



AVIS DE COURSE

Départ le dimanche 28 avril 2024
15^{ème} édition

De Lorient(FR) à New-York (USA)

Intégrant l'Avenant n°1 du 20 novembre 2023

Intégrant l'Avenant n°2 du 24 janvier 2024

Organisée par

OC SPORT
PEN DUICK



SOMMAIRE

<u>1</u>	<u>ORGANISATION</u>	<u>4</u>
<u>2</u>	<u>NOM DE LA COURSE</u>	<u>5</u>
<u>3</u>	<u>OBJET</u>	<u>5</u>
<u>4</u>	<u>DEFINITIONS</u>	<u>5</u>
<u>5</u>	<u>[DP] [NP] REGLES</u>	<u>6</u>
<u>6</u>	<u>PUBLICITE</u>	<u>7</u>
<u>7</u>	<u>ADMISSIBILITE</u>	<u>8</u>
<u>8</u>	<u>MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES OBLIGATOIRES</u>	<u>13</u>
<u>9</u>	<u>PROGRAMME</u>	<u>14</u>
<u>10</u>	<u>OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DU SKIPPER</u>	<u>15</u>
<u>11</u>	<u>CONTROLE DES BATEAUX</u>	<u>15</u>
<u>12</u>	<u>INSTRUCTIONS DE COURSE</u>	<u>16</u>
<u>13</u>	<u>PARCOURS</u>	<u>16</u>
<u>14</u>	<u>TEMPS LIMITE</u>	<u>16</u>
<u>15</u>	<u>SYSTEME DE PENALITE</u>	<u>16</u>
<u>16</u>	<u>CLASSEMENT</u>	<u>16</u>
<u>17</u>	<u>TROPHEES ET PRIX</u>	<u>16</u>
<u>18</u>	<u>POSITIONNEMENT</u>	<u>17</u>
<u>19</u>	<u>MOYENS DE COMMUNICATIONS</u>	<u>17</u>
<u>20</u>	<u>SOURCE D'ÉNERGIE</u>	<u>18</u>
<u>21</u>	<u>AIDE EXTÉRIEURE</u>	<u>19</u>
<u>22</u>	<u>UTILISATION DES DROITS AUDIOVISUELS</u>	<u>21</u>
<u>23</u>	<u>DROITS MARKETING, VISIBILITE, COMMUNICATION</u>	<u>21</u>
<u>24</u>	<u>RESPONSABILITE DE L'AO, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS</u>	<u>23</u>
<u>25</u>	<u>PREVENTION DES VIOLENCES ET INCIVILITES</u>	<u>25</u>
<u>26</u>	<u>CONTACTS</u>	<u>25</u>
<u>27</u>	<u>DONNEES PERSONNELLES</u>	<u>26</u>
<u>28</u>	<u>DROIT APPLICABLE ET LITIGES</u>	<u>29</u>
<u>29/30/31</u>	<u>ANNEXES</u>	<u>29</u>

[DP] dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

[NP] s'applique à une infraction qui ne peut pas faire l'objet d'une réclamation par un bateau

[SP] s'applique à une règle pour laquelle une pénalité standard peut être appliquée par le jury.

1 ORGANISATION

The Transat CIC est une course organisée par OC Sport Pen Duick ouverte aux classes Ocean Fifty, aux Class40, IMOCA et catégories, Multicoque 49/51, Vintage monocoques et multicoques.

Le siège social de l'Autorité Organisatrice est situé : OC SPORT Pen Duick
6 rue du Sous-Marin Vénus
56100 LORIENT

1.1 COMITÉ D'ORGANISATION

Le Comité d'Organisation est composé de :

- Hervé Favre : Président d'OC Sport Pen Duick
- Joseph Bizard : Directeur Général d'OC Sport Pen Duick
- Marion Olivier : Chef de Projet OC Sport Pen Duick

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

1.2 DIRECTION DE COURSE

L'équipe de Direction de Course est composée de :

- Francis Le Goff : Directeur de Course au Large
- Yann Chateau : Directeur de Course Adjoint
- Miranda MERRON Guillaume Evrard : Directeur de Course Adjoint
- Amélie JUVIEN Pierre HAYS : Directeur de Course Adjoint

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

Commission médicale.

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

L'équipe de Direction de Course pourra être complétée en fonction du nombre de participants.

1.3 CORPS ARBITRAL

Les arbitres seront désignés par la FFVoile.

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

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

1.4 MÉDECIN RÉFÉRENT

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

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

2 NOM DE LA COURSE

L'appellation officielle de l'édition 2024 est « THE TRANSAT CIC ».

3 OBJET

The Transat CIC est un événement sportif de course au large à la voile de haut-niveau, couru en solitaire (à l'exception de la catégorie exhibition "Voilier-cargo" qui pourra se courir en équipage), tous les quatre ans sur l'Atlantique Nord entre la France et les Etats-Unis d'Amérique. Elle a pour objectif de mettre en valeur les Skippers et leurs armateurs ainsi que les collectivités de départ et les partenaires de l'organisation.

Elle réunit des flottes de multicoques et de monocoques. La Course est une épreuve inscrite au calendrier international des courses océaniques (World Sailing Major Oceanic Event).

4 DÉFINITIONS

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

4.1 AO

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

4.2 AC

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

4.3 IC

L'abréviation pour les Instructions de Course (incluant ses annexes et avenants éventuels).

4.4 RCV

L'abréviation pour les Règles de Course à la Voile en Vigueur.

4.5 SKIPPER ET SKIPPER REMPLAÇANT

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

L'appellation Skipper remplaçant représente le marin qui sera susceptible de remplacer un skipper en cas de défaillance de ce dernier. Lorsque ce remplacement sera effectif, le Skipper remplaçant deviendra le Skipper tel que défini ci-dessus.

4.6 TEAM

Il représente le Skipper et l'organisation qu'il a autour de lui pour se préparer et se structurer en vue de réaliser la Course.

4.7 CRISE

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

4.8 MARQUE The Transat

La marque déposée THE TRANSAT est enregistrée en Europe par le Bureau de Propriété Intellectuelle. Réf: Community Trade Mark E3873908, enregistré le 10 Avril 2006, Classes 16, 41, en anglais et en français.

4.9 SIGNES DISTINCTIFS DE LA COURSE

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

4.10 LOGO DE LA COURSE

Le logo officiel comportant la Marque « The Transat CIC ».

4.11 BLOC « TEAM OFFICIEL »

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

4.12 ESPACE PARTENAIRES

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

4.13 VILLAGE

L'ensemble des structures d'accueil et de relations publiques organisé et installé par l'AO de la Course au départ de la course. Le Village est ouvert à tous et destiné à accueillir le grand public, à l'exception de l'Espace Partenaires. Installé à proximité de la flotte des bateaux de la Course, l'architecture et les plans du Village permettront la mise en place d'un temps fort populaire et sportif. Un Village départ de l'édition 2024 sera organisé à Lorient.

