

COMMENTAIRES SUR LES MODIFICATIONS AUX RCV EDITION 2001-2004

B. Bonneau

ARCHITECTURE GENERALE :

Les annexes ont été scindées en deux sections, 1 et 2. La section 2 est constituée respectivement des anciennes annexes G, K et L qui deviennent les annexes 1 (Code de publicité ISAF), 2 (Code d'admissibilité ISAF) et 3 (Code anti dopage de l'ISAF). Elles sont en fait maintenant des extraits du règlement intérieur de l'ISAF, ce qui explique leur surprenante numérotation. Bien que conservant leur statut de règles de course, elles peuvent être modifiées directement à la discrétion du Comité Exécutif de l'ISAF. Ces éventuelles modifications seront diffusées sur le site de l'ISAF et transmises aux autorités nationales.

Les autres annexes ont été renumérotées et on remarquera la nouvelle annexe N qui définit une procédure harmonisée du jugement direct sur l'eau de la règle 42 (propulsion).

REGLES

Règles fondamentales :

RCV 2 : Il est maintenant précisé dans la règle elle-même qu'une disqualification selon cette règle ne peut être retirée.

RCV 5 : Dans la logique du nouveau code antidopage, RCV 5 fait référence à des documents externes aux RCV.

Règles du chapitre 2 :

RCV 16.2 : 2 modifications : « se croisent ou sont sur le point de le faire » : la règle se justifie pour éviter des risques d'accident. Cette modification limite l'application de la règle à des situations de danger potentiel.

A la fin, ajouter « pour continuer de *se maintenir à l'écart* » : le changement de route du bateau qui se maintenait à l'écart doit être ainsi mieux justifié.

RCV 17.1 : Nouvelle dernière phrase : « Cette règle ne s'applique pas si l'engagement débute alors que le bateau *au vent* est tenu par la règle 13 de *se maintenir à l'écart*. » Cet ajout lève la difficulté d'appréciation du début de l'engagement quand le bateau sous le vent s'engage sous un bateau qui est en train de virer de bord. C'est une harmonisation avec les règles du match racing. Les changements de route du bateau sous le vent ne sont donc pas limités dans ce cas, sauf bien sûr par la règle 16.

Préambule à la section C : Changement dans la construction des règles de cette section, qui prévalent sur les règles des sections A et B, alors qu'auparavant, elles prévalaient seulement sur les règles de la section A qu'elles citaient ou qu'elles modifiaient. Ce changement simplifie la rédaction des règles mais n'apporte pas de changement substantiel des règles du jeu.

Préambule à la règle 18 : précise la définition de *place* lors du passage des marques et des obstacles, en y intégrant les manœuvres nécessaires au contournement ou le passage. Auparavant, une ambiguïté subsistait quant à cette notion de place, qui pouvait aller, selon les interprétations, d'une simple largeur de bateau à la place nécessaire pour effectuer un empannage.

RCV 18.1(b) : « ...pour l'un d'entre eux ou pour les deux est de virer de bord pour*obstacle*. »

Souvent mal comprise, cette disposition de 18.1(b) exclut l'application de la règle 18 pour des bateaux qui ne sont pas sur une section de louvoyage au vent et dont la route normale est pourtant de virer de bord pour contourner ou passer la marque. Dans quel cas ? Par exemple, sur le bord de dégagement d'un parcours banane qui devrait normalement se faire vent de travers ou au bon plein, quand à cause du courant des bateaux se retrouvent sous la marque, obligés pour la parer de virer de bord. Ils perdent ainsi tout droit relatif à la règle 18 et ce sont les règles des sections A et B qui s'appliquent.

RCV 18.2 : complètement reconstruite avec cinq sous-titres :

- engagés ; règle basique : principe de laisser de la place ou de se maintenir à l'écart dès lors que l'on a un bateau à l'intérieur, avec les restrictions des règles suivantes.

- engagés à la zone des deux longueurs : protection du bateau à l'intérieur
- non engagés à la zone : protection du bateau en route libre devant. Mais si ce bateau vire de bord, la règle 18.2(c) ne s'applique plus. Changement par rapport à l'ancienne règle qui ne mentionnait que l'application de la règle 13. L'actuelle 18.2(c) signifie que si le bateau en route libre derrière devient engagé à l'intérieur à cause du virement de bord du bateau en route libre devant, il a alors droit à de la place en vertu de la règle basique 18.2(a).
- 18.2(d) renforce les droits du bateau prioritaire (mais cette règle ne s'applique pas à un bateau non prioritaire qui a seulement droit à de la place).
- 18.2(e) restreint les droits à l'engagement.

