



Monocoque Open 60' IMOCA en solitaire
8 au 18 mai 2019 - Grade 4

Départ le mercredi 8 mai 2019 à 13h

Organisée par : SEA to SEE

PREAMBULE

La Bermudes 1000 est une course ouverte aux IMOCA et s'inscrit dans le championnat **IMOCA GLOBE SERIES** 2018-2021.

Pour les skippers IMOCA la course est un parcours de 2 000 nm en solitaire au départ de Douarnenez et arrivée à Brest.

L'organisation offre la possibilité aux bateaux de la classe **Multi50** de participer à la **Bermudes 1000 Race** en double et sur un parcours de 1 000 nm.

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 (AO) signifie Autorité Organisatrice.

Cet avis de course est séparé en 2 parties :

- I - IMOCA GLOBE SERIES
- II - Classe MULTI50

I - AVIS DE COURSE IMOCA GLOBE SERIES

1. ORGANISATION

La course Bermudes 1000 Race est organisée par la société Sea to See en collaboration avec la Classe IMOCA.

2. DIRECTION DE COURSE

Cette compétition se déroule sous l'égide et dans le respect du règlement sportif de la Fédération Française de Voile.

La direction de course (appelée DC), habilitée par la FFVoile, est dirigée par Jacques Caraës, directeur de course et Hubert Lemonnier, directeur de course adjoint.

La direction de course gère les aspects sportifs et de sécurité de la course. Elle travaille en relation directe avec l'organisation générale, le comité de course, le comité technique, le jury et le médecin référent de course.

Tout incident/accident doit être prioritairement communiqué à la direction de course.

3. L'EQUIPE D'ARBITRES

Les arbitres sont désignés par la FFVoile conformément à la réglementation. Un jury international sera constitué par la FFVoile, 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, mais sont joignables par téléphone ou par Skype, Email, 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.

4. MEDECIN REFERENT DE LA COURSE

Un médecin référent sera choisi par l'AO, avec la validation de la FFVoile, pour étudier le dossier médical de chaque skipper, conformément à l'annexe 3 du règlement médical de la FFVoile, (http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglt_medical_annx3.pdf).

5. REGLES

La régata sera régie par :

- Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV),
- La partie B, section II du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM).
- Les Règlementations Spéciales Offshore (RSO catégorie 1),
- Les prescriptions de la FFVoile traduites pour les concurrents étrangers précisées en annexe « prescriptions »,
- Les règles de classe IMOCA 2019,
- Les règles du Championnat IMOCA Globe Series 2018-2021,
- La RCV 52 est modifiée dans les règles de Classe IMOCA (*utilisation du moteur pour la quille*).

L'heure officielle pour l'épreuve est l'heure locale française,
En cas de traduction des documents officiels propres à la course, le texte français prévaudra.

6. PUBLICITE DE L'EPREUVE [DP]

Les bateaux devront arborer la publicité choisie et fournie par l'AO. Si cette règle est enfreinte, la Réglementation World Sailing 20.9.2 s'applique ([lien vers réglementation](#)).

L'identification et les marquages de l'OA seront définis ultérieurement dans les instructions de course (IC).

7. ADMISSIBILITE et INSCRIPTION

La régata est ouverte à tous les bateaux en règle avec leur autorité nationale et avec les règles de la Classe IMOCA. Les bateaux sont menés en solitaire par un concurrent ayant été admis à participer par l'AO. Les bateaux admissibles peuvent s'inscrire en complétant le formulaire ci-joint et en l'envoyant accompagné des frais d'inscriptions requis à Sea to See – 11, passage de la poste – 29 100 Douarnenez, au plus tard le 15 Mars 2019. Passé le 15 Mars 2019, l'AO se réserve le droit d'accepter ou de refuser une nouvelle inscription.

- Chaque concurrent doit être majeur à la date du départ.

- Le concurrent doit être en règle et à jour de ses certifications (Stage de survie World Sailing et PS Mer) pour participer à une épreuve de catégorie 1 des RSO 2019 et de toute obligation imposée par la classe IMOCA.