5 [DP] [NP] RÈGLES

5.1 RÈGLES EN VIGUEUR

La Course est régie par les textes en vigueur des documents listés ci-dessous, complétés et éventuellement modifiés par l'AC et les IC :

- Les règles telles que définies dans les Règles de Course à la Voile (RCV) ;
- Les règles de classe en vigueur ;
- Les prescriptions nationales traduites pour les concurrents non-francophones précisées en Annexe « Prescriptions FFVoile » ;

- La partie B du règlement international pour prévenir des abordages en mer (RIPAM) quand elle remplace les règles du chapitre 2 des RCV : de jour comme de nuit, le RIPAM s'applique, à l'exclusion des zones suivantes où le RIPAM s'applique uniquement entre l'heure légale du coucher du soleil et celle du lever du soleil :
 - Le jour du départ, de la zone de départ et jusqu'à 25 milles de la ligne de départ (Zone où les heures de lever et du coucher de soleil sont 05:00 et 19:00 UTC),
 - A l'approche de l'arrivée, dans un cercle de 25 milles centré par 40°27' N & 073°50' W (Zone où les heures de lever et du coucher du soleil sont 09:30 et 00:00 UTC) ;
- Les Réglementations Spéciales Offshore (RSO) en vigueur, catégorie 1, avec les modifications propres à chaque classe ;
- L'heure officielle pour l'épreuve est en UTC.

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

5.2 MODIFICATION DES RCV

- RCV 41 (Aide extérieure) et 45 (Mise au sec, amarrage, mouillage) : modifiée à l'AC 21.
- RCV 42.3 (i) : un bateau peut utiliser son moteur ou être remorqué pour revenir à Lorient ou dans un autre port convenu avec la Direction de Course pour réparer et reprendre la course après autorisation de la Direction de Course. (Modifiée à l'AC 21).
- RCV 44.1 (Effectuer une pénalité) : modifiée dans les IC.
- RCV 48 (Limitation sur l'équipement) : modifiée par « les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite du Directeur de Course ».
- RCV 51 (Lest Mobile) : supprimer les 2 premières phrases et remplacer par : « Tout déplacement de poids dans le but de modifier le réglage ou la stabilité est autorisé dans les limites suivantes : à l'intérieur du bateau, tous les éléments lourds pouvant endommager le bateau ou blesser l'équipage doivent être solidement attachés en permanence. La nourriture, les bidons d'eau et de fuel, l'accastillage et les pièces de rechange peuvent être rangés dans des sacs ou des boîtes et déplacés s'ils sont solidement amarrés au bateau. Le matériel de sécurité (dont les radeaux de survie et/ou le matériel plombé) ne doit pas être déplacé. Les voiles peuvent être déplacées librement. Les sacs à voiles ne doivent pas pouvoir retenir l'eau ».
- RCV 52 (Energie manuelle) : modifiée à l'AC 20.2.
- RCV 54 (Etats et amure des voiles d'avant) : ne s'applique pas.
- RCV 55.2 (Tangons de spinnaker, tangons de foc) : ne s'applique pas, sauf pour les Class40.
- RCV 61 (Exigences pour réclamer) : modifiée dans les IC.
- RCV 62 (Réparation) : modifiée dans les IC.
- RCV 63 (Instructions) : modifiée dans les IC.
- RCV 64 (Décisions) : modifiée dans les IC.

Les RCV modifiées dans les IC apparaîtront en entier dans lesdites IC.

6 PUBLICITÉ

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

6.1 NUMÉRO DE COURSE

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

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

Les numéros de course doivent être communiqués à l'AO à l'inscription du bateau.

6.2 NOM DU BATEAU

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

6.3 PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

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

La propriété intellectuelle, incluant (sans limitations) les logos, marques et liens internet appartient à OC Sport Pen Duick. L'inscription à la Course emporte le droit d'utiliser le Logo de la Course sur tout le matériel de communication du Skipper et ses partenaires jusqu'au 31 décembre 2024, dans le respect de l'Annexe Marketing.

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

7 ADMISSIBILITÉ

Cette épreuve est ouverte aux multicoques et aux monocoques invités, qui sont répartis en plusieurs Classes et Catégories selon les critères ci-dessous :

- **Catégorie « Multicoque 49/51 » Classe « OCEAN FIFTY »** : Multicoques compris entre 49 et 51 pieds mis à l'eau après le 1^{er} janvier 2009. Le bateau devra présenter un TCF supérieur ou égal à 1,6 (Selon la classification MOCRA). **Multicoques en conformité avec les règles de classe Ocean Fifty ;**
- Classe « Class40 » : Monocoques en conformité avec les règles de la Class40 ;
- Classe « IMOCA » : Monocoques en conformité avec les règles de classe IMOCA ; **Toutefois, les IMOCA qui ne pourront plus obtenir de certificat de jauge au 01/01/2025 sont également autorisés à courir.**
- Catégories « Vintage » et « Cargo » : Afin de favoriser les bateaux et les marins qui ont fait l'histoire de la course au large et de renforcer/respecter sa politique RSE, OC Sport Pen Duick crée des catégories Vintage. Ces catégories pourront prendre des appellations différentes sur les Transats organisées par le OC Sport Pen Duick. Elles concernent :
 - Vintage Mono : Monocoques \geq 39 pieds n'ayant pas obtenu un certificat de jauge des classes « Class40 » ou « Imoca » depuis 2015 et mis à l'eau avant le 31/12/2010 ;
 - Vintage Multi : Multicoques \geq 35 pieds et \leq 80 pieds n'ayant pas obtenu un certificat de jauge de la classe « Ocean Fifty » depuis 2015 et mis à l'eau avant le 31/12/2010.
 - Exhibition « Voiliers-Cargos » : Monocoques ou Multicoques \geq 60 pieds avec une capacité de transport de 2 tonnes minimum (RSO 1 uniquement). Par souci de clarification, la catégorie "Voilier-Cargo" est une classe de démonstration qui ne figure pas au classement officiel de The Transat. Cette catégorie se courra en équipage. Les critères de qualification et les règles s'appliquant à cette catégorie seront définies dans les IC.

Le nombre de bateaux invités à participer à l'épreuve est fixé à 80 et le nombre de places par classe ou catégorie est limité de la façon suivante :

Class40	IMOCA	Multicoque 49/51 OCEAN FIFTY	Catégorie Vintage	Voiliers-Cargos
25	35	10	10	Pas de quota

Tous les bateaux inscrits devront être en conformité avec leurs règles de classe respective au 5 avril 2024 (cotisation et certificat de jauge) ; sauf catégories Vintage et Voiliers-Cargos.