RCV 18.3 : quelques modifications : s'applique à un bateau qui a terminé son virement dans les deux longueurs (même s'il l'avait commencé avant), et s'applique seulement si l'autre bateau pare la marque (sinon, on revient à la règle 18.1(b) et cette règle, comme l'ensemble de la 18, ne s'applique pas).

Dans la 18.3(b), « donner de la *place* » remplace « *se maintenir à l'écart* ». Plus logique. Dès lors que le bateau qui est devenu engagé à l'intérieur aura la place de passer entre le bateau qui a viré et la marque, ce dernier aura rempli ses obligations.

RCV 18.4 : ajout de « jusqu'à ce qu'il empanne » : lève une imprécision sur la fin d'application de cette règle.

RCV 18.5 : rédaction plus simple. Dès lors que 18.2(b) et (c) ne s'appliquent pas, on revient au principe basique de 18.2(a), avec les restrictions indiquées ensuite.

RCV 20 : ajout de « après son signal de départ ». Avant son signal de départ, un bateau qui est au-dessus de la ligne et qui revient est soumis aux règles des autres sections mais dès son signal de départ, il perd les droits qu'il avait à ce titre et n'est plus soumis qu'à la règle 20..

Direction des course :

RCV 25 : Les signaux de course définis dans les RCV doivent garder la signification mentionnée. Tout changement de cette signification doit être précisé dans les IC.

RCV 26 : beaucoup plus simple avec la disparition du système 2. Les intervalles sont clairement définis, avec un signal préparatoire à 4 minutes du départ et un signal d'avertissement fixé par défaut à 5 minutes, mais cette durée peut être modifiée par les IC.

RCV 28.1 : pas de changement dans la règle elle-même, mais changement important dans la définition de *finir* : un bateau qui passe la ligne dans le mauvais sens a maintenant le droit de corriger sa faute, puis de *finir*.

RCV 29.3 : C'est maintenant le signal d'avertissement qui sera envoyé une minute après l'affalée du premier substitut.

RCV 30.2 : Pavillon Z au départ ; dans l'édition précédente, les pénalités s'appliquaient seulement en cas de rappel général, ce qui n'est plus le cas. Un bateau identifié au dessus de la ligne dans la minute recevra automatiquement une pénalité de 20%. Mais attention ! la règle 30.2 n'est qu'une règle de pénalisation (comme la 30.3), mais pas une règle permettant le rappel individuel (non mentionnée dans 29.2). Si l'on veut rappeler des bateaux sous pavillon Z, il faudra envoyer le I en même temps que le Z.

RCV 30.3 : la règle prévoit maintenant la sanction (DNE) pour un bateau qui reprend le départ d'une course pour laquelle il a été signalé par le comité de course comme disqualifié au départ précédent

RCV 31 : la règle 31.3 a été supprimée. On pourrait donc considérer que tout contact avec une marque doit se traduire par une pénalité de 360°, même si le contact a été provoqué par la faute d'un autre bateau. Dans ce dernier cas, d'après la règle 64.1(b), le bateau qui a touché la marque doit être exonéré. Mais il faut pour cela qu'il apporte la preuve de la faute de l'autre bateau, et qu'il établisse qu'il s'agissait bien du même incident.

RCV 32 : un comité de course peut maintenant raccourcir (mais pas annuler) une course pour enchaîner sur la course suivante prévue au programme.

Chapitre 5

RCV 60.4 : nouvelle règle importante. Elle permet à un comité de réclamation de réclamer contre un bateau quand il a connaissance d'un dommage sérieux ou d'une blessure sérieuse. Aucune restriction n'étant donnée quant à l'auteur ou à la forme du rapport (y compris une réclamation non recevable), le comité de réclamation aura désormais toutes latitudes pour mener une action pour des fautes évidentes.

RCV 61.1(a) : faillite des marchands de pavillons rouges. Le fameux pavillon n'est plus exigé pour les bateaux de moins de 6 mètres. Un appel suffira. Si les bateaux sont trop éloignés l'un de l'autre pour que l'appel soit audible (et seulement dans ce cas), le réclamant devra informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable (pas forcément en prononçant le mot « Protest » ou son équivalent).

Pour les bateaux de plus de 6 mètres, le pavillon reste obligatoire, car il a été considéré que sur les gros bateaux, le bruit et la distance pouvaient rendre l'appel inaudible.

RCV 61.1(c) : le comité de réclamation doit désormais, dans ce cas, suivre une procédure formelle pour réclamer contre un bateau.

RCV 62 : la rédaction du début donne maintenant la possibilité au comité de réclamation d'envisager lui-même une réparation s'il a connaissance de l'une des circonstances listées par la suite.

