorsque les deux juges sont convaincus que le roulis est illégal, et que vous pourriez clairement décrire au concurrent 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 arrière



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'écartier 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 petits bateaux à moteur, un déplacement à vitesse moyenne augmente la taille des vagues. Vous devez éviter ces vitesses sauf nécessité due à la sécurité.

Le bateau jury de tête devra regarder les premiers contournements 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.

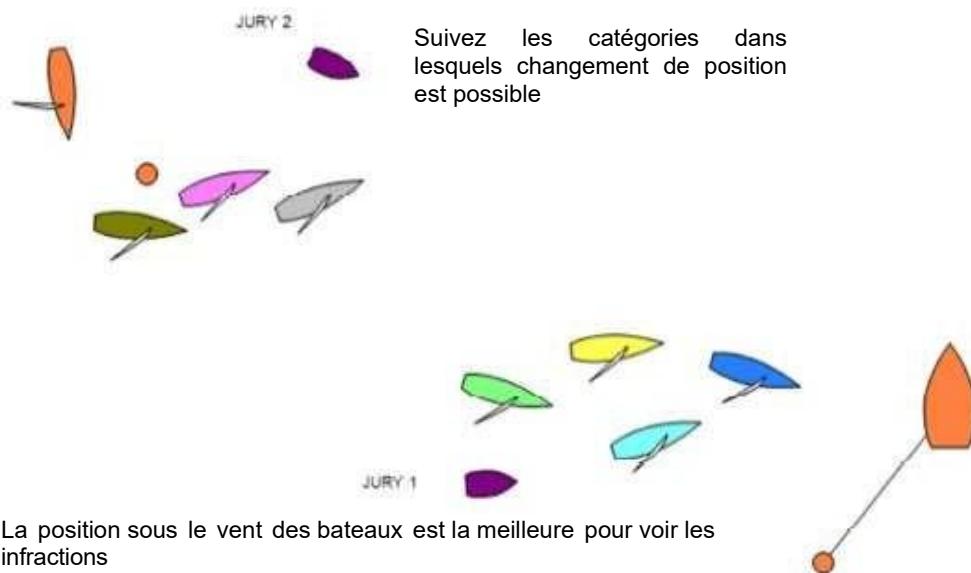
Si les juges voient une infraction juste à l'arrivée, peuvent et doivent pénaliser les bateaux même

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.

4- Infractions à la règle 42 à l'arrivée

Pumping
Pumping du corps
Balancer



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 ;

souvent, si deux bateaux rapprochés sont sur l'arrivée, un bateau va essayer un gros balancé et une pompe, ou les deux, pour passer devant juste sur l'arrivée. Dans ce cas, le juge doit être prêt à agir rapidement, mais correctement. Un balancé ou une pompe n'enfreint pas de règle, sauf si cela propulse clairement le bateau et enfreint la règle 42.1.

Positionnement des bateaux jury

Un bateau jury doit se positionner près de la dernière marque sous le vent et aller vers l'arrivée avec les premiers. Ce bateau doit se positionner près et sous le vent du premier petit paquet de bateaux rapprochés et les suivre jusqu'à l'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 largue en se concentrant sur les points chauds où les bateaux sont proches et où des dépassements sont possibles en enfreignant la règle 42.

J Judges et jeunes concurrents

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 compétitions jeunes, allant des clubs locaux aux compétitions 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 compétition 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 de compétitions 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 du jeune concurrent

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 compétitions « 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 compétition « 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 compétitions, les juges doivent être accessibles par les concurrents et leurs accompagnateurs. Ceci est encore plus important lors des compétitions « 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 compétitions, 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 compétitions 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 compétitions de jeunes, les instructions de course modifient l'annexe P2.1 afin que la pénalité de deux tours soit utilisée pour toutes les pénalités de l'annexe P. Une meilleure

approche est aussi de modifier l'annexe P2.2 afin qu'elle s'applique pour toutes les pénalités suivantes. 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 compétitions 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.

Les procédures de signalement des cas de harcèlement, d'abus ou d'exploitation sont décrites dans la Politique de Sauvegarde de World Sailing Contre le Harcèlement et les Abus.

K Juger les courses au large et océaniques

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 du Jury et organisation

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 compétitions. Étant donné que les compétitions 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.
- 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 ou le comité technique.

APRES LA COURSE

- Si applicable, pénalités financières, mauvaise conduite, etc.

K.3 Modifications spécifiques des règles dans les instructions de course

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 60.5 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, 30 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 différents temps limites pour qu'un bateau dépose une réclamation avant la course, quand il est en course et après la course.
- Les différents temps limites de réclamations pour le comité de course, le comité technique, le jury, modifications aux RCV 60.2 et 60.3.
- 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.
- Vacances radio programmées imposées par la direction de course pour la sécurité.

EXEMPLES LIES A LA NAVIGATION

- Zones interdites spécifiques, DST dans le RIPAM;
- 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 WP pour les courses autour de Waypoints sur le site 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 d'être sorti 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 Règle de Développement World Sailing 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 compétitions, 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'organisateurs 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 réparations

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)

Abréviations

L.1 Introduction

La voile radiocommandée diffère de toutes les autres pratiques de voile, car l'équipage qui manœuvre le bateau n'est pas à bord. Les concurrents et les arbitres se tiennent côté à côté sur la rive. Par conséquent, des règles particulières (l'annexe E des RCV), et des procédures pour les juges et les arbitres ont été élaborées pour la voile radiocommandée.

24 bateaux maximum peuvent courir simultanément. Un système de flottes est utilisé, qui permet d'organiser des épreuves comprenant jusqu'à 84 concurrents. Souvent, un incident doit être résolu par le jury avant le départ de la prochaine flotte, car un ou plusieurs concurrents impliqués peuvent y être programmés. Entre autres, ces systèmes de flotte modifient l'annexe A, Classement, des RCV. Ces changements introduisent une différence significative dans les points attribués en cas d'abandon ou de disqualification.

Les courses sont généralement sans arbitrage direct (sans arbitre). Cependant, il est maintenant possible en voile radiocommandée d'utiliser des observateurs, qui peuvent être des concurrents ne naviguant pas dans la flotte en question. Ils hélent et notent les contacts entre les bateaux, et entre les bateaux et les marques. Les incidents non résolus sont signalés au comité de course, qui peut réclamer. Ces rapports sont mis à la disposition des parties d'une instruction, avant qu'elle ne débute. Une partie à l'instruction peut alors choisir d'abandonner. Cette procédure est définie dans le système IRSA pour réduire le nombre d'instructions de réclamation (SYRNIN).

Quelques compétitions bénéficient d'arbitrage direct avec des arbitres, dont les championnats du monde et certains championnats continentaux, pour lesquels un jury international est désigné. Dans ce cas, les observateurs travaillent en étroite collaboration avec les arbitres. Les observateurs reconnaissent normalement rapidement les bateaux et anticipent les situations à venir. Ils peuvent également observer un léger contact plus facilement que ne le ferait un arbitre. Par conséquent, un respect mutuel est essentiel à l'obtention d'une bonne relation de travail.

L'arbitrage direct pour la VRC a été développé sur une période de 20 ans. Les principes de base sont maintenant clairement établis, mais la réflexion se poursuit.

Les procédures d'arbitrage direct sont définies dans le document DR21 02, « l'Umpiring pour courses en flottes pour les voiliers radiocommandés - Règles expérimentales », qui peut être consulté sur le site de World Sailing (faire une recherche avec radio sailing et consulter l'onglet Document) et sur le site de la FFVoile.