La Direction de Course se réserve le droit de demander à un concurrent avec son bateau inscrit, de réaliser un parcours d'observation dont les modalités seront arrêtées en temps voulu avec la direction de course.

Chaque concurrent doit présenter au moment de l'inscription :

- La fiche d'inscription numérique ou papier complète,
- Le règlement de la totalité des droits d'inscription,
- *Les concurrents possédant une licence FFVoile doivent présenter au moment de leur inscription : Leur 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*
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 concurrents étrangers 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 deux 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),
- Un certificat de jauge à jour,
- Présenter 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.
- La carte d'autorisation de port de publicité 2019 délivrée par la FFVoile si besoin, (concurrents possédant une licence FFVoile uniquement)

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

8. DROITS A PAYER

Les droits requis sont de 4 200 € TTC (soit 3 500 € HT) pour la Bermudes 1000 Race.

3 600 € TTC (soit 3 000 € HT) pour les bateaux justifiant d'une inscription accompagnée des droits d'inscriptions auprès de la Société des Régates de Douarnenez au Grand Prix Guyader du 4 au 6 mai 2019.

En cas d'annulation d'une inscription après le 18 avril à 00h01, les droits resteront acquis à l'AO, sauf en cas de force majeure dûment justifié.

9. PROGRAMME

Les bateaux et les concurrents (ou représentant du concurrent) devront être à la disposition de l'AO au plus tard le dimanche 5 mai 2019 à 12h00 au port du Rosmeur de Douarnenez.

Tous les bateaux ont l'obligation de rester au port de Brest jusqu'à la remise des prix le samedi 18 mai à 18h. (DP)

Date	Programme
Vendredi 15 mars	Clôture des Inscriptions
Vendredi 5 Avril	Publication des Instructions de course
Dimanche 5 mai	Début des contrôles des équipements de sécurité
Lundi 6 Mai	Annonce du parcours Contrôles des équipements de sécurité
Mardi 7 mai	Contrôles des équipements de sécurité À 17h00 : Photo officielle - Présence obligatoire des concurrents À 17h30 : Briefing Course - Présence obligatoire des concurrents
Mercredi 8 mai	13h00 : Départ de la Bermudes 1000 Race
Samedi 18 mai à Brest	18h00 : Remise des prix publique suivie d'une soirée Présence obligatoire des concurrents

10. INSTRUCTIONS DE COURSE

Elles seront publiées sur le site internet de la course le 5 avril et envoyées par mail aux concurrents inscrits à cette date.

11. PARCOURS

Parcours de type course au large en solitaire d'environ 2 000nm, précisé dans les IC. Le départ se fera en baie de Douarnenez et l'arrivée sera jugée à Brest.

Plusieurs options de parcours sont possibles

- Soit une boucle qui ralliera le Fastnet et un waypoint au large des Açores avant de rejoindre l'arrivée
- Soit deux boucles types triangles celtique entre le Fastnet et la Corogne.

Le choix du parcours sera annoncé au plus tard le lundi 6 mai avant 20h00.

12. ROUTAGE

Le routage est interdit. Une déclaration confirmant le respect de cette règle devra être signée par chaque concurrent à Douarnenez avant le départ de la course. (DP)

Rappel du règlement :

Le routage est interdit pour les courses du Championnat du Monde IMOCA : Il faut entendre par routage, toute information et/ou indication personnalisée, spécialement préparée ou individualisée pour un seul ou un groupe de concurrents, venant de l'extérieur, en dehors des sources d'informations météorologiques autorisées par le règlement de la course, et permettant la compréhension des différentes situations météorologiques et le choix de la ou des routes à suivre ou à ne pas suivre.

13. BALISES

Une balise de positionnement sera fournie par la Classe IMOCA.

14. TEMPS LIMITE POUR FINIR

Le temps limite pour finir après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini correspond à 50% du temps de course du premier ajouté au temps de course du premier.

