



**ROUTE  
DU RHUM**

**DESTINATION  
GUADELOUPE**

SAINT-MALO / GUADELOUPE

**AVIS DE COURSE 2026**

**13ÈME ÉDITION**

**OC SPORT  
PEN DUICK**



# SOMMAIRE

<b>1. ORGANISATION.....</b>	<b>4</b>
1.1. Nom Officiel de la Course.....	4
1.2. Autorité Organisatrice.....	4
1.3. Direction de Course.....	4
1.4. Corps arbitral.....	5
1.5. Médecin référent.....	5
<b>2. OBJET – DESCRIPTION DE LA COURSE.....</b>	<b>5</b>
<b>3. DÉFINITIONS.....</b>	<b>5</b>
<b>4. RÈGLES [DP] [NP].....</b>	<b>6</b>
4.1. Règles en vigueur.....	6
4.2. Modification des RCV.....	6
<b>5. PUBLICITÉ.....</b>	<b>7</b>
5.1. Numéro de course.....	7
5.2. Nom du Bateau.....	8
<b>6. ADMISSIBILITÉ ET INSCRIPTIONS.....</b>	<b>8</b>
6.1. Admissibilité.....	8
6.2. Candidature.....	9
6.3. Qualification [NP].....	10
6.4. Établissement de la liste des inscriptions et de la liste d’attente.....	10
6.5. Skipper.....	11
6.6. Skipper Remplaçant.....	12
6.7. Acceptation des documents de Course.....	12
<b>7. MATÉRIELS DE SÉCURITÉ SUPPLÉMENTAIRES OBLIGATOIRES [NP] [DP].....</b>	<b>12</b>
<b>8. PROGRAMME, PÉNALITÉS ET FORCE MAJEURE [NP].....</b>	<b>13</b>
8.1. Programme.....	13
8.2. Force majeure.....	16
<b>9. CONTRÔLE DES BATEAUX [DP].....</b>	<b>16</b>
9.1. A Saint Malo.....	16
9.2. En Guadeloupe.....	16
<b>10. INSTRUCTIONS DE COURSE.....</b>	<b>16</b>
<b>11. PARCOURS.....</b>	<b>16</b>
<b>12. TEMPS LIMITE.....</b>	<b>17</b>
<b>13. SYSTÈME DE PÉNALITÉ.....</b>	<b>17</b>
13.1. Effectuer une pénalité.....	17
13.2. Pénalités financières.....	17
<b>14. CLASSEMENT.....</b>	<b>17</b>
<b>15. DOTATIONS, TROPHÉES ET PRIX.....</b>	<b>17</b>
15.1. Dotations financières.....	17
15.2. Trophée et prix.....	17
<b>16. POSITIONNEMENT.....</b>	<b>17</b>
<b>17. MOYENS DE COMMUNICATIONS [DP].....</b>	<b>18</b>
<b>18. SOURCE D'ÉNERGIE.....</b>	<b>18</b>

<b>19. AIDE EXTÉRIEURE [DP].....</b>	<b>18</b>
19.1 Routage.....	18
19.2 Aide à la performance.....	18
19.3 Assistance technique.....	18
19.4 Escale technique.....	19
19.5 Navigation indépendante.....	19
<b>20. DROITS MARKETING, VISIBILITÉ ET COMMUNICATION.....</b>	<b>19</b>
<b>21. ENGAGEMENTS DÉVELOPPEMENT DURABLE.....</b>	<b>19</b>
<b>22. RESPONSABILITÉS.....</b>	<b>20</b>
<b>23. PRÉVENTION DES VIOLENCES ET INCIVILITÉS.....</b>	<b>20</b>
<b>24. PROTECTION DES DONNÉES.....</b>	<b>20</b>
<b>25. DROIT APPLICABLE ET LITIGES.....</b>	<b>20</b>
<b>26. CONTACTS.....</b>	<b>20</b>
26.1 AO.....	20
26.2 DC.....	20
<b>27. ANNEXES.....</b>	<b>20</b>
<b>ANNEXE 1 : PRESCRIPTIONS OF THE FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE (FFVOILE) - RACING RULES OF SAILING 2025-2028.....</b>	<b>21</b>
<b>ANNEXE 2 : MARQUES DE LA COURSE.....</b>	<b>23</b>
<b>ANNEXE 3 : SÉLECTION DES PARTICIPANTS POUR LES CATÉGORIES VINTAGE MONO &amp; VINTAGE MULTI.....</b>	<b>24</b>
<b>ANNEXE 4 : DOTATIONS FINANCIÈRES.....</b>	<b>30</b>
<b>ANNEXE 5 : ENGAGEMENTS DE L'AO.....</b>	<b>32</b>
<b>ANNEXE 6 : ENGAGEMENTS DES SKIPPERS ET DES TEAMS ENVERS L'AO.....</b>	<b>38</b>
<b>ANNEXE 7 : DÉVELOPPEMENT DURABLE.....</b>	<b>47</b>
<b>ANNEXE 8 : RESPONSABILITÉS.....</b>	<b>50</b>
<b>ANNEXE 9 : PÉNALITÉS FINANCIÈRES.....</b>	<b>53</b>
<b>ANNEXE 10 : FICHE MÉDICALE.....</b>	<b>55</b>
<b>ANNEXE 11 : RGPD.....</b>	<b>56</b>
<b>ANNEXE 12 : ZONE DES 150 MN NE COMPTANT PAS POUR UNE ESCALE.....</b>	<b>58</b>

[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

---

OC Sport Pen Duick est une société leader dans l'organisation de courses à la voile.

Dans le cadre de cette activité, OC Sport Pen Duick s'est vue confier par la société Pen Duick, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, la location gérance de la course « Route du Rhum ».

Cette course est organisée par OC Sport Pen Duick qui en est seule détentrice des droits d'exploitation.

Pour son édition 2026, la Route du Rhum, appelée **ROUTE DU RHUM - DESTINATION GUADELOUPE**, est organisée avec la participation de la Ville de Saint-Malo, de la Région Bretagne et de la Région Guadeloupe pour les organisations de départ et d'arrivée.

Le siège social de l'Autorité Organisatrice est situé :

OC Sport Pen Duick  
6 rue du Sous-Marin Vénus  
56100 LORIENT

### 1.1. Nom Officiel de la Course

---

Le Nom Officiel de l'édition 2026 de la Route du Rhum est la « **ROUTE DU RHUM - DESTINATION GUADELOUPE** ».

Des marques et dessin et modèle « Route du Rhum » et « Route du Rhum – Destination Guadeloupe » sont déposés en France et à l'étranger en Annexe 2.

### 1.2. Autorité Organisatrice

---

Le Comité d'Organisation de l'Autorité Organisatrice est composé de :

- Hervé Favre : Président d'OC Sport Pen Duick,
- Joseph Bizard : Directeur Général d'OC Sport,
- Julie Coutts : Directrice Générale d'OC Sport Pen Duick,
- Malo Le Peru : Chef de Projet d'OC Sport Pen Duick.

Sa mission est l'organisation générale de l'Événement dans ses dimensions : sportive (dans la limite des missions qui relèvent de la Direction de Course), événementielle, médiatique, territoriale et partenariale.

### 1.3. Direction de Course

---

Cette compétition se déroule sous l'égide et dans le respect du règlement technique des pratiques sportives compétitives de la Fédération Française de Voile (FFVoile). Le Directeur de Course au Large, habilité par la FFVoile, est Francis Le Goff. L'équipe de Direction de Course, est composée de :

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

Sa mission est d'élaborer les dispositifs de sécurité, d'assurer le bon déroulement sportif et 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 Skippers 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.**

*Avis de course - Route du Rhum - Destination Guadeloupe 2026*

## 1.4. Corps arbitral

---

Les arbitres seront désignés par la FFVoile.

Un Jury International sera constitué conformément à l'annexe N des Règles de Course à la Voile. Ses décisions seront sans appel conformément à la RCV 70.3(a).

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.

## 1.5. 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, téléchargeable à l'adresse suivante : [http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglt\\_medical\\_annx3.pdf](http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglt_medical_annx3.pdf).

La fiche médicale se trouve en Annexe 10. Il fera partie de l'AMCAL, dont l'adresse mail est [amcalteam@gmail.com](mailto:amcalteam@gmail.com).

## 2. OBJET – DESCRIPTION DE LA COURSE

---

Comme l'a voulu son concepteur, Michel Etevenon, la Route du Rhum, appelée "la Route du Rhum - Destination Guadeloupe" pour son édition 2026, est depuis 1978 la « transat de la liberté » : elle est la seule grande course transatlantique à rassembler sur la même ligne de départ et le même parcours monocoques et multicoques, petits coursiers océaniques et géants des mers. C'est une course en solitaire, qui se déroule tous les 4 ans et qui réunit pour son édition 2026 les Classes et catégories suivantes : Ultim, Imoca, Ocean Fifty, Class40, Vintage Mono et Vintage Multi.

Addition d'aventures individuelles, de belles histoires qui se préparent pour certaines sur plusieurs années, on ne participe jamais à la Route du Rhum par hasard. On vient y chercher quelque chose d'unique, une intensité, des émotions fortes et inoubliables. Le Rhum, c'est un rêve de marin.

L'Événement se déroule historiquement sur la période de vacances scolaires de l'automne 2026. Le calendrier scolaire 2026/2027 n'étant pas encore connu au moment de la diffusion du présent AC, les dates d'ouvertures du Village et la date de départ de la Course seront communiquées aux Teams par avenant.

## 3. DÉFINITIONS

---

Chaque fois qu'ils seront utilisés dans les documents de course, dont cet Avis de Course et ses annexes et ses potentiels avenants, les termes ci-dessous auront le sens suivant :

**AC** : L'abréviation pour l'Avis de Course (incluant ses annexes et avenants éventuels).

**AO** : L'abréviation pour l'Autorité Organisatrice, OC Sport Pen Duick.

**BATEAU** : Désigne le voilier avec lequel le Skipper s'engage à participer à la Course. Ce Bateau, identifié lors de la candidature, constitue avec son skipper un couple indissociable tout au long de l'Événement.

**BLOC TEAM OFFICIEL** : L'association, dans une même cartouche, du logo (ou du logo du partenaire) du Team, et du Logo de la Course. Le Bloc Team officiel sera fourni à l'ensemble des Teams, une fois leur inscription validée.

**COURSE** : La dimension sportive de l'Événement.

**CRISE** : La survenance d'un ou plusieurs événements venant compromettre le bon déroulement d'une édition de l'Événement et/ou de nature à avoir un impact médiatique négatif fort pour l'Événement.

**DC** : L'abréviation pour Direction de Course.

**DIRECTION DE COURSE** : L'équipe regroupant le Directeur de Course et ses adjoints comme défini dans l'article 1.3.

**ÉVÉNEMENT** : La Route du Rhum-Destination Guadeloupe édition 2026 dans ses dimensions : sportive, événementielle, médiatique, territoriale et partenariale.

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

**LOGO DE LA COURSE** : Le logo officiel comportant les Marques .

**MARQUES** : Les marques dont la société OC Sport Pen Duick est détentrice des droits d'exploitation en vertu d'un contrat de location gérance signé avec le titulaire desdites marques, la société Pen Duick, et détaillées dans l'Annexe 2.

**SIGNES DISTINCTIFS DE LA COURSE** :

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

**RCV** : L'abréviation pour les Règles de Course à la Voile en vigueur.

**SKIPPER** : 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.

**SKIPPER REMPLAÇANT** : 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.

**TEAM(S)** : L'équipe composée du Skipper qui concourt en son nom, de son ou ses partenaire(s), de son ou ses armateur(s), de son ou ses équipe(s) technique(s), de son ou ses équipe(s) de communication et de manière globale des personnes qui organisent, préparent et structurent la participation du Skipper à la Course.

**VILLAGES** : L'ensemble des structures d'accueil et de relations publiques organisé et installé par l'AO au départ et à l'arrivée de la Course. Les Villages sont ouverts à tous et destinés à accueillir le grand public. Installés à proximité de la flotte des Bateaux de la Course, l'architecture et les plans des Villages permettront la mise en place d'un temps fort populaire et sportif. Un Village sera organisé à Saint-Malo ainsi qu'en Guadeloupe.

## 4. RÈGLES [DP] [NP]

---

### 4.1. 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 RCV de la FFVoile,
- Les prescriptions nationales de la FFVoile, traduites pour les Skippers étrangers précisées en Annexe 1.
- La partie B (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) quand elle s'applique,
- Les Réglementations Spéciales Offshore (RSO), catégorie 1, Multi ou Mono, pour tous les Bateaux, avec les prescriptions de la FFVoile et les compléments propres à chaque Classe,
- Pour la Classe IMOCA, le règlement médical FFVoile RSO 1 s'applique
- Les règles de Classe en vigueur pour les Classes admises,
- Les Règles d'Équipement des Voiliers (REV) 2025-2028,
- Les règlements fédéraux, notamment le Règlement technique des pratiques sportives et compétitives, et chartes de la FFVoile
- L'heure officielle pour l'épreuve est en UTC.

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

### 4.2. Modification des RCV

---

- **RCV du chapitre 2** : Les RCV du chapitre 2 s'appliquent de jour jusqu'à 30 milles après la ligne de départ et 30 milles avant la ligne d'arrivée. Elles sont remplacées par la partie B (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) pour ces parties de parcours couvertes de nuit et pour le reste du parcours de jour comme de nuit.
- **RCV 41 (Aide extérieure) et 45 (Mise au sec, amarrage, mouillage)** : modifiées à l'article 19 de l'AC.
- **RCV 48 (Limitation sur l'équipement)** : modifiée de la manière suivante : « 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)** : les 2 premières phrases sont supprimées et remplacées 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'article 18 de l'AC.
- **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 Bateaux de la Classe Class40.
- **La règle expérimentale World Sailing DR21-01**, pour modifier la définition Prendre le départ comme suit : « Un Bateau prend le départ quand, sa coque ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ, une partie quelconque de sa coque coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours soit
  - (a) à ou après son signal de départ, ou
  - (b) pendant la dernière minute avant son signal de départ. »
 Quand un Bateau prend le départ conformément au point (b) de la définition Prendre le départ, il ne doit pas revenir du côté pré-départ de la ligne, et la pénalité de départ sera de 5 heures sans instruction. La pénalité devra être effectuée conformément à la procédure décrite en IC.
- **Les RCV suivantes seront modifiées dans les IC** : RCV 28 (Effectuer la Course), RCV 44.1 (Effectuer une pénalité), RCV 60 (réclamer), RCV 61 (Réparation), RCV 63 (Instructions), RCV 64 (Pénalités discrétionnaires), RCV A5.1 et RCV A5.2. Les RCV modifiées dans les IC apparaîtront en entier dans lesdites IC.

## 5. PUBLICITÉ

Les Bateaux doivent arborer la publicité choisie et fournie par l'AO. Les modalités sont précisées dans l'Annexe 6.

### 5.1. Numéro de course

Le 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.

Les numéros de course doivent être communiqués à l'AO au moment de la demande d'inscription du Skipper.

Pour les catégories « Vintage » :

- Pour la visibilité du numéro de course dans les voiles : les dimensions sont données dans la RCV G.1.2 ;

- Pour la visibilité du numéro de course sur le pont : les dimensions sont précisées dans les RSO ;
- Pour la visibilité du numéro de course sur la coque : le numéro de course sera de chaque côté aux mêmes dimensions que sur le pont
- 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.

## 5.2. 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. ADMISSIBILITÉ ET INSCRIPTIONS

### 6.1. Admissibilité

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

6.1.1. La Course est ouverte aux multicoques et aux monocoques qui sont répartis en plusieurs Classes ou catégories selon les critères ci-dessous. Un minimum de 5 Bateaux par Classe ou catégorie est nécessaire pour que cette classe ou catégorie puisse prendre le départ de la Course.

- Classe « Class40 » : Monocoques possédant un certificat de jauge valide de la Classe Class40,
- Classe « IMOCA » : Monocoques possédant un certificat de jauge valide de la Classe IMOCA,
- Classe « OCEAN FIFTY » : Multicoques possédant un certificat de jauge valide de la Classe Ocean Fifty,
- Classe « ULTIM 32/23 » : Multicoques possédant un certificat de jauge valide de la Classe ULTIM 32/23,
- Catégorie « Vintage Mono » : Monocoques  $\geq$  39 pieds n'ayant pas obtenu un certificat de jauge des Classes « Class40 » ou « IMOCA » depuis 2011 et qui répondent aux critères d'admissibilités définis en Annexe 3.
- Catégorie « Vintage Multi » : Multicoques  $\geq$  38 pieds et  $\leq$  79 pieds n'ayant pas obtenu un certificat de jauge de la Classe « Ocean Fifty » depuis 2015 et qui répondent aux critères d'admissibilités définis en Annexe 3.