Ces règles expérimentales reconnaissent que les arbitres ne pourront pas résoudre tous les incidents. En cas d'absence de décision d'un arbitre, le concurrent peut toujours bénéficier d'une instruction.

L'arbitrage direct a pour objectif de modifier le moins possible les procédures normales. Ainsi, les règles expérimentales DR21 02 conservent l'utilisation d'observateurs concurrents, qui travaillent en étroite collaboration avec les arbitres.

On pourra noter deux autres éléments importants :

- une procédure de réclamation accélérée, qui intègre le SYRNIN en prévoyant des procédures préalables à l'instruction. Les parties peuvent consulter les rapports des arbitres ou des observateurs, et ont la possibilité d'abandonner avant le début de l'instruction ;
- un Call Book pour la voile radiocommandée de World Sailing qui donne des précisions sur les règles et les situations spécifiques à la VRC.

L.1.1 Ajouts à l'avis de course

L'avis de course doit préciser que la VRC est régie par l'annexe E des RCV, sachant que de 86

nombreuses règles sont modifiées pour cette pratique. Il convient également de mentionner les autres documents qui peuvent régir l'épreuve, y compris le document « l'Umpiring pour courses en flottes pour les voiliers radiocommandés - Règles expérimentales » lorsque la course est régie par le jugement direct, le SYRNIN et la procédure de réclamation accélérée. L'avis de course devra également mentionner le système de gestion de flotte utilisé. L'IRSA a publié un guide pour la rédaction des avis de course.

L.1.2 Ajouts aux instructions de course

L'annexe E exige que certains éléments soient précisés dans les instructions de course, par exemple, la définition d'une zone de contrôle ou d'une zone de mise à l'eau, et leur utilisation. Les instructions de course devraient également indiquer comment les observateurs sont désignés pour chaque flotte, et toute pénalité pour ne pas exercer les fonctions d'observateur. L'IRSA a publié un guide pour la rédaction des instructions de course.

L.2 Jugement direct (umpiring)

Pour une épreuve majeure, sept juges devraient être nommés. Quatre juges suffisent pour chaque flotte. Les trois autres instruisent toute réclamation en tant que panel selon la règle N1.4(b). Les juges alternent entre les séquences de jugement direct des flottes et les instructions. Ainsi, un membre du jury peut avoir vu une partie de l'incident. Le fait de retarder la course pour tenir une instruction tend les relations entre les concurrents et les umpires. En disposant d'un panel disponible en permanence, seules les instructions susceptibles d'avoir une incidence sur la composition de la prochaine flotte retardent les courses.

Il est possible de juger une course avec moins d'umpires. Cependant, plus un umpire doit suivre de bateaux, plus il y aura d'incidents non observés. Le système d'équipes d'umpires fonctionne bien lorsque chaque umpire est chargé de 6 bateaux au maximum.

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 observé tout ou partie de l'incident.

La RCV E 1.1 stipule qu'un observateur n'a pas de conflit d'intérêts en étant uniquement un concurrent. Dans de rares cas, un observateur pourrait être perçu comme ayant un conflit d'intérêts, ce qui peut être généralement réglé lors du choix des observateurs. Cependant, sachant que les actions d'un observateur sont étroitement surveillées par les concurrents de la flotte, les autres observateurs, le comité de course, les umpires et les concurrents qui ne naviguent pas dans la flotte considérée ou les spectateurs, tout écart sera constaté presque immédiatement. Comme le souligne clairement la décision O2 du livre des cas VRC :

« Le rôle des observateurs est au cœur de l'organisation des épreuves de voile radiocommandée courues sous les Règles de Course à la Voile. Annoncer à tort qu'un autre bateau a enfreint une règle, pour laquelle le bateau allégué fautif devrait effectuer une pénalité (ou ne pas annoncer de contact alors qu'un bateau vient d'en causer un sans aucun doute), est à la fois une infraction claire aux principes de sportivité et de fair-play, ainsi qu'une mauvaise conduite notoire ».

Si, pour une raison quelconque, une autorité organisatrice n'est pas à l'aise avec la désignation de concurrents comme observateurs, elle pourra désigner d'autres personnes pour assurer cette fonction.

L.3 Équipement

Un équipement minimal est nécessaire. Des chaussures de marche confortables sont essentielles, car les umpires peuvent parcourir jusqu'à 15 km par jour. On fournit aux observateurs une planchette et du papier pour noter les incidents. Les umpires devraient également disposer d'un moyen d'enregistrer les incidents.

Les signaux sont oraux, car les juges sont très proches des concurrents qui contrôlent leurs bateaux. Il convient de s'exprimer fort et clair pour que tous les concurrents entendent les appels des arbitres. Sur certaines épreuves, les arbitres sont équipés de microphones et les appels sont diffusés sur le système de diffusion. Lors d'événements internationaux, se souvenir que l'anglais ne sera pas la langue maternelle de nombreux concurrents. Les arbitres doivent utiliser un nombre minimal d'appels standard. En particulier, les numéros de voile doivent être hélés, conformément à la règle E2.1 (b), en épelant les chiffres (par exemple, 15 s'annonce un cinq, et non quinze).

L.4 Principes de base du jugement direct en VRC

Un principe fondamental du jugement direct en VRC est que les arbitres, les observateurs et les témoins se trouvent dans la même zone que les concurrents qui contrôlent les bateaux. Leurs décisions reposent sur des informations qui sont également disponibles pour les concurrents. En outre, le jugement direct dépend d'échanges clairs entre les arbitres, les observateurs et les concurrents : les appels pour un contact, les réclamations, les demandes pour virer pour obstacle et les pénalités doivent être audibles par toutes les parties et les officiels. Les expérimentations où les arbitres pouvaient officier à distance des compétiteurs se sont conclues par le fait que des pénalités étaient données à un concurrent pour une infraction qu'il ne pouvait pas raisonnablement avoir vu. Cela s'est traduit par une perte de confiance et de respect mutuels entre les arbitres et les concurrents. De nouvelles expérimentations technologiques visant à améliorer les communications sont en cours.

Les arbitres travaillent en équipe pour couvrir l'ensemble de la flotte, depuis le signal d'avertissement jusqu'à ce que le dernier bateau finisse. Ils travaillent en partenariat avec les observateurs, par paire. Les arbitres peuvent se fier aux renseignements fournis par un observateur lorsqu'ils prennent une décision.

Pour prendre une décision, les arbitres doivent suivre les bateaux avant, pendant et après tout incident. Pour ce faire, chaque arbitre suit un petit nombre gérable de bateaux.

Les arbitres travaillent selon un plan préétabli pour s'assurer qu'ils se concentrent sur les points clés du parcours. Par exemple, les quatre arbitres, avec leurs observateurs, suivent les bateaux à l'approche et autour de la première marque au vent.

Lorsqu'un observateur hèle « Contact » entre des bateaux qui ne font pas partie du groupe suivi par son partenaire arbitre, il doit supposer que l'arbitre n'a pas vu l'incident. L'arbitre peut demander à l'observateur de faire un rapport à l'arbitre concerné. L'arbitre ne pénalisera un bateau que si l'observateur fournit des preuves convaincantes qu'une règle a été enfreinte.

Un arbitre peut ne pas disposer des informations suffisantes pour prendre une décision. Auquel cas, il restera silencieux ou hélera « Pas de décision » pour informer les concurrents. Si un observateur ou un arbitre annonce « 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 pour « réclamer », le réclamant peut déposer la réclamation à l'issue de la flotte.

