**MODULE 2 ORGANISATION ET CONDUITE DE LA REGATE – LES REGLES**

**INTRODUCTION**

Les règles gouvernant la conduite et l’organisation de la régate s’articulent essentiellement autour des notions de sécurité et d’équité sportive, puis, plus récemment, de protection et de respect de l’environnement.

Ces règles sont très nombreuses : RCV, RIPAM, Règlements Nationaux (9), Règles de classe, Règles d’équipement des voiliers, Décrets… Bref, il existe un certain nombre de règles applicables selon le lieu, la pratique ou le type de compétition, celles-ci s’articulent toujours autour d’un socle formant les règles de base de la régate.

Selon un ou plusieurs des règlements Belge, la compétition à la voile est une manifestation nautique soumise à des règles, notamment telles que définies dans les Règles de Course à la Voile de World Sailing.

**LES REGLES DE BASE DE LA REGATE**

**Les règles génériques de la régate : Les Règles de Course à la voile**

Les règles de Course à la Voile (RCV) constituent les règles de base génériques de la régate : Elles s’appliquent à toutes les régates.

Rédigées par World Sailing, elles sont traduites en français par la FFVoile après chaque Olympiade, soit tous les 4 ans.

De prime abord l’ouvrage comporte 92 règles. Il en compte en fait beaucoup plus, car, à l’exception des titres, tout y est règle, à commencer par les définitions et les annexes.

Les définitions sont fondamentales et sont, à ce titre, portées en tête d’ouvrage et utilisée en *italique* ou, dans les préambules, en ***italique gras***.

Elles ne peuvent être modifiées, selon les termes de la RCV 86.1(a), ni par ajout, ni par suppression.

**Principe de base**

***Sportivité et règles***

Les concurrents du sport de la voile sont soumis à un ensemble de règles qu’ils sont censés suivre et faire respecter. Un principe fondamental de sportivité est que les concurrents qui enfreignent une règle effectuent rapidement une pénalité qui peut être l’abandon.

C’est le principe de l’auto arbitrage.

Suivant ce principe, les concurrents comptent les uns sur les autres pour suivre, respecter et faire respecter les règles et, le cas échéant, effectuer une pénalité. Si besoin, ils peuvent porter réclamation ou demander réparation.

**Conséquence importante, si les arbitres veillent bien sûr à l’application des règles, leur respect incombe d’abord et avant tout aux coureurs.**

**Cas World Sailing 39**

La responsabilité première de faire respecter les règles incombe aux concurrents.

Un comité de Course n’est pas obligé de réclamer contre un bateau. La responsabilité première de faire respecter les règles incombe aux concurrents.

***Responsabilité environnementale et RCV 47***

Responsabilité environnementale

Les participants sont encouragés à minimiser tout impact environnemental négatif du sport de la voile.

Il s’agit là d’un principe (et non d’une règle) introduit dans l’édition 2013.

Il est codifié à minima par la RCV 47 – Evacuation des détritus :

Un concurrent et les accompagnateurs ne doit pas jeter intentionnellement de détritus dans l’eau.

Cette règle s’applique « à tout moment sur l’eau » (Préambule du Chapitre 4) et n’est pas limité à la seule durée de la course.

Ce principe peut – être repris dans les Instruction de Course en précisant qu’en cas d’infraction par un concurrent, un autre concurrent ne peut réclamer à ce sujet.

Par-contre, les arbitres ont le droit de réclamer s’ils sont témoins d’une infraction à cette règle.

**Règles fondamentales**

On pourrait les classer en deux catégories

***Règles fondamentales relevant de la sécurité en mer***

1. **RCV 1.1 Aider ceux qui sont en danger**

Un bateau un concurrent ou un accompagnateur doit apporter toute l’aide possible à toute personne ou navire en danger.

Comme pour la responsabilité environnementale, il s’agit de la transcription d’un principe largement admis en mer. C’est un devoir. A ce titre, il est général et pas limité au bateau ou à l’équipage en course, mais s’applique à « toute personne ou navire en danger »

Ce principe est également subjectif dans la mesure où son appréciation est à la seule discrétion du bateau portant assistance.