Le certificat de jauge devra être valide au moins 15 jours avant le départ de la Course et pendant toute la durée de la Course.

6.1.2. Le nombre de places par Classe ou catégorie est limité de la façon suivante :

Class40	IMOCA	OCEAN FIFTY	ULTIM 32/23	Vintage Mono	Vintage Multi
40	40	10	7	8	12

Toutefois, l'AO se réserve le droit :

- D'inviter des Bateaux additionnels à participer à la Course. Ces Bateaux devront être admissibles, tel que défini dans l'article 6.1.1, dans une Classe ou catégorie et seront prioritairement choisis selon les critères suivants :
  - o Intérêt médiatique : ancien vainqueur, bateau historique
  - o Représentant des territoires de départ ou d'arrivée
- De refuser une candidature

6.1.3 L'admissibilité des bateaux dans les catégories Vintage Mono et Vintage Multi est soumise aux critères d'admissibilité définis par l'AO dans l'annexe 3, et à son appréciation exclusive et souveraine.

## 6.2. Candidature

6.2.1. Pour qu'une candidature soit enregistrée, le Skipper devra cumulativement :

- Avoir complété le formulaire de candidature accessible en ligne sur le lien suivant : <https://capline.org/fr/oc-sport-route-du-rhum/evenement/route-du-rhum-destination-guadeloupe-2026>.

Les candidats dans les catégories Vintage Mono et Vintage Multi devront également candidater sur le lien suivant : <https://vintage.routedurhum.com/fr/>

- Effectuer le virement bancaire de la totalité des droits d'inscription et du dépôt de garantie.

6.2.2. La candidature sera enregistrée à la date de la dernière formalité réalisée (formulaire de candidature complété ou droits d'inscription et dépôt de garantie réceptionnés).

### 6.2.3. La date limite de candidature est fixée au 31 mars 2026.

Pour toute information concernant le processus de candidature, les Skippers peuvent contacter l'AO par mail à [inscription.rdr@ocsport.com](mailto:inscription.rdr@ocsport.com).

Aucune candidature ou inscription ne pourra être transférée d'un Skipper à un autre Skipper.

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

- |   |                               |
|---|-------------------------------|
| • Bateau adhérent à la Classe ULTIM 32/23 :       | 90 000 € HT + TVA en vigueur. |
| • Bateau adhérent à la Classe IMOCA :             | 30 000 € HT + TVA en vigueur. |
| • Bateau adhérent à la Classe OCEAN FIFTY :       | 20 000 € HT + TVA en vigueur. |
| • Bateau adhérent à la Classe Class40 :           | 15 000 € HT + TVA en vigueur. |
| • Bateau relevant de la catégorie Vintage Mono :  | 10 000 € HT + TVA en vigueur. |
| • Bateau relevant de la catégorie Vintage Multi : | 10 000 € HT + TVA en vigueur. |

Le virement bancaire est à effectuer aux coordonnées suivantes **en stipulant comme référence du virement le nom du Skipper / le nom du Bateau** :

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

### 6.2.5. Dépôt de garantie

Un dépôt de garantie d'un montant de 5 000 euros devra être versé en même temps que les droits d'inscriptions par virement bancaire aux coordonnées stipulées à l'article 6.2.3 ci-dessus. Il sera restitué et déduit des éventuelles pénalités (article 14.3 de l'AC), dans un délai d'un mois après la remise officielle des prix de la Course.

Le dépôt de garantie sera remboursé à un Skipper qui ne prendrait pas le départ de la Course.

### 6.2.6. Désistement, annulation (hors force majeure) et remboursement des droits d'inscriptions

Les droits d'inscriptions seront :

*Avis de course - Route du Rhum - Destination Guadeloupe 2026*

- Remboursés à hauteur de 100% si la candidature n'est pas retenue par l'AO.
- Remboursés à hauteur de 50% en cas de désistement hors raison médicale avant le 15/07/2026.
- Remboursés à hauteur de 100% en cas de désistement pour raison médicale avant le 15/07/2026 et à hauteur de 50% en cas de désistement pour raison médicale après le 15/07/2026, sous réserve de présentation d'un justificatif médical.
- Retenus entièrement en cas de désistement du Skipper hors raison médicale après le 15/07/2026, ou si le Bateau est jugé non conforme à l'issue des contrôles effectués par le Comité Technique avant le départ de la Course, ou si 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 la Course, pour une autre raison que la survenance d'un cas de force majeure.

### 6.3. Qualification [NP]

#### 6.3.1. Courses qualificatives

Chaque Skipper candidat à la Course, sera qualifié s'il a participé et terminé avec son Bateau, en solitaire, une course qualificative définie par l'AO. Les courses qualificatives sont les suivantes :

- ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest 2024
- The Transat CIC 2024
- Vendée Arctique 2026
- Drheam Cup - Grand prix de France de course au large 2026

#### 6.3.2. Parcours de qualification

En l'absence de participation à une course qualificative, chaque Skipper candidat à la Course tel que défini à l'article 6.2 devra effectuer un parcours de qualification avec son Bateau au plus tard 28 jours avant l'ouverture du Village à Saint-Malo. Ce parcours devra être :

- Soit d'une longueur de 1200 milles nautiques réalisé en une fois ;
- Soit d'une course en solitaire d'au moins 500 milles nautiques et d'un parcours complémentaire pour atteindre un total de 1400 milles nautiques.

Ce parcours devra proposer un minimum de 120 milles nautiques à réaliser au près dans des conditions de vent et de mer de force 5 sur l'échelle de Beaufort et se dérouler en configuration course. Le Skipper devra valider avec la DC le parcours prévisionnel et fournir un dispositif de tracking proposant a minima une position toutes les 15 minutes et fournir à la DC 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.

En cas de changements structurels apportés au Bateau après le parcours de qualification, la DC pourra demander au Skipper de refaire un parcours de qualification.

Toute décision de la DC d'accepter ou de ne pas accepter une qualification ne pourra donner lieu à demande de réparation de la part d'un Skipper. Ceci modifie la RCV 62.1(a).

### 6.4. Établissement de la liste des inscriptions et de la liste d'attente

#### 6.4.1. Diffusion liste temporaire des inscriptions retenues

L'AO diffusera au plus tard le 10 avril 2026 la liste temporaire des inscriptions retenues par Classe et catégorie ainsi que la liste d'attente le cas échéant.

**Pour les Classes ULTIM 32/23, IMOCA, Ocean Fifty et Class40**, cette liste sera proposée par les classes concernées, ou à défaut par l'AO selon l'ordre chronologique des candidatures.

**Pour les catégories Vintage Mono et Vintage Multi**, la sélection des Skippers et des Bateaux, permettant l'établissement de la liste temporaire d'inscrits et de la liste d'attente, est précisée dans l'Annexe 3.

6.4.2. Les Teams ayant défini un Skipper Remplaçant lors de leur inscription conserveront leur rang dans l'ordre d'inscription en cas de changement entre le Skipper et le Skipper Remplaçant

6.4.3. La liste des engagements de l'AO et des contreparties liées à l'inscription est précisée dans l'Annexe 5.

6.4.4. La liste définitive des Skippers inscrits sera publiée au plus tard 28 jours avant l'ouverture du Village de Saint-Malo, pour mener les contrôles des Bateaux à Saint-Malo. Seuls les Bateaux ayant envoyé à

*Avis de course - Route du Rhum - Destination Guadeloupe 2026*

l'AO une copie de leur attestation d'assurance en responsabilité civile auront accès à leur emplacement dans le port de Saint-Malo.

**6.4.5. Le droit de prendre le départ de la Course sera définitif lorsque le Bateau et son Skipper auront satisfait aux contrôles de sécurité pendant l'ouverture du Village de Saint-Malo.**

## **6.5. Skipper**

---

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

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

**6.5.3.** Chaque Skipper doit être en règle avec la législation de son pays de nationalité ou de résidence et posséder une licence FFVoile (ou équivalent dans son pays) valide pour la durée de la Course.

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 candidature un justificatif de leur appartenance à un Etat membre de World Sailing, un justificatif d'assurance responsabilité civile valide 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).

### **6.5.4. Documents à fournir au plus tard 28 jours avant l'ouverture du Village à Saint-Malo**

Les Skippers inscrits n'ayant pas fourni l'ensemble des documents mentionnés ci-après au plus tard 28 jours avant l'ouverture du Village à Saint-Malo ou n'ayant pas validé leur qualification (article 6.2 de l'AC), ne remplissent pas les conditions du processus d'inscription et seront considérés comme des Skippers ayant un dossier incomplet. En conséquence, leur inscription ne leur sera plus garantie s'il existe, 28 jours avant la date d'ouverture du Village à Saint-Malo, des Skippers en liste d'attente qui eux remplissent toutes les conditions d'inscription selon l'AC. Les Skippers dont le dossier est incomplet se verront alors placés en dernière place de la liste d'attente.

Liste des documents à fournir 28 jours avant l'ouverture du Village :

- Un certificat de stage World Sailing (Formation à la survie + Premier Secours Mer) en cours de validité, effectué dans un centre approuvé World Sailing (ou 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 par le Skipper ;
- La carte de publicité 2026 le cas échéant ;
- Le certificat de radiotéléphoniste restreint ou équivalent ;
- La licence de station de navires.

La Commission Médicale de la FFVoile et le médecin référent 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 la Course.
- 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'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 Course.

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 Skippers autorisés à prendre le départ.

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

**6.5.5.** Pour pouvoir participer à la Course, le Skipper doit avoir entre 18 et 80 ans au moins 2 jours avant le départ de la Course.

**6.5.6.** Sauf mention contraire dans les règles de Classe, le Skipper devra déposer au plus tard deux jours avant le départ de la Course à 17 heures TU : [DP] [NP]

- La déclaration de départ dûment remplie et signée,
- La déclaration des voiles embarquées,
- La déclaration de non-routage pour les IMOCA et les Class40.

Ces déclarations se trouveront en annexes dans les IC.

## **6.6. Skipper Remplaçant**

---

Dans le dossier d'inscription, et jusqu'à un mois avant le départ de la Course, un Skipper Remplaçant peut être enregistré.

Dans le cas où le Skipper serait dans l'impossibilité physique de prendre le départ pour des raisons médicales validées par le médecin référent de course, ou en cas de circonstances exceptionnelles dûment justifiées et validées par l'AO, le Skipper Remplaçant pourra devenir le Skipper s'il a rempli toutes les conditions précisées aux articles 6.2 (Parcours de qualification) et 6.5 (Skipper) de l'AC.

Un même Skipper Remplaçant peut être désigné chez plusieurs Teams.

La validation du remplacement effectif sera validée par l'AO..

## **6.7. Acceptation des documents de Course**

---

La remise du dossier de candidature auprès de l'AO vaut acceptation de l'ensemble des documents de Course (AC, IC) par l'ensemble des membres du Team.

## **7. MATÉRIELS DE SÉCURITÉ SUPPLÉMENTAIRES OBLIGATOIRES [NP] [DP]**

---

Les matériels de sécurité suivants sont obligatoires à bord pendant toute la durée de la Course :

- 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).
- Une VHF portable de préférence SMDSM avec batterie longue durée de vie dans le container de survie.
- 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 Cospas-Sarsat 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 Skippers.
- 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 :
  - o Lampe à éclat ;
  - o Des bâtons lumineux à réaction chimique type Cyalume ;
  - o Une couverture de survie ;
  - o Une trousse de 1er secours (2 tubes d'écran solaire plus des pansements efficaces en conditions humides) ;
  - o Aliment énergétique 5000kj ;
  - o Un sachet de teinture de fluorescéine.

Toutes les balises Cospas-Sarsat (du Bateau et les PLB) embarquées pour la Course doivent être enregistrées officiellement avec la notation « Route du Rhum 2026 » et le numéro d'urgence de la DC qui sera communiqué aux Skippers. La preuve de cet enregistrement et le code hexadécimal des balises devront être communiqués à la DC pour le Centre Régional Opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) GRIS NEZ, au plus tard 28 jours avant l'ouverture du Village à Saint-Malo.

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

Afin de réduire le risque de collision, la Route du Rhum - Destination Guadeloupe s'engage aux côtés du MMAG à mettre en place les moyens nécessaires pour recenser les données relatives aux risques de collisions lors de la Course. Ces données concernent essentiellement les animaux marins, mais les conteneurs, billes de bois ou OFNI doivent aussi être déclarés.

Chaque skipper a l'obligation de rapporter dans un délai de 24h toute collision mais également toute observation ou rencontre avec un animal marin en respectant le protocole proposé par la DC :

- Via Adrena (version 20 et supérieures)
- Via Expédition
- Via le groupe WhatsApp des Skippers et de la DC

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

## 8. PROGRAMME, PÉNALITÉS ET FORCE MAJEURE [NP]

### 8.1. Programme

Le programme et obligations des Skippers énoncés ci-dessous concernent chaque Skipper et, ou, son Skipper Remplaçant, le Bateau et un représentant du Team :

Date de l'événement	Temps forts	Concernés	Présence obligatoire
<b>12 septembre 2025</b>	Ouverture des candidatures.	Skipper	

		Bateau	
<b>31 mars 2026</b>	Clôture des candidatures.	Skipper Bateau	
<b>Septembre ou octobre 2026</b>	Conférence de presse plateau sportif dans la ville spécifiée par l'AO.	Skipper	x
<b>1 mois avant l'ouverture du Village à Saint-Malo</b>	Date limite de validation parcours de qualification.	Skipper Bateau	
<b>J-28 avant l'ouverture du Village à Saint-Malo</b>	Date limite de diffusion par l'AO de la liste définitive des Bateaux admis à prendre le départ de la Course.		
<b>J-18 avant le départ de la Course</b>	Début d'accueil possible des Bateaux. L'AO met en place un plan d'amarrage que les Teams s'engagent à respecter. Une fois amarrés à leur emplacement, les Bateaux ne sont plus autorisés à sortir du port sauf pour les parades ou par autorisation écrite de la DC.	Bateau	
<b>Pendant la période d'ouverture du Village à Saint-Malo</b>			
<b>J-13 avant le départ de la Course</b> 18:00 UTC (19:00 loc)	Les Bateaux doivent être à la disposition de l'AO dans les bassins de Saint-Malo, aux emplacements désignés pour les Class40, Vintage Mono et Vintage Multi.	Bateau	x
<b>De l'ouverture (J-13) à la fermeture du Village de Saint-Malo (jour J)</b>	Un responsable technique du Bateau devra être identifié lorsque le Bateau est présent dans le port. Il devra être joignable 24H/24.	Responsable technique du Team	x
<b>De l'ouverture (J-12) à la fermeture du Village de Saint-Malo (jour J)</b>	Disponibilité du Skipper pendant 2h sur demande de l'AO. Une seule fois sur la période.	Skipper	x
<b>J-12</b> 08:00 UTC (09:00 loc)	Début des contrôles d'équipements.	Skipper Bateau	x
<b>J-12</b>	Parade d'arrivée des Bateaux des Classes ULTIM 32/23 et OCEAN FIFTY	Skipper Bateau	x
<b>J-11</b>	Parade d'arrivée des Bateaux de la Classe IMOCA	Skipper Bateau	x
<b>J-10</b> Journée	Jour de réserve pour les parades d'arrivées.		
<b>J-10</b> 16:30 UTC (17:30 loc)	Briefing d'accueil (Palais du Grand Large).	Skipper	x
<b>J-9</b>	Parade des Bateaux de la Classe Class40 (	Skipper Bateau	x
<b>J-8</b>	Parade des Bateaux des catégories Vintage Mono et Vintage Multi . L'AO se réserve le droit d'avoir 2 invités à bord de chaque	Skipper Bateau	x

	Bateau lors de la parade.		
<b>J-7</b> Matinée	Jour de réserve pour les parades des Bateaux de la Classe Class40, Vintage Mono et Vintage Multi.		
<b>J-7</b> 15:00 UTC (16:00 loc)	Présentation des Skippers.	Skipper	x
<b>J-7</b> 17:00 UTC (18:00 loc)	Soirée officielle.	Skipper	x
<b>J-6</b> 17:00 UTC (18:00 loc)	Fin des contrôles d'équipements. Les Bateaux qui n'auront pas été tenus à disposition pour les contrôles à cette date ne seront pas admis à prendre le départ de la Course.		
<b>J-4</b> 13:00 UTC (14:00 loc)	Briefing IC / Sécurité (Palais du Grand Large).	Skipper	x
<b>De J-4 au jour J</b>	Présence obligatoire du Skipper à Saint-Malo	Skipper	x
<b>J-3</b> 10:00 UTC (11:00 loc)	Briefing Gestion de Crise (Palais du Grand Large).	Un représentant du Team	x
<b>J-2</b> 17:00 UTC (18:00 loc)	Heure limite de dépôt des déclarations de départ, déclaration des voiles embarquées (sauf mention contraire dans les règles de classe), et déclaration de non-routage pour les IMOCA et les Class40.	Skipper	
<b>J-2</b> 17:30 UTC (18:30 loc)	Briefing semi-rigide d'assistance (Palais du Grand Large).	Pilote du Semi-rigide du Team	x
<b>J-1</b> 17:30 UTC (18:30 loc)	Briefing Météo / Départ (Palais du Grand Large).	Skipper	x
<b>Pendant la période du Village de Saint-Malo</b>	Sortie des bassins et dans l'écluse de Saint-Malo.	Skipper	x
<b>Jour J</b> 12:02 UTC (13:02 loc)	Départ de la Course.		
<b>En Guadeloupe</b>			
<b>Novembre 2026</b>	Remise des prix en Guadeloupe.	Skipper concerné par un prix	x
<b>De la date d'arrivée jusqu'à 7 jours après l'arrivée</b>	Présence en Guadeloupe.	Skipper Bateau	x
<b>Pendant la présence du Bateau en Guadeloupe</b>	Un responsable technique du Bateau devra être identifié lorsque le Bateau est présent dans le port. Il devra être joignable 24H/24.	Responsable technique du Team	x

<b>Selon la date d'arrivée du vainqueur</b>	Conférence de presse d'arrivée.	Skipper	x
<b>Pendant le Village en Guadeloupe.</b>	Animations nautiques de clôture en Guadeloupe.	Skipper	x

**L'ensemble de ces dates et horaires sont susceptibles d'être modifiés par l'AO pour les besoins de la Course et de l'Événement.**

En fonction des prévisions météorologiques, la DC pourra :

- Avancer le départ d'un jour, auquel cas les Skippers seront informés de la modification du programme par avenant publié au plus tard 48 heures à l'avance.
- Retarder le départ à une date ultérieure, auquel cas les Skippers seront informés par avenant de la reprogrammation du départ au moins 24 heures à l'avance.

