



# AVIS DE COURSE

NEW YORK VENDÉE  
LES SABLES D'OLONNE

Départ le 29 mai 2024

Version du 06 Juillet 2023

1	ORGANISATION.....	6
1.1	Autorité Organisatrice .....	6
1.2	Direction de Course (DC).....	6
1.3	Prestataires en relation avec la Direction de Course.....	7
1.4	Équipe d’arbitrage.....	7
1.5	Médecin référent / médecin de course .....	7
1.6	Services de communication de l’AO.....	7
2	NOM ET OBJET DE LA COURSE.....	7
2.1	Nom.....	7
2.2	Objet.....	7
3	FONDAMENTAUX.....	8
3.1	En solitaire.....	8
3.2	Sans escale.....	8
3.3	Sans assistance .....	8
3.3.1	Aide à la performance [DP] .....	8
3.3.2	Aide médicale .....	8
3.3.3	Conseil technique à distance.....	8
3.3.4	Communication [DP] .....	9
3.3.5	Accès à Mouillage [DP] .....	9
4	REGLES .....	9
4.1	Langue officielle .....	9
4.2	Heure officielle .....	9
4.3	Textes applicables .....	9
4.4	Les engagements de l’AO envers les Skippers .....	10
4.4.1	Données météorologiques principales.....	10
4.4.2	Données météorologiques complémentaires [DP] (ceci modifie la RCV 41(c)).....	10
4.4.3	Classements quotidiens pendant la course.....	11
4.4.4	Zones interdites [DP] .....	11
4.4.5	Suivi de course.....	11
4.4.6	Droit d’interdire les jeux d’argent .....	12
4.5	Les engagements des Participants envers l’AO [DP].....	12
5	INSTRUCTIONS DE COURSE.....	12
6	ADMISSIBILITE ET INSCRIPTION .....	12
6.1	Inscription.....	12
6.2	Dossier administratif .....	13
6.3	Dossier médical .....	13

6.4	Qualification .....	14
7	DROITS A PAYER.....	14
7.1	Droits d'inscription en numéraire .....	14
7.2	Droits d'inscription en nature .....	14
8	PUBLICITE [DP] [NP] .....	16
9	PROGRAMME ET OBLIGATIONS [DP].....	16
10	PARCOURS ET TEMPS LIMITE .....	17
10.1	Parcours .....	17
10.2	Temps limite .....	17
11	RETOUR AU PORT APRÈS LE DÉPART .....	17
12	SOURCE D'ÉNERGIE [DP] .....	17
13	OBLIGATIONS DES MATERIELS [DP] .....	17
13.1	Équipements fournis par l'AO pour le suivi des bateaux .....	17
13.2	Utilisation des équipements des bateaux .....	17
13.3	Equipements de navigation et de sécurité .....	18
13.4	Equipements de communication.....	18
14	CONTROLES DE JAUGE ET DES EQUIPEMENTS [DP] .....	18
14.1	Plombages.....	18
14.2	Eau .....	18
14.3	Energie de secours.....	18
14.4	Voiles.....	18
15	PÉNALITÉS .....	19
16	EMPLACEMENTS AU PORT [DP] .....	19
16.1	New York : .....	19
16.2	Les Sables d'Olonne .....	19
17	CLASSEMENT DE LA COURSE.....	19
18	DECISION DE COURIR .....	19
19	DROITS D'UTILISATION.....	20
20	COMMUNICATION .....	20
21	ASSURANCES .....	20
21.1	De l'Autorité Organisatrice .....	20
21.2	Du Participant .....	20
22	RESPONSABILITES.....	20
22.1	De l'AO .....	20
22.2	Du Participant .....	21
22.3	Litiges .....	21
23	CONTACTS .....	22

23.1	SAEM VENDEE :.....	22
23.2	DIRECTION DE COURSE :.....	22
24	ANNEXE « PROGRAMME ET OBLIGATIONS ».....	23
25	ANNEXE « PENALITES FINANCIERES ».....	25

# PREAMBULE : DEFINITIONS ET ABREVIATIONS

## AVIS DE COURSE

L'Avis de course et les Instructions de Course, ainsi que leurs avenants, leurs annexes et leurs appendices, constituent les règles applicables à la NEW YORK VENDÉE LES SABLES D'OLONNE. Seuls les documents signés par le représentant légal de l'AO et publiés sur le tableau officiel feront foi. En signant le formulaire d'inscription, les Skippers s'engagent à en respecter les règles.

## BATEAU

Un bateau sera un monocoque IMOCA disposant d'un Certificat de Jauge IMOCA valide pour la New York Vendée Les Sables d'Olonne 2024.

## PARTICIPANT

Un Participant sera composé de plusieurs entités :

- **Un Skipper**
- **Son Skipper remplaçant le cas échéant,**
- **Team Manager** : il sera l'interlocuteur de :
  - L'Autorité Organisatrice pour tous les sujets liés à l'organisation de la course.
  - La Direction de Course, pour tous les aspects nautiques, sportifs et de sécurité, en remplacement du Skipper, lorsque cela sera nécessaire.
- **Sponsors** : ensemble des partenaires financiers, logistiques et/ou techniques du Skipper/bateau.
- **Équipe à terre** : ensemble des personnes agissant à terre pour le Skipper et son bateau, avant, pendant et après la course. Elle sera représentée par le Team manager.
- **Référent communication** : Point d'entrée des demandes de communication de l'AO
- **Référent multimédia-** Interlocuteur(trice) permanent(e) de l'AO sur les questions audiovisuelles. Pendant la course, il/elle aura pour mission, avec présence astreinte, de valider dès réception les images vidéo et photos envoyées par le Skipper avant distribution et diffusion. Il pourra être assisté par un ou deux suppléants.
- **Référent(e) Communication de Crise** : Contact de l'AO en cas de Crise
- **Référent(e) Presse** : Point d'entrée des demandes presse de l'AO et des médias approchant l'AO
- **Référent(e) Digital** : Point d'entrée des demandes relatives aux plateformes digitales du Skipper (Site web, Réseaux Sociaux, etc.)

## TABLEAU OFFICIEL

Le Tableau officiel sera disponible en ligne sur le Site internet de la course <http://www.newyorkvendee.org>

Les abréviations utilisées dans le présent AC et les documents officiels seront les suivantes :

AC	<b>Avis de Course</b>
AO	<b>Autorité Organisatrice</b>
Bateau NP	<b>Bateau amarré à Newport</b>
Bateau NYC	<b>Bateau amarré à NYC</b>
DC	<b>Direction de Course</b>
DST	<b>Dispositif de Séparation de Trafic</b>
FFVoile	<b>Fédération Française de Voile</b>
IC	<b>Instructions de Course</b>
IMOCA	<b>International Monohull Open Class Association</b>
Heure FR	<b>Heure Française (Paris)</b>
Heure NYC	<b>Heure américaine (New York)</b>
NYV LSD	<b>New York Vendée Les Sables d'Olonne</b>
PSMer	<b>Premiers Secours en Mer</b>
RSO	<b>Règlementations Spéciales Offshore</b>
RIPAM	<b>Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer</b>
RC	<b>Responsable communication</b>
RCV	<b>Règles de Course à la Voile</b>

SAEM	Société Anonyme d'Economie Mixte
Skipper NP	<b>Skipper</b> dont le bateau est amarré à <b>Newport</b>
Skipper NYC	<b>Skipper</b> dont le bateau est amarré à <b>New York</b>
TM	Team <b>Manager</b>
TU	Temps <b>Universel</b>
WS	<b>World Sailing</b>

### IMOCA GLOBE SERIES

Les IMOCA Globe Series sont le championnat du monde IMOCA qui se court de 2021 à 2025. La NYV LSD est affectée d'un coefficient 4.