**Résumé Cas World Sailing 20**

Quand il est possible qu’un bateau soit en danger, un autre bateau qui porte assistance a droit à réparation, même si l’aide ne lui a pas été demandée ou s’il est établi plus tard qu’il n’y avait pas danger.

Il est hors de propos qu’un jury décide ultérieurement qu’en fait il n’y avait pas de danger ou que l’aide n’avait pas été demandée.

Cette obligation à deux conséquences en matière de déroulement de la course :

* Elle protège le bateau portant assistance au regard des règles de priorité :

RCV 23 : Si possible, un bateau doit éviter un bateau (…) qui est en train d’essayer d’aider une personne ou un navire en danger.

* Elle ouvre droit à réparation au profit du bateau dont le score a été aggravé

RCV 62.1© « En apportant de l’aide (sauf à lui-même ou à son équipage) en respect de la règle 1.1

1. **Equipement de sauvetage et Décision de courir : la responsabilité de la navigation :**

La responsabilité du coureur, quant à la sécurité de son embarcation et à sa décision de courir, fait l’objet de deux règles :

**RCV 1.2 – Equipement de sauvetage et équipement individuel de flottabilité**

Un bateau doit avoir à bord un équipement de sauvetage approprié pour toutes les personnes embarquées, y compris un dispositif prêt pour usage immédiat, à moins que ses règles de classe ne prévoient quelque autre disposition. Chaque concurrent est personnellement responsable du port d’un équipement individuel de flottabilité adapté aux conditions.

La RCV 40 permet au comité de course d’imposer le port d’équipement individuel de flottabilité.

**RCV 3 : Décision de courir**

La décision d’un bateau de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité.

***Règles fondamentales relevant de la sportivité***

1. Navigation loyale

**RCV 2 – Navigation loyale**

Un bateau et son propriétaire doivent concourir dans le respect des principes de sportivité et de fair-play. Un bateau peut être pénalisé selon cette règle seulement s’il est clairement établi que ces principes ont été foulés. La pénalité doit être une disqualification qui ne peut-être retirée.

S’agissant là d’une notion subjective, toute pénalité devra établir un manquement clair à la règle.

**Résumé du cas World Sailing 78**

Dans une course en flotte, pour les bateaux monotypes ou courant avec un système de handicap ou de rating, un bateau peut utiliser des tactiques qui gênent clairement et freinent la progression d’un autre bateau dans la course, à condition que, s’il est l’objet d’une réclamation selon la règle 2 pour cette action, le jury établisse qu’il y avait une chance raisonnable que sa tactique

Améliore soit son résultat dans le classement général de l’épreuve ou ses chances d’obtenir une sélection pour une autre épreuve, pour lui ou pour son équipe nationale.

Cependant, il enfreint la Règle 2, et peut-être la règle 69.1(a) si, pendant qu’il utilise ces tactiques, il enfreint intentionnellement une règle.

Il est tout à fait possible pour un bateau d’adopter une tactique gênant un autre concurrent si cette tactique a pour but d’améliorer son propre résultat.

**La règle 2 a deux conséquences en matière de classement :**

1. RCV 2 – Une disqualification selon cette règle ne peut pas être retirée du score du bateau dans la série.
2. Selon la RCV 62.1(d), elle peut ouvrir droit à réparation si le

… Score d’un bateau dans une course ou série a été ou pourrait être aggravé de façon significative, sans qu’il y ait eu faute de sa part (…) par l’action d’un bateau ou d’un membre de son équipage, qui a donné lieu à une pénalité selon la règle 2.

**Acceptation des règles**

**RCV 4 – Acceptation des règles**

En participant à une course régie selon les présentes règles de course, chaque concurrent et propriétaire de bateau s’engage :

1. À être soumis aux **règles**.
2. A accepter les pénalités infligées et toute autre mesure prise d’après les **règles**, sous réserve des procédures d’appel et de révision qu’elles prévoient, en tant que conclusion définitive de toute affaire survenant dans le cadre des **règles** et
3. En respect d’une telle conclusion, à ne pas recourir à toute cour de justice au tribunal.

En parallèle, la RCV 5 ajoute :

L’autorité organisatrice, le comité de course et le jury et les autres officiels de la course doivent être régis par les règles dans la conduite et les jugements de l’épreuve.