Les horaires de sortie des Bateaux du port de Saint-Malo seront précisés dans un planning joint en annexe des IC.

## 8.2. Force majeure

La force majeure est définie par l'article 1218 du code civil et précisée par la jurisprudence des Cours et Tribunaux français. Au titre du présent AC, seront notamment mais non limitativement considérés comme cas de force majeure : la guerre (étrangère ou civile), les attentats ou risques d'attentats, les épidémies, pandémies ou les risques sanitaires, les phénomènes météorologiques, ou la survenance d'une grève ou d'une manifestation empêchant la Direction de Course de donner le départ de la Course.

Dans le cas où l'AO se trouverait dans l'obligation d'annuler la Course en partie ou dans sa totalité à la suite d'une décision de la Direction de Course causée par la survenance 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 aux Skippers.

En cas de force majeure (notamment en cas de pandémie liée au Covid-19, par exemple), l'AO est susceptible de modifier l'AC sans préavis, en publiant un avenant, afin de garantir la sécurité de l'ensemble des parties prenantes à l'Événement, ou pour se conformer aux décisions et/ou recommandations gouvernementales ou législatives. Ces modifications seraient susceptibles de modifier les conditions de candidature et/ou d'admissibilité des Skippers.

## 9. CONTRÔLE DES BATEAUX [DP]

### 9.1. A Saint Malo

Chaque Bateau sera contrôlé par le Comité Technique. 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.

### 9.2. En Guadeloupe

A l'arrivée, les Bateaux seront contrôlés par le Comité Technique. Un Bateau non conforme aux règlements pourra faire l'objet d'une réclamation de la part du Comité Technique. [DP]

## 10. INSTRUCTIONS DE COURSE

Les IC seront envoyées aux Skippers, par mail au plus tard un mois avant l'ouverture du Village de Saint-Malo et mises en ligne sur le site internet et dans l'espace skipper.

Site internet : <https://www.routedurhum.com/fr>

Espace Skipper : <https://www.routedurhum.com/espace-skippers>

*Avis de course - Route du Rhum - Destination Guadeloupe 2026*

## 11. PARCOURS

---

Le parcours de la Course est le suivant :

- Ligne de départ au Nord de la Pointe du Grouin ;
- Porte du Cap Fréhel ;
- La Guadeloupe à contourner en la laissant à bâbord ;
- Îlot de la Tête à l'Anglais à laisser à bâbord ;
- Bouée de Basse Terre à laisser à tribord ;
- Ligne d'arrivée à proximité de Pointe à Pitre.

Par ailleurs, la DC pourra mettre en place des zones d'exclusion pour présence de cétacés. Ces zones une fois définies ne seront plus modifiées pour ne pas avantager / désavantager un ou des Skippers.

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

## 12. TEMPS LIMITE

---

La ligne d'arrivée fermera 32 jours après le départ de la Course, à 12:02 UTC. Un suivi sécurité sera malgré tout assuré pour les Bateaux arrivant après le temps limite.

## 13. SYSTÈME DE PÉNALITÉ

---

Système de pénalité (sauf en cas de pénalités financières), une infraction aux règlements de course pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité en temps pouvant être inférieure à DSQ sauf mention contraire d'une règle de classe ou des IC.

### 13.1. Effectuer une pénalité

---

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

### 13.2. Pénalités financières

---

En cas d'infraction et de non-présence aux temps obligatoires du Skipper, d'un Bateau ou d'un membre du Team, des pénalités financières pourront être appliquées par l'AO telles que définies dans l'Annexe 9.

## 14. CLASSEMENT

---

14.1. Le classement de la Course s'effectue en temps réel.

14.2. Un classement en temps réel dans chacune des Classes ou catégories définies à l'article 6.1.1 de l'AC sera établi selon l'ordre d'arrivée, majoré des pénalités ou minoré des bonifications éventuelles.

## 15. DOTATIONS, TROPHÉES ET PRIX

---

### 15.1. Dotations financières

---

Le montant et la répartition des dotations financières liés au classement sont précisés dans l'Annexe 4.

### 15.2. Trophée et prix

---

Des trophées et prix complémentaires pourront être mis en place, auxquels cas, chaque trophée et prix fera l'objet d'un avenant spécifique.

## 16. POSITIONNEMENT

---

A Saint-Malo, chaque Skipper devra installer une ou plusieurs balises de positionnement fournies par l'AO qui permettront le suivi du Bateau. En cas de perte ou de détérioration des balises de positionnement, un montant de 500€ sera facturé.

En cas d'abandon il devra la (les) renvoyer à ses frais à l'AO ou se voir facturer la somme de 500€.

La DC 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.

## 17. MOYENS DE COMMUNICATIONS [DP]

---

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 minimum avec antenne en tête de mât (sauf disposition contraire dans les règles de Classe).
- D'un système satellite (en termes de haut débit et de caractéristiques) avec un débit de transmission égal ou supérieur à 128kbps.

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

## 18. SOURCE D'ÉNERGIE

---

Aucun moyen de propulsion autre que ceux définis dans la RCV 42.1 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.

## 19. AIDE EXTÉRIEURE [DP]

---

### 19.1 Routage

---

Pour les multicoques, tous les systèmes d'aide à la navigation sont autorisés et notamment le routage (modification de la RCV 41). 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.

### 19.2 Aide à la performance

---

Sauf mention contraire dans les règles de Classe, l'aide à la performance est interdite, c'est-à-dire l'assistance apportée par une source extérieure au Skipper et au Bateau, pouvant servir à :

- Analyser et améliorer la performance du Skipper et du Bateau ;
- Orienter le choix de la trajectoire ;
- Agir à distance sur un ou plusieurs élément(s), équipement(s) ou réglage(s) du Bateau.

### 19.3 Assistance technique

---

L'assistance technique à distance, définie comme toute information émanant d'un accompagnateur (au sens des RCV) pour permettre au Skipper de résoudre avec les moyens présents à bord, un problème technique sur le Bateau, est autorisée. Elle devra se limiter strictement aux actions de réparations. Sont autorisés les échanges oraux, écrits, de photos et de vidéos, entre le Skipper et son Team, dont le seul but est de décrire le

problème technique et de proposer un mode de réparation afin que le Skipper réalise la réparation de façon autonome. Toute assistance technique à l'attention du Skipper sera accessible à tout moment par la DC.

Sont interdits :

- La prise de contrôle, définie par la FFVoile 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).

## 19.4 Escale technique

---

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

- Le Skipper doit en faire la demande à la DC.
- Après accord de la DC 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 DC 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 DC, les réparations peuvent être commencées et il peut être ravitaillé et embarquer le matériel de rechange convenu avec la DC. Le Skipper peut débarquer.
- Lorsque les réparations sont terminées et que le Bateau va reprendre la Course, il peut être remorqué ou partir au moteur sur une distance convenue d'avance avec la DC 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.

A noter que ne comptera pas pour escale technique, tout arrêt dans un rayon n'excédant pas 150 miles nautiques de la ligne de départ de Saint-Malo (cf. schéma en Annexe 12) ou à un retour au port de Saint-Malo.

## 19.5 Navigation indépendante

---

En dehors des actions autorisées par les articles 19.1, 19.2, 19.3 et 19.4 de l'AC, 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 la Course, le Bateau ne peut avoir de contact matériel avec un autre Bateau ou aéronef. Il ne peut être ravitaillé de quelque façon que ce soit.

## 20. DROITS MARKETING, VISIBILITÉ ET COMMUNICATION

---

Dans le cadre de l'organisation de la Course, l'AO détermine les principaux droits et engagements des Skippers, des Teams et de leurs partenaires en matière de droits marketing, des droits portants sur la création de contenus, de visibilité et de communication. Cela concerne notamment la visibilité à quai et en mer, les produits dérivés, le dispositif de communication pour la promotion de l'Événement et les différents contenus à produire par les Skippers en amont et durant l'Événement et du Skipper pour en assurer la meilleure amplification médiatique.

Ces différents droits et engagements sont détaillés dans l'Annexe 6.

## 21. ENGAGEMENTS DÉVELOPPEMENT DURABLE

---

La course au large se déroule dans les environnements les plus difficiles et les plus beaux de la planète. Le terrain de jeu - l'océan - offre un stade unique aux marins amateurs et professionnels. C'est pourquoi l'AO s'engage depuis plusieurs années dans une démarche de développement durable avec deux principaux piliers : utiliser l'Évènement comme plateforme d'impact pour sensibiliser les parties prenantes, d'un côté, et minimiser l'empreinte carbone de l'Évènement de l'autre.

Une Annexe "Développement Durable" (Annexe 7) a été écrite en ce sens, abordant notamment les thématiques de l'empreinte carbone, de l'obligation de voyage retour à la voile et de la protection de l'océan.

## 22. RESPONSABILITÉS

---

Le détail des diverses responsabilités est exposé dans l'Annexe 8.

## 23. 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 tous.

A ce titre, il est demandé aux Skippers et aux Teams et partenaires du Skipper 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 Skippers.

## 24. PROTECTION DES DONNÉES

---

Les traitements de données personnelles du Skipper, du Skipper Remplaçant et des membres de son Team sont encadrés dans l'Annexe 11.

## 25. DROIT APPLICABLE ET LITIGES

---

25.1 Le présent Avis de Course est régi par la loi française.

25.2 En cas de litige, celui-ci sera soumis aux instances arbitrales de la FFVoile, et/ou à la juridiction compétente dans les conditions de droit commun, en fonction de la nature dudit litige.

## 26. CONTACTS

---

### 26.1 AO

---

Hervé Favre - Président OC SPORT : [herve.favre@ocsport.com](mailto:herve.favre@ocsport.com)

Joseph Bizard - Directeur Général OC SPORT : [joseph.bizard@ocsport.com](mailto:joseph.bizard@ocsport.com)

Julie Coutts - Directrice Générale OC SPORT Pen Duick : [julie.coutts@ocsport.com](mailto:julie.coutts@ocsport.com)

Malo Le Peru - Chef de projet : [malo.leperu@ocsport.com](mailto:malo.leperu@ocsport.com)

Stéphane Bourrut Lacouture - Responsable RSE : [stephane.bourrut-lacouture@ocsport.com](mailto:stephane.bourrut-lacouture@ocsport.com)

Pour toute question sur les candidatures et inscriptions : [inscription.rdr@ocsport.com](mailto:inscription.rdr@ocsport.com)

### 26.2 DC

---

Francis Le Goff - Directeur de Course

Yann Chateau - Directeur de Course adjoint

Pierre Hays - Directeur de Course adjoint

Guillaume Rottée - Directeur de Course adjoint

Guillaume Evrard - Directeur de Course adjoint

Amélie Juvien - Directrice de Course adjointe

Pour contacter la direction de course : [dc.rdr@ocgroup.com](mailto:dc.rdr@ocgroup.com)

*Avis de course - Route du Rhum - Destination Guadeloupe 2026*

## 27. ANNEXES

---

Liste des annexes :

- Annexe 1 – Prescriptions of the Fédération Française de Voile
- Annexe 2 – Marques de la Course
- Annexe 3 – Sélection des participants pour la catégorie Vintage Mono & Vintage Multi
- Annexe 4 – Dotations financières
- Annexe 5 – Obligations de l'AO
- Annexe 6 – Engagements des Skippers et des Teams envers l'AO
- Annexe 7 – Développement durable
- Annexe 8 – Responsabilités
- Annexe 9 – Pénalités financières
- Annexe 10 – Fiche médicale
- Annexe 11 – RGPD
- Annexe 12 - Zone des 150 mn ne comptant pas pour une escale



*Avis de course - Route du Rhum - Destination Guadeloupe 2026*

# **ANNEXE 1 : PRESCRIPTIONS OF THE FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE (FFVOILE) - RACING RULES OF SAILING 2025-2028**

---

Version of 15th of October 2024

## **Prescription 1**

### **FFVoile Prescription to RRS 25.1 (Notice of race, sailing instructions and signals)**

For events graded 4 and 5, standard notices of race and sailing instructions including the specificities of the event shall be used. Events graded 4 may have dispensation for such requirement, after receipt of FFVoile approval, received before the notice of race has been published. For events graded 5, posting of sailing instructions will be considered as meeting the requirements of RRS 25.1 application. These standard documents can be downloaded on the "Arbitrage" website of FFVoile. <https://arbitrage.ffvoile.fr>

## **Prescription 2**

### **(\* FFVoile Prescription to RRS 60.5(d) (Decisions on protests concerning class rules)**

The protest committee 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.

## **Prescription 3**

### **(\* FFVoile Prescription to RRS 65.1 (Legal liability)**

Any question or request related to legal liability arising from an incident occurred while a boat was bound by the Racing Rules of Sailing depends on the appropriate courts and cannot be examined and dealt by a protest committee. A boat that retires from a race or accepts a penalty does not, by that such action, admit legal liability.

## **Prescription 4**

### **(\* FFVoile Prescription to RRS 70.3(b) (Appeals and requests to a national authority)**

The denial of the right of appeal is subject to the written approval of the FFVoile, received at least 2 months before the event. This approval shall be posted on the official notice board during the event.

## **Prescription 5**

### **(\* FFVoile Prescription to RRS 76.1 (Exclusion of boats or competitors)**

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

## **Prescription 6**

*Avis de course - Route du Rhum - Destination Guadeloupe 2026*

### **(\*) 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.

### **Prescription 7**

### **(\*) 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 approval 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.

### **Prescription 8**

### **(\*) FFVoile Prescription to RRS 88.2 (Changes or deletions to National prescriptions)**

Prescriptions of the FFVoile shall not be changed or 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 not be changed in the notice of race and sailing instructions. (The official translation of the prescriptions, downloadable on "Arbitrage" website of FFVoile shall be the only translation used to comply with RRS 90.2(b)).



*Avis de course - Route du Rhum - Destination Guadeloupe 2026*

## **ANNEXE 2 : MARQUES DE LA COURSE**

---

La société OC Sport Pen Duick est détentrice des droits d'exploitation relatifs aux marques et dessin et modèle « ROUTE DU RHUM » et « ROUTE DU RHUM – DESTINATION GUADELOUPE » ci-après décrites en vertu d'un contrat de location gérance signé avec le titulaire desdites marques et dessin et modèle, la société Pen Duick, et ce, depuis le 1er janvier 2016 et jusqu'au terme de la présente édition 2026, ainsi que tout autre logo, ou Signe Distinctif utilisé ou déposé à titre de marque ou de dessin et modèle par OC Sport Pen Duick pour désigner la Course.