### SÉLECTION POUR LE VENDÉE GLOBE

La NYV LSD est également la dernière épreuve qualificative et sélective pour le Vendée Globe. Les milles parcourus en course durant cette épreuve viendront s'ajouter au tableau des milles de sélection. Le nombre de milles nautiques attribués sera de 1,5 milles nautiques pour 1 mille parcouru en course.

### PREVENTION DES VIOLENCES ET INCIVILITES

La FFVoile rappelle que les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partages ouvert et accessible à toutes et à tous. A ce titre, il est demandé aux concurrents.es et aux accompagnateurs.trices de se comporter en toutes circonstances, à terre comme sur l'eau, de façon courtoise et respectueuse indépendamment de l'origine, du genre ou de l'orientation sexuelle des autres participants.es.

### CRISE UKRAINE

Suite à l'agression de l'Ukraine, la FFVoile a décidé le 2 mars 2022 de ne pas autoriser la participation de concurrents.es Russes et Biélorusses aux compétitions sur l'ensemble du territoire Français.

*La mention [DP] dans une règle de l'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] dans une règle de l'AC signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1(a).*

## 1 ORGANISATION

### 1.1 Autorité Organisatrice

La NYV LSD est une course organisée par la SAEM Vendée, au capital de 3.000.000€, dont le siège est situé au 38 Rue du Maréchal Foch - 85000 la Roche sur Yon (Vendée, France), représentée par sa Directrice Générale, Madame Laura Le Goff, dûment habilitée par décision du conseil d'administration en date du 17 mai 2016.

Le site internet de la course est : <http://www.newyorkvendee.org>

L'Autorité Organisatrice pourra être nommée « l'Organisateur ou SAEM Vendée, ou **AO** » dans les documents officiels.

### 1.2 Direction de Course (DC)

La composition de l'équipe de la DC est la suivante :

- Hubert Lemonnier      Directeur de Course
- Pierre Hays            Directeur de Course Adjoint
- Claire Renou          Directrice de Course Adjointe
- Yann Elies             Directeur de Course Adjoint

Le Directeur de Course missionné par la SAEM Vendée et habilité par la FFVoile, gère l'ensemble des aspects nautiques et de sécurité de la course. Il collabore avec la FFVoile et les arbitres désignés pour l'ensemble des

aspects sportifs et réglementaires de la course ainsi qu'avec la SAEM Vendée et ses prestataires et la classe IMOCA.

Le Directeur de Course agit sous l'autorité de la SAEM Vendée.

### 1.3 Prestataires en relation avec la Direction de Course

La DC assure la coordination et le suivi des prestations suivantes, liste non exhaustive :

- Météo
- Classements pendant la course
- Localisation des Skippers
- Logiciel de suivi
- MRCC / USGC

L'ensemble de ces missions seront assurées par des prestataires qui sont sélectionnés par l'AO.

### 1.4 Équipe d'arbitrage

L'équipe d'arbitrage est désignée par la FFVoile, conformément à sa réglementation dont le Jury international qui sera de plus constitué conformément à l'annexe N des RCV et à la RCV 70.5. Ses décisions seront sans appel.

Lorsque les juges ne sont pas présents physiquement, ils sont joignables par téléphone ou par visio, courriels ou toute autre moyen de communication.

### 1.5 Médecin référent / médecin de course

Conformément à l'annexe 3 du règlement médical de la FFVoile, un médecin référent/médecin de course est désigné pour étudier le dossier médical de chaque Skipper. De plus, il assure le suivi médical des Skippers pendant la course pour le compte de l'AO. Il s'agit de l'association AMCAL.

- amcalteam@gmail.com

### 1.6 Services de communication de l'AO

L'AO a missionné divers prestataires de communication, aux termes de marchés conformes aux règles de la commande publique. Ces prestataires sont listés au sein de l'annexe « Marketing et communication » jointe à l'AC.

## 2 NOM ET OBJET DE LA COURSE

### 2.1 Nom

L'appellation officielle de la course est « **NEW YORK VENDEE LES SABLES D'OLONNE** ».

La SAEM Vendée est titulaire des marques suivantes :

- **Marque verbale** "New York Vendée" déposée le 5 octobre 2021 sous le n° 018571728 dans les classes 03, 08, 09, 11, 12, 14, 16, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 38, 41 pour **l'Union Européenne**
- **Marque verbale** "New York Vendée - Les Sables d'Olonne" déposée le 5 octobre 2021 sous le n° 3706930 dans les classes 03, 08, 09, 11, 12, 14, 16, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 38, 41 pour **le Royaume-Uni**.

### 2.2 Objet

La **NYV LSD** est une course à la voile, courue tous les quatre ans. Elle est ouverte exclusivement aux monocoques en conformité avec les règles en vigueur de la classe IMOCA. C'est le dernier grand rendez-vous avant le départ du Vendée Globe.

La course partira au large de New York en solitaire, sans escale et sans assistance pour rejoindre Les Sables d'Olonne en respectant les zones interdites imposées par la direction de course pour des raisons de sécurité, de glaces ou de présence de mammifères marins.

# 3 FONDAMENTAUX

**Principe général** : la NYV LSD est une transat, **en solitaire, sans escale et sans assistance**.

## 3.1 En solitaire

Le Skipper s'engage à naviguer en solitaire, et à faire face, seul, à tous les événements survenant pendant la NYV LSD. En outre, il ne peut embarquer aucun animal à bord de son bateau.

## 3.2 Sans escale

Aucune escale n'est autorisée.

## 3.3 Sans assistance

En course, le skipper ne doit recevoir aucune :

- Assistance météorologique personnalisée ; le routage déporté est autorisé mais uniquement via les plateformes validées par le comité sportif IMOCA.
- Assistance à la performance
- Intervention à distance sur tout équipement du bateau.
- Aide médicale personnalisée par une personne sans en informer le médecin référent de la course
- Assistance psychologique organisée.

### 3.3.1 Aide à la performance [DP]

Sont interdits :

- L'envoi de données entre le bateau et son équipe, dans un sens comme dans l'autre, pouvant servir à analyser et améliorer le choix de la trajectoire du bateau ;
- L'aide ou le conseil au Skipper dans sa gestion de la course ;
- La prise de contrôle, définie comme « toute intervention humaine et/ou technologique extérieure au bateau » ;
- L'aide ou l'assistance psychologique organisée par un professionnel dans ce domaine.

Sont autorisés :

- L'envoi des positions destinées à l'**AO** depuis les balises de positionnement, sans modifier le pas de temps de transmission ni le type de données transmises ;
- Les échanges sur les ETA et sur la logistique avec l'équipe à terre et la DC ;

### 3.3.2 Aide médicale

L'aide médicale doit être réalisée par le médecin référent de la course ou par le médecin du Skipper indiqué dans le dossier d'inscription ou via le Centre de Consultation Médicale Maritime de Toulouse. Dans le respect du secret médical, l'aide médicale devra être déclarée et détaillée auprès du médecin de course.

### 3.3.3 Conseil technique à distance

Le Conseil technique à distance, défini comme toute information émanant d'un accompagnateur (au sens des RCV) pour permettre au Skipper de résoudre seul, avec les moyens présents à bord, un problème technique sur le bateau, est autorisé.

Sont interdits :

- Le conseil technique donné au Skipper concernant des réparations dans le but d'optimiser la trajectoire du bateau et de minimiser la perte en distance ;
- Le conseil technique : il ne pourra être prodigué de conseil lié au maniement ou la conduite du bateau en particulier pour compenser la perte de performance liée à l'avarie technique ;
- La prise de contrôle, définie comme « toute intervention humaine et/ou technologique extérieure au bateau, y compris l'envoi par mail de mises à jour personnalisées permettant d'agir à distance sur un ou plusieurs élément(s), équipement(s), ou réglages du bateau à la place de l'équipage » ;



#### Sont autorisés :

- Les échanges oraux, écrits, de photos et de vidéos, dont le seul but est de permettre au Skipper et à son équipe de décrire le problème technique et de proposer un mode de réparation afin que le Skipper réalise la réparation de façon autonome ;
- Tout conseil technique à l'attention du Skipper : il sera accessible à tout moment par la DC si un groupe de discussion technique par messagerie instantanée (type Whatsapp, Telegram, etc.) est mis en place ;
- Le conseil technique : il devra se limiter strictement aux actions de réparations.