15. SYSTEME DE PENALITE

La RCV 44.1 est modifié 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 écrit dans les IC.

16. ESCALE, ASSISTANCE

Pendant la course, un bateau peut faire escale ou mouiller et recevoir assistance dans les conditions suivantes :

- Une escale technique dans un port, ou amarrée sur une bouée ou à couple d'un navire mouillé ou à quai dans un port ou dans un abri, ne peut être inférieur à 04 heures.
- Le concurrent doit en faire la demande à la direction de course.
- Après accord de la direction de course sur le lieu de l'arrêt, le bateau pourra être remorqué ou mettre son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la DC, sur une distance inférieure à 10nm.

17. CLASSEMENTS ET PRIX

Une course devra être validée pour valider la compétition.

La course comptera coefficient 2 dans le championnat IMOCA Globe Series.

Le Nombre de milles validés pour le Vendée Globe sera de 2 000 nm.

Les classements seront effectués en temps réel, en tenant compte des éventuelles pénalités ou bonifications. Plusieurs classements intermédiaires seront publiés quotidiennement et disponibles pour les concurrents et les médias.

Les classements seront disponibles à toutes les heures rondes.

Des lots ou prix pourront être remis aux participants à la discrétion de l'AO.

18. PLACES AUX PORTS

Les IMOCA seront accueillis au port du Rosmeur à Douarnenez et au port du Château à Brest.

19. LIMITATION SORTIE D'EAU [DP]

Les bateaux ne doivent pas être sortis de l'eau pendant la régates sauf sous réserve et selon les termes d'une autorisation préalable du comité de course.

20. COMMUNICATION RADIO

L'AO demande aux skippers l'envoi de 2 mails par jour, ou de téléphoner sur le numéro rouge, afin de donner des informations du bord. Ces mails peuvent être reçus sous forme de vidéo et ou de photo également.

L'absence d'envoi ne fera pas l'objet de pénalités.

21. 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'autorité organisatrice de toute responsabilité en cas de dommage (matériel et/ou corporel).

22. RESPONSABILITES de l'AO, des partenaires et des participants

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 déroulement opérationnel de l'épreuve. Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'AO ne peut être que contractuelle et explicite.

En particulier :

La veille, et spécialement la veille radio, téléphonique et le suivi des bateaux avec les balises de positionnement et/ou par Inmarsat C, que la Direction de course pourrait assurer, doit être considérée par les concurrents 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 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'épreuve est une épreuve sportive. Tout litige sportif sera jugé conformément aux règles applicables. Le fait de déposer un engagement implique que le concurrent 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, les AO n'accepteront aucune responsabilité pour rupture de contrat impliquée par le droit coutumier, écrit ou autre, ni pour négligence, et ne seront responsables d'aucune perte ou blessure (quelle qu'en soit la cause ou l'occasion), violation de devoir, déformation ou autre.

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

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 participant 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, et ainsi de suite. Tout conseil ou renseignement fourni par l'AO, par exemple un bulletin de météo ou un conseil suite aux inspections du bateau, est donné à titre purement indicatif et il reste de la seule responsabilité de chaque participant de vérifier les conditions météo probables et son matériel. Ni l'AO ni leurs associés n'acceptent la moindre responsabilité par rapport à de tels conseils ou renseignements qu'ils pourraient être amenés à fournir. (RCV Fondamentale 4.)

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. En outre, chaque participant 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. A défaut le Skipper ne sera pas autorisé à courir et à prendre le départ de la course et les droits d'inscription du bateau resteront acquis à l'AO.

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, participant, 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.

L'AO ne sera aucunement tenue pour responsable envers les participants 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.

L'AO n'aura aucune obligation d'organiser des opérations de sauvetage, que ce soit sur terre ou en mer. Il est également rappelé aux participants l'obligation de porter secours à un autre bateau ou participant 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'inscription entraîne l'acceptation totale et sans réserve de toutes les dispositions ci-dessus définies.

