



Przepisy regatowe żeglarstwa **2017 - 2021**

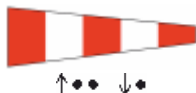
POLSKI ZWIĄZEK
ŻEGLARSKI



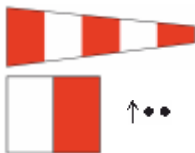
SYGNAŁY WYŚCIGU

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, sygnał dotyczy tylko tej klasy.

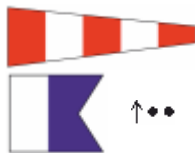
Sygnały odroczenia



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.

SYGNAŁY WYŚCIGU

Sygnały 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

Sygnały falstartów



↑ •

X Odwołanie indywidualne



↑ • • ↓ •

Pierwszy zastępczy Generalne odwołanie. Sygnał ostrzeżenia będzie podany 1 minutę po opuszczeniu pierwszego zastępczego.

Skrócenie trasy



↑ • •

S Trasa została skrócona obowiązuje przepis 32.2.

Zmienianie następnego boku



C Położenie następnego znaku zostało zmienione:



w prawo;



w lewo;



długość boku została zmniejszona;



długość boku została zwiększona.

Inne sygnały



↑ •

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



— — — —

M Obiekt, który wystawił ten sygnał zastępuje brakujący znak.



↑ •

Y Obowiązuje noszenie osobistych środków wypornościowych (zgodnie z przepisem 40).



bez sygnału dźwiękowego

Niebieska flaga lub przedmiot. Niosący ją statek komisji regatowej znajduje się w pozycji na linii mety.

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

© World Sailing Limited

June 2016

Wydawca: Polski Związek Żeglarski

Tłumaczenie: Ewa Jodłowska, Michał Jodłowski, Zofia Truchanowicz

Recenzja: Anastazja Lewandowska

Opracowanie graficzne i skład: Aleksandra Grzybowska

DAXEL MEDIA GROUP

Druk: QUATTRO PRINTING

Wydanie I

Warszawa, kwiecień 2017

Nakład: 600 szt

ISBN: 978-83-937837-3-1



**THE
RACING RULES
OF
SAILING**

**PRZEPISY
REGATOWE
ŻEGLARSTWA
2017-2020**

World Sailing

SPIS TREŚCI

	Sygnaly wyścigu	Wewnętrzna strona okładki
	Dokumenty dostępne online	3
	Wstęp	5
	Definicje	9
	Zasady podstawowe	15
Część 1	Przepisy kardynalne	16
Część 2	Gdy jachty spotykają się	19
Część 3	Prowadzenie wyścigu	28
Część 4	Inne wymagania obowiązujące w wyścigu	37
Część 5	Protesty, zadośćuczynienia, rozpatrywania, naganne zachowanie i odwołania	47
Część 6	Zgłoszenia oraz warunki dopuszczenia do regat	66
Część 7	Organizacja regat	69
	Dodatki	
A	Punktacja	76
B	Przepisy regat windsurfingowych	81
C	Przepisy regat meczowych	107
D	Przepisy regat zespołowych	125
E	Przepisy regat jachtów zdalnie sterowanych	137
F	Przepisy regat kiteboardingowych	151
G	Identyfikacja na żaglach	165
H	Ważenie ubioru i wyposażenia	172
J	Zawiadomienie o regatach i instrukcja żegluga	173
K	Zalecenia dotyczące zawiadomienia o regatach	181
L	Zalecenia dotyczące instrukcji żegluga	193
M	Zalecenia dla zespołów protestowych	217
N	Międzynarodowe Jury	227
P	Specjalne procedury dla przepisu 42	232
R	Procedury dla odwołań i prośb	236
S	Standardowa Instrukcja Żegluga	239
T	Arbitraż	247
	Formularz protestowy	249

DOKUMENTY DOSTĘPNE ONLINE

Wszystkie dokumenty, do których odniesienia można znaleźć w tej książce, są dostępne na poniższej stronie internetowej World Sailing. Dokumenty te wymienione są poniżej. Odnośniki do innych przepisów będą również dostępne pod tym adresem.

