

LES RCV DU CÔTÉ DES JUGES ...

PARTIE 1

Commission Centrale d'Arbitrage - 21 janvier 2017

Romain GAUTIER
Corinne AULNETTE



PARTENAIRE
OFFICIEL



PARTENAIRE
FÉDÉRAL



DÉFINITIONS



Nouvelle définition : *L'accompagnateur*

Accompagnateur Toute personne qui apporte ou peut apporter une aide physique ou de conseil à un concurrent, comprenant tout entraîneur, formateur, manager, personnel de l'équipe, médecin, personnel paramédical, ou toute autre personne travaillant avec un concurrent, le traitant ou l'assistant pendant la compétition ou le préparant à la compétition, ou est le parent ou tuteur légal d'un concurrent.

Les « accompagnateurs n'avaient aucune existence dans les RCV, bien qu'ils soient parfois mentionnés dans les règles via IC sur le positionnement d'un bateau coach, par exple) Cette définition est très large....(parent, entraîneur, préparateur, etc..) et permet maintenant de placer l'accompagnateur sous la juridiction des RCV, donc de donner des moyens d'action au jury.

Accompagnateur



Accompagnateur

Modification de certaines règles de course pour tenir compte de l'ajout de l'**accompagnateur** :

Dans RCV 3 (Acceptation des règles) :

3.1 (b) Un *accompagnateur* en fournissant un soutien, ou un parent ou tuteur légal en autorisant l'enfant à s'inscrire à une course, accepte d'être régi par les *règles*.

3.2 Chaque concurrent et propriétaire de bateau accepte, au nom de leurs accompagnateurs, que ces accompagnateurs soient soumis aux *règles*.

Dans RCV 60.3 (Droit de réclamer du Jury) :

(d) ouvrir une instruction pour déterminer si un *accompagnateur* a enfreint une règle, en se basant sur sa propre observation ou sur une information reçue de quelque source que ce soit, y compris un témoignage recueilli pendant une instruction.

Accompagnateur

Nouvelle règle 64.4 Décisions relatives aux accompagnateurs :

La 64.4 (a) propose un guide de décisions possibles au jury :

- (1) donner un avertissement,
- (2) exclure la personne de l'épreuve ou du lieu de l'épreuve, ou lui retirer tout privilège ou avantage, ou
- (3) prendre d'autres mesures dans les limites de sa juridiction comme prévu par les *règles*.

La 64.4(b) permet de pénaliser le concurrent sous certaines conditions (avantage acquis par le concurrent ou récidive de l'accompagnateur après que le concurrent ait été averti 1^{ère} fois)

Accompagnateur

Dans la règle 69 (Mauvaise conduite) :

69.1 Obligation de ne pas avoir une mauvaise conduite ; Résolution

(a) Un concurrent, un propriétaire de bateau ou un *accompagnateur* ne doit pas commettre un acte de mauvaise conduite.

En conclusion :

Nouveauté intéressante pour les arbitres qui vont avoir maintenant un cadre réglementaire pour gérer les éventuelles problèmes avec des parents, coachs, etc...

Possibilité de réclamer pour le Jury.

Possibilité de prendre une décision concernant directement l'accompagnateur.

Nouvelle définition : *Conflit d'intérêts*

Suppression de la définition de *Partie intéressée*, remplacée par cette définition.

Conflit d'intérêts Une personne a un conflit d'intérêts si elle

- (a) est susceptible de profiter ou de pâtir en conséquence d'une décision à laquelle elle prend part
- (b) peut raisonnablement paraître avoir un intérêt personnel ou financier qui pourrait affecter sa capacité à être impartiale, ou
- (c) a un intérêt personnel étroit dans une décision.

Elle a un spectre plus élargie que *Partie intéressée*, en incluant la perception (**peut raisonnablement paraître**)

Définition modifiée dans l'annexe E (Voile Radiocommandée) à la règle E1.1 : Cependant, un observateur n'a pas de *conflit d'intérêts* en étant **uniquement un concurrent**.

Permet une certaine souplesse pour s'adapter aux épreuves VRC où les concurrents sont régulièrement observateurs.