Les arbitres appliquent le principe du dernier point de certitude : ils supposent que la situation d'un bateau, ou son interaction avec un autre bateau, n'a pas changé tant qu'ils ne sont pas certains du contraire.

Les arbitres se déplacent dans la zone de contrôle afin de trouver le meilleur point de vue pour observer leurs bateaux. Cela peut différer de l'endroit où certains concurrents choisissent de se tenir pour contrôler leurs bateaux. Dans la plupart des cas, la meilleure vue d'un groupe de bateaux peut être obtenue en étant au niveau des bateaux de tête, en regardant en arrière.

Le succès du jugement direct repose largement sur les choix du comité de course en termes de mouillage de parcours. Des expérimentations répétées, avec l'utilisation de télémètres, ont montré qu'il devenait difficile de lire les numéros de voile des participants au-delà de 70 mètres. A cette distance, il est encore possible d'apprécier les distances, les angles, les lignes d'approche, les

routes convergentes et la perception de la profondeur pour la distance entre les bateaux ou entre un bateau et une marque. Le comité de course doit veiller à maintenir l'équité de la compétition, et à permettre aux umpires et aux observateurs de travailler en confiance en :

- mouillant les marques à moins de 70 mètres de la zone de contrôle,
- utilisant des parcours qui réduisent au maximum les regroupements massifs, notamment à la première marque au vent. L'utilisation de deux bouées au vent pour former une porte s'est généralisée. Certaines classes préfèrent enrouler les bouées en venant de l'extérieur vers l'intérieur, d'autres classes préfèrent le contraire. Si le vent se renforce, l'écart entre les bouées devra être agrandi.

Le jugement direct minimise le temps nécessaire aux réclamations ; les procédures de jugement direct sont conçues pour réduire le risque d'erreur. Les umpires feront, parfois, des erreurs, pour lesquelles ils doivent rapidement présenter des excuses. En cas de contact et d'absence de pénalité de la part d'un des bateaux, l'umpire décide du fautif. Les concurrents ne seront pas toujours 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 le lieu de l'incident ;
- 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.5 Positionnement des umpires

Les umpires, accompagnés de leurs observateurs, appliquent le plan présenté dans le schéma de positionnement en suivant les bateaux sur le parcours. Les umpires doivent rester dans la zone de contrôle, ce qui limite les mouvements des concurrents. Cela garantit que les décisions des umpires sont prises du même point de vue que celui des concurrents qui manœuvrent les bateaux, sans l'aide de drones ou d'équipement d'aide visuelle. Il s'agit actuellement d'un principe fondamental auquel adhère la majorité des compétiteurs VRC, mais cela pourrait évoluer à l'avenir.

Les umpires ont élaboré un cadre pour le positionnement des umpires, et continuent à le faire évoluer pour :

- permettre à chaque umpire de suivre un groupe gérable de bateaux ;
- avoir une bonne couverture des moments clés de la course ;
- réduire les déplacements des umpires. (Ceci est important lorsque la zone de contrôle peut mesurer 150 mètres de long et que les umpires doivent courir pour suivre les bateaux, notamment sur les bords de portant).

Le schéma combine le suivi de groupes de bateaux avec l'observation de zones spécifiques. Par exemple, les quatre umpires couvrent le départ, après quoi chaque umpire suit un petit groupe de bateaux à l'approche de la marque au vent et le long du premier bord de vent arrière. Deux umpires gèrent ensuite le passage dans la porte tandis que les deux autres suivent les derniers bateaux sur le bord de vent arrière jusqu'à ce qu'ils croisent les premiers qui remontent au vent.

Ces principes sont décrits dans un document intitulé « Schéma de positionnement de l'umpire VRC » qui est mis à la disposition des concurrents pour qu'ils puissent plus facilement suivre les umpires lorsqu'ils assurent les fonctions d'observateur. Le document est présenté à la dernière page de ce chapitre, avec deux diagrammes, le premier avec le vent venant de la gauche de la berge et le second avec le vent venant de la droite.

L.6 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 « Protest » après l'incident, le réclamant informe un arbitre de son intention de réclamer immédiatement après avoir terminé ou abandonné. L'arbitre 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.7 Résumé

Les courses en jugement direct avec l'application de « l'Umpiring pour courses en flottes pour les voiliers radiocommandés - Règles expérimentales » 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 à toutes les autres règles.

La procédure de réclamation accélérée garantit des instructions rapides pour les incidents sans décision du juge, de sorte que le résultat de chaque flotte puisse être disponible 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 peuvent survenir extrêmement rapidement. La VRC est un véritable défi pour tous les arbitres.

L'arbitrage radiocommandé : Un cadre de positionnement.

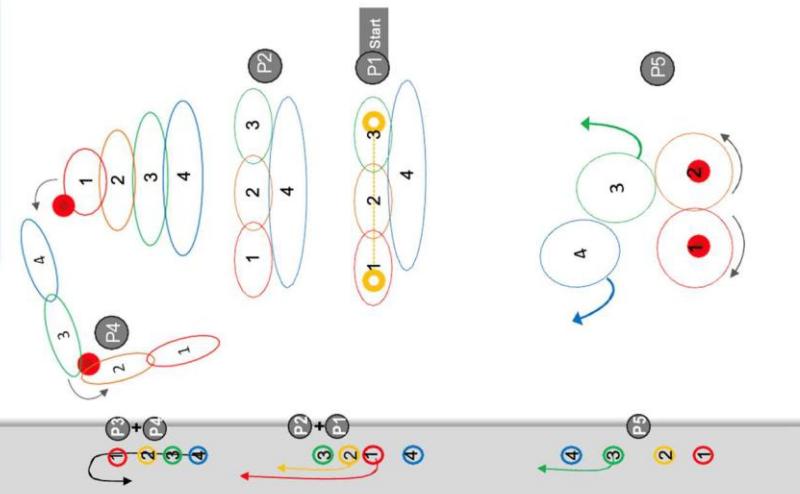
Notes:

- Chaque ~~umpire~~ prend $\frac{1}{4}$ de la flotte plus 1. Pour les séries de 20 bateaux, les ~~umpire~~ surveillent des groupes de 6 bateaux (les ~~umpire~~ se chevauchent)
- Si n'y a que 3 ~~umpire~~, supprimer U4 pour le 1er tour et U2 pour le reste.
- Si seulement 2 ~~umpire~~, supprimer U2 et U4. Si plus de 2 tours, répéter les positions 6 à 8 autant de fois que nécessaire.

Parcours de droite à gauche

Parcours de gauche à droite Au verso

Premier tour



Position 1: Pré départ, et départ U1 prend les bateaux les plus proches du mât (près), U2 ceux au milieu (milieu) et U3 ceux les plus éloignés (loin). U4 se retrouve avec les bateaux les plus éloignés de la ligne (en arrière). Au départ, U1 suit le groupe de bateaux sur la ligne la plus proche du mât, U2 le groupe au milieu de la ligne et U3 le groupe sur la ligne la plus éloignée du mât. U4 prendra le bateau de la deuxième ligne au départ.

Position 2, Le premier bord Lorsque les bateaux s'éloignent de la ligne de départ, les ~~umpire~~ restent dans la même configuration et surveillent la progression de la flotte. Tout en surveillant leur zone, U1 et U2 doivent penser à avancer leur position devant U3 pour se préparer à prendre en charge respectivement le premier et le deuxième groupe en vue du contournement de la première marque. U4 prend le groupe arrière pour le 1er tour.

