



AVIS DE COURSE

2022

12^{ème} édition

OC SPORT
PEN DUICK
groupe
Télégramme

1.	ORGANISATION	3
2.	NOM	4
5.	RÈGLES	6
6.	PUBLICITÉ	8
8.	MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES	14
9.	PROGRAMME	15
10.	OBLIGATIONS DE REPRÉSENTATION DU SKIPPER	17
11.	CONTRÔLE DES BATEAUX	18
12.	INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)	18
13.	PARCOURS	18
14.	TEMPS LIMITE	18
15.	SYSTEME DE PENALITE - AVIS DE COURSE	19
16	CLASSEMENT	19
17	TROPHÉES ET PRIX	19
18	POSITIONNEMENT	19
19	MOYENS DE COMMUNICATIONS	20
20	SOURCE D'ÉNERGIE	20
21	AIDE EXTÉRIEURE	21
22	RESPONSABILITÉ DE L'AO, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS	22
23	CONTACTS	24

1. ORGANISATION

La **ROUTE DU RHUM - DESTINATION GUADELOUPE** est une course organisée par OC Sport Pen Duick, avec la participation de la Ville de Saint-Malo, la Région Bretagne et de la Région Guadeloupe pour les organisations de départ et d'arrivée.

Le siège social de l'Autorité Organisatrice est situé :

OC SPORT Pen Duick
17 boulevard Jean Monnet
56260 LARMOR PLAGE

1.1 Comité d'Organisation

Le Comité d'Organisation est composé de :

- Hervé Favre : Président d'OC Sport Pen Duick
- Joseph Bizard : Directeur Général d'OC Sport Pen Duick
- Marie-Laure Lamarque : Directrice Administrative et Financière d'OC Sport Pen Duick
- Anthony Guezennec : Chef de Projet d'OC Sport Pen Duick

Sa mission est l'organisation générale de l'épreuve, la coordination avec les collectivités et organismes des villes de départ et d'arrivée, la communication, les réceptions et les relations partenaires, les remises des prix officielles.

1.2 Direction de Course

L'équipe de Direction de Course est composée de :

- Francis Le Goff : Directeur de Course au large
- Yann Chateau : Directeur de Course Adjoint
- Pierre Hays : Directeur de Course Adjoint
- Guillaume Rottée : Directeur de Course Adjoint
- Guillaume Evrard : Directeur de Course Adjoint

Sa mission est d'élaborer les dispositifs de sécurité, d'assurer le bon déroulement opérationnel de la Course, de veiller à l'authenticité et à la régularité sportive de la compétition en étroite collaboration avec le corps arbitral, de contribuer à la médiatisation de la Course, de coordonner les relations entre les concurrents et l'AO. Elle travaille en relation directe avec la Fédération Française de Voile (FFVoile), le Comité de Course, le Comité Technique, le Jury International et la Commission médicale.

Tout incident/accident devra être prioritairement communiqué à la Direction de Course.

1.3 Corps arbitral

Les arbitres seront désignés par la FFVoile.

Un jury international sera constitué conformément à l'annexe N des RCV et conformément à la RCV 70.5. Ses décisions seront sans appel.

Lorsque les juges ne sont pas présents physiquement mais sont joignables par téléphone ou par visio-conférence, mail, VHF ou tout autre moyen radio, la RCV N 1.5 doit être considérée comme respectée et les réclamations peuvent être instruites et jugées de cette façon.

1.4 Médecin référent

Conformément à l'annexe 3 du règlement médical de la FFVoile, un médecin référent sera désigné pour étudier le dossier médical de chaque Skipper.

(http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglt_medical_annx3.pdf)

2. NOM

L'appellation officielle de l'édition 2022 est la « ROUTE DU RHUM - DESTINATION GUADELOUPE ».

Dans le cadre du contrat de location gérance entre la société Pen Duick et la société OC Sport Pen Duick signé en janvier 2016, la société OC Sport Pen Duick est seule détentrice des droits d'exploitation du nom de la ROUTE RHUM - DESTINATION GUADELOUPE, dont les marques sont déposées en France et à l'étranger.

3. OBJET

La Route du Rhum - Destination Guadeloupe est un événement sportif de course au large à la voile de haut-niveau, couru en solitaire, tous les quatre ans. Elle a pour objectif de mettre en valeur les Skippers et leurs armateurs ainsi que les collectivités de départ et d'arrivée et partenaires de l'organisation.

4. DÉFINITIONS

Chaque fois qu'ils seront utilisés dans le corps du présent Avis de Course, les termes ci-dessous auront le sens suivant :

4.1 Bloc « Team officiel »:

L'association, dans une même cartouche, du logo (ou du logo du sponsor) de l'équipe du Skipper, du Skipper et du Logo de la Course. Le Bloc "Team officiel" sera fourni à l'ensemble des équipes, une fois leur inscription validée.

4.2 AC

L'abréviation pour l'Avis de Course (inclus le présent avis de course ainsi que ses annexes et avenants éventuels).

4.3 AO

L'abréviation pour l'Autorité Organisatrice, OC SPORT Pen Duick.

4.4 Course / La Route du Rhum – Destination Guadeloupe :

La course à la voile qui se déroule tous les 4 ans au départ des mois d'octobre ou novembre, connue sous le nom de la Route du Rhum et commercialisée sous la dénomination « Route du Rhum – Destination Guadeloupe » pour l'édition 2022, la Région Guadeloupe étant le Partenaire Titre de cette édition. La Course est une épreuve transatlantique multi classes, sans assistance et en solitaire, qui se dispute entre la ville de Saint-Malo et la Guadeloupe. Elle réunit des flottes de multicoques et de monocoques et des Skippers amateurs et professionnels. La Course est une épreuve inscrite au calendrier international des courses océaniques (World Sailing Major Oceanic Event).

4.5 Crise :

La survenance d'un ou plusieurs évènements venant compromettre le bon déroulement d'une édition de la Course et/ou de nature à avoir un impact médiatique négatif fort pour la Course.

4.6 Espace Partenaires :

L'espace réservé, dans chaque Village, aux acteurs de la Course. Cet espace pensé comme le lieu de rassemblement et de réunion, accueillera l'ensemble des personnes accréditées : armateurs, Skippers, partenaires privés, partenaires institutionnels, médias.

4.7 Logo de la Course :

Le logo officiel comportant la Marque « Route du Rhum - Destination Guadeloupe ».

4.8 Marques Route du Rhum :

La société OC Sport Pen Duick déclare être détentrice des droits d'exploitation relatifs aux marques « ROUTE DU RHUM » et « ROUTE DU RHUM – DESTINATION GUADELOUPE » ci-après décrites en vertu d'un contrat de location gérance signé avec le titulaire desdites marques, la société Pen Duick, et ce, à compter du 1^{er} janvier 2016 et jusqu'au terme de la présente édition, ainsi que tout autre logo, signe ou marque utilisé ou déposé à titre de marque par OC Sport Pen Duick pour désigner la Course.

OC Sport Pen Duick garantit le maintien de ses droits sur les Marques ROUTE DU RHUM pendant la durée de la Course.

Les marques verbales « ROUTE DU RHUM » à ce jour sont les marques suivantes :

- La marque française déposée à l'INPI le 20/09/1994 sous le numéro 94536684 et enregistrée dans les classes 9, 14 et 41 ;
- La marque française déposée à l'INPI le 17/07/2001 sous le numéro 3111968 et enregistrée dans les classes 9, 25, 35, 38, 41 ;
- La marque internationale ne désignant pas la France déposée à l'INPI le 28/12/2001 sous le numéro 774604 et enregistrée dans les classes 9, 12, 16, 25, 35, 38, 39 et 41 ;
- La marque française déposée à l'INPI le 04/07/2006 sous le numéro 3438778 et enregistrée dans la classe 18 ;

- La marque française déposée à l'INPI le 24/05/2011 sous le numéro 3833802 et enregistrée dans la classe 37 ;
- La marque française déposée à l'INPI le 2/03/2018 sous le numéro 4433581 et enregistrée dans les classes 3, 4, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 20, 21, 22, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 34, 35, 38, 39, 41 et 43 ;
- La marque française déposée à l'INPI le 23/03/2018 sous le numéro 4433536 et enregistrée dans la classe 36 ;
- La marque française déposée à l'INPI le 2/03/2018 sous le numéro 4433543 et enregistrée dans les classes 32, 33 et 35.

