



POLSKI
ZWIĄZEK
ŻEGLARSKI
POLISH
YACHTING
ASSOCIATION



World Sailing

PRZEPISY REGATOWE ŻEGLARSTWA 2021-2024



Jako wiodące władze dla sportu żeglarskiego, World Sailing i Polski Związek Żeglarski promują i wspierają ochronę środowiska we wszystkich żeglarskich regatach i związanych z nimi aktywnościach na całym świecie.

Published by World Sailing (UK) Limited, London, UK

© World Sailing Limited

June 2020

Wydawca: Polski Związek Żeglarski

Tłumaczenie: Michał Jodłowski, Filip Moczorodyński

Recenzja: Ewa Jodłowska, Zofia Truchanowicz

Redakcja techniczna: KOI Book

ISBN: 978-83-937837-5-5

THE
RACING RULES
OF
SAILING

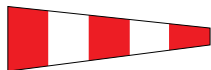
PRZEPISY
REGATOWE
ŻEGLARSTWA
2021–2024

World Sailing

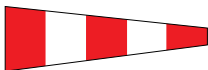
SYGNAŁY WYŚCIGU

Znaczenie sygnałów optycznych i akustycznych przedstawione jest poniżej. Strzałki skierowane w górę albo w dół (↑↓) oznaczają wystawienie lub opuszczenie sygnału optycznego. Kropka (●) oznacza sygnał dźwiękowy; pięć krótkich kresek (-----) oznacza powtarzane sygnały dźwiękowe; długa kreska (—) oznacza długi sygnał dźwiękowy. Gdy sygnał optyczny jest wystawiony nad flagą klasy, floty, regat lub trasy, sygnał dotyczy tylko tej klasy, floty, regat lub trasy.

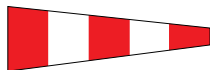
Sygnały odroczenia



AP Wyścigi nierozpoczęte są *odroczone*. Sygnał ostrzeżenia będzie podany 1 minutę po opuszczeniu AP, chyba że w tym czasie wyścig będzie powtórnie *odroczony* lub *przerwany*.



AP nad H Wyścigi nierozpoczęte są *odroczone*. Dalsze sygnały będą podane na brzegu.



AP nad A Wyścigi nierozpoczęte są *odroczone*. Nie będzie więcej wyścigów w dniu dzisiejszym.

AP nad flagą cyfry 1–9

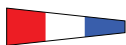
Odroczenie o 1-9 godzin od planowanego czasu startu.



Flaga cyfry 1 ↑●● ↓●



Flaga cyfry 2 ↑●● ↓●



Flaga cyfry 3 ↑●● ↓●



Flaga cyfry 4 ↑●● ↓●



Flaga cyfry 5 ↑●● ↓●



Flaga cyfry 6 ↑●● ↓●



Flaga cyfry 7 ↑●● ↓●

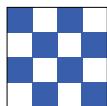


Flaga cyfry 8 ↑●● ↓●

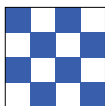


Flaga cyfry 9 ↑●● ↓●

Sygnały przerwania



N Wszystkie wyścigi, które wystartowały, są *przerwane*. Powrót do obszaru startu. Sygnał ostrzeżenia będzie podany 1 minutę po opuszczeniu flagi N, chyba że w tym czasie wyścig będzie powtórnie *przerwany* lub *odroczony*.

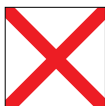


N nad H Wszystkie wyścigi są *przerwane*. Dalsze sygnały będą podane na brzegu.



N nad A Wszystkie wyścigi są *przerwane*. Nie będzie więcej wyścigów w dniu dzisiejszym.

Bezpieczeństwo

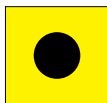


V Monitoruj kanał komunikacji pod kątem instrukcji dotyczących bezpieczeństwa (Patrz przepis 37).

Sygnaly przygotowania



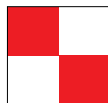
P Sygnał przygotowania.



I Przepis 30.1 ma zastosowanie.



Z Przepis 30.2 ma zastosowanie.



U Przepis 30.3 ma zastosowanie.



Czarna flaga.
Przepis 30.4 ma zastosowanie.

Sygnaly falstartów

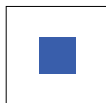


X Falstart indywidualny.



Pierwszy zastępczy Falstart generalny.
Sygnał ostrzeżenia będzie podany 1 minutę po opuszczeniu pierwszego zastępczego.

Skrócenie trasy



S Trasa została skrócona.
Obowiązuje przepis 32.2.

Zmianianie następnego boku



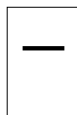
C Położenie następnego znaku zostało zmienione:



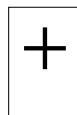
w prawo;



w lewo;



długość boku została zmniejszona;

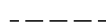


długość boku została zwiększona.

Inne sygnaly



L Na brzegu:
Wywieszono komunikat dla zawodników.
Na wodzie: Zbliży się na odległość głosu lub płyń za mną.



M Obiekt, na którym wystawiony jest ten sygnał zastępuje zaginiony znak.



Y Obowiązuje noszenie osobistych środków wypornościowych (Patrz przepis 40).



Pomarańczowa flaga
Maszt, na którym wystawiona jest ta flaga jest jednym końcem linii startu.



Niebieska flaga
Maszt, na którym wystawiona jest ta flaga jest jednym końcem linii mety.

SPIS TREŚCI

Sygnaly wyścigu	1
Dokumenty dostępne online	4
Wstęp	5
Definicje	7
Zasady podstawowe	11
Część 1 Przepisy kardynalne	12
Część 2 Gdy jachty spotykają się	14
Część 3 Prowadzenie wyścigu	20
Część 4 Inne wymagania obowiązujące w wyścigu	25
Część 5 Protesty, zadośćuczynienia, rozpatrywania, naganne zachowanie i odwołania	33
Część 6 Zgłoszenia oraz warunki dopuszczenia do regat	48
Część 7 Organizacja regat	50
Dodatek A Punktacja	55
Dodatek B Przepisy windsurfingowych wyścigów floty	59
Dodatek C Przepisy regat meczowych	69
Dodatek D Przepisy regat zespołowych	83
Dodatek E Przepisy regat jachtów zdalnie sterowanych	91
Dodatek F Przepisy wyścigów kiteboardingowych	101
Dodatek G Identyfikacja na żaglach	112
Dodatek H Ważenie ubioru i wyposażenia	117
Dodatek J Zawiadomienie o regatach i instrukcja żeglugi	118
Uwaga odnośnie zaleceń dotyczących zawiadomienia o regatach	123
Uwaga odnośnie zaleceń dotyczących instrukcji żeglugi	123
Dodatek M Zalecenia dla zespołów protestowych	124
Dodatek N Międzynarodowe Jury	131
Dodatek P Specjalne procedury dla przepisu 42	134
Dodatek R Procedury dla odwołań i prośb	137
Dodatek S Standardowa Instrukcja Żeglugi	140
Dodatek T Arbitraż	147

DOKUMENTY DOSTĘPNE ONLINE

World Sailing ustanowił pojedynczy adres internetowy, pod którym można znaleźć odnośniki do wszystkich dokumentów dostępnych na stronie internetowej World Sailing, do których odniesienia znajdują się w tej książce. Dokumenty te wymienione są poniżej. Odnośniki do innych dokumentów związanych z przepisami będą również dostępne pod tym adresem.

Adres strony: sailing.org/racingrules/documents

<i>Dokument</i>	<i>Odniesienie w</i>
Wytyczne odnośnie kar uznaniowych	Wprowadzenie
Zmiany do tych przepisów dokonane po 1 stycznia 2021	Wprowadzenie
Regulacje World Sailing	Wprowadzenie
<i>Książka przypadków</i>	Wprowadzenie
<i>Książki decyzji arbitrów</i> dla poszczególnych dyscyplin	Wprowadzenie
Regulacje World Sailing mające status <i>przepisu</i>	Definicja <i>Przepis</i> (b)
Interpretacje przepisu 42, Środki napędowe	Przepis 42
<i>Specjalne zarządzenia World Sailing dla regat morskich</i>	Przepis 49.2
<i>Przepisy sprzętu żeglarskiego</i>	Przepis 55
Dodatek TS, Systemy rozgraniczenia ruchu	Przepis 56.2
Formularze Prośby o rozpatrywanie oraz decyzji rozpatrywania	Preambuła Części 5
Przepisy dla innych formatów regat windsurfingowych	Preambuła Dodatku B
Standardowe zawiadomienie o regatach meczowych	Preambuła Dodatku C
Standardowa instrukcja żeglugi dla regat meczowych	Preambuła Dodatku C
Przepisy regat meczowych dla niewidomych zawodników	Preambuła Dodatku C
Przepisy testowe regat jachtów zdalnie sterowanych z udziałem arbitrów	Preambuła Dodatku E
Przepisy dla innych formatów regat kiteboardingowych	Preambuła Dodatku F
Aktualna wersja wykazu liter przynależności państwowej	Dodatek G
Zalecenia dotyczące zawiadomienia o regatach	Uwaga do Dodatku K
Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi	Uwaga do Dodatku L
Wytyczne odnośnie konfliktu interesów	Dodatek M2.3
Wytyczne odnośnie nagannego zachowania	Dodatek M5.8
Podręcznik dla Międzynarodowych Sędziów Zespołu Protestowego	Preambuła Dodatku T

WSTĘP

Przepisy regatowe żeglarstwa obejmują dwa zasadnicze działy. Dział pierwszy składający się z Części 1–7 zawiera przepisy, które dotyczą wszystkich zawodników. Dział drugi, obejmujący dodatki A – T, zawiera szczegóły dotyczące przepisów, przepisy mające zastosowanie dla poszczególnych rodzajów regat oraz przepisy, które dotyczą mniejszej liczby zawodników lub sędziów.

Terminologia

Określenia użyte w znaczeniu podanym w Definicjach pisane są kursywą, a w preambułach - kursywą pogrubioną (np. w *wyścigu* i w **wyścigu**).

Każde z określeń wymienionych w tabeli poniżej jest stosowane w *Przepisach regatowych żeglarstwa* zgodnie z podanym znaczeniem.

Określenie	Znaczenie
Jacht	Jacht żaglowy wraz z załogą na pokładzie
Zawodnik	Osoba, która uczestniczy lub ma zamiar uczestniczyć w regatach.
Władza krajowa	Władza krajowa będąca członkiem World Sailing
Komisja regatowa	Komisja regatowa powołana na podstawie przepisu 89.2(c) oraz dowolna osoba lub komisja, wykonujące zadania komisji regatowej.
Przepis regatowy	Przepis w <i>Przepisach regatowych żeglarstwa</i>
Komisja pomiarowa	Komisja pomiarowa powołana na podstawie przepisu 89.2(c) oraz dowolna osoba lub komisja, wykonujące zadania komisji pomiarowej.
Statek	Każdy jacht lub inna jednostka pływająca.

Inne słowa i określenia używane są w znaczeniu powszechnie rozumianym w zastosowaniach żeglarskich lub ogólnych.

Okrzyki Okrzyki wymagane przez *przepisy* mogą być wypowiedzane w innym języku niż angielski, pod warunkiem, że można oczekiwać, że okrzyk zostanie zrozumiany przez zainteresowane jachty. Jednakże, okrzyk w języku angielskim jest zawsze dopuszczalny.

Adnotacja Adnotacja „[DP]” w *przepisie* oznacza, że kara za złamanie tego *przepisu* może, wedle uznania zespołu protestowego, być niższa niż dyskwalifikacja. Wytyczne odnośnie kar uznaniowych dostępne są na stronie internetowej World Sailing.

Zmiany Zmiany w przepisach regatowych dokonywane są co cztery lata przez World Sailing, władzę międzynarodową w zakresie sportu żeglarskiego. Niniejsze wydanie wchodzi w życie w dniu 1 stycznia 2021 roku z wyjątkiem regat rozpoczynających się w 2020 roku, dla których data ta może być odroczone przez zawiadomienie o regatach lub instrukcję żeglugi. Znaki na marginesach w wersji angielskiej wskazują istotne zmiany w Częściach 1 – 7 oraz w Definicjach w stosunku do edycji 2017 – 2020. Nie przewiduje się zmian przed rokiem 2025, jednak zmiany uznane przez World Sailing za pilne do wprowadzenia przed upływem tego terminu, będą ogłaszane przez władze krajowe i publikowane na stronie internetowej World Sailing.

Dodatki Jeśli przepisy Dodatku mają zastosowanie, są one nadrzędne nad wszystkimi pozostałymi z nimi w sprzeczności przepisami Części 1-7 i Definicjami. Każdy z Dodatków oznaczony jest literą. Odniesienie do przepisu występującego w danym Dodatku składać się będzie z litery oraz numeru przepisu (np. „przepis A1”). Litery I, O i Q nie są używane do oznaczenia dodatków w tej książce.

Regulacje World Sailing Regulacje są przywołane w definicji *Przepisu*, ale nie są włączone do tej książki, ponieważ mogą być zmienione w dowolnym czasie. Najnowsze wersje Regulacji są opublikowane na stronie internetowej World Sailing. Nowe wersje będą ogłaszane poprzez władze krajowe.

Interpretacje World Sailing publikuje następujące oficjalne i wiążące interpretacje przepisów regatowych:

- *Książka przypadków – Interpretacje Przepisów Regatowych,*
- *Książki decyzji arbitrów, dla poszczególnych dyscyplin,*
- Interpretacje przepisu 42, Środki napędowe, oraz
- Interpretacje Regulacji, dla Regulacji będących *przepisami.*

Dokumenty te są dostępne na stronie internetowej World Sailing. Inne interpretacje przepisów regatowych nie są wiążące, chyba że są zatwierdzone przez World Sailing zgodnie z Regulacją 28.4.

DEFINICJE

Określenia użyte jak w poniższych definicjach pisane są kursywą lub w przypadku preambuły kursywą pogrubioną. Znaczenie innych określeń można znaleźć w Terminologii, znajdujące się w rozdziale Wstęp.

Przerwanie Wyścig, który zostaje *przerwany* przez komisję regatową lub zespół protestowy, staje się nieważny, ale może być ponownie rozegrany.

Swobodny z tyłu i swobodny z przodu; Krycie Jacht jest *swobodny z tyłu* w stosunku do innego jachtu, gdy jego kadłub i osprzęt będąc w pozycji normalnej, znajdują się za linią prostopadłą do osi jachtu, przechodzącą przez najbardziej do tyłu wysunięty punkt kadłuba i osprzętu tego drugiego jachtu znajdujących się w pozycji normalnej. Ten drugi jacht jest *swobodny z przodu*. Jachty są *w kryciu*, gdy żaden z nich nie jest *swobodny z tyłu*. Jachty są również *w kryciu*, gdy jacht znajdujący się pomiędzy nimi jest *w kryciu* z obydwojoma. Określenia te stosują się zawsze do jachtów na tym samym *halsie*. Do jachtów na przeciwnych *halsach* stosują się jedynie wtedy, gdy zastosowanie między nimi ma przepis 18 lub gdy oba jachty żeglują pod kątem większym niż dziewięćdziesiąt stopni w stosunku do wiatru rzeczywistego.

Konflikt interesów Osoba ma *konflikt interesów*, jeśli:

- (a) może zyskać lub stracić w wyniku decyzji, w której ma udział,
- (b) zasadnym jest, że może być postrzegana jako osobiście lub finansowo zainteresowana, co mogłoby wpłynąć na jej umiejętność zachowania bezstronności, lub
- (c) jest wyraźnie osobiście zainteresowana decyzją.

Osiąganie znaku Jacht *osiąga znak*, gdy jest w pozycji do minięcia go po nawietrznej i po zostawieniu go po wymaganej stronie bez zmiany *halsu*.

Ukończenie Jacht *kończy*, gdy, po *wystartowaniu* jakiegokolwiek części jego kadłuba przekracza linię mety z kursowej strony linii. Jednakże, jacht nie *ukończył*, jeśli po przekroczeniu linii mety

- (a) przyjmuje karę zgodnie z przepisem 44.2,
- (b) naprawia błąd w *przebyciu trasy* popełniony na linii mety lub
- (c) kontynuuje *przebywanie trasy*.

Ustępowanie Jacht *ustępuje* jachtowi z prawem drogi

- (a) jeżeli jacht z prawem drogi może żeglować swoim kursem bez konieczności podejmowania manewru unikania i,
- (b) gdy jachty są *w kryciu*, jeżeli jacht z prawem drogi może również zmienić kurs w obydwu kierunkach bez natychmiastowego spowodowania kontaktu.

Zawietrzna i nawietrzna *Zawietrzna* jest ta strona jachtu, która jest, lub gdy jacht znajduje się w linii wiatru, była dalsza od wiatru. Jednakże, gdy jacht żegluguje „fałszywym kursem z wiatrem” lub dokładnie kursem z wiatrem, zawietrzna jachtu jest strona, po której znajduje się jego grot. Druga strona jest jego stroną *nawietrzną*. Gdy dwa jachty na tym samym *halsie* są w *kryciu*, to jacht znajdujący się po *nawietrznej* stronie drugiego jest jachtem *zawietrznym*. Ten drugi jest jachtem *nawietrznym*.

Znak Obiekt, co do którego instrukcja żeglugi wymaga, aby jacht pozostawił go po określonej stronie, statek komisji regatowej ograniczający linię startu lub mety, który jest otoczony wodą żeglowną oraz przedmiot celowo przymocowany do takiego obiektu lub statku. Jednakże, lina kotwiczna nie stanowi części *znaku*.

Miejsce przy znaku *Miejsce* dla jachtu umożliwiające pozostawienie *znaku* po wymaganej stronie. Ponadto,

- (a) *miejsce* na dożeglowanie do *znaku*, gdy *kursem właściwym* jachtu jest żeglowanie blisko niego, i
- (b) *miejsce* do okrążenia lub minięcia *znaku* konieczne do *przebycia trasy* bez dotykania *znaku*.

Jednakże, *miejsce przy znaku* nie zawiera *miejsca* do zwrotu na wiatr, chyba że jacht jest w *kryciu* po wewnętrznej i *nawietrznej* jachtu zobowiązanego do dania *miejsca przy znaku* i będzie *osiągał znak* po wykonaniu zwrotu na wiatr.

Przeszkoda Obiekt, którego jacht żeglujący bezpośrednio w jego kierunku i znajdujący się w odległości jednej długości swojego kadłuba od niego, nie mógłby ominąć bez zasadniczej zmiany kursu. Obiekt, który może być bezpiecznie ominięty tylko po jednej stronie oraz obiekt, obszar lub linia tak określone w instrukcji żeglugi są także *przeszkodami*. Jednakże jacht w *wyścigu* nie jest *przeszkodą* dla innych jachtów, chyba że mają one obowiązek *ustępowania* mu lub, gdy obowiązuje przepis 22, unikania go. Płynący statek, włączając w to jacht w *wyścigu*, nigdy nie jest ciągnącą się *przeszkodą*.

Krycie Patrz *Swobodny z tyłu i swobodny z przodu; Krycie*.

Strona *Strona* w rozpatrywaniu to:

- (a) dla rozpatrywania protestu: protestujący, protestowany;
- (b) dla rozpatrywania zadośćuczynienia: jacht wnoszący prośbę o zadośćuczynienie lub dla którego prośba o zadośćuczynienie jest wniesiona, jacht dla którego zarządzono rozpatrywanie w celu rozważenia zadośćuczynienia zgodnie z przepisem 60.3(b), komisja regatowa działająca na podstawie przepisu 60.2(b), komisja pomiarowa działająca na podstawie 60.4(b);
- (c) dla rozpatrywania zadośćuczynienia na podstawie przepisu 62.1(a): ciało, któremu zarzuca się niewłaściwe działanie lub brak działania;
- (d) osoba, przeciwko której postawiono zarzut złamania przepisu 69.1(a); osoba przedstawiająca zarzut na podstawie przepisu 69.2(e)(1);

- (e) *osoba wspierająca* uczestnicząca w rozpatrywaniu na podstawie przepisu 60.3(d) lub 69, każdy jacht wspierany przez tę osobę, osoba wyznaczona do przedstawienia zarzutu na podstawie przepisu 60.3(d).

Jednakże, zespół protestowy nigdy nie jest *stroną*.

Odroczenie Wyścig *odroczoney* to wyścig, którego start jest opóźniony względem jego planowanego czasu startu, ale który może być później przeprowadzony lub *przerwany*.

Kurs właściwy Kurs, jaki wybrałby jacht w celu jak najszybszego *przebycia trasy i ukończenia* pod nieobecność innych jachtów, do których odnosi się przepis zawierający to określenie. Jacht nie ma *kursu właściwego* przed jego sygnałem startu.

Protest Zarzut wniesiony zgodnie z przepisem 61.2 przez jacht, komisję regatową, komisję pomiarową lub zespół protestowy, że jacht złamał *przepis*.

W wyścigu Jacht jest w *wyścigu* od swojego sygnału przygotowania do chwili *ukończenia* i opuszczenia linii mety i jej *znaków* lub wycofania się albo do chwili zasygnalizowania przez komisję regatową *falstartu* generalnego, *odroczenia* lub *przerwania*.

Miejsce Przestrzeń, jakiej w panujących warunkach jacht potrzebuje do niezwłocznego wykonania manewru zgodnie z zasadami sztuki żeglarskiej, włączając w to przestrzeń potrzebną do wypełnienia jego zobowiązań wynikających z przepisów Części 2 i przepisu 31.

Przepis

- (a) niniejsze przepisy regatowe włączając: Definicje, Sygnały wyścigu, Wstęp, preambuły oraz przepisy odpowiednich dodatków, ale nie tytuły;
- (b) Regulacje World Sailing określone przez World Sailing jako mające status *przepisu* i opublikowane na stronie internetowej World Sailing;
- (c) zarządzenia władzy krajowej, chyba że są one zmienione przez zawiadomienie o regatach lub instrukcję żeglugi. Taka zmiana musi uwzględniać zarządzenie władzy krajowej do przepisu 88.2, jeśli takie istnieje;
- (d) przepisy klasowe (dla jachtów współzawodniczących w systemie wyrównawczym lub systemie przelicznikowym przepisy takiego systemu są „przepisami klasowymi”);
- (e) zawiadomienie o regatach;
- (f) instrukcja żeglugi;
- (g) inne dokumenty obowiązujące w regatach.

Przebycie trasy Jacht przebywa trasę, gdy nieć przedstawiająca drogę jachtu od momentu, gdy zaczyna on zbliżać się do linii startu z jej przedstartowej strony w celu wystartowania, aż do momentu ukończenia, po naciągnięciu:

- (a) mija każdy *znak* trasy danego wyścigu po wymaganej stronie i we właściwej kolejności,
- (b) dotyka każdy *znak* określony w instrukcji żeglugi jako *znak* okrążany,
- (c) przechodzi pomiędzy *znakami* bramki z kierunku trasy od poprzedniego *znaku*.

Start Jacht *startuje*, gdy mając kadłub całkowicie po przedstartowej stronie linii startu w chwili lub po jego sygnale startu i wypełnieniu wymogów przepisu 30.1, gdy ma zastosowanie, jakkolwiek część jego kadłuba przekracza linię startu ze strony przedstartowej na stronę kursową.

Osoba wspierająca Każda osoba, która

- (a) zapewnia lub może zapewniać zawodnikowi wsparcie fizyczne bądź doradcze, wliczając w to każdego trenera, kierownika ekipy, członka ekipy, lekarza, ratownika i jakkolwiek inną osobę pracującą z zawodnikiem, dbającą o niego lub pomagającą mu w trakcie regat lub podczas przygotowań do nich, lub
- (b) jest rodzicem lub prawnym opiekunem zawodnika.

Hals, prawy lub lewy Jacht jest na *halsie*, *prawym* lub *lewym*, odpowiednio do swojej strony *nawietrznej*.

Nawietrzna Patrz *Zawietrzna i nawietrzna*

Strefa Obszar wokół *znaku* w zasięgu trzech długości kadłuba jachtu bliższego do *znaku*. Jacht jest w *strefie*, jeżeli jakkolwiek część jego kadłuba jest w *strefie*.

ZASADY PODSTAWOWE

ZASADY WALKI SPORTOWEJ ORAZ PRZEPISY

Zawodnicy w sporcie żeglarskim podlegają zbiorowi *przepisów*, których powinni przestrzegać i których przestrzegania powinni wymagać. Podstawowa zasada walki sportowej mówi, że kiedy jacht złamie *przepis* i nie jest uniewinniony musi natychmiast przyjąć odpowiednią karę lub podjąć odpowiednie działanie, którym może być wycofanie się.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA ŚRODOWISKO

Uczestnicy zachęcani są do minimalizowania niekorzystnego wpływu sportu żeglarskiego na środowisko.

CZĘŚĆ 1

PRZEPISY KARDYNALNE

1 BEZPIECZEŃSTWO

1.1 Udzielanie pomocy

Jacht, zawodnik lub *osoba wspierająca* muszą udzielić wszelkiej możliwej pomocy każdej osobie lub statkowi będącym w niebezpieczeństwie.

1.2 Wyposażenie ratunkowe i osobiste środki wypornościowe

Jacht musi mieć na pokładzie odpowiednie wyposażenie ratunkowe dla wszystkich osób znajdujących się na pokładzie, w tym jedną sztukę gotową do natychmiastowego użytku, chyba że przepisy klasowe stanowią inaczej. Każdy zawodnik jest indywidualnie odpowiedzialny za noszenie osobistych środków wypornościowych odpowiednich do panujących warunków.

2 ŻEGLOWANIE FAIR

Jacht i jego właściciel muszą współzawodniczyć zgodnie z ideą fair-play i uznanymi zasadami walki sportowej. Jacht może być ukarany na podstawie niniejszego przepisu jedynie w przypadku, gdy naruszenie powyższych zasad zostało wyraźnie ustalone. Karą za złamanie tego przepisu jest dyskwalifikacja niepodlegająca odrzuceniu.

3 DECYZJA O UCZESTNICZENIU W WYŚCIGU

Każdy jacht jest indywidualnie odpowiedzialny za decyzję czy powinien uczestniczyć lub kontynuować udział w *wyścigu*.

4 PRZYJĘCIE PRZEPISÓW

- 4.1 (a) Poprzez udział lub zamiar udziału w regatach rozgrywanych *przepisów*, każdy zawodnik lub właściciel jachtu wyraża zgodę na przyjęcie *przepisów*.
- (b) *Osoba wspierająca* zgadza się na przyjęcie *przepisów* udzielając wsparcia, lub, gdy jest nią rodzic lub opiekun prawny zawodnika, wyrażając zgodę na udział dziecka w regatach.
- 4.2 Każdy zawodnik oraz właściciel jachtu zgadza się, w imieniu swoich *osób wspierających*, że te *osoby wspierające* podporządkują się *przepisom*.
- 4.3 Przyjęcie *przepisów* zawiera zgodę na:
- (a) podporządkowanie się *przepisom*;
- (b) przyjęcie nałożonych kar i zaakceptowanie innych działań podjętych w oparciu o *przepisy*, które mogą podlegać odwołaniu i procedurom

rewizyjnym w nich przewidzianych, jako ostateczne rozwiązanie wszelkich spraw wynikających z ich zastosowania;

- (c) uszanowanie każdego takiego postanowienia i nieodwoływanie się do żadnego sądu lub trybunału, poza przewidzianymi w *przepisach*; i
- (d) zapewnienie przez każdego zawodnika oraz właściciela jachtu, że ich *osoby wspierające* są świadome *przepisów*.

4.4 Osoba odpowiedzialna za każdy jacht musi zagwarantować, że wszyscy zawodnicy będący w załodze oraz właściciel jachtu są świadomi swoich obowiązków wynikających z tego przepisu.

4.5 Ten przepis może zostać zmieniony zarządzeniem władzy krajowej właściwej dla miejsca rozgrywania regat

5 PRZEPISY DOTYCZĄCE ORGANIZATORÓW ORAZ SĘDZIÓW

Organizator, komisja regatowa, komisja pomiarowa, zespół protestowy oraz pozostali sędziowie muszą podporządkować się *przepisom* prowadząc oraz sędziując regaty.

6 REGULACJE WORLD SAILING

6.1 Każdy zawodnik, właściciel jachtu oraz *osoba wspierająca* musi przestrzegać Regulacji World Sailing, które zostały przez World Sailing określone, jako mające status *przepisu*. Na dzień 30 lipca 2020 są to:

- Kodeks reklamowania
- Kodeks antydopingowy
- Kodeks antykorupcyjny
- Kodeks dyscyplinarny
- Kodeks uprawnień
- Kodeks kategoryzacji zawodników

6.2 Przepis 63.1 nie ma zastosowania, chyba że *protesty* są dozwolone w Regulacji, której złamanie jest zarzucane.

CZĘŚĆ 2

GDY JACHTY SPOTYKAJĄ SIĘ

Przepisy Części 2 mają zastosowanie pomiędzy jachtami żeglującymi w obszarze regatowym lub w jego pobliżu, które zamierzają być **w wyścigu**, są **w wyścigu** lub były **w wyścigu**. Jednakże, gdy jacht nie jest **w wyścigu**, nie może on zostać ukarany za złamanie jednego z tych przepisów, z wyjątkiem przepisu 14, gdy doszło do obrażenia ciała lub poważnego uszkodzenia sprzętu, oraz przepisu 23.1.

Gdy jacht żeglujący na podstawie niniejszych przepisów napotyka statek, który im nie podlega, musi przestrzegać Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (MPZZM) lub państwowych przepisów prawa drogi. Gdy zawiadomienie o regatach tak stanowi, przepisy Części 2 są zastąpione przez przepisy prawa drogi MPZZM lub przez państwowe przepisy prawa drogi.

ROZDZIAŁ A

PRAWO DROGI

Jacht posiada prawo drogi w stosunku do innego jachtu, kiedy ten inny jacht ma obowiązek mu **ustępować**. Jednakże, niektóre przepisy Rozdziałów B, C oraz D ograniczają działania jachtu z prawem drogi.

10 NA PRZECIWNYCH HALSACH

Gdy jachty są na przeciwnych *halsach*, jacht będący na *lewym halsie* musi **ustępować** jachtowi na *prawym halsie*.

11 NA TYM SAMYM HALSIE, W KRYCIU

Gdy jachty są na tym samym *halsie* i są w *kryciu*, jacht *nawietrzny* musi **ustępować** jachtowi *zawietrznemu*.

12 NA TYM SAMYM HALSIE, GDY NIE MA KRYCIA

Gdy jachty są na tym samym *halsie* i nie są w *kryciu*, jacht *swobodny z tyłu* musi **ustępować** jachtowi *swobodnemu z przodu*.

13 PODCZAS WYKONYWANIA ZWROTU NA WIATR

Po przejściu dziobem linii wiatru, jacht musi **ustępować** innym jachtom do czasu, aż znajdzie się na kursie ostro na wiatr. W tym czasie przepisy 10, 11 i 12 nie mają zastosowania. Jeżeli dwa jachty podlegają niniejszemu przepisowi w tym samym czasie, to jacht znajdujący się po lewej burcie drugiego lub znajdujący się z tyłu musi **ustępować**.

ROZDZIAŁ B

OGRANICZENIA OGÓLNE

14 UNIKANIE KONTAKTU

Jacht zobowiązany jest w miarę możliwości unikać kontaktu z innym jachtem. Jednakże, jacht posiadający prawo drogi lub korzystający z *miejsca* lub *miejsca przy znaku*, do którego jest uprawniony, nie musi działać w celu unikania kontaktu aż do czasu, gdy stanie się oczywiste, że ten drugi jacht nie *ustępuje* lub nie daje *miejsca* lub *miejsca przy znaku*.

15 NABYWANIE PRAWA DROGI

Gdy jacht nabywa prawo drogi, musi on początkowo pozostawić drugiemu jachtowi *miejsce* do *ustąpienia*, chyba że nabywa on prawo drogi w wyniku działania tego drugiego jachtu.

16 ZMIENIANIE KURSU

16.1 Gdy jacht posiadający prawo drogi zmienia kurs, musi on pozostawić drugiemu jachtowi *miejsce* do *ustąpienia*.

16.2 Dodatkowo, na kursie na wiatr, gdy jacht na *lewym halsie* *ustępuje* przez przechodzenie po zawietrznej jachtu na *prawym halsie*, wówczas jacht na *prawym halsie* nie może odpaść w sposób, który zmuszałby jacht na *lewym halsie* do natychmiastowej zmiany kursu w celu kontynuowania *ustępowania*.

17 NA TYM SAMYM HALSIE; KURS WŁAŚCIWY

Gdy jacht *swobodny z tyłu* osiąga *krycie* po *zawietrznej* jachtu będącego na tym samym *halsie* w zasięgu dwóch długości swojego kadłuba od niego, nie wolno mu żeglować powyżej swojego *kursu właściwego*, dopóki obydwa jachty pozostają na tym samym *halsie* i w *kryciu* w odległości określonej powyżej, chyba że w wyniku takiego manewru jacht *zawietrzny* natychmiast znajdzie się za rufą drugiego. Przepis ten nie obowiązuje, jeżeli *krycie* rozpoczyna się w chwili, gdy jacht *nawietrzny* musi *ustępować* na podstawie przepisu 13.

ROZDZIAŁ C

W POBLIŻU ZNAKÓW I PRZESZKÓD

Przepisy Rozdziału C nie mają zastosowania przy *znaku* startowym otoczonym wodą żeglowną lub jego linie kotwicznej od czasu, gdy jachty zbliżają się do nich w celu wystartowania do czasu, gdy ich nie miną.

18 MIEJSCE PRZY ZNAKU

18.1 Kiedy przepis 18 ma zastosowanie

Przepis 18 ma zastosowanie pomiędzy jachtami, gdy wymagane jest, aby pozostawiły *znak* po tej samej stronie i co najmniej jeden z nich znajduje się w *strefie*. Jednakże nie stosuje się on:

- (a) pomiędzy jachtami na przeciwnych *halsach* na kursie na wiatr,
- (b) pomiędzy jachtami na przeciwnych *halsach*, gdy *kursem właściwym* przy *znaku* dla jednego z nich, ale nie dla obydwóch, jest wykonanie zwrotu na wiatr,
- (c) pomiędzy jachtem zbliżającym się do *znaku* a jachtem opuszczającym *znak* lub
- (d) jeżeli *znakiem* jest ciągnąca się *przeszkoda*, w którym to przypadku stosuje się przepis 19.

Przepis 18 przestaje mieć zastosowanie pomiędzy jachtami, gdy *miejsce przy znaku* zostało dane.

18.2 Dawanie miejsca przy znaku

- (a) Gdy jachty są w *kryciu*, jacht zewnętrzny musi dać jachtowi wewnętrznemu *miejsce przy znaku*, chyba że stosuje się przepis 18.2(b).
- (b) Jeżeli jachty są w *kryciu*, gdy pierwszy z nich osiąga *strefę*, to jacht, który jest w tym momencie zewnętrzny musi od tego czasu dawać jachtowi wewnętrznemu *miejsce przy znaku*. Jeżeli jacht jest *swobodny z przodu*, gdy osiąga *strefę*, to jacht, który jest w tym momencie *swobodny z tyłu* musi od tego czasu dawać mu *miejsce przy znaku*.
- (c) Gdy jacht jest zobowiązany przez przepis 18.2(b) do dania *miejsca przy znaku*,
 - (1) musi on kontynuować to nawet, jeżeli później *krycie* jest zerwane lub osiągnięte jest nowe *krycie*;
 - (2) jeśli osiągnie on *krycie* po wewnętrznej jachtu uprawnionego do *miejsca przy znaku*, musi on również dać temu jachtowi miejsce do żeglowania *jego kursem właściwym* dopóki pozostają one w *kryciu*.
- (d) Przepisy 18.2(b) i (c) przestają mieć zastosowanie, jeśli jacht uprawniony do *miejsca przy znaku* przejdzie dziobem linię wiatru lub opuści *strefę*.
- (e) Jeżeli istnieje uzasadniona wątpliwość czy jacht uzyskał lub zerwał *krycie* we właściwym czasie, powinno być przyjęte, że to nie nastąpiło.
- (f) Jeżeli jacht uzyskał *krycie* po wewnętrznej z pozycji *swobodny z tyłu* lub poprzez wykonywanie zwrotu na wiatr po *nawietrznej* drugiego jachtu i jeżeli od momentu rozpoczęcia *krycia* jacht zewnętrzny nie był w stanie dać *miejsca przy znaku* to nie musi tego miejsca dawać.

18.3 Przechodzenie dziobem linii wiatru w strefie

Jeżeli jacht, znajdujący się w *strefie* znaku, który musi pozostawić po lewej stronie, przechodzi dziobem linię wiatru z *lewego* na *prawy hals* i wówczas *osiąga znak*, nie może on zmusić jachtu będącego od momentu osiągnięcia strefy na *prawym* halsie do żeglowania powyżej kursu ostro na wiatr w celu uniknięcia kontaktu oraz musi pozostawić *miejsce przy znaku*, jeżeli drugi jacht uzyska *krycie* po jego wewnętrznej. Gdy przepis ten ma zastosowanie pomiędzy jachtami, przepis 18.2 nie ma zastosowania.

18.4 Wykonywanie zwrotu z wiatrem

Gdy jacht, będący w *kryciu* po wewnętrznej i mający prawo drogi, musi wykonać zwrot z wiatrem na *znaku* by żeglować swoim *kursem właściwym*, dopóki nie wykona zwrotu z wiatrem nie może żeglować dalej od *znaku* niż jest to konieczne do żeglowania tym kursem. Przepis 18.4 nie ma zastosowania przy *znakach* bramki.

19 MIEJSCE DO MINIĘCIA PRZESZKODY

19.1 Kiedy przepis 19 ma zastosowanie

Przepis 19 stosuje się pomiędzy dwoma jachtami przy *przeszkodzie* z wyjątkiem

- (a) gdy jest ona również *znakiem*, który jachty muszą pozostawić po tej samej stronie, lub
- (b) gdy przepis 18 ma zastosowanie pomiędzy jachtami, a *przeszkodą* jest inny jacht będący w *kryciu* z każdym z nich.

Jednakże, przy ciągnącej się *przeszkodzie* zawsze ma zastosowanie przepis 19, a nie przepis 18.

19.2 Dawanie miejsca przy przeszkodzie

- (a) Jacht z prawem drogi może wybrać stronę, po której minie *przeszkodę*.
- (b) Gdy jachty są w *kryciu*, jacht zewnętrzny musi dać jachtowi wewnętrznemu *miejsce* pomiędzy nim a *przeszkodą*, chyba że nie był w stanie tego zrobić od momentu rozpoczęcia *krycia*.
- (c) Gdy jachty mijają ciągnącą się *przeszkodę*, jeżeli jacht, który był *swobodny z tyłu* i zobowiązany do *ustępowania* osiągnie *krycie* pomiędzy drugim jachtem a *przeszkodą* i w momencie rozpoczęcia *krycia* nie ma *miejsca* dla niego do przejścia pomiędzy nimi,
 - (1) nie jest on uprawniony do *miejsca* zgodnie z przepisem 19.2(b) i
 - (2) w czasie gdy jachty pozostają w *kryciu* musi on *ustępować* i przepisy 10 i 11 nie mają zastosowania.

20 MIEJSCE DO ZWROTU NA WIATR PRZY PRZESZKODZIE

20.1 Żądanie miejsca

Jacht może żądać okrzykiem *miejsca* do zwrotu na wiatr i uniknięcia innego jachtu na tym samym *halsie*. Jednakże, jacht nie może żądać *miejsca* do zwrotu, chyba że

- (a) zbliża się do *przeszkody* i wkrótce będzie musiał dokonać zasadniczej zmiany kursu, by ją bezpiecznie ominąć i
- (b) żegluguje kursem ostro na wiatr lub powyżej

Ponadto, jacht nie może żądać *miejsca* do zwrotu, jeśli *przeszkoda* jest *znakiem* i jacht, który go *osiąga* byłby, w wyniku żądania *miejsca*, zobowiązany do zmiany kursu.