Positions 3 and 4: contournement des marques au vent A l'approche de la manche 1, U1 passe dans le premier groupe, U2 dans le deuxième et U3 dans le troisième. U4 reste avec le dernier groupe. Les ~~umpire~~ doivent être suffisamment proches pour que U1 puisse indiquer à U2 le dernier bateau qu'il observe, de même, U2 indique à U3. Lorsque les bateaux commencent à contourner, tous les ~~umpire~~ avancent pour être au niveau de la manche 1 afin de regarder leurs bateaux contourner les marques 1 et 2, puis commencent rapidement à marcher sous le vent lorsque leurs bateaux quittent la manche 2. A partir de P4, les ~~umpire~~ doivent marcher au niveau du bateau de tête de leur groupe.

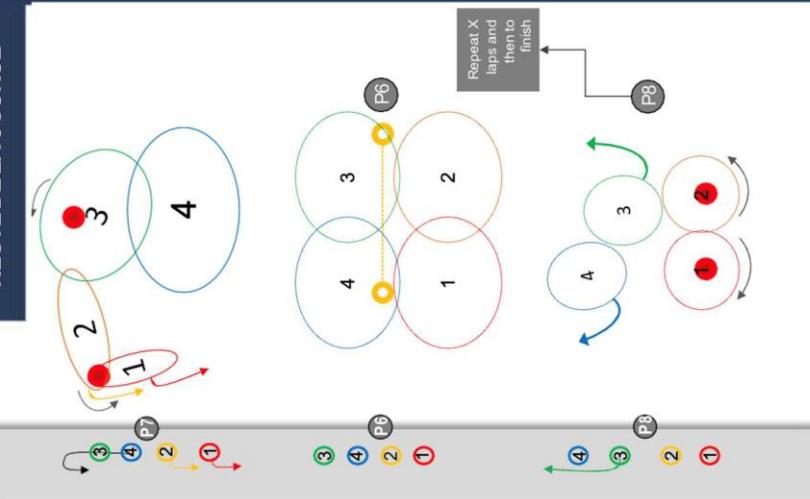
Position 5: Approche et contournement de la porte Lorsque les bateaux effectuent l'approche finale de la porte, U1 et U2 surveillent l'approche et le contournement de la porte par tous les bateaux. U1 choisira généralement la manche de la porte à tribord et U2 à bâbord les ~~umpire~~. doivent collaborer lorsqu'ils la laissent des bateaux choisissent une manche pour s'assurer qu'ils peuvent suivre le rythme rapide du contournement). U3 et U4 changent pour perdre les leaders sur le bord à partir du moment où ils passent à travers les bateaux en cours.

Position 6: Le deuxième bord Alors que les bateaux ferment le contournement, U3 prend l'avant-bord. U4 avant près. U1 et U2 prennent l'arrière, du même côté qu'à la porte sous le vent.

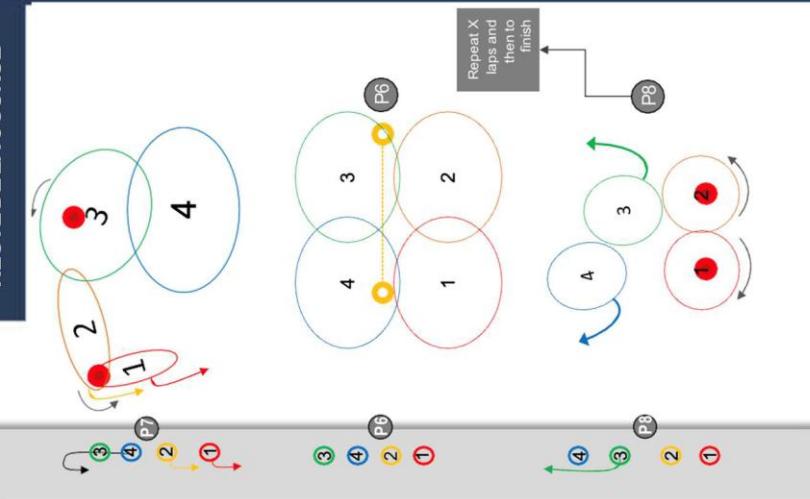
Position 7: Le deuxième passage au vent Alors que les bateaux s'approchent pour passer la manche au vent pour la deuxième fois, U3 et U4 échangent le passage de la manche au vent. U1 observe le premier groupe qui quitte la manche 1 et contourne la manche 2. U2 fait de même avec le deuxième groupe, puis U3 et U4 évidemment doivent suivre leurs groupes autour des marques 1 et 2. Tous suivent leur groupe sur le bord de vent arrière.

Position 8: Deuxième contournement de la porte sous le vent et dernier bord Le deuxième contournement de la porte sous le vent est une réédition de la position 5, mais au moment d'entamer le dernier bord, si les bateaux sont bien répartis, U4 prend le 1er groupe, U3 le 2e, U2 le 3e et U1 le 4e jusqu'à ce que chaque groupe termine.

RESTE DE LA COURSE



Parcours de gauche à droite à gauche



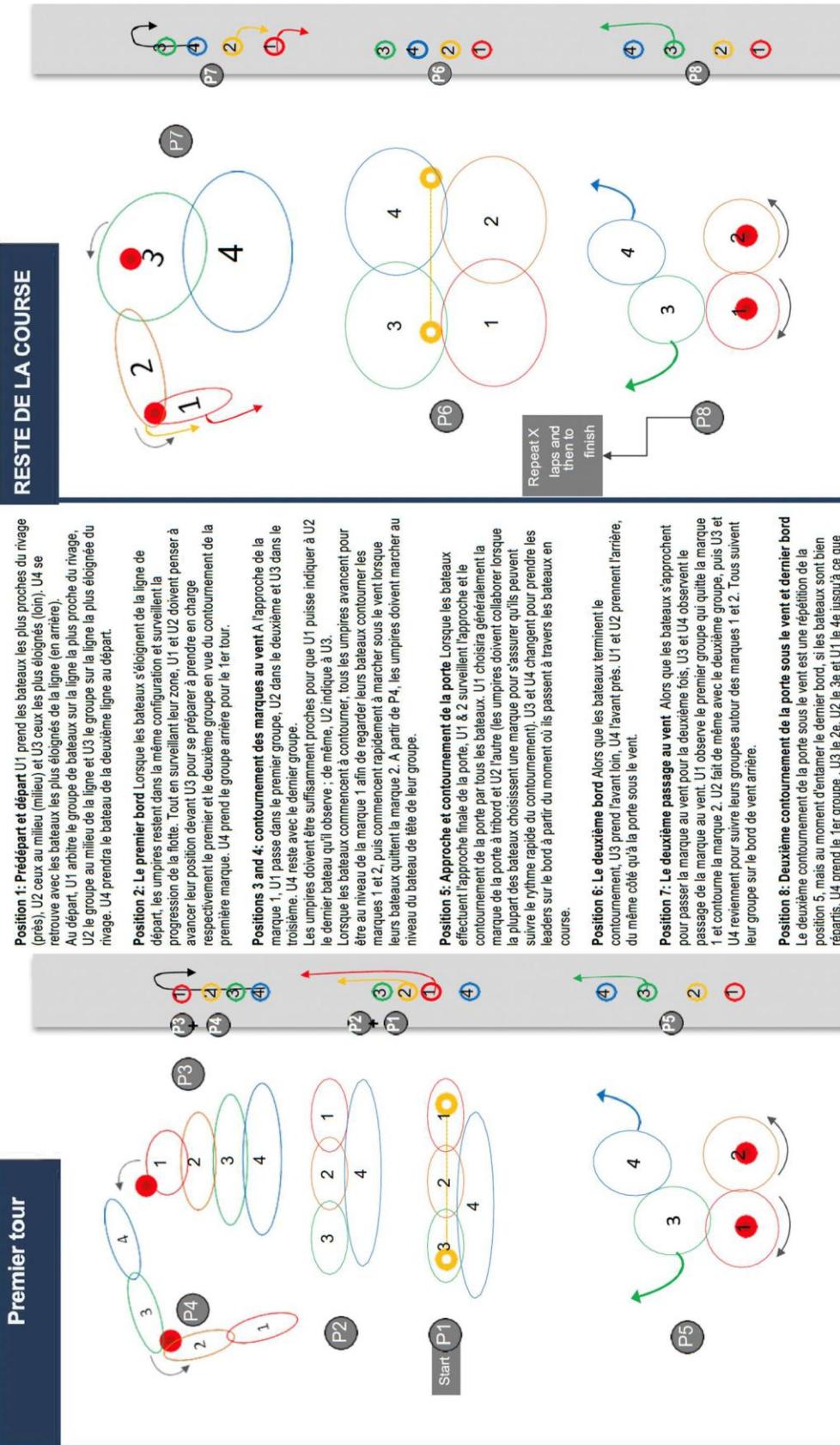
L'arbitrage radiocommandé : Un cadre de positionnement.