Pour qu'une classe ou catégorie soit admissible, un minimum de 3 bateaux inscrits avant le 20/02/2024 est nécessaire, sauf dérogation accordée par l'AO.

7.1 [NP] QUALIFICATION

7.1.1 Courses qualificatives

Chaque bateau, avec son skipper inscrit dans la Course, sera qualifié s'il a participé et terminé en solitaire une course RSO 0, 1 ou 2 dans les deux dernières années.

7.1.2 Parcours de qualification

Chaque bateau, avec son Skipper inscrit dans la Course, devra réaliser un parcours de qualification avant le 28 mars 2024 pour le skipper et avant le 14 avril 2024 pour le skipper remplaçant, sauf dérogation exceptionnelle de la Direction de Course.

Les modalités sont les suivantes :

- Le bateau et le Skipper devront être inscrits à la Course.
- Le bateau devra être équipé d'une balise de positionnement dont la Direction de Course peut prendre la main afin d'assurer le polling.
- Le Skipper devra proposer par email à la Direction de Course un parcours de qualification en précisant le port de départ, le port d'arrivée, les waypoints intermédiaires éventuels, la distance et la date de départ envisagée.
- Ce parcours doit être :
 - Soit d'au moins 1200 milles nautiques avec 120 milles minimum à réaliser au près dans des conditions de vent et de mer de force 5 sur l'échelle de Beaufort et en configuration course. Seul un parcours effectué en solitaire sera accepté, sauf dérogation exceptionnelle écrite de la Direction de Course et anticipée dans le cas uniquement d'un « media man » embarqué.
 - Soit une Course en solitaire d'un minimum de 500 milles nautiques et d'un parcours de qualification complémentaire pour atteindre un total de 1400 milles nautiques en configuration course, avec 120 milles minimum à réaliser au près dans des conditions de vent et de mer de force 5 sur l'échelle de Beaufort.
- La Direction de Course validera la proposition avec le Skipper par retour d'email et/ou échange téléphonique si nécessaire.
- Le Skipper mettra tout en œuvre pour apposer les marquages de la Course fournis par l'AO (Logos de la Course et pavillons de course) lors de sa qualification, et de toutes sorties destinées à la réalisation de banques images.
- 5 jours avant le départ de la qualification, l'accès au suivi de la balise de positionnement sera donné à la Direction de Course. La balise de positionnement devra émettre à une fréquence minimale d'une position toutes les 15 minutes pendant l'ensemble du parcours de qualification.
- Au retour du parcours de qualification, le Skipper devra envoyer un email à la Direction de

Course avec une synthèse de la navigation : date et heure de départ et d'arrivée, parcours réel effectué (incluant une copie de la trace), distance parcourue, problèmes rencontrés...

- Un accusé de réception sera envoyé par la Direction de Course pour valider ou non la qualification. Le parcours de qualification devra être validé par la Direction de Course pour pouvoir prendre le départ de The Transat CIC.

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

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

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

7.2 INSCRIPTIONS

7.2.1 Formulaire d'inscription

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

Le formulaire d'inscription en ligne est disponible à l'adresse suivante :

<https://forms.monday.com/forms/6cc505cd4978eb19bf09d093be99e4b6?r=use1>

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

Léane DACLIN **Amélie JUVIEN** - mail : inscription@ocsport.com

7.2.2 Date limite d'inscription

La date limite de demande d'inscription est fixée au **20 février 2024** ~~31 janvier 2024~~.

Les inscriptions tardives (après minuit le **20 février 2024** ~~31 janvier 2024~~) seront étudiées par OC Sport Pen Duick. Au cas où une telle inscription serait acceptée, les droits d'inscription (AC 7.3.3) seront majorés de 25%.

Toutefois, l'AO se réserve le droit :

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

Aucune inscription ne pourra être transférée à un autre Skipper sans l'accord exprès de l'AO.

7.2.3 Montant des droits d'inscription

Le montant des droits d'inscription hors taxes est fixé à :

Multicoque 49/51 OCEAN FIFTY	Class40	IMOCA	VINTAGE
10 000 €	6 000 €	15 000 €	5 000 €

Le virement bancaire est à effectuer aux coordonnées suivantes :

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

Référence du virement : nom du Skipper / nom du bateau

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

7.2.4 Désistement, annulation et remboursement

Les droits d'inscriptions seront :

- Remboursés à hauteur de 100% en cas de forfait avant le 01/11/2023
- Remboursés à hauteur de 50% en cas de forfait avant le 25/02/2024 05/02/2024.
- Retenus entièrement (aucun remboursement de fait) en cas de forfait du Skipper à partir du 25/02/2024 05/02/2024 à minuit.
- Remboursés à hauteur de 50% pour raison médicale après le 25/02/2024 05/02/2024.
- Retenus entièrement si le bateau est jugé non conforme à l'issue des contrôles effectués par le Comité Technique. L'AO se réserve le droit de refuser sa participation (RCV76).
- Retenus entièrement si le bateau ou le Skipper n'est pas autorisé à prendre le départ par l'AO ou pour tout autre manquement à l'AC.
- Remboursés entièrement si l'AO décide volontairement d'annuler l'épreuve.

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

La force majeure est définie par l'article 1218 du code civil et précisée par la jurisprudence des Cours et Tribunaux Français. Seront notamment retenus comme cas de force majeure la guerre (étrangère ou civile), des attentats ou risques d'attentats, des phénomènes météorologiques

inhabituels, une pandémie ou la survenance d'une grève empêchant de donner le départ.

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

7.3 SKIPPER

- 7.3.1 La Course se court en solitaire. Tout bateau doit avoir, en tout temps, une seule personne et toujours la même à bord, sous réserve des RCV 1.1 et 41.
- 7.3.2 Tout Skipper qui a embarqué une ou plusieurs personnes, dans le cadre des RCV 1.1 ou 41, doit s'efforcer de les débarquer dans les meilleurs délais, et doit se conformer aux instructions de la Direction de Course.
- 7.3.3 Chaque Skipper doit être en règle avec l'autorité nationale de son pays de nationalité ou de résidence et posséder une licence FFVoile (ou équivalent dans son pays) valide pour la durée de l'épreuve.

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

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

7.3.4 Documents à fournir avant au plus tard le 5 avril 2024 :

- Soit un certificat de stage World Sailing (Formation à la survie + Premier Secours Mer) en cours de validité, effectué dans un centre approuvé World Sailing, soit un certificat de formation à la survie tel que requis dans la RSO 6.01 (« World Sailing Approved ») et un certificat satisfaisant la RSO 6.05 ;
- La liste de médicaments conforme à la catégorie RSO 1 avec les noms commerciaux associés éventuels et les dates de péremption. Cette liste doit être datée et signée ;
- Carte de publicité 2024 le cas échéant ;
- Certificat de radiotéléphoniste restreint ou équivalent ;
- Licence de station de navires.