La marque verbale « ROUTE DU RHUM – DESTINATION GUADELOUPE » est la marque de l'Union européenne déposée à l'EUIPO le 13/07/2018 et enregistrée sous le numéro 017930954 dans les classes 3, 4, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 20, 21, 22, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 38, 39 et 41.

4.9 Signes Distinctifs de la Course :

- Les images photographiques ou audiovisuelles de la Course, incluant l'image des bateaux et des marins participants ;
- Les Marques Route du Rhum ;
- Le Nom Officiel de la Course ;
- Le Logo de la Course.

4.10 Skipper :

L'appellation Skipper représente le marin qui prendra le départ de la Course. Lorsque l'appellation Skipper est mentionnée dans l'AC, elle se réfère à la personne physique inscrite.

4.11 Team

Le Team peut aussi être utilisé sous l'appellation « équipe » dans le présent Avis de Course. Il représente le Skipper et l'organisation qu'il a autour de lui pour se préparer et se structurer en vue de réaliser la Course.

4.12 Villages :

L'ensemble des structures d'accueil et de relations publiques organisé et installé par l'AO de la Course au départ de la course. Les Villages sont ouverts à tous et destiné à accueillir le grand public, à l'exception de l'Espace Partenaires. Installé à proximité de la flotte des bateaux de la Course, l'architecture et les plans des Villages permettront la mise en place d'un temps fort populaire et sportif.

Un Village de l'édition 2022 sera organisé à Saint-Malo ainsi qu'en Guadeloupe.

5. RÈGLES

5.1 Les textes en vigueur

La Course est régie par les textes en vigueur des documents listés ci-dessous, complétés et éventuellement modifiés par les Instructions de Course (IC) :

- Les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV)*,
- Les règles de classe en vigueur pour les IMOCA, Class40, Ocean Fifty et CLASSE ULTIM 32/23,
- Les prescriptions nationales traduites pour les concurrents non-francophones précisées en Annexe «Prescriptions»,
- La partie B du règlement international pour prévenir des abordages en mer (RIPAM) quand elle remplace les règles du chapitre 2 des RCV : de jour comme de nuit, le RIPAM s'applique, à l'exclusion des zones suivantes où le RIPAM s'applique uniquement entre l'heure légale du coucher du soleil et celle du lever du soleil :
 - Le jour du départ, de la zone de départ et jusqu'à 25 milles de la ligne de départ (Zone où les heures de lever et du coucher de soleil sont 07h00 et 17h00 TU),
 - A l'approche de l'arrivée, dans un cercle de 25 milles centré par 16°12',000 N & 061°30',750 W (Zone où les heures de lever et du coucher du soleil sont 10h00 et 22h00 TU).
- Les Réglementations Spéciales Offshore (RSO) en vigueur, catégorie 1, avec les modifications propres à chaque classe,
- Tous les bateaux devront être équipés d'un moteur de propulsion qui doit être fixe (tout système d'arbre d'hélice rétractable est interdit) notamment pour être autonomes dans les sorties, entrées et manœuvres de port, conformément aux règles,
- L'heure officielle pour l'épreuve est en TU.

En cas de traduction des documents propres à la Course, le texte français prévaudra.

5.2 Les RCV suivantes sont modifiées :

- **RCV 41 (Aide extérieure) et 45 (Mise au sec, amarrage, mouillage)** : modifiée à l'AC 21.
- RCV 42.3 (i) : un bateau peut utiliser son moteur ou être remorqué pour revenir à Saint-Malo ou dans un autre port convenu avec la Direction de Course pour réparer et reprendre la course après autorisation de la Direction de Course. (Modifiée à l'AC 21).
- **RCV 44.1 (Effectuer une pénalité)** : modifiée dans les IC
- **RCV 48 (Limitation sur l'équipement)** : modifiée par « les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite du Directeur de Course ».
- **RCV 55.2 (Tangons de spinnaker, tangons de foc)** : ne s'applique pas, sauf pour les Class40
- **RCV 51 (Lest Mobile)** : supprimer les 2 premières phrases et remplacer par : « Tout déplacement de poids dans le but de modifier le réglage ou la stabilité est autorisé dans

les limites suivantes : à l'intérieur du bateau, tous les éléments lourds pouvant endommager le bateau ou blesser l'équipage doivent être solidement attachés en permanence. La nourriture, les bidons d'eau et de fuel, l'accastillage et les pièces de rechange peuvent être rangés dans des sacs ou des boîtes et déplacés s'ils sont solidement amarrés au bateau. Le matériel de sécurité (dont les radeaux de survie et/ou le matériel plombé) ne doit pas être déplacé. Les voiles peuvent être déplacées librement. Les sacs à voiles ne doivent pas pouvoir retenir l'eau ».

- **RCV 52 (Energie manuelle)** : modifiée à l'AC 20.2.
- **RCV 54 (Etats et amure des voiles d'avant)** : ne s'applique pas.
- **RCV 55.2 (Tangons de spinnaker, tangons de foc)** : ne s'applique pas, sauf pour les Class40.
- **RCV 61 (Exigences pour réclamer)** : modifiée dans les IC.
- **RCV 62 (Réparation)** : modifiée dans les IC.
- **RCV 63 (Instructions)** : modifiée dans les IC.
- **RCV 64 (Décisions)** : modifiée dans les IC.

Les modifications aux RCV apparaîtront en entier dans les Instructions de Course.

6. PUBLICITÉ

Les bateaux doivent arborer la publicité choisie et fournie par l'AO.

6.1 Marques de reconnaissance

6.1.1 Numéro de course

Un numéro de course distinctif pour tous les bateaux doit être visible à tout moment sur le pont, la ou les coques et les voiles, sauf disposition contraire dans les règles de Classe. Les dimensions sont données dans les règles de classe.

Pour les catégories « RHUM », dans les voiles et le pont, les dimensions des numéros sont données dans la RCV G.1.2 et les dimensions doivent être doublées de chaque côté de la coque.

Pour les multicoques, le numéro de course sur la coque doit être apposé sur la partie avant extérieure de chaque flotteur et pour les monocoques sur la partie avant de chaque côté de la coque, sauf disposition contraire dans les règles de Classe.

Les numéros (conformément aux règles de Classe) doivent être communiqués à l'AO à l'inscription du bateau

6.2 Nom du bateau

OC Sport Pen Duick se réserve le droit de refuser un nom qu'il considère de mauvais goût, choquant, abusif ou en contradiction avec l'objet de la Course.

6.3 Propriété intellectuelle

Tout Skipper inscrit à la Course s'engage à respecter le Nom de la Course dans sa communication et sa promotion. Une charte graphique sera fournie et devra être respectée.

La propriété intellectuelle, incluant (sans limitations) les logos, marques et liens internet appartient à OC Sport Pen Duick. L'inscription à la Course emporte le droit d'utiliser le Logo de la Course sur tout le matériel de communication du Skipper et ses partenaires jusqu'au 31 décembre 2023, dans le respect de l'Annexe Marketing.

Toute opération publicitaire menée par un Skipper et ses partenaires qui utilise un élément de cette propriété intellectuelle ou se réfère à l'organisation de la Course, au nom de la Course, au logo, personne, aux idées, aux services ou aux produits de la course, différents en sa forme à celui établi dans l'Annexe Marketing et le Code de Publicité World Sailing devra recevoir un accord écrit de la part de l'AO. Le non-respect de cette règle pourra avoir pour conséquences l'exclusion de la Course dans le respect de la RCV 76.

7. INSCRIPTIONS

7.1 Admissibilité

7.1.1 Cette épreuve est ouverte aux multicoques et aux monocoques invités, qui sont répartis en plusieurs classes ou catégories selon les critères ci-dessous :

- Classe « Class40 » : Monocoques en conformité avec les règles de la Class40,
- Classe « IMOCA » : Monocoques en conformité avec les règles de classe IMOCA,
- Classe « OCEAN FIFTY » : Multicoques en conformité avec les règles de classe Ocean Fifty,
- CLASSE « ULTIM 32/23 » : Multicoques en conformité avec les règles de la CLASSE ULTIM 32/23, sauf exception qui devra être validée par l'AO en concertation avec la Classe,
- Catégorie « RHUM Mono » : Monocoques \geq 39 pieds n'ayant pas obtenu un certificat de jauge des classes « Class40 » ou « Imoca » depuis 2011,
- Catégorie « RHUM Multi » : Multicoques \geq 35 pieds et \leq 65 pieds n'ayant pas obtenu un certificat de jauge de la classe «Ocean Fifty» depuis 2015,

7.1.2 Le nombre de bateaux invités à participer à l'épreuve est fixé à 120 et le nombre de places par classe ou catégorie est limité de la façon suivante :

Class40	IMOCA	OCEAN FIFTY	CLASSE ULTIM 32/23	RHUM Mono	RHUM Multi
55	25	8	8	12	12

Toutefois, l'AO se réserve le droit :

- D'inviter des bateaux additionnels à participer à l'épreuve. Ces bateaux devront être admissibles techniquement dans une classe ou catégorie.
- De refuser une candidature.