Conflit d'intérêts

Modification RCV 60 (Droit de réclamer)

Le rapport d'une personne ayant un *conflit d'intérêts* n'est pas utilisable pour réclamer contre un bateau.

60.2 Un comité de course peut

(a) réclamer contre un bateau mais pas sur la base d'une information provenant d'une demande de réparation ou d'une réclamation non recevable, ni sur la base d'un rapport d'une personne ayant un *conflit d'intérêts* autre que le représentant du bateau lui-même

60.3 Un jury peut

(a) réclamer contre un bateau, mais pas sur la base d'une information provenant d'une demande de réparation ou d'une réclamation non recevable, ni sur la base d'un rapport d'une personne ayant un *conflit d'intérêts* autre que le représentant du bateau lui-même

Conflit d'intérêts

Ajout de la RCV 63.4 (Conflit d'intérêts) :

(a) Un membre du jury doit déclarer tout conflit d'intérêts possible dès qu'il en a connaissance. Une *partie* dans l'instruction qui pense qu'un membre du jury a un *conflit d'intérêts* doit faire objection **aussitôt que possible**. Un *conflit d'intérêts* déclaré par un membre du jury doit être inclus dans les informations écrites comme le prévoit la règle 65.2.

Notion d'**aussitôt que possible**, donc pas forcément au début de l'instruction.

(b) Un membre du jury ayant un *conflit d'intérêts* ne doit pas être membre du jury pour l'instruction, sauf si

- (1) Toutes les *parties* y consentent, ou
- (2) le jury décide que le *conflit d'intérêts* n'est pas significatif.

Possibilité pour le jury de décider de continuer l'instruction (mais obligation de l'écrire dans la décision cf RCV 65.2).

Volonté de World Sailing de ne pas adopter une politique trop stricte sur le *conflit d'intérêts* pour permettre aux épreuves de club de s'appuyer sur les bénévoles ayant fréquemment un *conflit d'intérêts*

Conflit d'intérêts

Ajout de la RCV 63.4 (Conflit d'intérêts) :

- (c) Pour décider si le *conflit d'intérêts* est significatif, le jury doit étudier le point de vue des parties, le niveau du conflit, le niveau de l'épreuve, l'importance pour chaque partie et la perception générale de l'équité.
- (d) Cependant, pour les épreuves majeures de World Sailing ou pour d'autres épreuves comme prescrit par l'autorité nationale du lieu de l'épreuve, la règle 63.4(b) ne s'applique pas et une personne qui a un *conflit d'intérêts* ne doit pas être membre du jury.

Pour les épreuves majeures, la personne qui a ce *conflit d'intérêts* ne doit pas faire partie du Jury.

Pour les Jury internationaux, le fait d'appartenir à la même nationalité ou au même club ne constitue pas un *conflit d'intérêts* significatif **pour le juge concerné**. Voir M2.3 (annexe recommandations aux jurys) pour évaluer les *conflits d'intérêts*.



CHAPITRE 1

RÈGLES FONDAMENTALES



Règles fondamentales

2 NAVIGATION LOYALE

.....

La pénalité doit être soit une disqualification soit une disqualification qui ne peut être retirée.

Possibilité d'adapter (un peu) la pénalité suivant la gravité de l'infraction avec ce choix nouveau entre une DSQ ou une DNE.

3 ACCEPTATION DES RÈGLES

Réécriture complète de cette règle pour tenir compte de la nouvelle définition d'*accompagnateur*.

CHAPITRE 2

QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT



Préambule du chapitre 2

Les règles du chapitre 2 s'appliquent entre des bateaux qui naviguent dans ou près de la zone de course, et ont l'intention de courir, sont en course, ou ont été en course. Cependant, un bateau qui n'est pas en course ne doit pas être pénalisé s'il enfreint un de ces règles, **à l'exception de la règle 14 quand l'incident a causé une blessure ou un dommage sérieux**, ou à l'exception de la règle 24.1.

Un bateau qui n'est pas ou plus *en course* pourra dorénavant être pénalisé s'il enfreint la RCV 14 quand l'incident a causé une blessure ou un dommage sérieux.