#### 3.3.4 Communication [DP]

De manière générale, toute communication entre le bateau et la terre (mail, téléphonie, messages, vidéo call ou autre) doit respecter les interdictions et limitations décrites dans les articles AC 3.3.

#### Sont autorisés :

- Les communications (mail, téléphonie, vidéo call, messages)
- La consultation des sites internet depuis le bateau, à condition que ces sites soient publics et référencés dans les moteurs de recherche. Les historiques de navigation ne devront pas être supprimés et ils pourront faire l'objet d'une vérification dans les 96 heures suivant l'arrivée du bateau
- L'envoi des fichiers photo, vidéo et audio sur le FTP mis à disposition par l'AO ou vers les services de communication de l'équipe à terre

L'AO se réserve le droit de demander à tout moment le contenu des échanges des Skippers avec la terre et les autres concurrents en mer et ce, quels qu'ils soient. Le refus d'un concurrent de donner le contenu de ses communications pourra être transmis au Jury pour pénalités.

#### 3.3.5 Accès à Mouillage [DP]

Un Skipper pourra relâcher, au mouillage ou sur un coffre, par ses propres moyens, et sans aucune assistance extérieure, pour effectuer des réparations nécessaires à sa sécurité ou à celle de son bateau, afin de poursuivre la course. Un Skipper ne sera pas autorisé à accoster ou à s'amarrer à un quai ou à un navire, ni à débarquer à terre, au-delà de la limite de la plus grande marée haute.

## 4 REGLES

### 4.1 Langue officielle

La langue officielle de la course est le Français. L'AO mettra à la disposition des Participants une version en langue anglaise de chaque texte (règles, annexes etc...). En cas de conflit dans la traduction, le texte français prévaudra.

### 4.2 Heure officielle

Les horaires seront exprimés comme suit :

- A terre, y compris pour les opérations de départ et d'arrivées : en heure locale.
- En mer, en heures TU.

### 4.3 Textes applicables

L'épreuve est régie par :

- Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV) 2021-2025, pendant toute la durée de la course ;
- Les prescriptions nationales traduites en anglais pour les concurrents non francophones précisées en annexe « Prescriptions » ;
- « Le skipper reconnaît avoir pris connaissance de la prescription FFVoile (RSO- FFVoile n°3 Bis 2022/23) : RSO 3.02 : la décision de mener ou de faire mener une inspection telle que décrite dans l'annexe L des RSO relève de la seule et entière responsabilité du skipper.
- La partie B du règlement international pour prévenir des abordages en mer (RIPAM) quand elle s'applique ;

- Les Règlementations Spéciales Offshore (RSO) Catégorie Mo1 et telles qu'éventuellement modifiées par les exemptions accordées à la FFVoile et incluses en annexe des règles de classe ;
- Les règles de classe IMOCA ;
- Les règles du Championnat IMOCA Globe Series 2021-2025,
- Championnat IMOCA année 2024
- Les règles d'Équipement des Voiliers lorsqu'elles n'entrent pas en conflit avec les règles de Classe IMOCA.
- Les RCV suivantes sont modifiées :
  - Les RCV du chapitre 2 : Les RCV du chapitre 2 s'appliquent jusqu'à 30 milles après la ligne de départ et 30 milles avant la ligne d'arrivée pour chaque partie du parcours couverte de jour. Elles sont remplacées par la partie B (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) pour ces parties de parcours couvertes de nuit et pour le reste du parcours.
  - RCV 41 (Aide extérieure) : modifiées aux paragraphes 3 et 4 de l'AC.
  - RCV 45 (Mise au sec, amarrage, mouillage)
  - RCV 48.1 (Limitation sur l'équipement et l'équipage) : modifiée comme suit : « les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite de la direction de course et en conformité avec les Règles de Classe »
  - 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, à l'exception des batteries, tous les autres éléments lourds pouvant endommager le bateau ou blesser l'équipage doivent être solidement attachés en permanence, sauf lorsqu'ils sont déplacés. La nourriture, les bidons d'eau et de fuel, le matériel de sécurité (sauf les radeaux de survie et/ou le matériel plombé en position), l'accastillage et les pièces de rechange peuvent être rangés dans des boîtes et déplacés si ces boîtes sont solidement amarrées au bateau. Les voiles peuvent être déplacées librement. Les sacs à voiles ne doivent pas pouvoir retenir l'eau ».
  - RCV 54 (Étais et amures des voiles d'avant) : ne s'applique pas.
  - RCV 55.2 (Tangons de spinnaker et de foc) : ne s'applique pas.
  - Les RCV suivantes seront modifiées dans les IC : RCV 44 (effectuer une pénalité) ; RCV 61 (Exigences pour réclamer) ; RCV 62 (Réparation) ; RCV 63 (Instructions) ; RCV 64 (Décisions) et RCV 66 (Réouverture d'une instruction).
- Les règles de l'AO liées à l'application du présent AC ainsi que ses annexes.

L'AO se réserve le droit d'amender le présent avis de course si des modifications s'avéraient souhaitables pour la sécurité et/ou la sportivité de la course.

#### 4.4 Les engagements de l'AO envers les Skippers

##### 4.4.1 Données météorologiques principales

Les informations « de sécurité » seront éditées par le prestataire météo retenu par l'AO et transmises aux Skippers par la DC. Elles seront éditées en français et en anglais, sous la forme d'un bulletin météo spécial lorsque les conditions l'exigent (Vent > 30nds, mer > 5m), comprenant :

- La situation générale et l'évolution,
- Les prévisions et les tendances jusqu'à 48h, selon un descriptif des zones de navigation remis à chaque Skipper avant le départ,
- Des cartes, lorsque cela est nécessaire, avec par exemple les zones avec des probabilités de vents supérieurs à 35 nœuds, les zones de rafales, les zones avec une mer supérieure à 5 mètres, ...

Mise à disposition : Les bulletins de sécurité seront transmis par la DC aux Skippers par mail et également déposés sur un compte FTP.

##### 4.4.2 Données météorologiques complémentaires [DP] (ceci modifie la RCV 41(c))

En complément des informations météo du prestataire retenu, les Skippers seront autorisés à acquérir des données météorologiques dans les conditions suivantes :

- Si elles sont accessibles, à titre gratuit ou payant, à l'ensemble des Skippers, sans qu'aucune

exclusivité ne puisse exister entre un fournisseur de données et un Skipper ou un groupe de Skippers.

- Si leur contenu est "brut", c'est-à-dire tel que publié par un organisme météorologique gouvernemental officiel, et non modifié, préparé ou expertisé pour un Skipper ou un groupe de Skippers (y compris les requêtes de données météo précisées dans l'article 3.3.2).

Les Skippers pourront alors acquérir :

- Des images provenant de satellites d'observation,
- Des cartes d'observation et de prévision,
- Des fichiers numériques de données.

L'accès à ces informations numériques ou graphiques ne sera autorisé que si elles proviennent, directement ou indirectement, d'un organisme météorologique gouvernemental officiel ou d'une société de météo privée : Météo France, Met Office, ECMWF, NOAA, NCEP, Copernicus, DWD, KNMI, MeteoBlue, Predictwind, D-ICE Engineering, GEM. Toutefois, ces données pourront éventuellement être compressées pour en accélérer l'accès.

A la demande de la DC, chaque Skipper devra fournir les sources météorologiques qu'il utilisera, ainsi que les codes d'accès et les logiciels permettant de lire et d'exploiter ces informations. Il devra, de plus, faire la démonstration complète de l'utilisation de ces données.