**Règle antidopage**

**RCV 6**

Chaque concurrent, propriétaire de bateau et accompagnateur doit se conformer aux Règlementations de World Sailing précisées par World Sailing comme ayant rang de règle. Ces règlementations au 30 juin 202 sont les codes de World Sailing suivants :

Code antidopage.

La Régulation World Sailing antidopage figure parmi les ***règles*** mais est soumise à un statut et à un régime particulier.

En matière de traitement des litiges, la Régulation 21 obéit à un statut autonome, au titre des exceptions à la RCV 63.1 qui prévoit qu’un concurrent ne doit pas être pénalisé sans instruction d’une réclamation.

**Les règles de course à la voile (RCV) : 7 chapitres**

Les règles de course à la voile comptent sept chapitres. Certains de ces chapitres intéressent plutôt la manière de courir, d’autres l’organisation de la compétition.

Les préambules à certains chapitres ou sections ont valeur de règles et sont particulièrement importants puisqu’ils définissent le champ d’application.

**Chapitre 1 : Les règles fondamentales**

Ce chapitre traite de la sécurité, de la navigation loyale, de la décision de courir, de l’acceptation des règles, des règles régissant les autorités organisatrices et les officiels ainsi que des règlementations de World Sailing.

**Chapitre 2 : Quand les bateaux se rencontrent**

C’est un chapitre fondamental qui définit les règles de priorité (Section A) puis leurs limitations (Section B, C, D)

**Chapitre 3 : Direction d’une course**

Ce chapitre renseigne principalement sur les obligations qui résultent de l’action du Comité de Course.

On y trouve la procédure de départ des courses (RCV 26), la notion de parcours (RCV 28), ses réductions et modifications (RCV 32, 33) ou encore les temps limites (RCV 35).

**Chapitre 4 : Autres obligations en course**

On y retrouve les obligations afférentes aux bateaux ***en course***, qui ne relèvent pas d’une rencontre entre bateaux : par exemple, l’aide extérieure (RCV 41), la règlementation de la propulsion (RCV 42), le régime des pénalités (RCV 44) ou la position de l’équipage (RCV 49).

**Chapitre 5 : Réclamations, réparations, instructions, mauvaise conduite et appel.**

Il s’agit ici d’éléments permettant au jury de jouer son rôle tout en respectant les droits des concurrents : droit de réclamer (RCV 60), exigences pour réclamer (RCV 61), les procédures afférentes (Section B et D)

**Chapitre 6 : Inscription et qualification**

C’est un chapitre technique sur les inscriptions à une course.

**Chapitre 7** : Il s’agit là aussi d’un chapitre technique sur la portée des règles et les instances organisatrices (Autorité organisatrice, comité de course et jury), qui précise les droits et les devoirs de chacun.

**Les Règles de Course à la voile (RCV) : 15 annexes**

L’ouvrage comporte 15 annexes.

Celles-ci n’ont rien d’accessoire, à tel point que l’introduction des RCV précise

Quand les règles d’une annexe s’appliquent, elles prévalent sur toute règle contradictoire des chapitres 1 à 7.

Il est possible de les classer en deux catégories

* Première catégorie : Les annexes précisant des points particuliers
* Deuxième catégorie : Les annexes définissant les règles spécifiques à des pratiques particulières

**Précisions techniques ou procédurales de portée générale**

* Annexe A Classement
* Annexe G Identification sur les voiles
* Annexe H Pesée des vêtements et de l’équipement
* Annexe J Avis de course et Instruction de course
* Note concernant le Guide pour l’avis de course
* Note concernant le Guide pour les Instruction de course
* Annexe M Recommandations aux jurys
* Annexe N Jurys Internationaux
* Annexe P Procédures spéciales pour la règle 42
* Annexe R Procédures pour les appels et les demandes
* Annexe S Instructions de course types
* Annexe T Conciliation

**Annexes relatives à des pratiques particulières**

* Annexe B Règles de course en flotte windsurfs
* Annexe C Règles de match racing
* Annexe D règles de course par équipes
* Annexe E Règles de course voile radiocommandées
* Annexe F Règles de course kiteboard

**Les règles de course à la voile : signaux usuels et sonores, ou le jeu des pavillons**

**Les signaux de course**

Comme précisé dans les **Définitions**, les ***Signaux de course*** ont valeur de règle. Ils figurent sur le rabat de la dernière couverture du livre des RCV.