La commission Médicale de la Fédération Française de Voile et le médecin référent de The Transat CIC rappellent qu'il est de la responsabilité du Skipper :

- **De s'assurer que son état médical et physique est compatible avec les contraintes de la course,**
- **D'informer loyalement le médecin référent de toute pathologie, dont il aurait connaissance, susceptible d'altérer sa sécurité ou celle des tiers pendant l'épreuve.**
- De fournir le compte rendu d'une échographie cardiaque.
- De fournir le compte rendu d'une épreuve d'effort maximale datant de moins de 4 ans.
- De fournir la fiche médicale complétée et comprenant obligatoirement la date, le tampon et la signature du médecin cautionnant les renseignements demandés ainsi que la date et signature du Skipper.
- De fournir un bilan biologique datant de moins de 2 ans et comprenant au minimum NFS, ionogramme, urée, créatinine, bilan hépatique, glycémie à jeun.

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

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

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

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

7.3.5 Age minimum : 18 ans au 28 avril 2024.

7.3.6 Au plus tard le 26 avril 2024, le Skipper devra déposer sa déclaration de départ dûment remplie et signée. La déclaration de départ sera une annexe des IC.

7.4 SKIPPER REMPLAÇANT

Chaque Team peut désigner un Skipper remplaçant auprès de l'AO avant le 5 avril 2024.

Dans le cas où le Skipper serait dans l'impossibilité physique de prendre le départ, le Skipper remplaçant pourra devenir le Skipper s'il a rempli toutes les conditions précisées aux articles 7.2 (Qualification) et 7.4 (Skipper).

7.5 AVENANT ENVIRONNEMENTAL

Un avenant environnemental sera publié avant le **31 janvier 2024** ~~31 décembre 2023~~. Il a pour objectif de traiter les impacts environnementaux, sociaux et sociétaux de l'événement, en adéquation avec la vision qu'OC Sport Pen Duick a choisi d'incarner : Rethink sport, une voie solide vers l'action climatique.

7.6 CRISE SANITAIRE

En cas de crise sanitaire, l'Autorité Organisatrice est susceptible de modifier l'avis de course sans préavis, et notamment de publier une annexe conforme aux obligations sanitaires définies par les autorités. Ces obligations seraient susceptibles de modifier les conditions d'inscription et/ou d'admissibilité.

7.7 ACCEPTATION DES DOCUMENTS DE COURSE

L'inscription officielle à The Transat CIC vaut acceptation de l'ensemble des documents de Course (Avis de courses, Instructions de Course, Avenants et Annexes)

8 [NP][DP] MATÉRIELS DE SÉCURITÉ SUPPLÉMENTAIRES OBLIGATOIRES

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

- Un radar avec alarme.
- Un Iridium portable chargé étanche (ou dans une housse étanche) et sa batterie de rechange dans le container ou sac de survie (avec une carte SIM dédiée).
- Un GPS portable étanche ou dans une housse étanche dans le container ou sac de survie.
- Un émetteur / récepteur AIS actif et un logiciel de visualisation des cibles AIS avec une antenne située en tête de mât et enregistré au MMSI du bateau.
- Une combinaison de survie, normes NF EN ISO 15027-1 et dont l'isolation thermique sans sous-vêtements polaires doit être supérieure à 0.75 Clo immergé.
- Au minimum une balise de détresse portable Sarsat-Cospas bi-fréquence 121.5 Mhz et 406 Mhz, munie d'un GPS, classée longue durée, autonomie 48H minimum.
- Marquage de coque, couleur fluo : les règles RSO 4.02.1, 4.02.2 sont obligatoires pour tous les participants.
- Une mini bouteille de plongée de type « Spare Air » d'un volume d'air minimum de 80 litres ou équivalent avec détendeur incorporé.
- Deux gilets de sauvetage auto-gonflables (de préférence par système de pression type Hammar ou équivalent), homologués CE avec au minimum un kit de rechange et muni d'une lampe à éclats avec une autonomie minimum de 8 h.
- Un SART (transpondeur de recherche et sauvetage) radar ou AIS autonome dans le container ou sac de survie.

- Une balise personnelle AIS portée en permanence par le Skipper.
- Une balise personnelle PLB portée en permanence par le Skipper.
- Les éléments suivants sont obligatoires dans le container ou sac de survie :
 - Lampe à éclat ;
 - Des bâtons lumineux à réaction chimique type Cyalume ;
 - Une couverture de survie ;
 - Une trousse de 1er secours (2 tubes d'écran solaire plus des pansements efficaces en conditions humides) ;
 - Aliment énergétique 5000kj ;
 - Un sachet de teinture de fluorescéine.

Toutes les balises Sarsat-Cospas (du bateau et les PLB) embarquées pour la course doivent être enregistrées officiellement avec la notation « The Transat CIC 2024 » et le numéro d'urgence de la DC qui vous sera communiqué. 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 20 avril 2024.

Les bateaux devront avoir à bord une réserve de carburant de secours de 20 L dans un ou deux jerricans qui seront plombés en position et en fermeture sauf disposition contraire dans les règles de classe.

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

9 PROGRAMME PREVISIONNEL

VENDREDI 19 AVRIL 2024	
16:00 UTC (18:00 loc)	Début d'accueil des bateaux Arrivée des bateaux et mise à la disposition de l'AO aux emplacements désignés
SAMEDI 20 AVRIL 2024	
07:30 UTC (09:30 loc)	Début des contrôles d'équipement des bateaux déjà présent sur le port de Lorient
MARDI 23 AVRIL 2024	
08:00 UTC (10:00 loc)	Ouverture du village et runs IMOCA, Multicoque 49/51 potentiels runs (TBC)
MERCREDI 24 AVRIL 2024	
12:00 UTC (14 :00 loc)	Parade Class40 et des vintages
JEUDI 25 AVRIL 2024	
07:30 UTC (09:30 loc)	Briefing Sécurité. Présence obligatoire pour les skippers bizuths ou pour les skippers n'ayant pas déjà assisté à ce briefing dans l'année 2023 ou 2024.