La DC se réserve le droit d'interdire à un skipper l'accès à des données qu'elle jugerait contrevenir à la lettre ou à l'esprit des règles applicables à la course.

#### 4.4.3 Classements quotidiens pendant la course

Durant la course, un classement sera établi toutes les heures.

Elles seront transmises au même moment aux personnes suivantes :

- Skippers en mer.
- Team manager.
- Référent communication du Participant.

Leurs transmissions aux Skippers seront à la charge de l'AO.

Un classement au temps réel sera établi pour la course après application des décisions du jury.

#### 4.4.4 Zones interdites [DP]

Des zones interdites seront définies dans les instructions de course. Elles pourront être de différentes natures dont :

- Des Dispositifs de Séparation de Trafic (DST / TSS)
- Des Zones interdites réglementées (Parc éoliens, turbines marémotrices, pisciculture, ...)
- Des Zones interdites définies par l'AO pour, par exemple, prévenir des collisions avec des cétacés ou des glaces dérivantes, dont les coordonnées pourront être modifiées, en fonction des évolutions, au cours de la course, par avenant aux IC.

#### 4.4.5 Suivi de course

La DC assurera une veille de l'ensemble de la flotte 24h/24h et 7J/7J.

La DC réalisera une analyse des risques en intégrant ses observations des glaces et des écosystèmes marins pour la sécurité du parcours.

#### **Circonstances exceptionnelles :**

En cas de circonstances exceptionnelles, et dans des situations qui pourraient engager la sécurité des Skippers (conditions météorologiques, conflit international...), la DC pourra être amenée à formuler des directives spécifiques auxquelles les Skippers devront se conformer. Une demande de déroutage formulée par la DC sera appliquée selon les règles du RIPAM.

Dans le cas où un skipper demanderait assistance, ou si un bateau était en danger, la DC pourra router un skipper ou un groupe de skippers pour rejoindre au plus vite le skipper demandant assistance ou le bateau

en danger.

Ces nouvelles directives seront émises pour faire face, dans les meilleures conditions, aux circonstances rencontrées. Elles pourront donc modifier un ou plusieurs articles de l'AC, des IC ou des autres règles applicables citées ci-dessus. Dans ce cas, elles feront l'objet d'un rapport circonstancié au jury par la DC.

#### 4.4.6 Droit d'interdire les jeux d'argent

La NYV LSD est un bien public, au service d'une aventure humaine et sportive. Aussi l'AO interdit toute forme de jeu d'argent ou pari en relation directe ou indirecte avec la NYV LSD. Elle assurera le cas échéant une surveillance scrupuleuse du respect de cette interdiction et engagera des poursuites immédiates à l'encontre de tout contrevenant, quelle que soit son origine géographique.

#### 4.5 Les engagements des Participants envers l'AO [DP]

En s'inscrivant à la course, les Participants s'engagent à :

- Respecter les règles applicables dans le présent AC, les IC, leurs annexes et avenants.
- Respecter les engagements pris au titre de l'inscription
- Fournir, à la demande de la DC ou des arbitres, toute information concernant :
  - La navigation du skipper, son parcours et ses choix de route, les informations météo utilisées, les incidents de course ou tout autre élément lié à la course.
  - La liste complète des correspondants contactés au cours de communications entre le Skipper et son Equipe à terre, ou avec toute autre personne, durant la course.
  - Les contenus de ces communications : ce que ces informations et/ou communications aient été données ou établies sous la forme d'e-mails échangés entre le Skipper et un ou des correspondants à terre, d'appels téléphoniques, ou sous toute autre forme.
- Respecter l'ensemble des règles stipulées dans l'Annexe Marketing & Communication.

L'AO pour effectuer des contrôles aléatoires aux arrivées.

## 5 INSTRUCTIONS DE COURSE

Les Instructions de Course (IC) seront publiées au plus tard le 15 avril 2024. Elles seront disponibles en version électronique sur le tableau officiel et envoyées par mails aux concurrents.

## 6 ADMISSIBILITE ET INSCRIPTION

Le contenu du dossier d'inscription sera en ligne sur la plateforme d'inscriptions web de la SAEM Vendée disponible à l'adresse : <https://registrations.saemvendee.org/fr> à partir du 3 Octobre 2023, 12h00 heure FR.

Il sera à renseigner en ligne avant le 8 janvier 2024, 12h00 heure FR.

Certains documents devront également être envoyés en original et par courrier à la SAEM Vendée.

**Seule la signature manuscrite originale est valable.**

L'âge requis pour participer à la course est de 18 ans au jour du départ.

### 6.1 Inscription

Lorsqu'un Skipper aura complété entièrement son dossier d'inscription et que celui-ci sera validé par l'AO, alors il deviendra officiellement inscrit sur la NYV LSD. Pour information, le dépôt des pièces sur la plateforme sera horodaté.

Dossier d'inscription à renseigner (avant le 8 janvier 2024, 12h00 heure française) :

- **Formulaire d'inscription** : à télécharger, renseigner, signer et téléverser de nouveau sur la plateforme internet de la course. Le dépôt de ce formulaire sur la plateforme ainsi que de l'ensemble des documents listés dans l'article 6.1.1 permettra au skipper de choisir sa place au port de New York ou Newport par ordre chronologique de validation par l'AO.  
Ce formulaire devra être ensuite envoyé en original (signature manuscrite) par courrier en LRAR à la SAEM Vendée dans les 15 jours suivant son dépôt sur la plateforme. Dans le cas où l'AO ne recevait pas le formulaire d'inscription dans les 15 jours suivant le dépôt sur la plateforme, alors le choix du port de New York ou Newport sera invalidé.
- **Contacts, fiche bateau, fiche Skipper** : à renseigner sur le site.
- **Droits d'inscription** : uploader l'avis de virement. **Le montant à régler est de 17 900€ HT (TVA au taux en vigueur en sus). Pour les skippers dont le port d'attache sera Newport, l'AO procédera au remboursement de la différence soit 3 000€ HT dès la validation de l'emplacement du bateau (cf art 7.1).** Les droits d'inscription seront remboursés à hauteur de 50% pour un désistement avant le 8 janvier 2024 à 12h00. Au-delà de cette date, 100% des droits seront conservés par l'AO.
- **Caution** : Pour les skippers **participant au Vendée Globe 2024**, les pénalités de la NYV LSD, s'il y a, seront débitées de la caution déposée pour le Vendée Globe 2024 (Article 8.1.1 de l'avis de course du Vendée Globe 2024). Dans ce cas, la caution pour le Vendée Globe devra être régularisée dans les conditions définies par avenant.  
Une caution de 10 000€ sera demandée pour les skippers **ne participant pas au Vendée Globe 2024** (perte de balise, pénalités, etc.). L'avis de virement doit être uploader sur la plateforme. La caution sera remboursée en intégralité moins les pénalités s'il y a, à partir du 24 Juin 2024. En cas de désistement d'un concurrent après le 23 mai à 12h00, la caution sera intégralement conservée par l'AO.

## 6.2 Dossier administratif

Le dossier administratif sera renseigné en ligne sur la base de données de la classe IMOCA et transmis par la classe IMOCA à la DC. Il devra être complété au plus tard le 15 MAI 2024.