20.2 Reagowanie

- (a) Po tym, gdy jacht żądał *miejsca* do zwrotu, musi on dać jachtowi, od którego żądał *miejsca* do zwrotu, czas na reakcję.
- (b) Jacht, od którego żądano *miejsca* do zwrotu musi zareagować nawet, jeśli jacht żądający *miejsca* do zwrotu łamie przepis 20.1.
- (c) Jacht, od którego żądano *miejsca* do zwrotu musi zareagować albo poprzez wykonanie zwrotu na wiatr najszybciej jak to możliwe albo natychmiast odpowiedzieć „rób zwrot”, po czym dać żądającemu jachtowi *miejsce* do zwrotu i unikać tego jachtu.
- (d) Gdy jacht, od którego żądano *miejsca* do zwrotu zareaguje, jacht żądający *miejsca* do zwrotu musi wykonać zwrot na wiatr najszybciej jak to możliwe.
- (e) Od momentu, gdy jacht żąda *miejsca* do zwrotu, do chwili gdy wykona zwrot i uniknie jachtu, od którego żądał *miejsca* do zwrotu, przepis 18.2 nie ma między nimi zastosowania.

20.3 Przekazywanie żądania innemu jachtowi

Jeżeli jacht, od którego żądano *miejsca* do zwrotu na wiatr, zamierza zareagować poprzez wykonanie zwrotu na wiatr, może on żądać od innego jachtu na tym samym *halsie* *miejsca* do zwrotu na wiatr i uniknięcia go. Może on żądać *miejsca* do zwrotu nawet, jeśli jego żądanie nie spełnia wymagań przepisu 20.1. Przepis 20.2 ma zastosowanie pomiędzy nim i jachtem, od którego żąda *miejsca* do zwrotu.

20.4 Dodatkowe wymagania dotyczące okrzyków

- (a) Gdy panujące warunki sprawiają, że okrzyk może nie być usłyszany, jacht musi również wyraźnie zasygnalizować swoją potrzebę *miejsca* do zwrotu na wiatr lub swoją odpowiedź.
- (b) Zawiadomienie o regatach może zawierać alternatywny sposób żądania *miejsca* do zwrotu na wiatr lub odpowiadania na takie żądanie i wymagać od jachtów ich stosowania.

ROZDZIAŁ D

INNE PRZEPISY

Gdy przepisy 21 lub 22 mają zastosowanie pomiędzy dwoma jachtami, przepisy Rozdziału A nie mają zastosowania.

21 BŁĘDY STARTOWE; PRZYJMOWANIE KAR; WYPYCHANIE ŻAGLA

- 21.1 Jacht żeglujący po sygnale startu w kierunku przedstartowej strony linii startu lub jednego z jej przedłużeń w celu *wystartowania* lub wypełnienia wymagań przepisu 30.1 musi, do momentu, gdy jego kadłub znajdzie się w całości po przedstartowej stronie, *ustępować* jachtowi, który tego nie czyni.
- 21.2 Jacht przyjmujący karę musi *ustępować* jachtowi, który tego nie czyni.
- 21.3 Jacht żeglujący wstecz lub bokiem w kierunku nawietrznym względem wody w wyniku wypchnięcia żagla musi *ustępować* jachtowi, który tego nie czyni.

22 JACHT WYWRÓCONY, ZAKOTWICZONY LUB NA MIELIŹNIE; UDZIELANIE POMOCY

Jeśli to możliwe, jacht musi uniknąć jachtu wywróconego lub takiego, który nie odzyskał sterowności po wywrotce, jachtu na mieliźnie, zakotwiczonego lub jachtu udzielającego pomocy osobie lub statkowi w niebezpieczeństwie. Jacht jest wywrócony, gdy top jego masztu znajduje się w wodzie.

23 PRZESZKADZANIE INNYM JACHTOM

- 23.1 W miarę możliwości, jacht niebędący w *wyścigu* nie może przeszkadzać jachtowi w *wyścigu*.
- 23.2 W miarę możliwości, jacht nie może przeszkadzać jachtowi przyjmującemu karę, żeglującemu na innym boku lub podlegającemu przepisowi 21.1. Jednakże, po sygnale startu przepis ten nie obowiązuje, gdy jacht żegluje swoim *kursem właściwym*.

CZĘŚĆ 3

PROWADZENIE WYŚCIGU

25 ZAWIADOMIENIE O REGATACH, INSTRUKCJA ŻEGLUGI ORAZ SYGNAŁY

- 25.1** Zawiadomienie o regatach musi być udostępnione każdemu zgłaszającemu się do regat jachtowi zanim się on zgłosi. Instrukcja żeglugi musi być udostępniona każdemu jachtowi przed rozpoczęciem regat.
- 25.2** Znaczenie sygnałów optycznych i dźwiękowych podanych w rozdziale Sygnały wyścigu nie może być zmienione, z wyjątkiem gdy pozostaje to w zgodzie z przepisem 86.1(b). Znaczenie wszystkich innych sygnałów, które mogą zostać użyte, musi być podane w zawiadomieniu o regatach lub instrukcji żeglugi.
- 25.3** Gdy komisja regatowa jest zobowiązana do wystawienia flagi jako sygnału optycznego, może wykorzystać do tego flagę lub inny przedmiot o podobnym wyglądzie.

26 PROCEDURY STARTOWE WYŚCIGÓW

Starty do wyścigów muszą być przeprowadzane przy zastosowaniu sygnałów podanych poniżej. Casy liczone są od sygnałów optycznych; brak sygnału dźwiękowego nie będzie brany pod uwagę.

<i>Minuty do sygnału startu</i>	<i>Sygnał optyczny</i>	<i>Sygnał dźwiękowy</i>	<i>Znaczenie</i>
5*	Flaga klasy	Jeden	Sygnał ostrzeżenia
4	P, I, Z, Z wraz z I, U lub flaga czarna	Jeden	Sygnał przygotowania
1	Opuszczenie flagi przygotowania	Jeden długi	Jedna minuta
0	Opuszczenie flagi klasy	Jeden	Sygnał startu

* lub jak podano w zawiadomieniu o regatach lub instrukcji żeglugi

Sygnał ostrzeżenia dla następnej klasy musi być podany wraz z sygnałem startu klasy poprzedniej lub po tym sygnale.

27 INNE DZIAŁANIA KOMISJI REGATOWEJ PRZED SYGNAŁEM STARTU

- 27.1** Nie później niż wraz z sygnałem ostrzeżenia, komisja regatowa musi zasygnalizować lub inaczej określić trasę, jeżeli nie określa tego instrukcja żeglugi lub może zastąpić jeden sygnał oznaczający trasę innym sygnałem oraz

zasygnalizować obowiązek noszenia osobistych środków wypornościowych (wystawiając flagę Y z jednym sygnałem dźwiękowym).

- 27.2** Nie później niż wraz z sygnałem przygotowania, komisja regatowa może przesunąć *znak* startu.
- 27.3** Przed sygnałem startu komisja regatowa może z dowolnego powodu *odroczyć* (wystawiając flagę AP, AP nad H, lub AP nad A wraz z dwoma sygnałami dźwiękowymi) lub *przerwać* wyścig (wystawiając flagi N nad H lub N nad A wraz z trzema sygnałami dźwiękowymi).

28 PRZEBYCIE WYŚCIGU

- 28.1** Jacht musi *wystartować*, *przebyć trasę* i następnie *ukończyć*. Może on pozostawić po dowolnej stronie *znak*, który nie rozpoczyna, nie ogranicza lub nie kończy boku trasy, na którym jacht żegluje. Po *ukończeniu*, jacht nie musi całkowicie przekroczyć linii mety.
- 28.2** Jacht może naprawić wszelkie błędy w zakresie *przebycia trasy* pod warunkiem, że nie przekroczył linii mety w celu *ukończenia*.

29 FALSTARTY

29.1 Falstart indywidualny

Gdy w momencie sygnału startu dla jachtu, jakakolwiek część jego kadłuba znajduje się po kursowej stronie linii startu, lub gdy jacht ten musi wypełnić wymagania przepisu 30.1, komisja regatowa musi natychmiast wystawić flagę X wraz z jednym sygnałem dźwiękowym. Flaga musi być wystawiona do czasu, aż kadłuby wszystkich takich jachtów znajdą się całkowicie po przedstartowej stronie linii startu lub jednego z jej przedłużeń, i gdy wszystkie takie jachty wypełnią wymagania przepisu 30.1, jeśli ma on zastosowanie, ale nie dłużej niż przez cztery minuty po sygnale startu lub do czasu jednej minuty przed jakimkolwiek następnym sygnałem startu; obowiązuje wcześniejszy z wymienionych terminów. Przepis ten nie ma zastosowania, jeżeli stosowany jest przepis 29.2, 30.3 lub 30.4.

29.2 Falstart generalny

Gdy w momencie sygnału startu komisja regatowa nie może zidentyfikować jachtów znajdujących się po kursowej stronie linii startu, lub w stosunku do których stosuje się przepis 30 albo, gdy wystąpił błąd w procedurze startu, komisja regatowa może zasygnalizować falstart generalny (wystawiając flagę Pierwszy Zastępczy z dwoma sygnałami dźwiękowymi). Sygnał ostrzeżenia dla nowego startu klasy, która miała falstart, będzie podany jedną minutę po opuszczeniu flagi Pierwszy Zastępczy (z jednym sygnałem dźwiękowym). Starty dla kolejnych klas nastąpią odpowiednio po nowym starcie.

30 KARY STARTOWE

30.1 Przepis flagi I

Jeżeli została wystawiona flaga I i jakkolwiek część kadłuba jachtu znajduje się po kursowej stronie linii startu lub jednego z jej przedłużeń w okresie ostatniej minuty przed sygnałem startu tego jachtu, musi on całkowicie powrócić swoim kadłubem na przedstartową stronę, przechodząc przez jedno z jej przedłużeń, zanim *wystartuje*.

30.2 Przepis flagi Z

Jeżeli została wystawiona flaga Z, żadna część kadłuba jachtu nie może znajdować się w trójkącie utworzonym przez końce linii startu i pierwszy *znak* w okresie ostatniej minuty przed sygnałem startu tego jachtu. Jeżeli jacht złamie ten przepis i jest zidentyfikowany, otrzyma bez rozpatrywania Karę punktową 20% obliczoną na podstawie przepisu 44.3(c). Jacht otrzyma karę nawet wtedy, gdy start do wyścigu zostanie ponownie przeprowadzony lub wyścig zostanie powtórzony, ale nie wtedy, gdy wyścig będzie *odroczony* lub *przerwany* przed sygnałem startu. Jeżeli jacht jest ponownie zidentyfikowany podczas próby kolejnego startu do tego samego wyścigu, musi otrzymać dodatkową Karę punktową 20%.

30.3 Przepis flagi U

Jeżeli została wystawiona flaga U, żadna część kadłuba jachtu nie może znajdować się w trójkącie utworzonym przez końce linii startu i pierwszy *znak* w okresie ostatniej minuty przed sygnałem startu tego jachtu. Jeżeli jacht złamie ten przepis i jest zidentyfikowany, zostanie zdyskwalifikowany bez rozpatrywania, lecz nie wtedy, gdy start do wyścigu zostanie ponownie przeprowadzony lub wyścig zostanie powtórzony.

30.4 Przepis czarnej flagi

Jeżeli została wystawiona czarna flaga, żadna część kadłuba jachtu nie może znajdować się w trójkącie utworzonym przez końce linii startu i pierwszy *znak* w okresie ostatniej minuty przed sygnałem startu tego jachtu. Jeżeli jacht złamie ten przepis i jest zidentyfikowany, zostanie zdyskwalifikowany bez rozpatrywania nawet wtedy, gdy start do wyścigu zostanie ponownie przeprowadzony lub wyścig zostanie powtórzony, ale nie wtedy, gdy wyścig będzie *odroczony* lub *przerwany* przed sygnałem startu. Jeżeli zasygnalizowany zostanie falstart generalny lub wyścig zostanie *przerwany* po sygnale startu, komisja regatowa musi, przed następnym sygnałem ostrzeżenia dla tego wyścigu, wystawić numer na żaglu takiego jachtu i jeżeli start do wyścigu zostanie ponownie przeprowadzony lub wyścig zostanie powtórzony, jacht taki nie ma prawa do

startu w tym wyścigu. Niepodporządkowanie się spowoduje jego dyskwalifikację, która nie będzie odrzucona przy obliczaniu punktacji łącznej serii wyścigów.

31 DOTKNIĘCIE ZNAKU

Jachtowi będącemu w *wyścigu* nie wolno dotknąć *znaku* startowego przed *wystartowaniem*, *znaku* rozpoczynającego, ograniczającego lub kończącego bok trasy, na którym jacht żegluje lub *znaku* linii mety po *ukończeniu*.

32 SKRÓCENIE LUB PRZERWANIE PO STARCIE

32.1 Po sygnale startu komisja regatowa może skrócić trasę (wystawiając flagę S z dwoma sygnałami dźwiękowymi) lub *przerwać* wyścig (wystawiając flagę N, flagi N nad H lub N nad A z trzema sygnałami dźwiękowymi) z powodu:

- (a) złych warunków atmosferycznych;
- (b) niedostatecznej prędkości wiatru powodującej, iż *ukończenie* wyścigu przez jakiegokolwiek jacht w limicie czasu wyścigu jest mało prawdopodobne;
- (c) zaginięcia *znaku* lub gdy przesunął się on z pierwotnej pozycji;
- (d) z jakiegokolwiek innego powodu bezpośrednio wpływającego na bezpieczeństwo lub sprawiedliwy przebieg współzawodnictwa;

Ponadto, komisja regatowa może skrócić trasę tak, aby inne planowane wyścigi mogły być rozegrane lub *przerwać* wyścig z powodu błędu w procedurze startowej. Jeżeli jednak jeden jacht *wystartował*, *przebył trasę* i *ukończył* w limicie czasu wyścigu, jeżeli taki został określony, komisja regatowa nie może *przerwać* wyścigu bez rozważenia konsekwencji takiej decyzji dla wszystkich jachtów w danym wyścigu lub w ich serii.

32.2 Jeżeli komisja regatowa zasygnalizuje skrócenie trasy (wystawiając flagę S wraz z dwoma sygnałami dźwiękowymi) linia mety musi znajdować się,

- (a) przy okrążanym *znaku* – pomiędzy *znakiem* a tyką niosącą flagę S;
- (b) gdy trasa wymaga od jachtów przekroczenia linii, na tej linii; lub
- (c) przy bramce – pomiędzy *znakami* bramki.

Skrócenie trasy musi być zasygnalizowane zanim pierwszy jacht przekroczy linię mety.

33 ZMIANA POŁOŻENIA NASTĘPNEGO BOKU TRASY

Gdy jachty są w *wyścigu*, komisja regatowa może zmienić bok trasy, który zaczyna się przy okrążanym *znaku* lub przy bramce, poprzez zmianę pozycji następnego *znaku* (lub linii mety) i zasygnalizowanie tego wszystkim jachtom zanim rozpoczną one żeglowanie na tym boku. Następny *znak* nie musi znajdować się w tym czasie na swojej pozycji.

- (a) Jeżeli kierunek boku trasy będzie zmieniony, sygnałem zmiany będzie wystawienie flagi C wraz z powtarzającymi się sygnałami dźwiękowymi oraz co najmniej jedno z poniższych:
 - (1) podanie nowego kursu kompasowego,
 - (2) wystawienie zielonego trójkąta dla zmiany kierunku w prawo lub czerwonego prostokąta dla zmiany kierunku w lewo.
- (b) Jeżeli długość następnego boku trasy będzie zmieniona, sygnałem zmiany będzie wystawienie flagi C wraz z powtarzającymi się sygnałami dźwiękowymi oraz pokazanie znaku "–", jeżeli długość boku będzie zmniejszona lub znaku "+", jeżeli długość boku będzie zwiększona.
- (c) Dla utrzymania konfiguracji trasy pozostałe boki mogą być zmienione bez dalszego sygnalizowania.

34 ZNAK ZAGINIONY

Jeżeli *znak* zaginął lub przesunął się ze swojej pozycji podczas gdy jachty są w *wyścigu*, komisja regatowa musi, gdy to możliwe:

- (a) umieścić go w jego właściwym miejscu lub zastąpić nowym o podobnym wyglądzie, lub
- (b) zastąpić obiektem niosącym flagę M oraz podawać powtarzające się sygnały dźwiękowe.

35 LIMIT CZASU WYŚCIGU I PUNKTACJA

Jeżeli jeden jacht *wystartuje, przebędzie trasę i ukończy* w limicie czasu tego wyścigu, jeśli takowy obowiązuje, wszystkie jachty, które *ukończą* są punktowane według ich pozycji na linii mety, chyba że wyścig zostanie *przerwany*. Jeżeli żaden z jachtów nie *ukończy* w limicie czasu wyścigu, komisja regatowa musi *przerwać* wyścig.

36 WYŚCIGI O STARTACH PRZEPROWADZANYCH PONOWNIE LUB POWTARZANE

Gdy start do wyścigu jest przeprowadzony ponownie lub wyścig jest powtórzony, złamanie *przepisu* w pierwotnym wyścigu nie może:

- (a) uniemożliwić jachtowi uczestniczenia, chyba że złamał przepis 30.4; i
- (b) spowodować, że jacht będzie ukarany, chyba że na podstawie przepisu 2, 30.2, 30.4 lub 69 lub przepisu 14, gdy jacht spowodował obrażenia ciała lub poważne uszkodzenie sprzętu.

37 INSTRUKCJE DOTYCZĄCE DZIAŁAŃ RATUNKOWYCH

Gdy komisja regatowa wystawi flagę V z jednym sygnałem dźwiękowym, wszystkie jachty oraz łodzie oficjalne i wspierające muszą, jeśli to możliwe, monitorować kanał komunikacji komisji regatowej w oczekiwaniu na informacje dotyczące działań ratunkowych.

CZĘŚĆ 4

INNE WYMAGANIA OBOWIĄZUJĄCE W WYŚCIGU

*Przepisy Części 4 stosują się tylko do jachtów **w wyścigu**, chyba że przepis stanowi inaczej.*

ROZDZIAŁ A

WYMAGANIA OGÓLNE

40 OSOBISTE ŚRODKI WYPORNOŚCIOWE

40.1 Przepis podstawowy

Kiedy przepis 40.1 ma zastosowanie na mocy przepisu 40.2, każdy zawodnik musi nosić na sobie osobiste środki wypornościowe, z wyjątkiem, gdy jest w trakcie zmieniania lub dostosowywania swojego ubioru lub wyposażenia osobistego. Pianki i suche sztormiaki nie są osobistymi środkami wypornościowymi.

40.2 Kiedy przepis 40.1 ma zastosowanie

Przepis 40.1 ma zastosowanie,

- (a) jeśli flaga Y została wystawiona na wodzie z pojedynczym sygnałem dźwiękowym przed lub wraz z sygnałem ostrzeżenia, gdy jacht jest *w wyścigu*, którego ta procedura dotyczy lub
- (b) jeśli flaga Y została wystawiona na brzegu, przez cały okres przebywania na wodzie tego dnia.

Jednakże, przepis 40.1 ma zastosowanie jeżeli stanowi tak zawiadomienie o regatach lub instrukcja żeglugi.

41 POMOC Z ZEWNĄTRZ

Jachtowi nie wolno otrzymywać pomocy z jakiegokolwiek zewnętrznego źródła, z wyjątkiem:

- (a) pomocy dla członka załogi, który jest chory, ranny lub znajduje się w niebezpieczeństwie;
- (b) pomocy od załogi drugiego statku w celu uwolnienia się po kolizji;
- (c) pomocy w formie ogólnie dostępnej informacji dla wszystkich jachtów;
- (d) informacji z niezainteresowanego źródła, którym może być inny jacht w tym samym wyścigu, o którą jacht nie prosił.

42 ŚRODKI NAPĘDOWE

42.1 Przepis podstawowy

Z wyjątkiem, gdy jest to dozwolone przez przepis 42.3 lub przepis 45, jacht musi współzawodniczyć wykorzystując jedynie wiatr i wodę do zwiększania, zachowania lub zmniejszania swojej prędkości. Załoga jachtu może regulować trym żagli i kadłuba oraz dokonywać innych działań z zakresu sztuki żeglarskiej, ale nie może wykonywać innych ruchów ciałem w celu napędzania jachtu.

42.2 Czynności zakazane

Nie ograniczając zastosowania przepisu 42.1, poniższe czynności są zakazane:

- (a) pompowanie: powtarzające się wachlowanie którymkolwiek żaglem poprzez jego wybieranie i luzowanie albo poprzez pionowe lub poprzeczne przemieszczanie ciała;
- (b) kołysanie: powtarzające się przechylanie jachtu wywołane przez:
 - (1) ruchy ciała;
 - (2) powtarzające się regulowanie żagli lub położenia miecza, lub
 - (3) sterowanie;
- (c) rozpędzanie: nagłe przemieszczenie ciała w przód z gwałtownym zatrzymaniem;
- (d) rumplowanie: powtarzające się ruchy sterem, które są albo gwałtowne albo napędzają jacht w przód lub zapobiegają jego ruchowi wstecz;
- (e) powtarzające się zwroty na wiatr lub z wiatrem niezwiązane ze zmianami wiatru lub względami taktycznymi.

42.3 Wyjątki

- (a) Jacht może zostać przechylony dla ułatwienia sterowania.
- (b) Załoga jachtu może przemieszczać swoje ciała, aby spowodować przesadny przechył ułatwiający sterowanie jachtem w czasie wykonywania zwrotu na wiatr lub zwrotu z wiatrem pod warunkiem, że bezpośrednio po zakończeniu takiego zwrotu na wiatr lub z wiatrem, prędkość jachtu nie będzie większa niż ta, jaka byłaby gdyby nie wykonano zwrotu na wiatr lub z wiatrem.
- (c) Gdy możliwy jest surfing (gwałtowne przyspieszanie w dół fali), ślizg lub foiling,
 - (1) w celu zainicjowania surfingu lub ślizgu, każdy żagiel może być zapompowany tylko raz dla każdej fali lub podmuchu wiatru, lub

- (2) w celu zainicjowania foilingu, każdy żagiel może być zapompowany dowolną ilość razy
- (d) Gdy jacht znajduje się powyżej kursu ostro na wiatr i jest nieruchomy lub porusza się wolno, może zarumplować dla obrócenia się do kursu ostro na wiatr.
- (e) Jeżeli listwa w żaglu jest odwrócona, załoga jachtu może zapompować nim, aby ją odwrócić. Czynność ta jest niedozwolona, jeśli wyraźnie napędza jacht.
- (f) Jacht może zmniejszać swoją prędkość poprzez powtarzane ruchy sterem;
- (g) Dozwolone jest wykorzystanie każdego środka napędowego w celu udzielenia pomocy osobie lub statkowi w niebezpieczeństwie.
- (h) Aby uwolnić się po wejściu na mieliznę lub po kolizji z innym statkiem lub przedmiotem, jacht może wykorzystać siłę wywieraną przez swoją załogę lub załogę drugiego statku oraz dowolne wyposażenie inne niż silnik napędowy. Jednakże użycie silnika napędowego może być dozwolone przepisem 42.3(i).
- (i) Instrukcja żegluga może w określonych okolicznościach, zezwolić na użycie silnika lub innej metody napędu pod warunkiem, że jacht nie uzyska znaczącej przewagi w wyścigu.

Uwaga: Interpretacje przepisu 42 są dostępne na stronie internetowej World Sailing lub na prośbę za pośrednictwem poczty.

43 UNIEWINNIE

- 43.1**
- (a) Gdy w wyniku złamania *przepisu* jacht zmusił inny jacht do złamania *przepisu*, ten drugi jacht jest uniewinniony od złamania tego przepisu.
 - (b) Jeżeli jacht korzysta z *miejsca* lub *miejsca przy znaku*, do którego jest uprawniony i na skutek incydentu z jachtem, który zobowiązany był do dania mu tego *miejsca* lub *miejsca przy znaku* złamie przepis Rozdziału A Części 2, przepis 15, 16 lub 31, jest on uniewinniony od złamania tego przepisu.
 - (c) Jacht posiadający prawo drogi lub korzystający z prawa do *miejsca* lub *miejsca przy znaku* jest uniewinniony od złamania przepisu 14, jeżeli kontakt nie spowoduje uszkodzenia sprzętu ani obrażenia ciała.
- 43.2** Jacht, który jest uniewinniony ze złamania *przepisu* nie musi przyjmować kary i nie może zostać ukarany za złamanie tego *przepisu*.

44 KARY W CZASIE INCYDENTU

44.1 Przyjmowanie kary

Jacht może przyjąć Karę dwóch obrotów, gdy mógł złamać jeden lub więcej przepisów Części 2 w trakcie incydentu będąc w *wyścigu*. Jacht może przyjąć Karę jednego obrotu, gdy mógł złamać przepis 31. Alternatywnie, zawiadomienie o regatach lub instrukcja żeglugi mogą określić stosowanie Kary punktowej lub innej kary, która w takiej sytuacji zastępuje Karę jednego i dwóch obrotów. Jednakże,

- (a) gdy jacht mógł złamać przepis Części 2 i przepis 31 w tym samym incydencie, nie musi przyjmować kary za złamanie przepisu 31;
- (b) jeżeli jacht spowodował obrażenie ciała lub poważne uszkodzenie sprzętu lub pomimo przyjętej kary, uzyskał znaczącą przewagę w wyścigu lub serii w wyniku złamania przepisu, jego karą musi być wycofanie się.

44.2 Kary jednego i dwóch obrotów

Po możliwie jak najszybszym uwolnieniu się od innych jachtów po zaistniałym incydencie, jacht przyjmuje Karę jednego lub dwóch obrotów przez natychmiastowe wykonanie wymaganej ilości obrotów w tym samym kierunku, przy czym każdy obrót zawiera jeden zwrot na wiatr i jeden zwrot z wiatrem. Gdy jacht przyjmuje karę na linii mety lub w jej pobliżu, jego kadłub musi znaleźć się całkowicie po kursowej stronie tej linii zanim *ukończyć*.

44.3 Kara punktowa

- (a) Jacht przyjmuje Karę punktową poprzez wystawienie żółtej flagi przy pierwszej nadarzającej się okazji po incydencie.
- (b) Jeżeli jacht przyjął Karę punktową, musi mieć wystawioną żółtą flagę aż do chwili ukończenia oraz zwrócić na ten fakt uwagę komisji regatowej podczas przechodzenia linii mety. W tym samym czasie musi również poinformować komisję regatową, który jacht uczestniczył w incydencie. Jeżeli jest to niewykonalne, musi on uczynić to przy pierwszej nadarzającej się okazji i w czasie protestowym.
- (c) Dla jachtu przyjmującego Karę punktową, punkty w wyścigu muszą być takie, jakie otrzymałyby bez tej kary, pogorszone o określoną w zawiadomieniu o regatach lub instrukcji żeglugi liczbę miejsc. Gdy liczba miejsc nie jest określona, karą będzie 20% liczby punktów dla DNF - nie *ukończył*, zaokrąglone do najbliższej liczby całkowitej (0.5 zaokrąglane w górę). Wyniki innych jachtów nie ulegają zmianie; dlatego też dwa jachty mogą otrzymać taką samą liczbę punktów. Jednakże kara nie może spowodować, że jacht otrzyma gorszy wynik punktowy niż DNF - nie *ukończył*.

45 WYCIĄGANIE JACHTU Z WODY; CUMOWANIE; KOTWICZENIE

Jacht musi znajdować się w wodzie i nie może być zacumowany w momencie jego sygnału przygotowania. Po tym czasie, jacht nie może być wyciągany z wody lub cumowany z wyjątkiem wylewania wody, refowania żagli lub dokonywania naprawy. Jacht może kotwiczyć lub jego załoga może stać na dnie. Jacht musi podnieść kotwicę przed kontynuowaniem wyścigu, chyba że nie jest w stanie tego wykonać.

46 OSOBA ODPOWIEDZIALNA

Jacht musi posiadać na pokładzie osobę odpowiedzialną mianowaną przez członka lub organizację, która zgłosiła jacht do regat. Patrz przepis 75.

47 WYRZUCANIE ŚMIECI

Zawodnikom i *osobom wspierającym* nie wolno świadomie wyrzucać śmieci do wody. Przepis ten obowiązuje przez cały czas przebywania na wodzie. Kara za złamanie tego przepisu może być mniejsza niż dyskwalifikacja.

ROZDZIAŁ B

WYMAGANIA DOTYCZĄCE WYPOSAŻENIA

48 OGRANICZENIA DOTYCZĄCE WYPOSAŻENIA I ZAŁOGI

48.1 Jacht może korzystać jedynie z wyposażenia znajdującego się na pokładzie w momencie jego sygnału przygotowania.

48.2 Żadna osoba znajdująca się na pokładzie nie może celowo opuścić jachtu, z wyjątkiem, gdy następuje to z powodu choroby lub zranienia, w celu udzielenia pomocy osobie lub statkowi w niebezpieczeństwie lub w celu pływania. Osoba opuszczająca jacht przypadkowo lub w celu pływania musi powrócić do kontaktu fizycznego z jachtem, zanim załoga rozpocznie żeglugę do następnego *znaku*.

49 UMIEJSCOWIENIE ZAŁOGI; LINY RELINGÓW

49.1 Zawodnikom nie wolno stosować urządzeń przeznaczonych do wystawiania swoich ciał na zewnątrz, innych niż pasy do balastowania lub usztywnienia pod udami.

49.2 Gdy przepisy klasowe lub inny *przepis* wymagają stosowania lin relingów, zawodnikom nie wolno umieszczać na zewnątrz nich żadnej części tułowia z wyjątkiem, gdy czynią to chwilowo dla wykonania koniecznego zadania. Na jachtach wyposażonych w górne i dolne liny relingów, zawodnik siedzący twarzą na zewnątrz, z biodrami po wewnętrznej stronie dolnej liny relingu, może wychylić górną część ciała na zewnątrz górnej liny relingu. Liny relingów muszą być napięte, chyba że przepisy klasowe lub inny *przepis* określają maksymalne

odchylenie. Jeżeli przepisy klasowe nie określają materiału lub minimalnej średnicy lin relingów, muszą one spełniać stosowne parametry zawarte w *Specjalnych zarządzeniach World Sailing dla regat morskich*.

Uwaga: Zarządzenia te są dostępne na stronie internetowej World Sailing.

50 UBIÓR I WYPOSAŻENIE ZAWODNIKA

- 50.1** (a) Zawodnikowi nie wolno nosić lub wykorzystywać ubioru lub wyposażenia w celu powiększenia swojej masy.
- (b) Ponadto, całkowita masa ubrania i wyposażenia zawodnika nie może przekraczać 8 kg z wyłączeniem pasa trapezowego lub pasa do balastowania oraz ubioru (włączając obuwie) noszonego tylko poniżej kolana. Przepisy klasowe lub zawiadomienie o regatach mogą określić mniejszą lub większą masę, nieprzekraczającą jednak 10 kg. Przepisy klasowe mogą także włączyć obuwie i inny ubiór noszony poniżej kolana do powyższego limitu. Pas do balastowania lub pas trapezowy musi mieć dodatnią wyporność i nie może ważyć więcej niż 2 kg, chyba że przepisy klasowe określają większą masę, nie większą niż 4 kg. Masy określa się według zasad wymaganych przez Dodatek H.
- (c) Pas trapezowy noszony przez zawodnika, który może być użyty do utrzymywania zawodnika na trapezie, musi być w standardzie szybkiego uwalniania w zgodzie z ISO 10862, umożliwiając zawodnikowi wypięcie się z haka lub innego rodzaju mocowania w dowolnym momencie. Przepis klasowy może zmienić ten przepis dopuszczając pasy trapezowe nie będące w standardzie szybkiego uwalniania, ale przepis klasowy nie może zmienić wymogu spełnienia ISO 10862 przez pasy w standardzie szybkiego uwalniania.

Uwaga: Przepis 50.1(c) nie ma zastosowania do 1 stycznia 2023.

- 50.2** Przepisy 50.1(b) i 50.1(c) nie mają zastosowania do jachtów, które muszą być wyposażone w liny relingów.

51 BALAST RUCHOMY

Wszelki balast ruchomy, włączając nieużywane żagle, musi być właściwie zamocowany. Woda, zabudowa jachtu oraz balast nie mogą być przesuwane dla zmiany trymu lub stateczności. Podłogi, grodzie, drzwi, schodki i zbiorniki na wodę muszą znajdować się na swoich normalnych miejscach; wszelkie wyposażenie kabiny musi znajdować się na jachcie. Jednakże woda zęzowa może być wybrana.

52 SIŁA LUDZKA

Olinowanie stałe jachtu, olinowanie ruchome, drzewca i ruchome elementy kadłuba muszą być regulowane i obsługiwane tylko przy użyciu siły wywieranej przez załogę.

53 TARCIE POSZYCIA

Jachtowi nie wolno wyrzucać lub uwalniać z pojemnika substancji takich jak polimer lub stosować specjalnych faktur kadłuba lub jego elementów, które mogłyby poprawić charakter przepływu wody w obrębie warstwy przyściennej.

54 SZTAGI I ROGI HALSOWE ŻAGLI PRZEDNICH

Sztagi i rogi halsowe żagli przednich, z wyjątkiem sztakli spinakerowych, gdy jacht nie płynie ostro na wiatr, muszą być mocowane w przybliżeniu na osi jachtu.

55 STAWIANIE I WYBIERANIE ŻAGLI

55.1 Zmiana żagli

Gdy zmieniane są żagle przednie lub spinakery, żagiel zastępujący poprzedni może być całkowicie postawiony i wybrany zanim żagiel zastępowany jest zdjęty. Jednakże tylko jeden grot, i z wyjątkiem momentu zmiany, tylko jeden spinaker może być postawiony w danej chwili.

55.2 Spinakerbomy; Wytyki żagli przednich

Dozwolone jest stosowanie tylko jednego spinakerbomu lub wytyku żagla przedniego, z wyjątkiem wykonywania zwrotu z wiatrem. Gdy jest on stosowany, musi być zamocowany do masztu przedniego.

55.3 Prowadzenie szotów

Szoty żadnego żagla nie mogą być prowadzone po, ani przez, żadne urządzenie wywierające nacisk na szot lub róg szotowy żagla w kierunku zewnętrznym w punkcie, z którego - przy jachcie stojącym na równej stępce – poprowadzona linia pionowa przebiegałaby na zewnątrz kadłuba lub pokładu, z wyjątkiem, że:

- (a) róg szotowy żagla przedniego może być połączony (zgodnie z definicją z *Przepisów sprzętu żeglarskiego*) do wytyku, pod warunkiem, że spinaker nie jest postawiony;
- (b) dowolny żagiel może być wybierany przez bom lub prowadzony ponad bomem, który jest normalnie stosowany dla żagla i jest zamocowany na stałe do masztu, na którym postawiony jest róg fałowy żagla.
- (c) żagiel przedni może być wybierany przez swój bom, który nie wymaga regulacji podczas zwrotu na wiatr
- (d) szot bomu żagla może być poprowadzony do wystrzału.

55.4 Żagle przednie i spinakery

Dla potrzeb przepisów 54 i 55 oraz Dodatku G, terminy „żagiel przedni” i „spinaker” muszą być używane zgodnie z definicjami zawartymi w *Przepisach sprzętu żeglarskiego*.

Uwaga: Przepisy sprzętu żeglarskiego są dostępne na stronie internetowej World Sailing.

56 SYGNAŁY MGŁOWE I ŚWIATŁA; SYSTEMY ROZGRANICZANIA RUCHU

56.1 Gdy ma takie na wyposażeniu, jacht musi stosować sygnały mgłowe oraz nosić światła wymagane przez *Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu (MPZZM)* lub stosowne przepisy państwowe.

56.2 Jacht musi stosować się do przepisu 10 *MPZZM* - Systemy rozgraniczania ruchu.

Uwaga: Dodatek TS, Systemy rozgraniczenia ruchu, jest dostępny na stronie internetowej World Sailing. Zawiadomienie o regatach może zmienić przepis 56.2 stanowiąc, że Rozdział A, Rozdział B lub Rozdział C Dodatku TS ma zastosowanie.

CZĘŚĆ 5

PROTESTY, ZADOŚĆUCZYNIENIA, ROZPATRYWANIA, NAGANNE ZACHOWANIE I ODWOŁANIA

Formularz protestowy, który był zawarty w poprzednich edycjach tej książki, został zastąpiony dwoma formularzami – formularzem Prośby o rozpatrywanie oraz formularzem Decyzji rozpatrywania. Nowe formularze są dostępne w różnych formatach na stronach internetowych World Sailing - sailing.org/racingrules/documents oraz Polskiego Związku Żeglarskiego. Formularze te mogą być pobierane i drukowane.

Należy zwrócić uwagę, że Przepisy regatowe żeglarstwa nie wymagają użycia konkretnego formularza.

Sugestie mające na celu udoskonalenie tych formularzy można przysyłać na adres rules@sailing.org.

ROZDZIAŁ A

PROTESTY; ZADOŚĆUCZYNIENIE; DZIAŁANIE Z PRZEPISU 69

60 PRAWO DO PROTESTU; PRAWO DO PROŚBY O ZADOŚĆUCZYNIENIE LUB DO DZIAŁANIA Z PRZEPISU 69

60.1 Jacht może:

- (a) protestować inny jacht, jednakże nie za złamanie przepisu Części 2 lub przepisu 31, chyba że uczestniczył w incydencie lub go widział; lub
- (b) prosić o zadośćuczynienie; lub
- (c) złożyć do zespołu protestowego wniosek o podjęcie działania na podstawie przepisu 60.3(d) lub 69.2(b).

60.2 Komisja regatowa może:

- (a) protestować jacht, jednak nie w wyniku informacji zawartej w prośbie o zadośćuczynienie lub w nieważnym *proteście* lub w raporcie osoby z *konfliktem interesów* innej niż reprezentant tego jachtu;
- (b) prosić o zadośćuczynienie dla jachtu; lub
- (c) złożyć do zespołu protestowego wniosek o podjęcie działania na podstawie przepisu 60.3(d) lub 69.2(b).

60.3 Zespół protestowy może:

- (a) *protestować* jacht, ale nie w wyniku informacji zawartej w prośbie o zadośćuczynienie lub w nieważnym *proteście* albo w raporcie osoby z *konfliktem interesów* innej niż reprezentant tego jachtu. Jednakże, może on protestować jacht:
 - (1) gdy uzyska informację o incydencie z jego udziałem, który mógł spowodować obrażenie ciała lub poważne uszkodzenie sprzętu; lub
 - (2) gdy podczas rozpatrywania ważnego *protestu* dowiaduje się, że jacht, chociaż niebędący stroną w rozpatrywaniu, brał udział w tym incydencie i mógł złamać *przepis*;
- (b) zarządzić rozpatrywanie w celu rozważenia zadośćuczynienia;
- (c) podjąć działania na podstawie przepisu 69.2(b); lub
- (d) zarządzić rozpatrywanie w celu rozważenia, czy *osoba wspierająca* złamała *przepis*, na podstawie własnych obserwacji lub informacji otrzymanej z dowolnego źródła, w tym dowodów zebranych w trakcie rozpatrywania.

60.4 Komisja pomiarowa może:

- (a) protestować jacht, ale nie w wyniku informacji zawartej w prośbie o zadośćuczynienie lub w nieważnym *proteście* albo w raporcie osoby z *konfliktem interesów* innej niż reprezentant tego jachtu. Jednakże musi ona protestować jacht, gdy zdecyduje, że jacht lub wyposażenie osobiste nie spełniają wymogów przepisów klasowych lub przepisu 50;
- (b) prosić o zadośćuczynienie dla jachtu; lub
- (c) złożyć do zespołu protestowego wniosek o podjęcie działania na podstawie przepisu 60.3(d) lub 69.2(b).

60.5 Jednakże, jacht, komisja regatowa, zespół protestowy oraz komisja pomiarowa nie mogą protestować za złamanie przepisu 69 lub Regulacji, do której odnosi się przepis 6, chyba że zezwala na to dana Regulacja.