OC Sport Pen Duick garantit le maintien de ses droits sur les Marques et dessin et modèle pendant la durée de la Course.

Les Marques et dessin et modèle sont à ce jour les suivantes :

- La marque verbale ROUTE DU RHUM, déposée et enregistrée en France le 20/09/1994 par la société PEN DUICK sous le numéro 94536684 dans les classes de produits et services 9, 14 et 41.
- La marque verbale ROUTE DU RHUM, déposée et enregistrée en France le 04/07/2006 par la société PEN DUICK sous le numéro 3438778 dans la classe de produits et services 18.
- La marque verbale ROUTE DU RHUM, déposée et enregistrée en France le 24/05/2011 par la société PEN DUICK sous le numéro 3833802 dans la classe de produits et services 37.
- La marque verbale ROUTE DU RHUM, déposée et enregistrée en France le 17/07/2001 par la société PEN DUICK sous le numéro 3111968 dans les classes de produits et services 9, 25, 35, 38 et 41.
- La marque verbale ROUTE DU RHUM, déposée et enregistrée en Allemagne, au Benelux, en Espagne, en Italie, à Monaco, au Royaume-Uni et en Suisse le 28/12/2001 par la société PEN DUICK sous le numéro 774604 dans les classes de produits et services 9, 12, 16, 25, 35, 38, 39 et 41.
- La marque verbale ROUTE DU RHUM, déposée et enregistrée en France le 02/03/2018 par la société PEN DUICK sous le numéro 4433536 dans la classe de produits et services 36.
- La marque verbale ROUTE DU RHUM, déposée et enregistrée en France le 02/03/2018 par la société PEN DUICK sous le numéro 4433543 dans les classes de produits et services 32, 33 et 35.
- La marque verbale ROUTE DU RHUM, déposée et enregistrée en France le 02/03/2018 par la société PEN DUICK sous le numéro 4433581 dans les classes de produits et services 3, 4, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 20, 21, 22, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 34, 35, 38, 39, 41 et 43.
- La marque verbale ROUTE DU RHUM – DESTINATION GUADELOUPE, déposée et enregistrée dans l'Union Européenne le 13/07/2018 par la société PEN DUICK sous le numéro 017930954 dans les classes de produits et services 3, 4, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 20, 21, 22, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 38, 39 et 41.

- La marque verbale ROUTE DU RHUM – DESTINATION GUADELOUPE, déposée aux Etats-Unis le 02/08/2018 et enregistrée le 06/09/2022 par la société PEN DUICK sous le numéro 88062711 dans les classes de produits et services 3, 4, 8

- Le dessin et modèle ROUTE DU RHUM – DESTINATION GUADELOUPE, déposé et enregistré dans l'Union Européenne le 15/04/2014 par la Région Guadeloupe sous le numéro 2447557 dans la classe 32.



*Avis de course - Route du Rhum - Destination Guadeloupe 2026*

## ANNEXE 3 : SÉLECTION DES PARTICIPANTS POUR LES CATÉGORIES VINTAGE MONO & VINTAGE MULTI

---

### 1. CRITÈRES D'ADMISSION ET NOMBRE DE PLACES DES PARTICIPANTS DANS LES CATÉGORIES VINTAGE MONO ET VINTAGE MULTI

---

La Course est notamment ouverte aux multicoques et aux monocoques des catégories « Vintage Mono » et « Vintage Multi » définis selon les critères suivants :

- Catégorie « Vintage Mono » : Monocoques  $\geq$  39 pieds n'ayant pas obtenu un certificat de jauge des classes « Class40 » ou « Imoca » depuis 2011 ;
- Catégorie « Vintage Multi » : Multicoques  $\geq$  38 pieds et  $\leq$  79 pieds n'ayant pas obtenu un certificat de jauge de la classe « Ocean Fifty » depuis 2015.

Le nombre de Bateaux pouvant participer à l'édition 2026 de la Course en catégorie "Vintage Mono" et "Vintage Multi" est fixé selon les quotas suivant :

- **Vintage Mono : 8 places**
- **Vintage Multi : 12 places**

Soit un total de 20 places pour les Catégories "Vintage Mono" et "Vintage Multi".

La plateforme de candidature et d'accessibilité est disponible sur le lien suivant :

<https://vintage.routedurhum.com/fr/>

### 2. CRITÈRES SPÉCIFIQUES D'ÉCOCONCEPTION

---

Afin de favoriser l'utilisation et la diffusion des bonnes pratiques en matière de développement durable, seuls les projets répondant aux critères d'éco-conception suivants seront admis dans le processus de sélection de l'édition 2026 de la Course.

#### 2.1 Bateaux mis à l'eau jusqu'au 31/12/2010 inclus

---

Les voiliers mis à l'eau avant le 31/12/2010 seront admis à participer à la Course dans les Catégories « Vintage Mono » et « Vintage Multi » à condition qu'ils n'aient pas été modifiés ou réparés de plus de 50% de leur masse initiale.

Si de telles modifications sont apportées, les voiliers devront respecter les critères d'écoconception correspondants à la date de la dernière modification majeure, c'est-à-dire celle qui a entraîné une modification totale supérieure à 50% de la masse initiale du voilier.

Par « modifié », on entend l'acquisition de matériaux ou de pièces extérieurs au Bateau pour sa remise en état; les pièces qui ont déjà été utilisées pendant une période minimum de 4 ans sur d'autres voiliers ne sont pas prises en compte. Il est conseillé de prévoir un pourcentage de modification de sécurité pour pouvoir anticiper des réparations pouvant advenir à tout moment.

## 2.2 Bateaux mis à l'eau entre le 01/01/2011 et le 30/06/2024

---

Un minimum de 4 règles à respecter parmi les 6 règles suivantes :

- Les voiliers doivent être construits dans des moules de voiliers de série et dans le pays de fabrication des voiliers de série précédente. Il est possible d'utiliser des mannequins dans le cas d'une construction en bois ou en contreplaqué. La construction est considérée effectuée dans des moules de série lorsque les moules ont servi pour construire au moins 10 voiliers auparavant. Les mannequins sont issus de plaques ou blocs de matière directement mis en forme par usinage de mousse et/ou assemblage de panneaux en contreplaqué.
- Les multicoques et les monocoques non construits en bois et contreplaqué doivent être limités à 8 tonnes de déplacement léger (masse sans bulbe de quille). Les voiliers peuvent être composés de plusieurs types de matériaux. Il est possible d'utiliser d'autres matériaux pour des masses inférieures à 5% de la masse de Bateau.
- Les fibres de carbone, d'aramide (hors voiles), les âmes en nid d'abeille et le titane ne doivent pas dépasser 10% du déplacement léger du voilier. Au moins 90% du plomb utilisé doit être certifié issu du recyclage. L'utilisation de ces matériaux provoquant une augmentation importante des impacts environnementaux pour chaque kilogramme de matière utilisé, ils doivent être utilisés seulement dans des zones essentielles à la tenue mécanique du Bateau. L'utilisation de plomb vierge implique un épuisement de ressources important de par la présence d'antimoine dans sa composition. L'emploi de plomb issu du recyclage permet d'éviter de puiser dans les ressources non renouvelables.
- Les plans porteurs sont interdits. Tout système de foils, permettant au Bateau de soulever une partie de la coque ou de créer un moment de redressement d'une coque sur le plan d'eau ne peuvent pas être construits.
- Entre 100 et 300 kg de pièces en matériaux alternatifs doivent être fabriqués, un rapport de conception open-source doit accompagner cette initiative. Les matériaux alternatifs sont des matériaux qui ne sont pas couramment utilisés dans la construction et qui pourraient être une voie de conception moins impactante. Le rapport de conception est open-source et doit contenir : l'explication du choix des matériaux, la justification environnementale, l'explication détaillée des différences (quantité, procédés...) impliquées par ces alternatives. Ce rapport peut inclure une étude environnementale pour évaluer l'intérêt de l'alternative.
- Les procédés de fabrication nécessitant une cuisson ou post-cuisson sont proscrits. Les matières ne peuvent pas subir de procédé de cuisson lors de leur mise en œuvre (ex : pas de cuisson après le procédé de fabrication des fibres de verre et de leur tissage). Un chauffage de la matière à plus de 50°C, pendant et après la fabrication de pièces est interdite.

## 2.3 Bateaux mis à l'eau à partir du 01/07/2024

---

### 2.3.1 4 règles obligatoires à respecter :

- Les voiliers doivent être construits dans des moules de voiliers de série et dans le pays de fabrication des voiliers de série précédente. Il est possible d'utiliser des mannequins dans le cas d'une

construction en bois ou en contreplaqué. La construction est considérée effectuée dans des moules de série lorsque les moules ont servi pour construire au moins 10 voiliers auparavant. Les mannequins sont issus de plaques ou blocs de matière directement mis en forme par usinage de mousse et/ou assemblage de panneaux en contreplaqué.

- Les multicoques et les monocoques non construits en bois et contreplaqué doivent être limités à 8 tonnes de déplacement léger (masse sans bulbe de quille). Les voiliers peuvent être composés de plusieurs types de matériaux. Il est possible d'utiliser d'autres matériaux pour des masses inférieures à 5% de la masse de Bateau.
- Les fibres de carbone, d'aramide (hors voiles), les âmes en nid d'abeille et le titane ne doivent pas dépasser 10% du déplacement léger du voilier. Au moins 90% du plomb utilisé doit être certifié issu du recyclage. L'utilisation de ces matériaux provoque une augmentation importante des impacts environnementaux pour chaque kilogramme de matière utilisée, ils doivent être utilisés seulement dans des zones essentielles à la tenue mécanique du Bateau. L'utilisation de plomb vierge implique un épuisement de ressources important de par la présence d'antimoine dans sa composition. L'emploi de plomb issu du recyclage permet d'éviter de puiser dans les ressources non renouvelables.
- Les plans porteurs sont interdits. Tout système de foils, permettant au Bateau de soulever une partie de la coque ou de créer un moment de redressement d'une coque sur le plan d'eau ne peuvent pas être construits.

### **2.3.2 Un minimum de 3 règles à respecter parmi les 5 règles suivantes :**

- Entre 100 et 300 kg de pièces en matériaux alternatifs doivent être fabriqués, un rapport de conception doit accompagner cette initiative. Les matériaux alternatifs sont des matériaux qui ne sont pas couramment utilisés dans la construction et qui pourraient être une voie de conception moins impactante. Le rapport de conception est open-source et doit contenir : l'explication du choix des matériaux, la justification environnementale, l'explication détaillée des différences (quantité, procédés...) impliquées par ces alternatives. Ce rapport peut inclure une étude environnementale pour évaluer l'intérêt de l'alternative.
- Le chantier de fabrication a une démarche de réduction de ses impacts environnementaux (tri des déchets, réduction de chutes, filières de recyclage des déchets de fabrication).
- Fournisseurs responsables : les fournisseurs de rang 1, c'est-à-dire les fournisseurs auprès de qui la commande est passée, communiquent leurs informations de production, aucun produit n'est transporté par avion. Les fournisseurs de rang 1 livrent directement les matériaux, les pièces au chantier de fabrication du Bateau. Leurs informations de production sont les composants des matières et pièces, avec les pourcentages, des ACV, aucune matière ou produit fini n'est acheminé par avion.
- Les procédés de fabrication nécessitant une cuisson ou post-cuisson sont proscrits. Les matières ne peuvent pas subir de procédé de cuisson lors de leur mise en œuvre (ex : pas de cuisson après le procédé de fabrication des fibres de verre et de leur tissage). Un chauffage de la matière à plus de 50°C, pendant et après la fabrication de pièces est interdite.
- Le chantier de production des pièces principales souscrit à un fournisseur d'électricité renouvelable.

## **3. CRITÈRES DE SÉLECTION DES PARTICIPANTS AUX CATÉGORIES "VINTAGE MONO" ET "VINTAGE MULTI"**

---

L'ensemble des critères de sélection décrits ci-dessous confère des points aux candidats à l'inscription, qui permettront d'établir un classement de sélection des candidats.

Une fois le quota d'inscription atteint pour la Catégorie, les candidats seront placés en liste d'attente selon leur classement de sélection. Sera pris en priorité le couple Skipper/Bateau qui comptera le plus de points.

La date de règlement des droits d'inscription la plus antérieure sera utilisée pour départager les candidats en cas d'égalité dans le classement de sélection.

### 3.1 Critère N°1 : Nombre de Route du Rhum terminées dans les temps par le Bateau ou le Skipper

**Objectif** : Valoriser les Bateaux et/ou les Skippers faisant partie de l'histoire de la course.

**Barème** : Cumul du nombre de participations du Bateau et du nombre de participations du Skipper à la Route du Rhum (1 participation = 1 point, plafonné à 5 points).

<b>Participations RDR (Bateaux et/ou Skippers)</b> <i>Barème plafonné à 5 points cumulés</i>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>Points</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>

### 3.2 Critère N°2 : TCC ou coefficient MOCRA des Bateaux (devant être supérieur ou égal à 1.1)

**Objectif** : Favoriser une homogénéité de la flotte et optimiser les chances que le couple Skipper / Bateau franchisse la ligne d'arrivée dans les temps limites.

**Barème** : Notation de 1 à 5 selon les coefficients (plafonné à 5 points).

<b>TCC des Bateaux</b> <i>Obligatoirement</i>	$1.1 \leq TCC \leq 1.2$	$1.2 \leq TCC \leq 1.3$	$1.3 \leq TCC \leq 1.4$	$1.4 \leq TCC \leq 1.5$	$1.5 \leq TCC$
<b>Points</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>

### 3.3 Critère N°3 : Nombre de milles parcourus en course

Nombre de milles parcourus en course entre le 1<sup>er</sup> janvier 2024 et le 1<sup>er</sup> mars 2026 en configuration Route du Rhum (prise en compte des milles théoriques sauf en cas d'abandon où les milles parcourus sur l'orthodromie seront pris en compte) :

**Objectif** : Favoriser le couple Skipper / Bateau ayant une préparation active sur des courses en configuration Route du Rhum.

**Barème** : Les nombres de milliers de milles nautiques seront pondérés selon :

- le type de RSO de la course ;
- le format de la course : en solitaire (coef 1) ou en double (coef 0,5) ou en équipage (coef 0,3)

Type de course	Pondération <i>(en fonction du type de course)</i>	Coefficient <i>Equipage (0,3), Double (0,5) ou solitaire (1)</i>	Milliers de milles (nombre entier avec décimale) <i>Selon l'orthodromie de la course</i>	Points retenus <i>= pondération x coef x milliers de milles</i>
<b>RSO 0 + Transat CIC 24</b>	10			
<b>RSO 1</b>	3			
<b>RSO 2</b>	1			

**Exemple:** un Skipper qui a participé à la Transat CIC 2024 marquera 35 points (3,5 milliers de milles x 10 (pondération) x 1 (en solitaire)).

**NB :**

- Les Skippers devront eux même déclarer auprès de l'AO les courses auxquelles ils ont participé avant le 1er mars 2026.
- Pour que les milles soient retenus, les milles devront avoir été réalisés avec le Bateau avec lequel le Skipper a candidaté ;

L'AO se réserve le droit d'autoriser d'autres courses si elle les juge pertinentes.

### 3.4 Critère N°4 : critères RSE

**Barème :**

#### 3.4.1 Partage d'informations sur l'impact carbone - 3 points maximum

- Si participation du Skipper à la Route du Rhum-Destination Guadeloupe 2022 et/ou à The Transat CIC 2024 : partage des éléments de l'empreinte carbone (team + relations publiques) avec l'AO à partir de la trame fournie par ce dernier. Pour la Route du Rhum - Destination Guadeloupe 2022, seuls les éléments envoyés avant le 15/03/2023 sont pris en compte ⇒ 3 points.
- Si pas de participation du Skipper aux courses précitées : un rapport d'Analyse du Cycle de Vie (ACV) est effectué et transmis à l'AO. Le rapport doit au moins intégrer le périmètre "du berceau à la porte", donc de l'extraction des matières à la mise à l'eau, et doit permettre de situer les impacts de la construction du voilier selon les différents paramètres techniques. La méthodologie de cette ACV respectera idéalement l'ISO 14040 et 14044 ; le cas échéant l'AO évaluera la qualité de l'ACV ⇒ 3 points pour une ACV respectant l'ISO 14040 et 14044 ; 1 à 3 points pour les autres ACV.

#### 3.4.2 Retour à la voile (vers port d'attache ou vers la course suivante) - 3 points maximum

- Si participation du Skipper à la Route du Rhum - Destination Guadeloupe 2022 et à The Transat CIC 2024 :
  - Transat retour vers le port d'attache ou convoyage vers la ville de départ de la course suivante effectué à la voile suite aux deux courses ⇒ 3 points.
  - Transat retour vers le port d'attache ou convoyage vers la ville de départ de la course suivante effectué à la voile suite à l'une des deux courses ⇒ 0,5 point.