7.1.3 Tous les bateaux inscrits devront être en règle avec leurs règles de classe respective au 6 octobre 2022 (cotisation et certificat de jauge 2022) si ces bateaux entrent dans une dite classe.

7.2 Parcours de qualification :

Chaque bateau, **avec son Skipper inscrit dans la Course**, devra réaliser un parcours de qualification avant le 6 octobre 2022 sauf dérogation exceptionnelle de la Direction de Course.

Les modalités sont les suivantes :

- Le bateau et le Skipper devront être inscrits à la Course.
- Le bateau devra être équipé d'une balise de positionnement dont la Direction de Course peut prendre la main afin d'assurer le polling.
- Le Skipper devra proposer par email à la Direction de Course un parcours de qualification en précisant le port de départ, le port d'arrivée, les waypoints intermédiaires éventuels, la distance et la date de départ envisagée.
- Ce parcours doit être d'au moins 1200 milles nautiques avec 120 milles minimum à réaliser au près dans des conditions de vent et de mer de force 5 sur l'échelle de Beaufort et en configuration course. Seul un parcours effectué en solitaire sera accepté, sauf dérogation exceptionnelle écrite de la Direction de Course et anticipée dans le cas uniquement d'un « media man » embarqué.
- La Direction de Course validera la proposition avec le Skipper par retour d'email et/ou échange téléphonique si nécessaire.
- Le Skipper mettra tout en œuvre pour apposer les marquages de la Course fournis par l'AO (Logos de la Course et pavillons de course) lors de sa qualification, et de toutes sorties destinées à la réalisation de banques images.
- 5 jours avant le départ de la qualification, l'accès au suivi de la balise de positionnement sera donné à la Direction de Course. La balise de positionnement devra émettre à une fréquence minimale d'une position toutes les 15 minutes pendant l'ensemble du parcours de qualification.
- Au retour du parcours de qualification, le Skipper devra envoyer un email à la Direction de Course avec une synthèse de la navigation : date et heure de départ et d'arrivée, parcours réel effectué (incluant une copie de la trace), distance parcourue, problèmes rencontrés...
- Un accusé de réception sera envoyé par la Direction de Course pour valider ou non la qualification. Le parcours de qualification devra être validé par la Direction de Course pour pouvoir prendre le départ de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe.

Le parcours de qualification pourra également être réalisé sur une course reconnue qualificative par la Direction de Course.

En cas de modifications importantes apportées au bateau après le parcours de qualification, la Direction de Course pourra demander au Skipper de refaire un parcours de qualification.

Toute décision de la Direction de Course d'accepter ou de ne pas accepter un parcours de qualification ne pourra donner lieu à demande de réparation de la part d'un bateau. Ceci modifie la RCV 62.1(a).

7.3 Demande d'inscriptions

7.3.1. Les inscriptions se font sur invitation suite aux demandes d'inscriptions réalisées.

7.3.2. La demande d'inscription sera enregistrée selon sa date de réception et sous réserve de compléter l'ensemble des informations obligatoires du formulaire en ligne et de la réception du virement bancaire de la totalité des droits d'inscription.

7.3.3. La date limite de demande d'inscription est fixée au 31 mars 2022.

Le formulaire en ligne est disponible sur :

<https://forms.monday.com/forms/5f88e3776d89a3a51d1f33c8647a9feb?r=use1>

Pour toute information concernant le processus d'inscription les participants peuvent contacter :

Amélie JUVIEN

mail : inscription.rdr@ocsport.com

Lorsque la limite des quotas par classe ou catégorie de bateaux, fixée à l'AC 7.1.2, sera atteinte, les demandes d'inscriptions suivantes seront enregistrées sur une liste d'attente.

Pour les catégories Rhum Mono et Rhum Multi, la sélection des bateaux se fera selon les critères ci-après :

- Nombre de Route du Rhum terminée dans les temps par le bateau.
- Nombre de milles parcourus sur des courses en configuration Route du Rhum - Destination Guadeloupe du 31 mars 2021 jusqu'au 31 mars 2022 avec application du coefficient suivant :
 - Coefficient 1 en solitaire ou en double avec le bateau sur lequel le Skipper envisage de participer,
 - Coefficient 0.5 en équipage avec le bateau sur lequel le Skipper envisage de participer.
- TCC des bateaux (jauge IRC pour les Rhum Mono et jauge MOCRA pour les Rhum Multi).
- Date de demande d'inscription par ordre chronologique.

Pour les Classes ULTIM 32/23, IMOCA, OCEAN FIFTY et CLASS40 si le nombre de candidatures dépasse les quotas alloués, les classes pourront être amenées, si elles le souhaitent, à fournir un système de sélection à l'AO pour validation. Les Classes fourniront le système de sélection à l'AO pour validation. Les Classes concernées et l'AO communiqueront régulièrement entre elles pour tenir à jour la liste des inscrits.

Au plus tard au 31 mars 2022, les Classes concernées donneront leur liste des sélectionnés ainsi que la liste d'attente.

Si au 31 mars 2022 le quota par classe ou catégorie n'est pas atteint, le nombre de places supplémentaires sera redistribué par l'AO aux bateaux/Skipper en listes d'attente des autres classes ou catégories.

Aucune inscription ou demande d'inscription ne pourra être transférée à un autre Skipper sans l'accord exprès de l'AO sauf si des dispositions particulières ont été prévues à ce titre dans les systèmes de sélection approuvés pour les classes concernées.

7.3.4. Le montant des droits d'inscription est fixé à :

- CLASSE ULTIM 32/23 80 000 € HT + TVA en vigueur
- Imoca : 25 000 € HT + TVA en vigueur

- Ocean Fifty : 15 000 € HT + TVA en vigueur
- Class40 : 10 000 € HT + TVA en vigueur
- Rhum Mono : 6 600 € HT + TVA en vigueur
- Rhum Multi : 6 600 € HT + TVA en vigueur

Les droits d'inscriptions seront :

- Remboursés entièrement si la demande de candidature n'est pas retenue au 31/03/2022.
- Remboursés à hauteur de 50% en cas de forfait avant le 15/07/2022.
- Retenus entièrement en cas de forfait du Skipper après le 15/07/2022.
- Remboursés à hauteur de 50% pour raison médicale après le 15/07/2022.
- Retenus entièrement si le bateau est jugé non conforme à l'issue des contrôles effectués par le Comité Technique. L'AO se réserve le droit de refuser sa participation (RCV76).
- Retenus entièrement si le bateau ou le Skipper n'est pas autorisé à prendre le départ par l'AO ou pour tout autre manquement à l'AC.
- Remboursés entièrement si l'AO décide volontairement d'annuler l'épreuve.

Le virement bancaire est à effectuer aux coordonnées suivantes :

Titulaire du compte	OC SPORT Pen Duick
Code Banque	12906
Code Guichet	50113
N° Compte	57460696293
Clé RIB	08
IBAN	FR76 1290 6501 1357 4606 9629 308
SWIFT (BIC)	AGRIFRPP829
Domiciliation	CREDIT AGRICOLE

Référence du virement : nom du Skipper / nom du bateau

Dans le cas où l'AO se trouverait dans l'obligation d'annuler la Course dans sa totalité à la suite d'un cas de force majeure ou d'interdiction de la Course par disposition légale, réglementaire ou décision de justice, aucun remboursement des droits d'inscription ou dédommagement ne sera versé.

La force majeure est définie par l'article 1218 du code civil et précisée par la jurisprudence des Cours et Tribunaux Français. Seront notamment retenus comme cas de force majeure la guerre (étrangère ou civile), des attentats ou risques d'attentats, des phénomènes météorologiques inhabituels, une pandémie ou la survenance d'une grève empêchant de donner le départ. Par exception, dans le cas où l'AO se trouverait dans l'obligation d'annuler la Course dans sa totalité du fait de l'épidémie de COVID 19, les droits d'inscription seront intégralement remboursés.