23. DROIT À L'IMAGE ET À L'APPARENCE

Les droits à l'image appartiennent à la Société Sea to See et à la Classe IMOCA. En participant à cette épreuve, le concurrent accorde automatiquement et sans compensation d'aucune sorte à la Société Sea To See et à ses partenaires ainsi qu'à la Classe IMOCA le droit perpétuel de produire, d'utiliser et de montrer, à leur discrétion, dans toute diffusion relative à la BERMUDES 1000 Race, toute image de lui-même ou de son bateau, réalisée pendant la période de la compétition nommée BERMUDES 1000 Race à laquelle participe le concurrent.

24. INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

Pour toutes informations complémentaires veuillez contacter :

Sea to See :

Gwen Chapalain : 06 85 32 39 70 - gwen@sea-to-see.com

Delphine Largenton : 06 86 14 82 71 – delphine@sea-to-see.com

II - AVIS DE COURSE CLASSE MULTI50

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 (AO) signifie Autorité Organisatrice.

1. Organisation

La course Bermudes 1000 Race est organisée par la société Sea to See en collaboration avec la **Classe Multi 50**.

2. Direction de course

Cette compétition se déroule sous l'égide et dans le respect du règlement sportif de la Fédération Française de Voile.

La direction de course (appelée DC), habilitée par la FFVoile, est dirigée par Jacques Caraës, directeur de course et Hubert Lemonnier, directeur de course adjoint.

Sa mission est de gérer tous les aspects sportifs de l'événement.

Elle travaille en relation directe avec le Comité de Course, le Comité Technique, le Jury International et le médecin référent.

Tout incident/accident doit être prioritairement communiqué à la direction de course.

3. L'équipe d'arbitres

Les arbitres sont désignés par la FFVoile conformément à la réglementation. Un jury international sera constitué par la FFVoile, 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, mais sont joignables par téléphone ou par Skype, Email, 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.

4. Médecin référent

Un médecin référent sera choisi par l'AO, avec la validation de la FFVoile, pour étudier le dossier médical de chaque skipper, conformément à l'annexe 3 du règlement médical de la FFVoile, (http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglt_medical_annx3.pdf).

5. Règles

La régata sera régie par :

- 5.1. Les règles telles que définies dans les Règles de Course à la Voile (RCV)
- 5.2. La partie B, section II du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM)
- 5.3. Les Règlementations Spéciales Offshore (RSO catégorie 1),
- 5.4. Les prescriptions de la la FFVoiles traduites pour les concurrents étrangers précisées en annexe « prescriptions »
- 5.5. Les règles de classe Multi 50 2019,
- 5.6. L'heure officielle pour l'épreuve est l'heure locale française,
- 5.7. En cas de traduction des documents officiels propres à la course, le texte français prévaudra.

6. Publicité de l'épreuve (DP)

Les bateaux devront arborer la publicité choisie et fournie par l'AO. Si cette règle est enfreinte, la Réglementation World Sailing 20.9.2 s'applique ([lien vers réglementation](#)).

L'identification et les marquages de l'AO seront définis dans les IC.

7. Admissibilité et inscription

La régata est ouverte à tous les bateaux en règle avec leur autorité nationale et avec les règles de la Classe Multi 50. Les bateaux sont menés en double par un équipage ayant été admis à participer par l'AO.

Les bateaux admissibles peuvent s'inscrire en complétant le formulaire ci-joint et en l'envoyant accompagné des frais d'inscriptions requis à Sea to See – 11 passage de la poste – 29 100 Douarnenez, au plus tard le 17 avril 2019. Passé le 17 avril 2019, l'AO se réserve le droit d'accepter ou de refuser une nouvelle inscription.

Chaque concurrent doit être majeur à la date du départ.

Les concurrents doivent être en règle et à jour de leurs certifications (Stage de survie World Sailing et PS Mer) pour participer à une épreuve de catégorie 1 des RSO 2019 et de toute obligation imposée par la classe Multi 50.