*Adres strony: **sailing.org/racingrules/documents**.*

Wprowadzenie

Wytyczne odnośnie kar uznaniowych

Zmiany do tych przepisów dokonane po 1 stycznia 2017

Kodeksy World Sailing (Regulacje 19, 20, 21, 22, 35 i 37)

Książka przypadków, Książka decyzji arbitrów w regatach meczowych i zespołowych

Przepis 42

Interpretacje przepisu 42, Środki napędowe

Przepis 49

Specjalne zarządzenia World Sailing dla regat morskich

Dodatek C Preambuła

Standardowe zawiadomienie o regatach meczowych

Standardowa instrukcja żeglugi dla regat meczowych

Przepisy regat meczowych dla niewidomych zawodników

Przepis E5.2

Załącznik Q Międzynarodowego Stowarzyszenia Jachtów Zdalnie Sterowanych

Dodatek F Preambuła

Przepisy dla innych formatów regat w kiteboardingu

Przepis G1.1

Aktualna wersja wykazu liter przynależności państwowej

Dodatek K

Wzór zalecanego zawiadomienia o regatach

Dodatek L

Wzór zalecanej instrukcji żeglugi

Dodatek LE, rozszerzone zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

Dodatek M

Wytyczne odnośnie konfliktu interesów

Wytyczne odnośnie nagannego zachowania

Dodatek T

Podręcznik dla Międzynarodowych Sędziów Zespołu Protestowego

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.

<i>Określenie</i>	<i>Znaczenie</i>
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 fizyczna 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 fizyczna lub komisja, wykonujące zadania komisji pomiarowej.
Statek	Każdy jacht lub inna jednostka pływająca

WSTĘP

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

Adnotacja

Adnotacja „[DP]” w *przepisie* oznacza, że kara za złamanie tego *przepisu* może być niższa niż dyskwalifikacja. Decyzja odnośnie wysokości kary należy do Zespołu Protestowego. 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 2017 roku z wyjątkiem regat rozpoczynających się w 2016 roku, dla których data ta może być odroczone przez zawiadomienie o regatach lub instrukcję żeglugi.

Znaki na marginesach w wersji oryginalnej wskazują istotne zmiany w Częściach 1 – 7 oraz w Definicjach w stosunku do edycji 2013 – 2016. Nie przewiduje się zmian przed rokiem 2021, 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 (www.sailing.org).

Dodatki

Przepisy Dodatku, które mają zastosowanie, otrzymują znaczenie nadrzędne nad wszystkimi pozostałymi z nimi w sprzeczności przepisami Części 1-7 i Definicjami. Każdy z Dodatków oznaczony jest literą. Odnośnik do przepisu występującego w danym Dodatku składać się będzie z litery oraz numeru przepisu (np. „przepis A1”).

WSTĘP

Litery I, O i Q nie są używane do oznaczenia dodatków w tej książce.

Kodeksy World Sailing

Kodeksy World Sailing są wyszczególnione w poniższej tabeli. Kodeksy są opublikowane w regulacjach World Sailing

<i>Tytuł</i>	<i>Przepis Regatowy</i>	<i>Regulacja</i>
Kodeks reklamowania	80	20
Kodeks antydopingowy	5	21
Kodeks antykorupcyjny	6	37
Kodeks dyscyplinarny	7	35
Kodeks uprawnień	75.2	19
Kodeks klasyfikacji zawodników	79	22

Powyższe kodeksy są przywoływane w definicji *Przepisu*, ale nie są włączone do tej książki, ponieważ mogą być zmienione w dowolnym czasie. Najnowsze wersje kodeksów są opublikowane na stronie internetowej World Sailing. Nowe wersje będą ogłaszane przez władze krajowe.

Przypadki regatowe i decyzje arbitrów

World Sailing publikuje interpretacje przepisów regatowych w *Księżce przypadków regatowych na lata 2017-2020* i uznaje je, jako oficjalne interpretacje oraz objaśnienia przepisów. World Sailing publikuje także *Księżkę decyzji arbitrów w regatach meczowych na lata 2017 – 2020* oraz *Księżkę decyzji arbitrów w regatach zespołowych na lata 2017 – 2020* i uznaje je, jako oficjalne tylko dla regat meczowych lub zespołowych odbywających się z udziałem arbitrów. Publikacje te są dostępne na stronie internetowej World Sailing.