Il devra abandonner sur la course la plus proche (RCV 64.1) au risque d'être DSQ s'il ne fait pas.

Modification importante par rapport aux RCV 2013-2016 car avant, le bateau fautif ne pouvait pas être pénalisé. Le bateau ayant subi le dommage ne pouvait plus courir, il pouvait seulement avoir droit à réparation.

Avec le changement dans le préambule et la RCV 36 :

Volonté de renforcer la notion que la voile n'est pas un sport de contact !

RCV 18.3 Virer de bord dans la zone

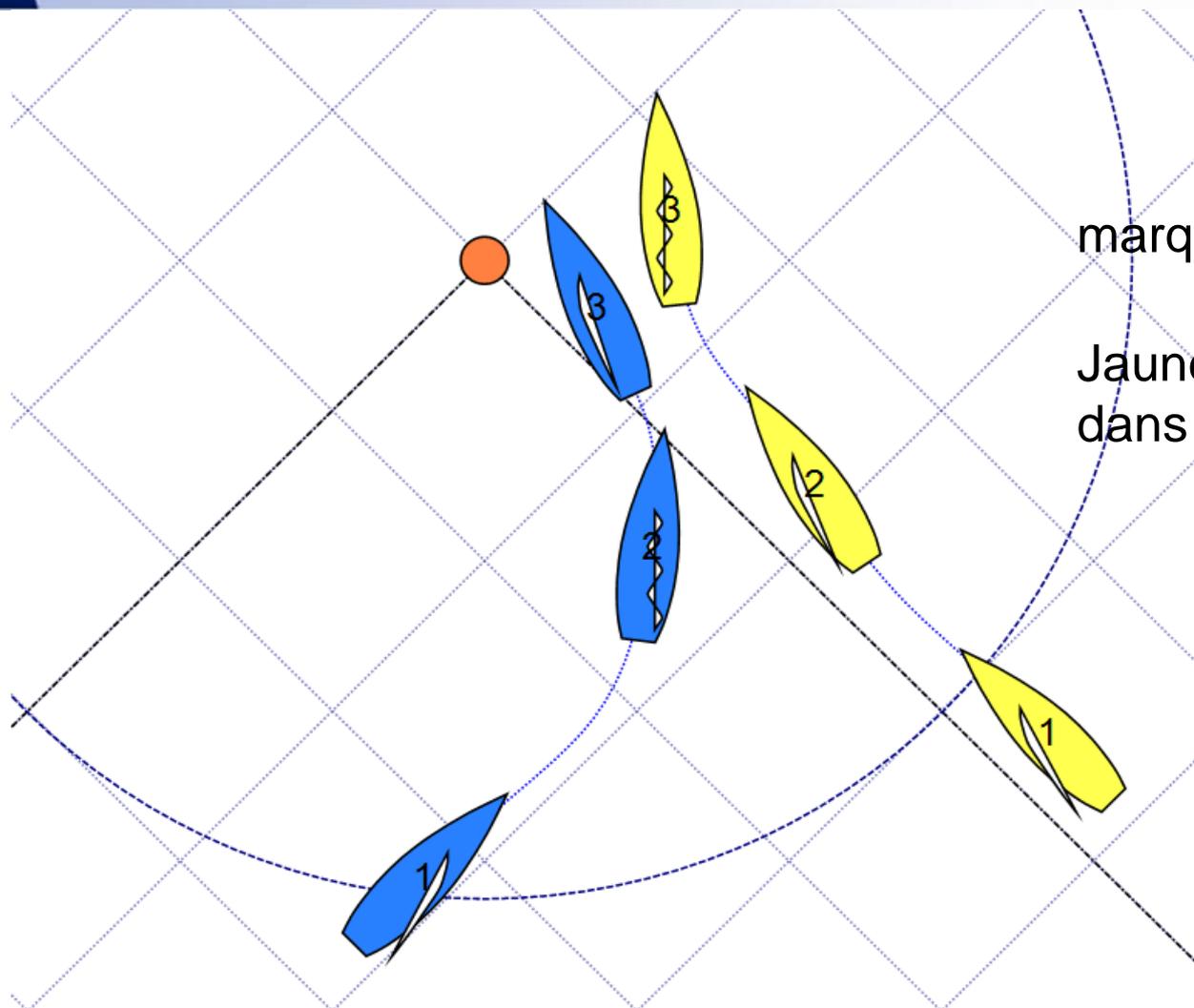
Si un bateau dépasse la position bout au vent **de bâbord à tribord dans la zone d'une marque à laisser à bâbord** et qu'ensuite il *pare* la *marque*, il ne doit pas obliger un bateau **qui a été tribord depuis son entrée dans la zone** à naviguer au-delà du plus près pour éviter le contact et il doit donner la *place* à la *marque* si cet autre bateau devient *engagé* sur son intérieur.