- Si participation du Skipper à la Route du Rhum – Destination Guadeloupe 2022 ou à The Transat CIC 2024 :
  - Transat retour vers le port d'attache ou convoyage vers la ville de départ de la course suivante effectué à la voile suite à la participation à l'une des deux courses ⇒ 3 points.

Note : une dérogation est possible en cas de problème technique après accord écrit de la Direction de course et du département RSE de l'AO.

### **3.4.3 Soutien à une structure d'utilité publique - 2 points maximum**

- Le nom de course du Bateau portera le nom (partiellement ou totalement) d'une « société à mission », d'après la définition de la loi PACTE (article L.210-10 du code de commerce) ⇒ 0,5 point.
- Le nom de course du Bateau portera le nom (partiellement ou totalement) d'une entreprise de l'Economie Sociale et Solidaire (ESS) à impact positif sur le plan social, sociétal et/ou environnemental ⇒ 1 point.
- Le nom de course du Bateau portera exclusivement, soit le nom d'une association Loi 1901, existante au 31/12/2023, soit d'une entreprise à but non lucratif. Dans les deux cas la mission de l'organisation doit être liée à la protection de l'environnement ou à des causes sociales et/ou sociétales ⇒ 2 points.

Note : l'AO pourra étudier les actions réelles des entreprises et associations susmentionnées pour s'assurer de leurs impacts positifs sur les plans sociaux, sociétaux et/ou environnementaux.

### **3.4.4 Décarbonation de la production d'énergie à bord - 1 point maximum**

- 3 sources d'énergie alternative (solaire, hydro, éolienne) ⇒ 1 point.
- 2 sources d'énergie ⇒ 0,5 point.
- 1 ou moins ⇒ 0 point.



## ANNEXE 4 : DOTATIONS FINANCIÈRES

Les dotations financières de la Course sont réparties de la manière suivante :

- **Classes ULTIM 32/23 / OCEAN FIFTY / Classe IMOCA / CLASS40**

20 % du montant total des droits d'inscription des adhérents de chaque Classe, encaissés par l'AO, seront reversés sous forme de dotation. Cette dotation peut être répartie entre les Skippers adhérents à la Classe et la Classe, selon les modalités définies dans la convention liant la Classe et l'AO.

Elle sera communiquée au plus tard le 28 septembre 2026 sous forme d'avenant.

- **Catégorie Vintage MONO**

20 % du montant total des droits d'inscription des Skippers de la catégorie Vintage Mono encaissés par l'AO, seront reversés sous forme de dotation aux Skippers de la catégorie Vintage Mono de la manière suivante :

<b>Vainqueur de la catégorie Vintage Mono</b>	40 % de la dotation
<b>2e de la catégorie Vintage Mono</b>	25 % de la dotation
<b>3e de la catégorie Vintage Mono</b>	20 % de la dotation
<b>4e de la catégorie Vintage Mono</b>	10 % de la dotation
<b>5e de la catégorie Vintage Mono</b>	5 % de la dotation

- **Catégorie Vintage MULTI**

20 % du montant total des droits d'inscription des Skippers de la catégorie Vintage Multi encaissés par l'AO, seront reversés sous forme de dotation aux Skippers de la catégorie Vintage Multi de la manière suivante :

<b>Vainqueur de la catégorie Vintage Multi</b>	40 % de la dotation
<b>2e de la catégorie Vintage Multi</b>	25 % de la dotation
<b>3e de la catégorie Vintage Multi</b>	20 % de la dotation
<b>4e de la catégorie Vintage Multi</b>	10 % de la dotation
<b>5e de la catégorie Vintage Multi</b>	5 % de la dotation

Les dotations seront versées aux Skippers concernés lors de la remise des prix en Guadeloupe. Conformément à l'Annexe 9, en cas d'absence d'un Skipper éligible à recevoir une dotation à la remise des prix, ladite dotation ne lui sera pas versée.



## ANNEXE 5 : ENGAGEMENTS DE L'AO

---

Les droits, contreparties et avantages concédés par l'AO ci-après sont valables pour l'édition 2026 de la Course couverte par les présentes règles de course et ses annexes et avenants.

Conformément à la RCV 4, le Skipper veille au respect de la présente annexe par l'ensemble des membres de son Team.

### 1. COMMUNICATION TEAM / AO

---

L'AO s'engage à mettre en place des temps d'échange réguliers avec les Skippers et les Teams. Un contact dédié aux relations participants est joignable à l'adresse mail suivante : [inscription.rdr@ocsport.com](mailto:inscription.rdr@ocsport.com)

### 2. CONTREPARTIES MARKETING

---

#### 2.1 Droits de communication

---

##### 2.1.1 Titre et Nom Officiel

Le Nom officiel de la Course est "Route du Rhum - Destination Guadeloupe" pour son édition 2026.

L'AO concède aux Teams le droit d'utiliser le titre de "Team officiel" de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe édition 2026.

##### 2.1.2 Logotypes composites

Un Bloc Team officiel spécifique pour chaque Skipper sera décliné pour les besoins de sa communication.

L'AO fournit à chaque Team inscrit le Bloc Team Officiel. Seule l'utilisation de ce logo est autorisée dans la communication des Teams. Ce logo et la charte graphique l'accompagnant seront mis à la disposition des Teams.

##### 2.1.3 Étendue des droits concédés et communication des Teams

L'utilisation du Bloc Team Officiel est strictement limitée à la communication des Teams.

L'AO concède aux Teams le droit d'exploiter, de reproduire, de représenter, d'apposer, le Bloc Team officiel à des fins promotionnelles, commerciales, publicitaires et institutionnelles dans le cadre de sa communication interne et externe (c'est-à-dire vis-à-vis notamment du personnel, des clients et des prospects du Skipper, ainsi que des relations presse et médias) sur tous supports de communication diffusés, existants ou à venir, dans tous réseaux de communication/médias et sans limitation de nombre ainsi que sur tous produits et services, sur le territoire du monde entier. Le Skipper s'engage à respecter la charte graphique communiquée par l'AO.

L'AO concède aux Teams le droit d'exploiter, de reproduire, de représenter, d'apposer, le Logo de la Course, dans le cadre de sa communication interne.

L'AO donnera accès aux Teams à la charte graphique de l'Événement.

## 2.2 Droits audiovisuels

---

Un serveur médias dédié sera disponible pour l'ensemble des Teams (photographies, vidéos et communiqués de presse).

Pour alimenter la communication des Skippers, notamment à des fins promotionnelles, l'AO autorisera les accès en ligne, hors frais techniques, à une sélection de vidéos de l'édition 2022 réalisées par l'agence vidéo officielle de l'Événement, d'une part, et à une sélection de photographies de l'édition 2022 réalisées par le photographe officiel de l'Événement d'autre part.

En outre, les photographies et vidéos utilisées dans la communication des Skippers feront mention du nom de l'auteur de la photographie ou des vidéos concernées. À cette fin, l'AO s'engage à communiquer les noms des auteurs concernés aux Teams. Le Team s'interdit toute commercialisation à un tiers des photos et vidéos auxquels l'AO lui donne accès et réciproquement.

L'AO fait son affaire du règlement des droits d'auteur, d'éditeur et de producteur (droits de reproduction, de représentation et d'adaptation) relatifs à une sélection de photographiques et de vidéos de la Course, qu'il aura acquis au préalable auprès de leurs auteurs ou de leurs ayants droit, et garantit aux Teams la jouissance paisible de leur utilisation, sous réserve du respect par les Teams des conditions d'utilisation définies.

Il est précisé que les Teams restent libres de produire ou d'éditer leurs propres photographies ou vidéos de la Course en les associant au Bloc Team officiel dans leurs communications. Dans ce cas, les Teams feront leurs affaires personnelles de l'obtention des autorisations nécessaires des auteurs des photographies et vidéos concernées ou de leurs ayants droit.

## 2.3 Promotion de la Course et des Skippers

---

### 2.3.1 Action de marketing et de communication

L'AO souhaite promouvoir la visibilité marketing globale de la Course dans les médias et sur les réseaux sociaux.

L'objectif est de mettre en commun la valorisation des actions de communications de l'AO et de ses Partenaires, ainsi que des Skippers, des Teams et de leurs partenaires.

L'AO informera le représentant des médias de chaque Team de tout accord médiatique important qu'il conclut en relation avec la Course. Tout accord médiatique impliquant des concessions particulières de la part du Team devra être soumis à son accord préalable.

Pour faciliter ces échanges, le Team s'engage à transmettre à l'AO un contact référent (interne / agence) en charge de la communication et du marketing.

### 2.3.2 Couverture vidéo, radiophonique et télévisuelle

L'AO assurera une large exposition médiatique de la Course et des Skippers à travers une variété de programmes et d'événements dédiés tout au long de l'Événement.

Ceux-ci comprennent notamment une couverture en direct du départ de la Course.

Les chaînes et les horaires de la programmation seront communiqués ultérieurement. L'objectif sera de diffuser sur une large audience, sur des marchés clés à des heures de grande écoute, complétés par une couverture cohérente sur les chaînes sportives par câble/satellite. En complément du projet de programmation

ci-dessus, l'AO s'efforcera également de fournir du contenu aux diffuseurs et aux sociétés de production avec lesquels l'AO aura conclu des accords de partenariat, afin de créer du contenu pour la programmation dans des domaines tels que l'aventure, la technologie et développement durable, entre autres.

Les partenaires de production vidéo, et tout autre distributeur désigné par l'AO s'occuperont de tous les domaines de distribution de contenu.

L'AO souhaite tourner/enregistrer des interviews, dans la mesure du possible et avec l'accord des skippers sollicités, en langue anglaise, pour souligner la nature internationale de la Course et augmenter l'attractivité du contenu pour les diffuseurs/réseaux du monde entier.

### **2.3.3 Diffusion Médias Print**

La couverture de la Course sera produite également pour distribution et diffusion aux médias print : agences de presse internationales et nationales, journaux, magazines spécialisés et titres « lifestyle ». Une approche proactive des médias ciblés sera effectuée par l'équipe de communication de l'AO.

Un service sera mis en place pour la diffusion du contenu photographique de l'AO, aux médias pour reproduction éditoriale.

### **2.3.4 Contenus photographique et vidéo des Teams**

L'AO incorporera le contenu photographique et vidéo du Team dans les archives en ligne de l'AO pour téléchargement immédiat en haute résolution par les médias. Une société de distribution photographique et vidéo assistera l'AO dans ce processus.

Les photographies et vidéos réalisées par le Team lorsqu'elles sont utilisées dans la communication de la Course feront mention du nom de l'auteur de la photographie ou de la vidéo ainsi que du Team. À cette fin, le Team s'engage à communiquer les noms des auteurs concernés à l'AO.

L'AO fournira un accès à un résumé générique produit par l'AO et/ou les agences désignées par l'AO.

### **2.3.5 Centre des Médias**

L'AO mettra en place un centre des médias pour fournir des services et des installations permettant aux journalistes de la presse écrite, aux photographes, aux producteurs de radio et de télévision, d'écrire, d'éditer et de transmettre du contenu sur la Course et les Skippers. L'accès au centre des médias sera réservé au personnel des médias accrédité par l'AO.

Le responsable des relations presse et médias des Teams bénéficiera d'un accès au centre des médias sur la durée des Villages officiels à Saint-Malo et en Guadeloupe.

### **2.3.6 Accès Bateaux Médias & TV**

L'accès à tous les Bateaux médias de l'AO sera coordonné depuis le centre des médias sur les Villages officiels à Saint-Malo et en Guadeloupe.

L'AO devra recevoir une notification écrite pour chaque demande faite par les Teams pour un accès sur les Bateaux médias.

Des places seront réservées sur les Bateaux médias pour les photographes du Team soumis à la validation de l'AO.

### **2.3.7 Digital et réseaux sociaux**

L'AO s'engage à concevoir, à faire fonctionner et à alimenter le site internet officiel de la Course réservé à ses frais sous l'adresse URL suivante <https://www.routedurhum.com> et toutes extensions, et les réseaux sociaux de la Course.

*Avis de course - Route du Rhum - Destination Guadeloupe 2026*

Les vidéos embarquées et autres contenus seront diffusés sur une base régulière, en fonction de la valeur de l'actualité et déterminée par l'équipe de communication de l'AO.

La visibilité des Skippers sera assurée dans les différentes rubriques et espaces suivant du site internet officiel de la Course et sur les réseaux sociaux de la Course : présentation des Skippers et Bateaux sur une page dédiée, classement, cartographie, publication des contenus onboard dans la catégorie médias, actualités (interviews, mots du bord et déclarations d'arrivée), cette liste n'étant pas limitative.

### 2.3.8 Partenariats Médias

Pour augmenter le rayonnement médiatique de la Course et des Skippers, l'AO conclura des partenariats avec des médias nationaux, régionaux, sportifs et des pure players. L'AO informera le représentant des médias de chaque Team de tout accord médiatique important qu'il conclut en relation avec la Course. A la date de la diffusion du présent AC, les partenariats médias de l'AO sont les suivants :

- Ouest France
- Le Télégramme
- Le Figaro Nautisme
- Météo Consult

### 2.3.9 Plan de communication

L'AO s'engage à présenter formellement aux Teams, le plan de communication et les moyens alloués pour promouvoir la Course et les Skippers lors du kick off qui se déroulera au printemps 2026.

### 2.3.10 Magazine Officiel

Les Skippers bénéficieront d'une visibilité dans le magazine officiel de la Course, sous forme d'une à deux photographies (portrait, Bateau) et d'éléments éditoriaux (palmarès, déclaration sur la Course).

## 2.4 Bilan médiatique de la Course

L'AO s'engage à partager aux Teams un bilan complet (notamment médiatique) de la Course au plus tard le 30/04/2027.

## 3. CONTREPARTIES NAUTIQUES ET PORTUAIRES

L'AO s'engage à mettre en place :

- La disponibilité des équipes de l'AO et de la DC, de la publication de l'AC jusqu'à la fermeture de ligne.
- Les places de port à Saint Malo ainsi qu'en Guadeloupe tels que défini dans l'article 8 de l'AC.
- L'accès à un paddock sécurisé à Saint-Malo :

Classes / Catégories	ULTIM	IMOCA	OCEAN FIFTY	CLASS40	VINTAGE MONO	VINTAGE MULTI
Nombre de places véhicules	1 semi-remorque + 2 véhicules légers	1 véhicule utilitaire + 1 véhicule léger				
Accès semi-rigide assistance jour du départ (taille minimum 5,80m)	3	2	1	1	1	1

## 4. CONTREPARTIES VISIBILITÉS SUR LES BATEAUX

---

La visibilité des partenaires des Skippers sur les Villages de départ ou d'arrivée est régie par les règles suivantes :

### 4.1.2 Flammes ou pavillons

A quai, l'envoi de flammes ou de pavillons de toute grandeur avec le nom du Bateau et les logos des partenaires du Skipper est autorisé, et en arrière du mât (tous les espaces en avant du mât étant réservés à l'AO).

### 4.1.3 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. Ces voiles publicitaires ne doivent pas excéder une hauteur de mât de guindant supérieure à celle du second ris de sa grand-voile (sauf si mesure définie dans les règles de Classe).

Pour information, les voiles de course pourront être envoyées dans le port de Saint-Malo pour effectuer des réglages, mais elles ne devront pas rester envoyées toute une journée à des fins de communication.

## 5. CONTREPARTIES ACCRÉDITATIONS ET ACCÈS

---

Classes / Catégories	ULTIM	IMOCA	OCEAN FIFTY	CLASS40	VINTAGE MONO	VINTAGE MULTI
Invitation à la conférence de presse	5	5	3	3	2	2
Accréditations permanentes - Saint-Malo	25	18	10	10	8	8
Accréditations journalières Invité non nominative -Saint-Malo	20	20	12	12	8	8
Accès Briefing - Saint-Malo	2	2	2	2	2	2
Jour du Départ Accès pontons	10	10	7	7	5	5
Invitation Soirée Officielle - Saint-Malo	5	5	3	3	2	2
Invitation soirée de clôture - Guadeloupe	5	5	3	3	2	2
Accès Pontons - Guadeloupe	10	10	7	7	5	5

Des pack accréditations complémentaires seront disponibles à des tarifs préférentiels auprès de l'AO. En cas de perte des accréditations nominatives, l'AO facturera la réédition des accréditations.