Le dossier administratif à renseigner comprend :

- Attestation d'une assurance Responsabilité Civile valable pour la course de la NYV LSD 2024.
- Informations IMOCA (Acte de francisation, Licence ANFR 2024, Informations EPIRB, moyens de communication, livret radeaux, enregistrement des EPIRB et PLB avec envoi de preuve d'enregistrement à la DC)
- Certificat de jauge IMOCA
- Carte autorisation de port de publicité 2024 délivré par la FFVoile si besoin (concurrents possédant une licence FFVoile uniquement).
- Photo du skipper en combinaison TPS
- Stage World Sailing à jour
- Pour le skipper en possession d'une Licence Club FFVoile :
  - Soit la licence Club FFVoile mention « compétition » valide attestant la présentation préalable d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition
  - Soit la licence Club FFVoile mention « adhésion » ou « pratiquant » accompagnée d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an.
- Pour le skipper n'étant pas en possession d'une Licence Club FFVoile :
  - Un justificatif d'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
  - 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)

## 6.3 Dossier médical

Le médecin référent de la course rappelle qu'il est de la seule 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'épreuves
- De fournir la fiche médicale (annexe 3 du règlement médical de la Fédération Française de voile) datant de moins de deux ans, une biologie datant de moins de deux ans, une échographie cardiaque, un test d'effort datant de moins de quatre ans et une attestation du contenu de la pharmacie (annexe 6 du règlement médical de la Fédération Française de Voile).

Les conditions de transmissions de ce dossier seront précisées ultérieurement.

Il appartient à chaque concurrent de suivre l'évolution de son dossier et de provoquer en temps utile les interventions des équipes d'organisation.

#### 6.4 Qualification

En cas de besoins, la Direction de Course pourra demander au Skipper de faire un parcours de qualification.

## 7 DROITS A PAYER

### 7.1 Droits d'inscription en numéraire

Les droits d'inscription en numéraire fixes s'élèvent à la somme de :

- 17 900 euros hors taxes (TVA au taux en vigueur en sus), pour les Skippers dont le Port d'amarrage retenu sera New York.
- 14 900 euros hors taxes (TVA au taux en vigueur en sus), pour les Skippers dont le Port d'amarrage retenu sera Newport.

Ces droits d'inscription sont payables à l'inscription par virement bancaire aux coordonnées suivantes en mentionnant le nom et prénom du skipper :

Titulaire du compte : VENDEE  
 IBAN : FR76 1551 9390 3000 0208 5300 117  
 BIC : CMCIFR2A

Les droits d'inscription en numéraire sont acquis et donc non remboursables, y compris en cas de désistement ou de report de course. En revanche, ils seront remboursés en cas d'annulation de la course.

### 7.2 Droits d'inscription en nature

7.2.1 Les droits d'inscription en nature fixes sont réglés par le Participant à l'AO par la cession d'une banque images « pré-course » composée :

- De **5 (cinq) photographies** dont a minima :
  - Portrait du Skipper de face en tenue officielle du Team ;
  - Des photos embarquées en action (Skipper à la manœuvre, Skipper à la barre, Skipper sur sa table à cartes, Skipper sur le moulin à café, Skipper dans son siège, etc.)
  - Des photos du bateau à diverses allures (près, portant, reaching, etc.) vues du ciel prises par drone et/ou hélicoptère.
- De **5 (cinq) minutes d'images vidéo** réparties comme suit :
  - 1 (une) minute d'images « envers du décor » (préparation physique du Skipper, chantier du bateau, mise à l'eau, tests de jauge, travail du Team, etc.) ;
  - 2 (deux) minutes d'images « embarquées », dans toutes les conditions météo (petit temps, médium, brise) et à différentes allures (près, portant) ;
  - 2 (deux) minutes d'images « aériennes » dans toutes les conditions météo (petit temps, médium, brise) et à différentes allures (près, portant).

La nature, le sujet, la composition ainsi que les modalités temporelles, matérielles et techniques de transmission des images photographiques et vidéo composant la banque images « pré-course » sont déterminées par l'Annexe « Marketing et communication ».



Les droits d'inscription en nature fixes sont acquis et donc non remboursables, y compris en cas de désistement, report ou annulation de la course.

7.2.2 Les droits d'inscription en nature variables sont réglés par le Participant à l'AO par la cession de droits d'image dont la quotité et la nature dépendent de la durée de présence du Participant dans la Course.

Ainsi, le Participant doit céder à l'AO, et ce jusqu'à son arrivée, sa mise hors-course ou son abandon :

- **10 (dix) photographies** réparties sur l'ensemble de la course ;
- 3 fois 2 (deux) minutes d'images vidéo (plans séquences ou images prémontées) en mode « fichier », soit un total de **6 minutes (six) d'images vidéo** sur l'intégralité de la course.

La nature, le sujet, la composition ainsi que les modalités temporelles, matérielles et techniques de transmission et de validation des images photographiques et vidéo captées pendant la course et cédées à l'AO au titre des droits d'inscription sont déterminés par l'Annexe n°1 « Marketing et communication ».

7.2.3 Les cessions d'images consenties au titre des Droits d'inscription sont faites libres de tout droit, le Participant garantissant l'AO contre toute revendication par des tiers. Elles sont faites à titre exclusif, pour le monde entier et pour toute la durée légale de protection des droits de propriété intellectuelle. Elles comprennent tous les droits de reproduction, de représentation, d'adaptation et d'exploitation économique sans exception.

Le droit de reproduction comporte notamment le droit de reproduire, par tous procédés techniques connus ou inconnus à ce jour, les images cédées au titre des Droits d'inscription, de manière isolée ou associées à d'autres créations, sur tous supports connus ou inconnus à ce jour (notamment vidéogrammes, téléphonie mobile, téléchargement et base de données), en tous formats.

Le droit de représentation comporte notamment le droit de représenter ou de faire représenter au public les images cédées au titre des Droits d'inscription, en intégralité ou partiellement, par tout mode de communication existant ou à découvrir, par fil ou sans fil, notamment par radiodiffusion et télédiffusion numérique ou analogique, télématique, multimédia et tous services en ligne, par tout réseau de communication électronique et de radiocommunication fixes et/ou mobiles (dont Internet, intranet, téléphonie, etc.), et ce quelles que soient les modalités de distribution ou de diffusion de la technologie utilisée. Le droit de représentation comporte également le droit de diffuser lesdites images dans le cadre de « news », magazines, teasers, web series, reportages et documentaires officiels.

Le droit d'adaptation comporte notamment le droit de retoucher et/ou de modifier les fichiers numériques, et d'utiliser tous procédés en vue de la représentation ou la reproduction numérisée de tout ou partie des images cédées au titre des Droits d'inscription, sur un mode linéaire ou interactif, permettant la reconstitution intégrale desdites images, ou par fragments, seules ou intégrées à d'autres éléments audiovisuels, informatiques, télématiques ou tout autre élément quelle qu'en soit la forme et le contenu sans altérer l'image du Skipper, du bateau et de ses sponsors. Le droit d'adaptation comporte aussi le droit de réaliser des incrustations des logos de l'ensemble des partenaires de la course dans une logique de promotion de la course et/ou de leur engagement dans celle-ci. L'AO pourra ainsi notamment utiliser lesdites images (photos, vidéos, sons, contenus pour la presse, identité graphique, etc.) telles qu'il les aura recueillies sur son serveur multimédia. Elle pourra les mettre librement à disposition des médias et les exploiter librement dans ses éléments de présentation et sur tout support, pour les besoins de la communication de son activité, et/ou celle de ses partenaires présents et à venir.

Le droit d'exploitation économique comporte notamment le droit pour l'AO, avec les images cédées au titre des Droits d'inscription :

- De faire la promotion des activités de l'AO et de la Course, dans tous les médias, notamment la télévision, la presse, Internet, etc. ;
- De faire la communication de l'AO dans tous les médias (notamment la télévision, la presse, Internet, plateforme VOD, par affichage, etc.) et toute opération hors média ;
- De faire la promotion de la course (film officiel, documentaires officiels, documentaires TV et WebTV, bandes annonces, clip, avec exploitation par DVD et vidéo à la demande notamment, incluant le téléchargement) ;

- De réaliser ou faire réaliser et ensuite de vendre ou faire vendre tous produits dérivés ;
- De concéder ou céder à des tiers partenaires les droits d'exploitation économique (dont contrats de sponsoring et accords avec plateformes VOD) ;
- De réaliser pour son compte ou le compte de ses partenaires tout achat d'espace publicitaire.