7.4.1 Inscriptions

7.4.1 L'inscription comprend la mise à disposition le temps de la course d'une balise de positionnement fournie par l'AO à chaque Skipper.

7.4.1 La liste définitive des bateaux admis à prendre le départ de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe sera publiée au plus tard le 6 octobre 2022, pour mener les vérifications à Saint-Malo.

Seuls les bateaux ayant envoyé à l'AO une copie de leur attestation d'assurance en R.C. auront accès à leur emplacement à Saint-Malo.

7.4.2 Le droit à prendre le départ de la Course sera définitif lorsque le bateau et son Skipper auront satisfait aux dernières vérifications à Saint-Malo durant la semaine précédant le départ.

7.5 Skipper

7.5.1 La Course se court en solitaire. Tout bateau doit avoir, en tout temps, une seule personne et toujours la même à bord, sous réserve des RCV 1.1 et 41.

7.5.2 Tout Skipper qui a embarqué une ou plusieurs personnes, dans le cadre des RCV 1.1 ou 41, doit s'efforcer de les débarquer dans les meilleurs délais, et doit se conformer aux instructions de la Direction de Course.

7.5.3 Chaque Skipper doit être en règle avec l'autorité nationale de son pays de nationalité ou de résidence et posséder une licence FFVoile (ou équivalent dans son pays) valide pour la durée de l'épreuve.

Les Skippers Français doivent présenter leur licence FFVoile mention « compétition » valide attestant la présentation préalable d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition ou leur licence Club FFVoile mention « adhésion » ou « pratique » accompagnée d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an.

Les Skippers étrangers ou de nationalité française vivant à l'étranger ne possédant pas de licence FFVoile doivent présenter au moment de leur inscription un justificatif de leur appartenance à une Autorité Nationale membre de World Sailing, un justificatif d'assurance valide en responsabilité civile avec une couverture minimale de trois millions d'Euros et un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an (rédigé en français ou en anglais).

7.5.4 Documents à fournir avant le 6 octobre 2022 :

- Soit un certificat de stage World Sailing (Formation à la survie + Premier Secours Mer) en cours de validité, effectué dans un centre approuvé World Sailing, soit un certificat de formation à la survie tel que requis dans la RSO 6.01 (« World Sailing Approved ») et un certificat satisfaisant la RSO 6.05.

La commission Médicale de la Fédération Française de Voile et le médecin référent de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe rappellent qu'il est de la responsabilité du Skipper :

- De s'assurer que son état médical et physique est compatible avec les contraintes de la course.
- D'informer loyalement le médecin référent de toute pathologie, dont il aurait connaissance, susceptible d'altérer sa sécurité ou celle des tiers pendant l'épreuve.
- De fournir le compte rendu d'une échographie cardiaque.
- De fournir le compte rendu d'une épreuve d'effort maximale datant de moins de 4 ans
- De fournir la fiche médicale complétée et comprenant obligatoirement la date, le tampon et la signature du médecin cautionnant les renseignements demandés ainsi que la date et signature du Skipper.

- De fournir un bilan biologique datant de moins de 2 ans et comprenant au minimum NFS, ionogramme, urée, créatinine, bilan hépatique, glycémie à jeun.

L'absence ou l'insuffisance des informations demandées entraîne la non-validation de la participation du Skipper sur le plan médical. Le nom et les coordonnées du médecin référent seront communiqués dès que possible.

L'ensemble de ces documents devra être transmis au médecin référent sur son email personnel, sur un serveur médical sécurisé ou sous pli cacheté pour en préserver la confidentialité et le secret médical.

S'il le juge nécessaire, le médecin référent peut demander des examens complémentaires pour apprécier l'aptitude du Skipper à participer à la compétition.

Au vu des résultats du dossier médical et de l'ensemble des bilans, le médecin référent pourra avertir le Skipper de son intention de prononcer un avis défavorable sur sa participation. Dans cette hypothèse, le Skipper garde la possibilité de demander, avant toute décision définitive, une contre-expertise à un expert désigné par la Commission Médicale Fédérale (COMED). Dans l'hypothèse où les conclusions de cette contre-expertise seraient différentes de celles du médecin référent, elles s'imposeront à ce dernier. Si les conclusions sont identiques, l'AO pourra refuser l'intégration du Skipper à la liste des marins autorisés à prendre le départ.

Le Skipper doit également fournir :

- Un certificat prouvant qu'il a bien suivi le stage de formation médicale obligatoire pour la catégorie RSO 1 du règlement médical de la FFVoile ;
- La liste de médicaments conforme à la catégorie RSO 1 avec les noms commerciaux associés éventuels et les dates de péremption. Cette liste doit être datée et signée ;
- Carte de publicité 2022 le cas échéant ;
- Certificat de radiotéléphoniste restreint ou équivalent ;
- Licence de station de navires.

7.5.5 Age minimum : 18 ans au 4 novembre 2022.

7.5.6 Au plus tard le 4 novembre 2022, le Skipper devra déposer sa déclaration de départ dûment remplie et signée. La déclaration de départ sera une annexe des IC.

8 MATÉRIELS DE SÉCURITÉ SUPPLÉMENTAIRES

8.1 Matériels de sécurité obligatoires

Les matériels de sécurité suivants sont obligatoires à bord pendant toute la durée de l'épreuve :

Un radar avec alarme.

Un Iridium portable chargé étanche (ou dans une housse étanche) et sa batterie de rechange dans le container ou sac de survie (avec une carte SIM dédiée).

Un GPS portable étanche ou dans une housse étanche dans le container ou sac de survie.

Un émetteur / récepteur AIS actif et un logiciel de visualisation des cibles AIS avec une antenne située en tête de mât et enregistré au MMSI du bateau.

Une combinaison de survie, normes NF EN ISO 15027-1 et dont l'isolation thermique sans sous-vêtements polaires doit être supérieure à 0.75 Clo immergé.

Au minimum une balise de détresse portable Sarsat-Cospas bi-fréquence 121.5 Mhz et 406 Mhz, classée longue durée, autonomie 48H minimum.

Marquage de coque, couleur fluo : les règles RSO 4.02.1, 4.02.2 sont obligatoires pour tous les participants.

Une mini bouteille de plongée de type « Spare Air » d'un volume d'air minimum de 80 litres ou équivalent avec détendeur incorporé.

Un gilet de sauvetage auto-gonflable par système de pression type Hammar ou équivalent, homologués CE avec au minimum un kit de rechange et muni d'une lampe de type flashlight avec une autonomie minimum de 8 h.

Un SART (transpondeur de recherche et sauvetage) radar ou AIS autonome dans le container ou sac de survie.

Une balise personnelle AIS portée en permanence par le Skipper.

Une balise personnelle PLB portée en permanence par le Skipper.

Les éléments suivants sont obligatoires dans le container ou sac de survie :

- Lampe à éclat
- Des bâtons lumineux à réaction chimique type Cyalume
- Une couverture de survie
- Une trousse de 1er secours (2 tubes d'écran solaire plus des pansements efficaces en conditions humides)
- Aliment énergétique 5000kj
- Un sachet de teinture de fluorescéine

Les bateaux devront avoir à bord une réserve de carburant de secours dans un seul jerrican de 20L qui sera plombé en position et en fermeture sauf disposition contraire dans les règles de classe.

La liste des éléments devant être plombés sera décrite dans les IC. Les arbres moteurs de tous les bateaux seront scellés selon une procédure d'auto-plombage. Les bateaux devront prévoir avant leur arrivée à Saint-Malo un dispositif permettant la mise en place de ce scellé moteur.

9 PROGRAMME

9.1 Parades d'accueil et de clôture

Les bateaux seront convoqués par classe ou catégorie à une heure et à un lieu donné pour faire une parade et entrer en flotte dans les bassins de Saint-Malo ou aux emplacements prévus par l'AO. Les parades pourront également être organisées durant la première semaine du Village à Saint-Malo et ainsi qu'après l'arrivée en Guadeloupe. Les informations pour ces parades seront

communiquées dans une Annexe « Parade d'accueil et de clôture » au plus tard le 31 mars 2022.

La présence de l'ensemble des bateaux inscrits à la Course est obligatoire pour les parades prévues pour sa classe au départ comme à l'arrivée. Toute absence du Skipper/bateau lors de la parade entraînera des pénalités financières définies dans l'Avenant "pénalités financières".