08:30 UTC (10:30 loc)	Briefing Instructions de Course et Sécurité (Durée 2h)
VENDREDI 26 AVRIL 2024	
15:00 UTC (17:00 loc)	Fin des contrôles d'équipement
16:00 UTC (18:00 loc)	Heure limite du dépôt de la déclaration de départ
16:30 UTC (18:30 loc)	Briefing semi-rigides d'assistance
SAMEDI 27 AVRIL 2024	
07:30 UTC (09:30 loc)	Briefing Météo et Départ (Durée 1h)
DIMANCHE 28 AVRIL 2024	
07:30 UTC (09:30 loc)	Début d'appareillage des bateaux (ordre et horaires précisés en annexe des IC)
11:02 UTC (13:02 loc)	Départ de The Transat CIC

Des runs seront organisés pour les IMOCA et les Multicoques 49/51 le mardi 23 avril 2024. Chaque bateau doit avoir une place réservée pour un invité de l'organisation.

Dans le cas où des runs sont organisés, l'arrivée des bateaux et la mise à disposition aux emplacements désignés sera reporté au mardi 23 avril 18H. Les modalités de ces runs seront spécifiées dans un avenant. Les modalités des parades Class40 et vintages seront spécifiées dans un avenant.

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

En fonction des prévisions météorologiques, la Direction de Course pourra :

- Avancer le départ au samedi 27 avril 2024, auquel cas les concurrents seront informés de la modification du programme par avenant publié au plus tard le jeudi 26 octobre 2023.
- Retarder le départ à une date ultérieure, auquel cas les concurrents seront informés par avenant de la reprogrammation du départ au moins 24 heures à l'avance.

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

10 [NP] OBLIGATIONS DE REPRÉSENTATION DU SKIPPER

10.1 SKIPPER

La présence du skipper est obligatoire aux événements suivants, faute de quoi des pénalités financières pourront être appliquées :

10.1.1 Dans une ville spécifiée par l'AO

- Pour la conférence de presse de présentation (en mars 2024).
- Pour tout autre temps fort dont la date sera communiquée au plus tard le 31 décembre 2023.
- Pour la remise des prix, faute de quoi, les prix et dotations financières ne seront pas remis.

10.1.2 A Lorient

- De la date de convocation jusqu'au départ.
- Pour chaque briefing décrit dans l'Avis de Course.
- Pour le premier contrôle de sécurité du bateau.
- Durant la totalité de la cérémonie de présentation des Skippers et de la soirée officielle précédant le départ à Lorient.
- Pour la sortie du bateau selon les plannings prévus.

10.1.3 A New-York

- Aux remises des prix, faute de quoi, les prix et dotations financières ne seront pas remis.
- Le bateau devra rester à la marina d'arrivée à la place qui lui aura été désignée au plus tard 48 heures après leur arrivée pour les IMOCA et 96 heures après pour les autres classes et catégories.

10.2 RESPONSABLE TECHNIQUE DU BATEAU

10.2.1 A Lorient

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

10.2.2 A New-York

Un responsable technique du bateau devra être présent en permanence lors de la présence du bateau dans la marina d'arrivée. Ses coordonnées devront être déposées auprès de la Direction de Course à son arrivée. Il devra être joignable 24H/24.

10.3 PÉNALITÉS

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

11 CONTRÔLE DES BATEAUX

11.1 A LORIENT

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

11.2 A NEW-YORK

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

12 INSTRUCTIONS DE COURSE

Les IC seront envoyées aux Skippers, par mail au plus tard le 5 avril 2024 et mises en ligne sur le site internet dans l'espace course.

13 PARCOURS

Le parcours est un parcours direct entre une ligne de départ au large de Lorient et une ligne d'arrivée à proximité de New-York.

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

La Direction de course se réserve le droit d'ajouter des bouées, waypoints ou portes de sécurité (lignes que chaque bateau devra traverser ou contourner au moins une fois), en fonction de la position des icebergs et des conditions météorologiques. Ceux-ci seront définis dans les Instructions de Course et pourront varier pour chaque classe de bateaux.

14 TEMPS LIMITE

La ligne d'arrivée sera fermée le lundi 20 mai 2024 à 11:02 UTC. Tout temps de bonus attribué par le Jury International sera pris en compte dans l'application de ce temps limite.

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

15 SYSTEME DE PENALITE

15.1 EFFECTUER UNE PÉNALITÉ

La RCV 44 « Effectuer une pénalité » sera modifiée dans les IC.

15.2 PÉNALITÉS DE REMPLACEMENT

Sauf en cas de pénalités financières, une infraction aux règles pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité en temps pouvant aller jusqu'à la disqualification. Les compensations

financières seront définies dans l'Annexe « pénalités financières » qui sera diffusée avant le **31/01/2024 31/12/2023**.

16 CLASSEMENT

Un classement en temps réel dans chacune des classes sera établi selon l'ordre d'arrivée, majoré des pénalités ou minoré des bonifications éventuelles.

17 TROPHÉES ET PRIX

Seuls les bateaux ayant franchi la ligne d'arrivée de the Transat CIC et fini avant la fermeture de ligne sont pris en compte pour les trophées et les prix.

Le montant et la répartition des dotations financières distribuées seront précisés par Annexe à l'Avis de Course au plus tard le **31 janvier 2024 31 décembre 2023**.

18 POSITIONNEMENT

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

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

18.1 SYSTÈME DE POSITIONNEMENT DE REMPLACEMENT

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

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

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

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

18.2 SUIVI EN TEMPS RÉEL

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

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

19 MOYENS DE COMMUNICATIONS

Tout bateau doit être équipé :

- D'un système de téléphone par satellite avec alarme visuelle et sonore et antenne extérieure fixe (installée conformément à la notice technique du produit). Ce système peut être le système Inmarsat ou équivalent s'il est doté d'un combiné téléphonique avec sonnerie.
- D'une radio VHF marine 56 canaux de 25 watts minima avec antenne en tête de mat (sauf disposition contraire dans les règles de classe).
- D'un système satellite Inmarsat ou équivalent (en termes de haut-débit et de caractéristiques) avec un débit de transmission égal ou supérieur à 128kpbs.

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

20 SOURCE D'ÉNERGIE

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

Les bateaux sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique ou pour les multicoques un système anti -chavirage permettant de choquer les écoutes totalement ou partiellement. Ce système ne doit en aucun cas permettre de border les voiles. Cette énergie peut servir pour manœuvrer le système de ballast et/ou d'inclinaison de la quille ou toute autre action autorisée dans les règles de Classe.

21 [DP] AIDE EXTÉRIEURE

21.1 ROUTAGE

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

21.2 AIDE A LA PERFORMANCE

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

21.3 ASSISTANCE TECHNIQUE

L'assistance technique à distance, défini comme toute information émanant d'un accompagnateur (au sens des RCV) pour permettre à l'équipage de résoudre avec les moyens présents à bord, un problème technique sur le bateau, est autorisé. Elle devra se limiter strictement aux actions de réparations. Sont autorisés les échanges oraux, écrits, de photos et de vidéos, entre l'équipage et son équipe, dont le seul but est de décrire le problème technique et de proposer un mode de réparation afin que l'équipage réalise la réparation de façon autonome. Toute assistance technique à l'attention de l'équipage sera accessible à tout moment par la DC.