61 WYMAGANIA W STOSUNKU DO PROTESTU**61.1** Zawiadomienie protestowanego

- (a) Protestujący jacht musi poinformować drugi jacht przy pierwszej nadarzającej się okazji. Gdy *protest* dotyczy incydentu na akwenu regatowym, musi krzyknąć „Protest” i wyraźnie pokazać czerwoną flagę - każde z działań przy pierwszej nadarzającej się okazji. Flaga musi być wystawiona aż do czasu, gdy jacht przestanie być w *wysciżu*. Jednakże:

- (1) jeżeli drugi jacht jest poza zasięgiem okrzyku, jacht protestujący nie musi wołać, ale musi poinformować drugi jacht przy pierwszej nadarzającej się okazji;
 - (2) jeżeli długość kadłuba jachtu protestującego jest mniejsza niż 6 metrów, nie musi on pokazywać czerwonej flagi;
 - (3) jeżeli incydent dotyczył błędnego *przebycia trasy* przez drugi jacht, jacht protestujący nie musi wołać ani wystawić czerwonej flagi, ale musi poinformować drugi jacht zanim, lub przy pierwszej nadarzającej się okazji po tym, jak ten jacht *ukończy*;
 - (4) jeżeli w czasie incydentu jest oczywistym dla protestującego jachtu, że członek którejkolwiek z załóg jest w niebezpieczeństwie lub doszło do poważnego uszkodzenia sprzętu lub obrażenia ciała, wymagania niniejszego przepisu nie stosują się do niego, ale musi on usiłować poinformować drugi jacht przed upływem czasu określonego w przepisie 61.3.
- (b) Jeżeli komisja regatowa, komisja pomiarowa lub zespół protestowy zamierza protestować jacht za incydent, który zaobserwował na akwenu regatowym, musi on zawiadomić go po wyścigu przed upływem czasu określonego w przepisie 61.3. W innych przypadkach komisja lub zespół musi poinformować jacht o swoim zamiarze protestowania przy pierwszej nadarzającej się okazji. Komunikat opublikowany na oficjalnej tablicy ogłoszeń przed upływem odpowiedniego czasu spełnia ten wymóg.
- (c) Jeżeli zespół protestowy zdecyduje się protestować jacht na podstawie przepisu 60.3(a)(2), musi poinformować go możliwie jak najszybciej o swoim zamiarze, zamknąć aktualnie prowadzone rozpatrywanie, postępować zgodnie z wymaganiami przepisów 61.2 i 63, a następnie rozpatrzyć razem pierwotny i nowy *protest*.

61.2 Zawartość protestu

Protest musi być złożony na piśmie i musi określać:

- (a) protestującego i protestowanego;
- (b) incydent;
- (c) gdzie i kiedy nastąpił incydent;
- (d) możliwy *przepis*, który w opinii protestującego został złamany; i
- (e) nazwisko osoby reprezentującej protestującego.

Pod warunkiem, że spełnione jest wymaganie (b), wymaganie (a) może być spełnione w dowolnym czasie przed rozpatrywaniem, a wymagania (d) i (e) mogą być wypełnione przed lub w trakcie rozpatrywania. Wymaganie (c) może być

również wypełnione przed lub w trakcie rozpatrywania, pod warunkiem, że protestowany otrzymał odpowiednią ilość czasu na przygotowanie się do rozpatrywania.

61.3 Czas protestowy

Protest jachtu lub *protest* komisji regatowej, komisji pomiarowej lub zespołu protestowego dotyczący incydentu zaobserwowanego na akwenie regatowym, musi być dostarczony do biura regat w czasie protestowym określonym w instrukcji żeglugi. Jeżeli czas taki nie jest określony, wynosi on dwie godziny po tym, jak ostatni jacht w wyścigu *ukończy*. Inne *protesty* muszą być dostarczone do biura regat przed upływem dwóch godzin po tym, jak protestujący otrzyma odpowiednią informację. Zespół protestowy musi przedłużyć czas protestowy, jeżeli istnieją ku temu ważne powody.

62 ZADOŚĆUCZYNIENIE

62.1 Prośba o zadośćuczynienie lub decyzja zespołu protestowego dotycząca rozważenia zadośćuczynienia, musi być oparta na stwierdzeniu lub możliwości, że wynik lub miejsce jachtu w wyścigu lub w serii wyścigów zostały lub mogły zostać znacząco pogorszone nie z jego winy przez:

- (a) niewłaściwe działanie lub brak działania komisji regatowej, zespołu protestowego, organizatora lub komisji pomiarowej regat, ale nie przez decyzję zespołu protestowego, gdy jacht był *stroną* w rozpatrywaniu;
- (b) obrażenie ciała lub uszkodzenie sprzętu w wyniku działania jachtu łamiącego przepis Części 2, który przyjął odpowiednią karę lub na który nałożono karę lub statku niebędącego w *wyścigu*, który miał obowiązek ustępowania lub którego wina została orzeczona zgodnie z *MPZZM* lub państwowymi przepisami prawa drogi;
- (c) udzielanie pomocy (z wyłączeniem udzielania pomocy sobie lub własnej załodze) zgodnie z przepisem 1.1; lub
- (d) działanie innego jachtu, członka załogi lub *osoby wspierającej* tego jachtu, w wyniku którego nałożono karę zgodnie z przepisem 2 lub karę albo ostrzeżenie zgodnie z przepisem 69.

62.2 Prośba musi być złożona na piśmie i musi określać powód jej składania. Jeżeli prośba dotyczy incydentu na akwenie regatowym, musi być dostarczona do biura regat przed upływem czasu protestowego lub w ciągu dwóch godzin po incydencie; obowiązuje termin późniejszy. Inne prośby muszą być dostarczone tak szybko, jak to możliwe po wystąpieniu powodów do ich składania. Zespół protestowy musi przedłużyć czas, jeśli istnieją ku temu ważne powody. Czerwona flaga nie jest wymagana.

- (a) Jednakże, ostatniego dnia, na który zaplanowano wyścigi, prośba o zadośćuczynienie dotycząca decyzji zespołu protestowego musi zostać dostarczona nie później, niż 30 minut po opublikowaniu tej decyzji.

CZĘŚĆ B

ROZPATRYWANIA I DECYZJE

63 ROZPATRYWANIA

63.1 Wymóg rozpatrywania

Jacht lub zawodnik nie może być ukarany bez rozpatrywania, z wyjątkami określonymi w przepisach 30.2, 30.3, 30.4, 64.4(d), 64.5(b), 64.6, 69, 78.2, A5.1 i P2. Decyzja w sprawie zadośćuczynienia nie może być podjęta bez rozpatrywania. Zespół protestowy musi rozpatrzyć wszystkie *protesty* oraz prośby o zadośćuczynienie, które dostarczono do biura regat, chyba że udzieli zgody na wycofanie *protestu* lub prośby.

63.2 Czas i miejsce rozpatrywania; Czas dla stron na przygotowanie się

Wszystkie *strony* w *proteście* muszą być zawiadomione o czasie i miejscu rozpatrywania, informacje zawarte w *proteście* lub w prośbie o zadośćuczynienie lub zarzuty muszą być dostępne dla stron i muszą one otrzymać odpowiednią ilość czasu na przygotowanie się do rozpatrywania. Gdy dwa rozpatrywania lub więcej wynikają z tego samego incydentu lub incydentów będących od siebie bezpośrednio zależnych, mogą być przeprowadzone razem w jednym rozpatrywaniu. Jednakże, rozpatrywanie przeprowadzone na podstawie przepisu 69 nie może być połączone z rozpatrywaniem innego rodzaju.

63.3 Prawo do uczestniczenia

- (a) Reprezentant każdej ze *stron* w rozpatrywaniu ma prawo do obecności podczas wysłuchiwania wszystkich zeznań. Jeżeli w *proteście* zarzuca się złamanie przepisów Części 2, 3 lub 4, wymaga się, aby reprezentanci jachtów znajdowali się na pokładzie w czasie incydentu, chyba że na skutek istnienia ważnych powodów zespół protestowy zdecyduje inaczej. Każdy świadek, poza członkiem zespołu protestowego, musi być wykluczony z rozpatrywania, z wyjątkiem okresu, kiedy zeznaje.
- (b) Jeżeli *strona* w rozpatrywaniu nie przybędzie na rozpatrywanie, zespół protestowy może przeprowadzić rozpatrywanie pod jej nieobecność. Jeżeli brak udziału *strony* w rozpatrywaniu jest wynikiem okoliczności nie do uniknięcia, zespół może wznowić rozpatrywanie.

63.4 Konflikt interesów

- (a) Członek zespołu protestowego musi powiadomić o jakimkolwiek możliwym *konflikcie interesów* tak szybko, jak to sobie uświadomi. *Strona* w rozpatrywaniu, która uważa, że członek zespołu protestowego ma *konflikt interesów* musi zgłosić sprzeciw możliwie jak najszybciej. *Konflikt interesów* zgłoszony przez członka zespołu protestowego musi być zawarty w pisemnych informacjach dostarczonych na podstawie przepisu 65.2
- (b) Członek zespołu protestowego mający *konflikt interesów* nie może być członkiem zespołu na to rozpatrywanie, chyba że
 - (1) wszystkie *strony* wyrażą zgodę, lub
 - (2) zespół protestowy stwierdzi, że *konflikt interesów* nie jest znaczący
- (c) Decydując czy *konflikt interesów* jest znaczący, zespół protestowy musi wziąć pod uwagę opinie *stron*, stopień konfliktu, rangę regat, znaczenie, jakie konflikt ma dla każdej ze *stron* oraz czy decyzja będzie postrzegana jako sprawiedliwa.
- (d) Jednakże, na regatach głównych World Sailing oraz na innych regatach, wyszczególnionych w zarządzeniach władzy krajowej właściwej dla miejsca rozgrywania regat, przepis 63.4(b) nie ma zastosowania, a osoba mająca *konflikt interesów* nie może być członkiem zespołu protestowego.

63.5 Ważność protestu lub prośby o zadośćuczynienie

Na początku rozpatrywania zespół protestowy musi wziąć pod uwagę wszelkie dowody, które uważa za niezbędne, aby podjąć decyzję, czy spełnione zostały wszystkie wymagania niezbędne dla ważności *protestu* lub *prośby* o zadośćuczynienie. Jeśli zostały one spełnione, *protest* lub *prośba* o zadośćuczynienie są ważne i rozpatrywanie musi być kontynuowane. Jeżeli nie, zespół musi uznać *protest* lub *prośbę* o zadośćuczynienie za nieważne i zamknąć rozpatrywanie. Jeżeli *protest* został wniesiony na podstawie przepisu 60.3(a)(1), zespół protestowy musi również ustalić czy do obrażenia ciała lub poważnego uszkodzenia sprzętu doszło w wyniku tego incydentu. Jeżeli nie, rozpatrywanie musi być zamknięte.

63.6 Zbieranie dowodów i ustalanie faktów

- (a) Zespół protestowy musi zebrać dowody, w tym dowody z zaskłyszenia, od *stron* obecnych na rozpatrywaniu i ich świadków oraz inne dowody, jakie uzna za konieczne. Jednakże, zespół może pominąć dowody, które uzna za nieistotne lub nadmiernie powtarzane.
- (b) Członek zespołu protestowego, który widział incydent musi, w obecności *stron*, poinformować o tym fakcie i może złożyć zeznanie.

- (c) *Strona* obecna na rozpatrywaniu, ma prawo do zadawania pytań każdej osobie składającej zeznania.
- (d) Następnie zespół musi nadać przedstawionym dowodom wagę, jaką uzna za stosowną, ustalić fakty i oprzeć na nich swoją decyzję.

63.7 Konflikt pomiędzy przepisami

Jeżeli występuje konflikt pomiędzy przepisami, który musi być rozwiązany zanim zespół protestowy podejmie decyzję, zespół musi zastosować przepis, który uważa za najbardziej sprawiedliwy dla wszystkich jachtów, na które decyzja ma wpływ. Przepis 63.7 ma zastosowanie jedynie, gdy występuje konflikt między przepisami w zawiadomieniu o regatach, instrukcji żeglugi lub innym dokumencie obowiązującym w regatach na podstawie punktu (g) definicji *Przepis*.

63.8 Rozpatrywania dotyczące stron z różnych regat

Rozpatrywanie dotyczące stron z różnych regat prowadzonych przez różnych organizatorów musi być przeprowadzone przez zespół protestowy niebudzący zastrzeżeń tych organizatorów.

63.9 Rozpatrywania na podstawie przepisu 60.3(d) – Osoby wspierające

Jeśli zespół protestowy zadecyduje zarządzić rozpatrywanie na podstawie przepisu 60.3(d), musi on niezwłocznie postępować zgodnie z procedurami określonymi w przepisach 63.2, 63.3, 63.4 i 63.6, z wyjątkiem, że informacjami udostępnianymi *stronom* muszą być szczegóły zarzucanego złamania przepisu, a zespół protestowy może wyznaczyć osobę do przedstawienia zarzutów.

64 DECYZJE

64.1 Standard dowodowy, decyzje większościowe i zmiana klasyfikacji próśb

- (a) Zespół protestowy musi podejmować swoje decyzje na podstawie bilansu prawdopodobieństw, chyba że przepis, którego złamanie jest zarzucane, stanowi inaczej.
- (b) Decyzje zespołu protestowego muszą być podejmowane zwykłą większością głosów wszystkich członków zespołu. W przypadku równego podziału oddanych głosów, przewodniczący może oddać dodatkowy głos.
- (c) Zespół protestowy musi traktować każdą sprawę jako *protest*, prośbę o zadośćuczynienie lub inną prośbę zgodnie z informacją zawartą w pisemnej prośbie lub zarzucie oraz zeznaniami złożonymi w trakcie rozpatrywania. Zmiana klasyfikacji sprawy jest dozwolona, jeżeli jest to zasadne.

64.2 Kary

Gdy zespół protestowy zdecyduje, że jacht, który jest *stroną* w proteście złamał *przepis* i nie jest uniewinniony, musi on być zdyskwalifikowany, chyba że ma zastosowanie inny rodzaj kary. Kara musi być nałożona niezależnie od tego, czy zastosowane *przepisy* były wymienione w *proteście*. Jeżeli jacht złamał przepis, gdy nie był w *wyścigu*, jego kara musi być nałożona w wyścigu, który został rozegrany czasowo najbliższej incydentu. Jednakże,

- (a) jeżeli jacht przyjął stosowną karę, nie może on być dalej ukarany na podstawie niniejszego przepisu, chyba że karą za złamany *przepis* jest dyskwalifikacja, która nie podlega odrzuceniu w punktacji serii;
- (b) gdy start do wyścigu jest przeprowadzony ponownie lub wyścig jest powtórzony przepis 36 ma zastosowanie.

64.3 Decyzje dotyczące zadośćuczynienia

Gdy zespół protestowy uzna, że jacht ma prawo do zadośćuczynienia na podstawie przepisu 62, musi on przyjąć rozwiązanie jak najbardziej sprawiedliwe dla wszystkich jachtów, których ono dotyczy, niezależnie od tego, czy prosiły o zadośćuczynienie. Może to oznaczać skorygowanie punktacji (patrz przepis A9 podający niektóre przykłady) lub czasów ukończenia przez jachty, *przerwanie* wyścigu, pozostawienie wyników wyścigu bez zmian lub przyjęcie innego rozwiązania. Gdy występują wątpliwości co do faktów lub co do możliwych wyników przyjętego rozwiązania, a w szczególności zanim zespół *przerwie* wyścig, musi zebrać dowody z właściwych źródeł.

64.4 Decyzje w sprawie protestów dotyczących przepisów klasowych

- (a) Gdy zespół protestowy ustali, że odchylenia przekraczające tolerancje określone w przepisach klasowych wystąpiły na skutek uszkodzenia lub normalnego zużycia i nie poprawiają osiągow jachtu, nie może go ukarać. Jednakże jacht ten nie może być ponownie jachtem w *wyścigu* do czasu skorygowania odchyień z wyjątkiem, gdy zespół protestowy zdecyduje, że nie było ku temu racjonalnej możliwości.
- (b) Gdy zespół protestowy ma wątpliwości co do znaczenia przepisu klasowego, musi on przedstawić swoje pytania, wraz z odpowiednimi faktami, władzy odpowiedzialnej za interpretację przepisu. Podejmując decyzję, zespół musi oprzeć się na odpowiedzi otrzymanej od tej władzy.
- (c) Gdy zespół protestowy zdecyduje, że jacht ukarany na podstawie przepisu klasowego złamał ten sam przepis we wcześniejszych wyścigach tych samych regat, może on nałożyć karę we wszystkich takich wyścigach. Nie jest do tego wymagany kolejny *protest*.

- (d) Gdy jacht ukarany na podstawie przepisu klasowego oświadczy na piśmie, że zamierza złożyć odwołanie, może on uczestniczyć w następnych wyścigach bez dokonywania zmian w jachcie. Jednakże, jeżeli nie odwoła się lub gdy wynik odwołania nie będzie dla niego korzystny, musi on być zdyskwalifikowany ze wszystkich kolejnych wyścigów, w których uczestniczył, bez kolejnego rozpatrywania.
- (e) Koszty pomiarowe wynikające z protestu dotyczącego przepisu klasowego muszą być opłacone przez stronę przegrywającą, chyba że zespół protestowy postanowi inaczej.

64.5 Decyzje dotyczące osób wspierających

- (a) Gdy zespół protestowy zdecyduje, że *osoba wspierająca*, która jest *stroną* w rozpatrywaniu przeprowadzonym na podstawie przepisu 60.3(d) lub 69 złamała przepis, może
 - (1) udzielić ostrzeżenia,
 - (2) wykluczyć tę osobę z regat lub z miejsca rozgrywania regat lub pozbawić ją innych przywilejów lub
 - (3) podjąć inne działanie, do którego zespół jest upoważniony na podstawie *przepisów*.
- (b) Zespół protestowy może również ukarać jacht, będący *stroną* w rozpatrywaniu przeprowadzonym na podstawie przepisu 60.3(d) lub 69, za złamanie *przepisu* przez *osobę wspierającą* zmieniając wynik jachtu w jednym wyścigu, jeśli zdecyduje, że
 - (1) jacht mógł uzyskać przewagę na skutek złamania *przepisu* przez *osobę wspierającą* lub
 - (2) *osoba wspierająca* złamała *przepis* ponownie, po tym jak na skutek poprzedniego rozpatrywania jacht został pisemnie ostrzeżony przez zespół protestowy, że może zostać na niego nałożona kara.

Najwyższą możliwą karą na podstawie tego przepisu może być dyskwalifikacja.

64.6 Kary uznaniowe

Gdy jacht zgłosi przed upływem czasu protestowego, że złamał *przepis* podlegający karom uznaniowym, zespół protestowy musi zadecydować o stosownej karze po zebraniu dowodów od tego jachtu oraz świadków, których uzna za stosownych.

65 INFORMOWANIE STRON ORAZ INNYCH OSÓB

- 65.1** Po podjęciu decyzji, zespół protestowy musi bezzwłocznie poinformować *strony* w rozpatrywaniu o ustalonych faktach, *przepisach* mających zastosowanie,

decyzji i jej uzasadnieniu oraz o wszystkich nałożonych karach lub o przyznanych zadośćuczynieniu.

- 65.2** *Strona* w rozpatrywaniu ma prawo otrzymać powyższe informacje na piśmie pod warunkiem, że poprosi o to zespół protestowy na piśmie nie później niż siedem dni po otrzymaniu informacji o decyzji. Zespół musi następnie bezzwłocznie dostarczyć tę informację załączając szkic incydentu przygotowany lub zatwierdzony przez zespół, jeśli takowy występuje.
- 65.3** Zespół protestowy może opublikować informacje wymienione w przepisie 65.1 po każdym rozpatrywaniu, w tym rozpatrywaniu przeprowadzonym na podstawie przepisu 69, chyba że istnieją ważne powody, by tego nie uczynić. Zespół protestowy może zarządzić, że informacje te są poufne i udostępnione jedynie *stronom*.
- 65.4** Gdy zespół protestowy nakłada karę na jacht na podstawie przepisu klasowego, musi przesłać powyższe informacje do władzy odpowiedniej dla przepisów klasowych.

66 WZNOWIENIE ROZPATRYWANIA

- 66.1** Zespół protestowy może wznowić rozpatrywanie, gdy zdecyduje, że mógł popełnić istotny błąd lub gdy nowe znaczące dowody stały się dostępne w rozsądnym czasie. Musi on wznowić rozpatrywanie na wniosek władzy krajowej działającej na podstawie przepisu 71.2 lub R5.
- 66.2** *Strona* w rozpatrywaniu może prosić o jego wznowienie na piśmie, nie później niż w ciągu 24 godzin od momentu, kiedy została poinformowana o decyzji.
- (a) Jednakże, ostatniego dnia, na który zaplanowano wyścigi, prośba musi zostać dostarczona
- (1) w czasie protestowym, jeśli prosząca *strona* została poinformowana o decyzji w dniu poprzednim;
- (2) w ciągu 30 minut po tym, jak *strona* została poinformowana o decyzji tego dnia.
- 66.3** Zespół protestowy musi rozpatrzyć wszystkie prośby o wznowienie. Gdy prośba o wznowienie jest rozważana, lub rozpatrywanie jest wznowione,
- (a) jeżeli wznowienie oparte jest jedynie na nowych dowodach, większość członków zespołu protestowego musi, w miarę możliwości, być członkami pierwotnego składu zespołu;
- (b) jeżeli wznowienie oparte jest na istotnym błędzie, zespół protestowy musi, w miarę możliwości, mieć co najmniej jednego nowego członka.

67 ODSZKODOWANIA ZA USZKODZENIA

Sprawy odszkodowań za uszkodzenia wynikające ze złamania jednego z przepisów muszą być regulowane według przepisów władzy krajowej, jeśli takie istnieją.

Uwaga: Nie ma przepisu 68.

ROZDZIAŁ C

NAGANNE ZACHOWANIE

69 NAGANNE ZACHOWANIE

69.1 Obowiązek nie dopuszczania się naganne zachowania; Rozstrzyganie

- (a) Zawodnikowi, właścicielowi jachtu oraz *osobie wspierającej* nie wolno dopuszczać się naganne zachowania.
- (b) Naganne zachowanie to:
 - (1) zachowanie nieetyczne lub będące naruszeniem zasad dobrego zachowania lub zasad walki sportowej
 - (2) zachowanie mogące narazić, lub takie które naraziło dobre imię sportu
- (c) Zarzut złamania przepisu 69.1(a) musi być rozstrzygnięty zgodnie z postanowieniami przepisu 69. Nie może on stanowić podstawy do protestu, a przepis 63.1 nie ma w tym wypadku zastosowania.

69.2 Działania zespołu protestowego

- (a) Zespół protestowy działający na podstawie tego przepisu musi składać się z minimum trzech członków.
- (b) Gdy zespół protestowy uważa, na podstawie obserwacji własnej lub na podstawie informacji otrzymanej z dowolnego źródła, w tym zeznań otrzymanych w trakcie rozpatrywania, że osoba mogła złamać przepis 69.1(a), musi rozważyć zarządzenie rozpatrywania.
- (c) Gdy do podjęcia decyzji, czy zarządzić rozpatrywanie, zespół protestowy potrzebuje więcej informacji, powinien rozważyć wyznaczenie osoby lub osób do przeprowadzenia dochodzenia. Osoby prowadzące dochodzenie nie mogą być członkami zespołu protestowego decydującego w tej sprawie.
- (d) Gdy jest wyznaczona osoba do przeprowadzenia dochodzenia, musi ona przedstawić wszystkie zebrane informacje zespołowi protestowemu, niezależnie czy są to informacje korzystne, czy niekorzystne. Jeśli zespół protestowy zarządzi rozpatrywanie, informacje te muszą być przedstawione również *stronom*.

- (e) Jeśli zespół protestowy zdecyduje zarządzić rozpatrywanie, musi on niezwłocznie zawiadomić osobę na piśmie o zarzucanym jej czynie oraz o czasie i miejscu rozpatrywania. Rozpatrywanie musi być prowadzone zgodnie z procedurami zawartymi w przepisach 63.2, 63.3(a), 63.4, 63.6, 65.1, 65.2, 65.3 oraz 66 z następującymi wyjątkami:
 - (1) zespół protestowy może wyznaczyć osobę do przedstawienia zarzutu, chyba że taka osoba została wyznaczona przez World Sailing.
 - (2) osoba, przeciwko której postawiono zarzut na podstawie tego przepisu, ma prawo do obecności doradcy oraz przedstawiciela, który może działać w jej imieniu.
- (f) Jeśli osoba
 - (1) dostarczy ważny powód, dla którego nie ma możliwości przybycia na rozpatrywanie w wyznaczonym terminie, zespół protestowy musi zmienić ten termin; lub
 - (2) nie dostarczy ważnego powodu i nie przybędzie na rozpatrywanie, zespół protestowy może przeprowadzić je pod jej nieobecność.
- (g) Standard dowodowy w rozpatrywaniu musi być wystarczająco przekonujący dla zespołu protestowego, biorąc pod uwagę powagę zarzucanego naganego zachowania. Jednakże, jeżeli standard dowodowy w tym przepisie pozostaje w konflikcie z prawem krajowym, władza krajowa może, przy zgodzie World Sailing, zmienić ten przepis swoim zarządzeniem.
- (h) Gdy zespół protestowy zdecyduje, że zawodnik lub właściciel jachtu złamał przepis 69.1(a), może podjąć jedno lub więcej z następujących działań
 - (1) udzielić ostrzeżenia;
 - (2) zmienić wynik jachtu w jednym lub większej liczbie wyścigów, wliczając w to dyskwalifikację podlegającą lub niepodlegającą odrzuceniu z punktacji serii;
 - (3) wykluczyć osobę z regat lub miejsca rozgrywania regat lub pozbawić innych przywilejów; oraz
 - (4) podjąć inne działanie, do którego zespół jest upoważniony na podstawie *przepisów*.
- (i) Gdy zespół protestowy zdecyduje, że *osoba wspierająca* złamała przepis 69.1(a), przepis 64.5 ma zastosowanie.
- (j) Jeżeli zespół protestowy

- (1) nałożyć karę większą niż jedno DNE;
- (2) wykluczyć osobę z regat lub miejsca rozgrywania regat; lub
- (3) w każdym innym przypadku, jeśli uzna to za stosowne,

musi zgłosić swoje ustalenia, włączając w to ustalone fakty, konkluzję oraz decyzję, władzy krajowej ukaranej osoby, lub w przypadku regat wyszczególnionych w Regulacjach World Sailing, do World Sailing. Jeśli zespół protestowy działał na podstawie przepisu 69.2(f)(2), zgłoszenie musi również zawierać ten fakt i powód, z jakiego takie działanie zostało podjęte.

- (k) Gdy zespół protestowy zdecyduje nie przeprowadzać rozpatrywania pod nieobecność zawodnika, lub gdy otrzymano raport zarzucający złamanie przepisu 69.1(a) po tym, jak zespół protestowy opuścił miejsce rozgrywania regat, komisja regatowa lub organizator może wyznaczyć ten sam lub nowy zespół protestowy dla przeprowadzenia działań na podstawie niniejszego przepisu. Jeśli przeprowadzenie rozpatrywania nie jest praktycznie możliwe, zespół protestowy musi zebrać wszystkie możliwe informacje i jeśli uzna zarzuty za uzasadnione, złożyć raport do władzy krajowej osoby, lub w przypadku regat wyszczególnionych w regulacjach World Sailing, do World Sailing.

69.3 Działania władzy krajowej lub World Sailing

Władza dyscyplinarna, procedury i obowiązki władzy krajowej oraz World Sailing, które mają zastosowanie są określone w Kodeksie dyscyplinarnym World Sailing. Władze krajowe i World Sailing mogą na podstawie tego kodeksu nałożyć dalsze kary, wliczając w to zawieszenie uprawnień.

ROZDZIAŁ D

ODWOŁANIA

70 ODWOŁANIA I PROŚBY DO WŁADZY KRAJOWEJ

- 70.1** (a) Jeżeli prawo do odwołania nie zostało wykluczone zgodnie z przepisem 70.5, *strona* w rozpatrywaniu może odwoływać się od decyzji zespołu protestowego lub od jego procedury, ale nie od ustalonych faktów.
- (b) Jacht może się odwoływać, gdy odmówiono mu rozpatrywania wymaganego przepisem 63.1

- 70.2** Zespół protestowy może prosić o potwierdzenie lub skorygowanie swojej decyzji.

- 70.3** Odwołanie zgodnie z przepisem 70.1 lub prośba zespołu protestowego zgodnie z przepisem 70.2 musi być przesłana do władzy krajowej organizatora regat, w której jest zrzeszony zgodnie z przepisem 89.1. Jednakże, gdy jachty żeglują po wodach będących w jurysdykcji więcej niż jednej władzy krajowej będąc w *wyścigu*, odwołanie lub prośba muszą być przesłane do władzy krajowej właściwej dla lokalizacji linii mety, chyba że instrukcja żeglugi określa inną władzę krajową.
- 70.4** Klub lub inna organizacja stowarzyszona we władzy krajowej może prosić o interpretację *przepisów* pod warunkiem, że nie dotyczy to żadnego *protestu* ani prośby o zadośćuczynienie, które mogłyby podlegać odwołaniu. Interpretacja ta nie może być stosowana do zmiany uprzedniej decyzji zespołu protestowego.
- 70.5** Decyzje międzynarodowego jury ukonstytuowanego zgodnie z wymogami Dodatku N nie podlegają odwołaniu. Ponadto, jeżeli zawiadomienie o regatach lub instrukcja żeglugi tak stanowi, można odmówić prawa do odwołania w następujących sytuacjach:
- (a) gdy jest to istotne dla bezzwłocznego ustalenia wyniku wyścigu, który dopuszczałby jacht do współzawodnictwa w dalszej fazie regat lub w następnych regatach (władza krajowa może zarządzić, że w takiej procedurze jej zgoda jest wymagana);
 - (b) gdy władza krajowa wyrazi zgodę dla poszczególnych regat otwartych jedynie dla jachtów zgłoszonych przez organizacje zrzeszone w tej władzy krajowej, członków organizacji zrzeszonych w tej władzy krajowej lub członków bezpośrednich tej władzy krajowej; lub
 - (c) gdy władza krajowa wyda stosowne zarządzenie dla danych regat po konsultacji z World Sailing, pod warunkiem, że zespół protestowy jest utworzony zgodnie z Dodatkiem N, z wyjątkiem, że tylko dwóch członków zespołu protestowego musi być Międzynarodowymi Sędziami Zespołu Protestowego.
- 70.6** Odwołania i prośby muszą odpowiadać wymaganiom Dodatku R.

71 DECYZJE WŁADZY KRAJOWEJ

- 71.1** Osoba mająca *konflikt interesów* lub będąca członkiem zespołu protestowego nie może brać udziału w dyskusji lub podejmowaniu decyzji w sprawie odwołania lub prośby o potwierdzenie lub skorygowanie.
- 71.2** Władza krajowa może utrzymać w mocy, zmienić lub odwrócić decyzję zespołu protestowego, włączając w to decyzję o ważności lub decyzję na podstawie przepisu 69. Władza krajowa może również nakazać wznowienie rozpatrywania

lub przeprowadzenie nowego rozpatrywania przez ten sam lub inny zespół protestowy. Gdy władza krajowa zadecyduje o przeprowadzeniu nowego rozpatrywania, może ona powołać zespół protestowy.

- 71.3** Gdy na podstawie faktów ustalonych przez zespół protestowy, władza krajowa uzna, że jacht, który był *stroną* w rozpatrywaniu, złamał *przepis* i nie jest uniewinniony, musi go ukarać niezależnie od tego czy dany jacht lub dany *przepis* były wymienione w decyzji zespołu protestowego.
- 71.4** Decyzja władzy krajowej musi być ostateczna. Władza krajowa musi wysłać swoją decyzję na piśmie do wszystkich *stron* biorących udział w rozpatrywaniu i do zespołu protestowego, który musi wykonać decyzję.

CZĘŚĆ 6

ZGŁOSZENIA ORAZ WARUNKI DOPUSZCZENIA DO REGAT

75 ZGŁOSZENIE DO REGAT

Aby zgłosić się do regat, jacht musi wypełnić wymagania organizatora regat. Zgłoszenia może dokonać:

- (a) członek klubu lub innej organizacji stowarzyszonej we władzy krajowej będącej członkiem World Sailing;
- (b) stowarzyszony klub lub organizacja; lub
- (c) członek władzy krajowej należącej do World Sailing.

76 WYKLUCZENIE JACHTÓW LUB ZAWODNIKÓW

- 76.1** Organizator lub komisja regatowa mogą odrzucić lub unieważnić zgłoszenie jachtu albo wykluczyć zawodnika, uwzględniając ograniczenia wynikające z przepisu 76.3 pod warunkiem, że uczynią to przed startem do pierwszego wyścigu i podadzą przyczyny swojej decyzji. Jacht musi zostać niezwłocznie poinformowany o przyczynie decyzji na piśmie, jeśli o to poprosi. Jacht może prosić o zadośćuczynienie, jeżeli uważa, że odrzucenie lub wykluczenie są niewłaściwe.
- 76.2** Organizator lub komisja regatowa nie może odrzucić lub unieważnić zgłoszenia jachtu lub wykluczyć zawodnika z powodu reklam, jeżeli jacht lub zawodnik spełnia wymagania Kodeksu Reklamowania World Sailing.
- 76.3** Na mistrzostwach świata lub kontynentu żadne zgłoszenie mieszczące się w ogłoszonych limitach nie może być odrzucone lub unieważnione bez uzyskania uprzedniej zgody odpowiedniego międzynarodowego związku klasy (lub Rady Żeglarstwa Morskiego - Offshore Racing Council) albo World Sailing.

77 IDENTYFIKACJA NA ŻAGLACH

Jacht musi spełniać wymagania Dodatku G w zakresie znaku klasowego, liter przynależności państwowej oraz numerów na żaglu.

78 ZGODNOŚĆ Z PRZEPISAMI KLASOWYMI; CERTYFIKATY

- 78.1** Gdy jacht jest *w wyścigu*, jego właściciel i jakakolwiek inna osoba odpowiedzialna za jacht muszą zapewnić, iż jacht ten spełnia wymogi przepisów klasowych oraz, że jego certyfikat wartości pomiarowej lub przelicznikowej, jeśli taki występuje, pozostaje ważny. Ponadto, jacht musi również spełniać te wymogi w czasie

wyszczególnionym w przepisach klasowych, zawiadomieniu o regatach lub instrukcji żeglugi.

- 78.2** Gdy *przepis* wymaga, aby jacht okazał ważny certyfikat lub, aby jego istnienie zostało potwierdzone zanim weźmie on udział w *wyścigu*, a nie jest to możliwe do zrobienia, jacht może wziąć udział w *wyścigu* pod warunkiem, że osoba odpowiedzialna za jacht złoży komisji regatowej pisemne oświadczenie potwierdzające, iż ważny certyfikat istnieje. Jacht musi okazać certyfikat lub umożliwić komisji regatowej jego weryfikację przed rozpoczęciem ostatniego dnia regat lub pierwszej serii wyścigów – obowiązuje wcześniejszy z wymienionych terminów. Karą za złamanie tego przepisu jest dyskwalifikacja bez rozpatrywania ze wszystkich wyścigów danych regat.

79 KATEGORYZACJA

Gdy zawiadomienie o regatach lub przepisy klasowe stwierdzają, że niektórzy lub wszyscy zawodnicy muszą spełniać wymagania kategoryzacyjne, kategoryzacja ta musi być przeprowadzona jak opisano w Kodeksie Kategoryzacji Zawodników World Sailing.

80 REGATY PRZEŁOŻONE

Gdy regaty są przełożone na inny termin niż ten podany w zawiadomieniu o regatach, wszystkie jachty zgłoszone do regat muszą być powiadomione. Komisja regatowa może przyjąć nowe zgłoszenia, które spełniają wszystkie wymagania dotyczące zgłoszeń do regat z wyjątkiem pierwotnego terminu zgłoszeń.

CZĘŚĆ 7

ORGANIZACJA REGAT

85 ZMIANY PRZEPISÓW

- 85.1** Zmiana *przepisu* musi się do niego bezpośrednio odnieść i określić zmianę. Zmianą *przepisu* jest również jego uzupełnienie, usunięcie w całości lub usunięcie jego części.
- 85.2** Zmiana jednego z następujących rodzajów przepisów może być dokonana jedynie w poniższy sposób.

<i>Rodzaj przepisu</i>	<i>Dozwolone zmiany wyszczególnione w:</i>
Przepis regatowy	Przepis 86
Przepis w Kodeksie World Sailing	Przepis w Kodeksie
Zarządzenie władzy krajowej	Przepis 88.2
Przepis klasowy	Przepis 87
Przepis w zawiadomieniu o regatach	Przepis 89.2(b)
Przepis w instrukcji żeglugi	Przepis 90.2(c)
Przepis w innym dokumencie obowiązującym w regatach	Przepis w tym dokumencie

86 ZMIANY PRZEPISÓW REGATOWYCH

- 86.1** Przepis regatowy nie może zostać zmieniony, chyba że jest to dozwolone w samym przepisie lub w sposób następujący:
- (a) Zarządzenia władzy krajowej mogą zmienić przepis regatowy, z wyjątkiem Definicji; Zasad podstawowych; przepisów zawartych we Wstępie; Części 1, 2 lub 7; przepisów 42, 43, 47, 50, 63.4, 69, 70, 71, 75, 76.3 lub 79; przepisu dodatku zmieniającego jeden z tych przepisów; Dodatków H lub N; lub przepisu Kodeksu World Sailing wymienionego w przepisie 6.1.
 - (b) Zawiadomienie o regatach lub instrukcja żeglugi mogą zmienić przepis regatowy, z wyjątkiem przepisów 76.1 i 76.2, Dodatku R i przepisów wymienionych w przepisie 86.1(a).
 - (c) Przepisy klasowe mogą zmienić jedynie przepisy 42, 49, 51, 52, 53, 54 i 55.

86.2 World Sailing może w ograniczonych okolicznościach, jako wyjątek od przepisu 86.1 (patrz regulacja World Sailing 28.1.3), zezwolić na zmiany w przepisach regatowych dla określonych regat międzynarodowych. Zezwolenie takie musi być potwierdzone w piśmie do organizatora oraz zawarte w zawiadomieniu o regatach lub instrukcji żeglugi; pismo to musi być umieszczone na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

86.3 Jeżeli władza krajowa tak zarządzi, ograniczenia w przepisie 86.1 nie mają zastosowania, jeżeli przepisy są zmieniane, aby udoskonalić przepis i sprawdzić proponowaną zmianę. Władza krajowa może zarządzić, że dla takich zmian wymagana jest jej zgoda.

87 ZMIANY W PRZEPISACH KLASOWYCH

Zawiadomienie o regatach może zmienić przepis klasowy tylko wtedy, gdy przepisy klasowe pozwalają na taką zmianę lub gdy pisemna zgoda związku klasy na zmianę jest umieszczona na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

88 ZARZĄDZENIA KRAJOWE

88.1 Zarządzenia mające zastosowanie

Zarządzenia, które mają zastosowanie do regat, są zarządzeniami władzy krajowej, z którą związany jest organizator na podstawie przepisu 89.1. Jednakże, gdy jacht będzie przepływał przez wody więcej niż jednej władzy krajowej, gdy jest w *wyścigu*, zawiadomienie o regatach musi określać, jakie zarządzenia będą obowiązywały i kiedy.

88.2 Zmiany w zarządzeniach

Zawiadomienie o regatach lub instrukcja żeglugi mogą zmienić zarządzenie. Jednakże władza krajowa może ograniczyć zmiany w jej zarządzeniach przez zarządzenie odnoszące się do tego przepisu pod warunkiem, że World Sailing zatwierdzi zastosowanie tych zmian. Określone w ten sposób zarządzenia nie mogą być zmienione.

89 ORGANIZATOR; ZAWIADOMIENIE O REGATACH; POWOŁYWANIE SĘDZIÓW

89.1 Organizator

Regaty muszą być zorganizowane przez organizatora, którym musi być:

- (a) World Sailing;
- (b) władza krajowa będąca członkiem World Sailing;
- (c) klub stowarzyszony;

- (d) inna niż klub organizacja stowarzyszona, i jeśli tak zarządzona przez władzę krajową, za zgodą władzy krajowej lub w połączeniu ze stowarzyszonym klubem;
- (e) niestowarzyszony związek klasy, z aprobatą władzy krajowej lub we współpracy z klubem stowarzyszonym;
- (f) dwie lub więcej powyższych organizacji;
- (g) niestowarzyszona organizacja we współpracy z klubem stowarzyszonym, jeżeli organizacja ta jest własnością klubu lub jest kontrolowana przez klub. Władza krajowa klubu może zarządzić, że wymagana jest jej aprobata dla takich regat;
- (h) jeżeli istnieje aprobata World Sailing oraz władzy krajowej klubu, niestowarzyszona organizacja we współpracy z klubem stowarzyszonym, gdy organizacja nie jest własnością klubu i nie jest przez klub kontrolowana.