Leur signification « ne doit pas être modifiée » (RCV 25), sauf conformément à la règle 86.1(b), c’est-à-dire par les instructions de course, lesquelles doivent également préciser la « signification de tous les autres signaux pouvant être utilisés »

La RCV 25.3 autorise un Comité de Course à envoyer « un signal visuel en utilisant soit un pavillon soit tout autre objet d’apparence similaire ».

L’objectif de cette règle est d’avoir un signal qui soit clair, les arbitres pouvant utiliser la meilleure méthode à cette fin (par exemple, par vent très faible, un pavillon sera peu visible et peut-être avantageusement remplacé par un panneau comportant le dessin de ce pavillon.

**Le cas World Sailing 72 offre cette même possibilité aux concurrents pour le pavillon rouge mentionné dans la RCV 61.1(a) :**

**Résumé du cas World Sailing 72**

Discussion sur le mot « Pavillon »

Seulement si l’objet utilisé comme pavillon communique ce message, avec peu ou pas de possibilité de causer une confusion, pour les bateaux en compétition, l’objet sera qualifié de pavillon.

La lumière se déplaçant dans l’air plus vite que les sons, ce sont les signaux visuels qui sont pris en considération, et les « temps doivent être comptés à partir des signaux visuels » (RCV 26).

Leur envoi et leur affalé sont néanmoins très fréquemment accompagnés de signaux sonores.

L’absence de signal sonore « ne doit pas être prise en considération » (RCV 26) mais seulement pour les signaux d’avertissement, préparatoire, de la minute et de départ (…)

En cas de rappel individuel, comme requis par la RCV 29.1, et précisé par le cas World Sailing 31, le signal sonore est obligatoire. Son absence pourrait être considérée comme une action inadéquate du comité de course.

**Cas World Sailing 31**

Résumé

Quand un signal visuel de rappel pour un rappel individuel est fait correctement mais qu’il n’est pas accompagné du signal sonore requis, et qu’un bateau rappelé en position pour entendre le signal sonore n’a pas vu le signal visuel et ne revient pas, il a droit à réparation. Toutefois, s’il réalise qu’il est au-dessus de la ligne il doit revenir et prendre le départ correctement.

**Autres signaux pouvant être utilisés**

D’un point de vue pratique, il n’y aura pas de modification aux ***signaux de course***.

Cependant, d’autres signaux pourront être ajoutés.

Néanmoins, la note concernant le Guide pour les instructions de course, mentionne un signal visuel distinct de ***signaux de course*** : Le pavillon Orange.

**Le pavillon orange**

L’utilisation de ce pavillon est décrite dans les IC type et fait l’objet de la directive suivante

|  |
| --- |
| DIRECTIVE DE LA COMMISSION D’ARBITRAGE DE LA FFYB  LE PAVILLON ORANGE   1. Sur la ligne de départ   Le pavillon Orange doit être utilisé pour définir la ligne de départ.  Si la ligne est définie par l’alignement entre 2 mâts de 2 bateaux (marques de départ), chacun doit arborer le pavillon Orange. Ces pavillons doivent être hissés avant le début de la procédure de départ et rester envoyés jusqu’à ce que tous les bateaux aient pris le départ, tel que défini dans les IC.  Si plusieurs courses ou séquences de course sont programmées dans la même journée.  Les IC doivent préciser le nombre de courses prévus pour la journée. 5 Minutes au moins avant l’envoi du signal d’avertissement le pavillon Orange sera envoyé avec un signal sonore pour prévenir les bateaux qu’une autre course ou séquence de course va bientôt commencer (Instructions de course 6.3)  Si toutes les courses programmées peuvent être courues, le retour des concurrents à terre sera signifié par l’envoi des pavillons Aperçu sur A, Aperçu sur H ou N sur A selon les cas. |

**Les règles particulières de la régate : l’avis de course et les instructions de course**

Les coureurs sont informés de la tenue de la compétition par son inscription aux calendriers Régionaux et Nationaux. L’avis de course et les instructions de course fixent les modalités de leur participation à la compétition.