## 6. CONTREPARTIES HOSPITALITÉS ET VILLAGES

---

### 6.1 Offres Hospitalités

---

Chaque Team bénéficie d'un tarif préférentiel sur les offres d'hospitalités suivantes de l'Événement :

- 7,5% de réduction pour les offres d'hospitalités sur les navires de réception à quai à Saint-Malo
- 5% de réduction sur les offres d'hospitalités sur les vedettes multi-entreprises le jour du départ

### 6.2 Offres Village Saint-Malo

---

L'AO met en place une offre de stand et structures à destination des Teams dans le village à Saint-Malo. Les Teams bénéficient d'un tarif d'accès privilégié avec une réduction de 7,5% sur les offres catalogues.

### 6.3 Offres Village Guadeloupe

---

L'AO encourage l'ensemble des Teams souhaitant obtenir de la visibilité sur le Village d'arrivée à entrer en contact avec l'organisateur local pour son implantation dans le Village d'arrivée. Le contact de l'organisateur local sera communiqué aux Teams sur demande.

## 7. CONTREPARTIES DÉVELOPPEMENT DURABLE

---

L'AO s'engage à fournir l'empreinte carbone de l'organisation de l'Événement ainsi qu'une estimation de l'impact carbone des visiteurs et des Villages. Ces éléments et ceux fournis par les Teams permettront d'obtenir l'empreinte carbone consolidée de l'Événement.

## 8. CONTREPARTIES DES PARTENAIRES DE LA COURSE

---

### 8.1 Offres Partenaires

---

L'AO informera les Teams des offres préférentielles de ses Partenaires à destination des Teams dans le cadre de l'Événement.

### 8.2 Prix Partenaires

---

L'AO dans le cadre de ses partenariats permet aux Skippers de bénéficier de prix et/ou trophées via ses Partenaires dans le cadre de la Course. Ces prix et trophées seront précisés ultérieurement.

## **ANNEXE 6 : ENGAGEMENTS DES SKIPPERS ET DES TEAMS ENVERS L'AO**

---

Cette annexe précise les engagements des Skippers et des Teams lors de leur inscription à la Course.

### **1. DÉFINITIONS**

---

**Actions de communication, d'information et de promotion de l'AO :** Ce terme renvoie à toute action de diffusion ou d'information faite directement ou indirectement par l'AO telles que toutes actions :

- De relations publiques et de relation presse ;
- De création et mise en ligne d'un serveur multimédia ;
- De promotion de la Course et de ses partenaires officiels, des Skippers, et des activités et des services de l'AO ;
- D'information du public ;
- De publicité ;
- De partenariat, de parrainage ou de mécénat ;
- De communication interne et externe.

**Contenus :** Ensemble des créations - photographies, vidéos, sons, interviews, écrits ou tout autre format - produits par les Skippers et les Teams en amont et durant la Course.

**Documentaire audiovisuel :** Ce terme désigne tous films, documentaires ou séries portant sur l'Événement, ses coulisses, ses précédentes éditions, son histoire de manière générale dont la ligne artistique et éditoriale est d'immerger le public dans les coulisses de la Course, à travers le quotidien des Skippers, de l'AO, des parties prenantes de la Course, des Teams et des spectateurs.

**Droit d'Adaptation :** Ce terme désigne le droit d'arranger, de traduire, de sous-titrer, de doubler, de reconstituer intégralement ou par fragments seul ou intégrés à d'autres éléments quels qu'en soient la forme et le contenu, à l'exclusion du droit de détourner de son contexte ou de caricaturer l'œuvre et/ou son contenu.

**Droit de Représentation :** Conformément à l'article L.122-2 du code de la propriété intellectuelle, le Droit de Représentation consiste en la communication, directe ou indirecte, de l'œuvre et/ou son contenu au public par un procédé quelconque.

**Droit de Reproduction :** Conformément à l'article L.122-3 du code de la propriété intellectuelle, le Droit de Reproduction consiste en la fixation matérielle de l'œuvre et/ou son contenu par tous procédés, y compris numériques, qui permettent de la/le communiquer au public d'une manière indirecte.

**Éléments de la personnalité du Skipper :** Ce terme recouvre les noms, prénoms, surnoms, état civil, initiales, autographes, signatures, images, voix, vidéos, situation professionnelle, témoignages, notoriété, résultats obtenus lors des parcours de qualification, lors de la Course ou lors de ses précédentes éditions ou

tout mot, symbole, représentation photographique, audio, visuelle, numérique ou graphique ou encore toute combinaison de ces éléments permettant d'identifier le Skipper.

**Supports :** Ce terme désigne tous procédés ou modes de diffusion, de transmission ou de retransmission écrit, sonore, visuel, numérique, tactile, toute combinaison de ces éléments, notamment immatériels (presse, radio, télévision, cinéma, internet, multimédia, messagerie, toute plateforme de vidéo à la demande, tout nouvel outil de diffusion, tout média électronique, réseau de communication, réseaux sociaux, teasers, web séries, reportages et documentaires) ou matériels (livres, albums, bandes dessinées, guides, plaquettes, flyers, pancartes, PLV, présentoirs, stands, catalogues, dépliants, brochures, rapports d'activités).

## **2. ENGAGEMENTS DU SKIPPER POUR SON TEAM**

---

Le Skipper se porte fort envers l'AO du respect de la présente annexe et de l'AC par l'ensemble des membres de son Team.

## **3. ENGAGEMENTS MARKETING**

---

### **3.1 Propriété intellectuelle**

---

Tout Skipper inscrit à la Course s'engage à respecter le Nom Officiel de la Course dans sa communication et sa promotion.

Les Skippers et les Teams doivent respecter la charte graphique de l'Événement, le bloc "Team officiel" ainsi que l'utilisation du Logo de la Course auxquels l'AO lui donne accès dans le cadre de l'Annexe 5.

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 Officiel de la Course, au Logo de la Course, aux personnes, aux idées, aux services ou aux produits de la Course, différents en sa forme de celui communiqué dans le cadre de l'Annexe 5 et le Code de Publicité World Sailing devra recevoir préalablement l'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.

### **3.2 Commercialisation des contenus de la Course**

---

Les Skippers et les Teams s'interdisent toute commercialisation à un tiers des Contenus auxquels l'AO lui donne accès dans le cadre l'Annexe 5.

### **3.3 Référent Multimédia**

---

Chaque Skipper doit définir et communiquer son référent multimédia à l'AO dans le cadre de son processus de candidature.

Le référent multimédia est l'interlocuteur permanent de l'AO sur l'ensemble des sujets marketing et communication (utilisation des Marques, communication externe...).

A ce titre, le référent multimédia s'engage à remettre à l'AO spontanément et en temps utile, ainsi qu'à sa première demande, l'ensemble des informations et documents qui lui seront nécessaires pour la mise en place de la communication de la Course et à la tenir informée de tous éléments de quelque nature qu'ils soient, indispensables à la bonne exécution des actions envisagées.

Plus spécifiquement, pendant la Course, soit à partir de l'ouverture du Village de Saint-Malo jusqu'à l'arrivée du Bateau, le référent multimédia a pour mission d'alerter l'AO en cas de refus de diffusion des Contenus envoyées par le Skipper, dans les délais présentés ci-après.

Délai (par écrit -Email ou autre canal de communication écrit-) pendant la Course :

*Avis de course - Route du Rhum - Destination Guadeloupe 2026*

- 60 minutes après réception de la photographie ou la séquence vidéo;
- 90 minutes après réception de la photographie ou la séquence vidéo en période de crise telle que définie dans l'AC
- Ces délais sont compris hors blackout de 23h00 à 05h00 – Heure Française.

Sans alerte dans le délai imparti, l'AO sera libre de distribuer et diffuser les Contenus. En amont de la Course, le délai de validation sera de 48 heures.

### 3.4 Obligation de collaboration

---

#### 3.4.1 En amont de la Course

Lors des conférences de presse officielles ou de tout autre temps obligatoire tels que défini dans l'AC, les Skippers s'engagent à se rendre disponibles, sur rendez-vous préalable, pour l'AO et ses prestataires afin de réaliser les Contenus nécessaires à la communication de la Course.

#### 3.4.2 Pendant la Course

Pendant la Course, afin de coordonner au mieux les communications avec les Bateaux, le service de presse du Skipper doit prévenir le service de presse de l'AO des appels avec les médias.

Pendant la Course, les Skippers doivent se rendre disponibles pour les communications audios avec l'AO et les médias sollicités par celui-ci pour faciliter l'exposition médiatique de la Course.

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 la Course afin d'assurer un suivi en temps réel. Dans ce cas, l'AO pourra demander l'installation en amont d'un logiciel sur le PC du bord.

Un autre dispositif pourra être fourni par l'AO (Balises GSM, GPRS...) pour assurer un meilleur suivi des positions sur les phases de départ.

#### 3.4.3 Après la Course

Après la Course, les Skippers doivent se rendre disponibles pour les communications avec l'AO et les médias sollicités par celui-ci pour faciliter l'exposition médiatique de la Course.

L'AO se réserve le droit d'appliquer des pénalités comme défini dans l'Annexe 9 pour tout manquement de la part du Skipper sur l'obligation de collaboration en amont, pendant et après la Course.

### 3.5 Visibilités sur les Bateaux

---

#### 3.5.1 Pavillons de course

Tout Bateau inscrit à la Course recevra au plus tard à son arrivée à Saint-Malo deux pavillons de course de la part de l'AO qu'il devra arborer dans son gréement.

Les Skippers s'engagent à arborer les deux pavillons de Course, mis à sa disposition par l'AO conformément à l'Annexe 5, dans son gréement (haubans ou bastaques) de chaque côté du Bateau à partir de l'arrivée du Bateau à son emplacement dans les bassins de Saint-Malo et jusqu'à 50 milles après la ligne de départ puis de nouveau à 50 milles de la ligne d'arrivée jusqu'à la remise des prix à Pointe à Pitre.

Pour les Bateaux à gréement classique, les 2 pavillons seront installés dans les galhaubans. Pour les Bateaux à outriggers, les pavillons devront être installés dans les galhaubans lors du tournage de la banque image et dans le port de Saint-Malo, et dans les bastaques dans tous les autres moments. Pour toute infraction à cette règle des pénalités financières seront appliquées par l'AO.

L'AO se réserve le droit d'appliquer des pénalités comme défini dans l'Annexe 9 pour tout manquement de la part du Skipper.

### 3.5.2 Grand Voile

Tout Bateau inscrit à la Course recevra un marquage de Grand-voile de la part de l'AO qu'il devra arborer pendant l'Événement. Les dimensions de ces marquages sont précisées ci-dessous :

Classes / Catégories	ULTIM	IMOCA	OCEAN FIFTY	CLASS40	VINTAGE MONO	VINTAGE MULTI
Diamètre	3,50 m	3 m	2 m	1,5 m	1,5 m	1,5 m

Les Skippers s'engagent à arborer le marquage Grand-voile, mis à sa disposition par l'AO conformément à l'Annexe 5. La mise en place et le maintien du marquage jusqu'à l'arrivée sont sous la responsabilité du Skipper.

L'AO se réserve le droit d'appliquer des pénalités comme défini dans l'Annexe 9 pour tout manquement de la part du Skipper.

### 3.5.3 Ligne de pavillons

Tout Bateau inscrit à la Course recevra au plus tard à son arrivée à Saint-Malo une ligne de pavillons de l'AO qu'il devra hisser le long de l'étai.

Les Skippers s'engagent à hisser le long de l'étai de leur Bateau une ligne de pavillons mis à sa disposition par l'AO conformément à l'Annexe 5. Ils devront être impérativement arborés à Saint-Malo dès l'arrivée du Bateau à son emplacement dans les bassins et jusqu'au départ de la Course, ainsi qu'après le passage de la ligne d'arrivée à Pointe à Pitre et jusqu'à la remise des prix. Cette ligne de pavillons doit rester à bord pendant toute la durée de la Course.

L'AO se réserve le droit d'appliquer des pénalités comme défini dans l'Annexe 9 pour tout manquement de la part du Skipper.

## 4. ENGAGEMENTS CRÉATION DE CONTENUS

---

### 4.1 Création de contenus en amont de la Course

---

#### 4.1.1 Création et partage de Contenus photographiques

##### 4.1.1.1 Partage de photographies en amont de la Course

Chaque Skipper doit transmettre à l'AO :

- A minima 5 photographies dont, a minima, 2 portraits du Skipper.
- Une photographie du Bateau avec le maximum de marquages du partenaire Bateau et les marquages de la Course à jour, dans la mesure du possible.

La transmission de ces éléments à l'AO doit intervenir au plus tard le 15 août 2026. L'utilisation de ces photographies sera essentiellement faite lors de la présentation des Skippers et pour le site internet en septembre 2026. Concernant les photographies aériennes, et dans un souci de limiter l'impact environnemental de la Course, l'AO recommande les photographies par drones.

##### 4.1.1.2 Banque d'images

Chaque Skipper doit transmettre à l'AO une banque d'images (minimum de 20 photographies) incluant :

- Des photographies du Bateau en mer dans différentes situations météo : jour et nuit, beau temps, pluie, vent fort, temps calme, etc., dans la mesure du possible.
- Des photographies du Bateau et du Skipper en navigation.

En accord avec le plan de communication et avec les valeurs de la Course, la banque d'images devra intégrer, a minima, des clichés représentant :

- Un effort sportif exceptionnel.
- Des moments de vie en solitaire.
- Des instants de préparation.

Chaque Skipper doit transmettre à l'AO une banque d'images avec les marquages de la Course en format Haute Définition, a minima : 3543 x 2362 px en 300 DPI, au plus tard le 10 octobre 2026.

Concernant les photographies aériennes, et dans un souci de limiter l'impact environnemental de la Course, l'AO recommande les photographies par drones.

#### **4.1.2 Création et partage de Contenus vidéos**

Chaque Skipper doit transmettre à l'AO :

- Une banque de vidéos embarquées (Skipper en solitaire, à la barre, à la manœuvre, dans les conditions de vie à bord), de jour et de nuit, dans la mesure du possible.
- Une banque de vidéos aériennes, dans différentes allures et dans différentes conditions météo.

Réalisation et livraison des banques de vidéos au format HD 1080/50p ou UHD 2160/50p ratio 16/0 (obligatoirement avec les marquages officiels de la Course).

Concernant les vidéos aériennes, et dans un souci de limiter l'impact environnemental de la Course, l'AO recommande les vidéos filmées par drones.

Cette banque de vidéos doit être envoyée au plus tard le 10 octobre 2026 à l'AO.

## **4.2 Création de contenus pendant la Course**

---

### **4.2.1 Création et partage de Contenus photographiques**

Chaque Skipper doit transmettre à l'AO, dans la mesure du possible et en fonction de ses moyens, au minimum 2 photographies par jour :

- La première devra impérativement représenter « la Course en solitaire sur l'Atlantique »,
- La seconde – et les suivantes – étant libre(s) mais devant a minima intégrer un plan répondant aux contraintes suivantes :
  - Photographie permettant de voir le Skipper à la manœuvre en alternant photographies de jour et de nuit.
  - Photographie permettant de voir la vie quotidienne du Skipper.

Toutes les photographies envoyées devront être fournies, a minima, au format 1800x1200 px en 240 DPI.

L'AO se réserve le droit d'appliquer des pénalités comme défini dans l'Annexe 9 "Pénalités financières" pour tout manquement de la part du Skipper.

### **4.2.2 Création et partage de Contenus vidéos**

Chaque Skipper doit transmettre à l'AO, dans la mesure du possible et en fonction de ses moyens, 2 Contenus vidéo, 3 fois par semaine. Ces vidéos devront toujours répondre aux enjeux de Contenus suivants :

- Interviews en intérieur et en extérieur.
- Des vidéos permettant de voir le Skipper à la manœuvre.
- Des vidéos de jour et de nuit.

*Avis de course - Route du Rhum - Destination Guadeloupe 2026*

- Contenus vidéos et sonores expliquant la situation sportive, la position sur le plan d'eau, la tactique, la stratégie, les avaries techniques.
- Plans larges et plans serrés.

Entre la ligne de départ et l'arrivée au ponton en Guadeloupe, les vidéos enregistrées à bord ou enregistrées sur le serveur de réception du Bateau à terre devront être obligatoirement envoyées sur les moyens de réception de la Course qui seront précisés par avenant.

Le format de fichiers vidéo envoyés depuis le Bateau (a minima 16:9 HD 720 P/25 images/seconde 1280x720 pixels – audio 128Kbits/sec) est impératif et obligatoire. Le fichier généré doit avoir un débit interne d'au minimum 4 Mbits/sec en H264, 2.6Mbits/sec en H265.