W przepisach 89.1 organizacja jest stowarzyszona, jeżeli jest zrzeszona we władzy krajowej miejsca rozgrywania regat, w przeciwnym wypadku organizacja jest niestowarzyszona. Jednakże, gdy jacht będzie przepływał przez wody więcej niż jednej władzy krajowej, gdy jest w *wyścigu*, organizacja jest stowarzyszona, jeśli jest zrzeszona we władzy krajowej jednego z portów, do których jacht zawija.

89.2 Zawiadomienie o regatach; powołanie sędziów

- (a) Organizator musi opublikować zawiadomienie o regatach odpowiadające przepisowi J1.
- (b) Zawiadomienie o regatach może być zmienione, pod warunkiem, że nastąpi właściwe o tym powiadomienie.
- (c) Organizator musi powołać komisję regatową oraz, gdy jest to wymagane, mianować zespół protestowy, komisję pomiarową oraz arbitrow. Jednakże komisja regatowa, międzynarodowe jury, komisja pomiarowa oraz arbitrzy mogą być mianowani przez World Sailing zgodnie z Regulacjami.

90 KOMISJA REGATOWA; INSTRUKCJA ŻEGLUGI; PUNKTACJA

90.1 Komisja regatowa

Komisja regatowa musi prowadzić wyścigi zgodnie z zaleceniami organizatora oraz według wymagań *przepisów*.

90.2 Instrukcja żeglugi

- (a) Komisja regatowa musi opublikować pisemną instrukcję żeglugi odpowiadającą wymaganiom przepisu J2.

- (b) Gdy to stosowne, dla regat, w których spodziewane są zgłoszenia z innych krajów, instrukcja żeglugi musi zawierać odpowiednie zarządzenia krajowe w języku angielskim.
- (c) Instrukcja żeglugi może być zmieniona, pod warunkiem, że zmiany są na piśmie i umieszczone na oficjalnej tablicy ogłoszeń w czasie określonym w instrukcji żeglugi lub, gdy są podawane na wodzie, zakomunikowane każdemu jachtowi przed jego sygnałem ostrzeżenia. Zmiany ustne mogą być podawane tylko na wodzie i tylko, gdy taka procedura jest określona w instrukcji żeglugi.

90.3 Punktacja

- (a) Komisja regatowa oblicza punktację wyścigu lub serii wyścigów według Dodatku A, chyba że zawiadomienie o regatach lub instrukcja żeglugi określają inny system. Punktacja wyścigu musi zostać obliczona, jeżeli wyścig nie jest *przerwany* i gdy jeden jacht *wystartował, przebył trasę i ukończył* w limicie czasu wyścigu, jeśli taki obowiązuje, nawet, gdy jacht wycofa się po *ukończeniu* lub jest zdyskwalifikowany.
- (b) Gdy system punktacji przewiduje odrzucenie jednego lub więcej wyników jachtu z jego łącznej punktacji, punkty za dyskwalifikację nie podlegają odrzuceniu (DNE) muszą być wliczone do punktacji łącznej serii wyścigów jachtu.
- (c) Jeżeli komisja regatowa na podstawie własnych zapisów lub obserwacji stwierdzi, że niewłaściwie obliczyła punkty jachtu, musi poprawić swój błąd i udostępnić poprawione wyniki zawodnikom.
- (d) Komisja regatowa musi dokonać zmian wyników zarządzonych przez zespół protestowy lub władzę krajową wynikających z decyzji podjętych zgodnie z *przepisami*.
- (e) Jeżeli zawiadomienie o regatach tak stanowi, niezależnie od postanowień przepisów 90.3(a), (b), (c) oraz (d), niedozwolone jest dokonywanie zmian w wynikach wyścigów lub serii wyścigów spowodowanych działaniem, w tym korektą błędów, zainicjowanym później niż 24 godziny od:
 - (1) upływu czasu protestowego dla ostatniego wyścigu serii (również serii zawierającej tylko jeden wyścig);
 - (2) zostania poinformowanym o decyzji zespołu protestowego po ostatnim wyścigu serii (również serii zawierającej tylko jeden wyścig); lub

(3) opublikowania wyników.

Jednakże, jako wyjątek, zmiany wyników muszą być dokonane jeśli są wynikają one z decyzji na podstawie przepisów 6, 69 lub 70. Zawiadomienie o regatach może zmienić „24 godziny” na inny czas.

91 ZESPÓŁ PROTESTOWY

Zespołem protestowym jest:

- (a) zespół wyznaczony przez organizatora lub komisję regatową;
- (b) międzynarodowe jury mianowane przez organizatora lub zgodnie z regulacjami World Sailing. Musi ono być ukonstytuowane zgodnie z przepisem N1 i posiadać kompetencje i obowiązki określone w przepisie N2. Władza krajowa może zarządzić, że wymagana jest jej zgoda dla powołania międzynarodowego jury dla regat w zakresie jej jurysdykcji, z wyjątkiem regat World Sailing lub gdy międzynarodowe jury powoływane jest przez World Sailing na podstawie przepisu 89.2(c); lub
- (c) zespół wyznaczony przez władzę krajową na podstawie przepisu 71.2.

92 KOMISJA POMIAROWA

- 92.1** Komisją pomiarową jest komisja, licząca co najmniej jednego członka, wyznaczona przez organizatora, komisję regatową lub zgodnie z regulacjami World Sailing.
- 92.2** Komisja pomiarowa musi prowadzić pomiary oraz inspekcję sprzętu zgodnie z zaleceniami organizatora oraz według wymagań *przepisów*.

DODATEK A

PUNKTACJA

Patrz przepis 90.3

A1 LICZBA WYŚCIGÓW

Liczba planowanych wyścigów oraz liczba wyścigów wymaganych do rozegrania dla uznania serii wyścigów za ważną musi być podana w zawiadomieniu o regatach lub instrukcji żeglugi.

A2 PUNKTACJA SERII

A2.1 Wynikiem punktowym jachtu w serii wyścigów jest suma jego punktów z wszystkich wyścigów, z odrzuceniem jego najgorszego wyniku punktowego, uwzględniając przepis 90.3(b). Jednakże, zawiadomienie o regatach lub instrukcja żeglugi mogą ustalić inaczej, na przykład, że żaden wynik nie będzie odrzucony, że dwa lub więcej wyników będzie odrzuconych lub, że określona liczba wyników będzie odrzucona po rozegraniu określonej liczby wyścigów. Wyścig jest uważany za rozegrany, jeżeli została obliczona punktacja; patrz przepis 90.3(a). Jeżeli jacht uzyskał dwa lub więcej takich samych najgorszych wyników, odrzucony zostanie wynik(i) w wyścigu(ach) rozegranym najwcześniej w serii wyścigów. Jacht z najmniejszą liczbą punktów w serii wyścigów wygrywa, pozostałe jachty są sklasyfikowane w odpowiedniej kolejności.

A2.2 Jeśli jacht zgłosił się do jakiegokolwiek wyścigu w serii wyścigów, to musi zostać w tej serii sklasyfikowany.

A3 CZASY STARTU ORAZ MIEJSCA NA MECIE

Czas sygnału startu jachtu stanowi jego czas startu a miejsce, na którym jacht *ukończy* wyścig określa jego miejsce na mecie. Jednakże, gdy stosowany jest system wyrównawczy lub przelicznikowy, skorygowany w wyniku przeliczenia czas przebycia trasy przez jacht określa jego miejsce.

A4 SYSTEM PUNKTACJI

Poniższy System małych punktów będzie stosowany, chyba że zawiadomienie o regatach lub instrukcja żeglugi określą stosowanie innego systemu; patrz przepis 90.3(a).

Każdy jacht, który *wystartował i ukończył*, a potem nie wycofał się, nie otrzymał kary lub zadośćuczynienia, uzyskuje następującą liczbę punktów:

<i>Miejsce na mecie</i>	<i>Punkty</i>
Pierwsze	1
Drugie	2
Trzecie	3
Czwarte	4
Piąte	5
Szóste	6
Siódme	7
Każde następne miejsce	Dodać 1 punkt

A5 WYNIKI OKREŚLANE PRZEZ KOMISJĘ REGATOWĄ

- A5.1** Jacht, który nie *wystartował*, nie *przebył trasy* lub nie *ukończył*, nie wypełnił wymagań przepisu 30.2, 30.3, 30.4 lub 78.2, lub który przyjmuje karę zgodnie z przepisem 44.3(a), lub wycofuje się, otrzymuje od komisji regatowej stosowne punkty bez rozpatrywania. Jedynie zespół protestowy może podjąć dodatkowe działania pogarszające wynik punktowy jachtu.
- A5.2** Jacht, który nie *wystartował*, nie *przebył trasy*, nie *ukończył*, wycofał się lub został zdyskwalifikowany, otrzymuje liczbę punktów jak za zajęcie miejsca na mecie równego liczbie jachtów zgłoszonych do serii wyścigów plus jeden. Jacht ukarany na podstawie przepisu 30.2 lub, który przyjął karę zgodnie z przepisem 44.3(a) otrzymuje punkty zgodnie z przepisem 44.3(c).
- A5.3** Jeżeli zawiadomienie o regatach lub instrukcja żeglugi stanowi, że przepis A5.3 ma zastosowanie, przepis A5.2 jest zmieniony tak, że jacht, który dotarł na pole startowe, ale nie *wystartował*, nie *przebył trasy*, nie *ukończył*, wycofał się lub został zdyskwalifikowany otrzymuje liczbę punktów jak za zajęcie miejsca na mecie równego liczbie jachtów przybyłych na pole startowe plus jeden, a jacht, który nie przybył na pole startowe otrzymuje liczbę punktów jak za zajęcie miejsca na mecie równego liczbie jachtów zgłoszonych do serii wyścigów plus jeden.

A6 ZMIANY MIEJSC I PUNKTACJI INNYCH JACHTÓW

- A6.1** Jeżeli jacht jest zdyskwalifikowany z wyścigu lub wycofał się po *ukończeniu*, każdy jacht z gorszym od niego miejscem na mecie przesuwa się o jedno miejsce w górę.
- A6.2** Jeżeli zespół protestowy decyduje o przyznaniu zadośćuczynienia przez skorygowanie punktów otrzymanych przez jacht, punktacja innych jachtów nie może ulec zmianie, chyba że zespół protestowy zdecyduje inaczej.

A7 REMISY W WYŚCIGU

Jeżeli jachty remisują na linii mety lub gdy stosowany jest system wyrównawczy lub przelicznikowy i po obliczeniu jachty mają jednakowe skorygowane czasy, punkty za miejsce remisowe i za miejsce(a) bezpośrednio po nim należy dodać i podzielić na równe części. Jachty remisujące dzielą nagrodę pomiędzy sobą lub otrzymują jednakowe nagrody.

A8 REMISY W SERII WYŚCIGÓW

- A8.1** Jeżeli w serii wyścigów istnieje remis punktowy pomiędzy dwoma lub więcej jachtami, dla każdego jachtu układa się listę wyników w kolejności od najlepszego do najgorszego i w pierwszym punkcie (punktach) gdzie występuje różnica, remis rozstrzyga się na korzyść jachtu (jachtów) z najlepszymi wynikami punktowymi. Nie bierze się pod uwagę wyników odrzuconych.
- A8.2** Jeżeli remis pozostaje pomiędzy dwoma lub więcej jachtami, klasyfikuje się je według kolejności ich wyników w ostatnim wyścigu. Wszelkie pozostające remis rozstrzyga się wykorzystując wyniki jachtów w przedostatnim wyścigu i postępuje się dalej w ten sposób, aż do rozstrzygnięcia wszystkich remisów. Pod uwagę brane są także wyniki odrzucone.

A9 ZALECENIA W SPRAWIE ZADOŚĆUCZYNIENIA

Gdy zespół protestowy decyduje o przyznaniu zadośćuczynienia przez skorygowanie punktów jachtu za wyścig, zaleca się następujące rozwiązania:

- (a) przyznanie punktów równych średniej, obliczonej do najbliższej dziesiątej punktu (0.05 zaokrągla się w górę), wszystkich punktów we wszystkich wyścigach w serii, z wyjątkiem wyścigu rozważanego;
- (b) przyznanie punktów równych średniej, obliczonej do najbliższej dziesiątej punktu (0.05 zaokrągla się w górę), wszystkich punktów w wyścigach poprzedzających wyścig rozważany; lub
- (c) przyznanie punktów, jak za miejsce jachtu w wyścigu w momencie wystąpienia incydentu, w wyniku którego przyznano zadośćuczynienie.

A10 SKRÓTY STOSOWANE W PUNKTACJI

Następujące skróty będą stosowane w punktacji dla odnotowania poniższych zdarzeń:

DNC	Nie <i>wystartował</i> ; nie przybył na pole startowe
DNS	Nie <i>wystartował</i> (sytuacja inna niż DNC i OCS)
OCS	Nie <i>wystartował</i> ; znalazł się po kursowej stronie linii startu w momencie sygnału startu i nie <i>wystartował</i> lub złamał przepis 30.1
ZFP	Kara 20% zgodnie z przepisem 30.2
UFD	Dyskwalifikacja na podstawie przepisu 30.3
BFD	Dyskwalifikacja na podstawie przepisu 30.4
SCP	Zastosowano karę punktową
NSC	Nie <i>przebył trasy</i>
DNF	Nie <i>ukończył</i>
RET	Wycofał się
DSQ	Dyskwalifikacja
DNE	Dyskwalifikacja niepodlegająca odrzuceniu
RDG	Przyznano zadośćuczynienie
DPI	Nałożono karę uznaniową

DODATEK B

PRZEPISY WINDSURFINGOWYCH WYŚCIGÓW FLOTY

Windsurfingowe wyścigi floty (w tym maraton) muszą być rozgrywane zgodnie z Przepisami regatowymi żeglarstwa wraz ze zmianami wprowadzonymi przez niniejszy dodatek. Określenie „jacht” występujące w przepisach regatowych oznacza odpowiednio „deskę” lub „jacht”. Maraton to wyścig, którego czas trwania jest planowany na więcej niż jedną godzinę.

Uwaga: Przepisy dla Slalomu, Jazdy pokazowej (włączając w to Wave i Freestyle) oraz Prób szybkości nie są zawarte w tym dodatku. Są one dostępne na stronie internetowej World Sailing.

ZMIANY W DEFINICJACH

Definicje *Miejsce przy znaku* oraz *Hals*, *prawy* lub *lewy* są skreślone i zastąpione przez:

Miejsce przy znaku *Miejsce przy znaku dla deski to miejsce do żeglowania jej kursem właściwym w celu okrążenia lub minięcia znaku. Jednakże miejsce przy znaku dla deski nie zawiera miejsca do zwrotu na wiatr, chyba że deska jest w kryciu po wewnętrznej i po nawietrznej deski zobowiązanej do dania miejsca przy znaku i będzie ona osiągała znak po zwrocie na wiatr.*

Hals, prawy lub lewy *Deska jest na halsie, prawym lub lewym, odpowiednio do ręki zawodnika, która byłaby bliżej masztu, gdyby zawodnik był w normalnej pozycji do żeglowania z dwoma nieskrzyżowanymi rękoma na bomie. Deska jest na prawym halsie, gdy prawa ręka zawodnika byłaby bliżej masztu i jest na lewym halsie, gdy lewa ręka zawodnika byłaby bliżej masztu.*

Definicja *Strefa* jest skreślona.

Dodaje się następujące definicje:

Wywrócona *Deska jest wywrócona, gdy nie ma nad nią kontroli, ponieważ jej żagiel lub zawodnik znajduje się w wodzie.*

Okrążanie lub mijanie *Deska okrąża lub mija znak od momentu, gdy jej kursem właściwym jest rozpoczęcie manewru w celu okrążenia lub minięcia znaku do czasu, gdy go nie okrąży lub nie minie.*

B1 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 1

[brak zmian]

B2 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 2

13 PODCZAS WYKONYWANIA ZWROTU NA WIATR

Przepis 13 jest zmieniony na:

Po przejściu dziobem linii wiatru, deska musi *ustępować* innym deskom do czasu, aż jej żagiel się wypełni. W tym czasie przepisy 10, 11 i 12 nie mają zastosowania. Jeżeli dwie deski podlegają niniejszemu przepisowi w tym samym czasie, to deska znajdująca się po lewej stronie drugiej lub znajdująca się z tyłu musi *ustępować*.

17 NA TYM SAMYM HALSIE PRZED STARTEM NA PÓŁWIEETRZE

Przepis 17 jest zmieniony na:

Gdy w momencie sygnału ostrzeżenia, kurs do pierwszego *znaku* jest pod kątem około dziewięćdziesięciu stopni w stosunku do wiatru rzeczywistego, w ciągu ostatnich 30 sekund przed jej sygnałem startu deska *w kryciu* po *zawietrznej* innej deski na tym samym *halsie* nie może żeglować powyżej najkrótszego kursu do pierwszego *znaku* dopóki pozostają one *w kryciu*, jeśli zmusiłoby to tę drugą deskę do działania w celu uniknięcia kontaktu, chyba że w wyniku takiego manewru deska *zawietrzna* natychmiast znajdzie się za rufą tej drugiej.

18 MIEJSCE PRZY ZNAKU

Przepis 18 jest zmieniony w następujący sposób:

Pierwsze zdanie przepisu 18.1 jest zmienione na:

Przepis 18 ma zastosowanie pomiędzy deskami, gdy wymagane jest, aby pozostawiły *znak* po tej samej stronie i przynajmniej jedna z nich *okrąży lub mija* go.

Przepis 18.2(b) jest zmieniony na:

- (b) Jeżeli deski są *w kryciu*, gdy pierwsza z nich *okrąży lub mija znak*, to deska, która w tym momencie jest zewnętrzna musi od tego czasu dawać *miejsce przy znaku* desce wewnętrznej. Jeżeli deska jest *swobodna z przodu*, gdy *okrąży lub mija znak* to deska, która w tym momencie jest *swobodna z tyłu* musi od tego czasu dawać jej *miejsce przy znaku*.

Przepis 18.2(c) jest zmieniony na:

- (c) Jeżeli deska jest zobowiązana przez przepis 18.2(b) do dania *miejsca przy znaku* musi to kontynuować nawet, jeżeli później *krycie* jest zerwane lub osiągnięte jest nowe *krycie*. Jednakże, gdy deska uprawniona do *miejsca przy znaku* przejdzie dziobem linię wiatru, przepis B2.18.2(b) przestaje obowiązywać.

Przepis 18.2(d) jest zmieniony na:

- (d) Przepisy 18.2(b) i (c) przestają mieć zastosowanie, jeśli deska uprawniona do *miejsca przy znaku* przejdzie dziobem linię wiatru.

Przepis 18.3 jest usunięty.

18.4 Wykonywanie zwrotu z wiatrem lub odpadanie

Przepis 18.4 jest zmieniony na:

Gdy deska będąca w *kryciu* po wewnętrznej i mająca prawo drogi musi wykonać zwrot z wiatrem lub odpaść na *znaku* by żeglować swoim *kursem właściwym*, dopóki nie wykona zwrotu z wiatrem lub nie odpadnie nie może żeglować dalej od *znaku* niż jest to wymagane do żeglowania tym kursem. Przepis B2.18.4 nie ma zastosowania przy *znakach* bramki.

22 DESKA WYWRÓCONA; NA MIELIŹNIE; UDZIELANIE POMOCY

Przepis 22 jest zmieniony na:

- 22.1** W miarę możliwości, deska musi unikać deski *wywróconej* lub takiej, która nie odzyskała sterowności po *wywrotce*, deski na mieliźnie, lub udzielającej pomocy osobie lub statkowi w niebezpieczeństwie.
- 22.2** W miarę możliwości, deska *wywrócona* lub na mieliźnie nie może podejmować działania, które przeszkadza innej desce.

23 PRZESZKADZANIE INNEJ DESCE; ŻAGIEL NAD WODĄ

Dodaje się nowy przepis 23.3

- 23.3** W ciągu ostatniej minuty przed sygnałem startu, żagiel deski musi znajdować się ponad wodą w normalnej pozycji z wyjątkiem, gdy jest ona przypadkowo *wywrócona*.

B3 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 3

26 PROCEDURY STARTOWE WYŚCIGÓW

Przepis 26 jest zmieniony na:

26.1 System 1 (dla startów na wiatr)

Starty do wyścigów muszą być przeprowadzane przy zastosowaniu sygnałów podanych poniżej. Casy liczone są od sygnałów optycznych; brak sygnału dźwiękowego nie będzie brany pod uwagę.

<i>Minuty do sygnалу startu</i>	<i>Sygnal optyczny</i>	<i>Sygnal dźwiękowy</i>	<i>Znaczenie</i>
5*	Flaga klasy	Jeden	Sygnal ostrzeżenia
4	P, I, U lub flaga czarna	Jeden	Sygnal przygotowania
1	Opuszczenie flagi przygotowania	Jeden długi	Jedna minuta
0	Opuszczenie flagi klasy	Jeden	Sygnal startu

*lub jak podano w zawiadomieniu o regatach lub instrukcji żegluga

Sygnal ostrzeżenia dla następnej klasy musi być podany wraz z sygnałem startu klasy poprzedniej lub po tym sygnale.

26.2 System 2 (dla startów na powietrze)

Starty do wyścigów muszą być przeprowadzane przy zastosowaniu sygnałów podanych poniżej. Casy liczone są od sygnałów optycznych; brak sygnału dźwiękowego nie będzie brany pod uwagę.

<i>Minuty do sygnалу startu</i>	<i>Sygnal optyczny</i>	<i>Sygnal dźwiękowy</i>	<i>Znaczenie</i>
3	Flaga klasy	Jeden	Sygnal uwaga
2	Czerwona flaga; opuszczenie sygnalu uwaga	Jeden	Sygnal ostrzeżenia
1	Żółta flaga; opuszczenie czerwonej flagi	Jeden	Sygnal przygotowania
1/2	Opuszczenie żółtej flagi		30 sekund
0	Zielona flaga	Jeden	Sygnal startu

26.3 System 3 (dla startów z plaży)

- (a) Jeśli linia startu jest na plaży, lub tak blisko plaży, że zawodnicy muszą stać w wodzie, by *wystartować*, start jest startem z plaży.

- (b) Stanowiska startowe muszą być ponumerowane tak, by stanowisko o numerze 1 było najbardziej nawietrznym. Jeśli instrukcja żeglugi nie określa innego systemu, stanowisko startowe deski musi być wyznaczone w następujący sposób:
 - (1) według rankingu (najwyżej sklasyfikowana deska na stanowisku numer 1, kolejna na stanowisku numer 2 i tak dalej) lub
 - (2) poprzez losowanie. w każdym kolejnym wyścigu lub rundzie, według miejsca deski w poprzednim wyścigu lub przejeździe.
- (c) Po tym, jak deski zostały wezwane do swoich stanowisk, komisja regatowa musi podać sygnał przygotowania poprzez wystawienie czerwonej flagi wraz z jednym sygnałem dźwiękowym. Sygnał startu może być podany w dowolnym momencie po sygnale przygotowania poprzez opuszczenie czerwonej flagi wraz z jednym sygnałem dźwiękowym.
- (d) Po sygnale startu, w celu dostania się do wody, i dalej do miejsca skąd można zacząć żeglować, deski muszą poruszać się najkrótszą drogą od stanowiska startowego nie przeszkadzając innym deskom. Przepisy części 2 mają zastosowanie od momentu, gdy obie stopy zawodnika znajdują się na desce.

30 KARY STARTOWE

Przepis 30.2 jest usunięty.

31 DOTKNIĘCIE ZNAKU

Przepis 31 jest zmieniony na:

Deska może dotykać *znaku*, lecz nie może się go trzymać.

B4 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 4

42 ŚRODKI NAPĘDOWE

Przepis 42 jest zmieniony na:

Deska musi być napędzana jedynie poprzez działanie wiatru na żagiel i działanie wody na kadłub. Jednakże, pompowanie i wachlowanie żaglem jest dozwolone. Jednakże, deska nie może być napędzana poprzez pagajowanie, pływanie wplaw lub chodzenie.

44 KARY W CZASIE INCYDENTU

Przepis 44 jest zmieniony na:

44.1 Przyjmowanie kary

Deska może przyjąć Karę obrotu o 360°, gdy mogła złamać jeden lub więcej przepisów Części 2 w trakcie incydentu w *wyścigu*. Instrukcja żeglugi może określić stosowanie innej kary. Jednakże, jeżeli deska spowodowała obrażenie ciała lub poważne uszkodzenie lub pomimo przyjęcia kary uzyskała znaczącą przewagę w wyścigu lub serii w wyniku złamania przepisu, jej karą musi być wycofanie się.

44.2 Kara obrotu o 360°

Po możliwie jak najszybszym uwolnieniu się od innych desek po zaistniałym incydencie, deska przyjmuje Karę obrotu o 360° przez natychmiastowe wykonanie obrotu o 360° bez wymagań odnośnie zwrotu na wiatr i zwrotu z wiatrem. Gdy deska przyjmuje karę na linii mety lub w jej pobliżu, jego kadłub musi znaleźć się całkowicie po kursowej stronie tej linii zanim *ukończyć*.

50 UBRANIE I WYPOSAŻENIE ZAWODNIKA

Przepis 50.1(a) jest zmieniony na:

- (a) Zawodnikom nie wolno nosić lub wykorzystywać ubioru lub wyposażenia w celu powiększenia swojej masy. Jednakże zawodnik może mieć na sobie pojemnik na napój, mający pojemność nie większą niż 1.5 litra.

SKREŚLONE PRZEPISY CZĘŚCI 4

Przepisy 45, 48.2, 49, 50.1(c), 50.2, 51, 52, 54, 55 i 56.1 są skreślone.

B5 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 5

60 PRAWO DO PROTESTU; PRAWO DO PROŚBY O ZADOŚĆCZYNIENIE LUB DO DZIAŁANIA Z PRZEPISU 69

Przepis 60.1(a) jest zmieniony poprzez skreślenie słów „lub go widział”.

61 WYMAGANIA W STOSUNKU DO PROTESTU

61.1 Zawiadomienie protestowanego

Przepis 61.1(a) jest zmieniony na:

- (a) Protestująca deska musi poinformować drugą deskę przy pierwszej nadarzającej się okazji. Gdy *protest* dotyczy incydentu na akwencie regatowym, musi ona krzyknąć „Protest” przy pierwszej nadarzającej się okazji. Musi ona również poinformować komisję regatową

o zamiarze protestowania tak szybko, jak to możliwe po *ukończeniu* lub wycofaniu się. Jednakże:

- (1) jeżeli druga deska jest poza zasięgiem okrzyku, deska protestująca nie musi wołać, ale musi poinformować drugą deskę przy pierwszej nadarzającej się okazji;
- (2) czerwona flaga nie jest wymagana;
- (3) jeżeli incydent dotyczył błędnego *przebycia trasy* przez drugą deskę, deska protestująca nie musi wołać, ale musi poinformować drugą deskę zanim, lub przy pierwszej nadarzającej się okazji po tym, jak ta deska *ukończy*;
- (4) jeżeli w czasie incydentu jest oczywistym dla protestującej deski, że którykolwiek z zawodników jest w niebezpieczeństwie lub doszło do poważnego uszkodzenia sprzętu lub obrażenia ciała, wymagania niniejszego przepisu nie stosują się do niej, ale musi ona usiłować poinformować drugą deskę przed upływem czasu określonego w przepisie 61.3.

61.2 Zawartość protestu

Dodaje się do przepisu 61.2:

Przepis ten nie ma zastosowania w wyścigach rozgrywanych w seriach eliminacyjnych, które kwalifikują deskę do udziału w dalszym etapie regat.

62 ZADOŚĆCZYNIENIE

Przepis 62.1(b) jest zmieniony na:

- (b) obrażenie ciała, fizyczne uszkodzenie sprzętu lub *wywrócenie się* w wyniku działania:
 - (1) deski łamiącej przepis Części 2, która przyjęła odpowiednią karę lub na którą nałożono karę, lub
 - (2) statku niebędącego w *wyścigu*, który miał obowiązek ustępowania.

63 ROZPATRYWANIA

63.6 Zbieranie dowodów i ustalanie faktów

Dodaje się do przepisu 63.6:

Jednakże, w wyścigach rozgrywanych w seriach eliminacyjnych, które kwalifikują deskę do udziału w dalszym etapie regat, *protesty* i prośby o zadośćuczynienie nie muszą być składane na piśmie; muszą być złożone ustnie członkowi zespołu protestowego tak szybko, jak to rozsądnie możliwe

po wyścigu. Zespół protestowy może zebrać dowody w dowolny sposób, jaki uzna za właściwy i może zakomunikować swoją decyzję ustnie.

64 DECYZJE

Przepis 64.4(b) jest zmieniony na:

- (b) Gdy zespół protestowy ma wątpliwości co do pomiarów deski, znaczenia przepisu klasowego lub uszkodzenia deski, musi on przedstawić swoje pytania, wraz z odpowiednimi faktami, władzy odpowiedzialnej za interpretację przepisu. Podejmując decyzję, zespół musi oprzeć się na odpowiedzi otrzymanej od tej władzy.

65 INFORMOWANIE STRON ORAZ INNYCH OSÓB

Dodaje się do przepisu 65.2:

Przepis ten nie ma zastosowania w wyścigach rozgrywanych w seriach eliminacyjnych, które kwalifikują deskę do udziału w dalszym etapie regat.

70 ODWOŁANIA I PROŚBY DO WŁADZY KRAJOWEJ

Przepisy 70.5 i 70.5(a) są zmienione na:

70.5 Decyzje międzynarodowego jury ukonstytuowanego zgodnie z wymogami Dodatku N oraz zespołu protestowego dla wyścigów rozgrywanych w seriach eliminacyjnych, które kwalifikują deskę do udziału w dalszym etapie regat nie podlegają odwołaniu. Ponadto, jeżeli stanowi tak zawiadomienie o regatach lub instrukcja żeglugi, można odmówić prawa do odwołań w następujących sytuacjach:

- (a) gdy jest to istotne dla bezzwłocznego ustalenia wyniku wyścigu, który dopuszczałby deskę do udziału w następnych regatach (władza krajowa może zarządzić, że w takiej procedurze jej zgoda jest wymagana);

B6 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 6

78 ZGODNOŚĆ Z PRZEPISAMI KLASOWYMI; CERTYFIKATY

Do przepisu 78.1 dodaje się: „Gdy World Sailing tak zarządziło, sygnatury oznaczone numerami i opatrzone datą, które umieszczone są na desce, jej mieczu, stateczniku i pędniku służą za certyfikat deski.”

B7 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 7

90 KOMISJA REGATOWA; INSTRUKCJA ŻEGLUGI; PUNKTACJA

Ostatnie zdanie w przepisie 90.2(c) jest zmienione na: „Zmiany postanowień instrukcji żeglugi mogą być przekazywane ustnie, tylko wtedy, gdy taka procedura jest opisana w instrukcji żeglugi.”

B8 ZMIANY W DODATKU A

A1 LICZBA WYŚCIGÓW; PUNKTACJA ŁĄCZNA

Przepis A1 jest zmieniony na:

Liczba planowanych wyścigów oraz liczba wyścigów wymaganych do rozegrania dla uznania serii wyścigów za ważną musi być podana w zawiadomieniu o regatach lub instrukcji żeglugi. Jeżeli regaty obejmują więcej niż jedną konkurencję lub format, zawiadomienie o regatach lub instrukcja żeglugi muszą określać, w jaki sposób będzie liczona punktacja łączna.

A2 PUNKTACJA SERII

Przepis A2.1 jest zmieniony na:

Wynikiem punktowym deski w serii wyścigów jest suma punktów z wszystkich wyścigów, z odrzuceniem jej:

- (a) najgorszego wyniku punkowego, gdy rozegranych zostało od 5 do 11 wyścigów lub
- (b) dwóch najgorszych wyników punkowych, gdy rozegranych zostało 12 lub więcej wyścigów,

uwzględniając przepis 90.3(b).

Jednakże, zawiadomienie o regatach lub instrukcja żeglugi mogą ustalić inaczej. Wyścig jest uważany za rozegrany, jeżeli została obliczona punktacja; patrz przepis 90.3(a)). Jeżeli deska uzyskała dwa lub więcej takich samych najgorszych wyników, odrzucony zostanie wynik(i) w wyścigu(ach) rozegranym najwcześniej w serii wyścigów. Deska z najmniejszą ilością punktów w serii wyścigów wygrywa, pozostałe deski są sklasyfikowane w odpowiedniej kolejności.

A5 WYNIKI OKREŚLANE PRZECZ KOMISJĘ REGATOWĄ

Dodaje się nowy przepis A5.4:

- A5.4** W wyścigach rozgrywanych w seriach eliminacyjnych, które kwalifikują deskę do udziału w dalszym etapie regat, deska, która nie *wystartowała*, nie

przebyła trasy, nie ukończyła, wycofała się lub została zdyskwalifikowana otrzymuje liczbę punktów jak za zajęcie miejsca na mecie równego liczbie desek dopuszczonych do startu w tym wyścigu.

A8 REMISY W SERII WYŚCIGÓW

Przepis A8 jest zmieniony na:

- A8.1** Jeżeli w serii wyścigów istnieje remis punktowy pomiędzy dwiema lub więcej deskami, dla każdej deski układa się listę odrzuconych wyników w kolejności od najlepszego do najgorszego i w pierwszym punkcie (punktach) gdzie występuje różnica, remis rozstrzyga się na korzyść deski (desek) z najlepszymi wynikami punktowymi.
- A8.2** Jeżeli remis pozostaje pomiędzy dwiema lub więcej deskami, dla każdej deski układa się listę wyników w kolejności od najlepszego do najgorszego, włączając wyniki odrzucone, i w pierwszym punkcie (punktach) gdzie występuje różnica, remis rozstrzyga się na korzyść deski (desek) z najlepszymi wynikami punktowymi. Wyniki te są brane pod uwagę nawet wtedy, gdy są to wyniki odrzucone.
- A8.3** Jeżeli remis nadal pozostaje pomiędzy dwiema lub więcej deskami klasyfikuje się je według kolejności ich wyników w ostatnim wyścigu. Wszelkie pozostające remisy rozstrzyga się wykorzystując wyniki desek w przedostatnim wyścigu i postępuje się dalej w ten sposób, aż do rozstrzygnięcia wszystkich remisów. Wyniki te są brane pod uwagę nawet jeśli niektóre z nich są wynikami odrzuconymi.

B9 ZMIANY W DODATKU G

G1 DESKI KLAS WORLD SAILING

G1.3 Umiejscowienie

Przepis G1.3 jest zmieniony na:

Znak klasowy musi być pokazany jednokrotnie po każdej stronie żagla w obszarze powyżej linii poprowadzonej pod kątem prostym do liku przedniego żagla z punktu oddalonego od rogu fałowego o 1/3 jego odległości od bomu. Litera przynależności państwowej oraz numery na żaglu muszą być w środkowej tercji żagla ponad bomem i wyraźnie oddzielone od jakiegokolwiek reklamy. Muszą być czarne i naklejone na nieprzezroczystym białym tle w tym samym miejscu (plecami do siebie) po obydwóch stronach żagla. Pole tła musi rozciągać się, co najmniej 30 mm poza znaki. Pomiedzy literami przynależności państwowej a numerem żagla musi być stosowany znak „—” i normalne odstępy.

DODATEK C

PRZEPISY REGAT MECZOWYCH

Regaty meczowe muszą być rozgrywane zgodnie z Przepisami regatowymi żeglarstwa ze zmianami wprowadzonymi przez niniejszy dodatek. Jeżeli zawiadomienie o regatach lub instrukcja żeglugi nie przewidują inaczej, w regatach muszą orzekać arbitrzy.

Uwaga: Standardowe zawiadomienie o regatach, standardowa instrukcja żeglugi i przepisy regat meczowych dla niewidomych zawodników są dostępne na stronie World Sailing.

C1 TERMINOLOGIA

W zależności od regat „zawodnik” oznacza sternika, zespół lub jacht. „Flight” oznacza dwa lub więcej meczy rozgrywanych w tej samej sekwencji startowej.

C2 ZMIANY W DEFINICJACH I PRZEPISACH CZĘŚCI 1, 2, 3 i 4

C2.1 Definicja *ukończenia* zostaje zmieniona na:

Ukończenie Jacht *kończy*, gdy po wykonaniu wszystkich kar jakiegokolwiek część jego kadłuba przekracza linię mety od strony kursowej. Jednakże, gdy kary ulegają skasowaniu zgodnie z przepisem C7.2(d) po tym, jak jeden lub oba jachty *ukończyły*, każdy musi być odnotowany jako jacht, który *ukończył* wtedy, gdy przeciął linię mety. Jacht nie *kończy*, jeżeli kontynuuje *przebywanie trasy*.

C2.2 Definicja *miejsca przy znaku* zostaje zmieniona na:

Miejsce przy znaku Miejsce dla jachtu umożliwiające żeglowanie *kursem właściwym* w celu okrążenia lub minięcia *znaku* oraz *miejsce* do minięcia *znaku* mety po *ukończeniu*.

C2.3 Dodaje się do definicji *kurs właściwy*: „Jacht przyjmujący karę lub manewrujący w celu przyjęcia kary nie żegluje *kursem właściwym*.”

C2.4 W definicji *Strefa* odległość jest zmieniona na dwie długości kadłuba.

C2.5 W części 1 dodaje się nowy przepis 7:

7 OSTATNI PUNKT PEWNOŚCI

Arbitrzy zakładają, że pozycja jachtu, lub zależność pomiędzy nim, a innym jachtem, pozostaje bez zmian, dopóki nie są pewni, że się zmieniła.

C2.6 Przepis 13 jest zmieniony na:

13 PODCZAS WYKONYWANIA ZWROTU NA WIATR LUB Z WIATREM

13.1 Po przejściu dziobem linii wiatru, jacht musi *ustępować* innym jachtom do czasu, aż znajdzie się na kursie ostro na wiatr.

13.2 Po tym jak lik dolny grota jachtu żeglującego z wiatrem przejdzie linię środkową jachtu, musi on *ustępować* innym jachtom do czasu, gdy jego grot wypełni się.

13.3 Gdy przepisy 13.1 lub 13.2 mają zastosowanie, nie stosuje się przepisów 10, 11 i 12. Jednakże, gdy dwa jachty podlegają przepisowi 13.1 lub 13.2 w tym samym czasie, to jacht znajdujący się po lewej burcie drugiego lub znajdujący się z tyłu musi *ustępować*.

C2.7 Przepis 16.2 jest skreślony.

C2.8 Przepis 17 jest skreślony.

C2.9 Przepis 18 jest zmieniony na:

18 MIEJSCE PRZY ZNAKU

18.1 Kiedy przepis 18 ma zastosowanie

Przepis 18 ma zastosowanie pomiędzy jachtami, gdy wymagane jest, aby pozostawiły znak po tej samej stronie i przynajmniej jeden z nich znajduje się w *strefie*. Jednakże nie stosuje się on pomiędzy jachtem zbliżającym się do *znaku*, a jachtem opuszczającym *znak*. Przepis 18 przestaje mieć zastosowanie pomiędzy jachtami, gdy jacht uprawniony do *miejsca przy znaku* znajduje się na kolejnym boku trasy i *znak* znajduje się za jego rufą.

18.2 Dawanie miejsca przy znaku

- (a) Gdy pierwszy jacht osiąga *strefę*,
 - (1) jeżeli jachty są w *kryciu*, jacht w tym momencie zewnętrzny musi od tego czasu dawać jachtowi wewnętrznemu *miejsce przy znaku*.
 - (2) jeżeli jachty nie są w *kryciu*, jacht, który nie osiągnął *strefy* musi od tego czasu dawać mu *miejsce przy znaku*.
- (b) Jeżeli jacht uprawniony do *miejsca przy znaku* opuści *strefę*, jego prawo do *miejsca przy znaku* wygasa, a przepis 18.2(a) ma ponownie

zastosowanie, jeśli zależność pomiędzy jachtami tego wymaga w momencie, gdy pierwszy z nich ponownie osiągnie *strefę*.

- (c) Jeżeli jacht uzyskał *krycie* po wewnętrznej i jeżeli od momentu rozpoczęcia *krycia* jacht zewnętrzny nie był w stanie dać *miejsca przy znaku* to nie musi tego miejsca dawać.