Parcours de gauche à droite

Parcours de droite à gauche Au verso

- Chaque juge prend 1/4 de la flotte plus 1. Pour les séries de 20 bateaux, les juges surveillent des groupes de 6 bateaux (les juges se chevauchent)
- S'il n'y a que 3 juges, supprimer U4 pour le 1er tour et U2 pour le reste.
- Si seulement 2 juges, supprimer U2 et U4 - Si plus de 2 tours, répéter les positions 6 à 8 autant de fois que nécessaire.

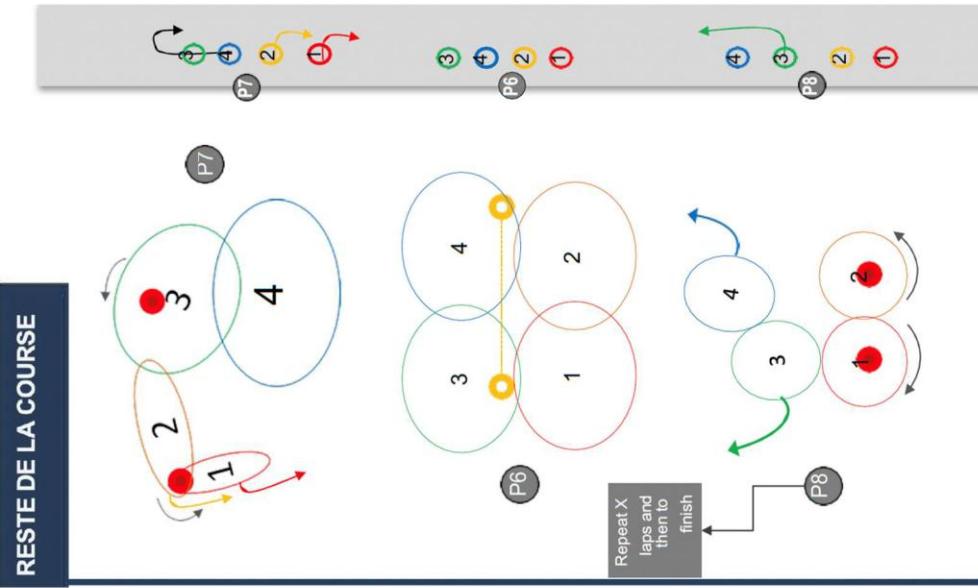
Premier tour



Parcours de gauche à droite

Parcours de droite à gauche Au verso

RESTE DE LA COURSE



M Catégorisation des coureurs

M.1 Introduction

Ce chapitre traite de l'implication du jury lors de compétitions utilisant la catégorisation des

concurrents. Si vous êtes nommé au jury d'une compétition où des limites de catégorisation s'appliquent, familiarisez-vous avec les exigences de catégorisation du Code. (Sur le site de World Sailing, recherchez « Code », cliquez sur « submit » et sélectionnez « Documents ».)

Le Code de catégorisation World Sailing, fournit un système international de catégorisation des coureurs en tant qu'amateurs ou professionnels. Le code catégorise les coureurs en deux groupes : la Catégorie 1 pour les coureurs qui prennent part à des compétitions seulement comme passe-temps, alors que la Catégorie 3 concerne les coureurs étant payés pour travailler ou servir la pratique de la voile. La Commission de catégorisation des coureurs est disponible pour fournir assistance et conseils aux arbitres et peut être contactée par l'intermédiaire du secrétariat de World Sailing à categorisation@isailing.org.

Les compétitions et classes n'ont pas l'obligation d'utiliser un système de catégorisation, mais si elles le font, la règle 79 exige que le code World Sailing soit le seul système qui puisse 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. Elle revoit, confirme ou révise la catégorisation des coureurs. Elle a le pouvoir de modifier la catégorisation d'un coureur sur une compétition s'il existe une bonne raison de le faire (p. ex si la catégorisation est fausse). Le changement de catégorisation peut entraîner un changement de la liste d'équipage peu de temps avant la compétition, ce qui impacte la possibilité de s'entraîner et courir pour le bateau.

Les concurrents peuvent faire appel d'une décision de les recatégoriser. Tant que l'appel n'est pas jugé, la décision de la Commission de catégorisation s'applique. Le concurrent ne peut pas demander réparation, car l'autorité de catégorisation n'est pas couverte par la règle 61 et il n'existe pas d'autre procédure de réparation.

M.2 Avis de course et Instructions de Course

Lorsque les règles de classe ne le font pas, l'avis de course devrait 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. Il n'est pas autorisé d'avoir une règle qui stipule qu'un certain type d'individu est de la Catégorie 1 ou de la Catégorie 3. Seul World Sailing peut prendre cette décision.

M.3 Réclamations

Un bateau peut faire l'objet d'une réclamation après la date limite (terme défini dans le Code). Un bateau peut faire l'objet d'une réclamation aux motifs que :

- une information qui aurait dû classer un coureur dans une Catégorie supérieur n'a pas été révélée au moment où le coureur a soumis sa demande ; 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 si la Catégorisation devait être corrigée.

Une réclamation selon ces règles peut être déposée si un bateau ne se conforme pas à l'avis de course ou aux règles de classe. Un exemple est d'avoir 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.

Le temps limite pour un bateau pour réclamer est le temps limite de réclamation de catégorisation (un terme défini dans le Code) ou, si plus tard, 24 heures après l'affichage d'une liste d'équipage modifiée. Les instructions de course peuvent indiquer une limite de temps différente.

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. Ces types de réclamations sont souvent compliqués et requièrent un lien étroit avec l'Autorité de Catégorisation. Les FAQs émises par l'Autorité de Catégorisation peuvent être utiles pour traiter les différentes situations.

Comme pour les réclamations sur la jauge, lorsque le jury a des doutes quant à la catégorisation d'un concurrent, il peut appeler un membre de l'Autorité de Catégorisation comme témoin à l'instruction. Le membre peut y assister par conférence audio ou vidéo s'il n'est pas présent sur la compétition. Sinon, le jury peut transmettre les faits à l'Autorité de Catégorisation pour obtenir son avis sur ces faits, auquel cas le jury est tenu par la réponse de l'Autorité de Catégorisation.