9.2 Bateaux à disposition de l'AO

A la date et horaires d'accueil prévus mentionnés par Avenant, les bateaux devront être à la disposition de l'AO dans les bassins de Saint-Malo ou aux emplacements prévus par l'AO. Cette non présence entraînera une pénalité financière qui ne pourra être inférieure à 1 000 euros par tranche de 24h de retard.

L'AO met en place un plan d'amarrage des bateaux que les Skippers s'engagent à respecter. Les bateaux ne sont plus autorisés à sortir du port sauf autorisation écrite de la Direction de Course.

L'AO se réserve la possibilité de placer en priorité un bateau dont un partenaire serait également partenaire officiel ou principal de la Course.

9.3 Programme général

Vendredi 28 octobre 2022

16h30TU (18h30 lo) Briefing Accueil

Samedi 29 octobre 2022

07h30TU (09h30 lo) Début des contrôles

Présence du Skipper obligatoire pour le 1er contrôle

12h00 TU (14h00 lo) Activités obligatoires pour les Skippers

16h00 TU (18h00 lo) Présentation des Skippers

Dimanche 30 octobre 2022

Journée Activités obligatoires pour les Skippers

Mercredi 2 Novembre 2022

13h00 à 16h00 TU Briefing instructions de course et sécurité

(14h00 à 17h00 lo)

Vendredi 4 Novembre 2022

17h00 TU (18h00 lo) Fin des contrôles

Les bateaux qui n'auront pas terminé les contrôles à cette date ne seront pas admis à prendre le départ

17h00 TU (18h00 lo) Heure limite du dépôt de la déclaration de départ

17h30 TU (18h30 lo) Briefing semi-rigides d'assistance

Samedi 5 Novembre 2022

09h30 TU (10h30 lo) Briefing Skippers

L'ensemble de ces dates et horaires sont susceptibles d'être modifiés pour les besoins de l'organisation.

En fonction de la météo, la Direction de Course pourra avancer le départ de 24h00 ou le repousser à une date ultérieure. Les concurrents seront informés de la modification de programme de départ par un avenant au minimum 48 heures avant l'heure de départ initialement prévue.

9.4 Sortie des bateaux

Les horaires de sortie des bateaux seront précisés dans un planning joint en annexe des IC.

9 OBLIGATIONS DE REPRÉSENTATION DU SKIPPER

10.1 La présence du Skipper est obligatoire aux événements suivants :

10.1.1 A Paris ou dans une ville spécifiée par l'AO :

- Pour la conférence de presse de présentation (en septembre ou octobre 2022).
- Pour tout autre temps fort dont la date sera communiquée au plus tard le 15 décembre 2021.
- Pour la remise des prix, **faute de quoi, les prix et dotations financières ne seront pas remis.**

10.1.2 A Saint-Malo :

- De la date de convocation jusqu'à J-7 avant le départ à 14h00 TU (*16h00 lo*).
- Pour la parade prévue pour la classe pour le bateau
- Pour chaque briefing décrit dans l'Avis de Course.
- Pour le premier contrôle de sécurité du bateau.
- De J-4 avant le départ de la Course et jusqu'au départ de la Course.
- Durant la **totalité** de la cérémonie de présentation des Skippers et de la soirée officielle précédant le départ à Saint-Malo.

10.1.3 En Guadeloupe :

- A la conférence de presse d'arrivée.
- Aux remises des prix.
- A la parade de clôture.

Faute de quoi, les prix et dotations financières ne seront pas remis.

10.2 Responsable technique du bateau

10.2.1. A Saint Malo :

Un responsable technique du bateau devra être présent en permanence de l'arrivée du bateau et ce jusqu'au départ de celui-ci. Ses coordonnées devront être déposées auprès de la Direction de Course à son arrivée à Saint Malo. Il devra être joignable 24H/24.

10.2.2 En Guadeloupe :

Un responsable technique du bateau devra être présent en permanence de l'arrivée du bateau et ce jusqu'à sa remise des prix. Ses coordonnées devront être déposées auprès de la Direction de Course à son arrivée. Il devra être joignable 24H/24.

10.3 Pénalités

En cas d'infraction et de non-présence du Skipper ou d'un responsable technique, des pénalités financières pourront être appliquées par l'AO.

11 CONTRÔLE DES BATEAUX

11.1. A Saint Malo

Chaque bateau sera contrôlé. Le Skipper devra être présent pour le premier contrôle de son bateau. Un bateau non conforme aux règlements de la course ne pourra pas prendre le départ de la Course.

11.2 En Guadeloupe

A l'arrivée, les bateaux seront contrôlés. Un bateau non conforme aux règlements pourra être, à la décision du Jury International, pénalisé ou disqualifié.

12 INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)

Les IC seront envoyées aux Skippers, par mail au plus tard le 1^{er} octobre 2022 et mises en ligne sur le site internet dans l'espace course.

13 PARCOURS

Ligne de départ au Nord de la Pointe du Grouin

Porte du Cap Fréhel

La Guadeloupe à contourner en la laissant à bâbord

Îlot de la Tête à l'Anglais à laisser à bâbord

Bouée de Basse Terre à laisser à tribord

Ligne d'arrivée à proximité de Pointe à Pitre

Le parcours détaillé sera défini dans l'Annexe parcours des IC.

14 TEMPS LIMITE

La ligne d'arrivée sera fermée le 4 décembre 2022.

Un suivi sécurité sera malgré tout assuré pour les bateaux arrivant après le temps limite.

15 SYSTEME DE PENALITE - AVIS DE COURSE

- 15.1 Pénalités de remplacement pour infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 :
Sauf en cas de pénalités financières, une infraction aux règles pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité en temps pouvant aller jusqu'à la disqualification. Les compensations financières seront définies dans l'Avenant "pénalités financières" qui sera diffusée par Avenant avant le 31/12/2021.
- 15.2 La RCV 44 « Effectuer une pénalité » sera modifiée dans les IC.
La mention [DP] dans une règle de l'Avis de Course (AC) signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.
La mention [NP] devant une règle signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre pour une infraction à cette règle. Ceci change la RCV 60.1(a).

16 CLASSEMENT

- 16.1 Le classement de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe s'effectue en temps réel.
- 16.2 Un classement en temps réel dans chacune des classes ou catégories définies à l'AC 7.1.1 sera établi selon l'ordre d'arrivée, majoré des pénalités ou minoré des bonifications éventuelles.
- 16.3 L'AO se réserve le droit d'établir d'autres classements qui seront définis dans les IC.

17 TROPHÉES ET PRIX

Seuls les bateaux ayant franchi la ligne d'arrivée de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe et fini avant la fermeture de ligne sont pris en compte pour les trophées et les prix.

Le montant et la répartition des dotations financières distribuées seront précisés par Avenant à l'Avis de Course au plus tard le 31 décembre 2021.

18 POSITIONNEMENT

18.1 Système de balise de positionnement de l'organisation

A Saint-Malo, l'AO installera sur chaque bateau une ou plusieurs balises de positionnement qui permettra le suivi du bateau. Un chèque de caution de 500 euros par balise sera demandé au participant inscrit. Ce chèque sera rendu ou sera détruit lorsque le Skipper aura rendu sa (ou ses) balise(s) de positionnement avec sa déclaration d'arrivée au PC course à Pointe à Pitre.

En cas d'abandon il devra la (les) renvoyer à ses frais au bureau d'OC SPORT Pen Duick.

18.2 Système de positionnement de remplacement

Chaque bateau devra être équipé d'un système de positionnement de remplacement en cas de défaillance de la balise de positionnement fournie par l'AO, dont le type devra être accepté par la Direction de Course.

Cette balise de positionnement devra être fixe et solidement installée à l'extérieur du cockpit pour les bateaux en carbone ou portable fixée au niveau de la table à carte et alimenté par l'énergie du bord.

Chaque Skipper devra donner à l'AO l'autorisation du suivi de son bateau par ce système durant le parcours d'observation et la Course. Des essais devront être effectués dès que le bateau sera équipé.

La Direction de Course doit être informée de toute autre forme de positionnement par satellite ou de reporting et doit en avoir l'accès 24h/24 et connaître le nom et l'adresse du destinataire qui recueille l'information.

18.3 Suivi en temps réel

L'AO se réserve le droit de demander aux Skippers de laisser allumer leur système de communication satellitaire (pour les bateaux qui en ont, de type FleetBroadBand, iridium Certus, ...) pendant les 2 premières heures de course. Dans ce cas, l'AO pourra installer en amont un logiciel sur le PC du bord.