Toutes les cessions liées au paiement des droits d'inscription sont consenties en lien avec la candidature et en contrepartie de la notoriété apportée par la participation à la Course. Le Participant renonce en conséquence à réclamer à l'AO et à tout tiers autorisé par l'AO une quelconque rémunération ou indemnité autonome au titre de l'exploitation des images cédées.

## 8 PUBLICITE [DP] [NP]

En application de la Réglementation 20 de WS (Code de Publicité), telle que modifiée par le règlement de publicité de la FFVoile, les bateaux seront tenus de porter la publicité choisie et fournie par l'AO.

Le schéma d'implantation des marquages de l'AO est spécifié dans l'annexe « marketing et communication » jointe à l'AC.

## 9 PROGRAMME ET OBLIGATIONS [DP]

Le départ de la course sera donné le **mercredi 29 mai 2024**. En cas de circonstances exceptionnelles, l'AO pourra avancer, reporter, voire annuler la course. Une telle décision ne sera pas motif à demande de réparation d'un Participant. (Ceci modifie la RCV 60.1(b)).

Le skipper s'engage à participer à l'ensemble des événements officiels de l'AO en se conformant au programme et obligations définis en annexe « Programme et obligations ».

### Liberty Race

La Liberty Race est un événement d'exhibition qui aura lieu dans la baie de Manhattan pour promouvoir la course auprès des médias, des partenaires de l'AO et des sponsors de bateaux.

Chaque bateau participant embarquera en sus de ses propres invités **jusqu'à 2 invités de l'AO**.

Le programme d'hospitalités définitif complet de la Liberty Race et les conditions de participation des médias, partenaires de l'AO et sponsors de bateaux seront communiquées par avenant.

Il appartiendra à chaque Participant de s'assurer qu'en dehors des périodes obligatoires pour le Skipper, le Team Manager soit présent à New York et/ou Newport et aux Sables d'Olonne pour représenter le Participant de manière continue auprès de l'AO.

### Obligations après l'arrivée

- La présence du vainqueur de la NYV LSD aux Sables d'Olonne sera obligatoire lors de l'arrivée du second de la course. La présence du vainqueur et du second aux Sables d'Olonne sera obligatoire lors de l'arrivée du troisième de la course.
- La présence de chaque bateau amarré au ponton du Vendée Globe, et de chaque skipper sera obligatoire à minima jusqu'au lundi 10 juin à 5H00 et, le cas échéant, durant les 24H suivant son arrivée. Cette présence sera placée sous la responsabilité du Participant.
- La participation à la remise des prix de la NYV LSD de chaque Skipper ayant pris le départ est obligatoire, sauf s'il est toujours en course.
- La participation de chaque Skipper aux débriefings organisés par la DC est obligatoire.



## 10 PARCOURS ET TEMPS LIMITE

### 10.1 Parcours

La course partira au large de New York en solitaire (à environ une centaine de milles au large) pour rejoindre Les Sables d'Olonne en respectant les zones interdites imposées par la direction de course pour des raisons de sécurité, de glaces ou de présence de mammifères marins. Le parcours est de 3 200 milles nautiques.

### 10.2 Temps limite

La ligne d'arrivée sera clôturée le 14 Juin 2024 à 23h59 heure FR.

## 11 RETOUR AU PORT APRÈS LE DÉPART

Un skipper pourra revenir au port, uniquement après autorisation préalable de la DC et du Président du Comité de Course, qui sera communiquée par tout moyen (VHF, mail, téléphone satellitaire).

Un skipper, qui souhaite revenir au port après le départ pour recevoir une assistance extérieure, pourra être remorqué à partir d'une distance de 50 milles nautiques du port et jusqu'au port.

Il pourra rejoindre le ponton ou recevoir une assistance physique à son bord, dans un rayon de 10 milles nautiques autour de son port d'escale.

Le skipper sera autorisé à repartir en course après avoir pris contact avec la DC pour valider un nouveau départ.

## 12 SOURCE D'ÉNERGIE [DP]

Rappel de la RCV 42.1

Sauf quand cela est permis dans RCV 42.3 ou 45, un bateau doit concourir en utilisant seulement le vent et l'eau pour augmenter, maintenir ou diminuer sa vitesse.

Modification de la RCV 52

Les bateaux sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique agissant sur le seul cap du bateau. Cette énergie peut servir pour manœuvrer le système de ballast et/ou d'inclinaison de la quille.

## 13 OBLIGATIONS DES MATERIELS [DP]

### 13.1 Équipements fournis par l'AO pour le suivi des bateaux

L'AO fournira à chaque bateau une balise de positionnement autonome en batterie. Le Participant devra rendre la balise de positionnement à l'AO, avant le 1er juillet 2024. Une retenue de 600€ TTC euros sera effectuée sur la caution en cas de non-restitution.

### 13.2 Utilisation des équipements des bateaux

La balise iridium fixe, alimentée sur secteur du bord type Yellowbrick YB3I (cf. règle de classe Imoca) sera utilisée si besoin par l'AO pour le suivi de la course et la cartographie.

En cas de défaillance de l'un des moyens de positionnement utilisés par l'AO il sera demandé au Team manager de fournir régulièrement les positions du bateau à la DC ou de lui procurer le lien internet direct de consultation des positions.

### 13.3 Equipements de navigation et de sécurité

En complément des équipements exigés par la classe IMOCA, l'AO impose que les équipements complémentaires suivants soient embarqués et contrôlés par les contrôleurs d'équipement course au large :

- Les numéros de téléphone suivants devront être enregistrés dans le téléphone Iridium de secours avant le départ :
  - **CROSS Gris Nez** : +33 321 872 187
  - **Ligne Rouge du PC course** : Ce numéro sera communiqué aux Skippers durant leur présence aux Etats-Unis, avant le départ de la course.
  - **Numéro du Team manager** du Skipper.
- Les cartes de navigation couvrant l'ensemble du parcours :
  - SHOM 6815 Atlantique Nord partie Est ou équivalent
  - SHOM 7043 Atlantique Nord partie Ouest ou équivalent
  - SHOM 7211 de Brest au Cap Finistère ou équivalent
- Les livres des feux des zones de navigation concernées (version numérique acceptée).
- Une VHF portable GMDSS avec batterie longue durée de vie (dans le grab bag).
- Une balise SART AIS ou RADAR au choix, dotée d'une ligne d'amarrage de minimum 3 M de long, résistance minimum à 1000 daN.
- Toutes les balises Sarsat-Cospas (du bateau ou les PLB) embarquées pour la course doivent être enregistrées officiellement avec la notation « Course NYV LSD 2024 », la preuve de cet enregistrement et le code hexadécimal des balises devront être communiqués à la DC pour le CROSS GRIS NEZ, au plus tard le 23 Mai 2024.

### 13.4 Equipements de communication

Les équipements nécessaires à la communication du skipper sont déterminés au sein de l'Annexe « Marketing et communication ».

## 14 CONTROLES DE JAUGE ET DES EQUIPEMENTS [DP]

Tous les bateaux seront contrôlés avant le départ de la course par le Comité Technique sur des points de contrôles essentiels. Un planning sera établi et communiqué aux Skippers et aux Teams managers, dès leur arrivée aux USA. Des contrôles complets seront effectués pour les bateaux n'ayant pas participé à la « Transat CIC » et également par tirage au sort pour les autres bateaux.

### 14.1 Plombages

La liste des plombages sera conforme aux règles de classe et publiée dans les IC.

### 14.2 Eau

La quantité d'eau de secours est fixée à 2 bidons de 9 litres.

### 14.3 Energie de secours

La quantité de carburant contenue dans le bateau à l'arrivée doit être de 20 litres.

En cas de solution de propulsion 100% électrique à bord de l'IMOCA, l'équivalent de 5 heures d'autonomie à 5 nœuds de vitesse, en énergie doit être stocké en permanence dans les batteries.