Selon le Code, qui modifie la règle 63.3(a)(4), 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.

M.4 Pénalités

Les pénalités pour un bateau sont prévues par le Code quand la réclamation est gagnée. Si le bateau n'a pas encore couru dans la compétition, il ne doit pas être pénalisé ; mais s'il a couru dans la compétition, la pénalité est la disqualification à chaque course déjà courue à moins que la réclamation n'émane d'une réclamation obligatoire du Comité de Course agissant sur un rapport de l'Autorité de Catégorisation, auquel cas la pénalité est à la discrétion du jury. Plus de détails suivent dans le paragraphe Modifications par l'Autorité de Catégorisation ci-dessous.

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 l'Autorité de Catégorisation, ainsi que du résumé de toute preuve fournie en privé.

M.5 Modifications par l'autorité de catégorisation

Si l'Autorité de Catégorisation modifie la catégorisation d'un concurrent pendant une compétition, le changement peut être rendu rétroactif au début de la compétition. Si l'Autorité de Catégorisation pense qu'un bateau peut alors 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.6 Rapports au jury

Si, lors d'une compétition, 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 l'Autorité de Catégorisation via le secrétariat de World Sailing.

N Guide du jury pour les courses Slalom Windsurfing

N.1 Introduction

Le slalom est une discipline de windsurf rapide et puissante. Les courses courtes de 3 à 5 minutes peuvent se dérouler dans des zones compactes, proches des spectateurs. Les courses se déroulent à grande vitesse, avec de courts bords et des passages de marques serrés. Le format est basé sur l'élimination, ce qui nécessite un comité de course et un jury efficaces. Dans certaines compétitions, il n'est pas rare d'avoir jusqu'à 200 départs par jour.

La nécessité de règles simples régissant les contournements de marques à grande vitesse est devenue de plus en plus importante, car la règle 18 existante était impossible à juger lors de compétitions à grandes vitesses. Un processus de 35 ans a conduit en 2021 à l'élaboration des RCSW par World Sailing.

Les Règles de Course pour Slalom en Windsurf (RCSW) sont disponibles sur le site de World Sailing, dans la section des règles de course. Il suffit de cliquer sur "Competition Rules Boards" et de choisir "DR 21-06 Windsurfing Slalom Rules".

L'avis de course doit préciser que la compétition sera régie par les règles définies dans les RCSW.

Ce chapitre fournit des lignes directrices pour aider les juges à développer les compétences nécessaires pour officier lors des compétitions de slalom en windsurf.

N.2 Généralités

Les réclamations proviennent principalement du premier concurrent qui ne parvient pas à se qualifier pour le tour suivant (positions 4ème – 5ème).

Le passage de la première marque est le plus critique, car les concurrents sont très rapprochés. Lors du premier tour, il existe une grande différence de niveau entre les compétiteurs.

En demi-finale, et surtout en finale, les niveaux des compétiteurs sont plus homogènes, rendant les passages de marques encore plus critiques.

En plus des critères standards pour appliquer la règle 2, des disqualifications sont également possibles pour une navigation dangereuse ou imprudente (RCSW règle 2).

Il est important pour le jury de se concentrer sur les positions 4e et 5e (selon le seuil de qualification) lors du passage de marque et de prendre des notes pouvant être utilisées en cas d'instruction de réclamation.

N.3 Format de course

N.3.1 Parcours

Slalom au portant

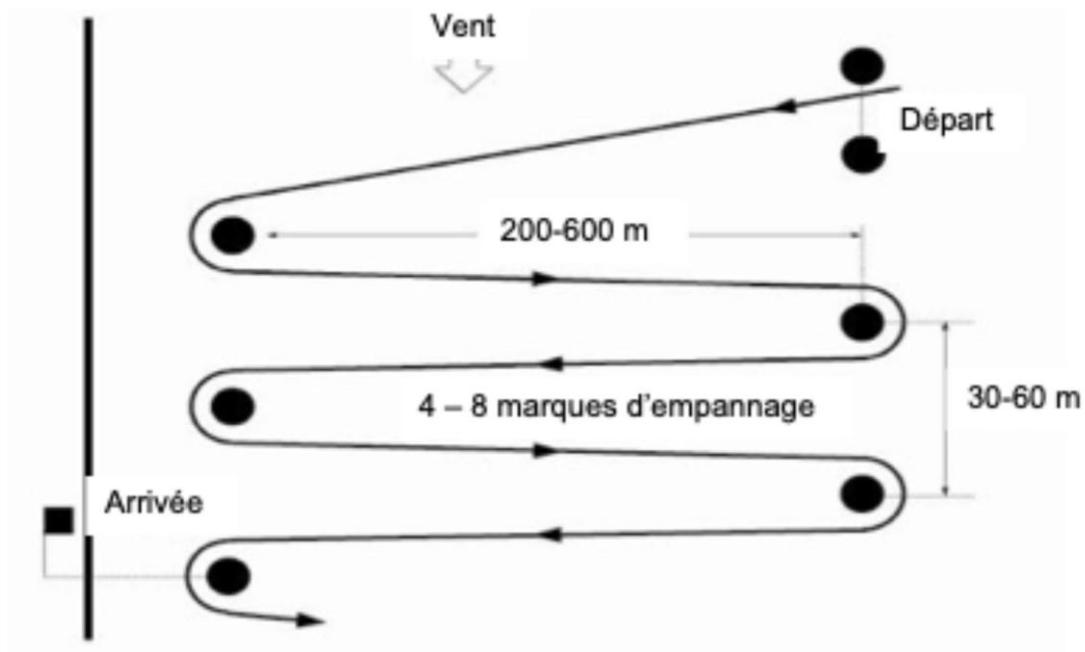
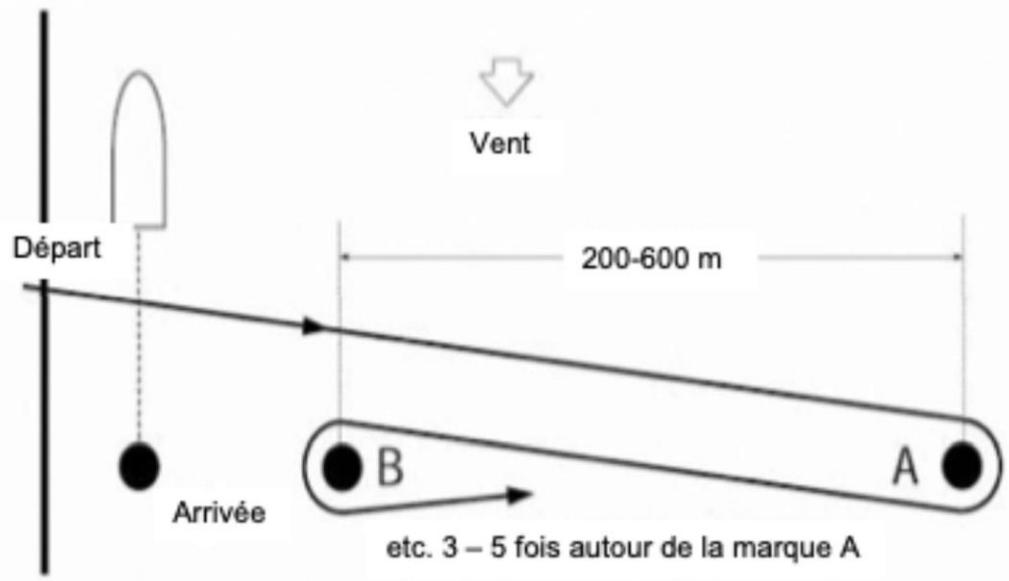


Schéma du slalom en huit.