L’avis de course et les instructions de course « doivent être mis à disposition de chaque bateau s’inscrivant à une épreuve avant son inscription » (RCV 25) par l’autorité organisatrice de la compétition pour l’avis de course (RCV 89.2(a)) et par le comité de course pour les instructions de course (RCV 90.2(a)).

L’avis de course, publié par l’autorité organisatrice, est un contrat qui la lie aux coureurs.

Les instructions de course sont publiées par le comité de course et précisent les modalités de mise en œuvre de l’avis de course.

Ces documents font l’objet d’une étude spécifique. Ils ont le statut de ***règle*** (RCV – Définitions)

En termes de contenus, l’avis et les instructions de course doivent se conformer aux dispositions de l’annexe J.

Les instructions de course peuvent modifier une règle de course mais seulement dans les limites de la RCV 86 (Modification aux règles de course) :

Une règle de course ne doit pas être modifiée, sauf si la règle elle-même le permet, ou comme suit :

1. Les prescriptions d’une autorité nationale peuvent modifier une règle de course, mais pas les Définitions ni les principes de base, ni une règle dans l’introduction, ni les chapitres 1,2 ou 7, ni les règles 42, 43, 47, 63.4, 69, 70, 71, 75, 76.3, 79, ni une règle d’une annexe qui modifie l’une de ces règles, ni l’annexe H ou N, ni une règle dans un code de World Sailing listé dans la règle 6.1
2. L’avis de course ou les instructions de course peuvent modifier une règle de course mais pas la règle 76.1 ou 76.2, ni l’annexe R, ni une règle citée dans la règle 86.1(a)
3. Les règles de classe peuvent modifier seulement les règles de course 42, 49, 50, 51, 52, 53, 54 et 55 ;

**L’INTERPRETATION DES REGLES : LE LIVRE DES CAS WORLD SAILING, LE CALL BOOK (MATCH RACE ET TEAM RACE)**

**Le livre des cas World Sailing : La jurisprudence de la course**

Le livre des cas est publié par World Sailing et traduit en français par la FFvoile. Le livre peut être mis à jour par ajout, modification ou suppression, chaque année au mois de novembre.

Les cas sont des interprétations et explications des règles faisant autorité pour tout type de régate (Régulation World Sailing 28.3), un cas devant apporter une clarification significative à une règle ou améliorer la compréhension d’une règle complexe (Régulation World Sailing 28.3.3(a)).

Ainsi, s’il ne s’agit pas à proprement parler d’une ***règle***, un cas fait cependant autorité sur la question qu’il aborde et il est possible de le comparer à une jurisprudence.

La section 1 de l’ouvrage forme une table classant les cas suivant les règles abordées, la section 2 présente les différents cas.

Les interprétations apportées peuvent être de nature très différente.

Il peut s’agir par exemple de préciser un terme utilisé dans les RCV comme le terme « Dommage »

**Résumé Cas 19**

Interprétation du terme « Dommage »

Il n’est pas possible de définir exhaustivement « Dommage », mais un sens courant du dictionnaire dit « préjudice… diminuant la valeur ou la fonctionnalité d’une chose »

Il peut encore s’agir de préciser la finalité d’un ensemble de règles

**Résumé cas 26**

Un bateau prioritaire n’a pas besoin d’agir pour éviter un contact jusqu’à ce qu’il soit clair que l’autre bateau ne se maintient pas à l’écart. Toutefois, si le bateau prioritaire pouvait alors avoir évité le contact et que la collision a entraîné un dommage, il doit être pénalisé pour avoir enfreint la règle 14.

Ou un point de procédure

**Résumé du cas 80**

L’instruction d’une réclamation ou d’une demande de réparation doit être limitée à l’incident, action ou omission allégué. Bien qu’un bateau puisse être classé DNF s’il n’a pas fini selon les termes de la définition, il ne peut pas être classé DNF pour avoir manqué à effectuer correctement le parcours.

Dans deux domaines spécifiques, la FFvoile assure également la traduction du livre des décisions des Umpires pour le Match Racing (ou Call Book) ainsi que le livre des décisions de Course par équipes.

**Le livret des Questions et Réponses World Sailing : des réponses avisées**

Les Questions et Réponses aux Règles de Course à la Voile de World Sailing sont également traduites par la FFVoile sous la forme du Livret des Q&R.