DEFINICJE

Określenia użyte jak w poniższych definicjach pisane są kursywą lub w przypadku preambuły kursywą pogrubioną. Znaczenie innych określeń można znaleźć w Terminologii, znajdującej 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 obydwoma. 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) może być zasadnie postrzegana, jako osobiście lub finansowo zainteresowana, co mogłoby wpłynąć na jej umiejętność zachowania bezstronności, lub
- (c) jest wyraźnie osobiście zainteresowana decyzją.

DEFINICJE

Osiąganie znaku

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

Ukończenie

Jacht *kończy*, gdy jakakolwiek część jego kadłuba lub załogi lub osprzętu będących w pozycji normalnej przekracza linię mety z kierunku kursowej strony trasy. Jednakże, jacht nie *ukończył*, jeśli po przekroczeniu linii mety

- (a) wykonuje karę zgodnie z przepisem 44.2,
- (b) naprawia błąd popełniony na linii mety zgodnie z przepisem 28.2 lub
- (c) kontynuuje żeglowanie po trasie.

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 żegluje „fałszywym kursem z wiatrem” lub dokładnie kursem z wiatrem, *zawietrzna* jachtu jest strona, po której znajduje się jego grot. Druga strona jest jego stroną *nawietrzna*.

DEFINICJE

Gdy dwa jachty na tym samym *halsie* są w *kryciu*, to jacht znajdujący się po *zawietrznej* stronie drugiego jest jachtem *zawietrznym*. Ten drugi jest jachtem *nawietrznym*.

Znak

Obiekt, co do którego instrukcja żegluga wymaga, aby jacht pozostawił go po określonej stronie oraz statek komisji regatowej otoczony wodą żeglowną, ograniczający linię startu lub mety. Lina kotwiczna oraz przedmioty przypadkowo przymocowane do *znaku* nie stanowią jego części.

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 *znaku* konieczne do przebycia trasy.

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 obszar tak określony w instrukcji żegluga są także *przeszkodami*. Jednakże jacht w *wyścigu* nie jest *przeszkodą* dla innych jachtów, chyba że mają one obowiązek *ustępowania* mu lub, gdy obowiązuje przepis 23, unikania go. Płynący statek,

DEFINICJE

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:

- (a) dla protestu: protestujący, protestowany;
- (b) dla prośby o zadośćuczynienie: jacht wnoszący prośbę o zadośćuczynienie lub dla którego zadośćuczynienie jest wniesione, komisja regatowa działająca na podstawie przepisu 60.2(b), komisja pomiarowa działająca na podstawie 60.4(b);
- (c) dla prośby o zadośćuczynienie na podstawie przepisu 62.1(a): ciało, któremu zarzuca się niewłaściwe działanie lub brak działania;
- (d) osoba, przeciwko której postawiono zarzut złamania przepisu 69; osoba przedstawiająca zarzuty na podstawie przepisu 69;
- (e) *osoba wspierająca* uczestnicząca w rozpatrywaniu 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, jakim jacht żeglowałby w celu jak najszybszego *ukończenia* pod nieobecność innych jachtów, do których odnosi się przepis zawierający to

DEFINICJE

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) kodeksy World Sailing: reklamowania, antydopingowy, antykorupcyjny, dyscyplinarny, uprawnień i klasyfikacji zawodników znajdujące się w regulacjach 20, 21, 37, 35, 19 i 22;
- (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

DEFINICJE

takiego systemu są „przepisami klasowymi“);

- (e) zawiadomienie o regatach;
- (f) instrukcja żeglugi;
- (g) inne dokumenty obowiązujące w regatach.

Start

Jacht *startuje*, gdy będąc całkowicie po przedstartowej stronie linii startu w chwili lub po jego sygnale startu i wypełnieniu wymogów przepisu 30.1, gdy ma zastosowanie, jakakolwiek część jego kadłuba, załogi, lub osprzętu przekracza linię startu w kierunku pierwszego znaku.