### 14.4 Voiles

La liste des voiles embarquées devra être remise au comité technique au plus tard le 26 Mai 2024 à 14h heure NYC au Comité Technique.

## 15 PÉNALITÉS

La RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par la pénalité d'un tour. Les pénalités en temps pourront être effectuées en mer. Le détail de la procédure sera détaillé dans les IC. 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 pénalités financières sont définies dans l'annexe « pénalités financières ».

## 16 EMPLACEMENTS AU PORT [DP]

### 16.1 New York :

Les bateaux seront répartis sur les sites suivants :

A New-York :

- North Cove Marina : 5 places environ
- One 15° Marina : 10 places environ
- Moonbeam Gateway Marina : 8 places environ

A Newport :

- Safe Harbor Newport Shipyard : 20 places environ

Le choix de la marina par le skipper se fera en fonction de l'ordre chronologique de validation par l'AO de son dossier d'inscription complet et dans les conditions prévues à l'article 6.1.

Les bateaux devront être présents au plus tard le 23 mai 2024 à 12H00 (Heure NYC) dans les différentes marinas.

### 16.2 Les Sables d'Olonne

Aux Sables d'Olonne, les bateaux et les équipes seront accueillis à Port Olona. Ils devront y rester à minima 24h pour tous les bateaux et skippers et au moins jusqu'au 10 Juin 2024 à l'issue de la remise des prix pour les bateaux arrivés avant celle-ci.

## 17 CLASSEMENT DE LA COURSE

Un classement de la course au temps réel sera établi après application des décisions du Jury.

## 18 DECISION DE COURIR

La décision d'un concurrent de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité. En conséquence, en acceptant de participer à la course ou de rester en course, le concurrent décharge l'AO de toute responsabilité en cas de dommage (matériel et/ou corporel).

## 19 DROITS D'UTILISATION

Les règles relatives au droit à l'image des concurrents, aux droits sur les images de la course et à l'utilisation de la marque NYV LSD et des propriétés de l'AO se trouvent dans l'annexe « Marketing et Communication » jointe au présent AC.

## 20 COMMUNICATION

Les conditions relatives à la communication des Skippers ainsi que les droits afférents à ces dernières sont précisées au sein de l'annexe « Marketing et Communication » jointe au présent AC.

## 21 ASSURANCES

### 21.1 De l'Autorité Organisatrice

L'AO a souscrit une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile conformément aux articles L321.1 et D321.1 du Code du Sport.

### 21.2 Du Participant

Chaque Participant devra fournir :

- Une police d'assurance Responsabilité Civile du fait de sa participation à la course et du fait du bateau, d'un montant au moins égal à trois millions d'Euros. Une attestation de cette garantie, émise par un organisme notoirement connu et solvable, devra être jointe au dossier administratif. Une attestation d'engagement à souscrire cette assurance devra être jointe au dossier d'inscription.

## 22 RESPONSABILITES

### 22.1 De l'AO

La responsabilité civile de l'AO s'énonce dans le cadre des dispositions prévues par le droit français, le code du sport (l'arrêté modifié du 3 mai 1995 relatif aux manifestations nautiques en mer) dans le respect des conventions internationales applicables en l'occurrence. Etant précisé que :

- La responsabilité de l'AO et de ses partenaires se limite à assurer la régularité sportive de la course. Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'AO ne peut être que contractuelle et explicite. En particulier :
  - Les vérifications que l'AO serait amenée à faire, soit de sa propre initiative, soit à la demande du Jury International ou de toute autre instance, ont pour seul but de s'assurer que les règlements, les IC et leurs avenants ont été respectés. La veille, et spécialement la veille radio, téléphonique et de suivi du positionnement que l'AO pourrait assurer, doit être considérée par les Skippers 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 que s'il en 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.
- L'AO ne sera aucunement tenue pour responsable envers les Skippers dans la course ou autre pour toutes pertes, dommages ou dépenses réelles ou supposées résultant 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, éruptions volcanique, 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.

- 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 Skipper en détresse (RCV Fondamentale 1.1), dans la mesure du possible, le sauvetage et l'assistance en mer étant régis par des conventions internationales.
- L'AO 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.

## 22.2 Du Participant

Les Skippers participent à la course à leurs risques et périls et sous leur entière responsabilité (RCV 4 « décision de courir »). Il appartient à chaque Skipper de juger, selon ses compétences et qualifications, des équipements dont il dispose, des prévisions météorologiques, de sa propre condition physique et médicale, etc., de l'opportunité de prendre ou non le départ de la course, comme celle de se maintenir, ou non, dans la course.

Quels que soient les liens juridiques entre armateurs, propriétaires du bateau et Skipper, seul le Skipper officiellement indiqué sur le bulletin d'inscription est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'AO.

Les propriétaires, armateurs ou chefs de bord 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 autre.

**Comme condition essentielle de sa participation, l'armateur et/ou le propriétaire et le Skipper devront déposer auprès de l'AO, l'attestation de renonciation à recours comprenant la clause de renonciation, dûment signée, à toute réclamation contre l'AO, les mandataires et agents ainsi que les assureurs.** L'AO ne pourra être tenu responsable de la moindre perte indirecte réelle ou alléguée, quelle qu'en soit l'occasion, subie par qui que ce soit, Skipper, armateur, 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.

## 22.3 Litiges

S'agissant d'une course, tout litige sportif sera jugé conformément aux RCV. Le fait de déposer un engagement implique 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 N°3). Par conséquent, l'AO n'acceptera aucune responsabilité pour rupture de contrat impliquée par le droit coutumier, 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.

## 23 CONTACTS

### 23.1 SAEM VENDEE :

Président :

**Alain Leboeuf**

Directrice Générale :

**Laura Le Goff**

[laura.legoff@vendeeglobe.fr](mailto:laura.legoff@vendeeglobe.fr)

Coordinatrice logistique et administrative :

**Stéphanie Ruchaud**

[stephanie.ruchaud@vendeeglobe.fr](mailto:stephanie.ruchaud@vendeeglobe.fr)

Directeur de la communication :

**Yannick Bersot**

[yannick.bersot@vendeeglobe.fr](mailto:yannick.bersot@vendeeglobe.fr)

Chargée des contenus

**Anne Gourcuff**

[anne.gourcuff@vendeeglobe.fr](mailto:anne.gourcuff@vendeeglobe.fr)

Chargée de mission RSE

**Léopoldine Lasseur**

[leopoldine.lasseur@vendeeglobe.fr](mailto:leopoldine.lasseur@vendeeglobe.fr)

Adresse postale :

SAEM Vendée

38 Rue du Maréchal Foch

85000 La Roche-sur-Yon

Tel : (00) 33 (0)2 51 44 91 07

### 23.2 DIRECTION DE COURSE :

Adresse e-mail Direction de Course :

[dc@vendeeglobe.fr](mailto:dc@vendeeglobe.fr)

Directeur de Course :

**Hubert Lemonnier**

[hubert.lemonnier@vendeeglobe.fr](mailto:hubert.lemonnier@vendeeglobe.fr)

Adjoint Direction de course :

**Pierre Hays**

[pierre.hays@vendeeglobe.fr](mailto:pierre.hays@vendeeglobe.fr)

Adjointe Direction de course :

**Claire Renou**

[claire.renou@vendeeglobe.fr](mailto:claire.renou@vendeeglobe.fr)

Adjoint Direction de course :

**Yann Elies**

[yann.elies@vendeeglobe.fr](mailto:yann.elies@vendeeglobe.fr)

## 24 ANNEXE « PROGRAMME ET OBLIGATIONS »

### Le programme et obligations énoncés ci-dessous concernent :

- Skippers NYC : Skippers dont les bateaux sont basés à New York
- Skippers NP : Skippers dont les bateaux sont basés à Newport
- Bateaux NYC : bateaux basés à New York
- Bateaux NP : bateaux basés à Newport
- Le Team manager (TM).
- Responsable communication (RC)