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 Courir par éliminations

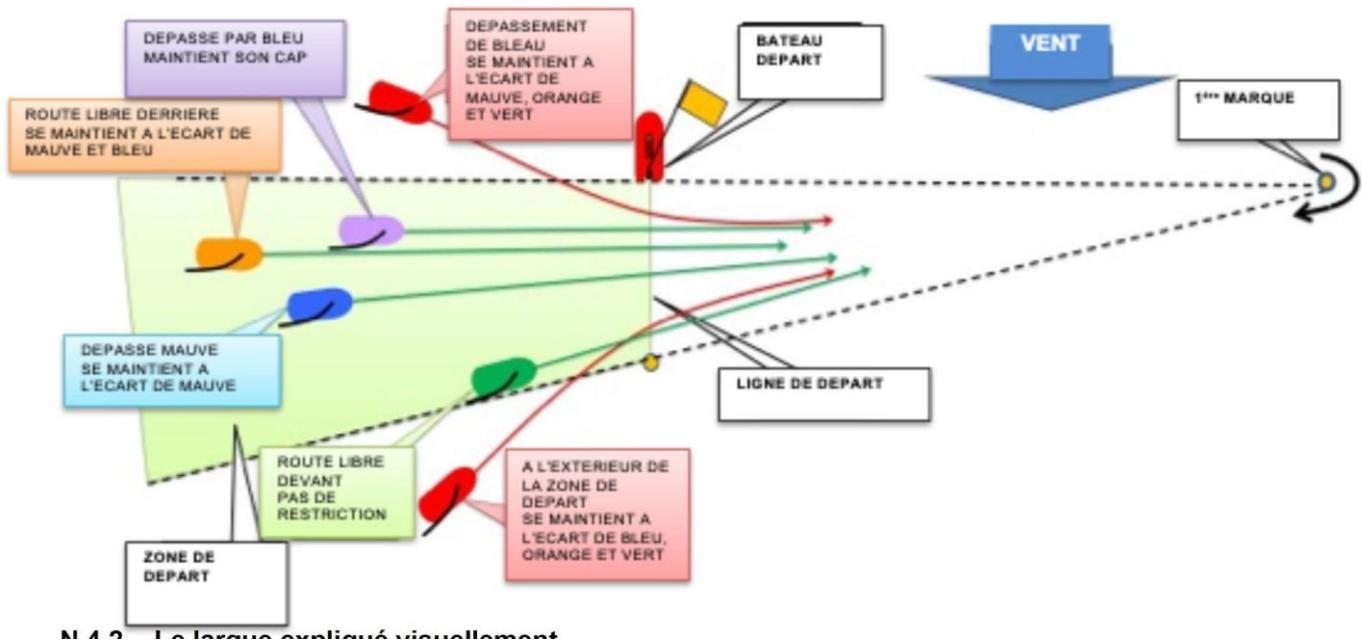
Élimination directe : les 50 % premiers avancent :

- Exemple : 10 au départ -> 5 avancent à la flotte suivante;
- L'affrontement entre le 5e et le 6e est le plus important;
- S'il y a des incidents entre les 1er, 2ème, 3ème et 4ème, il n'y a normalement pas de réclamation car ils sont tous qualifiés ;
- Même principe pour les 4 derniers de la flotte.

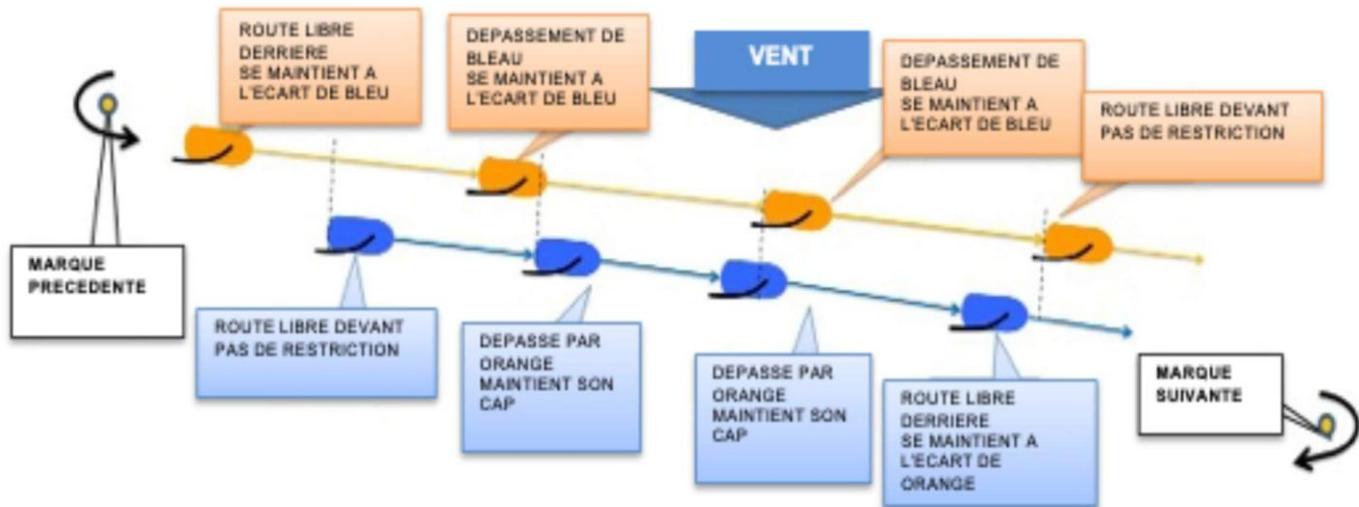
N.4 Règles

Il y a des modifications importantes des règles de course en slalom par rapport aux RCV. Elles sont présentées dans l'introduction des RCSW.