18.3 Wykonywanie zwrotu na wiatr lub z wiatrem

- (a) Jeżeli *miejsce przy znaku* dla jachtu zawiera zmianę *halsu*, taki zwrot na wiatr lub z wiatrem musi zostać wykonany nie szybciej, niż to potrzebne do żeglugi *kursem właściwym*.
- (b) Gdy jacht, będący w *kryciu* po wewnętrznej i posiadający prawo drogi, musi zmienić *hals* przy znaku, by żeglować swoim *kursem właściwym*, dopóki nie zmieni *halsu* nie może żeglować dalej od *znaku* niż jest to konieczne do żeglowania tym kursem. Przepis 18.3(b) nie ma zastosowania przy *znakach* bramki lub mety. Jacht zostanie uniewinniony za złamanie tego przepisu, jeżeli jego złamanie nie wpłynęło na kurs innego jachtu zanim zmienił on *hals*.

C2.10 Przepis 20.4(a) jest zmieniony na:

- (a) Oprócz okrzyków, wymagane są następujące znaki ręką podawane przez sternika:
- (1) dla *miejsca* do zwrotu na wiatr, powtarzające się i wyraźne wskazywanie na nawietrzną; oraz
- (2) dla „Rób zwrot”, powtarzające się i wyraźne wskazywanie na drugi jacht oraz machanie ręką w kierunku pod wiatr.

C2.11 Przepis 21.3 jest skreślony.

C2.12 Przepis 23.1 jest zmieniony na:

23.1 W miarę możliwości, jacht niebędący w *wyścigu* nie może przeszkadzać jachtowi w *wyścigu* lub łodzi arbitrow.

C2.13 Dodaje się nowy przepis 23.3:

23.3 Gdy spotykają się jachty z różnych meczy, jakkolwiek zmiana kursu dowolnego jachtu musi być zgodna z przestrzeganiem *przepisu* lub z dążeniem do wygrania własnego meczu.

C2.14 Przepis 31 jest zmieniony na:

31 DOTKNIĘCIE ZNAKU

Gdy jacht jest w *wyścigu*, załoga i kadłub jachtu nie mogą dotknąć *znaku* startowego przed *wystartowaniem*, *znaku* rozpoczynającego, ograniczającego lub kończącego bok trasy, na którym jacht żegluje lub *znaku* linii mety po *ukończeniu*. Dodatkowo, jachtowi będącemu w *wyścigu* nie wolno dotknąć statku komisji regatowej będącego *znakiem*.

C2.15 Dodaje się nowy przepis 41(e):

- (e) pomocy w podjęciu członka załogi z wody, pod warunkiem, że jego powrót na pokład jest w przybliżonym miejscu jego podjęcia.

C2.16 Przepis 42 obowiązuje również pomiędzy sygnałami ostrzeżenia i przygotowania.

C2.17 Przepis 42.2(d) jest zmieniony na:

- (d) rumplowanie: powtarzające się ruchy sterem celem napędzenia jachtu w przód;

C3 SYGNAŁY WYŚCIGU I ZMIANY W POWIĄZANYCH PRZEPISACH

C3.1 Sygnały startowe

Sygnały do rozpoczęcia meczu podano poniżej. Czasy mierzone są od sygnałów optycznych; brak sygnału dźwiękowego nie będzie brany pod uwagę. Gdy rozgrywany będzie więcej niż jeden mecz, sygnał startowy jednego meczu jest sygnałem ostrzeżenia dla następnego.

<i>Czas w minutach</i>	<i>Sygnal optyczny</i>	<i>Sygnal dźwiękowy</i>	<i>Znaczenie</i>
7	Podniesienie flagi F	Jeden	Sygnal uwaga
6	Opuszczenie flagi F	Bez sygnału	
5	Podniesienie flagi cyfry*	Jeden	Sygnal ostrzeżenia
4	Podniesienie flagi P	Jeden	Sygnal przygotowania
2	Flagi niebieska lub żółta lub obie podniesione**	Jeden**	Koniec przedstartowego czasu na wejście
1	Opuszczenie flagi P	Jeden długi	
0	Opuszczenie sygnału ostrzeżenia	Jeden	Sygnal startu

* W obrębie jednej grupy meczy (flight) flaga „1” oznacza mecz 1, flaga „2” oznacza mecz 2 itd., chyba że inne sygnały ostrzeżenia zostały opisane w instrukcji żeglugi.

**Sygnały te muszą być podane tylko wówczas, gdy jeden lub obydwa jachty nie wypełnią przepisu C4.2 Flagi muszą być wystawione do czasu zasygnalizowania przez arbitrów kary lub przez jedną minutę w zależności, co nastąpi wcześniej.

C3.2 Zmiany w powiązanych przepisach

(a) Przepis 29.1 jest zmieniony na:

- (1) Gdy w momencie sygnału startu dla jachtu jakakolwiek część jego kadłuba jest po kursowej stronie linii startu lub jednego z jej przedłużeń, komisja regatowa musi niezwłocznie wystawić flagę niebieską lub żółtą identyfikującą jacht wraz z jednym sygnałem dźwiękowym. Flaga musi być wystawiona do czasu, gdy kadłub jachtu znajdzie się całkowicie po przedstartowej stronie linii startu lub jednego z jej przedłużeń lub do czasu dwóch minut po sygnale startu, obowiązuje wcześniejszy z wymienionych terminów.
- (2) Gdy po sygnale startu dla jachtu jakakolwiek część jego kadłuba przekroczy przedłużenie linii startu z jego przedstartowej na kursową stronę nie *startując* właściwie, komisja regatowa musi niezwłocznie wystawić niebieską lub żółtą flagę identyfikującą ten jacht. Flaga musi być wystawiona do czasu, gdy kadłub jachtu znajdzie się całkowicie po przedstartowej stronie linii startu lub jednego z jej przedłużeń lub przez dwie minuty po sygnale startu; obowiązuje wcześniejszy z wymienionych terminów.

- (b) W opisie znaczenia sygnału AP, ostatnie zdanie zmienia się na: „Sygnał „uwaga“ zostanie podany 1 minutę po opuszczeniu AP, chyba że w tym czasie wyścig zostanie ponownie *odroczony* lub *przerwany*.”
- (c) W opisie znaczenia sygnału N ostatnie zdanie zmienia się na: „Sygnał „uwaga“ będzie podany 1 minutę po opuszczeniu flagi N, chyba że w tym czasie wyścig zostanie ponownie *odroczony* lub *przerwany*.”

C3.3 Sygnały linii mety

Sygnał wyścigu Niebieska flaga lub przedmiot o takim kolorze nie będzie stosowany.

C4 WYMAGANIA PRZED STARTEM

C4.1 W momencie sygnału przygotowania dla jachtu, jego kadłub musi być całkowicie na zewnątrz linii, poprowadzonej pod kątem 90° do linii startu i przechodzącej przez *znak* startu znajdujący się na końcu przyznanym jachtowi. Jacht zapisany po lewej stronie listy par ma przyznany lewy koniec linii startu i musi nieść na rufie w sposób widoczny niebieską flagę, gdy jest w *wyścigu*. Drugi jacht ma przyznany prawy koniec linii startu i musi nieść na rufie w sposób widoczny żółtą flagę, gdy jest w *wyścigu*.

C4.2 W okresie dwóch minut po sygnale przygotowania dla jachtu, jego kadłub musi przekroczyć i całkowicie opuścić linię startu, za pierwszym razem ze strony kursowej na stronę przedstartową.

C5 SYGNAŁY PODAWANE PRZEZ ARBITRÓW

C5.1 Flaga zielono-biała z jednym długim sygnałem dźwiękowym oznacza: „Brak kary”.

C5.2 Flaga niebieska lub żółta identyfikująca jacht wraz z jednym długim sygnałem dźwiękowym oznacza: „Wskazany jacht musi przyjąć karę według wymagań przepisu C7.”

C5.3 Flaga czerwona wraz lub zaraz po fładze niebieskiej lub żółtej wraz z jednym długim sygnałem dźwiękowym oznacza: „Wskazany jacht musi przyjąć karę według wymagań przepisu C7.3(d).”

C5.4 Czarna flaga wraz z flagą niebieską lub żółtą i jednym długim sygnałem dźwiękowym oznacza: „Wskazany jacht jest zdyskwalifikowany i mecz jest zakończony na korzyść drugiego jachtu.”

C5.5 Jeden krótki sygnał dźwiękowy oznacza: „Kara została teraz wykonana.”

C5.6 Powtarzające się krótkie sygnały dźwiękowe oznaczają: „Jacht nie przyjmuje już kary i kara pozostaje.”

C5.7 Niebieska lub żółta flaga lub przedmiot umieszczony na łodzi arbitrów oznacza: „Wskazany (kolorem) jacht ma zaległą karę do wykonania.”

C6 PROTESTY I PROŚBY O ZADOŚĆCZYNIENIE SKŁADANE PRZEZ JACHTY

C6.1 Jacht może protestować drugi jacht

- (a) na podstawie przepisu Części 2, z wyjątkiem przepisu 14, przez wyraźne pokazanie flagi Y natychmiast po incydencie, w którym brał udział;
- (b) na podstawie jakiegokolwiek przepisu niewymienionego w przepisie C6.1(a) lub C6.2 przez wyraźne pokazanie flagi czerwonej bezpośrednio po incydencie.

C6.2 Jacht nie może protestować drugiego jachtu na podstawie:

- (a) przepisu 14, chyba że nastąpiło uszkodzenie sprzętu lub obrażenie ciała;
- (b) przepisu Części 2, chyba że był uczestnikiem incydentu;
- (c) przepisu 31 lub 42; lub
- (d) przepisu C4 lub C7.

C6.3 Jacht proszący o zadośćuczynienie z powodu okoliczności, które powstały w czasie, gdy był on w *wyścigu* lub w pobliżu mety, musi w sposób wyraźny pokazać czerwoną flagę możliwie najszybciej po tym, jak uświadomi sobie te okoliczności, ale nie później niż dwie minuty po *ukończeniu* lub wycofaniu się.

- C6.4**
- (a) Jacht protestujący zgodnie z przepisem C6.1(a) musi usunąć flagę Y przed lub możliwie najszybciej po sygnale arbitrów.
 - (b) Jacht protestujący zgodnie z przepisem C6.1(b) lub proszący o zadośćuczynienie zgodnie z przepisem C6.3 musi, dla ważności swojego *protestu* lub prośby o zadośćuczynienie, utrzymywać czerwoną flagę w górze do czasu poinformowania arbitrów po *ukończeniu* lub wycofaniu się. Protest lub prośba o zadośćuczynienie nie musi być na piśmie.

C6.5 Decyzje arbitrów

- (a) Po tym jak flaga Y została pokazana, arbitrzy muszą podjąć decyzję czy ukarać któryś jacht. Swoją decyzję muszą zasygnalizować zgodnie z przepisem C5.1, C5.2 lub C5.3. Jednakże,
 - (1) jeżeli arbitrzy zdecydują się ukarać jacht, w wyniku czego będzie on posiadał więcej niż dwie niewykonane kary, arbitrzy muszą zasygnalizować jego dyskwalifikację zgodnie z przepisem C5.4;
 - (2) gdy arbitrzy nakładają karę na jacht zgodnie z przepisem C8.2 i w tym samym incydencie jacht pokazuje flagę Y, arbitrzy mogą zignorować flagę Y.

- (b) Kara czerwonej flagi w przepisie C5.3 musi być zastosowana, gdy w wyniku złamania *przepisu* jacht uzyskał pozycję, z której może kontrolować wyścig, ale arbitrzy nie są pewni, że zostały spełnione warunki dla zastosowania dodatkowej kary inicjowanej przez arbitrów.

C6.6 Decyzje zespołu protestowego

- (a) Zespół protestowy może zbierać dowody w dowolny sposób, jaki uważa za właściwy i może zakomunikować swoją decyzję ustnie.
- (b) Jeżeli zespół protestowy zdecyduje, że złamanie *przepisu* nie miało znaczącego wpływu na wynik meczu, może:
 - (1) nałożyć karę jednego punktu lub części jednego punktu;
 - (2) zarządzić powtórne rozegranie meczu; lub
 - (3) przyjąć inne rozwiązanie, które uważa za sprawiedliwe, co może oznaczać nie nałożenie żadnej kary.
- (c) Kara za złamanie przepisu 14, gdy nastąpiło uszkodzenie sprzętu lub obrażenie ciała, może być nałożona według uznania zespołu protestowego i może oznaczać wykluczenie jachtu z dalszych wyścigów regat.

C6.7 Do Dodatku N dodaje się nowy przepis N1.10

N1.10 W przepisie N.1, jeden Międzynarodowy Arbitr może zostać mianowany do jury lub jego panelu w miejsce jednego Międzynarodowego Sędziego Zespołu Protestowego.

C7 SYSTEM KAR

C7.1 Przepis skreślony

Przepis 44 jest skreślony.

C7.2 Dotyczy wszystkich kar

- (a) Ukaraný jacht może odłożyć przyjęcie kary w granicach określonych przez przepis C7.3 i musi ją przyjąć w sposób następujący:
 - (1) Gdy jacht jest na boku trasy w kierunku do nawietrznego *znaku*, musi wykonać zwrot z wiatrem i tak szybko jak to praktycznie możliwe wystrzyc do kursu ostro na wiatr.
 - (2) Gdy jacht jest na boku trasy w kierunku do zawietrznego *znaku* lub linii mety, musi wykonać zwrot na wiatr i tak szybko jak to praktycznie możliwe odpaść do kursu pełniejszego niż dziewięćdziesiąt stopni od wiatru rzeczywistego.
- (b) Dodaje się do przepisu 2: „Będąc w *wyścigu*, jacht nie musi przyjmować kary, chyba że arbitrzy zasygnalizowali, że musi to uczynić”.

- (c) Jacht kończy bok trasy, gdy jakkolwiek część jego kadłuba przecina przedłużenie linii poprowadzonej od poprzedniego *znaku* poprzez *znak*, który aktualnie okrąża lub, na ostatnim boku, gdy *kończy*.
- (d) Ukarany jacht nie może być odnotowany, jako *kończący* do czasu, aż wykona karę i jego kadłub znajdzie się całkowicie na kursowej stronie linii mety, a następnie *ukończy*, chyba że kara zostaje anulowana przed lub po przekroczeniu linii mety.
- (e) Jeżeli jacht ma jedną lub dwie zaległe kary i drugi jacht z jego meczu otrzymuje karę, jedna kara każdego z jachtów zostaje skasowana z wyjątkiem, że kara „czerwonej flagi” nie anuluje innej kary lub nie może być anulowana przez inną karę.
- (f) Jeżeli jeden jacht *ukończył* i nie jest już w *wyścigu*, a drugi jacht posiada niewykonaną karę, arbitrzy mogą ją anulować.

C7.3 Ograniczenia w wykonywaniu kar

- (a) Jacht przyjmujący karę, która obejmuje zwrot na wiatr, musi mieć głowę spinakera poniżej przegubu mocowania bomu grota od czasu, gdy przechodzi dziobem linię wiatru do czasu, gdy znajdzie się na kursie ostro na wiatr.
- (b) Żadna część kary nie może być wykonana w *strefie* okrążanego *znaku*, który zaczyna, ogranicza lub kończy bok, na którym jacht się znajduje.
- (c) Jeżeli jacht ma jedną zaległą karę, może ją przyjąć w dowolnym czasie po *wystartowaniu* i *przed ukończeniem*. Jeżeli jacht ma dwie kary zaległe, musi przyjąć jedną z nich tak szybko, jak to jest praktycznie możliwe, ale nie *przed wystartowaniem*.
- (d) Gdy arbitrzy pokażą czerwoną flagę wraz lub zaraz po fładze kary, ukarany jacht musi przyjąć karę tak szybko, jak to jest praktycznie możliwe, ale nie *przed wystartowaniem*.

C7.4 Przyjmowanie i wykonywanie kar

- (a) Gdy jacht mający karę zaległą znajduje się na boku trasy do *znaku* nawietrznego i robi zwrot z wiatrem lub gdy jest na boku trasy do *znaku* zawietrznego lub linii mety i przechodzi dziobem linię wiatru, to przyjmuje on karę.
- (b) Gdy jacht przyjmujący karę nie wykona tej kary prawidłowo lub gdy nie wykona kary tak szybko, jak to jest praktycznie możliwe, to wówczas nie przyjmuje on kary. Arbitrzy muszą podać sygnał wymagany przez przepis C5.6.

- (c) Łódź arbitrów w każdym meczu pokazywać będzie niebieskie lub żółte flagi lub przedmioty, każdy wskazujący jedną karę opóźnioną. Gdy jacht wykonał karę lub kara została skasowana, to jedna flaga lub przedmiot zostanie usunięty. Zaniedbanie arbitrów odnośnie pokazania lub usunięcia przedmiotów nie zmienia ilości kar zaległych.

C8 KARY INICJOWANE PRZEZ ARBITRÓW

C8.1 Zmiany przepisów

Przepisy 60.2(a) oraz 60.3(a) nie stosują się do *przepisów*, na podstawie których kary mogą być nakładane przez arbitrów.

- C8.2** Gdy arbitrzy zdecydują, że jacht złamał przepis 31, 42, C4, C7.3(c) lub C7.3(d), musi on być ukarany, co będzie sygnalizowane zgodnie z przepisem C5.2 lub C5.3. Jednakże, gdy jacht jest ukarany za złamanie przepisu Części 2 i gdy w tym samym incydencie łamie przepis 31, nie będzie ukarany za złamanie przepisu 31. Ponadto jacht, który wystawi niewłaściwą flagę identyfikującą jacht lub nie wystawi flagi, musi być ostrzeżony ustnie i otrzymać możliwość naprawienia błędu zanim zostanie ukarany.

- C8.3** Gdy arbitrzy zdecydują, że jacht:

- (a) uzyskał korzyść w wyniku złamania *przepisu* pomimo nałożonej kary,
- (b) złamał *przepis* z rozmysłem, lub
- (c) naruszył zasady sportowego współzawodnictwa,

to musi on być ukarany zgodnie z przepisami C5.2, C5.3 lub C5.4.

- C8.4** Jeżeli arbitrzy lub członkowie zespołu protestowego zdecydują, że jacht mógł złamać *przepis* inny niż te wymienione w przepisie C6.1(a) i C6.2, muszą poinformować o tym zespół protestowy, aby ten podjął działania na podstawie przepisu 60.3 i przepisu C6.6, zależnie od okoliczności.

- C8.5** Gdy, po tym jak jeden jacht *wystartował*, arbitrzy są przekonani, że drugi jacht nie *wystartuje*, mogą zaszygnalizować zgodnie z przepisem C5.4, że jacht, który nie *wystartował* jest zdyskwalifikowany i mecz jest zakończony.

- C8.6** Gdy arbitrzy meczu wraz z co najmniej jednym innym arbitrem zdecydują, że jacht złamał przepis 14 w rezultacie czego nastąpiło uszkodzenie sprzętu, mogą nałożyć karę punktową bez rozpatrywania. Zawodnik musi być poinformowany o karze najszybciej, jak to praktycznie możliwe i w chwili, gdy został poinformowany może prosić o rozpatrywanie. W takim przypadku zespół protestowy musi postępować zgodnie z przepisem C6.6. Jakakolwiek kara

ustanowiona przez zespół protestowy może być większa niż kara nałożona przez arbitrow. Gdy arbitrzy zdecydują, że kara większa niż jeden punkt jest właściwa, muszą oni postępować zgodnie z przepisem C8.4.

C9 PROŚBY O ZADOŚĆCZYNIENIE LUB WZNOWIENIE ROZPATRYWANIA; ODWOŁANIA; INNE DZIAŁANIA

- C9.1** Nie przysługuje prośba o zadośćuczynienie lub prawo do odwołania od decyzji podejmowanych na podstawie przepisów C5, C6, C7 lub C8. W przepisie 66 trzecie zdanie jest zmienione na: „Strona w rozpatrywaniu nie może prosić o wznowienie rozpatrywania.”
- C9.2** Zawodnik nie może opierać swojej prośby o zadośćuczynienie na twierdzeniu, że działanie łodzi oficjalnej było niewłaściwe. Zespół protestowy może rozważyć decyzję o przyznaniu zadośćuczynienia w takich okolicznościach, ale tylko wtedy, gdy w jego opinii oficjalna łódź, włączając łódź arbitrow, mogła poważnie przeszkodzić ścigającemu się jachtowi.
- C9.3** Żadnego rodzaju czynności nie mogą być podejmowane w odniesieniu do działań arbitrow lub ich braku, z wyjątkiem dopuszczonym przez przepis C9.2.

C10 PUNKTACJA

- C10.1** Wygrywający zawodnik w każdym meczu otrzymuje jeden punkt (pół punktu za remis dla każdego zawodnika); przegrywający nie dostaje żadnych punktów.
- C10.2** Gdy zawodnik wycofuje się z części regat, wyniki punktowe za wszystkie rozegrane wyścigi pozostają bez zmian.
- C10.3** Gdy pojedyncza runda każdy z każdym jest zakończona zanim wszystkie wyścigi zostaną rozegrane lub wielokrotna runda każdy z każdym jest zakończona podczas pierwszej rundy, wynikiem zawodnika musi być średnia punktów za każdy mecz, który zawodnik rozegrał. Jednakże, jeżeli jakkolwiek zawodnik ukończył mniej niż jedną trzecią zaplanowanych meczy, cała runda każdy z każdym nie może być wzięta pod uwagę i jeśli to konieczne, regaty uznane są za nieważne. W celu rozstrzygnięcia remisów w przepisie C11.1(a), wynikiem zawodnika musi być średnia punktów zdobytych w meczu pomiędzy zawodnikami pozostającymi na remisie.
- C10.4** Gdy wielokrotna runda każdy z każdym kończy się rundą niekompletną, tylko jeden punkt może być przyznany za wszystkie rozegrane mecze pomiędzy dwoma zawodnikami i będzie on podzielony sposobem następujący:

<i>Ilość ukończonych meczy pomiędzy każdymi dwoma zawodnikami</i>	<i>Punkty za każdy wygrany mecz</i>
1	Jeden punkt
2	Pół punktu
3	Jedna trzecia punktu
(itd.)	

C10.5 W rundzie każdy z każdym:

- (a) zawodników szereguje się w kolejności łącznej ilości zdobytych przez nich punktów, najwyższy wynik na początku;
- (b) zawodnik, który wygrał mecz, ale został zdyskwalifikowany za złamanie przepisu przeciw zawodnikowi z innego meczu traci punkt za ten mecz (jednakże przegrywający przeciwnik nie otrzymuje punktu); oraz
- (c) pozycja końcowa zawodników, którzy żeglowali w różnych grupach, musi być rozstrzygnięta na korzyść zawodnika z największą ilością punktów.

C10.6 W serii eliminującej, instrukcja żeglugi musi określić minimalną ilość punktów wymaganych, aby wyłonić zwycięzcę w serii pomiędzy dwoma zawodnikami. Gdy seria eliminująca zostaje przerwana, zwycięstwo zostaje przyznane zawodnikowi z największą ilością zdobytych punktów.

C10.7 Gdy tylko jeden jacht w meczu nie *przebywa trasy*, musi mu zostać przyznane zero punktów (bez rozpatrywania).

C11 REMISY**C11.1 Serie każdy z każdym**

W seriach każdy z każdym zawodnicy są przydzieleni do jednej lub więcej grup i będą żeglowali przeciwko sobie każdy z każdym w swojej grupie jeden lub więcej razy. Każda oddzielna faza określona w programie regat uważana jest za oddzielną serię każdy z każdym, niezależnie od tego ile razy, każdy zawodnik żegluje przeciw każdemu innemu z zawodników w danej fazie.

Remisy pomiędzy dwoma lub więcej zawodnikami w serii każdy z każdym muszą być rozstrzygnięte poniższymi metodami, po kolei do momentu aż wszystkie remisy zostaną rozstrzygnięte. Gdy jeden lub więcej remisów jest rozstrzygniętych tylko częściowo, przepisy C11.1(a) do C11.1(e) muszą być powtórnie do nich zastosowane. Remisy muszą być rozstrzygnięte na korzyść zawodnika(ów), który:

- (a) przy uszeregowaniu w kolejności, ma najwyższą ilość punktów w meczach pomiędzy zawodnikami w remisie;
- (b) gdy remis jest pomiędzy dwoma zawodnikami w wielokrotnej serii każdy z każdym, zwyciężył w ostatnim meczu pomiędzy tymi dwoma zawodnikami;
- (c) ma najwięcej punktów uzyskanych przeciwko zawodnikowi zajmującemu najwyższe miejsce w serii każdy z każdym lub, jeśli to konieczne, w stosunku do drugiego i tak dalej aż remis zostanie rozstrzygnięty. Gdy dwa oddzielne remisy muszą być rozstrzygnięte, ale wynik każdego z nich zależy od rozstrzygnięcia drugiego, należy zastosować następujące zasady w procedurze C11.1(c):
 - (1) remis na wyższym miejscu w punktacji musi być rozstrzygnięty przed remisem na niższym miejscu w punktacji, oraz
 - (2) wszyscy zawodnicy z remisu na niższym miejscu muszą być potraktowani, jako jeden zawodnik dla celów przepisu C11.1(c);
- (d) po zastosowaniu przepisu C10.5(c), ma najwyższe miejsce w różnych grupach, niezależnie od ilości uczestników w każdej grupie;
- (e) ma najwyższe miejsce w ostatniej fazie regat (regaty floty, seria każdy z każdym, itp.).

C11.2 Serie pucharowe

Remisy (włączając 0-0) pomiędzy dwoma zawodnikami w seriach pucharowych muszą być rozstrzygnięte poniższymi metodami, po kolei, do momentu aż remis zostanie rozstrzygnięty. Remis zostaje rozstrzygnięty na korzyść zawodnika, który:

- (a) ma najwyższe miejsce w ostatniej serii każdy z każdym, z zastosowaniem przepisu C11.1, gdy to jest konieczne;
- (b) wygrał w ostatnim meczu rozegranym w trakcie regat pomiędzy remisującymi zawodnikami.

C11.3 Remisy pozostające

Gdy przepis C11.1 lub C11.2 nie rozwiązuje remisu:

- (a) Gdy remis musi być rozstrzygnięty dla potrzeb późniejszej fazy regat (lub innych regat, dla których dane regaty są kwalifikacją), remis powinien być rozstrzygnięty meczem dogrywki, gdy to jest możliwe. Gdy komisja regatowa zadecyduje, że dogrywka nie jest praktycznie możliwa, remis powinien być rozstrzygnięty na korzyść zawodnika, który ma wyższe miejsce w serii każdy z każdym po odrzuceniu wyniku pierwszego wyścigu każdemu z remisujących zawodników lub jeśli to nie rozwiązuje remisu po odrzuceniu drugiego wyścigu i tak dalej dopóki remis nie zostanie rozstrzygnięty. Gdy remis jest częściowo rozstrzygnięty, pozostający remis powinien być rozstrzygnięty na podstawie przepisu C11.1 lub C11.2.
- (b) dla wyłonienia zwycięzcy w regatach, które nie są bezpośrednią kwalifikacją do innych regat, lub ustalenia końcowej kolejności pomiędzy zawodnikami wyeliminowanymi w jednej rundzie serii pucharowej może być zastosowany mecz dogrywki (ale nie losowanie).
- (c) gdy remis nie zostaje rozstrzygnięty, wszelkie nagrody pieniężne lub punkty rankingowe za miejsca pozostające na remisie, muszą być dodane i podzielone równo pomiędzy remisujących zawodników.

DODATEK D

PRZEPISY REGAT ZESPOŁOWYCH

Regaty zespołowe muszą być rozgrywane zgodnie z Przepisami Regatowymi Żeglarsstwa ze zmianami wprowadzonymi przez niniejszy dodatek.

D1. ZMIANY W PRZEPISACH REGATOWYCH

D1.1 Definicje oraz przepisy Części 2 i 4

(a) W definicji *Strefa* odległość jest zmieniona na dwie długości kadłuba.

(b) Przepis 18.2(b) jest zmieniony na:

Jeżeli jachty są w *kryciu*, gdy pierwszy z nich osiąga *strefę*, to jacht zewnętrzny musi od tego momentu dawać jachtowi wewnętrznemu *miejsce przy znaku*. Jeżeli jacht jest *swobodny z przodu*, gdy osiąga *strefę* lub, gdy jacht później staje się *swobodny z przodu* po tym, gdy drugi jacht przechodzi dziobem linię wiatru, jacht *swobodny z tyłu* musi od tego momentu dawać *miejsce przy znaku*.

(c) Przepis 18.4 jest skreślony.

(d) Gdy instrukcja żeglugi tak stanowi, przepis 20 zostaje zmieniony w taki sposób, że oprócz okrzyków wymagane są następujące znaki ręką:

(1) dla *miejsca* do zwrotu na wiatr, powtarzające się i wyraźne wskazywanie na nawietrzną; oraz

(2) dla „Rób zwrot”, powtarzające się i wyraźne wskazywanie na drugi jacht oraz machanie ręką w kierunku pod wiatr.

(e) Przepis 23.1 jest zmieniony na: „W miarę możliwości, jacht niebędący w *wyścigu* nie może przeszkadzać jachtowi w *wyścigu*, a jachtowi, który *ukończył*, nie wolno działać w celu przeszkadzania jachtowi, który nie *ukończył*.”

(f) Dodaje się nowy przepis 23.3: „Gdy spotykają się jachty z różnych wyścigów, jakkolwiek zmiana kursu dowolnego jachtu musi być zgodna z przestrzeganiem *przepisu* lub z dążeniem do wygrania własnego wyścigu.”

(g) Do przepisu 41 dodaje się:

(e) pomocy od innego jachtu ze swojego zespołu pod warunkiem, że nie jest wykorzystana komunikacja elektroniczna.

(h) Przepis 45 jest skreślony.

D1.2 Protesty i prośby o zadośćuczynienie

- (a) Przepis 60.1 jest zmieniony na:

Jacht może

- (a) protestować inny jacht, jednakże nie za złamanie przepisu Części 2, chyba że uczestniczył w incydencie lub incydent doprowadził do kontaktu pomiędzy członkami innego zespołu; lub
 - (b) prosić o zadośćuczynienie.
- (b) Przepis 61.1(a) jest zmieniony w taki sposób, że jacht może usunąć swoją czerwoną flagę po tym jak została ona wyraźnie pokazana.
- (c) Jacht proszący o zadośćuczynienie za incydent, który wystąpił na akwenu regatowym, musi w sposób wyraźny pokazać czerwoną flagę przy pierwszej nadarzącej się okazji po incydencie. Jacht musi mieć wystawioną czerwoną flagę do momentu odnotowania jej przez komisję regatową lub arbitra.
- (d) Komisja regatowa lub zespół protestowy nie może protestować jachtu za złamanie przepisu Części 2, przepisu 31 lub 42 z wyjątkiem
- (1) gdy jest to oparte na dowodzie zawartym w raporcie arbitra po tym, jak została wystawiona czarno-biała flaga; lub
 - (2) gdy, zgodnie z przepisem 14, otrzyma raport z jakiegokolwiek źródła zarzucającego uszkodzenie sprzętu lub obrażenie ciała.
- (e) *Protesty i prośby o zadośćuczynienie nie muszą być składane na piśmie; Zespół protestowy może zbierać dowody w dowolny sposób, jaki uzna za stosowny i może zakomunikować swoją decyzję ustnie.*
- (f) Jacht nie jest uprawniony do zadośćuczynienia z powodu uszkodzenia sprzętu lub obrażenia ciała spowodowanego przez inny jacht z jego zespołu.
- (g) Jeżeli jacht dostarczony przez organizatora doznaje uszkodzenia, przepis D5 ma zastosowanie.

D1.3 Kary

- (a) Przepis 44.1 jest zmieniony na:

Jacht może przyjąć Karę jednego obrotu, gdy mógł złamać jeden lub więcej przepisów Części 2, przepis 31 lub 42 w trakcie incydentu w *wyścigu*. Jednakże, gdy w trakcie tego samego incydentu jacht mógł złamać przepis Części 2 i przepis 31, nie musi on przyjmować kary za złamanie przepisu 31.

- (b) Jeżeli jacht w wyraźny sposób sygnalizuje, że wykona karę zgodnie z przepisem 44.1, musi tę karę wykonać.

- (c) Jacht może przyjąć karę poprzez wycofanie się i poinformowanie o tym komisji regatowej lub arbitra.
- (d) Żadna kara nie zostanie nałożona za złamanie przepisu Części 2 w incydencie pomiędzy jachtami z tego samego zespołu, jeśli nie doszło do kontaktu.

D2 WYŚCIGI Z UDZIAŁEM ARBITRÓW

D2.1 Kiedy przepis D2 ma zastosowanie

Przepis D2 ma zastosowanie do wyścigów z udziałem arbitrów. Wyścigi z udziałem arbitrów muszą być określone w zawiadomieniu o regatach albo w instrukcji żeglugi albo poprzez wywieszenie flagi J nie później niż wraz z sygnałem ostrzeżenia.

D2.2 Protesty przez jachty

Gdy jacht protestuje na podstawie przepisu Części 2, przepisu 31 lub 42 za incydent na akwenu regatowym, nie ma on prawa do rozpatrywania i następujące punkty mają zastosowanie:

- (a) Musi on krzyknąć „protest” i wyraźnie pokazać czerwoną flagę - każde z działań przy pierwszej nadarzającej się okazji.
- (b) Jachty muszą mieć czas na odpowiedź.
- (c) Jeżeli żaden jacht nie przyjmuje kary lub nie sygnalizuje w wyraźny sposób, że ją przyjmie, arbiter musi zdecydować czy ukarać jakiegokolwiek jacht.
- (d) Gdy więcej niż jeden jacht łamie *przepis*, arbiter musi zdecydować czy ukarać jakiegokolwiek jacht, który nie wykonał kary.
- (e) Arbiter musi zasygnalizować karę zgodnie z przepisem D2.4.

D2.3 Kary inicjowane przez arbitrów

Arbiter może nałożyć karę na jacht bez *protestu* innego jachtu lub złożyć raport o incydencie do zespołu protestowego lub podjąć oba te działania, gdy jacht

- (a) złamie przepis 31 lub 42 i nie wykona kary;
- (b) złamie przepis Części 2 i doprowadzi do kontaktu z innym jachtem ze swojego zespołu lub z jachtem w innym wyścigu i żaden jacht nie przyjmie kary;
- (c) złamie *przepis* i jego zespół uzyska przewagę pomimo tego, że on lub inny jacht z jego zespołu przyjmie karę;
- (d) złamie przepis 14 i doprowadzi do uszkodzenia sprzętu lub obrażenia ciała;
- (e) złamie przepis D1.3(b);

- (f) nie przyjmie kary zasygnalizowanej przez arbitra;
- (g) złamie zasady współzawodnictwa sportowego.

Arbiter musi zasygnalizować swoją decyzję zgodnie z przepisem D2.4

D2.4 Sygnały podawane przez arbitrów

Arbiter musi zasygnalizować decyzję jednym długim sygnałem dźwiękowym wraz z wystawieniem następującej flagi:

- (a) Zielono-białej, dla braku kary.
- (b) Czerwonej, aby nałożyć karę na jeden lub więcej jachtów. Arbiter musi zasygnalizować karę okrzykiem lub sygnałem w celu zidentyfikowania każdego ukaranego jachtu.
- (c) Czarno-białej, aby złożyć raport o zaistniałym incydencie do zespołu protestowego.

D2.5 Kary nakładane przez arbitrów

Jacht ukarany przez arbitra powinien przyjąć Karę dwóch obrotów. Jednakże, jeżeli kara zostaje nałożona zgodnie z przepisem D2.3 i arbiter określa okrzykiem lub sygnalizuje liczbę obrotów, jacht musi wykonać tę liczbę Kar jednego obrotu.

D2.6 Ograniczenia innych działań

- (a) Złamanie przepisu D2.5 nie może być podstawą do protestowania przez jacht.
- (b) Decyzja, działanie lub brak działania ze strony arbitra nie stanowi:
 - (1) podstawy do przyznania zadośćuczynienia,
 - (2) podstawy do odwołania na mocy przepisu 70, lub
 - (3) podstawy do *przerwania* wyścigu po tym, jak wystartował.
- (c) Zespół protestowy może postanowić by rozważyć przyznanie zadośćuczynienia, gdy w jego opinii łódź oficjalna, w tym łódź arbitrów, mogła w sposób poważny przeszkodzić ścigającemu się jachtowi.

D3 PUNKTOWANIE WYŚCIGU

- #### D3.1
- (a) Każdy jacht, który *ukończył* wyścig i następnie się nie wycofał musi otrzymać punkty równe miejscu na mecie. Wszystkie inne jachty muszą otrzymać punkty równe ilości jachtów uprawnionych do udziału w *wyścigu*.
 - (b) Gdy jacht jest sklasyfikowany jako OCS, 10 punktów musi być dodanych do jego wyniku, chyba że wycofa się tak szybko, jak to możliwe po sygnale startu.
 - (c) Gdy jacht nie przyjął nałożonej przez arbitra kary na lub w pobliżu linii mety, muszą mu zostać przyznane punkty jak za wycofanie się.

- (d) Gdy jachtowi zostają przyznane punkty jak za wycofanie się, każdy jacht sklasyfikowany na mecie na niższym miejscu musi być przesunięty o jedną pozycję w górę.
- (e) Gdy zespół protestowy zdecyduje, że jacht, który jest *stroną* w rozpatrywaniu złamał przepis i nie jest uniewinniony,
 - (1) jeśli jacht ten nie przyjął kary, 6 punktów musi być dodanych do jego wyniku;
 - (2) jeśli jego zespół uzyskał korzyść pomimo przyjętej kary, wynik punktowy jachtu może zostać powiększony;
 - (3) jeśli jacht złamał przepis 1 lub 2, przepis 14, gdy spowodował uszkodzenie sprzętu lub obrażenie ciała, lub złamał *przepis* nie będąc w *wyścigu*, połowa lub większa ilość zwycięstw w wyścigach może być odebrana jego zespołowi lub żadna kara może nie zostać nałożona. Odebrane zwycięstwa nie mogą być przyznane innemu zespołowi.

D3.2 Gdy wszystkie jachty z jednego zespołu *ukończyły*, wycofały się lub nie *wystartowały*, jachty drugiego zespołu będące w tym czasie w *wyścigu* muszą otrzymać punkty, jakie by otrzymały gdyby *ukończyły*.

D3.3 Zespół z mniejszą sumą punktów wygrywa wyścig. Jeżeli sumy punktów są równe, wygrywa zespół, który nie miał jachtu na pierwszym miejscu.

D4 PUNKTACJA REGAT

D4.1 Terminologia

- (a) Regaty będą rozgrywane w formacie jednej lub więcej faz
- (b) W fazie każdy z każdym, zespoły są przydzielone do jednej lub więcej grup i w każdej grupie planowane jest przeprowadzenie jednej lub więcej rund każdy z każdym.
- (c) W rundzie każdy z każdym wszystkie zespoły w grupie płyną jeden wyścig przeciwko każdemu innemu zespołowi tej grupy.
- (d) Faza pucharowa składa się z jednej lub więcej rund, w których każdy zespół płynie jeden mecz. Mecz to jeden lub więcej wyścigów pomiędzy dwoma zespołami.

D4.2 Format regat

- (a) Instrukcja żegluga musi określić format i fazy w regatach oraz wszelkie specjalne zasady dotyczące punktacji.
- (b) W celu dokończenia regat komisja regatowa może zmienić lub zakończyć jakkolwiek część formatu w dowolnym rozsądnym momencie, biorąc pod uwagę zgłoszenia, warunki pogodowe, ograniczenia czasowe i wszelkie inne istotne czynniki.

D4.3 Punktacja fazy każdy z każdym

- (a) W fazie każdy z każdym, zespoły muszą być sklasyfikowane w kolejności liczby wygranych wyścigów, zespół z największą liczbą zwycięstw wygrywa. Jeżeli zespoły w grupie każdy z każdym nie rozegrały równej liczby wyścigów, będą sklasyfikowane w kolejności procentowej liczby wygranych wyścigów, zespół z najwyższym procentowym udziałem zwycięstw wygrywa.
- (b) Jednakże, jeżeli faza każdy z każdym zostaje zakończona po rozegraniu mniej niż 80% zaplanowanych wyścigów, jej wyniki nie będą brane pod uwagę, ale muszą być użyte do rozstrzygnięcia remisów pomiędzy zespołami w grupie, które żeglowały ze sobą w przedwcześnie zakończonej fazie każdy z każdym.
- (c) Wyniki z poprzedniej fazy każdy z każdym będą przeniesione dalej jedynie jeżeli instrukcja żegluga tak stanowi.