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 jakąkolwiek inną osobę pracującą z zawodnikiem, dbającą o niego lub pomagającą mu w trakcie regat lub podczas przygotowań do nich, lub
- (b) jest rodzicem lub 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 jakakolwiek 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 zawodnik złamie *przepis* musi natychmiast przyjąć karę, którą może być wycofanie się.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA ŚRODOWISKO

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

CZĘŚĆ 1

Przepisy kardynalne

1. BEZPIECZEŃSTWO

1.1 Udzielanie pomocy

Jacht lub zawodnik muszą udzielić wszelkiej możliwej pomocy każdej osobie lub statkowi będącym w niebezpieczeństwie.

1.2. Wyposażenie ratunkowe i osobiste środki wypornościowe

Każdy 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 lub dyskwalifikacja niepodlegająca odrzuceniu.

3 PRZYJĘCIE PRZEPISÓW

- 3.1 (a) Poprzez udział, lub zamiar udziału, w wyścigu rozgrywanym według niniejszych *przepisów*, każdy zawodnik lub właściciel jachtu wyraża zgodę na przyjęcie tych *przepisów*.
- (b) *Osoba wspierająca* zgadza się na przyjęcie *przepisów* udzielając wsparcia, lub, gdy jest nią rodzic lub opiekun zawodnika, wyrażając zgodę na udział dziecka w regatach.

CZĘŚĆ 1

Przepisy kardynalne

- 3.2** Każdy zawodnik oraz właściciel jachtu zgadza się, w imieniu swoich *osób wspierających*, że te *osoby wspierające* podporządkują się *przepisom*.
- 3.3** 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*.
- 3.4** Osoba odpowiedzialna za każdy jacht musi zagwarantować, że wszyscy zawodnicy będący w załodze oraz właściciel jachtu są świadomi swoich obowiązków wynikających z tego *przepisu*.
- 3.5** Ten *przepis* może zostać zmieniony zarządzeniem władzy krajowej właściwej dla miejsca rozgrywania regat

4 DECYZJA O UCZESTNICZENIU W WYŚCIGU

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

5 ANTYDOPING

Zawodnik musi przestrzegać Światowego kodeksu antydopingowego, przepisów Światowej Agencji Antydopingowej i regulacji 21 World Sailing - Kodeksu antydopingowego. Zarzucane lub faktyczne złamanie niniejszego przepisu musi być rozpatrywane zgodnie z regulacją 21. Nie może ono stanowić podstawy do *protestu*, a przepis 63.1 nie ma w tym wypadku zastosowania.

6 ZAKŁADY I ZAPOBIEGANIE KORUPCJI

Każdy zawodnik, właściciel jachtu oraz *osoba wspierająca* muszą przestrzegać regulacji 37 World Sailing – Kodeksu antykorupcyjnego. Zarzucane lub faktyczne złamanie tego przepisu musi być rozpatrywane zgodnie z regulacją 37. Nie może ono stanowić podstawy do *protestu*, a przepis 63.1 nie ma w tym wypadku zastosowania.

7 KODEKS DYSCYPLINARNY

Każdy zawodnik, właściciel jachtu oraz *osoba wspierająca* muszą przestrzegać regulacji 35 World Sailing – Kodeksu dyscyplinarnego. Zarzucane lub faktyczne złamanie tego przepisu musi być rozpatrywane zgodnie z regulacją 35. Nie może ono stanowić podstawy do *protestu*, a przepis 63.1 nie ma w tym wypadku zastosowania.

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 naruszenie jednego z tych przepisów, z wyjątkiem przepisu 14, gdy doszło do obrażenia ciała lub poważnego uszkodzenia sprzętu, oraz przepisu 24.1.*

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 instrukcja żeglugi 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 **ustąpić**. 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 **ustąpić** 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 **ustąpić** 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 ustąpić 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 *ustąpić*.