La Direction de Course se réserve le droit de demander à un skipper, avec son bateau inscrit, de réaliser un parcours d'observation dont les modalités seront arrêtées en temps voulu avec la direction de course.

Chaque concurrent doit présenter au moment de l'inscription :

- La fiche d'inscription numérique ou papier complète
- Le règlement de la totalité des droits d'inscription
- Pour les concurrents possédant une licence FFVoile
leur 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 ou sa licence Club FFVoile mention « adhésion » ou « pratique » accompagné d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an.*
- Pour les concurrents étrangers ne possédant pas de licence FFVoile :
un justificatif de leur appartenance à une Autorité Nationale membre de World Sailing, un justificatif d'assurance valide en responsabilité civile avec une couverture d'un montant minimal de 2 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),

- Certificat de jauge à jour
- Présenter 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.
- La carte d'autorisation de port de publicité 2019 délivrée par la FFVoile si besoin, (*concurrents possédant une licence FFVoile uniquement*)

8. Droits à Payer

Les droits requis pour les Multi50 sont de 2 400 € TTC (soit 2 000 € HT) pour la Bermudes 1000 Race.
En cas d'annulation d'une inscription après le 18 avril à 00h01, les droits resteront acquis à l'AO ; sauf en cas de force majeure dûment justifié.

Programme

Les bateaux et les skippers (ou représentant du skipper) devront être à la disposition de l'AO au plus tard le dimanche 5 mai 2019 à 12h00 Locale au port du Rosmeur de Douarnenez.

Au Port de Brest l'accueil simultané des Multi 50 et de la flotte d'IMOCA n'étant pas possible, les Multi 50 devront libérer les places de port après la remise des prix. (DP)

Date	Programme
Vendredi 5 Avril	Publication des Instructions de course
Mercredi 17 Avril	Clôture des inscriptions
Dimanche 5 mai	Début des contrôles des équipements de sécurité
Lundi 6 Mai	Annonce du parcours Contrôles des équipements de sécurité
Mardi 7 mai	Contrôles des équipements de sécurité À 17h00 : Photo officielle - Présence obligatoire des skippers À 17h30 : Briefing Course - Présence obligatoire des skippers
Mercredi 8 mai	13h00 : Départ de la Bermudes 1000 Race
Dimanche 12 mai à Brest	En soirée Remise des prix Présence obligatoire des skippers

10. Instructions de Course

Elles seront publiées sur le site internet de la course le 5 avril et envoyées par mail aux concurrents inscrits à cette date.

11. Routage

Routage autorisé.

12. Parcours

Parcours de type course au large en double d'environ 1000nm, précisé dans les IC. Le départ se fera en baie de Douarnenez et l'arrivée sera jugée à Brest.

Le choix du parcours sera annoncé au plus tard le lundi 6 mai avant 20h00.

13. Balises

Une balise de positionnement sera fournie par l'AO.

14. Temps Limite pour finir

Le temps limite pour finir après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini correspond à 50% du temps du premier ajouté au temps de course du premier.

15. Système de Pénalité

La RCV 44.1 est modifié de sorte que la pénalité en 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 écrit dans les IC.

16. Escale, Assistance ...

Pendant la course, un bateau peut faire escale ou mouiller et recevoir assistance dans les conditions suivantes :

- une escale technique dans un port, ou amarrée sur une bouée ou à couple d'un navire mouillé ou à quai dans un port ou dans un abri, ne peut être inférieure à 04 heures.
- 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, le bateau pourra être remorqué ou mettre son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la DC, sur une distance inférieure à 10nm.

17. Classements et prix

Une course devra être validée pour valider la compétition.

Les classements seront effectués en temps réel, en tenant compte des éventuelles pénalités ou bonifications. Plusieurs classements intermédiaires seront publiés quotidiennement et disponibles pour les skippers et les médias. Les classements seront disponibles à toutes les heures rondes.

Des lots ou prix pourront être remis aux participants à la discrétion de l'AO.