Dorénavant, la règle 18.3 s'applique uniquement à une marque à laisser à bâbord

De plus, elle s'applique uniquement entre un bateau bâbord qui a viré dans la zone et un bateau qui est entré dans la zone sur tribord.

Volonté de limiter les arrivées bâbord sur une marque au vent et d'éviter des situations dangereuses.

Modification RCV 18.3 exemple



marque à laisser à bâbord

Jaune tribord depuis l'entrée dans la zone

RCV 19 – Place pour passer un obstacle

19.1 Quand la règle 19 s'applique

La règle 19 s'applique entre deux bateaux à un obstacle sauf

(a) quand l'obstacle est une marque que les bateaux sont tenus de laisser du même côté, ou

(b) quand la règle 18 s'applique entre les bateaux et que l'obstacle est un autre bateau engagé avec chacun d'eux.

Réécriture de la RCV 19 pour éliminer un conflit qui pouvait survenir entre la 18 et la 19 : un bateau pouvait avoir droit à de la *place à marque* par rapport à un autre bateau et en même temps ce même bateau pouvait avoir à donner de la *place* à l'autre bateau pour un obstacle. Complexe ... !

RCV 20 – Place pour virer de bord à un obstacle

20.1 Héler

Un bateau peut héler pour demander la place pour virer de bord et éviter un autre bateau sur le même bord. Cependant, il ne doit pas héler sauf

(a) s'il approche d'un obstacle et qu'il aura bientôt besoin de faire une modification de route importante pour l'éviter en sécurité, et

(b) s'il navigue au plus près, ou au-delà.

De plus, il ne doit pas héler si l'obstacle est une marque et qu'un bateau qui la pare serait tenu de modifier sa route en conséquence de l'appel à la voix.

un bateau qui hèle pour de la *place* pour virer sans répondre aux exigences des RCV 20.1(a) et 20.1(b) enfreint la règle 20.1.

Cette réécriture ne change rien ... simple clarification

Mais le bateau hélé doit toujours répondre(RCV 20.2) quitte à réclamer après.



RCV 24 – Gêner un autre bateau

24.2 **Si cela est raisonnablement possible**, un bateau ne doit pas gêner un bateau **qui est en** train d'effectuer une pénalité, qui navigue sur un autre bord du parcours **ou qui est soumis à la règle 22.1**. **Cependant, après le signal de départ, cette règle ne s'applique pas quand le bateau navigue sur sa route normale.**

Cette règle permettait d'empêcher un bateau de gêner d'autres bateaux effectuant une pénalité ou naviguant sur un autre bord du parcours ; maintenant elle permet aussi d'empêcher un bateau de gêner un bateau OCS revenant vers le côté pré-départ de la ligne.

Ajout de la notion de « raisonnablement possible » qui apporte une certaine flexibilité.

CHAPITRE 5

RÉCLAMATIONS ; RÉPARATIONS ; ETC ...



RCV 61 - Exigences pour réclamer

61.1 Informer le réclamé

(a) (3) si l'incident était une erreur commise par l'autre bateau dans la manière d'effectuer le parcours, il n'a pas besoin de heler ou d'arborer un pavillon rouge mais il doit informer l'autre bateau, *soit avant que cet autre bateau ne finisse, soit à la première occasion raisonnable après que l'autre bateau ait fini.*

réécriture pour lever l'ambigüité sur « la première occasion raisonnable après qu'il ait fini ». Il est maintenant clair que l'exigence avant de finir ou après avoir fini concerne l'autre bateau.