Le Skipper s'engage à :

- Mettre gracieusement à disposition de l'AO les moyens de réception adaptés au(x) système(s) embarqué(s)
- Indiquer entre le 1er mai 2026 et le 24 septembre 2026, par mail à l'AO, le ou les moyens de transmission des vidéos utilisés par le Bateau ainsi que le type de caméra ou de smartphone.

Pour rappel, et comme précisé dans l'Avis de Course, afin de répondre aux éléments ci-après décrits, chaque Bateau doit disposer à son bord :

- De moyens de transmission Inmarsat ou tout autre système à couverture globale (antennes fleet, Bgan, Openport, Certus, Starlink, etc...) permettant d'envoyer des photographies, des vidéos et des sons.
- D'un système de montage et d'encodage des images et des sons.
- D'au minimum 2 caméras fixes ou mobiles étanches HD 16 :9.
- D'un système de communication live.

L'AO se réserve le droit d'appliquer des pénalités comme défini dans l'Annexe 9 pour tout manquement de la part du Skipper.

### 4.3 Communication des Skippers

---

Entre la ligne de départ et la bouée de Basse Terre en Guadeloupe, l'AO autorise les Skippers à communiquer en direct avec tous diffuseurs et réseaux sociaux de leur choix.

Chaque Skipper est libre de contracter des accords médias avec les TV de son choix. Ces accords sont non exclusifs entre le départ de la Course et la fin de la conférence de presse d'arrivée à Pointe à Pitre. En cas de partenariat d'un Skipper avec un média, les photographies devront être envoyées, en parallèle dudit média, à l'AO qui pourra les diffuser après la parution dans le média. Chaque Skipper est libre de communiquer par téléphone avec le média de son choix. Toutefois, la priorité doit être donnée aux demandes de l'AO.

L'utilisation par un Skipper de Contenus d'autres Skippers (réalisées avant et pendant la Course) sont soumises à l'autorisation de ceux-ci.

Les Contenus réalisés par l'AO (bout à bout, sujets « Reportage Prêt à Diffuser », émissions live, etc...) sont libres de droit pour tous les organes de presse, de la publication de l'AC jusqu'au départ de l'édition 2030 de la Route du Rhum, hors exploitation commerciale et publicitaire.

Les Contenus réalisés par l'AO (bout à bout, sujets « Reportage Prêt à Diffuser », etc...) sont libres de droit pour tous Skippers, leurs partenaires et armateurs pour une utilisation interne, de la publication de l'AC jusqu'au départ de l'édition 2030 de la Route du Rhum, hors exploitation commerciale, publicitaire et documentaire.

### 4.4 Réseaux sociaux

---

#### 4.4.1 Organisation d'un live par le Skipper

Le Skipper (ou son référent multimédia) informera le référent réseaux sociaux de l'AO de la réalisation d'un live sur ses réseaux sociaux (a minima 30 minutes avant le début de la diffusion).  
Le Skipper ouvrira le replay des live sur les réseaux sociaux sans restriction de visibilité vis-à-vis des réseaux sociaux de l'AO.

#### **4.4.2 Crosspostage**

Afin d'optimiser la portée des publications des Skippers et de la Course, le Skipper ouvrira, à partir du 21 septembre 2026, des droits préalables de crosspostage à la page Facebook de l'AO vis-à-vis de leurs propres pages Facebook.

Le Skipper ouvrira le crosspostage vis-à-vis de la page Facebook de l'AO sur chacune des photographies et vidéos publiées sur leur page Facebook (l'AO s'engage à mentionner le compte crossposté dans sa publication).

## **5. ENGAGEMENTS VIS-À-VIS DES PARTENAIRES DE L'AO**

---

La visibilité des partenaires sur la Course 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 » est strictement réservé aux partenaires de l'Événement.

Seules les marques « Partenaires » de l'Événement disposent d'une visibilité publique sur les différents lieux et supports de communication de l'Événement.

L'AO a mis en place des offres spécifiques à destination des partenaires des Skippers qui souhaitent obtenir une visibilité complémentaire sur les Villages et plus globalement sur l'Événement.

### **5.1 Partenaires des Skippers**

---

Dans le cadre des engagements de l'AO auprès des Partenaires de l'Événement, des exclusivités sectorielles ont été concédées.

Les Skippers inscrits à la Course peuvent avoir des partenaires appartenant aux secteurs d'activités faisant l'objet des exclusivités sectorielles des partenaires de la Course. L'AO reconnaît et accepte également que les Skippers et leurs partenaires puissent bénéficier de stands sur les Villages.

Les partenaires des Skippers ne peuvent se présenter en qualité de partenaires de l'Événement mais uniquement en tant que partenaires des Skippers et de leur Bateau.

### **5.2 Jeu virtuel Officiel - Esport**

---

L'AO met en place une plateforme de jeu virtuel via « Virtual Regatta », à destination du grand public et accessible notamment via le site officiel de Course. Virtual Regatta est le partenaire officiel de l'AO et le seul jeu virtuel autorisé de la Course. Il est interdit aux Skippers et à leurs partenaires de créer ou d'utiliser une autre plateforme de jeu virtuel pendant la Course.

### **5.3 Invités lors des parades**

---

Les Skippers de la Classe Class40, et des catégories Vintage Mono et Vintage Multi, s'engagent à accueillir 2 invités de l'AO à bord de leur Bateau lors de la parade à Saint-Malo.

### **5.4 Textiles et produits dérivés**

---

L'AO a consenti à son partenaire Armor Lux, l'exclusivité de distribuer et vendre la collection officielle de l'Événement. De ce fait, seul Armor Lux est autorisé à vendre des produits textiles exploitant le Nom Officiel, les Marques, le Logo de la Course et tout autre Signe Distinctif de la Course.

Afin de respecter l'exclusivité que l'AO a consenti à Armor Lux en matière de merchandising, les Skippers et les Teams s'engagent, s'ils souhaitent commercialiser ou offrir des produits textiles faisant usage du Nom Officiel, des Marques, du Logo de la Course et de tout autre Signe Distinctif de la Course, à se rapprocher en exclusivité d'Armor Lux.

La vente de produits textiles et de produits dérivés portant le Logo de la Course ou le bloc "Team officiel" du Skipper est strictement interdite si elle n'est pas réalisée avec Armor-Lux.

## **6. CONCESSION DES DROITS PORTANTS SUR LES CONTENUS**

---

Conformément aux dispositions des articles L.333-1 et suivants du code du sport, l'AO est propriétaire du droit d'exploitation de la Course qu'il organise.

Ainsi, l'AO est propriétaire des droits d'exploitation des Signes Distinctifs de la Course et notamment de toutes vidéos ou toutes photographies réalisées à cette occasion.

Néanmoins, en leur qualité de titulaires des droits sur les Contenus produits par les Skippers, les Teams concèdent à l'AO leurs droits portant sur lesdits Contenus dans les conditions ci-après détaillées.

Il est précisé en tant que de besoin que les Teams conservent l'entière disposition des Droits de Reproduction, Droit de Représentation et Droit d'Adaptation sur les Contenus, sous réserve qu'il ne porte aucune atteinte à la propriété que l'AO détient sur les droits d'exploitation de la Course en application des articles L.333-1 et suivants du code du sport.

### **6.1 Concession du Droit de Reproduction, Droit de Représentation et Droit d'Adaptation à des fins de communication, d'information et de promotion**

---

Les Teams concèdent à l'AO le Droit de Reproduction, Droit de Représentation et Droit d'Adaptation qu'ils détiennent sur les Contenus, sur les Supports et aux fins de toutes Actions de communication, d'information et de promotion de l'AO à titre non commercial et hors achat d'espace.

La concession est consentie pour le monde entier à compter de la date de publication de l'AC et pour une durée de deux éditions, soit jusqu'au 30/06/2031.

En contrepartie de la notoriété que la Course apporte aux Teams ainsi que de la promotion qui en est faite par l'AO, la présente concession est consentie et acceptée à titre gratuit.

### **6.2 Garanties**

---

Les Teams déclarent détenir sur les Contenus l'ensemble des droits nécessaires lui permettant de consentir aux présentes concessions.

En tant que de besoin, les Teams déclarent qu'ils ont obtenu toutes les autorisations nécessaires pour consentir aux présentes concessions et garantissent l'AO à ce titre.

Ils garantissent à l'AO :

- L'originalité des Contenus cédés ou à tout le moins, qu'ils portent la marque de l'apport intellectuel de son auteur et qu'il agit de bonne foi.
- Que les droits concédés ne portent atteinte à aucun droit de tiers dont les Teams auraient connaissance et/ou qu'il ne pourrait ignorer.
- Que les droits concédés ne portent atteinte à aucun droit de sous-traitants et/ou d'auteurs extérieurs intervenus à sa demande et sous sa supervision.
- Qu'ils ont obtenu toutes les autorisations nécessaires pour permettre à l'AO de jouir des Droits de Reproduction, Droit de Représentation et Droit d'Adaptation attachés aux œuvres sur lesquelles l'un des membres de son Team aurait des droits au titre du droit d'auteur, ce sur tous Supports et aux fins de toutes Actions de communication, d'information et de promotion de l'AO.
- Qu'ils ont obtenu toutes les autorisations nécessaires pour permettre à l'AO de fixer, capturer, enregistrer, conserver, exploiter, reproduire, utiliser, adapter, diffuser sur tous Supports et aux fins de

toutes Actions de communication, d'information et de promotion de l'AO, tout ou partie des signes distinctifs des membres de son Team.

Au vu de ce qui précède, les Teams garantissent l'AO contre toute action en contrefaçon, revendication de la part d'un tiers sur le fondement d'une atteinte à un droit de propriété intellectuelle ou d'un acte de concurrence déloyale ou de parasitisme ainsi que contre tous troubles, revendications, ou évictions quelconques, qui pourraient nuire à la jouissance entière et libre des droits concédés.

Pour le cas où une action en justice serait intentée à l'encontre de l'AO, les Teams s'engagent à collaborer de bonne foi à la défense des intérêts de l'AO en fournissant tous les éléments d'information et l'assistance nécessaire à cet effet.

Les Teams déclarent que les Contenus concédés ne font l'objet d'aucune licence d'utilisation en faveur d'un tiers quelconque et qu'ils ne font l'objet d'aucune réclamation de tiers ou action en justice en cours.

## **7. ENGAGEMENTS SUR LE CONSENTEMENT ET CESSIION DES DROITS PORTANT SUR LES ÉLÉMENTS DE LA PERSONNALITÉ DU SKIPPER**

---

### **7.1 Consentement et cession**

---

Dans le cadre de son inscription à la Course, les Skippers consentent à ce que l'AO ou son prestataire réalise toute fixation ou captation, par tous moyens, de tout ou partie des Éléments de la personnalité du Skipper.

Les Teams cèdent expressément à l'AO le droit de fixer, capturer, enregistrer, conserver, exploiter, reproduire, utiliser, adapter, diffuser sur tous Supports et aux fins de toutes Actions de communication, d'information et de promotion de l'AO ainsi qu'aux seules fins de création, production, diffusion, exploitation commerciale, location, vente d'un Documentaire Audiovisuel, tout ou partie des Éléments de la personnalité du Skipper. Sont exclus de la cession les contextes suivants : pornographie et religion, politique et toutes autres utilisations sans liens avec l'Événement ou sa promotion.

La concession est consentie pour le monde entier à compter de la date de publication de l'AC et pour une durée de deux éditions soit jusqu'au 30/06/2031.

En contrepartie de la notoriété que la Course apporte aux Teams ainsi que de la promotion qui en est faite par l'AO, la présente cession est consentie et acceptée à titre gratuit.

### **7.2 Propriété**

---

Tous les Supports, Actions de communication, d'information et de promotion de l'AO et Documentaire Audiovisuel sont et demeureront la propriété exclusive de l'AO.

Les Teams n'auront aucun droit, titre et intérêt, de quelque nature que ce soit dans ou à de tels matériels, tout composant, élément ou reproduction de ceux-ci, et aucune indemnisation particulière ne sera due.

### **7.3 Garanties**

---

Les Teams déclarent détenir sur les Éléments de la personnalité du Skipper l'ensemble des droits nécessaires lui permettant de consentir aux présentes autorisation et cessions.

Les Teams garantissent à l'AO que les droits cédés ne portent atteinte à aucun droit de tiers dont le Skipper aurait connaissance et/ou qu'il ne pourrait ignorer.

Pour le cas où une action en justice serait intentée à l'encontre de l'AO, les Teams s'engagent à collaborer de bonne foi à la défense des intérêts de l'AO en fournissant tous les éléments d'information et l'assistance nécessaire à cet effet.



## ANNEXE 7 : DÉVELOPPEMENT DURABLE

---

### 1. INTRODUCTION

---

La course au large se déroule dans les environnements les plus difficiles et les plus beaux de la planète. Ces terrains de jeux -les océans- offrent un espace unique aux athlètes amateurs et professionnels.

Profondément tournée vers la nature et le respect de notre environnement, notre discipline et l'ensemble de ses acteurs, Skippers, armateurs, Classes, AO et partenaires souhaitent plus encore que par le passé intégrer les composantes du développement durable dans leurs pratiques et leurs actions.

C'est ainsi que nous avons initié une démarche profonde pour progressivement renouveler nos événements afin de minimiser leur empreinte carbone, et leur impact sur la faune et la flore et contribuer ainsi à garantir aux Skippers et aux visiteurs les conditions d'une pratique durable de leur activité de plein air.

### 2. MINIMISER L'EMPREINTE CARBONE

---

Conformément aux recommandations en vigueur, notre démarche s'appuie, pour les émissions de gaz à effet de serre (GES), sur la démarche « éviter – réduire - compenser » : éviter les émissions qui peuvent l'être, réduire celles qui n'ont pas pu être évitées puis compenser les émissions résiduelles. Le respect de cette démarche est indispensable pour être pertinente d'un point de vue physique.

#### 2.1 Calculer notre empreinte carbone

---

Afin d'avancer vers la réduction de l'impact de la pratique de la course au large, il est nécessaire d'établir l'impact réel des activités. Cette première étape incontournable permettra notamment d'informer nos décisions pour les prochaines années.

Pour être pertinente, l'empreinte carbone doit donc être précise et intégrer dans son périmètre les trois scopes du GHG Protocol. En particulier, elle inclura les activités des Teams, de l'AO, mais aussi celle des prestataires, des partenaires et des visiteurs.

C'est pourquoi les Teams s'engagent à fournir les données de l'empreinte carbone dans le cadre de leur participation à la Course en partageant :

- Une estimation de leur empreinte carbone au plus tard la veille du départ de la Course ;
- Une version finale et consolidée de leur empreinte carbone avant le 31/12/2026.

Ces informations sont à fournir à partir de la trame qui sera partagée par l'AO. Cette dernière peut apporter, sur simple demande d'un Team, une aide pour compléter le fichier.

De même, l'AO s'engage à fournir l'empreinte carbone de l'organisation de l'Événement, incluant notamment une estimation de l'impact environnemental des visiteurs et des Villages. L'empreinte carbone de chaque Team et celui fourni par l'AO permettront d'estimer l'empreinte carbone totale de l'Événement.

#### 2.2 Interdiction des avions et hélicoptères privatisés

---

Les avions, jets et hélicoptères privés / privatisés émettent beaucoup plus de GES que les avions de ligne. Pour limiter l'impact des déplacements :

*Avis de course - Route du Rhum - Destination Guadeloupe 2026*

- Départ de la Course : avions, hélicoptères et jets privés / privatisés des Teams sont interdits pour suivre le départ de la Course, exception faite des hélicoptères mutualisés pour 4 Teams minimum pour embarquer des photographes / vidéastes. La liste des Teams concernés doit être partagée à l'AO avant le départ de la Course.
- Arrivées de la Course : avions, hélicoptères et jets privés / privatisés des Teams sont interdits pour suivre l'arrivée de la Course.
- Avions, hélicoptères et jets privés / privatisés ne sont autorisés pour les escales techniques et l'envoi de matériel que lorsqu'aucune alternative n'est possible, après échanges avec la DC et l'AO.

### 3. PRÉSERVER L'OcéAN ET SES HABITANTS

---

#### 3.1 Installation et utilisation obligatoire du Hazard Reporting System porté par le Marine Mammal Advisory Group (MMAG)

---

En plus d'entraîner un risque pour l'intégrité du skipper -et du Bateau- les collisions avec les cétacés entraînent généralement de graves blessures ou la mort des animaux marins accidentés. La préservation de la biodiversité marine est un enjeu essentiel, et ses interactions avec la séquestration de carbone sont multiples.

D'une manière plus générale, l'ensemble des collisions (cétacés, mais aussi conteneurs, billes de bois, etc.) comportent des risques pour le skipper et son navire.