Un autre dispositif pourra être mis à bord par l'AO (Balises GSM, GPRS...).

18 MOYENS DE COMMUNICATIONS

Tout bateau doit être équipé :

- D'un système de téléphone par satellite avec antenne extérieure fixe. L'antenne extérieure devra être installée conformément à la notice technique du produit. Toute installation non conforme sera refusée. Une alarme visuelle et sonore devra être intégrée au téléphone satellite pour indiquer tout appel entrant. Ce téléphone devra avoir une sonnerie suffisamment audible à l'intérieur du bateau et rester allumé pendant toute la durée de la Course.
- D'une radio VHF marine 56 canaux de 25 watts minima avec antenne en tête de mat.
- D'un système satellite Inmarsat ou équivalent (en termes de haut-débit et de caractéristiques) avec un débit de transmission égal ou supérieur à 128kbps.

Ces appareils doivent être en parfait état de fonctionnement et installés de façon à empêcher leur détérioration. Ces appareils, tout comme l'iridium portable du container et l'AIS seront testés avant le départ par le Comité Technique.

19 SOURCE D'ÉNERGIE

Aucun moyen de propulsion autre que ceux définis dans la RCV42.1 ne peut être employé en course.

Les bateaux sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique ou pour les multicoques un système anti -chavirage permettant de choquer les écoutes totalement ou partiellement. Ce système ne doit en aucun cas permettre de border les

voiles. Cette énergie peut servir pour manœuvrer le système de ballast et/ou d'inclinaison de la quille ou toute autre action autorisée dans les règles de Classe.

20 AIDE EXTÉRIEURE

20.1 Routage

Tous les systèmes d'aide à la navigation sont autorisés et notamment le routage (modification de la RCV 41) sauf pour les classes dont les règles interdisent le routage. On entend par routage une assistance météorologique apportée par une source extérieure au Skipper du bateau pour proposer et aider celui-ci à l'élaboration d'une route optimale sur un trajet déterminé en tenant compte des prévisions météorologiques, vents, courants et hauteurs de vagues et tout autres paramètres liés aux performances du bateau.

20.2 Aide à la performance

Toutes les aides à la performance du bateau ou du Skipper provenant d'une source extérieure au Skipper du bateau sont interdites, à l'exception soit des situations liées exclusivement à la sécurité du Skipper, soit des risques de collision et /ou risques de casse matériel avérés pouvant mettre en danger la vie du Skipper.

N'est pas considéré comme une aide à la performance tout conseil visant à réparer une avarie technique afin qu'un bateau puisse finir la Course. Toutefois, les réparations devront être effectuées intégralement par le Skipper lui-même.

20.2 Navigation indépendante (en dehors des actions autorisées en AC 20.1 et AC 20.2)

Les bateaux doivent effectuer la totalité de la Course d'une façon indépendante et ne doivent pas, délibérément, naviguer de conserve ou prendre des dispositions en vue d'un quelconque accompagnement. Pendant l'épreuve, le bateau ne peut avoir de contact matériel avec un autre navire ou aéronef. Il ne peut être ravitaillé de quelque façon que ce soit.

Par ailleurs, toutes les formes de prises de contrôle à distance d'un élément du bateau, notamment du pilote automatique, des appendices du bord, de la centrale de navigation, des ordinateurs de bord, sont interdites. La remontée de données provenant du bateau sera autorisée et pourra être utilisée à des fins de sécurité et non d'aide à la performance.

20.4 Escale Technique

Pendant la Course, un bateau peut faire une seule escale technique et recevoir assistance dans les conditions suivantes :

- Le Skipper doit en faire la demande à la Direction de Course.
- Après accord de la Direction de Course sur le lieu de l'arrêt, sur les réparations à effectuer et éventuellement sur le matériel à changer, le bateau peut être remorqué ou mettre son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la Direction de Course et sur une distance convenue à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée.
- Des personnes peuvent monter à bord lorsque le bateau est en remorque ou au moteur.
- Lorsque le bateau est à quai dans le port ou l'abri convenu avec la Direction de Course, les réparations peuvent être effectuées et il peut être ravitaillé et embarquer le matériel de rechange convenu avec la Direction de Course. Le Skipper peut débarquer.

- Lorsque les réparations sont terminées et que le bateau va reprendre la Course, il peut être remorqué ou partir au moteur sur une distance convenue d'avance avec la Direction de Course à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée. Dès que le bateau reprend sa course, seul le Skipper est à bord.
- L'escale technique à quai dans un port ou dans un abri n'est pas sujette à un temps minimum d'arrêt.
- Un arrêt au mouillage ou amarré sur une bouée ou à couple d'un navire mouillé ne compte pas pour escale technique pour autant que le Skipper ne reçoive pas d'aide extérieure pendant cet arrêt.

A noter que ne comptera pas pour escale technique, tout arrêt dans un rayon n'excédant pas 150 nautiques de la ligne de départ de Saint-Malo (cf. schéma en Annexe 2) ou à un retour au port de Saint-Malo.

21 RESPONSABILITÉ DE L'AO, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS

22.1. La voile est un sport à risque et une activité potentiellement dangereuse. Toute personne envisageant de participer à la course, que ce soit en tant que participant ou autre, doit le faire tout en acceptant les risques inhérents à une telle participation et en sachant que cette participation pourrait entraîner des dommages ou pertes.

La responsabilité de l'AO et de ses partenaires se limite à assurer le bon déroulement sportif de l'épreuve. Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'AO ne peut être que contractuelle et explicite. En particulier :

- Les vérifications que l'AO, soit de sa propre initiative soit à la demande du Jury International ou de toute autre instance, serait amenée à faire ont pour seul but de s'assurer que les règles ont été respectées.
- La veille, et spécialement la veille radio et téléphonique, que l'AO pourrait assurer doit être considérée par le Skipper comme facultative et aléatoire, et en aucun cas comme une sécurité complémentaire sur laquelle ils peuvent compter.
- Toute demande faite auprès d'un membre de l'AO ne saurait engager civilement l'AO que si elle a accepté explicitement la responsabilité, soit elle-même, soit par un de ses préposés, officiellement accrédité à cet effet. Il en est en particulier ainsi des demandes d'aides diverses, voire d'assistance en mer.

22.2. La Course est une épreuve sportive. Tout litige sportif sera jugé conformément aux RCV.

Les demandes d'inscription impliquent que le Skipper et ses ayants droit renoncent à toute juridiction autre que sportive pour les litiges sportifs. Aucune demande de dommages et intérêts ne peut être fondée (RCV fondamentale 4). Par conséquent, l'AO n'acceptera aucune responsabilité pour rupture de contrat, écrit ou autre, ni pour négligence, et ne sera responsable d'aucune perte ou blessure (quelle qu'en soit la cause ou l'occasion), violation de devoir, déformation ou autre.

22.3. Quels que soient les liens juridiques entre propriétaire(s) du bateau, armateur, Team et Skipper, seul le Skipper officiellement indiqué sur le bulletin d'inscription est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'AO.

22.4. Chaque Skipper participe à la Course à ses risques et périls et reconnaît que sa décision de participer a été prise sous sa seule responsabilité. Il est de la seule responsabilité de chaque Skipper de décider de participer à la Course en fonction de sa compétence, de l'état du bateau et de son gréement, des conditions météo prévues ou subies pendant la Course, de sa propre condition physique et médicale.

Tout conseil ou renseignement fourni par l'AO, comme par exemple un bulletin météo ou un conseil à la suite des inspections du bateau, est donné à titre purement indicatif et il reste de la seule responsabilité de chaque Skipper de vérifier les conditions météo probables et son matériel. L'AO de la course n'accepte aucune responsabilité par rapport à de tels conseils ou renseignements qu'ils pourraient être amenés à fournir (RCV Fondamentale n°3).

22.5. Les propriétaires, armateurs ou Skippers sont chacun en ce qui les concerne, personnellement responsables de tous les accidents matériels et humains qui peuvent arriver à eux-mêmes, aux bateaux ou qu'ils peuvent causer à tout tiers ou à tout bien appartenant à un tiers. Il leur appartient de contracter toutes les assurances nécessaires, que ce soit pour les éventuelles blessures, pertes, dommages ou autres. En outre, chaque Skipper s'engage à fournir une attestation de ces assurances et des éventuelles clauses d'exclusion et des indemnités à tout tiers avec lequel il serait amené à entrer en contact dans le cadre de la Course ou des événements associés.