RCV 61 Exigences pour réclamer

61.1 Informer le réclamé

(a) (4) Si du fait de l'incident, un membre de l'un ou l'autre des équipages est en danger, ou en cas de blessure ou de dommage sérieux évidents pour le bateau ayant l'intention de réclamer, les exigences de cette règle ne s'appliquent pas à ce bateau, mais il doit essayer d'informer l'autre bateau dans le temps limite de la règle 61.3.

Réécriture de la règle :

Le dommage devient dommage sérieux.

Suppression de la notion d'évidence pour les bateaux impliqués.

Ces exigences seront levées uniquement si un des équipages est en danger, ou en cas de blessure ou de dommages sérieux.



RCV 61 Exigences pour réclamer

61.2 Contenu d'une réclamation

Une *réclamation* doit être faite par écrit et identifier

(a) le réclamant et le réclamé ;

(b) l'incident ;

(c) où et quand s'est produit l'incident ;

(d) toute règle que le réclamant estime avoir été enfreinte ; et

(e) le nom du représentant du réclamant.



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

Avec cette modification, le réclamant doit identifier l'incident, mais il pourra corriger une erreur ou compléter le « où et quand ». Des réclamations auparavant rejetées pour ce motif pourront désormais être instruites ...

ANNEXES



Annexe P - Procédures spéciales pour la règle 42



P1 OBSERVATEURS ET PROCÉDURE

P1.1 Le jury peut désigner des observateurs, y compris des membres du jury, pour agir conformément à la règle P1.2. Une personne ayant un *conflit d'intérêts* significatif ne doit pas être désignée en tant qu'observateur.

Cette règle établit les conditions pour désigner des personnes agissant selon la règle P1. Il est évident que ces personnes ne doivent pas avoir de *conflit d'intérêts*. **pas de réouverture, décision immédiate pénalité sur l'eau**

Annexe P - Procédures spéciales pour la règle 42



P2.4 Pénalités près de la ligne d'arrivée

Si un bateau est pénalisé selon la règle P2.2 ou P2.3 et qu'il ne lui était raisonnablement pas possible d'abandonner avant de finir, il doit être classé comme s'il avait abandonné rapidement.

Objectif d'harmonisation des décisions des juges dans ce cas précis. Attention à la communication avec le Comité de Course pour enregistrer l'abandon.

Annexe T Conciliation

Cette annexe s'applique uniquement si l'avis de course ou les instructions de course le précisent.

La conciliation peut ajouter une étape supplémentaire à la procédure de résolution des réclamations mais peut éliminer quelques instructions

La conciliation peut ne pas être adaptée pour toutes les épreuves car elle nécessite une personne compétente supplémentaire pour intervenir en tant que conciliateur.



Annexe T Conciliation

Les avantages :

Les droits des concurrents restent protégés

à l'identique des procédures classiques (chapitre 5 inchangé)

Procédure moins formelle, adaptée aux concurrents moins aguerris
au passage devant le jury (moins de stress)

Simplification et accélération du processus de réclamation pour des incidents qui ne requièrent pas l'instruction complète d'une réclamation. Temps d'attente raccourci pour les réclamations « classiques »

Idéal pour instruire rapidement des réclamations concernant un incident simple ayant donné lieu à un dommage, généralement déposées pour des problèmes d'assurance (ce n'est pas possible pour un dommage sérieux)

Le manuel des Juges de World Sailing consacre un chapitre à la conciliation (chapitre L)



Annexe T Conciliation

Les inconvénients :

Modification des documents de course obligatoire (mention de la conciliation dans l'AC et les IC)

Modification de la RCV 44 à ne pas oublier

Avoir un juge compétent supplémentaire disponible

Les concurrents ne sont pas habitués à cette procédure ils pourraient avoir tendance à refuser la décision du conciliateur lorsqu'elle ne leur est pas favorable en espérant une conclusion plus favorable lors d'une instruction « classique ».