RCV 63.5 : un ajout concerne l'application de la règle 60.4. On peut imaginer un comité de réclamation décidant de réclamer contre des bateaux après avoir reçu un rapport faisant état d'une collision spectaculaire, et découvrant qu'en fait aucun dommage sérieux ni blessure sérieuse n'en a découlé. Il doit alors clore l'instruction. Il sera cependant intéressant de se pencher sur la portée de l'adjectif « sérieux », appliqué à un dommage ou à une blessure.

Chapitre 6

RCV 75.2 : Les concurrents doivent respecter l'annexe 2 (Code d'admissibilité). On remarquera, dans ce code, que les règles 22.1(b) et 21.2.1(h) imposent maintenant à tout concurrent participant à une régata utilisant les RCV d'être membre d'une autorité nationale. Cette disposition rejoint la réglementation française (qui se traduit en France par l'obligation de posséder une licence). Pour la petite histoire, c'est une véritable révolution dans bon nombre de pays (exemple les USA) où jusqu'alors seule la personne qui inscrivait le bateau devait justifier sa qualité de membre, en application stricte de RCV 75.1.

RCV 76 : Dès lors qu'un bateau respecte l'annexe 1 (publicité), un organisateur ne peut refuser son inscription. Cela signifie qu'un organisateur ne peut prévoir dans son avis de course des dispositions de port de publicité plus restrictives que les dispositions de l'annexe 1.

Chapitre 7

RCV 87.1(e) : un organisateur non affilié ne peut organiser certaines grandes épreuves répertoriées par l'ISAF sans être étroitement associé à un club. L'accord de l'autorité nationale est exigé dans ce cas.

RCV 87.2 : Pour la désignation du corps arbitral des épreuves, il est maintenant fait référence au règlement de l'ISAF (« Regulations »). Ceci concernera principalement les épreuves internationales.

RCV 88.3(b) : nouvelle règle qui précise maintenant dans le corps des règles (et plus en annexe) les règles donnant lieu à des disqualifications que l'on ne pourra pas retirer du classement.

Annexe A

Cette annexe a été remodelée à partir de l'annexe expérimentale apparue en 98. On notera principalement :

- le système de départage des égalités (A8) : plus clair, il doit permettre de départager toutes les égalités. La comparaison des résultats des bateaux se fait à partir des scores (et non plus des places), c'est-à-dire le nombre de points pour chaque course. Dans le cas de

courses à coefficient, on comparera donc les scores après application des coefficients (décision 2000 du jury d'appel de la FFV).

- les abréviations qui ont changé : ZFP pour ZPG, RAF pour RET, DNE pour DND, et celles qui apparaissent : SCP (pénalité en points), BFD (disqualification selon 30.3 : pavillon noir).

Annexe B

Disparition de la modification à la règle 61, qui ne se justifie plus dans la mesure où le pavillon rouge a disparu pour les bateaux de moins de 6 mètres.

Annexes C et D

Ces deux annexes ont fait l'objet d'une harmonisation dans les termes employés et dans la rédaction des règles, tant entre elles que par rapport aux règles de portée générale. Certaines règles propres au match racing ont disparu, dans la mesure où les règles générales (notamment 17.1 et 18) ont été modifiées pour prendre en compte des problèmes précédemment intégrés dans l'annexe C.

L'annexe C, principalement, a été réorganisée et les systèmes de classement et de départage des égalités ont été précisés.

Annexe E

Pas de modification notable dans le jeu. Par contre, l'annexe a été réorganisée et quelques articles ont été précisés, reprenant notamment des dispositions qui auparavant ne figuraient que dans les instructions de course.

Annexe K

Le nouveau guide pour les instructions de course donne quelques précisions supplémentaires. Il intègre par exemple les portes dans les marques de parcours. Il prévoit aussi des systèmes de pénalités à la discrétion du jury pour les infractions à certaines règles.

L'ISAF modifiera vraisemblablement ce guide à court terme, l'objectif étant d'arriver à proposer des instructions de course « standard ».

La FFV publiera les instructions de course type rédigées à partir des articles de cette annexe.

Annexe N

Cette nouvelle annexe définit la procédure de jugement direct sur l'eau de la règle 42 (Propulsion). Cet arbitrage direct est de plus en plus utilisé, y compris maintenant dans certaines classes d'habitables légers.

L'annexe N a été rédigée à partir des diverses instructions de course utilisées et expérimentées. Son utilisation en l'état est très fortement recommandée. Il suffira alors de préciser dans les IC que l'annexe N s'applique.

Les annexes de la sections II

Ces trois annexes sont des extraits du règlement de l'ISAF.