En particulier, le Skipper est responsable vis à vis de l'AO de la course de la souscription de toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles d'un montant minimum de 3 millions d'Euros. Il doit en faire foi par une attestation écrite déposée à l'organisation de la course avant l'arrivée du bateau à Saint Malo. A défaut, le Skipper ne sera pas autorisé à prendre le départ de la course et les droits d'inscription du bateau resteront acquis à l'AO de la course.

L'absence de fait d'assurance aux tiers ne saurait engager la responsabilité de l'AO ou de ses partenaires.

22.6. Comme condition essentielle de sa participation, l'armateur et/ou le propriétaire et le Skipper devront déposer auprès de l'AO, le formulaire de renonciation, dûment signé, à toute réclamation contre l'AO, les mandataires et agents ainsi que les assureurs. L'AO ne pourra être tenue responsable de la moindre perte indirecte réelle ou alléguée, quelle qu'en soit l'occasion, subie par qui que ce soit, Skipper, armateur, propriétaire, parrain ou autre, et cette absence totale de responsabilité ne se limitera pas à la seule perte de bénéfices, d'opportunités, d'affaires, de publicité, de réputation (ou l'occasion d'améliorer sa réputation) ou quelque perte financière que ce soit.

22.7. L'AO ne sera aucunement tenu pour responsable envers les inscrits dans la Course ou autre pour toutes pertes, dommages ou dépenses réelles ou supposées résultantes d'une force majeure, y compris (liste non exhaustive) tout désastre naturel, guerre, intervention militaire, accident, panne de matériel, émeute, temps anormalement inclément, tremblement de terre, raz-de-marée, incendie, inondation, ouragan, tornade, sécheresse, explosion, coup de foudre, grève patronale ou conflit social, ainsi que tout oubli ou refus de permis de la part du gouvernement, des instances nationales ou internationales de voile, des administrations des Ponts et Chaussées, des télécommunications ou retard dans la fourniture, fabrication, production ou livraison de la part de tiers, d'information, de biens ou de services.

22.8. L'AO de la Course n'aura aucune obligation d'organiser des opérations de sauvetage, que ce soit sur terre ou en mer. Il est également rappelé aux Skippers l'obligation de porter secours à un autre bateau ou Skippers en détresse (RCV Fondamentale 1.1), dans la mesure du possible, le sauvetage et l'assistance en mer étant régis par des conventions internationales.

22.9. L'AO en concertation avec les Teams garde la maîtrise et la gestion prioritaire de la communication factuelle des incidents ou accidents qui ont lieu sur les bateaux et sur la course. Une réunion obligatoire sera organisée le jour de la conférence de presse avec le responsable de chaque bateau engagé pour confirmer les procédures de suivi et de communication imposées par l'AO en cas d'incident ou d'accident.

22.10 Il sera considéré que tous les Skippers et toute personne impliquée dans la Course auront pris connaissance des exclusions et des indemnités. Aucun départ ne sera autorisé avant que le Skipper, l'armateur (si différent de celui-ci) et tous les partenaires du Skipper n'aient signé et remis à l'AO une attestation écrite fournie par ceux-ci, au plus tard 5 jours avant le départ de la Course, en déclarant que :

- Le Skipper reconnaît avoir lu et compris les dispositions de l'Avis de Course et de tout autre document officiel, y compris les risques et dangers liés à la Course. Il accepte avoir tenu réellement compte des besoins d'assurance décès et autre, relatifs à ses obligations (que ce soit envers ses personnes à charge ou autrui) et que le Skipper possédera une couverture adéquate en termes d'assurance accidents/décès pendant toute la durée de la Course.
- Le Skipper reconnaît qu'il a souscrit, et qu'il gardera, jusqu'à un mois après avoir terminé la Course (ou abandonné la course), une police d'assurance adéquate, y compris des assurances pour couvrir ses risques et responsabilités envers des tiers, pour un montant minimum au moins égal aux conventions internationales en vigueur.
- Le Skipper, l'armateur (si différent de celui-ci) et les partenaires du participant reconnaissent qu'il est raisonnable que l'AO de la Course, ainsi que tous ceux impliqués dans l'organisation, rejettent toute responsabilité jusqu'au maximum de ce qui est autorisé par la loi et qu'ils soient protégés contre quelque revendication que ce soit.

22 CONTACTS

OC SPORT Pen Duick

Organisation générale

Hervé Favre, Président

Joseph Bizard, Directeur général

Marie Laure Lamarque, Directrice financière & Adm

Anthony Guézennec, Chef de projet

Guillaume Lebastard, Resp Communication & Marketing

herve.favre@ocsport.com

joseph.bizard@ocsport.com

marie-laure@ocsport.com

anthony.quezennec@ocsport.com

guillaume.lebastard@ocsport.com

Direction de course

Francis Le Goff Directeur de Course

Yann Chateau Adjoint DC

Pierre Hays Adjoint DC

Guillaume Rotée Adjoint DC

Guillaume Evrard Adjoint DC

francis.legoff@ocsport.com - 06 85 13 95 45

yann.chateau@ocsport.com - 06 60 52 07 37

pierre.hays@ocsport.com - 06 98 31 48 78

guillaume.rottee@gmail.com - 06 59 14 58 70

gevrard@gmail.com - 06 72 64 69 81

Prescriptions of the Fédération Française de Voile - Racing Rules of Sailing 2021-2024

(* FFVoile **Prescription to RRS 64.4** (Decisions on protests concerning class rules):

The jury may ask the parties to the protest, prior to checking procedures, a deposit covering the cost of checking arising from a protest concerning class rules.

(* FFVoile **Prescription to RRS 67** (Damages):

Any question or request related to damages arising from an incident occurred while a boat was bound by the Racing Rules of Sailing depends on the appropriate courts and cannot be examined and dealt by a jury.

A boat that retires from a race or accepts a penalty does not, by that such action, admit liability for damages.

(* FFVoile **Prescription to RRS 70. 5** (Appeals and requests to a national authority):

The denial of the right of appeal is subject to the written authorization of the Fédération Française de Voile, received before publishing the notice of race. This authorization shall be posted on the official notice board during the event.

(* FFVoile **Prescription to RRS 76** (Exclusion of boats or competitors)

An organizing authority or race committee shall not reject or cancel the entry of a boat or exclude a competitor eligible under the notice of race and sailing instructions for an arbitrary reason.

(* FFVoile **Prescription to RRS 78.1** (Compliance with class rules; certificates):

The boat's owner or other person in charge shall, under his sole responsibility, make sure moreover that his boat complies with the equipment and security rules required by the laws, by-laws and regulations of the Administration.

(* FFVoile **Prescription to RRS 86.3** (Changes to the racing rules):

An organizing authority wishing to change a rule listed in RRS 86.1(a) in order to develop or test new rules shall first submit the changes to the FFVoile, in order to obtain its written approval and shall report the results to FFVoile after the event. Such authorization shall be mentioned in the notice of race and in the sailing instructions and shall be posted on the official notice board during the event.

(* FFVoile **Prescription to RRS 88** (National prescriptions):

Prescriptions of the FFVoile shall neither be changed nor deleted in the notice of race and sailing instructions, except for events for which an international jury has been appointed.

In such case, the prescriptions marked with an asterisk (*) shall neither be changed nor deleted in the notice of race and sailing instructions. (The official translation of the prescriptions, downloadable on the FFVoile website www.ffvoile.fr, shall be the only translation used to comply with RRS 90.2(b)).

(*) FFVoile **Prescription to RRS 91(b)** (Protest committee):

The appointment of an international jury meeting the requirements of Appendix N is subject to prior written approval of the Fédération Française de Voile. Such authorization shall be posted on the official notice board during the event.