18. Places aux ports

Les Multi0 seront accueillis au port du Rosmeur à Douarnenez et au port du Château à Brest.

19. Limitation de sortie de l'eau [DP]

Les bateaux ne doivent pas être sortis de l'eau pendant la régata sauf sous réserve et selon les termes d'une autorisation préalable du comité de course.

20. Communication Radio

L'AO demande aux skippers l'envoi de 2 mails par jour, ou de téléphoner sur le numéro rouge, afin de donner des informations du bord. Ces mails peuvent être reçus sous forme de vidéo et ou de photo également.

L'absence d'envoi ne fera pas l'objet de pénalités.

21. Décision 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'autorité organisatrice de toute responsabilité en cas de dommage (matériel et/ou corporel).

22. Responsabilité de l'AO, des partenaires et des participants

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 déroulement opérationnel de l'épreuve. Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'AO ne peut être que contractuelle et explicite.

En particulier :

La veille, et spécialement la veille radio, téléphonique et le suivi des bateaux avec les balises de positionnement et/ou par Inmarsat C, que la Direction de course pourrait assurer, doit être considérée par les concurrents 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 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'épreuve est une épreuve sportive. Tout litige sportif sera jugé conformément aux règles applicables. Le fait de déposer un engagement implique que le concurrent 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, les AO n'accepteront aucune responsabilité pour rupture de contrat impliquée par le droit coutumier, écrit ou autre, ni pour négligence, et ne seront responsables d'aucune perte ou blessure (quelle qu'en soit la cause ou l'occasion), violation de devoir, déformation ou autre.

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

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 participant 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, et ainsi de suite.

Tout conseil ou renseignement fourni par l'AO, par exemple un bulletin de météo ou un conseil suite aux inspections du bateau, est donné à titre purement indicatif et il reste de la seule responsabilité de chaque participant de vérifier les conditions météo probables et son matériel. Ni l'AO ni leurs associés n'acceptent la moindre responsabilité par rapport à de tels conseils ou renseignements qu'ils pourraient être amenés à fournir. (RCV Fondamentale 4.)

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. En outre, chaque participant 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. A défaut le Skipper ne sera pas autorisé à courir et à prendre le départ de la course et les droits d'inscription du bateau resteront acquis à l'AO.

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, participant, 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.

L'AO ne sera aucunement tenue pour responsable envers les participants 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.

L'AO n'aura aucune obligation d'organiser des opérations de sauvetage, que ce soit sur terre ou en mer. Il est également rappelé aux participants l'obligation de porter secours à un autre bateau ou participant 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'inscription entraîne l'acceptation totale et sans réserve de toutes les dispositions ci-dessus définies.

23. Droit à l'image

Les droits à l'image appartiennent à la Société Sea to See et à la Classe IMOCA. En participant à cette épreuve, le concurrent accorde automatiquement et sans compensation d'aucune sorte à la Société Sea To See et à ses partenaires ainsi qu'à la Classe IMOCA le droit perpétuel de produire, d'utiliser et de montrer, à leur discrétion, dans toute diffusion relative à la BERMUDES 1000 Race, toute image de lui-même ou de son bateau, réalisée pendant la période de la compétition nommée BERMUDES 1000 Race à laquelle participe le concurrent.

24. INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

Pour toutes informations complémentaires veuillez contacter :

Sea to See :

Gwen Chapalain : 06 85 32 39 70 - gwen@sea-to-see.com

Delphine Largenton : 06 86 14 82 71 – delphine@sea-to-see.com

PRESCRIPTIONS DE LA FFVOILE

FFVoile Prescriptions to RRS 2017-2020 translated for foreign competitors

(*) FFVoile Prescription to RRS 64.3 (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 about or request of damages arising from an incident involving a boat bound by the Racing Rules of Sailing or International Regulation to Prevent Collision at Sea depends on the appropriate courts and cannot be dealt by the jury.

(*) 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 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 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://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/jury_appel.asp