N.4.1 Le départ expliqué visuellement



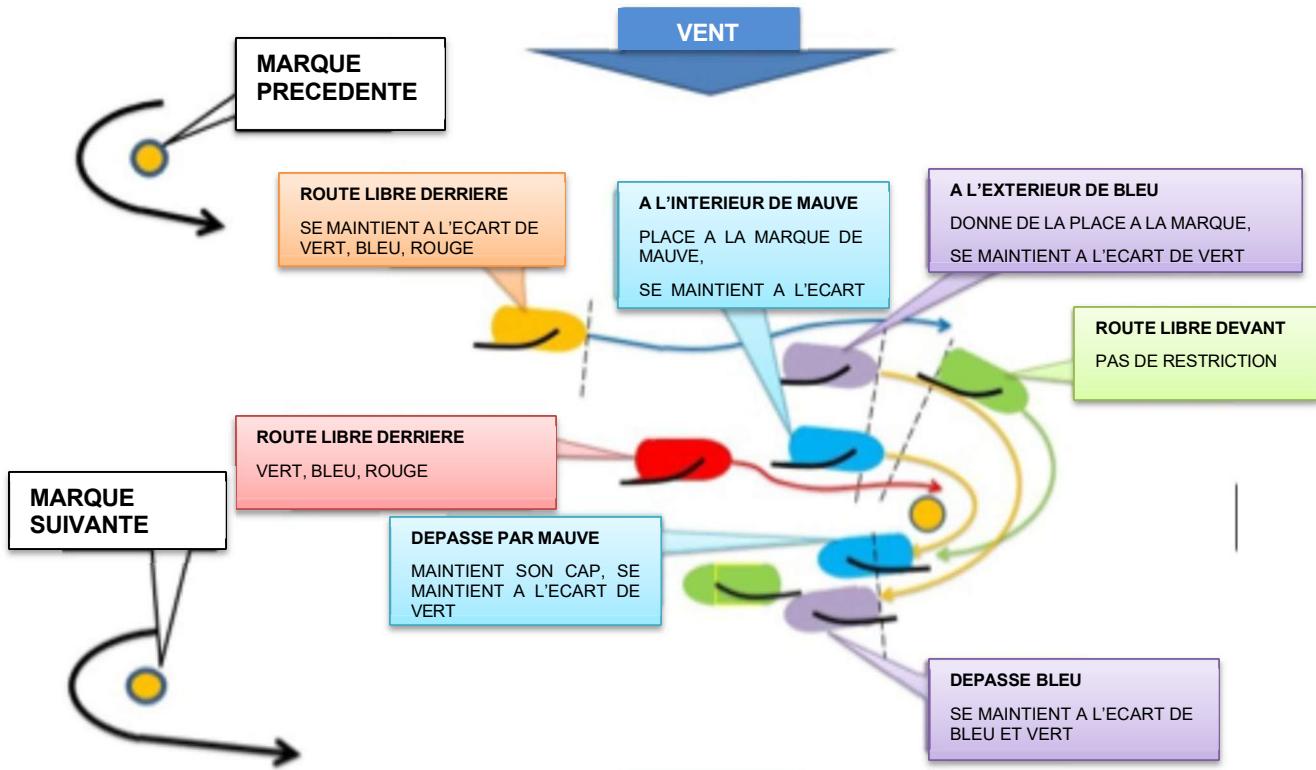
N.4.2 Le largue expliqué visuellement



N.4.3 Contourner la marque

La plupart des réclamations concernent la règle 18 (place à la marque).

Dans les RCSW, la règle 18 s'applique lorsqu'une planche commence à contourner la marque. Le compétiteur décroche son trapèze, sort du foot trap, déplace son poids plus en arrière et sous le vent, et incline davantage le mât sous le vent. À grande vitesse, on peut observer un changement dans les embruns derrière la planche.



Il est important, dans ces réclamations, d'établir s'il y avait un engagement lorsqu'une planche commence à contourner une marque. À la marque 1, on constate que dans seulement 3 à 5 % des cas, il y a un engagement. Le plus souvent, les planches sont en route libre devant ou en route libre derrière.

Il est très rare d'avoir une réclamation concernant d'autres règles.

N.5 Positionnement du jury

- Sur l'eau pendant la course :
 - les actions avant le départ sont mieux observées depuis l'arrière des planches ;
 - à la marque 1, il faut se positionner de manière à voir l'engagement au moment où une planche est sur le point de contourner la marque ;
 - aux marques 2, 3, etc., il faut se positionner de manière à voir l'engagement au moment où une planche est sur le point de contourner la marque.
- Le slalom se déroule à grande vitesse (15 mètres par seconde, environ 30 noeuds). Lorsque vous êtes sur l'eau, faites attention à l'endroit où vous positionnez votre bateau.
- Positionnement sur la plage pendant la course :
 - Observer avec de bonnes jumelles :
 - la zone de départ;
 - la marque 1 ;
 - le reste du parcours.
- Observation des courses :
 - similaire au jugement direct, dire à voix haute ce que vous observez
 - ordre des voiles approchant la marque ;
 - engagement, s'il y en a un ;
 - pas de problème s'il n'y a pas d'incident ;
 - noter les incidents afin d'avoir une première idée en cas de réclamation.
- Lieu de l'instruction si les courses sont proches de la plage :
 - tour de jury ;

- identifié par le pavillon du jury.
- Lieu de l'instruction si les courses sont éloignées :
 - plateforme, semi-rigide, avec possibilité d'amarrage pour le réclamant et le réclamé
 - identifiée par le pavillon du jury.

N.6 Réclamations et demandes de réparation

Le réclamant doit informer l'autre partie immédiatement après l'incident en hélant « Protest ». Il doit également informer le comité de course sur la ligne d'arrivée dès que possible après avoir terminé ou abandonné.

Les parties et leurs témoins doivent se rendre auprès du jury dès que raisonnablement possible après l'arrivée afin de commencer l'instruction au plus vite. Le réclamant est encouragé à amener le réclamé et les témoins.

Étant donné que le résultat d'une réclamation est important pour le tour suivant, les instructions doivent être aussi brèves que possible. Elles sont orales, sans formulaire de réclamation, et se tiennent immédiatement après l'arrivée de la flotte concernée.

N.6.1 Procédure de l'instruction

Les instructions durent généralement 2 à 3 minutes au maximum.

La procédure d'instruction diffère légèrement de la pratique standard sur certains points.

Si le contact a été mineur ou s'il n'y a pas eu de changement de position lors de l'incident, aucune pénalité ne sera appliquée, même si une règle a été enfreinte.

1. Vérifier si la réclamation peut influencer les prochaines flottes
 - a. Si oui, demander au comité de course d'arrêter le départ des flottes concernées.
 - b. Si non, décider si l'instruction doit être tenue immédiatement ou après les courses.
2. Vérifier la validité de la réclamation
 - a. A-t-elle été annoncée au comité de course sur le bateau d'arrivée ?
 - b. Le réclamé sur l'eau a-t-il été informé ?
3. Chaque compétiteur explique la situation en 30 secondes maximum.
4. Questions du jury.
5. Témoins si nécessaire (à éviter autant que possible).
6. Dernière déclaration des parties.
7. Détermination des faits, conclusion et décision.
8. Informer le réclamant et le réclamé de la décision.
9. Informer le comité de course de la décision (DSQ ou non, RDG ou non) et de la clôture de l'instruction.

N.6.2 Réparation

Dans les RCSW, les conditions pour une réparation sont limitées à :

1. apporter de l'aide (sauf à soi-même) en conformité avec la règle 1.1
2. une action inappropriée ou omission inappropriée du comité de course, jury, autorité organisatrice ou comité technique de la compétition, mais non une décision du jury lorsque la planche était partie à l'instruction ;
3. une action d'un compétiteur ou de son accompagnateur ayant entraîné une pénalité en vertu de la règle 2 ou une pénalité/avertissement selon la règle 69.2(h).

Dans les courses à élimination, la réparation peut consister à faire avancer un compétiteur au tour suivant, ce qui peut entraîner un plus grand nombre de planches en compétition dans une manche du tour suivant. La réparation en finale et en finale des repêchages suit le même principe que pour les courses en flotte, bien qu'elle ne puisse pas être pire que la position finale du concurrent ou la dernière place de sa manche, et pas meilleure que la meilleure place de sa manche.

Pour accorder une avance au tour suivant, le jury doit être convaincu que le compétiteur avait une chance raisonnable de se qualifier si l'incident ne s'était pas produit. Un incident à la dernière marque entre les planches en 7e et 8e position ne peut normalement pas donner lieu à une réparation.

Lorsque la réparation peut être accordée pour plusieurs courses en raison de dommages, le principe du Cas 116 de World Sailing s'appliquera. Celui-ci limite le nombre de courses dans une série pour lesquelles une réparation peut être accordée.

Si, au cours d'une instruction, il apparaît que la réparation pourrait affecter l'ensemble de la flotte, l'instruction doit être ajournée, et le jury doit demander réparation au nom de toute la flotte afin que toutes les planches soient parties à l'instruction.