Dates et heures	Evénements	Personnes concernées	Présence obligatoire
3 octobre 2023 12H00 Heure FR	Début des inscriptions	Skippers NYC et NP	
8 janvier 2024 12H00 Heure FR	Clôture des inscriptions	Skippers NYC et NP	
30 janvier 2024 14H00 Heure FR	Conférence de Presse à Paris	Skippers NYC et NP	<b>X</b>
15 mai 2024 12H00 Heure FR	Date limite transmission du dossier administratif	Skippers NYC et NP	<b>X</b>
23 mai 2024 12H00 Heure NYC	Présence de tous les bateaux dans leur port d'attache à NYC ou à Newport	Bateaux NYC et NP	<b>X</b>
23 mai 2024 Heure NYC à définir	Mise à disposition de 2h pour l'AO	Skippers NYC Bateau NYC	<b>X</b> <b>X</b>
23 mai 2024 Heure NYC à définir	Cocktail au Consulat de France à NYC	Skippers NYC (Ouvert aux skippers NP sans obligation de présence)	<b>X</b>
24 mai 2024 De 09 à 22H00 Heure NYC	Liberty race, programme hospitalités à terre et cocktail dinatoire	Skippers NYC et NP Bateaux NYC  (Ouvert aux bateaux NP sans obligation de présence)	<b>X</b> <b>X</b>

<b>Dates et heures</b>	<b>Evénements</b>	<b>Personnes concernées</b>	<b>Présence obligatoire</b>
25 mai 2024 Heure NYC à définir	Mise à disposition de 2h pour l'AO	Skipper NYC Bateau NYC	X X
Du 23 au 28 mai 2024	Contrôles d'équipements de sécurité	Skippers NYC et NP Bateau NYC et NP	X X
26 mai 2024 Heure NYC à définir	Briefing IC / Sécurité à NYC	Skippers NYC TM	X X
26 mai 2024 Heure NYC à définir	Briefing IC / Sécurité à Newport	Skippers NP TM	X X
27 mai 2024 Heure NYC à définir	Briefing Communication	RC	X VISIO
28 mai 2024 Heure NYC à définir	Briefing météo / départ	Skippers NYC et NP	X VISIO
29 mai 2024 Heure NYC à définir	<b>DEPART DE LA NYV LSD</b>	Skippers NYC et NP Bateaux NYC et NP	X X
09 juin 2024 De 18H00 à 20H30 Heure FR	Remise des prix (pour les skippers arrivés)	Skippers NYC et NP Bateaux NYC et NP	X X
A minima le 10 juin 2024 05H00 Heure FR 24 h après l'arrivée du skipper	Fin d'obligation de présence	Skippers NYC et NP Bateaux NYC et NP	X X
14 juin 2024 23H59 Heure FR	<b>Clôture de la ligne d'arrivée</b>	Skippers NYC et NP Bateaux NYC et NP	X X



## 25 ANNEXE « PENALITES FINANCIERES »

Il existe deux catégories de pénalités :

- Toutes les infractions définies dans la présente annexe pourront faire l'objet de pénalités mentionnées ci-dessous.
- Toutes les autres infractions au présent AC pourront faire l'objet de pénalités sportives, qui relèvent de la décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification.

Les infractions soumises à pénalité seront constatées par l'**AO** et signalées par simple mail au Skipper et au Team manager. Ces derniers auront un délai de 24 heures à compter du signalement pour réparer l'infraction. Dans le cas contraire, une pénalité sera appliquée d'office (cf tableau ci-dessous).

Pour toutes les infractions relatives au respect des présences, un retard supérieur à une demi-heure (30 minutes) est considéré comme une absence.

OBLIGATIONS – DATES	Concernés	Pénalités Maximales par infraction
Conférence de presse Paris 30 janvier 2024 14H00 Heure FR	Skippers NYC et NP	Retard : 500€ Absence : 5 000€
Dossier administratif complet 15 mai 2024 12H00 Heure FR	Skippers NYC et NP	Invalidation de l'inscription et non restitution des frais d'inscription
Présence bateaux 23 mai 2024 12H00 Heure NYC	Bateaux NYC et NP	Pénalité : 2 000€ par tranche de 24h
Mise à disposition de 2h 23 mai 2024 Heure NYC à définir	Skippers NYC Bateau NYC	Absence : 2 000€ par entité
Soirée Consulat NYC 23 mai 2024 Heure NYC à définir	Skippers NYC	Absence : 2 000€
Liberty race, Hospitalités à terre et cocktail dinatoire 24 mai 2024 Heure NYC à définir	Skippers NYC et NP Bateaux NYC	Absence : 5 000€ par entité
Mise à disposition de 2h 25 mai 2024 Heure NYC à définir	Skippers NYC Bateaux NYC	Absence : 2 000€

Obligations	Concernés	Pénalités Maximales par infraction
Contrôle des équipements de sécurité 23 au 28 mai 2024	Skipper NYC et NP Bateau NYC et NP	Absence : 500 € par entité
Briefing IC / Sécurité NYC et NP 26 mai 2024 Heure NYC à définir	Skippers NYC et NP TM	Absence : 1 000€ par entité
Briefing communication 27 mai 2024 VISIO Heure NYC à définir	RC	Absence : 1 000€
Briefing météo / départ 28 mai 2024 VISIO Heure NYC à définir	Skippers NYC et NP	Absence : 1 000€ par entité
Départ 29 mai 2024 Heure NYC à définir	Skippers NYC et NP Bateaux NYC et NP	Absence : 10 000€
Présence du vainqueur pour les arrivées des 2 <sup>ème</sup> et 3 <sup>ème</sup>	Skipper 1er	Absence : 1 000€ par arrivée
Présence du 2 <sup>ème</sup> pour l'arrivée du 3 <sup>ème</sup>	Skipper 2ème	Absence : 1 000€ par arrivée
Remise des prix 09 juin 2024 Heure FR à définir	Skippers NYV et NP Bateaux NYC et NP	Absence : 2 000€ par entité
Obligation de présence A minima le 10 juin 2024 05H00 24 h après l'arrivée du skipper	Skippers NYC et NP Bateaux NYC et NP	Absence : 2 000€ par jour d'absence et par entité
Retour des balises Au plus tard le 1er Juillet 2024	Skippers NYC et NP	Non restitution : 600€

## Pénalités liées aux obligations de l'Annexe Marketing et Communication

<u>Catégorie</u>	<u>Infraction</u>	<u>Montant maximum (Par manquement)</u>
Banque image	Banques images (photo et/ou vidéo) incomplètes et/ou comprenant des marquages officiels d'autres courses et/ou non livrée dans les temps	3 000€
Matériel embarqué	Matériel embarqué non présent ou non conforme aux exigences, défectueux lors du test effectué par l'Organisation, non prêt dans les temps pour le test ou matériel prêté par l'AO non restitué dans les temps et/ou en bon état de marche	3 000€
Pendant la course	Non-respect des obligations d'envoi de fichier ou de Live pendant la Course	1 000€
Jour du départ	Non-respect des Obligations liées au jour du Départ	3 000€
Jour d'arrivée	Non-respect des Obligations liées au jour d'Arrivée du Skipper	3 000€
Relations Médias	Non-respect des Obligations liées aux relations avec les médias	3 000€
Marquages Imoca	Tout marquage non conforme et ou non-validé ou manquant lors de la course ou des villages.	3 000€
Marquages Imoca	Tout marquage non conforme ou manquant la veille du départ à 18H.	DISQUALIFICATION
Banques Images	Non livraison à l'organisation d'une image tournée pendant la course après l'arrivée (24 heures maximum après l'arrivée effective) ou l'abandon.	3 000€
Propriétés du VG	Utilisation non-autorisée des propriétés, signes distinctifs et/ou images de la NYV LSD.	5 000€
Droit de regard	Application d'un droit de regard abusif	3 000€