D4.4 Remisy w fazie każdy z każdym

Remisy w fazie każdy z każdym muszą być rozstrzygnięte na podstawie wyników wyłącznie z tej fazy.

- (a) Jeżeli zespoły będące na remisie żeglowały ze sobą przynajmniej raz w fazie, remis musi być rozstrzygnięty zgodnie z poniższą kolejnością.
 - (1) Na korzyść zespołu z najwyższym stosunkiem zwycięstw we wszystkich wyścigach pomiędzy remisującymi zespołami;
 - (2) Na korzyść zespołu z najniższą średnią liczbą punktów na wyścig we wszystkich wyścigach pomiędzy remisującymi zespołami;
 - (3) Jeżeli dwa zespoły dalej remisują, remis rozstrzyga się na korzyść zwycięzcy ostatniego wyścigu pomiędzy nimi;
 - (4) Na korzyść zespołu z najniższą średnią liczbą punktów uzyskanych we wszystkich wyścigach przeciw wspólnym przeciwnikom;
 - (5) Dogrywka, jeśli to możliwe, w przeciwnym wypadku losowanie.
- (b) W przeciwnym wypadku remis musi być rozstrzygnięty używając jedynie kroków (4) oraz (5), opisanych powyżej.

- (c) Gdy remis jest tylko częściowo rozstrzygnięty przez jedną z podanych metod, pozostający remis musi być rozstrzygnięty zgodnie z przepisem D4.4(a) lub (b), stosownie do przypadku.

D4.5 Punktacja fazy pucharowej

- (a) Runda nie może być punktowana, jeżeli nie zostanie rozegrany przynajmniej jeden wyścig w każdym meczu w danej rundzie. Finał i mały finał traktuje się jako dwie osobne rundy.
- (b) Zwycięzcą meczu jest zespół, który jako pierwszy osiągnie określoną w instrukcji żeglugi liczbę wygranych wyścigów. Jeżeli mecz jest przedwcześnie zakończony, zwycięzcą jest zespół z większą liczbą zwycięstw w tym meczu lub, w przypadku remisu, zespół który wygrał ostatni wyścig meczu.
- (c)
 - (1) Zespoły, które wygrały w rundzie muszą być sklasyfikowane przed tymi, które przegrały.
 - (2) Zespoły, które przegrały w rundzie i nie będą już więcej żeglować muszą być sklasyfikowane jednakowo.
 - (3) W rundzie, która nie została punktowana, zespoły muszą być sklasyfikowane w kolejności miejsc zajętych w poprzedniej fazie regat, a zespoły z różnych grup muszą być sklasyfikowane oddzielnie.

D5 AWARIE I USZKODZENIA W JACHTACH DOSTARCZONYCH PRZEZ ORGANIZATORA

D5.1 Przepis D5 ma zastosowanie, gdy jachty są dostarczone przez organizatora.

D5.2 Gdy na jachcie wystąpiła awaria na akwenie regatowym, może on prosić o zmianę wyniku poprzez wywieszenie czerwonej flagi przy pierwszej nadarzającej się okazji po wystąpieniu awarii aż do czasu, gdy zostanie ona odnotowana przez komisję regatową lub arbitra. Jeśli to możliwe, jacht musi pozostać w *wyścigu*.

D5.3 Komisja regatowa musi podjąć decyzję o zmianie wyniku zgodnie z przepisami D5.4 i D5.5. Może ona zbierać dowody w dowolny sposób, jaki uzna za stosowny i może zakomunikować swoją decyzję ustnie.

D5.4 Gdy komisja regatowa zdecyduje, że końcowa pozycja zespołu uległa znaczącemu pogorszeniu oraz, że awaria nie była spowodowana z winy załogi, a w zaistniałych okolicznościach w miarę kompetentna załoga nie byłaby w stanie uniknąć awarii, komisja musi podjąć decyzję jak najbardziej sprawiedliwą. Może to oznaczać, że *przerwie* wyścig i zarządzi jego powtórzenie lub, gdy ostateczne miejsce jachtu było możliwe do przewidzenia, przyzna jachtowi punkty za tę pozycję.

W przypadku wątpliwości, co do pozycji jachtu w momencie awarii, musi ona być rozstrzygnięta na niekorzyść jachtu.

- D5.5** Awaria spowodowana przez wadliwy sprzęt lub przez złamanie *przepisu* przez przeciwnika, nie będzie zwykle uważana za spowodowaną z winy załogi, ale awaria spowodowana niedbałym prowadzeniem jachtu, wywrotką lub złamaniem *przepisu* przez jacht z własnego zespołu będzie za taką uznana. Gdy istnieje wątpliwość, co do winy załogi, należy przyjąć, że załoga nie jest winna.

DODATEK E

PRZEPISY REGAT JACHTÓW ZDALNIE STEROWANYCH

Regaty jachtów zdalnie sterowanych muszą być rozgrywane zgodnie z Przepisami regatowymi żeglarstwa ze zmianami wprowadzonymi przez niniejszy dodatek.

Uwaga: Przepisy testowe regat jachtów zdalnie sterowanych z udziałem arbitrów są dostępne na stronie internetowej World Sailing.

E1 ZMIANY W DEFINICJACH, TERMINOLOGII I PRZEPISACH CZĘŚCI 1, 2 I 7

E1.1 Definicje

Dodaje się do definicji *Konfliktu interesów*:

Jednakże, bycie zawodnikiem nie jest *konfliktem interesu* dla obserwatora.

W definicji *Strefy* odległość zmieniona jest na cztery długości kadłuba.

Dodaje się nową definicję:

Niesprawny Jacht jest *niesprawny*, jeżeli nie jest w stanie kontynuować biegu.

E1.2 Terminologia

Paragraf poświęcony terminologii we Wstępie jest zmieniony na:

- (a) „Jacht” oznacza jacht sterowany za pomocą sygnałów radiowych, który nie ma załogi. Jednakże, w przepisach Części 1 i 5, w przepisie E6 i w definicjach *Strona* i *Protest*, „jacht” odnosi się także do zawodnika sterującego jachtem.
- (b) „Zawodnik” oznacza osobę wyznaczoną do sterowania jachtem przy użyciu sygnałów radiowych.
- (c) W przepisach regatowych, ale nie w ich dodatkach, zastępuje się słowo „wyścig” słowem „bieg”. W Dodatku E wyścig składa się z jednego lub więcej biegów i jest zakończony, gdy zostanie zakończony ostatni bieg.

E1.3 Przepisy Części 1, 2 i 7

- (a) Przepis 1.2 jest skreślony.
- (b) Okrzyki zgodnie z przepisami 20.1 oraz 20.3 muszą zawierać słowa „miejsce”, „zwrot” oraz numer żagla jachtu wydającego okrzyk, w dowolnej kolejności.
- (c) Przepis 22 jest zmieniony na: „jeśli to możliwe, jacht musi unikać jachtu, który jest *niesprawny*.”

(d) Przepis 90.2(c) jest zmieniony na:

Zmiany w instrukcji żeglugi mogą być podawane ustnie wszystkim zawodnikom, których dotyczą przed sygnałem ostrzeżenia odpowiedniego wyścigu lub biegu. Gdy to właściwe, zmiany muszą być potwierdzone na piśmie.

E2 DODATKOWE PRZEPISY, GDY JACHTY SĄ W WYŚCIGU

Przepis E2 ma zastosowanie tylko, gdy jachty są w wyścigu.

E2.1 Wymagania względem okrzyku

- (a) Okrzyk musi być na tyle głośny oraz, gdy konieczne, powtórzony w taki sposób, aby zawodnicy, do których jest on skierowany mieli rozsądną możliwość go usłyszeć.
- (b) Gdy *przepis* wymaga od jachtu okrzyku lub odpowiedzi, okrzyk musi być wydany przez zawodnika sterującego jachtem.
- (c) Cyfry numeru na żaglu jachtu muszą być wymienione pojedynczo; na przykład „jeden pięć”, a nie „piętnaście”.

E2.2 Udzielanie porady

Zawodnik nie może udzielać taktycznej lub strategicznej porady zawodnikowi sterującemu jachtem, który jest w *wyścigu*.

E2.3 Jacht bez kontroli radiowej

Zawodnik, który traci kontrolę radiową ze swoim jachtem musi niezwłocznie krzyknąć „(numer na żaglu) bez kontroli” i jacht musi się wycofać.

E2.4 Anteny nadawcze

Jeśli anteny nadawcze są dłuższe niż 200mm, gdy są wysunięte, końce anten nadajnika muszą być odpowiednio zabezpieczone.

E2.5 Zakłócenia radiowe

Transmisja sygnałów radiowych, która powoduje zakłócenia w sterowaniu radiem innych jachtów jest zabroniona. Zawodnik, który złamał ten przepis nie może ponownie uczestniczyć w *wyścigu* dopóki nie otrzyma pozwolenia od komisji regatowej.

E3 PROWADZENIE WYŚCIGU

E3.1 Obszar sterowania

Obszar sterowania jest nieograniczony, chyba że jest on określony przez instrukcję żeglugi. Zawodnicy muszą pozostawać w obszarze sterowania, gdy sterują jachtami, które są w *wyścigu*, z wyjątkiem, że mogą na krótko przenieść łódkę, a następnie ją wypuścić i zwodować.

E3.2 Obszar wodowania

Obszar wodowania jest nieograniczony, chyba że jest on określony przez instrukcję żeglugi.

E 3.3 Tablica z opisem trasy

Jeżeli instrukcja żeglugi wymaga wystawienia tablicy z opisem trasy, musi być ona umieszczona w obszarze sterowania bądź w jego pobliżu.

E3.4 Startowanie i ukończenie

(a) Przepis 26 jest zmieniony na:

Starty do biegów muszą być przeprowadzane przy zastosowaniu sygnałów ostrzeżenia, przygotowania i startu w odstępach jednonuminutowych. W trakcie minuty przed sygnałem startu muszą być podawane dodatkowe sygnały lub sygnały słowne w odstępach dziesięciosekundowych, a w okresie ostatnich dziesięciu sekund w odstępach jednosekundowych. Każdy sygnał musi być liczony od początku jego dźwięku.

(b) Linie startu i mety muszą być pomiędzy kursowymi stronami *znaków* startu i mety.

E3.5 Falstart indywidualny

Przepis 29.1 jest zmieniony na:

Gdy w momencie sygnału startu dla jachtu, jakakolwiek część jego kadłuba znajduje się po kursowej stronie linii startu, lub gdy jacht ten musi wypełnić wymagania przepisu 30.1, komisja regatowa musi natychmiast krzyknąć „falstart (numer na żaglu)”. Przepis ten nie ma zastosowania, jeśli stosowany jest przepis 30.3 lub 30.4.

E3.6 Falstart generalny

Przepis 29.2 jest zmieniony na:

Gdy w momencie sygnału startu komisja regatowa nie może zidentyfikować jachtów znajdujących się po kursowej stronie linii startu lub w stosunku, do których stosuje się przepis 30 albo, gdy wystąpił błąd w procedurze startu,

komisja regatowa może krzyknąć „falstart generalny” wraz z dwoma głośnymi sygnałami dźwiękowymi. Sygnał ostrzeżenia do nowego startu będzie zwykle podany wkrótce.

E3.7 Przepisy flagi U i czarnej flagi

Jeżeli komisja regatowa poinformuje jacht, że złamał on przepis 30.3 lub 30.4, musi on niezwłocznie opuścić akwen regatowy.

E3.8 Inne zmiany w przepisach Części 3

- (a) Przepisy 30.2 i 33 są skreślone.
- (b) Wszystkie sygnały komisji regatowej muszą być podawane ustnie lub przy pomocy innych dźwięków. Sygnały optyczne nie są wymagane, chyba że jest to określone w instrukcji żeglugi.
- (c) Trasy nie mogą być skracane.
- (d) Przepis 32.1(a) jest zmieniony na: „z powodu złej pogody lub burzy z piorunami”.

E3.9 Zawodnicy niepełnosprawni

Komisja regatowa może przyjąć lub zezwolić na rozsądne rozwiązania w celu pomocy zawodnikom niepełnosprawnym tak, aby mogli oni rywalizować na jak najbardziej równych warunkach. Jacht lub zawodnik nim sterujący, który przyjmuje tego typu pomoc, włączając to pomoc ze strony *osoby wspierającej*, nie łamie przepisu 41.

E4 PRZEPISY CZĘŚCI 4

E4.1 Skreślone przepisy Części 4

Przepisy 40, 44.3, 45, 48, 49, 50, 52, 54, 55 i 56 są skreślone.

E4.2 Pomoc z zewnątrz

Przepis 41 jest zmieniony na:

Jacht lub zawodnik, sterujący jachtem nie może przyjmować pomocy z zewnątrz, z wyjątkiem:

- (a) pomocy wymaganej, gdy zawodnik staje się chory, ranny lub w niebezpieczeństwie;
- (b) gdy jacht jest splątany z innym jachtem, pomocy od innego zawodnika;
- (c) gdy jacht jest *niesprawny* lub w niebezpieczeństwie, pomocy od komisji regatowej;

- (d) pomocy w formie informacji dostępnej dla wszystkich zawodników;
- (e) informacji z niezainteresowanego źródła, o którą zawodnik nie prosił. Zawodnik nie jest niezainteresowanym źródłem, chyba że działa jako obserwator.

E4.3 Przyjmowanie kary

Przepis 44.1 jest zmieniony na:

Jacht może przyjąć Karę jednego obrotu, gdy mógł złamać jeden lub więcej przepisów Części 2 lub przepisu 31, w trakcie incydentu w *wyścigu*. Jednakże,

- (a) gdy mógł złamać przepis Części 2 i przepis 31 w tym samym incydencie, jacht nie musi przyjmować kary za złamanie przepisu 31;
- (b) jeżeli jacht pomimo przyjętej kary uzyskał przewagę w biegu lub w wyścigu łamiąc przepisy, jego karą muszą być dodatkowe Kary jednego obrotu aż do momentu kiedy nie straci przewagi;
- (c) jeśli jacht spowodował poważne uszkodzenie sprzętu lub w wyniku złamania przepisu Części 2 spowodował, że drugi jacht stał się *niesprawny* i wycofał się, jego karą musi być wycofanie się.

E4.4 Osoba odpowiedzialna

Przepis 46 jest zmieniony na: „Członek lub organizacja, która zgłosiła jacht musi wyznaczyć zawodnika. Patrz przepis 75.”

E5 WYŚCIGI Z OBSERWATORAMI I ARBITRAMI

E5.1 Obserwatorzy

- (a) Komisja regatowa może wyznaczyć obserwatorów, którymi mogą być zawodnicy.
- (b) Obserwatorzy muszą podać okrzykiem numery na żaglach jachtów, które doprowadziły do kontaktu ze *znakiem* lub innym jachtem.
- (c) Po zakończeniu biegu, obserwatorzy muszą zgłosić komisji regatowej wszelkie incydenty, które wymagają dalszego rozpatrywania, oraz jakiegokolwiek błąd w *przebiegu trasy*.

E5.2 Przepisy dla obserwatorów i arbitrów

Obserwatorzy i arbitrzy muszą znajdować się w obszarze sterowania. Nie mogą oni używać żadnej pomocy lub urządzenia, które umożliwiłoby im lepszą niż zawodnikom obserwację.

E6 PROTESTY I PROŚBY O ZADOŚĆCZYNIENIE**E6.1 Prawo do protestu**

Przepis 60.1 jest zmieniony na:

Jacht może

- (a) protestować inny jacht, jednakże nie za złamanie przepisu Części 2, 3 lub 4, chyba że znajdował się na liście uczestników tego biegu; lub
- (b) prosić o zadośćuczynienie.

Jednakże, jacht lub zawodnik nie może protestować za złamanie przepisów E2 lub E3.7.

E6.2 Protest za złamanie przepisu przez zawodnika

Gdy komisja regatowa, zespół protestowy lub komisja pomiarowa stwierdzi, że zawodnik mógł złamać *przepis*, może protestować jacht sterowany przez tego zawodnika.

E6.3 Informowanie protestowanego

Przepis 61.1(a) jest zmieniony na:

Jacht protestujący musi poinformować drugi jacht przy pierwszej nadarzającej się okazji. Gdy jego *protest* dotyczy incydentu, który wydarzył się na akwencie regatowym, musi zawołać „(własny numer żagla)” protest „(numer na żaglu drugiego jachtu)”.

E6.4 Informowanie komisji regatowej

Jacht protestujący lub proszący o zadośćuczynienie za incydent w *wyścigu* musi poinformować o swoim zamiarze komisję regatową tak szybko, jak to rozsądnie możliwe po *ukończeniu* lub wycofaniu się.

E6.5 Czas protestowy

Protest lub prośba o zadośćuczynienie lub prośba o wznowienie rozpatrywania musi być wniesiona do komisji regatowej nie później niż dziesięć minut po tym, gdy ostatni jacht w biegu *ukończył* lub po zaistniałym incydencie; obowiązuje termin późniejszy.

E6.6 Zadośćuczynienie

Dodaje się do przepisu 62.1:

- (e) zakłócenia radiowe odnotowane przez komisję regatową, lub

- (f) stanie się jachtem *niesprawnym* w wyniku działania jachtu łamiącego przepis Części 2 lub statku niebędącego w *wyścigu*, który miał obowiązek ustępowania.

E6.7 Prawo do uczestniczenia

W przepisie 63.3(a) „wymaga się, aby reprezentanci jachtów znajdowali się na pokładzie” jest zmienione na „wymaga się, aby reprezentant każdego jachtu był zawodnikiem wyznaczonym do sterowania nim”.

E6.8 Zbieranie dowodów i ustalanie faktów

Dodaje się nowy przepis 63.6(e):

- (e) Gdy *protest* dotyczy zarzutu złamania przepisu części 2, 3 lub 4, każdy świadek musiał znajdować się w obszarze sterowania w chwili incydentu. Jeżeli świadek jest zawodnikiem, który nie występował w charakterze obserwatora, musiał on również być przyporządkowany do biegu, którego *protest* dotyczy.

E6.9 Decyzje w sprawie zadośćuczynienia

Dodaje się do przepisu 64.3:

Jeżeli jacht otrzymał zadośćuczynienie, ponieważ był uszkodzony, musi on otrzymać odpowiednią ilość czasu, ale nie więcej niż 30 minut, celem przeprowadzenia napraw przed startem swojej następnego biegu.

E7 KARY

Gdy zespół protestowy zadecyduje, że jacht, który był *stroną* w proteście złamał *przepis* inny niż przepis Części 2, 3 lub 4 musi albo:

- (a) zdyskwalifikować go lub dodać jakąkolwiek liczbę punktów (włączając zero lub część punktów) do jego punktacji łącznej. Jeśli to możliwe, kara musi być nałożona w biegu lub w wyścigu, w którym *przepis* został złamany; w innym przypadku musi być ona zastosowana do następnego biegu lub wyścigu tego jachtu. Gdy punkty są dodane, punktacja łączna innych jachtów może być zmieniona; albo
- (b) nałożyć na niego jedną lub więcej Kar jednego obrotu, która musi być przyjęta tak szybko, jak to możliwe po sygnale startu następnego biegu, który wystartował i nie jest następnie *przerwany* lub zasygnalizowany falstart.

Jednakże, jeżeli jacht złamał przepis Dodatku G lub przepis E8, zespół protestowy musi działać zgodnie z przepisem G4.

E8 ZMIANY W DODATKU G, IDENTYFIKACJA NA ŻAGLACH

Przepis G1, z wyjątkiem tabeli zawierającej litery przynależności państwowej na żaglu, jest zmieniony na:

G1 JACHTY KLAS WORLD SAILING I IRSA

Ten przepis ma zastosowanie do wszystkich jachtów klas administrowanych lub uznanych przez World Sailing lub Międzynarodowe Stowarzyszenie Żeglarstwa Zdalnie Sterowanego (IRSA).

G1.1 Identyfikacja

- (a) Jacht klasy World Sailing lub IRSA musi nosić swój znak klasowy, litery przynależności państwowej i numer na żaglu zgodnie z wymogami przepisu G1, chyba że jego przepisy klasowe stanowią inaczej.
- (b) Na mistrzostwach świata i kontynentów żagle muszą spełniać wymogi tych przepisów. Na innych regatach muszą one spełniać wymogi tych przepisów lub przepisów mających zastosowanie w chwili ich pierwotnej rejestracji.

G1.2 Litery przynależności państwowej

Na wszystkich regatach międzynarodowych, jacht musi nosić litery przynależności państwowej zgodnie z tabelą je zawierającą, określającą:

- (a) gdy jacht jest zgłoszony na podstawie przepisu 75(b), władzę krajową narodowości, miejsca zamieszkania lub przynależności właściciela lub członka.
- (b) gdy jacht jest zgłoszony na podstawie przepisu 75(b), władzę krajową organizacji go zgłaszającej.

Dla potrzeb tego przepisu, regatami międzynarodowymi są mistrzostwa świata i kontynentów oraz regaty określone, jako regaty międzynarodowe, w zawiadomieniu o regatach i instrukcji żeglugi

Uwaga: Aktualna wersja tabeli liter przynależności państwowej jest dostępna na stronie internetowej World Sailing.

G1.3 Numery na żaglu

- (a) Numerem na żaglu muszą być dwie ostatnie cyfry numeru rejestracyjnego jachtu lub osobisty numer na żaglu zawodnika lub właściciela przyznany przez odpowiednią władzę.
- (b) Gdy występuje konflikt pomiędzy numerami na żaglu, lub gdy numer na żaglu jest nieczytelny, komisja regatowa musi zażądać zmiany numerów na żaglu jednego lub więcej jachtów na inne.

G1.4 Szczegóły techniczne znaków

- (a) Litery przynależności państwowej i numery na żaglach muszą składać się z wielkich liter oraz cyfr arabskich, czytelnych i w tym samym kolorze. Powszechnie dostępne czcionki dające taką samą lub lepszą czytelność niż Helvetica mogą być stosowane.
- (b) Wysokość znaków i odległość między nimi musi być następująca:

<i>Wymiar</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>
Wysokość numerów na żaglu	100 mm	110 mm
Odległość między numerami	20 mm	30 mm
Wysokość liter przynależności	60 mm	70 mm
Odległość między literami	13 mm	23 mm

G1.5 Umiejscowienie

- (a) Znak klasowy, litery przynależności państwowej oraz numery na żaglu muszą być umiejscowione
 - (1) po obu stronach żagla;
 - (2) te na prawej stronie żagla wyżej;
 - (3) w przybliżeniu poziomo;
 - (4) mając nie mniej niż 40mm pionowej odległości pomiędzy numerami i literami na przeciwnych stronach żagla;
 - (5) mając nie mniej niż 20mm pionowej odległości pomiędzy znakami klasowymi na przeciwnych stronach żagla.

Jednakże, symetryczne i odwrócone znaki klasowe mogą być umieszczone po obu stronach żagla tak, by się pokrywały.

- (b) Na grocie, numery na żaglu muszą być umiejscowione
 - (1) poniżej znaku klasowego;

- (2) powyżej linii prostopadłej do liku przedniego poprowadzonej przez punkt na jednej czwartej wysokości liku wolnego;
- (3) powyżej liter przynależności państwowej;
- (4) z miejscem przed numerem wystarczającym dla przedrostka „1”.

G1.6 Wyjątki

- (a) Gdy rozmiar żagla uniemożliwia wypełnienie wymogów przepisu G1.2, litery przynależności państwowej, stosuje się wyjątki od przepisów G1.2, G1.4 i G1.5 w następującej kolejności. Litery przynależności państwowej muszą
 - (1) być umieszczone mniej niż 30mm poniżej numerów na żaglu, lecz nie mniej niż 20mm;
 - (2) być umieszczone tak, by odległość między literami na przeciwnych stronach żagla była mniejsza niż 30mm, lecz nie mniejsza niż 20mm;
 - (3) być obniżone do mniej niż 45mm, lecz nie mniej niż 40mm;
 - (4) być pominięte.
- (b) Gdy rozmiar żagla uniemożliwia wypełnienie wymogów przepisu G1.3, numery na żaglu, stosuje się wyjątki od przepisów G1.4 i G1.5 w następującej kolejności. Numery na żaglu muszą
 - (1) być umiejscowione poniżej określonej linii
 - (2) być umieszczone tak, by odległość między numerami na przeciwnych stronach żagla była mniejsza niż 30mm, lecz nie mniejsza niż 20mm;
 - (3) być obniżone do mniej niż 90mm, lecz nie mniej niż 80mm;
 - (4) być pominięte, z wyjątkiem największego żagla;
 - (5) być obniżone tak, by mieścić się na największym żaglu.

DODATEK F

PRZEPISY WYŚCIGÓW KITEBOARDINGOWYCH

Kiteboardingowe wyścigi floty muszą być rozgrywane zgodnie z Przepisami Regatowymi Żeglarsstwa ze zmianami wprowadzonymi przez niniejszy dodatek. Określenie „jacht” występujące w przepisach regatowych oznacza odpowiednio „deskę z latawcem” lub „jacht”.

Uwaga: Przepisy dla innych formatów wyścigów kiteboardingowych (takich jak short track, kitecross, slalom, boarder X) lub dla innych zawodów kiteboardingowych (takich jak freestyle, jazda na fali, big air, szybkość) nie są ujęte w tym dodatku. Odnośniki do aktualnych wersji tych przepisów mogą być znalezione na stronie internetowej World Sailing.

Adnotacja tłumaczy: określenie „deska” używane w niniejszym Dodatku odnosi się do „deski z latawcem”

ZMIANY W DEFINICJACH

Definicje *Swobodny z tyłu* i *swobodny z przodu*; *Krycie*, *Ukończenie*, *Ustępowanie*, *Zawietrzna* i *Nawietrzna*, *Miejsce przy znaku*, *Przeszkoda*, *Start*, *Hals*, *prawy* lub *lewy*, *Strefa* są zmienione na:

Swobodny z tyłu i swobodny z przodu; Krycie Deska jest swobodna z tyłu w stosunku do innej deski, gdy jej kadłub znajduje się za linią prostopadłą do osi deski, przechodzącą przez najbardziej do tyłu wysunięty punkt kadłuba tej drugiej deski. Ta druga deska jest swobodna z przodu. Deski są w kryciu, gdy żadna z nich nie jest swobodna z tyłu. Deski są również w kryciu, gdy deska znajdująca się pomiędzy nimi jest w kryciu z obydwoma. Jeśli istnieje uzasadniona wątpliwość, czy deski są w kryciu, należy przyjąć, że nie są. Określenia te stosują się zawsze do desek na tym samym halsie. Stosują się one do desek na przeciwnych halsach tylko wtedy, gdy obie deski żeglują pod kątem większym niż dziewięćdziesiąt stopni w stosunku do wiatru rzeczywistego.

Ukończenie Deska kończy, gdy, po wystartowaniu, podczas gdy zawodnik utrzymuje kontakt z kadłubem, jakkolwiek część jej kadłuba lub zawodnik w normalnej pozycji, przekracza linię mety z kursowej strony linii. Jednakże, deska nie ukończyła, jeśli po przekroczeniu linii mety:

- (a) przyjmuje karę zgodnie z przepisem 44.2,
- (b) naprawia błąd w przebyciu trasy popełniony na linii mety, lub
- (c) kontynuuje przebywanie trasy.

Ustępowanie Deska *ustępuje* desce z prawem drogi,

- (a) jeśli deska z prawem drogi może żeglować swoim kursem bez potrzeby podejmowania manewru unikania oraz,
- (b) gdy deski są *w kryciu*, jeśli deska z prawem drogi może również zmienić kurs w obydwu kierunkach lub poruszać swoim latawcem w jakimkolwiek kierunku bez natychmiastowego spowodowania kontaktu.

Zawietrzna i nawietrzna *Zawietrzną* stroną deski jest strona, która jest, lub gdy deska znajduje się w linii wiatru, była dalsza od wiatru. Jednakże, gdy deska żeglując „fałszywym kursem z wiatrem” lub dokładnie kursem z wiatrem, jej stroną *zawietrzną* jest strona, po której znajduje się jej latawiec. Strona przeciwna jest jej stroną *nawietrzną*. Gdy dwie deski na tym samym *halsie* są *w kryciu*, to ta, której kadłub znajduje się po *zawietrznej* drugiego kadłuba jest deską *zawietrzną*. Ta druga jest deską *nawietrzną*.

Miejsce przy znaku *Miejsce* umożliwiające desce żeglowanie *kursem właściwym* w celu okrążenia lub minięcia *znaku* po wymaganej stronie.

Przeszkoda Obiekt, którego deska nie mogłaby ominąć bez zasadniczej zmiany kursu lub pozycji jej latawca, żeglując bezpośrednio w jego kierunku i 10 metrów od niego. Obiekt, który może być bezpiecznie ominięty tylko po jednej stronie oraz obiekt, obszar lub linia tak określona w instrukcji żegluga, są także *przeszkodami*. Jednakże deska *w wyścigu* nie jest *przeszkodą* dla innych desek, chyba że mają one obowiązek *ustępowania* jej lub, gdy obowiązuje przepis 22, unikania jej. Płynący statek, włączając w to deskę *w wyścigu*, nigdy nie jest ciągnącą się *przeszkodą*.

Start Deska *startuje*, gdy jej kadłub i zawodnik będąc całkowicie po przedstartowej stronie linii startu w chwili lub po jego sygnale startu i po wypełnieniu wymogów przepisu 30.1, gdy ma zastosowanie, jakkolwiek część jej kadłuba lub zawodnika przekracza linię startu ze strony przedstartowej na stronę kursową.

Na halsie, prawym lub lewym Deska jest na *halsie*, *prawym* lub *lewym*, odpowiednio do ręki zawodnika, która byłaby przednią gdyby zawodnik był w normalnej pozycji jazdy (żeglując na tylnej krawędzi z obiema rękoma na drążku sterowniczym i nieskrzyżowanymi ramionami). Deska jest na *prawym halsie*, gdy prawa ręka zawodnika byłaby przednią oraz jest na *lewym halsie*, gdy lewa ręka zawodnika byłaby przednią.

Strefa Obszar wokół *znaku* w zasięgu 30 metrów. Deska jest w *strefie*, jeżeli jakkolwiek część jej kadłuba jest w *strefie*.

Dodaje się następujące definicje:

Wywrócona Deska jest *wywrócona*, jeśli:

- (a) jej latawiec jest w wodzie, lub

- (b) jej linki są splątane z linkami innej deski.

Skakanie Deska *skacze*, gdy jej kadłub, statecznik lub foil i zawodnik wyraźnie nie dotykają wody.

Podnoszenie się

- (a) Deska *podnosi się* od momentu utracenia sterowności do momentu odzyskania sterowności, chyba, że jest *wywrócona*.
- (b) Deska *podnosi się* od momentu, gdy jej latawiec wyjdzie z wody do momentu uzyskania przez nią sterowności.

F1 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 1

[Brak zmian]

F2 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 2

CZĘŚĆ 2 – PREAMBUŁA

W drugim zdaniu preambuły „obrażenia ciała lub poważnego uszkodzenia sprzętu” jest zmienione na „obrażenia ciała, poważnego uszkodzenia sprzętu lub splątania linek”

13 PODCZAS WYKONYWANIA ZWROTU NA WIATR

Przepis 13 jest skreślony.

16 ZMIENIANIE KURSU LUB POZYCJI LATAWCA

Przepis 16 jest zmieniony na:

- 16.1** Gdy deska z prawem drogi zmienia kurs lub pozycję swojego latawca musi ona pozostawić drugiej desce *miejsce* do kontynuowania *ustępowania*.
- 16.2** Dodatkowo, na kursie na wiatr, deska na lewym halsie *ustępuje* przez przechodzenie po zawietrznej deski na *prawym halsie*, deska na *prawym halsie* nie może odpaść lub zmienić pozycji latawca, jeśli w wyniku tego deska na lewym halsie musiałaby natychmiast zmienić kurs lub pozycję swojego latawca w celu kontynuowania *ustępowania*.

17 NA TYM SAMYM HALSIE; KURS WŁAŚCIWY

Przepis 17 jest skreślony.

18 MIEJSCE PRZY ZNAKU

Przepis 18 jest zmieniony na:

18.1 Kiedy przepis 18 ma zastosowanie

Przepis 18 ma zastosowanie pomiędzy deskami, gdy wymagane jest, aby pozostawiły znak po tej samej stronie i co najmniej jedna z nich znajduje się w *strefie*. Jednakże nie stosuje się on

- (a) pomiędzy deską zbliżającą się do *znaku* a opuszczającą *znak*, lub
- (b) pomiędzy deskami na przeciwnych halsach.

Przepis 18 przestaje mieć zastosowanie między jachtami, gdy *miejsce przy znaku* zostało dane.

18.2 Dawanie miejsca przy znaku

- (a) Gdy pierwsza deska osiąga *strefę*,
 - (1) jeżeli deski są w *kryciu*, deska w tym momencie zewnętrzna musi od tego czasu dawać desce wewnętrznej *miejsce przy znaku*.
 - (2) jeżeli deski nie są w *kryciu*, deska, która nie osiągnęła *strefy*, musi od tego czasu dawać *miejsce przy znaku*.
- (b) Jeżeli deska uprawniona do *miejsca przy znaku* opuści *strefę*, jej prawo do *miejsca przy znaku* wygasa, a przepis 18.2(a) ma ponownie zastosowanie, jeśli zależność pomiędzy jachtami tego wymaga w momencie, gdy pierwsza z nich ponownie osiągnie *strefę*.
- (c) Jeżeli deska uzyskała *krycie* po wewnętrznej i jeżeli od momentu rozpoczęcia *krycia* deska zewnętrzna nie była w stanie dać *miejsca przy znaku* to nie musi tego miejsca dawać.

18.3 Wykonywanie zwrotu na wiatr i z wiatrem

Gdy deska, będąca w *kryciu* po wewnętrznej i posiadająca prawo drogi, musi zmienić *hals* przy znaku, by żeglować swoim *kursem właściwym*, dopóki nie zmieni *halsu* nie może żeglować dalej od *znaku* niż jest to konieczne do żeglowania tym kursem. Przepis 18.3 nie ma zastosowania przy *znakach* bramki i mety. Deska może zostać ukarana za złamanie tego przepisu jedynie wtedy, gdy jego złamanie wpłynęło na kurs innej deski.

20 MIEJSCE DO ZWROTU NA WIATR PRZY PRZESZKODZIE

Przepis 20.1(a) jest zmieniony na:

- (a) zbliża się do *przeszkody* i wkrótce będzie musiała dokonać zasadniczej zmiany kursu lub pozycji latawca, by ją bezpiecznie ominąć

Dodaje się nowy przepis 20.5:

20.5 Znaki ręką

Jako dodatek do okrzyków wymagane są następujące znaki ręką:

- (a) dla *miejsce* do zwrotu na wiatr, powtarzające się i wyraźne krążenie ręki nad głową; i
- (b) dla „Rób zwrot”, powtarzające się i wyraźne wskazywanie na drugą deskę oraz machanie w kierunku pod wiatr.

ROZDZIAŁ D – PREAMBUŁA

Preambuła Rozdziału D jest zmieniona na:

Gdy przepisy 21 lub 22 mają zastosowanie pomiędzy dwoma deskami, przepisy Rozdziału A i C nie mają zastosowania.

21 BŁĘDY STARTOWE; PRZYJMOWANIE KAR; SKAKANIE

Przepis 21.3 jest zmieniony oraz dodaje się nowy przepis 21.4:

- 21.3** Podczas ostatniej minuty przed swoim sygnałem startu, deska, która zatrzymuje się, znacznie zwalnia lub nie robi znaczącego progresu, musi *ustępować* wszystkim innym deskom, chyba że jest przypadkowo *wywrócona*.

- 21.4** Deska, która *skacze* musi *ustępować* desce, która tego nie robi.

22 DESKA WYWRÓCONA, PODNOSZĄCA SIĘ, NA MIELIŻNIE; UDZIELANIE POMOCY

Przepis 22 jest zmieniony na:

- 22.1** Jeśli to możliwe, deska musi unikać deski, która jest *wywrócona*, deski na mieliźnie lub próbującej pomóc osobie lub statkowi w niebezpieczeństwie.
- 22.2** Deska *podnosząca się* musi *ustępować* desce, która tego nie czyni.

F3 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 3

26 PROCEDURY STARTOWE WYŚCIGÓW

Przepis 26 jest zmieniony na:

Starty do wyścigów muszą być przeprowadzane przy zastosowaniu sygnałów podanych poniżej. Czasy liczone są od sygnałów optycznych; brak sygnału dźwiękowego nie będzie brany pod uwagę.

<i>Minuty do sygnалу startu</i>	<i>Sygnal optyczny</i>	<i>Sygnal dźwiękowy</i>	<i>Znaczenie</i>
3	Flaga klasy	Jeden	Sygnal ostrzeżenia
2	Flaga U lub czarna	Jeden	Sygnal przygotowania
1	Opuszczenie flagi U lub czarnej	Jeden długi	Jedna minuta
0	Opuszczenie flagi klasy	Jeden	Sygnal startu

29 FALSTARTY

Przepis 29.1 jest usunięty.

30 KARY STARTOWE

Przepisy 30.1 i 30.2 są usunięte.

W przepisach 30.3 i 30.4 „kadłuba” jest zmienione na „kadłuba lub zawodnika”.

W przepisie 30.4 „numer na żaglu” jest zmieniony na „numer zawodnika”.

31 DOTKNIĘCIE ZNAKU

Przepis 31 jest zmieniony na:

Desce będącej w wyścigu nie wolno dotknąć znaku nawietrznego.

36 WYŚCIGI O STARTACH PRZEPROWADZANYCH PONOWNIE LUB POWTARZANE

Przepis 36(b) jest zmieniony na:

- (b) spowodować, że deska będzie ukarana, chyba że na podstawie przepisu 2, 30.2, 30.4 lub 69 lub przepisu 14, gdy deska spowodowała obrażenia ciała, poważne uszkodzenie sprzętu lub splątanie linek.

F4 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 4

41 POMOC Z ZEWNĄTRZ

Dodaje się nowe przepisy 41(e) i 41(f):

- (e) pomocy od innego zawodnika w tym samym wyścigu przy ponownym odpaleniu;

- (f) pomocy, aby zmienić sprzęt, ale tylko w obszarze odpalania.

42 ŚRODKI NAPĘDOWE

Przepis 42 jest zmieniony na:

42.1 Przepis podstawowy

Z wyjątkiem, gdy jest to dozwolone przez przepis 42.2, deska musi współzawodniczyć wykorzystując jedynie wiatr i wodę do zwiększania, zachowania lub zmniejszania swojej prędkości.

42.2 Wyjątki

- (a) Deska może być napędzana poprzez niewspomagane działania zawodnika będącego na desce.
- (b) Gdy deska jest *wywrócona* lub gdy *się podnosi*, zawodnik może pływać, chodzić lub wiosłować, pod warunkiem, że deska nie uzyskuje wyraźnej przewagi w wyścigu.
- (c) Dozwolone jest wykorzystanie każdego środka napędowego w celu udzielenia pomocy osobie lub statkowi w niebezpieczeństwie.

43 UNIEWINNIE

- (c) Deska posiadająca prawo drogi lub korzystająca z prawa do *miejsca* lub *miejsca przy znaku* jest uniewinniona ze złamania przepisu 14, jeżeli kontakt nie spowoduje uszkodzenia sprzętu, obrażenia ciała ani splątania linek.

Dodaje się nowy przepis 43.1(d):

- (d) Gdy deska złamie przepis 15 i nie dojdzie do kontaktu, jest ona uniewinniona.

44 KARY W CZASIE INCYDENTU

Przepisy 44.1 i 44.2 są zmienione na:

44.1 Przyjmowanie kary

Deska może przyjąć Karę jednego obrotu, gdy mogła złamać jeden lub więcej przepisów Części 2 lub przepis 31 w trakcie incydentu będąc w *wyścigu*. Alternatywnie, zawiadomienie o regatach lub instrukcja żegluga mogą określić stosowanie Kary punktowej lub innej kary, która w takiej sytuacji zastępuje Karę jednego obrotu. Jednakże,

- (a) gdy deska mogła złamać przepis Części 2 i przepis 31 w tym samym incydencie, nie musi przyjmować kary za złamanie przepisu 31;

- (b) jeżeli deska spowodowała obrażenie ciała, uszkodzenie sprzętu lub splątanie linek, lub pomimo przyjętej kary uzyskała znaczącą przewagę, lub znacząco pogorszyła wynik innej deski, w wyścigu lub serii łamiąc przepisy, jej karą musi być wycofanie się.