Ce livret est mis à jour au fur et à mesure de la publication des Q/R et, contrairement au livre des Cas, il ne fait pas autorité. Il s’agit simplement d’un service aux arbitres, proposant des avis sur des questions particulières.

A titre d’exemple, en matière de règle, la réponse G003 publiée le 14 mai 2013 confirme que, quand une information obligatoire manque dans l’avis de course et les instructions de course, en infraction à la RCV 89.2(a) et aux règles J1 et J2, « il s’agit d’une omission de l’autorité organisatrice ou du Comité de Course » pouvant, sous conditions, ouvrir droit à réparation selon la RCV 62.1

**DOCUMENTS PROPRES A LA COURSE A LA VOILE**

**Régulation World Sailing**

World Sailing publie des Régulations qui régissent une série de questions sur l’administration et l’organisation internationale du sport de la voile.

Ces régulations sont au nombre de 36 et 6 d’entre elles ont le caractère de ***règle*** (RCV, Définitions (b))

Il s’agit des régulations Code de publicité, Code antidopage, Code des paris et anti-corruption, Code disciplinaire, Code d’admissibilité et Code de catégorisation des concurrents.

Ces régulations sont référencées dans la définition de règle mais ne sont pas incluses dans le livre car elles peuvent être modifiées à tout moment et leur traduction est disponible sur le site de la FFVoile.

**Documents Royal Belgian Sailing Federation**

Belgian Sailing publie, après consultation de la RO&RC plusieurs textes venant compléter directement ou indirectement les RCV.

**Les prescriptions Nationales**

Les prescriptions de l’autorité Nationale ont statut de règle (voir définition de règle ©) et figurent dans le livre des RCV. Elles sont proposées par la RO&RC et validée par le CA-Belgian Sailing.

Les prescriptions Nationales accompagnent l’avis de course et les instructions de course.

**Le règlement des Championnats de Belgique**

Ce règlement à pour but de prescrire :

Les conditions dans lesquelles un Championnat de Belgique doit être organisé pour être validé par Belgian Sailing.

Le rôle de chaque partie (RO&RC – club organisateur – classe…)

Les conditions de participation et les critères de validité

**Les titres et diplômes.**

**Reconnaissance et maintien des classes nationales belges**

Ce règlement à pour but de prescrire :

Les conditions auxquelles une classe ou un rating system doit répondre pour être reconnu par Belgian Sailing, aussi bien pour une demande initiale que pour une demande de prolongation.

Le rôle de chaque partie (CA – RO&RC – Classes/rating system…)

Quelles classes/rating system ont le droit de figurer dans le calendrier officiel de Belgian Sailing

Quelles classes/rating system ont droit à un Championnat de Belgique Open.

**Autres documents publiés par Belgian Sailing**

Règlement de sélection

Code de publicité

Cours et brevets

National measurer

Commission d’appel.

**Autres textes**

La FFvoile assure la publication et, lorsqu’il y a lieu, la traduction, de nombre de textes ayant valeur de règle pour diverses compétitions. Pour que ces textes aient rang de règle pour la course à laquelle ils vont s’appliquer, il faut qu’ils soient mentionnés dans l’avis de course, et sont regroupés sous le (g) de la définition de Règle :

Définition de Règle

(g) Tout autre document régissant l’épreuve.

Exemples :

**Les règlementations spéciales offshore (RSO)**

En anglais : OSR (Offshore Special Regulation)

Ces règlementations ont pour objectif « D’établir un équipement minimum uniforme et des normes d’aménagement et d’entraînement pour voiliers monocoques et multicoques courant au large (RSO 1.01.1) »

Elles complètent les « exigences des autorités gouvernementales, les Règles de Course et les règles des Associations de Classe et des systèmes de jauge » (RSO 1.01.2)

**Les Règles d’équipement des voiliers (REV)**

Révisées et publiées tous les 4 ans, ces ***règles*** précisent les définitions, les mesures et les normes d’utilisation de l’équipement en vue de leur utilisation dans les règles de classe et autres règlements.

Elles régissent le contrôle de certification de l’inspection de l’équipement.