Sont interdits :

- 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), ... ».
- Le téléchargement par le bateau de logiciel ou mise à jour (sauf si ceux-ci sont accessibles Publiquement et référencés, et sous réserve de l'autorisation de la DC avant téléchargement).

21.4 NAVIGATION INDÉPENDANTE

En dehors des actions autorisées en AC 21.1, AC 21.2 et AC 21.3, les bateaux doivent effectuer la totalité de la Course d'une façon indépendante et ne doivent pas, délibérément, naviguer de conserve ou prendre des dispositions en vue d'un quelconque accompagnement. Pendant l'épreuve, le bateau ne peut avoir de contact matériel avec un autre navire ou aéronef. Il ne peut être ravitaillé de quelque façon que ce soit.

La remontée de données provenant du bateau sera autorisée et pourra être utilisée à des fins de sécurité et non d'aide à la performance.

21.5 ESCALE TECHNIQUE

Pendant la Course, un bateau peut faire une ou plusieurs escales techniques dans les conditions suivantes :

- Le Skipper doit en faire la demande à la Direction de Course.
- Après accord de la Direction de Course sur le lieu de l'arrêt, sur les réparations à effectuer et éventuellement sur le matériel à changer, le bateau peut être remorqué ou mettre son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la Direction de

Course et sur une distance convenue à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée.

- Des personnes peuvent monter à bord lorsque le bateau est en remorque ou au moteur.
- Lorsque le bateau est à quai dans le port ou l'abri convenu avec la Direction de Course, les réparations peuvent être effectuées et il peut être ravitaillé et embarquer le matériel de rechange convenu avec la Direction de Course. Le Skipper peut débarquer.
- Le bateau peut aussi décider de ne pas s'amarrer ou mouiller. Dans ce cas, il sera convenu avec la Direction de Course une position (latitude / longitude) dans un abri où le bateau devra arrêter sa progression au moteur ou cesser d'être remorqué avant de commencer les réparations, le ravitaillement et l'embarquement du matériel de rechange. Si le bateau dérive vers la ligne d'arrivée, il devra retourner à la voile ou au moteur à la position convenue quand il sera prêt à reprendre la course.
- Lorsque les réparations sont terminées et que le bateau va reprendre la Course, il peut être remorqué ou partir au moteur sur une distance convenue d'avance avec la Direction de Course à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée. Dès que le bateau reprend sa course, seul le Skipper est à bord.
- L'escale technique à quai dans un port ou abri n'est pas sujette à un temps minimum d'arrêt.
- Un arrêt au mouillage ou amarré sur une bouée ou à couple d'un navire mouillé ne compte pas pour escale technique pour autant que le Skipper ne reçoive pas d'aide extérieure pendant cet arrêt.

Pour les Class40 et les **Multicoque 49/51 Ocean Fifty**, le temps minimum d'escale est de 4 heures.

22 UTILISATION DES DROITS AUDIOVISUELS

L'annexe audiovisuelle sera communiquée au plus tard le **31 janvier 2024** ~~15 janvier 2024~~ **30 novembre 2023**, 14 h 01.

23 DROITS MARKETING, VISIBILITÉ, COMMUNICATION

23.1 DÉNOMINATION

La dénomination de la course est « The Transat CIC ».

23.2 DROITS MARKETING ET VISIBILITÉ

La visibilité des sponsors et partenaires sur The Transat CIC est soumise à des règles validées par l'AO. En cas de manquement à l'une des règles énoncées ci-dessous, des pénalités financières pourront être appliquées par l'AO.

Le terme de « partenaire » de The Transat CIC est strictement réservé aux partenaires de l'événement. Seules les marques « partenaires » de l'évènement disposent d'une visibilité publique sur les différents lieux et supports de communication de l'évènement.

The Transat CIC a mis en place des offres spécifiques à destination des partenaires des « teams » qui souhaitent obtenir une visibilité complémentaire sur le village et plus globalement sur l'évènement.

23.3 LOGOTYPES COMPOSITES

L'Organisation fournit à chaque participant un logo composite « SAILING TEAM ».

Seule l'utilisation de ce logo est autorisée dans la communication des teams. Ce logo et la charte graphique l'accompagnant seront téléchargeables dans la newsletter accompagnant l'avis de course.



23.4 COMMUNICATION DES TEAMS

L'utilisation du logo composite est strictement limitée à la communication des teams. La dénomination de la course et le logo « composite » The Transat CIC sont uniquement autorisés dans un cadre promotionnel de la part des teams et sur les outils promotionnels liés aux teams et au bateau.

Cette utilisation n'est pas autorisée aux sponsors des teams dans le cadre d'une campagne publicitaire de marque, sur des supports ou produits commercialisés.

Les teams s'engagent à faire valider les éléments de communication principaux incluant le logo composite et la dénomination The Transat CIC. L'Organisation s'engage à donner un accord en 48h ouvrables. Une absence de réponse sera considérée comme un accord.

23.5 VISIBILITÉ À QUAÏ ET SUR LE VILLAGE

La visibilité des partenaires des « teams » sur le village du départ de Lorient est régie par les

règles suivantes :

23.5.1 Visibilité à quai et sur le village

L'installation d'éléments de visibilité sera autorisée par l'Organisation dans le cadre d'opérations ponctuelles et particulières organisées par les teams (baptême, opération de RP, ...). La déambulation d'équipes d'animation et d'hôtesse ainsi que la distribution de flyers sur le village ne sont pas autorisées sur le village de départ de Lorient.

23.5.2 Voile de communication

Les bateaux pourront arborer des voiles de communication marquées des noms et logos de leurs partenaires, à condition de les envoyer uniquement en arrière du mât, à l'exception de toute voile d'avant. Ces voiles publicitaires ne doivent pas excéder une hauteur de mat de guindant supérieure à celle du second ris de sa grand-voile (sauf si mesure définie dans les règles de classe).

Tout bateau inscrit devra porter des marquages de Grand-voile prévus par l'AO. Les dimensions de ces marquages sont précisées ci-dessous :

Multicoque 49/51 OCEAN FIFTY : 2,00 mètres
IMOCA : 3.00 mètres
Class40 : 1,50 mètres
Class Vintage : 1,50 mètres

23.5.3 Textiles - vente

L'utilisation du logo composite Sailing Team est autorisée sur les textiles des équipes techniques et du skipper mais uniquement sur le côté de l'épaule.