44.2 Kara jednego obrotu

Po możliwie jak najszybszym uwolnieniu się od innych desek po zaistniałym incydencie, deska przyjmuje Karę jednego obrotu przez natychmiastowe wykonanie jednego obrotu, podczas którego jej statecznik lub foil znajduje się w wodzie. Jeden obrót zawiera jeden kompletny zwrot na wiatr i jeden kompletny zwrot z wiatrem. Gdy deska przyjmuje karę na linii mety lub w jej pobliżu, jej kadłub i zawodnik muszą znaleźć się całkowicie po kursowej stronie tej linii zanim *ukończy*.

50 UBRANIE I WYPOSAŻENIE ZAWODNIKA

Przepis 50.1(a) jest zmieniony na:

- (a) Zawodnikom nie wolno nosić lub wykorzystywać ubioru lub wyposażenia w celu powiększenia swojej masy. Jednakże zawodnik może mieć na sobie pojemnik na napój, mający pojemność co najmniej jednego litra oraz ważący nie więcej niż 1.5 kg, gdy jest napełniony.

SKREŚLONE PRZEPISY CZĘŚCI 4

Przepisy 45, 48, 49, 50.2, 51, 52, 54, 55 i 56.1 są skreślone.

F5 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 5

61 WYMAGANIA W STOSUNKU DO PROTESTU

Przepis 61.1(a) jest zmieniony na:

- (a) Protestująca deska musi poinformować drugą deskę przy pierwszej nadarzającej się okazji. Gdy *protest* dotyczy incydentu na akwenu regatowym, musi ona krzyknąć „Protest” przy pierwszej nadarzającej się okazji. Jednakże,
- (1) jeżeli druga deska jest poza zasięgiem okrzyku, deska protestująca nie musi wołać, ale musi poinformować drugą deskę przy pierwszej nadarzającej się okazji;
 - (2) czerwona flaga nie jest wymagana;
 - (3) jeżeli incydent dotyczył błędnego *przebycia trasy* przez drugą deskę, deska protestująca nie musi wołać, ale musi poinformować drugą deskę zanim, lub przy pierwszej nadarzającej się okazji po tym, jak ta deska *ukończy*;

- (4) jeżeli w czasie incydentu jest oczywistym dla protestującej deski, że którykolwiek z zawodników jest w niebezpieczeństwie lub doszło do poważnego uszkodzenia sprzętu, obrażenia ciała lub splątania linek, wymagania niniejszego przepisu nie stosują się do niej, ale musi ona usiłować poinformować drugą deskę przed upływem czasu określonego w przepisie 61.3.

63 ROZPATRYWANIA

W wyścigach rozgrywanych w seriach eliminacyjnych, które kwalifikują deskę do udziału w dalszym etapie regat, przepisy 61.2 i 65.2 są skreślone, a przepis 63.6 jest zmieniony na:

- 63.6** *Protesty i prośby o zadośćuczynienie nie muszą być składane na piśmie; muszą być zgłoszone ustnie członkowi zespołu protestowego tak szybko, jak to rozsądnie możliwe po wyścigu. Zespół protestowy może zebrać dowody w dowolny sposób, jaki uzna za stosowny i może zakomunikować swoją decyzję ustnie.*

64 DECYZJE

Dodaje się nowy przepis 64.2(c):

- (c) jeśli deska doprowadziła do splątania linek łamiąc *przepis* drugi lub kolejny raz w trakcie regat, jej karą musi być dyskwalifikacja niepodlegająca odrzuceniu.

Przepisy 64.4(a) i 64.4(b) są zmienione na:

- (a) Gdy zespół protestowy ustali, że odchylenia przekraczające tolerancje dopuszczalne w procesie produkcji zostały spowodowane przez uszkodzenie lub normalne zużycie i nie poprawiają osiągnięć deski, nie może jej ukarać. Jednakże deska ta nie może być deską *w wyścigu* do czasu skorygowania odchyżeń z wyjątkiem, gdy zespół protestowy zdecyduje, że nie było ku temu racjonalnej możliwości.
- (b) Gdy zespół protestowy ma wątpliwości co do pomiaru deski, interpretacji przepisu klasowego lub sprawy dotyczącej uszkodzenia deski musi on przedstawić swoje pytania, wraz z odpowiednimi faktami, władzy odpowiedzialnej za interpretację przepisu. Podejmując decyzję, zespół musi oprzeć się na odpowiedzi otrzymanej od tej władzy.

70 ODWOŁANIA I PROŚBY DO WŁADZY KRAJOWEJ

Dodaje się nowy przepis 70.7:

- 70.7** W konkurencjach i formatach zawierających serię eliminacyjną nie ma możliwości odwołania się.

F6 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 6

[Brak zmian]

F7 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 7**90 KOMISJA REGATOWA; INSTRUKCJA ŻEGLUGI; PUNKTACJA**

Ostatnie zdanie przepisu 90.2(c) jest zmienione na: „Instrukcje mogą być przekazywane ustnie tylko wtedy, gdy taka procedura jest opisana w instrukcji żeglugi.”

F8 ZMIANY W DODATKU A**A1 LICZBA WYŚCIGÓW; PUNKTACJA ŁĄCZNA**

Przepis A1 jest zmieniony na:

Liczba planowanych wyścigów oraz liczba wyścigów wymaganych do rozegrania dla uznania serii wyścigów za ważną musi być podana w zawiadomieniu o regatach lub instrukcji żeglugi. Jeżeli regaty obejmują więcej niż jedną konkurencję lub format, zawiadomienie o regatach lub instrukcja żeglugi muszą określać, w jaki sposób obliczana będzie punktacja łączna.

A5 WYNIKI OKREŚLANE PRZEZ KOMISJĘ REGATOWĄ

Przepis A5.2 jest zmieniony na:

- A5.2** Deska, która nie *wystartowała*, nie *przebyła trasy*, nie *ukończyła*, wycofała się lub została zdyskwalifikowana, otrzymuje punkty jak za zajęcie miejsca na mecie równego liczbie desek zgłoszonych do serii wyścigów plus jeden, lub w wyścigu serii eliminacyjnej, punkty równe liczbie desek w jej przejeździe. Deska ukarana na podstawie przepisu 30.2 lub, która przyjęła karę zgodnie z przepisem 44.3(a) otrzymuje punkty zgodnie z przepisem 44.3(c).

A10 SKRÓTY STOSOWANE W PUNKTACJI

Dodaje się do przepisu A10:

DCT Dyskwalifikacja po incydencie powodującym splątanie linek

F9 ZMIANY W DODATKU G

Dodatek G jest zmieniony na:

Dodatek G – Identyfikacja

G1 Każda deska musi być zidentyfikowana w następujący sposób:

- (a) Każdy zawodnik musi mieć zapewnioną i założoną koszulkę z osobistym numerem zawodów składającym się z nie więcej niż trzech cyfr. Koszulka musi być noszona zgodnie z przeznaczeniem z wyraźnie widocznym numerem.
- (b) Numery muszą być pokazane tak wysoko, jak to możliwe z przodu, z tyłu i na rękawkach koszulki. Numer z tyłu musi mieć co najmniej 20 cm wysokości, numer z przodu i na rękawkach co najmniej 6 cm wysokości.
- (c) Numery muszą być cyframi arabskimi, wszystkie w tym samym jednolitym kolorze, czytelne i w powszechnie dostępnej czcionce dającej taką samą lub lepszą czytelność niż Helvetica. Kolor numerów musi kontrastować z kolorem koszulki.

DODATEK G

IDENTYFIKACJA NA ŻAGLACH

Patrz przepis 77.

G1 JACHTY KLAS WORLD SAILING

G1.1 Identyfikacja

Każdy jacht należący do jednej z Klas World Sailing musi nosić na grocie a także, jak stanowi przepis G1.3(c), ale tylko w odniesieniu do liter i numerów, na swoim spinakerze oraz na żaglu przednim:

- (a) znak klasowy identyfikujący klasę, do której jacht należy;
- (b) we wszystkich regatach międzynarodowych, z wyjątkiem gdy jachty są dostarczane zawodnikom, litery oznaczające przynależność państwową zgodne z tabelą poniżej. Na potrzeby niniejszego przepisu, regatami międzynarodowymi są regaty World Sailing, mistrzostwa świata i mistrzostwa kontynentów oraz regaty określone, jako międzynarodowe w ich zawiadomieniu o regatach i instrukcji żeglugi; oraz
- (c) numer na żaglu, o ilości cyfr nie większej niż cztery, przyznany przez władzę krajową jachtu lub, gdy tego wymagają przepisy klasowe, przez międzynarodowy związek klasy. Ograniczenie do czterech cyfr nie dotyczy klas, których członkostwo World Sailing lub uznanie przez World Sailing nastąpiło przed 1 kwietnia 1997. Alternatywnie, jeżeli jest to dozwolone przez przepisy klasowe, właściciel jachtu może mieć przyznany osobisty numer na żaglu, przydzielony przez odpowiednią władzę nadającą numery, którego może używać na wszystkich swoich jachtach danej klasy.

Żagle mierzone przed 31 marca 1999 muszą odpowiadać przepisowi G1.1 lub przepisom obowiązującym w czasie dokonania pomiaru.

Uwaga: Aktualna wersja poniższej tabeli jest dostępna na stronie internetowej World Sailing.

<i>Władza krajowa</i>	<i>Litery</i>	<i>Władza krajowa</i>	<i>Litery</i>
Algieria	ALG	Dżibuti	DJI
Samoa Amerykańskie	ASA	Dominikana	DOM
Andora	AND	Ekwador	ECU
Angola	ANG	Egipt	EGY
Antigua	ANT	Salwador	ESA
Argentyna	ARG	Estonia	EST
Armenia	ARM	Fidżi	FIJ
Aruba	ARU	Finlandia	FIN
Australia	AUS	Francja	FRA
Austria	AUT	Gruzja	GEO
Azerbejdżan	AZE	Niemcy	GER
Bahamy	BAH	Wielka Brytania	GBR
Bahrajn	BRN	Grecja	GRE
Barbados	BAR	Grenada	GRN
Białoruś	BLR	Guam	GUM
Belgia	BEL	Gwatemala	GUA
Belize	BIZ	Hongkong, Chiny	HKG
Bermudy	BER	Węgry	HUN
Botswana	BOT	Islandia	ISL
Brazylia	BRA	Indie	IND
Brytyjskie Wyspy Dziewicze	IVB	Indonezja	INA
Brunei	BRU	Iran	IRN
Bułgaria	BUL	Irak	IRQ
Kamboża	CAM	Irlandia	IRL
Kanada	CAN	Izrael	ISR
Kajmany	CAY	Włochy	ITA
Chile	CHI	Jamajka	JAM
Chińska Republika Ludowa	CHN	Japonia	JPN
Republika Chińska (Tajwan)	TPE	Kazachstan	KAZ
Kolumbia	COL	Kenia	KEN
Wyspy Cook'a	COK	Korea Północna	PRK
Chorwacja	CRO	Korea Południowa	KOR
Kuba	CUB	Kosowo	KOS
Cypr	CYP	Kuwejt	KUW
Republika Czeska	CZE	Kirgistan	KGZ
Dania	DEN	Łotwa	LAT

<i>Władza krajowa</i>	<i>Litery</i>
Liban	LIB
Libia	LBA
Lichtenstein	LIE
Litwa	LTU
Luksemburg	LUX
Makau, Chiny	MAC
Macedonia	MKD
Madagaskar	MAD
Malezja	MAS
Malta	MLT
Mauritius	MRI
Meksyk	MEX
Moldawia	MDA
Monako	MON
Czarnogóra	MNE
Montserrat	MNT
Maroko	MAR
Mozambik	MOZ
Birma	MYA
Namibia	NAM
Holandia	NED
Antyle Holenderskie	AHO
Nowa Zelandia	NZL
Nikaragua	NCA
Nigeria	NGR
Norwegia	NOR
Oman	OMA
Pakistan	PAK
Palestyna	PLE
Panama	PAN
Papua Nowa Gwinea	PNG
Paragwaj	PAR
Peru	PER
Filipiny	PHI
Polska	POL
Portugalia	POR
Portoryko	PUR
Katar	QAT

<i>Władza krajowa</i>	<i>Litery</i>
Rumunia	ROU
Rosja	RUS
Samoa	SAM
San Marino	SMR
Arabia Saudyjska	KSA
Senegal	SEN
Serbia	SRB
Seszele	SEY
Singapur	SGP
Słowacja	SVK
Słowenia	SLO
Republika Południowej Afryki	RSA
Hiszpania	ESP
Sri Lanka	SRI
Saint Kittis i Nevis	SKN
Saint Lucia	LCA
Saint Vincent i Grenadyny	VIN
Sudan	SUD
Szwecja	SWE
Szwajcaria	SUI
Tahiti	TAH
Tanzania	TAN
Tajlandia	THA
Timor Wschodni	TLS
Trinidad i Tobago	TTO
Tunezja	TUN
Turcja	TUR
Turks i Caicos	TKS
Uganda	UGA
Ukraina	UKR
Zjednoczone Emiraty Arabskie	UAE
Stany Zjednoczone	USA
Urugwaj	URU
Wyspy Dziewicze Stanów	ISV
Republika Vanuatu	VAN
Wenezuela	VEN
Wietnam	VIE
Zimbabwe	ZIM

G1.2 Szczegóły techniczne znaków

(a) Litery przynależności państwowej i numery na żaglach muszą:

- (1) składać się z dużych liter oraz cyfr arabskich,
- (2) być tego samego koloru,
- (3) być w kontrastującym kolorze w stosunku do żagla, oraz
- (4) być w bezszeryfowej czcionce.

Ponadto, litery i numery identyfikujące jacht muszą być wyraźnie czytelne, gdy żagiel jest postawiony.

(b) Wysokość znaków oraz odległość pomiędzy znakami na tej samej i na przeciwnych stronach żagla muszą się odnosić do całkowitej długości jachtu w następujący sposób:

<i>Długość całkowita</i>	<i>Minimalna wysokość</i>	<i>Minimalny odstęp pomiędzy znakami i od krawędzi żagla</i>
poniżej 3.5 m	230 mm	45 mm
3.5 – 8.5 m	300 mm	60 mm
8.5 m – 11 m	375 mm	75 mm
ponad 11 m	450 mm	90 mm

G1.3 Umiejscowienie

Znak klasowy, litery przynależności państwowej oraz numery na żaglu muszą być umiejscowione w sposób następujący:

(a) Ogólne

- (1) Znak klasowy, litery przynależności państwowej oraz numery na żaglu, tam gdzie stosowne, muszą być umieszczone na obydwu stronach oraz w taki sposób, aby te na prawym halsie były wyżej.
- (2) Litery przynależności państwowej muszą być umieszczone powyżej numerów na żaglu, po obydwu stronach żagla.

(b) Grot

- (1) Znak klasowy, litery przynależności państwowej oraz numery na żaglu muszą, jeśli to możliwe, być umieszczone całkowicie powyżej łuku, którego środkiem jest róg fałowy żagla i którego promień ma wartość 60% długości liku wolnego.

- (2) Znak klasowy musi, jeżeli to możliwe, być umieszczony powyżej liter przynależności państwowej. Jeśli znak klasowy ma taki krój, że mógłby być umieszczony lustrzanie po obydwu stronach żagla, może być on w ten sposób umieszczony.
- (c) Żagiel przedni i spinaker
 - (1) Litery przynależności państwowej oraz numery na żaglu są wymagane na żaglu przednim jedynie, jeżeli długość jego liku dolnego jest większa niż długość podstawy trójkąta przedniego pomnożona przez 1,3.
 - (2) Litery przynależności państwowej oraz numery na żaglu przednim muszą być umieszczone całkowicie poniżej łuku, którego środkiem jest róg fałowy żagla i którego promień ma wartość 50% długości liku przedniego oraz, jeżeli to możliwe, całkowicie powyżej łuku, którego promień ma wartość 75% długości liku przedniego.
 - (3) Litery przynależności państwowej oraz numery na żaglu muszą być umieszczone na przedniej stronie spinakera, ale mogą też być umieszczone po obydwu jego stronach. Muszą być one umieszczone całkowicie poniżej łuku, którego środkiem jest róg fałowy i którego promień ma wartość 40% środkowej liku dolnego oraz, jeżeli to możliwe, całkowicie powyżej łuku, którego promień ma wartość 60% środkowej liku dolnego.

G2 INNE JACHTY

Inne jachty muszą spełniać wymagania przepisów ich władz krajowych lub związków klas odnośnie przyznawania, umieszczania oraz wymiarów znaków klasowych, liter i numerów. Przepisy te muszą, wszędzie tam gdzie to możliwe, odpowiadać wymaganiom określonym powyżej.

G3 JACHTY CZARTEROWANE LUB WYPOŻYCZANE

Jeżeli tak postanowiono w zawiadomieniu o regatach lub w instrukcji żeglugi, jachty czarterowane lub wypożyczane na dane regaty, mogą nosić litery przynależności państwowej lub numery na żaglu niezgodne z ich przepisami klasowymi.

G4 OSTRZEŻENIA I KARY

Gdy zespół protestowy stwierdzi, że jacht złamał przepis tego dodatku może albo dać mu ostrzeżenie oraz czas na skorygowanie tak, by spełniał przepisy albo go ukarać.

G5 ZMIANY WPROWADZANE PRZEZ PRZEPISY KLASOWE

Klasy World Sailing mogą zmienić przepisy niniejszego dodatku pod warunkiem, że zmiany takie muszą być wcześniej zatwierdzone przez World Sailing.

DODATEK H

WAŻENIE UBIORU I WYPOSAŻENIA

Patrz przepis 50. Niniejszy dodatek nie może być zmieniony przez zawiadomienie o regatach, instrukcję żeglugi lub przez zarządzenia władz krajowych.

- H1** Części ubrania i wyposażenia zawodnika podlegające ważeniu muszą być umieszczone na wieszaku. Po gruntownym nasyceniu wodą, części ubrania lub wyposażenia muszą być pozostawione do obcieknięcia w sposób swobodny przez jedną minutę zanim zostaną zważone. Wieszak musi pozwolić ważonym elementom zwisać tak, jak na wieszaku do ubrania, aby pozwolić na swobodne obcieknięcie wody. Kieszenie mające otwory odpływowe, które nie mogą być zamknięte, muszą być puste, a kieszenie lub elementy, które utrzymują wodę muszą być wypełnione.
- H2** Gdy wynik ważenia przekracza wielkość dozwoloną, zawodnik może zmienić położenie przedmiotów na wieszaku i członek komisji pomiarowej przeprowadzający ważenie musi zmoczyć je ponownie i zważyć. Procedura ta może być powtórzona drugi raz, jeżeli wynik ważenia ciągle przekracza wielkość dozwoloną.
- H3** Zawodnik noszący suchy sztormiak może wybrać alternatywny sposób ważenia elementów ubrania i wyposażenia.
- (a) Suchy sztormiak i elementy ubrania oraz wyposażenie noszone na zewnątrz suchego sztormiaka muszą być ważone jak opisano powyżej.
 - (b) Ubranie noszone pod suchym sztormiakiem musi być ważone tak, jak noszone w czasie *wyścigu*, bez odprowadzania wody.
 - (c) Dwa wyniki ważenia muszą być dodane do siebie.

DODATEK J

ZAWIADOMIENIE O REGATACH I INSTRUKCJA ŻEGLUGI

Patrz przepisy 89.2 oraz 90.2. W tym dodatku określenie „regaty” obejmuje wyścig lub serię wyścigów.

Przepis zawiadomienia o regatach nie musi być powtórzony w instrukcji żeglugi.

Należy zwrócić szczególną uwagę, by nie wystąpił konflikt pomiędzy przepisami zawiadomienia o regatach, instrukcji żeglugi i innych dokumentów obowiązujących w regatach.

J1 ZAWARTOŚĆ ZAWIADOMIENIA O REGATACH

J1.1 Zawiadomienie o regatach musi zawierać:

- (1) nazwę, miejsce i daty rozgrywania regat oraz nazwę organizatora;
- (2) stwierdzenie, że regaty zostaną rozegrane zgodnie z przepisami zdefiniowanymi w Przepisach regatowych żeglarsstwa;
- (3) listę wszelkich innych dokumentów obowiązujących w regatach (np. Przepisy sprzętu żeglarskiego w zakresie, w jakim mają mieć zastosowanie) wraz z podaniem gdzie lub jak każdy dokument lub jego elektroniczna kopia może być dostępna;
- (4) klasy biorące udział, system wyrównawczy lub przelicznikowy, jeśli będzie w użyciu wraz z podaniem klas, dla których będzie miał zastosowanie; warunki uczestnictwa oraz ewentualne ograniczenia w przyjmowaniu zgłoszeń;
- (5) procedurę i termin rejestracji lub zgłoszeń, włączając informację o wysokości wpisowego oraz wszelkich ostatecznych terminach;
- (6) czasy sygnałów ostrzeżenia do wyścigu próbnego, jeśli jest planowany, do pierwszego wyścigu, a także do następnych wyścigów, jeśli są znane.

J1.2 Zawiadomienie o regatach musi zawierać również te z poniższych pozycji, które będą miały zastosowanie:

- (1) procedury i czas kontroli sprzętu lub pomiarów, lub wymagania, co do certyfikatu pomiarowego lub certyfikatu systemu przelicznikowego;
- (2) zmiany przepisów regatowych zaaprobowane przez World Sailing zgodnie z przepisem 86.2, odnoszące się bezpośrednio do każdego zmienianego

- przepisu i przedstawiające zmianę (również zawierając wyrażoną przez World Sailing aprobatę na zmianę);
- (3) zmiany przepisów klasowych, dozwolone przez przepis 87, wraz ze ścisłym odniesieniem się do każdego przepisu i określeniem wprowadzonej zmiany;
 - (4) wymogi kategoryzacji lub klasyfikacji, jakie muszą spełnić niektórzy lub wszyscy zawodnicy;
 - (a) dla kategoryzacji zawodników (patrz przepis 79 i Kodeks kategoryzacji zawodników World Sailing);
 - (b) dla klasyfikacji zawodników do regat żeglarzy niepełnosprawnych World Sailing (patrz Przepisy klasyfikacji zawodników niepełnosprawnych World Sailing);
 - (5) informację, że jachty będą zobowiązane do noszenia reklam wytypowanych i dostarczonych przez organizatora (patrz przepis 6 i Kodeks reklamowania World Sailing) oraz inne informacje związane z reklamowaniem;
 - (6) gdy przewiduje się zgłoszenia z innych krajów, wszelkie zarządzenia krajowe, które mogą wymagać wcześniejszych przygotowań (patrz przepis 88);
 - (7) zarządzenia krajowe, które będą obowiązywały wraz z podaniem kiedy będą obowiązywały, jeśli jachty będą przepływały przez wody więcej niż jednej władzy krajowej, podczas gdy są w *wyścigu* (patrz przepis 88.1);
 - (8) alternatywny sposób komunikacji w miejsce okrzyków wymaganych przez przepis 20 (patrz przepis 20.4(b));
 - (9) wszelkie zmiany w limicie wagi ubioru i wyposażenia zawodnika, dopuszczone przez przepis 50.1(b);
 - (10) wszelkie wymogi dotyczące zastosowania się do prawa o ochronie danych osobowych obowiązującym w miejscu rozgrywania regat;
 - (11) formularz zgłoszenia, który ma być podpisany przez właściciela jachtu lub reprezentanta właściciela, zawierający następujące słowa: „Wyrażam zgodę na podporządkowanie się *Przepisom regatowym żeglarstwa* oraz wszelkim innym *przepisom* obowiązującym w tych regatach.”;
 - (12) zastąpienie przepisów Części 2 przepisami prawa drogi *Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu* lub innymi państwowymi przepisami prawa drogi, czas(y) lub miejsce(a), gdzie będą one obowiązywały oraz wszelkie sygnały nocne, które będą stosowane przez komisję regatową.

J1.3 Zawiadomienie o regatach musi zawierać również te z poniższych pozycji, które będą miały zastosowanie i które pomogłyby zawodnikom w podjęciu decyzji czy uczestniczyć w regatach lub, które zawierają inne informacje potrzebne zawodnikom, zanim dostępna będzie instrukcja żeglugi:

- (1) zmiany przepisów regatowych dozwolone przez przepis 86, odnoszące się bezpośrednio do każdego zmienianego przepisu i przedstawiające zmianę;
- (2) zmiany zarządzeń władzy krajowej (patrz przepis 88.2);
- (3) termin oraz miejsce, w którym instrukcja żeglugi będzie dostępna;
- (4) ogólny opis tras lub typy tras obowiązujące w regatach;
- (5) system punktacji, jeśli inny niż system w Dodatku A, poprzez odniesienie się do przepisów klasowych lub innych *przepisów* obowiązujących w regatach lub zawarcie w całości. Określenie liczby zaplanowanych wyścigów oraz ich minimalną liczbą, jaka musi być rozegrana, aby wyścigi stanowiły serię. Jeśli to zasadne, dla serii w której liczba startujących może się znacząco wahać, musi stanowić, że przepis A5.3 ma zastosowanie;
- (6) karę za złamanie przepisu Części 2, inną niż Kara dwóch obrotów;
- (7) godzinę, po której żaden sygnał ostrzeżenia nie zostanie podany ostatniego dnia, na który zaplanowano wyścigi;
- (8) uchylenie prawa do odwołania, zgodnie z przepisem 70.5;
- (9) dla jachtów czarterowanych lub wypożyczanych, informację czy przepis G3 ma zastosowanie;
- (10) nagrody.

J2 ZAWARTOŚĆ INSTRUKCJI ŻEGLUGI

J2.1 Jeżeli nie zostało to zawarte w zawiadomieniu o regatach, instrukcja żeglugi musi zawierać:

- (1) informacje wymagane przez przepisy J1.3(1), (2) i (5) oraz gdy mają zastosowanie, przepisy J1.3(6), (7), (8), (9) i (10);
- (2) program regat i czasy sygnałów ostrzeżenia dla każdej klasy;
- (3) pełny opis tras(y) obowiązujących w regatach lub listę *znaków*, z których trasa będzie ustawiona oraz, gdy ma to zastosowanie, jak trasy będą sygnalizowane;

- (4) opis *znaków*, włączając *znaki* startu i mety, określając kolejność, w jakiej każdy *znak* ma być minięty i stronę, po której każdy ma być pozostawiany oraz wskazując wszystkie okrążane *znaki* (patrz definicja *Przebycie trasy*);
- (5) opisy linii startu i linii mety, flag klas i wszelkich sygnałów specjalnych, które mają być stosowane;
- (6) limit czasu wyścigu na *ukończenie* przez pierwszy jacht (patrz przepis 35), jeśli ma zastosowanie;
- (7) lokalizację oficjalnej tablicy (tablic) ogłoszeń lub adres elektronicznej tablicy ogłoszeń; lokalizacja biura regat.

J2.2 Jeżeli nie zostało to zawarte w zawiadomieniu o regatach, instrukcja żegluga musi zawierać te z poniższych pozycji, które będą miały zastosowanie:

- (1) informację czy Dodatek P ma zastosowanie;
- (2) gdy to stosowne, na regatach na których przewiduje się zgłoszenia z innych krajów, kopie wszelkich obowiązujących zarządzeń władzy krajowej w języku angielskim;
- (3) sposób dokonywania zmian w instrukcji żegluga;
- (4) sposób dokonywania ustnych zmian w instrukcji żegluga na wodzie (patrz przepis 90.2 (c));
- (5) wymogi bezpieczeństwa, takie jak wymagania i sygnały dotyczące osobistych środków wypornościowych, zgłaszanie się w polu startowym oraz potwierdzanie wyjścia i powrotu na lądzie;
- (6) sygnały podawane na brzegu oraz miejsce(a), gdzie będą podawane;
- (7) ograniczenia w zakresie wprowadzania zmian na jachtach dostarczanych przez organizatora;
- (8) informację, kiedy i w jakich okolicznościach środki napędowe są dozwolone zgodnie z przepisem 42.3 (i);
- (9) ograniczenia w używaniu łodzi *osób wspierających*, plastikowych doków, radia itp.; w usuwaniu śmieci; w wyciąganiu jachtów z wody oraz w udzielaniu pomocy jachtowi, który nie jest w *wyścigu*;
- (10) akwen regatowy (zalecana mapa);
- (11) usytuowanie obszaru startowego oraz wszelkie ograniczenia dotyczące wejścia w ten obszar;
- (12) wszelkie specjalne procedury lub sygnały dla falstartów indywidualnych i generalnych;
- (13) przybliżoną długość trasy i przybliżoną długość boków na wiatr;

- (14) wszelkie specjalne procedury lub sygnały zmiany położenia następnego boku trasy (patrz przepis 33);
- (15) opis wszelkich obiektów, obszarów i linii określonych przez komisję regatową jako *przeszkody* (patrz definicja *Przeszkoda*) oraz wszelkie ograniczenia dotyczące wpływania w takie obszary lub przekraczania takich linii;
- (16) łódzie wskazujące pozycje *znaków*;
- (17) wszelkie specjalne procedury skracania trasy lub *ukończenia* skróconej trasy;
- (18) limit czasu dla innych jachtów niż pierwszy, który *ukończy*, jeśli stosowany oraz wszelkie inne limity czasu lub planowane czasy mające zastosowanie, gdy jachty są w *wyścigu*;
- (19) wymogi co do deklaracji;
- (20) bonifikaty czasowe;
- (21) limity czasu, miejsce rozpatrywań, wszelkie specjalne procedury dla *protestów*, prośb o zadośćuczynienie czy prośb o wznowienie rozpatrywania;
- (22) aprobatę władzy krajowej dla mianowania międzynarodowego jury, jeśli wymagana zgodnie z przepisem 91(b);
- (23) limit czasu na prośbę o rozpatrywanie na podstawie przepisu N1.4(b), jeśli inny niż 30 minut;
- (24) gdy jest to wymagane przez przepis 70.3, władzę krajową, do której muszą być wysyłane odwołania i zapytania;
- (25) informację odnośnie zamiany zawodników;
- (26) minimalną ilość jachtów pojawiających się w polu startowym wymaganą dla przeprowadzenia wyścigu;
- (27) informację, kiedy i gdzie wyścigi *odroczone* lub *przerwane* danego dnia będą powtórzone;
- (28) informację o prądach i pływach;
- (29) inne zobowiązania komisji regatowej oraz obowiązki nałożone na jachty.

ZALECENIA DOTYCZĄCE ZAWIADOMIENIA O REGATACH

Dotychczas Dodatek K

ZALECENIA DOTYCZĄCE INSTRUKCJI ŻEGLUGI

Dotychczas Dodatek L

Te zalecenia, zaktualizowane by odpowiadać przepisom tej edycji Przepisów regatowych żeglarstwa, są dostępne w różnych formatach na stronie internetowej World Sailing - sailing.org/racingrules/documents. Władze krajowe są zachęcane do przetłumaczenia tych zaleceń, a World Sailing udostępni przetłumaczone wersje na powyższej stronie internetowej.

Zalecenia te będą miały dwuliterowe oznaczenia rozpoczynające się od „K” lub „L” i mogą być pobrane zarówno w formacie PDF, jak i Word. Umożliwi to użytkownikom proste i szybkie tworzenie, używając sprawdzonego słownictwa z zaleceń, zarówno zawiadomień o regatach jak i instrukcji żeglugi dla poszczególnych regat.

Sugestie mające na celu udoskonalenie tych zaleceń są mile widziane i mogą być przesyłane na adres rules@sailing.org.

DODATEK M

ZALECENIA DLA ZESPOŁÓW PROTESTOWYCH

Niniejszy dodatek występuje jedynie w charakterze zalecenia; w pewnych okolicznościach może być wskazana zmiana tej procedury. Jest on przeznaczony głównie dla przewodniczących zespołów protestowych, ale może również pomóc sędziom, sekretarzom zespołów protestowych, komisjom regatowym oraz innym osobom związanym z rozpatrywaniem protestu lub prośby o zadośćuczynienie.

W czasie rozpatrywania protestu lub prośby o zadośćuczynienie, zespół protestowy musi jednakowo traktować zeznania każdego świadka; musi przyjąć, że uczciwe zeznania (różnych świadków) mogą się różnić, a nawet być ze sobą w sprzeczności w wyniku różnych obserwacji i zapamiętania; zespół powinien wyjaśnić różnice najlepiej jak potrafi; nie może uznawać winy żadnego jachtu czy zawodnika dopóki złamanie *przepisu* nie zostanie udowodnione w sposób zadawalający zespół protestowy; zespół protestowy musi zachować otwarty osąd do czasu zapoznania się z całym materiałem dowodowym na temat tego, czy jacht lub zawodnik złamał *przepis*.

M1 CZYNNOŚCI WSTĘPNE (mogą być wykonane przez biuro regat)

- Przyjąć *protest* lub prośbę o zadośćuczynienie.
- Odnotować na formularzu godzinę złożenia *protestu* lub prośby o zadośćuczynienie oraz godzinę upływu czasu protestowego;
- Poinformować każdą ze *stron* oraz komisję regatową, gdy to konieczne, gdzie i kiedy rozpatrywanie będzie miało miejsce.

M2 PRZED ROZPATRYWANIEM

M2.1 Upewnić się, że

- każda ze *stron* ma kopię lub miała możliwość zapoznania się z *protestem*, prośbą o zadośćuczynienie lub zarzutem oraz czy miała wystarczającą ilość czasu na przygotowanie się do rozpatrywania.
- obecna jest tylko jedna osoba z każdego jachtu (lub *strony*), chyba że konieczny jest tłumacz;
- wszystkie jachty i osoby zainteresowane rozpatrywaniem są reprezentowane. Jednakże, gdy nie są obecne, zespół protestowy może działać na podstawie przepisu 63.3(b).

- reprezentanci jachtów byli obecni na pokładzie, gdy było to wymagane (przepis 63.3(a)). Gdy *strony* protestu brały udział w różnych regatach, obie władze organizujące muszą zaakceptować skład zespołu protestowego (przepis 63.8). W *proteście* dotyczącym przepisów klasowych należy posiadać aktualne przepisy klasowe oraz ustalić, kto jest władzą odpowiedzialną za ich interpretowanie (przepis 64.4(b)).

M2.2 Ustalić, czy któryś z członków zespołu protestowego widział incydent. Jeżeli tak, to powinien on złożyć swoje zeznania w obecności *stron* (przepis 63.6(b)).

M2.3 Ocenić *konflikty interesów*.

- Upewnić się, że wszyscy członkowie zespołu protestowego zadeklarowali wszystkie możliwe *konflikty interesów*. Na dużych regatach będzie to zazwyczaj pisemna deklaracja złożona przed rozpoczęciem regat, która będzie trzymana w dokumentacji zespołu protestowego.
- Na początku rozpatrywania, upewnić się, że *strony* są świadome wszystkich *konfliktów interesów* członków zespołu protestowego. Należy zapytać *strony*, czy zgadzają się na skład zespołu. Jeśli *strona* nie wyrazi sprzeciwu tak szybko, jak to możliwe po tym, jak *konflikt interesów* został zadeklarowany, zespół protestowy może potraktować to jako zgodę dla kontynuacji rozpatrywania i powinien to zanotować.
- Jeśli *strona* wyrazi sprzeciw wobec członka zespołu protestowego, pozostali jego członkowie muszą ocenić, czy *konflikt interesów* jest znaczący. Ocena ta musi brać pod uwagę rangę regat, poziom konfliktu oraz postrzeganie sprawiedliwości. Dopuszczalnym może być zrównoważenie konfliktów pomiędzy członkami zespołu protestowego. Zalecenia można znaleźć na stronie internetowej World Sailing. Należy zapisać decyzję oraz fakty, na podstawie których została podjęta.
- W przypadku wątpliwości lepiej kontynuować w mniejszym zespole protestowym. Z wyjątkiem rozpatrywań na podstawie przepisu 69, nie ma określonej minimalnej wymaganej liczby członków zespołu protestowego.
- Gdy złożona została prośba o zadośćuczynienie na podstawie przepisu 62.1(a), która opiera się na niewłaściwym działaniu lub jego braku, ciało innego niż zespół protestowy, członek tego ciała nie powinien być członkiem zespołu protestowego.

M3 ROZPATRYWANIE

M3.1 Sprawdzić ważność *protestu* lub prośby o zadośćuczynienie.

- Czy zawiera odpowiednie informacje (przepis 61.2 lub 62)?;
- Czy był złożony w przewidzianym czasie; jeśli nie, czy istnieje ważny powód do przedłużenia limitu czasu (przepis 61.3 lub 62.2)?;
- Gdy jest to wymagane, czy protestujący był uczestnikiem lub świadkiem incydentu (przepis 60.1(a))?
- Gdy było to konieczne, czy nastąpił okrzyk „Protest” i, jeśli wymagane, czy flaga protestowa została pokazana we właściwy sposób (przepis 61.1(a))?;
- Gdy flaga lub okrzyk nie były wymagane, czy protestowany został poinformowany?
- Podjąć decyzję czy *protest* lub prośba o zadośćuczynienie jest ważna (przepis 63.5).
- Po uznaniu *protestu* lub prośby o zadośćuczynienie za ważne, nie należy pozwalać na powtórne podnoszenie tej kwestii, chyba że przedstawione zostaną całkowicie nowe dowody.

M3.2 Zebrać dowody (przepis 63.6).

- Poprosić protestującego, a później protestowanego o zaprezentowanie swoich wersji wydarzeń, następnie pozwolić im na wzajemne zadawanie pytań. W sprawie o zadośćuczynienie poprosić *stronę* o sformułowanie prośby.
- Upewnić się, że znane są zarzuty stawiane przez każdą ze *stron*, zanim świadkowie zostaną wezwani. Ich zeznania mogą być odmienne.
- Pozwolić każdemu, włączając członków załogi jachtu, na złożenie zeznań. To *strona* ma prawo zdecydowania, którego świadka należy wezwać, chociaż zespół protestowy może również wezwać świadka (przepis 63.6(a)). Na pytanie „Czy zechcieliby Państwo wysłuchać N najlepiej jest odpowiedzieć „Decyzja należy do Ciebie”.
- Wzywać świadków *stron* (oraz zespołu protestowego, jeśli są) – pojedynczo. Zezwolić *stronom* tylko na zadawanie pytań świadkom (mogą mieć tendencję do prezentowania oświadczeń).
- Najpierw zaprosić protestowanego do zadawania pytań świadkowi protestującego (i vice versa). Powstrzymuje to protestującego od naprowadzania od początku swojego świadka.
- Pozwolić członkom zespołu protestowego, którzy widzieli incydent, aby złożyli zeznanie (przepis 63.6(b)), ale tylko w obecności *stron*. Członkom zespołu składającym zeznania można zadawać pytania. Muszą oni upewnić

się, że przekazują wszystkie informacje, które mogą wpłynąć na decyzję. Mogą oni pozostać w składzie zespołu protestowego (63.3(a)).

- Starać się zapobiec pytaniom naprowadzającym, a gdy jest to niemożliwe, nie należy brać pod uwagę tak otrzymanych dowodów.
- Przewodniczący zespołu protestowego powinien poinformować *stronę* lub świadka składającego zeznania powtarzające się, nieistotne lub z zaśłyszenia, że zespół protestowy musi nadać im określoną wagę, włączając w to znikomą lub zerową wagę.
- Zaakceptować zeznania w formie pisemnej od świadka, który nie może sam złożyć zeznań, ale tylko wtedy, gdy obie *strony* się na to zgadzają. Przez swoją zgodę rezygnują one z prawa do zadawania pytań temu świadkowi (63.6(c)).
- Poprosić jednego z członków zespołu o notowanie zeznań, a w szczególności czasów, odległości, prędkości, itd.
- Zaprosić członków zespołu protestowego do zadawania pytań.
- Zaprosić najpierw protestującego, a następnie protestowanego do wygłoszenia oświadczenia końcowego w swojej sprawie, w szczególności odnośnie zastosowania lub interpretacji *przepisów*, jakie uważa za właściwe.

M3.3 Ustalić fakty (Przepis 63.6(d)).

- Zapisać fakty, rozwiązać wątpliwości w jedną lub drugą stronę.
- Wezwać ponownie *strony* w celu zadania ewentualnych dalszych pytań, jeśli to jest konieczne.
- Gdy jest to potrzebne, narysować szkic incydentu w oparciu o ustalone fakty.