**Autres textes inclus dans la définition de Règle**

**Règles de classe**

Les règles de classe ont valeur de règle (RCV, définitions (d)). A lire ce titre, elles s’appliquent obligatoirement sur les courses (à l’exception des flottes collectives, si les IC précisent qu’elles ne s’appliqueront pas)

Elles peuvent modifier certaines RCV :

**Règle 86.1© Modifications aux règles de course :**

Les règles de classe peuvent modifier seulement les règles de course 42, 49, 50, 51, 52, 53 et 54.

De telles modifications doivent faire référence spécifiquement à la règle et indiquer la modification.

Si une règle de course n’est pas l’une des règles citées dans la règle 86.1©, les règles de classe ne sont pas autorisées à la modifier. Si une règle de classe essaye de modifier une telle règle, cette règle de classe n’est pas valide et ne s’applique pas (cas World Sailing 85)

Les IC peuvent modifier les règles de classe mais à certaines conditions :

**RCV 87 : Modifications aux règles de classe**

L’avis de course ou les Instructions de Course peuvent modifier une règle de classe seulement quand les règles de classe permettent le changement, ou quand l’autorisation écrite de l’association de classe ou pour la modification est affichée au tableau officiel d’information.

**L’organisation du système d’information pour les Régates Inter Séries**

Il s’agit d’un barème faisant correspondre entre eux les différents systèmes de rating.

Ce système est inclus dans la définition de règle de classe (et donc de règle) :

Définitions de règle (d) : …(pour un bateau courant avec un système de handicap ou de jauge, les règles de ce système sont des « règles de classe »)

1. **DOCUMENTS REGLEMENTAIRES INTERNATIONAUX**

**Le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM)**

Le RIPAM, abréviation pour Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer, est un règlement de l’Organisation Maritime Internationale (OMI) signé en 1972 et entré en vigueur dans notre législation par un décret de 1977.

Il a pour but, en fonction des diverses règles de barre et de route, de fixer des règles de priorité entre les navires.

Il s’applique « en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer » (règle 1(a) du RIPAM).

Dans les eaux navigables s’appliquent les règles de priorité édictées par les autorités gouvernementales compétentes.

Mentionné au préambule du chapitre 2 des RCV, le RIPAM, et quand il y a lieu les règles gouvernementales de priorité, ont valeur de règle et s’imposent aux bateaux en course dans quatre situations :

1. RCV 56.1 – Signaux de brume et de feus : Quand la sécurité l’exige, un bateau doit faire entendre les signaux de brume et montrer ses feux…
2. RCV 56.2 – Dispositif de séparation de trafic : Un bateau doit respecter la règle 10 du RIPAM, Dispositifs de Séparation de Trafic.
3. RCV, Préambule du chapitre 2 : Quand il (un bateau) rencontre un navire qui n’y est pas soumis (aux RCV), il doit respecter le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM)
4. RCV, Préambule du chapitre 2 : Si les instructions de course le prescrivent, les règles du chapitre 2 sont remplacées par les règles de priorité du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM°

Dans ce dernier cas, l’ensemble des règles de priorité du chapitre 2 est purement et simplement remplacé par l’ensemble des règles de priorité du RIPAM (voir le cas World Sailing 109)

**SOMMAIRE**

INTRODUCTION 1

LES REGLES DE BASE DE LA REGATE 1

Les règles génériques de la régate : Les Règles de Course à la Voile 1

Principe de base 1

Règles fondamentales 2

Les Règles de Course à la Voile (RCV) : 7 Chapitres 5

Les Règles de Course à la Voile (RCV) : 17 Annexes 5

Les Règles de Course à la Voile : Signaux visuels et sonores, ou le jeu des

Pavillons 6

Les règles particulières de la régate : l’Avis de Course et les Instructions de

Course 8

L’INTERPRETATION DES REGLES : LE LIVRE DES CAS DE WORLD SAILING

LE CALL BOOK (MATCH RACE ET TEAM RACE 9

DOCUMENTS PROPRES A LA COURSE A LA VOILE 10

Regulation World Sailing 10

Documents Royal Belgian Sailing Federation 10

Autres textes 11

Autres textes inclus dans la définition de Règle 11

DOCUMENTS REGLEMENTAIRES INTERNATIONAUX 12

Le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer 12