The Transat CIC étant protégée, en dehors des produits licenciés officiels, l'utilisation du logo et de l'appellation The Transat CIC n'est pas autorisée : sur les vêtements à destination de la vente, de la promotion des équipes, sur le textile « incentive » ou hospitalités et sur tout produit dérivé.

23.5.4 Produits dérivés - vente

La vente de produits dérivés portant le logo de l'événement ou le logo composite team est strictement interdite.

23.5.5 Le village officiel

The Transat CIC met en place une offre à destination des « Teams » dans le village officiel. Les teams bénéficient d'un tarif d'accès privilégié à cette offre.

L'OA a mandaté l'agence "RIVACOM" pour la commercialisation du Village à Lorient. Contact : Arthur HERESBACH a.heresbach@rivacom.fr- 06 32 21 57 15

23.5.6 Relations Publiques

Rivacom sera également l'agence officielle pour The Transat CIC. Contact : Arthur HERESBACH a.heresbach@rivacom.fr - 06 32 21 57 15

Des offres « Team » de Relations Publiques à quai et en mer seront proposées. Un catalogue RP sera disponible en début d'année 2024. Les teams bénéficieront d'un tarif préférentiel.

The Transat CIC met en place des offres de visibilité ou d'opération globale sur l'événement. Contact : partenariat@ocgroup.com

23.6 COMMUNICATION – VALORISATION

The Transat CIC souhaite améliorer la visibilité marketing globale de la course et de l'événement dans les médias et sur les réseaux sociaux.

L'objectif est de mettre en commun la valorisation des actions de communications de l'AO, des partenaires de l'événement et des Teams.

Pour cela, l'AO souhaite être informée des opérations spécifiques « marketing & communication »

The Transat CIC qui vont être mises en place par les teams et leurs partenaires afin de les intégrer dans la valorisation globale de l'événement :

- Promotion du team dans la presse
- Programme « media »
- Programme « réseaux sociaux »
- Jeux concours...

Pour faciliter ces échanges, les teams s'engagent à transmettre à l'organisation un contact référent (interne / agence) en charge de la communication et du marketing.

Ce contact favorisera les échanges d'information « marketing ».

De son côté, l'AO s'engage à transmettre également aux Teams les informations relatives aux programmes de promotion et de communication de l'événement et de ses partenaires.

A l'issue de l'événement et après compilation de toutes les informations disponibles, les teams recevront un document complet.

23.6 ANNEXES

Les annexes « audiovisuelles », « Environnementale » et « marketing » seront publiées au 31 janvier 2024 15 janvier 2024 30 novembre 2023.

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

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

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

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

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

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

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

24.4 Chaque Skipper participe à la Course à ses risques et périls et reconnaît que sa décision de participer a été prise sous sa seule responsabilité. Il est de la seule responsabilité de chaque

Skipper de décider de participer à la Course en fonction de sa compétence, de l'état du bateau et de son grément, des conditions météo prévues ou subies pendant la Course, de sa propre condition physique et médicale.

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

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

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

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

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

24.7 L'AO ne sera aucunement tenu pour responsable envers les inscrits dans la Course ou autre pour toutes pertes, dommages ou dépenses réelles ou supposées résultantes d'une force majeure, y compris (liste non exhaustive) tout désastre naturel, guerre, intervention militaire, accident, panne de matériel, émeute, temps anormalement inclément, tremblement de terre, raz-de-marée, incendie, inondation, ouragan, tornade, sécheresse, explosion, coup de foudre, grève patronale ou conflit social, ainsi que tout oubli ou refus de permis de la part du

gouvernement, des instances nationales ou internationales de voile, des administrations des Ponts et Chaussées, des télécommunications ou retard dans la fourniture, fabrication, production ou livraison de la part de tiers, d'information, de biens ou de services.

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

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

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

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

25 PRÉVENTION DES VIOLENCES ET INCIVILITÉS

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 et aux accompagnateurs 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.

26 CONTACTS

Organisation générale :

- Marion Olivier : Chef de Projet marion.olivier@ocsport.com +33 6 73 41 24 50
- Joseph Bizard : Directeur Général joseph.bizard@ocsport.com

Direction de course :

- Francis Le Goff, Directeur de Course francis.legoff@ocsport.com +33 6 85 13 95 45
- Yann Chateau, Adjoint DC yann.chateau@ocsport.com +33 6 60 52 07 37
- Miranda Merron, Adjointe DC
- Amélie Juvien, Adjointe DC amelie.juvien@ocsport.com +33 7 66 71 91 10
- Léane Daclin, Assistante DC inscription@ocsport.com +33 6 10 60 51 20
- Guillaume Evrard, Adjoint DC guillaume.evrard@ocsport.com +33 6 72 64 69 81
- Amélie Juvien, Assistante DC inscription@ocsport.com +33 7 66 71 91 10

27 DONNÉES PERSONNELLES

27.1 OC Sport Pen Duick s'engage à respecter la réglementation applicable et notamment les dispositions et réglementations européennes applicables en matière de protection des données personnelles mises à sa charge, notamment le Règlement européen n°2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (le « RGPD ») et la loi informatique et libertés n°78-17 du 6 janvier 1978 telle que modifiée et/ou toute réglementation qui s'y substituerait, ainsi que toute réglementation européenne et l'ensemble des recommandations, délibérations et autres normes édictées par la Commission Nationale de l'Informatiques et des Libertés (CNIL).

27.2 OC Sport Pen Duick, responsable de traitement, sera amené en sa qualité d'AO, à traiter les données à caractère personnel des Skippers, des Skippers remplaçants et des membres de leur Team.

Les données personnelles sont indispensables pour l'inscription et la participation à la Course (exécution du contrat). OC Sport Pen Duick indiquera sur chaque support de collecte de données personnelles, les données étant obligatoires et celles optionnelles.

Les données personnelles sont traitées notamment pour les finalités suivantes :

- Réceptionner, enregistrer et assurer le suivi des candidatures à la Course (exécution du contrat) ;
- Procéder à l'inscription et assurer le suivi des inscriptions (exécution du contrat) ;

- Assurer le suivi des désistements, annulations et remboursements (exécution du contrat)
- Assurer le suivi des Skippers remplaçants (exécution du contrat) ;
- Emailing d'informations concernant la Course (intérêt légitime d'OC Sport Pen Duick afin d'assurer le bon déroulement de la Course) ;
- Emailing de prospection commerciale et/ou transmission des données à des partenaires, prestataires, et fournisseurs à des fins de prospection commerciale (consentement) ;
- Contact en cas d'urgence, informations pratiques, informations médias (intérêt légitime d'OC Sport Pen Duick afin d'assurer le bon déroulement de la Course) ;
- Transmettre les coordonnées aux partenaires, prestataires et fournisseurs pour assurer le bon déroulement de la Course (exécution du contrat).