M3.4 Podjąć decyzję w sprawie (przepis 64).

- Oprzeć decyzję na ustalonych faktach (jeśli się nie da, należy znaleźć więcej faktów).
- W przypadkach próśb o zadośćuczynienie, upewnić się, że nie są konieczne dalsze dowody od jachtów, na które wpłynie decyzja.

M3.5 Poinformować *strony* (przepis 65).

- Wezwać *strony* i odczytać im ustalone fakty, konkluzję i *przepisy* mające zastosowania oraz decyzję. Gdy czas nagli, dopuszczalne jest by odczytać najpierw decyzję, a szczegóły podać w terminie późniejszym.
- Na życzenie dać każdej ze *stron* kopię decyzji. Umieścić *protest* w dokumentacji zespołu.

M4 WZNOWIENIE ROZPATRYWANIA (przepis 66).

M4.1 Gdy *strona* złoży na czas wniosek o wznowienie rozpatrywania należy wysłuchać *stronę* składającą wniosek oraz obejrzeć ewentualny zapis wideo, itd., a następnie podjąć decyzję czy pojawiły się istotne nowe dowody, które mogą prowadzić do zmiany decyzji. Należy podjąć decyzję, czy interpretacja *przepisów* przez zespół protestowy mogła być niewłaściwa; wykazać otwartość w kwestii przyznania się do ewentualnej pomyłki. Jeżeli żadne z powyższych nie ma zastosowania, należy odmówić wznowienia rozpatrywania; w przypadku przeciwnym wyznaczyć rozpatrywanie.

M4.2 Dowód jest „nowy”

- jeśli *strona* wnosząca o wznowienie rozpatrywania nie miała rozsądnej możliwości odkrycia istnienia dowodu przed oryginalnym rozpatrywaniem.
- jeśli zespół protestowy jest przekonany, że przed oryginalnym rozpatrywaniem *strona* wnosząca o wznowienie rozpatrywania pilnie, ale bez powodzenia, poszukiwała dowodu, lub
- jeśli zespół protestowy dowie się, z jakiegokolwiek źródła, że dowód nie był dostępny *stronom* w czasie oryginalnego rozpatrywania.

M5 NAGANNE ZACHOWANIE (przepis 69)

M5.1 Działanie w oparciu o ten przepis nie jest *protestem*, ale zespół protestowy podaje zawodnikowi na piśmie swoje zarzuty przed rozpatrywaniem. Rozpatrywanie jest przeprowadzane według przepisów podobnych do rozpatrywania protestu, lecz co najmniej trzech członków zespołu protestowego musi uczestniczyć w rozpatrywaniu (przepis 69.2(a)). Należy dołożyć wszelkich starań, aby chronić prawa zawodnika.

M5.2 Zawodnik lub jacht nie mają prawa protestować na podstawie przepisu 69, ale formularz prośby o rozpatrywanie od zawodnika, który próbuje to uczynić, może być zaakceptowany, jako raport do zespołu protestowego, który następnie zdecyduje czy zarządzić rozpatrywanie czy nie.

M5.3 Zespół protestowy może wyznaczyć osobę do przedstawienia zarzutów, chyba że taka osoba została wyznaczona przez World Sailing. Tą osobą może być sędzia lub mierniczy, osoba wnosząca zarzuty lub inna odpowiednia osoba. Jeśli nie ma innej możliwości, osoba będąca członkiem zespołu protestowego może przedstawiać zarzuty.

- M5.4** Gdy istnieje potrzeba zwołania rozpatrywania na podstawie przepisu 69 w wyniku incydentu regulowanego przepisami Części 2, istotnym elementem jest rozpatrzenie najpierw *protestu* jachtu przeciw jachtowi w zwykły sposób i podjęcie decyzji, który jacht (o ile jakiegokolwiek) złamał jaki *przepis* zanim rozpocznie się postępowanie przeciw zawodnikowi na podstawie przepisu 69.
- M5.5** Chociaż działanie na podstawie przepisu 69 podejmowane jest przeciw zawodnikowi, właścicielowi jachtu lub *osobie wspierającej*, a nie jachtowi, to jacht może być również ukarany (przepisy 69.2(h)(2) i 64.5).
- M5.6** Gdy zespół protestowy podtrzyma zarzut złamania przepisu 69, musi on rozważyć, czy właściwym jest zgłoszenie tego władzy krajowej lub World Sailing. Wytyczne mogące pomóc w takiej decyzji można znaleźć w Książce Przypadków World Sailing. Gdy zespół protestowy wysła raport, może zarekomendować, czy powinny zostać nałożone dalsze kary.
- M5.7** Jeśli prawo do odwołania nie zostało zniesione zgodnie z przepisem 70.5, *strona* w rozpatrywaniu na podstawie przepisu 69 ma prawo odwołać się od decyzji zespołu protestowego.
- M5.8** Więcej wytycznych dla zespołów protestowych odnośnie nagannego zachowania można znaleźć na stronie internetowej World Sailing.

M6 OWOŁANIA (przepis 70 i Dodatek R)

Gdy decyzje mogą podlegać odwołaniom,

- pozostawić dokumentację w takim stanie, aby tam zawarte informacje mogły być łatwo użyte dla potrzeb odwołania. Sprawdzić czy jest rysunek zatwierdzony lub sporządzony przez zespół protestowy? Czy ustalone fakty są wystarczające? (Przykład: Czy było *krycie*? Tak czy nie. „Być może” nie jest faktem ustalonym.) Czy na formularzu są nazwiska członków zespołu protestowego i inne ważne informacje?
- ustalenia zespołu protestowego dotyczące każdego odwołania powinny umożliwić komisji odwoławczej odtworzenie jasno całego incydentu; komisja odwoławcza nie wie nic na temat sytuacji.

M7 DOWODY FOTOGRAFICZNE

Fotografie oraz zapis video mogą czasem dostarczyć pożytecznych dowodów, ale zespoły protestowe powinny zdawać sobie sprawę z ich ograniczeń oraz mieć na uwadze następujące zagadnienia:

- *Strona* przedstawiająca dowody fotograficzne jest odpowiedzialna za zorganizowanie oglądania;
- Zapis video należy obejrzeć kilka razy dla wydobycia z niego wszelkich możliwych informacji;
- Głębia odbieranej sceny przy zastosowaniu jakiegokolwiek kamery z pojedynczym obiektywem nie jest najlepsza, a przy zastosowaniu kamery z teleobiektywem nie istnieje. Gdy kamera widzi dwa jachty w *kryciu* pod kątem prostym do ich kursu, niemożliwym jest ocenienie odległości pomiędzy nimi. Gdy kamera widzi je z przodu, jest niemożliwe odnotowanie czy istnieje *krycie*, chyba że jest znaczne.
- Należy zadać następujące pytania:
 - Gdzie znajdowała się kamera w odniesieniu do jachtów?
 - Czy kamera poruszała się? Jeśli tak, to w jakim kierunku i z jaką prędkością?
 - Czy kąt zmieniał się, gdy jachty zbliżały się do punktu krytycznego? Szybki przejazd kamerą powoduje radykalne zmiany obrazu.
 - Czy kamera miała niezakłócony zakres widoczności przez cały czas?

DODATEK N

MIĘDZYNARODOWE JURY

Patrz przepisy 70.5 oraz 91(b). Dodatek ten nie może być zmieniony przez zawiadomienie o regatach, instrukcję żeglugi lub zarządzenia krajowe.

N1 SKŁAD, MIANOWANIE I ORGANIZACJA

N1.1 Międzynarodowe jury musi składać się z doświadczonych żeglarzy o znakomitej znajomości przepisów regatowych oraz bogatym doświadczeniu z pracy w zespołach protestowych. Jury musi być niezależne i nie może posiadać w swoim składzie członków komisji regatowej lub komisji pomiarowej; musi być mianowane przez organizatora regat, po zatwierdzeniu przez władzę krajową, jeśli to jest wymagane (patrz przepis 91(b)) lub przez World Sailing, zgodnie z przepisem 89.2(c).

N1.2 Międzynarodowe jury musi składać się z przewodniczącego, wiceprzewodniczącego, gdy istnieje taka potrzeba, oraz innych członków do łącznej ilości minimum pięciu. Większość członków jury musi być Międzynarodowymi Sędziami Zespołu Protestowego.

N1.3 W jury nie może być więcej niż dwóch sędziów należących do tej samej władzy krajowej (trzech, gdy regaty odbywają się w Grupie M, N, lub Q).

N1.4 (a) Przewodniczący jury może wyznaczyć jeden lub więcej paneli spełniających wymagania przepisów N1.1, N1.2 i N1.3. Może być to zrobione nawet, jeżeli pełen skład jury nie spełnia wymagań tych przepisów.

(b) Przewodniczący jury może podzielić je na panele, każdy składający się z minimum trzech osób, z których większość musi być Międzynarodowymi Sędziami Zespołu Protestowego. Członkowie każdego z paneli muszą być z minimum trzech różnych władz krajowych z wyjątkiem Grup M, N oraz Q, gdzie muszą być z minimum dwóch różnych władz krajowych. Jeżeli strona jest niezadowolona z decyzji panelu, jest ona uprawniona do rozpatrywania, z wyjątkiem ustalenia faktów, przez panel utworzony zgodnie z przepisami N1.1, N1.2, N1.3, pod warunkiem, że poprosi o to w ciągu 30 minut lub w limicie czasu określonym w instrukcji żeglugi.

N1.5 Gdy jury w pełnym składzie, lub panel, ma mniej niż pięciu członków z powodu choroby lub nagłego zdarzenia i nie jest dostępna żadna kompetentna osoba na zastępstwo, jury pozostaje właściwie ukonstytuowane, jeśli składać się będzie z minimum trzech członków i jeżeli co najmniej dwóch z nich jest Międzynarodowymi Sędziami Zespołu Protestowego. Gdy jest trzech lub czterech członków, powinni oni pochodzić z minimum trzech różnych władz krajowych,

z wyjątkiem Grup M, N i Q, gdzie muszą być z minimum dwóch różnych władz krajowych.

- N1.6** Gdy uważa się za pożądane, aby niektórzy członkowie jury nie brali udziału w dyskutowaniu i decydowaniu o *proteście* lub prośbie o zadośćuczynienie, a nie ma możliwości uzupełnienia składu, jury lub panel pozostaje prawidłowo ukonstytuowany, gdy składa się z minimum trzech członków jury i co najmniej dwóch z nich jest Międzynarodowymi Sędziami Zespołu Protestowego.
- N1.7** Jako wyjątek od przepisów N1.1 i N1.2, World Sailing może w szczególnych okolicznościach (patrz Regulacja 25.8.13 World Sailing) zaaprobować międzynarodowe jury składające się tylko z trzech członków. Wszyscy członkowie muszą być Międzynarodowymi Sędziami Zespołu Protestowego. Członkowie muszą należeć do trzech różnych władz krajowych (dwóch w grupach M, N i Q). Aprobata musi być wyrażona w liście skierowanym do organizatora, który musi być opublikowany na oficjalnej tablicy ogłoszeń. Informacja ta musi się również znaleźć w zawiadomieniu o regatach lub instrukcji żeglugi.
- N1.8** Gdy zatwierdzenie składu międzynarodowego jury jest wymagane przez władzę krajową (patrz przepis 91(b)), zgoda taka musi być włączona do instrukcji żeglugi lub być wywieszona na oficjalnej tablicy ogłoszeń.
- N1.9** Gdy jury lub panel działają nie będąc właściwie ukonstytuowane, ich decyzje mogą podlegać odwołaniu.

N2 ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI

- N2.1** Międzynarodowe jury jest odpowiedzialne za rozpatrywanie i podejmowanie decyzji w stosunku do *protestów*, próśb o zadośćuczynienie oraz innych spraw wynikających ze stosowania przepisów Części 5. Na prośbę organizatora, komisji regatowej lub komisji pomiarowej ma ono doradzać i pomagać im we wszystkich sprawach dotyczących czystości współzawodnictwa.
- N2.2** Jeśli władza organizująca nie postanowi inaczej, jury decyduje:
- (a) w kwestiach uprawnień, pomiarów oraz certyfikatów i certyfikatów przelicznikowych jachtów; a także
 - (b) czy zezwolić na zamiany zawodników, jachtów, żagli lub wyposażenia, gdy *przepis* wymaga takiej decyzji;
- N2.3** Jury decyduje również w sprawach, z którymi zwraca się organizator, komisja regatowa lub komisja pomiarowa.

N3 PROCEDURY

N3.1 Członkowie jury nie mogą być uważani za mających znaczący *konflikt interesów* (patrz przepis 63.4) z powodu ich narodowości, przynależności klubowej i tym podobnych. Przy rozważaniu, czy *konflikt interesów* jest znaczący zgodnie z przepisem 63.4, należy przywiązać wagę do faktu, że decyzje międzynarodowego jury nie podlegają odwołaniu – może to wpłynąć na poczucie sprawiedliwości, w związku z czym należy obniżyć próg, od którego konflikt uznaje się za znaczący. W przypadku wątpliwości, należy kontynuować rozpatrywanie zgodnie z przepisem N1.6.

N3.2 Jeżeli panel nie może podjąć decyzji, może odroczyć rozpatrywanie. W takim przypadku przewodniczący przekazuje sprawę do właściwie ukonstytuowanego panelu z tak wieloma członkami, jak to możliwe, który może być pełnym jury.

N4 NAGANNE ZACHOWANIE (Przepis 69)

N4.1 Kodeks dyscyplinarny World Sailing, zawiera procedury, które mają zastosowanie na niektórych międzynarodowych regatach. Dotyczą one wyznaczania osoby, która prowadzi dochodzenie. W przypadku konfliktu z przepisami tego dodatku, procedury te mają pierwszeństwo.

N4.2 Wyznaczona osoba jest odpowiedzialna za przedstawienie w trakcie rozpatrywania zarzutów złamania przepisu 69. Osoba ta nie może być członkiem panelu w tym rozpatrywaniu, ale może być członkiem jury. Osoba ta musi udostępnić cały posiadany materiał dowodowy zebrany podczas dochodzenia osobie, której postawiono zarzut złamania przepisu 69.

N4.3 Przed rozpoczęciem rozpatrywania, panel nie może, o ile to praktycznie możliwe, prowadzić działań dochodzeniowych dotyczących zarzutów postawionych na podstawie przepisu 69. Jednakże, podczas rozpatrywania panel może zadawać takie pytania charakteru dochodzeniowego, jakie uzna za stosowne.

N4.4 Jeśli panel zadecyduje zarządzić rozpatrywanie, cały materiał dowodowy udostępniony panelowi w celu podjęcia tej decyzji musi zostać udostępniony przed rozpoczęciem rozpatrywania osobie, przeciwko której postawiono zarzuty.

DODATEK P

SPECJALNE PROCEDURY DLA PRZEPISU 42

Całość lub część tego dodatku obowiązuje tylko wtedy, gdy zawiadomienie o regatach lub instrukcja żegluga tak stanowią.

P1 OBSERWATORZY I PROCEDURA

P1.1 Zespół protestowy może wyznaczyć obserwatorów, włączając w to swoich członków, do działania zgodnie z przepisem P1.2. Osoba mająca znaczący *konflikt interesów* nie może być wyznaczona jako obserwator.

P1.2 Obserwator wyznaczony na podstawie przepisu P1.1, który widzi jacht łamiący przepis 42, może go ukarać przez możliwie jak najszybsze podanie sygnału dźwiękowego, wskazanie na jacht żółtą flagą i podanie okrzykiem jego numeru na żaglu, nawet jeśli jacht ten już nie jest w *wyścigu*. Ukarany w ten sposób jacht nie może być ukarany po raz drugi na podstawie przepisu 42 za ten sam incydent.

P2 KARY

P2.1 Pierwsza kara

Gdy jacht jest ukarany po raz pierwszy zgodnie z przepisem P1.2, jego karą musi być Kara dwóch obrotów zgodnie z przepisem 44.2. Jeżeli jacht nie przyjmie kary, musi być zdyskwalifikowany bez rozpatrywania.

P2.2 Druga kara

Gdy jacht jest ukarany po raz drugi podczas regat, musi się natychmiast wycofać z wyścigu. Jeżeli jacht tego nie robi, musi być zdyskwalifikowany bez rozpatrywania i jego wynik punktowy nie może być odrzucony.

P2.3 Trzecia i następne kary

Gdy jacht jest ukarany po raz trzeci lub następny w regatach, musi natychmiast wycofać się. Jeżeli jacht to uczyni, jego karą musi być dyskwalifikacja bez rozpatrywania i ten wynik punktowy nie może być odrzucony. Jeśli tego nie uczyni, jego karą musi być dyskwalifikacja bez rozpatrywania ze wszystkich wyścigów w regatach, bez odrzucenia żadnego wyniku, a zespół protestowy musi rozważyć zarządzenie rozpatrywania na podstawie przepisu 69.2.

P2.4 Kary w pobliżu linii mety

Jeśli jacht jest ukarany na podstawie przepisu P2.2 lub P2.3 i nie było rozsądnie możliwe, by się wycofał zanim *ukończy*, jego wynik punktowy musi być taki sam, jak gdyby natychmiast się wycofał.

P3 ODROCZENIE, FALSTART GENERALNY LUB PRZERWANIE

Jeżeli jacht jest ukarany zgodnie z przepisem P1.2 i komisja regatowa sygnalizuje *odroczenie*, falstart generalny lub *przerwanie* wyścigu, kara jest unieważniona, ale nadal jest liczona do określenia ile razy jacht był ukarany podczas regat.

P4 OGRANICZENIE ZADOŚĆCZYNIENIA

Jacht nie może otrzymać zadośćuczynienia za działanie członka zespołu protestowego lub wyznaczonego przez nią obserwatora zgodnie z przepisem P1.2, chyba że działanie było nieprawidłowe, gdyż nie został wzięty pod uwagę sygnał komisji regatowej lub przepis klasowy

P5 FLAGI O ORAZ R

P5.1 Kiedy przepis P5 ma zastosowanie

Przepis P5 ma zastosowanie, jeśli przepisy klasowe zezwalają na pompowanie, kołysanie i rozpędzanie, gdy prędkość wiatru przekracza określony limit.

P5.2 Przed sygnałem startu

- (a) Komisja regatowa może zasygnalizować, że pompowanie, kołysanie i rozpędzanie są dozwolone, zgodnie z przepisami klasowymi, poprzez wystawienie flagi O nie później niż wraz z sygnałem ostrzeżenia.
- (b) Gdy prędkość wiatru spadnie poniżej określonego limitu po tym, jak flaga O była wystawiona, komisja regatowa może *odroczyć* wyścig. Następnie, nie później niż wraz z nowym sygnałem ostrzeżenia, komisja regatowa musi wystawić albo flagę R, aby zasygnalizować, że przepis 42 wraz z wprowadzonymi przez przepisy klasowe zmianami ma zastosowanie lub flagę O, zgodnie z przepisem P5.2(a).
- (c) Jeśli flaga O lub flaga R zostały wystawione nie później niż wraz z sygnałem ostrzeżenia, muszą być wystawione do sygnału startu.

P5.3 Po sygnale startu

Po sygnale startu,

- (a) Gdy prędkość wiatru przekracza określony limit, komisja regatowa może wystawić flagę O wraz z powtarzającymi się sygnałami dźwiękowymi przy *znaku*, aby zasygnalizować, że pompowanie, kołysanie i rozpędzanie są dozwolone, zgodnie z przepisami klasowymi, po minięciu przez jacht tego *znaku*.
- (b) Gdy flaga O była wystawiona, a prędkość wiatru spada poniżej określonego limitu, komisja regatowa może wystawić flagę R wraz z powtarzającymi się sygnałami dźwiękowymi przy *znaku*, aby zasygnalizować jachtowi, że przepis 42, wraz z wprowadzonymi przez przepisy klasowe zmianami, obowiązuje po minięciu przez jacht tego *znaku*.

DODATEK R

PROCEDURY DLA ODWOŁAŃ I PROŚB

Patrz przepis 70. Władza krajowa może zmienić ten dodatek, ale nie może on być zmieniony przez zawiadomienie o regatach lub instrukcję żeglugi.

R1 ODWOŁANIA I PROŚBY

Odwołania, prośby zespołów protestowych o potwierdzenie lub skorygowanie ich decyzji oraz prośby o wydanie interpretacji *przepisów* muszą być składane zgodnie z tym dodatkiem.

R2 PRZEDŁOŻENIE DOKUMENTÓW

R2.1 Aby złożyć odwołanie,

- (a) nie później niż 15 dni po otrzymaniu na piśmie decyzji zespołu protestowego lub jego decyzji odmawiającej wznowienia rozpatrywania, odwołujący się musi przesłać odwołanie wraz z kopią decyzji zespołu protestowego władzy krajowej. Odwołanie musi stwierdzać, dlaczego odwołujący się uważa, że decyzja zespołu protestowego lub jego procedury były nieprawidłowe;
- (b) gdy rozpatrywanie wymagane przepisem 61.3 nie zostało przeprowadzone w ciągu 30 dni po tym, jak *protest* lub prośba o zadośćuczynienie zostały wniesione, odwołujący się musi w ciągu kolejnych 15 dni przesłać odwołanie z kopią *protestu* lub prośby oraz inną dotyczącą odwołania korespondencją. Władza krajowa musi wydłużyć ten czas, jeśli istnieją ku temu ważne powody;
- (c) gdy zespół protestowy nie spełni wymagań przepisu 65, odwołujący się musi, w rozsądnym czasie po rozpatrywaniu, przesłać odwołanie z kopią *protestu* lub prośby oraz inną dotyczącą odwołania korespondencją.

Jeżeli kopia *protestu* lub prośby jest niedostępna, odwołujący się musi w zamian przesłać stosowne oświadczenie przedstawiające sedno sprawy.

- R2.2** Odwołujący się musi również przesłać wraz z odwołaniem lub tak szybko, jak to możliwe, wszystkie wymienione poniżej dokumenty, do których miał dostęp:
- (a) *protest(y)* lub prośbę(y) o zadośćuczynienie w formie pisemnej;
 - (b) rysunek przygotowany lub potwierdzony przez zespół protestowy pokazujący pozycje i drogi wszystkich jachtów zamieszanych w incydent, kurs do następnego *znaku* oraz wymaganą stronę *znaku*, prędkość i kierunek wiatru oraz, jeśli to istotne, głębokość wody oraz kierunek i prędkość ewentualnego prądu;
 - (c) zawiadomienie o regatach, instrukcję żeglugi oraz inne dokumenty, według których odbywały się regaty wraz z ich zmianami i uzupełnieniami, jeśli były takie;
 - (d) ewentualne dodatkowe istotne dokumenty; i
 - (e) nazwiska, adresy pocztowe i e-mailowe oraz numery telefonów wszystkich *stron* biorących udział w rozpatrywaniu oraz przewodniczącego zespołu protestowego.
- R2.3** Prośba zespołu protestowego o potwierdzenie lub skorygowanie jego decyzji musi być wysłana nie później niż 15 dni po podjęciu decyzji i musi zawierać decyzję oraz dokumenty wymienione w przepisie R2.2. Prośba o interpretację *przepisów* musi zawierać fakty przyjęte za ustalone.
- R3 OBOWIĄZKI WŁADZY KRAJOWEJ I ZESPOŁU PROTESTOWEGO**
- Po otrzymaniu ważnego odwołania, prośby o potwierdzenie lub skorygowanie, władza krajowa musi wysłać do *stron* oraz do zespołu protestowego kopie odwołania lub prośby oraz decyzję zespołu protestowego. Musi ona zwrócić się do zespołu protestowego o wszelkie istotne dla sprawy dokumenty według listy w przepisie R2.2, które nie zostały dostarczone przez odwołującego się lub zespół protestowy; zespół protestowy musi wtedy bezzwłocznie przesłać te dokumenty do władzy krajowej. Gdy władza krajowa otrzyma te dokumenty, musi przesłać ich kopie *stronom*.
- R4 KOMENTARZE I WYJAŚNIENIA**
- R4.1** *Strony* oraz zespół protestowy mogą wносить uwagi do odwołania lub prośby lub na temat jakiegokolwiek dokumentu wymienionego w przepisie R2.2, przesyłając je na piśmie do władzy krajowej.
- R4.2** Władza krajowa może starać się o wyjaśnienie *przepisów* obowiązujących w regatach od organizacji niebędących *stronami* w rozpatrywaniu.
- R4.3** Władza krajowa musi rozesłać kopie otrzymanych komentarzy i wyjaśnień do *stron* oraz do zespołu protestowego, jeśli to stosowne.

R4.4 Uwagi w stosunku do dowolnego dokumentu muszą być wniesione nie później niż w ciągu 15 dni po otrzymaniu go od władzy krajowej.

R5 NIEDOSTATECZNE FAKTY; WZNOWIENIE

Władza krajowa musi przyjąć fakty ustalone przez zespół protestowy z wyjątkiem, gdy uzna, że są one niewystarczające. W takim przypadku musi zażądać, aby zespół protestowy dostarczył dodatkowe fakty lub inne informacje lub, aby wznowił rozpatrywanie i przedłożył nowe ustalenia faktów. Zespół musi przeprowadzić to niezwłocznie.

R6 WYCOFANIE ODWOŁANIA

Odwołujący się może wycofać odwołanie przed podjęciem decyzji w jego sprawie, uznając decyzję zespołu protestowego.

DODATEK S

STANDARDOWA INSTRUKCJA ŻEGLUGI

Dodatek ten obowiązuje jedynie, gdy stanowi o tym zawiadomienie o regatach.

Standardowa Instrukcja Żeglugi może być stosowana na regatach zamiast drukowanej instrukcji żeglugi udostępnianej każdemu jachtowi. Aby jej użyć, należy zawrzeć w zawiadomieniu o regatach, że „Instrukcja żeglugi będzie składała się z instrukcji zawartej w Dodatku S PRŻ, Standardowej Instrukcji Żeglugi oraz uzupełniającej instrukcji żeglugi, która będzie opublikowana na oficjalnej tablicy ogłoszeń, znajdującej się w _____.”

Uzupełniająca instrukcja żeglugi będzie zawierać:

- 1 Lokalizację biura regat i masztu flagowego na którym będą wystawiane sygnały na brzegu (patrz IŻ 4.1 poniżej).*
- 2 Tabelę zawierającą program regat, włączając każdy dzień i datę, na które zaplanowano wyścigi, liczbę wyścigów zaplanowanych na każdy dzień, godzinę pierwszego sygnału ostrzeżenia każdego dnia, oraz godzinę, po której ostatniego dnia, na który zaplanowano wyścigi, nie zostanie podany żaden sygnał ostrzeżenia (IŻ 5).*
- 3 Listę znaków, które będą używane, wraz z opisem każdego z nich (IŻ 8). Czym będą się różnić nowe znaki od oryginalnych (IŻ 10).*
- 4 Limity czasowe wyszczególnione w IŻ 12, jeśli mają zastosowanie.*
- 5 Wszystkie zmiany i dodatki do instrukcji zawartej w tym dodatku.*

Kopia uzupełniającej instrukcji żeglugi będzie dostępna na żądanie zawodników.

INSTRUKCJA ŻEGLUGI

1. PRZEPISY

- 1.1 Regaty będą rozgrywane zgodnie z przepisami zdefiniowanymi w *Przepisach Regatowych Żeglarstwa*.

2 KOMUNIKATY DLA ZAWODNIKÓW

- 2.1 Komunikaty dla zawodników będą umieszczane na oficjalnej tablicy ogłoszeń.
- 2.2 Uzupełniająca instrukcja żeglugi (zwana dalej „suplementem”) będzie umieszczona na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

3 ZMIANY W INSTRUKCJI ŻEGLUGI

- 3.1 Wszelkie zmiany w instrukcji żeglugi będą ogłaszane przed godziną 08:00 w dniu, w którym zaczynają obowiązywać, chyba że ten czas jest zmieniony w suplementcie. Jakakolwiek zmiana w programie regat będzie ogłoszona do godziny 20:00 w dniu poprzedzającym jej obowiązywanie.

4 SYGNAŁY PODAWANE NA BRZEGU

- 4.1 Sygnały podawane na brzegu będą wystawiane na maszcie flagowym, którego lokalizacja zostanie określona w suplementcie.

5 PROGRAM REGAT

- 5.1 Suplement będzie zawierał tabelę zawierającą dni, daty, liczbę wyścigów, godzinę pierwszego sygnału ostrzeżenia każdego dnia i godzinę, po której ostatniego dnia, na który zaplanowano wyścigi, nie zostanie podany żaden sygnał ostrzeżenia.
- 5.2 Aby zawiadomić jachty, że wyścig lub seria wyścigów wkrótce się rozpocznie, co najmniej pięć minut przed podaniem sygnału ostrzeżenia zostanie wystawiona pomarańczowa flaga startowa wraz z pojedynczym sygnałem dźwiękowym.

6 FLAGI KLAS

- 6.1 Flagą klasy dla każdej z klas będzie jej znak na jednolitym tle, lub jak zostało podane w suplementcie.

7 TRASY

- 7.1 Nie później niż wraz z sygnałem ostrzeżenia komisja regatowa określi trasę oraz może również wystawić przybliżony kurs kompasowy pierwszego boku trasy.
- 7.2 Rysunki tras znajdują się na stronach następujących po IŻ 13. Przedstawiają trasy, kolejność okrążania znaków oraz stronę, po której każdy znak ma być pozostawiony. Suplement może zawierać dodatkowe trasy.

8 ZNAKI

- 8.1** Lista znaków, które będą używane, wraz z opisem każdego z nich będzie zawarta w suplemencie.

9 START

- 9.1** Starty do wyścigów będą przeprowadzane zgodnie z PRŻ 26.
- 9.2** Linia startu przebiegać będzie pomiędzy tyczką z pomarańczową flagą wystawioną na statku komisji regatowej, a kursową stroną znaku startu.

10 ZMIANA NASTĘPNEGO BOKU TRASY

- 10.1** Aby zmienić następny bok trasy, komisja regatowa postawi nowy znak (lub przesunie linię mety) i usunie oryginalny znak najszybciej jak to możliwe. Gdy w wyniku kolejnej zmiany nowy znak jest wymieniany, będzie on zastąpiony oryginalnym znakiem.

11 META

- 11.1** Linia mety przebiegać będzie pomiędzy tyczką z niebieską flagą wystawioną na statku komisji regatowej, a kursową stroną znaku mety.

12 LIMITY CZASU

- 12.1** Suplement będzie określał, które z następujących limitów czasu, jeśli jakiegokolwiek, obowiązują oraz limit czasu dla każdego z nich.

- | | |
|---------------------------|--|
| ● Limit czasu dla znaku 1 | Limit, w którym pierwszy jacht musi minąć znak 1. |
| ● Limit czasu wyścigu | Limit, w którym pierwszy jacht musi wystartować, przebyć trasę i ukończyć. |
| ● Czas otwarcia mety | Limit czasu, w którym jachty muszą ukończyć po tym, jak pierwszy jacht wystartuje, przebędzie trasę i ukończy. |

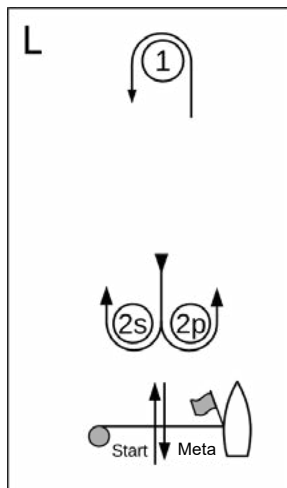
- 12.2** Jeżeli żaden jacht nie minie znaku 1 w limicie czasu dla znaku 1, wyścig musi zostać przerwany.

- 12.3** Jachty, które nie ukończą w trakcie czasu otwarcia mety będą sklasyfikowane jako DNF (nie ukończył) bez rozpatrywania. Zmienia to PRŻ 35, A5.1 i A5.2.

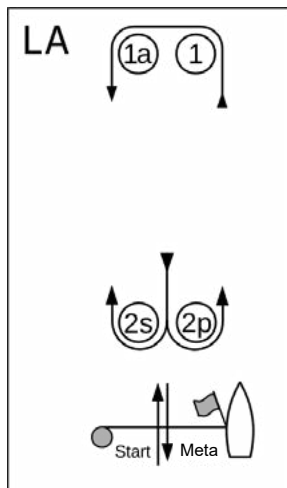
13 PROTESTY I PROŚBY O ZADOŚĆCZYNIENIE

- 13.1** Formularze prośby o rozpatrywanie są dostępne w biurze regat. Protesty i prośby o zadośćuczynienie lub wznowienie rozpatrywania muszą być dostarczane do biura regat w stosownym limicie czasu.
- 13.2** Dla każdej klasy, czas protestowy wynosi 60 minut po tym, jak ostatni jacht ukończył ostatni wyścig danego dnia lub gdy komisja regatowa zasygnalizuje, że nie będzie więcej wyścigów w danym dniu, obowiązuje termin późniejszy.
- 13.3** Nie później niż 30 minut po upływie czasu protestowego zostanie wywieszone zestawienie protestów, informujące zawodników o rozpatrywaniach, w których są stroną lub świadkami, oraz o ich miejscu.
- 13.4** Zawiadomienie o protestach składanych przez komisję regatową, komisję pomiarową lub zespół protestowy zostanie wywieszone, aby poinformować jachty zgodnie z PRŻ 61.1(b).

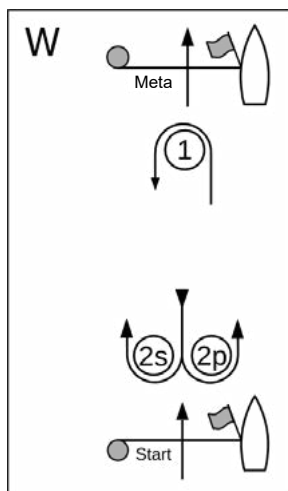
RYSUNKI TRAS



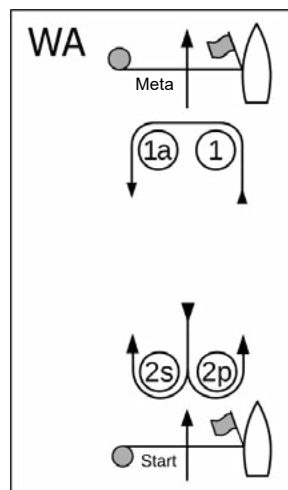
Trasa L – na wiatr/z wiatrem, meta z wiatrem	
Oznaczenie	Kolejność okrążania znaków
L2	Start – 1 – 2s/2p – 1 – Meta
L3	Start – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – Meta
L4	Start – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – Meta



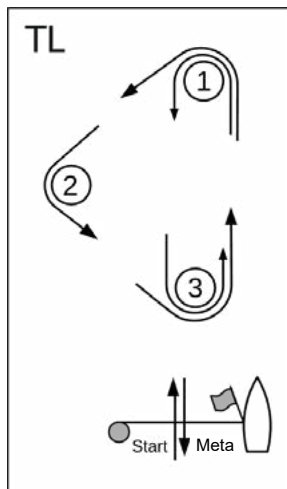
Trasa LA – na wiatr/z wiatrem ze znakiem rozprawdzającym, meta z wiatrem	
Oznaczenie	Kolejność okrążania znaków
LA2	Start – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Meta
LA3	Start – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Meta
LA4	Start – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Meta



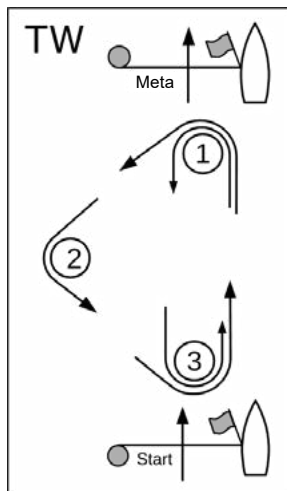
Trasa W – na wiatr/z wiatrem, meta na wiatr	
Oznaczenie	Kolejność okrążania znaków
W2	Start – 1 – 2s/2p – Meta
W3	Start – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – Meta
W4	Start – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – Meta



Trasa WA – na wiatr/z wiatrem ze znakiem rozprawdającym, meta na wiatr	
Oznaczenie	Kolejność okrążania znaków
WA2	Start – 1 – 1a – 2s/2p – Meta
WA3	Start – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – Meta
WA4	Start – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – Meta



Trasa TL – trójkąt, meta z wiatrem	
Oznaczenie	Kolejność okrążania znaków
TL2	Start – 1 – 2 – 3 – 1 – Meta
TL3	Start – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – Meta
TL4	Start – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – 1 – Meta



Trasa TW – trójkąt, meta na wiatr	
Oznaczenie	Kolejność okrążania znaków
TW2	Start – 1 – 2 – 3 – Meta
TW3	Start – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – Meta
TW4	Start – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – Meta

DODATEK T ARBITRAŻ

Dodatek ten obowiązuje jedynie, gdy stanowi tak zawiadomienie o regatach lub instrukcja żeglugi.

Arbitraż dodaje kolejny etap do procesu rozwiązywania protestów, może jednak zmniejszyć ilość potrzebnych rozpatrywań, przyspieszając cały proces na regatach, na których można spodziewać się dużej ilości protestów. Arbitraż może nie być odpowiednim rozwiązaniem dla wszystkich regat, jako że wymaga dodatkowej wykwalifikowanej osoby do działania jako rozjemca. Dalsze wytyczne odnośnie arbitrażu można znaleźć w Podręczniku dla Międzynarodowych Sędziów Zespołu Protestowego, który można pobrać ze strony internetowej World Sailing.

T1 KARY POWYŚCIGOWE

- (a) Jeśli nie ma zastosowania przepisu 44.1(b), jacht, który w trakcie incydentu mógł złamać jeden lub więcej przepisów Części 2 lub przepisu 31, może przyjąć Karę powyścigową w dowolnym momencie po wyścigu, ale przed rozpoczęciem rozpatrywania protestu dotyczącego tego incydentu.
- (b) Kara powyścigowa to kara punktowa 30% obliczona na podstawie przepisu 44.3(c). Jednakże, przepis 44.1(a) ma zastosowanie.
- (c) Jacht przyjmuje karę powyścigową poprzez dostarczenie rozjemcy lub członkowi zespołu protestowego pisemnego oświadczenia, że jacht przyjmuje taką karę wraz z numerem wyścigu, którego to dotyczy, oraz informacją gdzie i kiedy incydent miał miejsce.

T2 SPOTKANIE ARBITRAŻOWE

Spotkanie arbitrażowe odbędzie się przed rozpatrywaniem każdego protestu złożonego przez jacht, zarzucającego złamanie jednego lub więcej przepisów Części 2 lub przepisu 31, ale tylko wtedy, gdy każda ze *stron* reprezentowana jest przez osobę, która była na pokładzie w czasie incydentu. Udział świadków nie jest dozwolony. Jednakże, jeśli rozjemca zdecyduje, że przepis 44.1(b) może mieć zastosowanie lub, że arbitraż nie jest wskazany, spotkanie się nie odbędzie lub gdy już trwa, zostanie zamknięte.

T3 OPINIA ROZJEMCY

Na podstawie informacji otrzymanych od reprezentantów, rozjemca wyda opinię, jaka jego zdaniem będzie decyzja zespołu protestowego:

- (a) *protest* jest nieważny,
- (b) żaden jacht nie zostanie ukarany za złamanie *przepisu*, lub
- (c) jeden lub więcej jachtów zostanie ukaranych za złamanie *przepisu*, wskazując te jachty i ich kary.

T4 NASTĘPSTWA SPOTKANIA ARBITRAŻOWEGO

Po tym, jak rozjemca wyda swoją opinię,

- (a) jacht może przyjąć karę powyścigową, i
- (b) jacht może poprosić o wycofanie swojego *protestu*. Rozjemca może wtedy, w imieniu zespołu protestowego, udzielić zgody na wycofanie *protestu*, zgodnie z przepisem 63.1.

Jeśli wszystkie *protesty* dotyczące incydentu nie zostaną wycofane, odbędzie się rozpatrywanie protestu.



POLSKI
ZWIĄZEK
ŻEGLARSKI
POLISH
YACHTING
ASSOCIATION

al. ks. J. Poniatowskiego 1, 03-901 Warszawa
Stadion Narodowy w Warszawie
tel.: +48 22 541 63 63
fax: +48 22 541 63 69
e-mail: pyabiuro@pya.org.pl
www.pya.org.pl



pya.org.pl