L'annexe 1 (Code de publicité):

Il fait référence à deux types de publicité :

- La publicité individuelle : partenaire(s) du bateau ;
- La publicité organisateur : partenaire(s) de l'organisateur.

Il détermine deux catégories de publicité :

- Catégorie A : pas de publicité individuelle permise. Sont admises seulement les marques des fabricants et la publicité de l'organisateur.
- Catégorie C : publicité individuelle permise en plus de ce qui est admis en catégorie A.

Les Classes définissent :

- La catégorie de publicité
- Les limites éventuelles à la publicité individuelle.

L'ISAF a défini un espace qui revient de droit à tout **organisateur** qui souhaite faire porter la publicité de son (ses) partenaire(s) aux concurrents : 20% de la longueur du bateau sur chaque côté de l'avant de la coque. Par contre, l'organisateur ne peut plus, comme auparavant, décider de la catégorie C pour son événement en payant un droit à l'ISAF.

Si la catégorie C est décidée par **la Classe**, le reste du bateau peut porter la publicité individuelle du bateau, dans les éventuelles limites fixées par la Classe.

Ce qui vient d'être énuméré ci-dessus constitue les règles de base. Les espaces définis peuvent être réattribués ou répartis différemment par négociation et contrat entre les parties.

Pour ce qui concerne la Classe :

- elle décide de la catégorie.
- elle définit l'emblème qui sera porté par tous les bateaux.
- Elle décide éventuellement des restrictions à l'espace réservé à la publicité individuelle du bateau.

NB : une publicité pour un partenaire de la Classe est considéré comme une partie de la publicité individuelle du bateau. Il appartiendra donc à la Classe de déterminer d'une part les emplacements que peut utiliser un voilier pour sa publicité individuelle, d'autre part l'emplacement du partenaire de la Classe et d'officialiser ses décisions en les intégrant dans ses règles de Classe après décision prise conformément à son règlement intérieur.

Pour ce qui concerne l'organisateur :

Le terme « organisateur » ou « autorité organisatrice » désigne la personne physique ou morale définie comme tel dans l'avis de course d'une épreuve et dans la déclaration aux Affaires Maritimes.

L'organisateur peut faire porter la marque de son partenaire dans l'espace précisé ci dessus. Cet espace lui est automatiquement réservé dès lors qu'il décide de l'utiliser.

Il peut cependant, par négociation avec la Classe, renoncer à cet espace, le partager ou le déplacer.

L'autorité nationale peut décider d'un système de carte de port de publicité et percevoir un droit pour ce faire.

Une prescription spécifique de la FFV précisant certains points de ce code et définissant les orientations de la FFV a été diffusée.

Le code antidopage :

Il a été largement complété par rapport à la version précédente, faisant notamment référence aux organismes internationaux qui gèrent la lutte antidopage sous le contrôle du CIO.

Il faut cependant noter, comme l'indique le préambule, que lorsque des dispositions de ce code sont contradictoires avec les règlements gouvernementaux, ces derniers prévalent. Ainsi, la France possède une organisation très structurée avec des procédures qui lui sont propres et des dispositions particulières quant à certaines catégorie de produits (cannabis par exemple).

Les définitions :

La liste est inchangée.

Les modifications :

Finir : ajout à la fin « soit, en vertu de la règle 28.1, après avoir corrigé une erreur commise sur la ligne d'arrivée » : cette modification permet maintenant à un bateau qui a passé la ligne dans la mauvaise direction de corriger son erreur. A condition bien entendu qu'il respecte la règle 28.1, c'est-à-dire le principe du fil qui passe du côté requis de chaque marque.

Marque : le bateau du comité de course au départ ou à l'arrivée est maintenant défini comme une marque. Il fallait auparavant le préciser dans les instructions de course, dans la mesure où la ligne de départ et d'arrivée sont souvent définies seulement par des mâts. Plus d'ambiguïté à ce sujet.

Partie : la nouvelle rédaction ne se justifie que par la médiocrité de l'ancienne, sans rien changer au fond.

Réclamation : l'allégation est maintenant précisée dans sa forme (conforme à la règle 61.2).

Règle : quelques modifications :

Ajout de l'avis de course. Assimilation des règles de handicap à des règles de classe.

D'autre part, les prescriptions de l'autorité nationale s'appliquent maintenant par défaut, puisqu'il est dit « sauf si les instructions de course précisent qu'elles ne s'appliquent pas ». Ceci n'exclut cependant pas l'obligation d'inclure, dans toute épreuve internationale (comprendre : lorsque des étrangers y participent), les prescriptions qui s'appliquent (en Anglais).