27.3 Les données personnelles seront accessibles par OC Sport Pen Duick. Les données pourront être transmises aux partenaires, prestataires et fournisseurs suivants pour les traitements de prospection commerciale et si vous y avez consenti :

- L'ensemble des partenaires, prestataires et fournisseurs de la Course, disponible à l'adresse suivante : <https://www.thetransat.com/fr/partners> ;
- Rivacom Event (*agence de relation publique officielle*) ;
- Gesloc (*agence de commercialisation des villages*).
- [A compléter si besoin].

En cas de transfert des données à des fins de prospection commerciale, OC Sport Pen Duick est désigné responsable du recueil de consentement avant le transfert des données personnelles. Les partenaires, prestataires et fournisseurs sont désignés individuellement responsables de l'utilisation des données transférées par OC Sport Pen Duick. OC Sport Pen Duick, ses partenaires, prestataires et fournisseurs ne sont pas responsables conjoints des traitements.

27.4 Les données personnelles seront accessibles par OC Sport Pen Duick. Les données pourront être transmises aux partenaires, prestataires et fournisseurs suivants pour les traitements de données permettant d'assurer le bon déroulement de la Course :

- Le Directeur de Course ;
- L'agence de communication officielle et l'agence de relation presse ;
- Prestataire nautique.

27.5 OC SPORT PEN DUICK conservera pendant 5 ans la preuve du recueil du consentement de la personne concernée pour le transfert des données à des fins de prospection commerciale. Les données personnelles sont conservées pendant toute la durée de la Course à laquelle

s'ajoute les durées de conservation liées aux obligations légales.

- 27.6** OC SPORT PEN DUICK s'engage à mettre en œuvre toutes les mesures techniques et organisationnelles permettant d'assurer la sécurité des données personnelles. OC Sport Pen Duick ne transfère pas de données personnelles hors Union Européenne.
- 27.7** Conformément au RGPD, les Skippers, Skippers remplaçants et membres de leur Team ont un droit d'accès, de retirer son consentement lorsque le traitement est fondé sur le consentement, de rectification, de suppression, d'opposition, de portabilité, de limitation. Ces droits peuvent être exercés à l'adresse suivante : rgpd@ocsport.com. Si vous estimez, après nous avoir contactés, que vos droits ne sont pas respectés, vous pouvez adresser une réclamation à la CNIL.
- 27.8** Les traitements de données personnelles concernant la gestion des pénalités, le classement, les trophées et les prix mentionnés respectivement aux articles 15, 16 et 17 des présentes, sont réalisés par le Directeur de Course.
- 27.9** Les traitements de données personnelles concernant la fiche médicale mentionnée à l'article 1.4 des présentes, sont réalisés par le médecin référent. Les Skippers, les Skippers remplaçants ou leur Team ne doivent pas envoyer ces informations à OC Sport Pen Duick.
- 27.10** Les présentes clauses RGPD pourront être complétées dans les futures Annexes.

28 DROIT APPLICABLE ET LITIGES

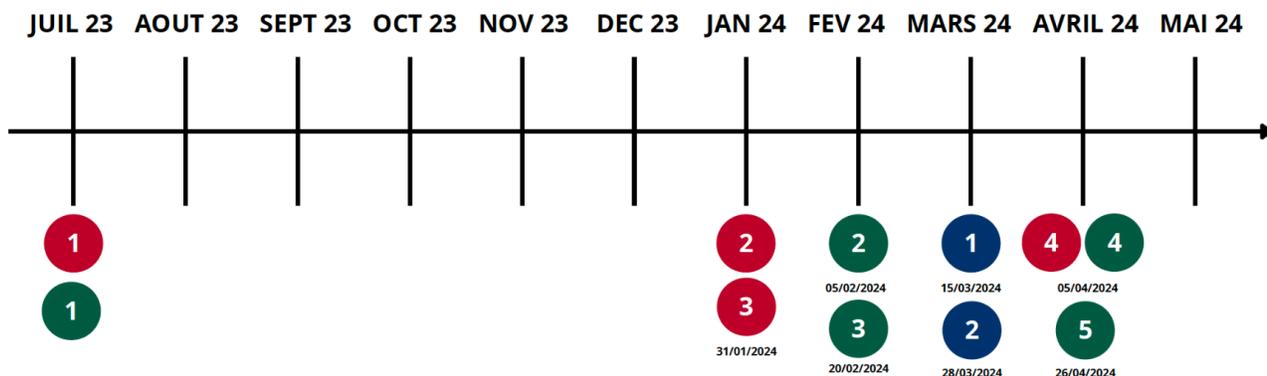
- 28.1** Le présent Avis de Course est régi par la loi française.
- 28.2** En cas de litige relatif à la formation, l'exécution, la résolution et l'interprétation du présent contrat, les parties désignent le Tribunal de Commerce de Lorient comme seul compétent pour trancher leur litige, ce même en cas de pluralité de défendeurs, d'appel en garantie ou de référé.

29 ANNEXE – RECAPITULATIF DES MOYENS EN PLACE

THE TRANSAT CIC	PC COURSE	LORIENT	EN COURSE	NEW YORK
Newsletter Team	✓	✓	✓	✓
Accueil dans les bureaux de l'équipe organisation à Lorient et sur l'événement	✓	✓	✓	✓
Équipe direction de course en veille 24h/24	✓		✓	✓
Équipe communication, production vidéo et photo dédiée	✓	✓	✓	✓
Serveur média avec photo, vidéo, CP	✓	✓	✓	✓
Accueil des bateaux du 19 avril au 28 avril		✓		
Accès privilégié à l'espace partenaires		✓		
Mise à disposition d'un tracker et d'une cartographie en direct pour suivre la position du bateau		✓	✓	✓
Zone technique gardinennée avec accès véhicule technique & container		✓		✓
Centre presse pour attachées de presse et journalistes		✓		✓
Une soirée officielle		✓		✓
Accueil des bateaux pour 48h				✓



30 ANNEXE – SCHÉMA RÉCAPITULATIF PROCESSUS INSCRIPTION



- | | | |
|---|---|--|
| 1 Diffusion de l'avis de course | 1 Confirmation des inscrits et des listes d'attentes | 1 Début des demandes d'inscriptions |
| 2 Diffusion de l'annexe marketing | 2 Liste définitive des bateaux admis | 2 Numéro de course à donner
Date limite forfait avec remboursement |
| 3 Diffusion des annexes audio-visuelle | | 3 Date limite de demande d'inscription |
| 4 Diffusion des instructions de Course | | 4 Date limite pour fournir les documents
Date limite pour la qualification |
| | | 5 Date limite déclaration de départ |