De manière à réduire les risques de collisions entre les voiliers et les cétacés ou autres animaux marins, la DC pourra mettre en place des zones d'exclusions (Zones de Protection des Cétacés, ZPC) pour présence de cétacés. Ces zones une fois définies ne seront plus modifiées pour ne pas avantager / désavantager un ou des concurrent(s).

Afin de réduire le risque de collision, la Route du Rhum - Destination Guadeloupe s'engage aux côtés du MMAG à mettre en place les moyens nécessaires pour recenser les données relatives aux risques de collisions lors de la Course. Ces données concernent essentiellement les animaux marins, mais les engins de pêche, conteneurs, billes de bois ou OFNI doivent aussi être déclarés.

Le signalement des dangers "en direct" est important pour maintenir la sécurité de la flotte. C'est pourquoi chaque skipper a l'obligation de rapporter, dès que cela est possible en toute sécurité et au plus tard 30 minutes après l'événement, toute collision mais également toute observation ou rencontre avec un animal marin, un engin de pêche, un conteneur, une bille de bois ou un OFNI en respectant le protocole proposé par la DC :

- Via Adrena (version 20 et supérieures) ;
- Via Expédition ;
- Via le groupe WhatsApp ou groupe Telegram ou toute forme de communication avec la DC

Tout retard dans la communication des informations relatives à la sécurité compromet la sécurité de l'ensemble de la flotte.

Afin de garantir le bon fonctionnement du système de signalement des dangers avant le départ, les Skippers pourront réaliser des tests ; le Marine Mammal Advisory Group (MMAG) pourra être support dans cette démarche.

Ces observations sont confidentielles et anonymes et sont recensées dans une base de données accessible à des utilisateurs autorisés à utiliser ces données à des fins scientifiques seulement.

L'AO se réserve le droit d'appliquer des pénalités comme défini dans l'annexe 9 pour tout manquement de la part du Skipper sur l'obligation de déclarer une collision ou une observation

#### 3.2 Déclaration d'une perte de matériel en mer

---

Les Skippers ou leurs Teams s'engagent à déclarer à la DC la perte en mer de tout matériel ou partie structurelle. Cette déclaration doit être réalisée dans un délai de 24 heures.

L'AO se réserve le droit d'appliquer des pénalités comme défini dans l'Annexe 9 pour tout manquement de la part du Skipper sur l'obligation de déclarer une perte de matériel en mer.

## 4. RETOUR À LA VOILE

---

Le retour en cargo d'une course transatlantique à la voile va à l'encontre des valeurs portées par l'Événement d'un point de vue environnemental, notamment au niveau des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Afin de supprimer l'impact du retour cargo sur l'empreinte carbone de l'Événement, les Teams ont l'obligation d'effectuer le convoyage retour vers le port d'attache ou le convoyage vers la ville de départ de la Course suivante à la voile. L'utilisation d'un cargo pour transporter le Bateau de Course est interdite. L'AO se réserve le droit d'appliquer des pénalités comme défini dans l'annexe 9 en cas de non-respect de cette interdiction.

Une dérogation est possible en cas de problème technique après accord écrit de la DC et de l'AO.

## ANNEXE 8 : RESPONSABILITÉS

---

### 1. RESPONSABILITÉ DU SKIPPER

---

#### 1.1 Décision de participer à la Course

---

La voile est un sport à risque et une activité potentiellement dangereuse. Toute personne envisageant de participer à la Course, 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 tant pour elle que pour son Team.

Conformément aux RCV, 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 (RCV 3 : *décision de courir*). Au-delà des conditions de qualification et de sélection préalable, il est de la seule responsabilité de chaque Skipper de décider de participer à la Course en fonction de sa compétence, de l'état du Bateau et de son gréement, des conditions météo prévues ou subies pendant la Course, de sa propre condition physique et médicale.

#### 1.2 Responsabilité du Skippers envers l'AO

---

Quels que soient les liens juridiques entre les différents membres du Team, seul le Skipper officiellement indiqué sur le formulaire de candidature est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'AO.

La candidature implique que le Skipper et ses ayants droit renoncent à toute juridiction autre que sportive pour les litiges sportifs. Le Skipper garantit à l'AO que la présente annexe et ses éventuels avenants ont été portés à la connaissance de l'ensemble des membres de son Team et se porte fort du respect de la présente annexe et de ses éventuels avenants par l'ensemble des membres de son Team (RCV 4 : *acceptation des règles*).

#### 1.3 Responsabilité en cas de dommages causés

---

Le Skipper et son Team, sont chacun en ce qui les concerne, personnellement responsables de tous les dommages matériels et corporels qu'ils pourraient causer à eux-mêmes, à leur Bateau, aux autres Skippers et leur Bateau, ou qu'ils pourraient causer à tout tiers ou à tout bien appartenant à un tiers.

#### 1.4 Assurances

---

Il appartient aux Skippers de contracter toutes les assurances nécessaires, que ce soit pour les éventuelles blessures, pertes, dommages ou autres subies pendant toute la durée de l'Événement.

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 l'Événement.

En particulier, le Skipper est responsable vis-à-vis de l'AO de la souscription de toutes les assurances nécessaires, pour couvrir sa responsabilité civile, d'un montant minimum de 3 millions d'euros. Il doit en faire foi par une attestation écrite déposée à l'AO avant l'arrivée du Bateau à Saint Malo. A défaut, le Skipper ne sera pas autorisé à prendre le départ de la Course et les droits d'inscription à la Course resteront acquis à l'AO. L'absence de fait d'assurance ne saurait engager la responsabilité de l'AO ou de ses partenaires.

Comme condition essentielle de sa participation, le Skipper devra déposer auprès de l'AO, le formulaire de renonciation à toute réclamation contre l'AO, ses mandataires et agents ainsi que ses assureurs, dûment signé.

Aucun départ ne sera autorisé avant que le Skipper n'ait 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'AC 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 autres, 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 sa responsabilité envers les tiers, pour un montant minimum au moins égal aux conventions internationales en vigueur.
- Le Skipper reconnaît qu'il est raisonnable que l'AO, 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.

## **2. RESPONSABILITÉ DE L'AO**

---

La responsabilité de l'AO porte sur l'organisation de l'Événement. 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 règlements de Course ont été respectés.
- Toute demande faite auprès d'un membre du comité d'organisation de l'AO ne saurait engager la responsabilité de l'AO que s'il a accepté explicitement cette demande, soit lui-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.

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).

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, partenaire 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 tenu pour responsable pour toutes pertes, dommages ou dépenses réelles ou supposées résultant d'un cas de force majeure.

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. L'AO n'est pas tenu d'organiser des opérations de sauvetage, que ce soit sur terre ou en mer.

### **3. RESPONSABILITÉ DE LA DC**

---

Il est rappelé que les missions suivantes sont sous la responsabilité de la DC. :

- Elaborer des dispositifs de sécurité pour les participants, les spectateurs en mer et effectuer le contrôle de leurs mises en œuvre ;
- Veiller au bon déroulement opérationnel de la Course ;
- Veiller à l'authenticité et la régularité sportive de la compétition en étroite collaboration avec le corps arbitral ;
- Contribuer à la médiatisation de la Course ;
- Coordonner les relations entre les Skippers et l'AO.

La veille, et spécialement la veille radio et téléphonique, que la DC 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.

La DC, 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. Un briefing gestion de crise sera organisé par la DC pendant le Village à Saint-Malo tel que précisé dans l'article 8 de l'AC.



## ANNEXE 9 : PÉNALITÉS FINANCIÈRES

### 1. FONCTIONNEMENT PÉNALITÉS FINANCIÈRES

Les manquements soumis à pénalité seront constatés par l'AO et signalés par simple mail au Skipper et au responsable du Team. Pour tous les manquements relatifs au respect des présences obligatoires, un retard sera considéré comme une absence.

En cas de manquement, le montant des pénalités sera prélevé sur le dépôt de garantie mentionné à l'article 6.2.4. Si le montant des pénalités dépasse celui du dépôt de garantie, l'AO fera parvenir au Skipper une facture complémentaire.

### 2. LISTE DES PÉNALITÉS FINANCIÈRES

Obligations de présence	Concernés	Pénalités
AC – Article 8 : Présence conférence de presse - septembre / octobre 2026	Skipper	Absence : 1000 €
AC - Article 8 : Disponibilité du Skipper pendant 2h sur demande de l'AO	Skipper	Absence : 1000 €
AC - Article 8 : Parade - Saint-Malo	Bateau Skipper	Absence : 1000 €
AC - Article 8 : Présence lors du contrôle d'équipements	Skipper	Absence : 1000 €
AC - Article 8 : Présence aux pontons - Saint-Malo	Bateau	Absence : 1000 € par tranche de 24h
AC - Article 8 : Présentation des Skippers - Saint-Malo	Skipper	Absence : 1000 €
AC - Article 8 : Soirée officielle - Saint-Malo	Skipper	Absence : 1000 €
AC - Article 8 : Présence au briefing d'accueil - Saint-Malo	Skipper	Absence : 1000 €
AC - Article 8 : Présence au briefing IC / Sécurité - Saint-Malo	Skipper	Absence : 1000 €
AC - Article 8 : Présence au briefing Météo/ Départ - Saint-Malo	Skipper	Absence : 1000 €

AC - Article 8 : Présence au briefing Gestion de crise - Saint-Malo	Responsable du Team ou toute personne désignée par celui-ci	Absence : 1000 €
AC - Article 8 : Présence à Saint-Malo dans les 4 derniers jours avant le départ	Skipper	Absence : 1000 € par tranche de 24h
AC – Article 8 : Présence au briefing Semi-rigide d'assistance - Saint-Malo	Pilote semi-rigide du Team	Absence : 1000 €
AC – Article 8 : Sortie des bassins et SAS - Saint-Malo	Skipper Bateau	Absence : 1000 €
AC - Annexe 6 - 4.2 : Création de contenus pendant la Course	Skipper	Manquements répétés et volontaires : 1000 €
AC - Annexe 6 - 3.4 Obligations de collaboration	Skipper	Manquements répétés et volontaires : 1000 €
AC - Annexe 6 - 3.5.3 - Pavillon à quai - Saint-Malo et Guadeloupe	Bateau	Absence : 1000 € par jour d'absence
AC - Annexe 6- 3.5.1- Pavillon ligne de départ et d'arrivée - Saint-Malo et Guadeloupe	Bateau	Absence : 1000 € par jour d'absence
AC – Article 8 : Présence remise des prix - Guadeloupe	Skipper	Absence : Les prix et dotations financières ne seront pas versés
AC – Article 8 : Présence en Guadeloupe de la date d'arrivée jusqu'à 7 jours après	Skipper Bateau	Absence : 1000 € par tranche de 24h
AC – Article 8 : Présence conférence de presse d'arrivée sur demande de l'AO	Skipper	Absence : 5000 €
AC - Article 8 : Présence animations nautiques - Guadeloupe	Skipper	Absence : 1 000 €
AC - Annexe 7 - 2.1 : Partage des données de l'empreinte carbone avant le 31/12/2026	Skipper ou Responsable du Team	Absence du partage : 1000 €
AC - Annexe 7- 3.1 : Déclaration de collision avec un OFNI ou un cétacé	Skipper	Omission volontaire de déclaration : 1000 €
AC - Annexe 7- 3.2 : Perte de matériel en mer	Skipper	Omission volontaire de déclaration : 1000 €
AC - Annexe 7- 4 : Retour à la voile obligatoire	Bateau	Si retour en cargo : 5 000 €



## ANNEXE 11 : RGPD

---

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 personnelles et à la libre circulation de ces données (ci-après 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 (ci-après la « CNIL »).

### 1. TRAITEMENTS DES DONNÉES

---

OC Sport Pen Duick, responsable de traitement, sera amené en sa qualité d'AO, à traiter les données personnelles des Skippers, des Skippers Remplaçants et des membres de son Team.

Des données personnelles sont indispensables pour l'inscription et la participation à l'Événement. OC Sport Pen Duick indiquera sur chaque support de collecte de données personnelles, les données étant obligatoires.

Les données personnelles sont traitées notamment pour les finalités suivantes :

- Réceptionner, enregistrer et assurer le suivi des candidatures à l'Événement (exécution du contrat) ;
- Procéder à l'inscription et assurer le suivi des inscriptions et de la participation à l'Événement (exécution du contrat) ;
- Assurer le suivi des désistements, annulations et remboursements (exécution du contrat) ;
- Assurer le suivi des Skippers Remplaçants (exécution du contrat) ;
- Transmettre les coordonnées aux partenaires et prestataires pour assurer le bon déroulement de l'Événement (exécution du contrat) ;
- Suivre en temps réel la position des Skippers durant la Course (exécution du contrat) ;
- Mettre à disposition des médias les Contenus médias transmis par le Skipper ou un membre de son Team afin d'assurer la couverture médiatique de l'Événement (exécution du contrat) ;
- Traiter les données personnelles des membres de son Team pour assurer le bon déroulement de l'Événement (exécution du contrat) ;
- Transmettre les données des participants à la FFVoile (exécution du contrat) ;
- Envoyer un emailing d'informations concernant l'Événement (intérêt légitime d'OC Sport Pen Duick afin d'assurer le bon déroulement de l'Événement) ;
- Contacter le Skipper ou un membre de son Team en cas d'urgence, d'informations pratiques, d'informations médias (intérêt légitime d'OC Sport Pen Duick afin d'assurer le bon déroulement de l'Événement) ;

- Transférer les données aux partenaires et prestataires à des fins de prospection commerciale par email (consentement).

Les données personnelles seront principalement collectées directement auprès de la personne concernée. Dans certains cas il est possible que :

- Le Skipper transmette les données personnelles du Skipper Remplaçant et/ou des membres de son Team et notamment des données d'identification (nom, prénom, mail, etc.) ;
- Les membres de son Team transmettent les données personnelles du Skipper et/ou du Skipper Remplaçant notamment les Eléments de la personnalité du Skipper.

Les traitements de données personnelles concernant le système de pénalité, le classement, les dotations, les trophées et prix mentionnés respectivement aux articles 13, 14 et 15 de l'AC, sont réalisés par l'AO, la DC et le corps arbitral.

Les traitements de données personnelles concernant la fiche médicale mentionnée à l'article 1.5 de l'AC, sont réalisés par le médecin référent. Les Skippers, les Skippers Remplaçants ou les membres de son Team ne doivent pas envoyer ces informations à OC Sport Pen Duick.

## **2. TRANSMISSIONS DES DONNÉES**

---

### **2.1 Transmission des données afin d'assurer le bon déroulement de l'Événement**

---

Les données personnelles seront accessibles par OC Sport Pen Duick. Les données pourront être transmises selon les besoins, aux destinataires suivants pour les traitements de données permettant d'assurer le bon déroulement de l'Événement :

- Les cocontractants de l'AO participant à la réalisation de l'Évènement.

### **2.2 Transmission des données à des fins de prospections commerciale par les partenaires et prestataires**

---

Les données personnelles seront accessibles par OC Sport Pen Duick. Les données seront transmises aux destinataires suivants pour les traitements de prospection commerciale si vous y avez consenti :

- L'ensemble des partenaires de l'Évènement, disponible à l'adresse suivante : <https://www.routedurhum.com/fr/page/nos-partenaires> ;
- Les cocontractants de l'AO participant à la réalisation de l'Évènement.

Dans le cadre de ce traitement uniquement, OC Sport Pen Duick est désigné responsable du recueil de consentement avant le transfert des données personnelles.

Les destinataires sont désignés individuellement responsable de l'utilisation des données personnelles transférées par OC Sport Pen Duick.

OC Sport Pen Duick ne peut être tenu responsable de l'utilisation des données personnelles effectuées par les destinataires.

## **3. CONSERVATION DES DONNÉES**

---

Les données personnelles sont conservées pendant 2 éditions soit jusqu'au 30/06/2031, durée à laquelle s'ajoute les délais de prescriptions légales.

## **4. SÉCURITÉ DES DONNÉES**

---

OC Sport Pen Duick s'engage à mettre en œuvre toutes les mesures techniques et organisationnelles permettant d'assurer la sécurité des données personnelles.

## **5. DROITS D'ACCÈS ET MODIFICATION DU CONSENTEMENT**

---

Conformément au RGPD, les Skippers, Skippers Remplaçants et membres de son 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 et à la limitation du traitement. Ces droits peuvent être exercés à l'adresse suivante : [rgpd@ocsport.com](mailto: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.

## **6. MODIFICATIONS**

---

La présente Annexe RGPD pourra être complétée par avenant.



## ANNEXE 12 : ZONE DES 150 MN NE COMPTANT PAS POUR UNE ESCALE