FFVOILE Prescriptions - Applying when no international jury is designated on the event

FFVoile **Prescription to RRS 25** (Notice of race, sailing instructions and signals):

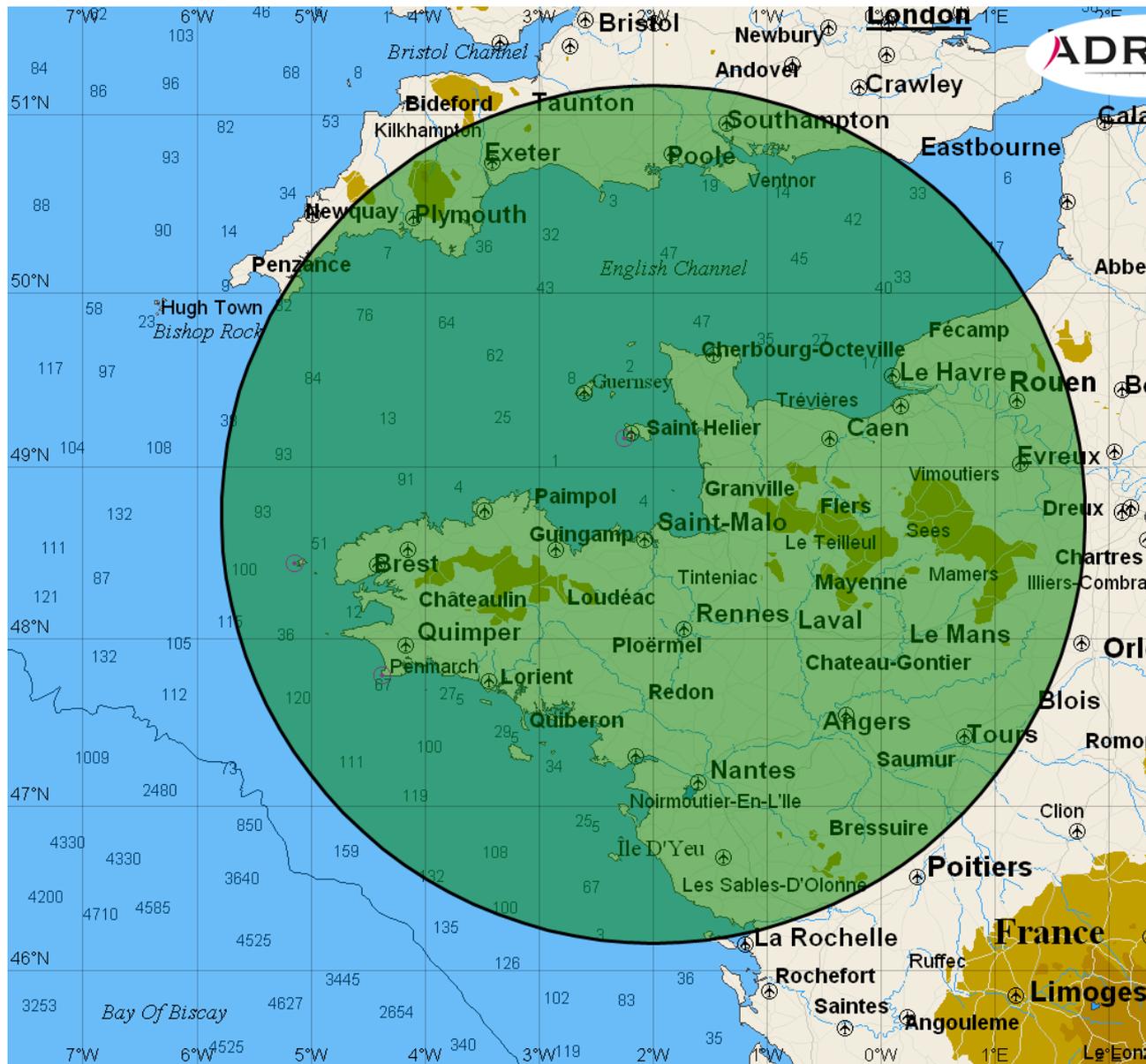
For events graded 4 and 5, standard notices of race and sailing instructions including the specificities of the event shall be used. Events graded 4 may have dispensation for such requirement, after receipt of FFVoile approval, received before the notice of race has been published.

For events graded 5, posting of sailing instructions will be considered as meeting the requirements of RRS 25.1 application.

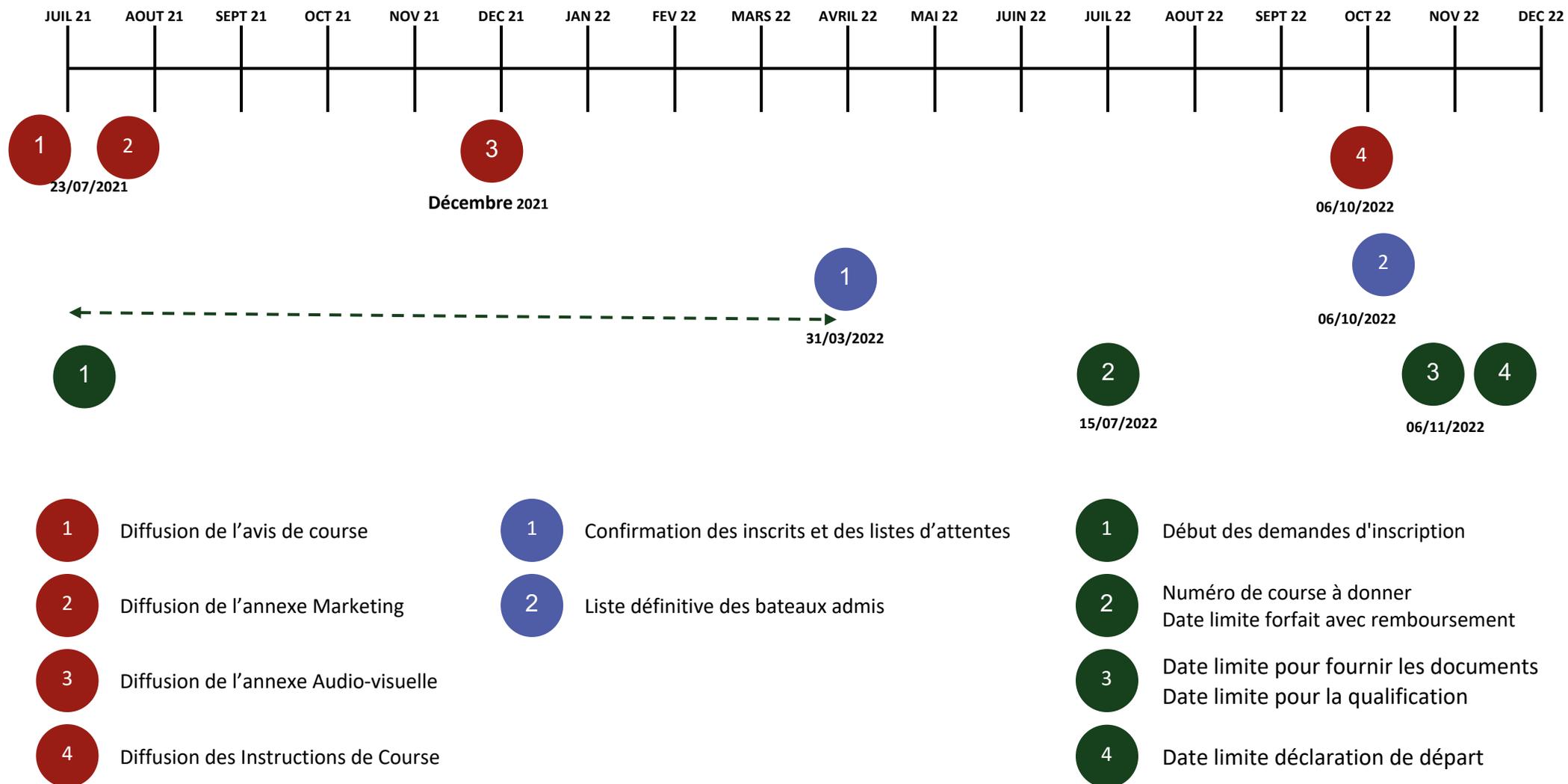
FFVoile **Prescription to APPENDIX R** (Procedures for appeals and requests):

Appeals shall be sent to the head-office of Fédération Française de Voile, 17 rue Henri Bocquillon, 75015 Paris – email: jury.appel@ffvoile.fr, using preferably the appeal form downloadable on the website of Fédération Française de Voile: <http://espaces.ffvoile.fr/media/127235/formulaire-dappel.pdf>

ANNEXE – Zone des 150MN ne comptant pas pour escale



ANNEXE - Liste des courses qualificatives



ANNEXE – Liste des courses qualificative

Liste établie au 23 juillet 2021 :

Drheam-Cup / Grand Prix de France de Course au Large 2022

Publication des Avenants et Annexes :

Avenant « Dotations financières » : Publication au plus tard le 31/12/2021.

Avenant « Pénalités financières » : Publication au plus tard le 31/12/2021.

Annexe « Parades d'accueil » : Publication au plus tard le 31/03/2022.