ROZDZIAŁ B

OGRANICZENIA OGÓLNE

14 UNIKANIE KONTAKTU

Jacht zobowiązany jest w miarę możliwości uniknąć kontaktu z innym jachtem. Jednakże jacht posiadający prawo drogi lub prawo do *miejsca* lub *miejsca przy znaku*:

- (a) nie musi działać w celu uniknięcia kontaktu aż do czasu, gdy stanie się oczywiste, że ten drugi jacht nie *ustępuje* lub nie udziela *miejsca* lub *miejsca przy znaku* i
- (b) będzie uniewinniony, jeżeli złamie ten przepis i kontakt nie spowoduje uszkodzenia sprzętu lub obrażenia ciała.

15 NABYWANIE PRAWA DROGI

Gdy jacht nabywa prawo drogi, musi on początkowo pozostawić drugiemu jachtowi *miejsce do ustąpienia*, chyba że uzyskuje 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, gdy po sygnale startu jacht na *lewym halsie* ustępuje przez przechodzenie za rufą jachtu na *prawym halsie*, wówczas jacht na *prawym halsie* nie może zmieniać kursu tak, że jacht na *lewym halsie* musiałby natychmiast zmienić kurs w celu dalszego *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 wyżej, 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 ciągnącą się *przeszkoda*, w którym to przypadku stosuje się przepis 19.

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 obowiązywać, gdy jacht uprawniony do *miejsca przy znaku* otrzyma to *miejsce 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 Wykonywanie zwrotu na wiatr w strefie

Jeżeli jacht, znajdujący się w *strefie znaku*, który musi okrążyć lewą burtą, 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 MINIECIA 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 stosuje się 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, nie jest on uprawniony do *miejsca* zgodnie z przepisem 19.2(b). W czasie trwania *krycia* 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) żegluje 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.

ROZDZIAŁ D

INNE PRZEPISY

Gdy przepisy 22 lub 23 mają zastosowanie pomiędzy dwoma jachtami, przepisy Rozdziału A nie mają zastosowania.

21 UNIEWINNIE

Jeżeli jacht korzysta z *miejsca* lub *miejsca przy znaku*, do którego jest uprawniony, musi on być uniewinniony, jeśli w trakcie incydentu z jachtem, który zobowiązany był do dania mu *miejsca* lub *miejsca przy znaku*

- (a) złamie przepis Rozdziału A, przepis 15 lub przepis 16, albo
- (b) jest zmuszony do złamania przepisu 31.

22 BŁĘDY STARTOWE; PRZYJMOWANIE KAR;

WYPYCHANIE ŻAGLA

- 22.1** 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 znajdzie się w całości po przedstartowej stronie linii startu, *ustępować* jachtowi tego nieczyniącemu.

22.2 Jacht przyjmujący karę musi *ustępować* jachtowi, który tego nie czyni.

22.3 Jacht żeglujący wstecz lub bokiem w kierunku nawietrznym względem wody w wyniku wypchnięcia żagla musi *ustępować* jachtowi, który tego nie czyni.

**23 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.

24 PRZESZKADZANIE INNYM JACHTOM

24.1 W miarę możliwości, jacht niebędący w *wyścigu* nie może przeszkadzać jachtowi w *wyścigu*.

24.2 W miarę możliwości, jacht nie może przeszkadzać jachtowi przyjmującemu karę, żeglującemu na innym boku lub podlegającemu przepisowi 22.1. 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 i instrukcja żeglugi muszą być udostępnione każdemu jachtowi przed rozpoczęciem wyścigu.

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. Czasy liczone są od sygnałów optycznych; brak sygnału dźwiękowego nie będzie brany pod uwagę.

CZĘŚĆ 3

Prowadzenie wyścigu

<i>Minuty do sygnału startu</i>	<i>Sygnał optyczny</i>	<i>Sygnał dźwiękowy</i>	<i>Znaczenie</i>
5 [*]	Flaga klasy	Jeden	Sygnał ostrzeżenia
4	Flaga 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 instrukcji żegluga

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 żegluga 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

(wystawiając flagi N nad H lub N nad A wraz z trzema sygnałami dźwiękowymi).

28 PRZEBYCIE TRASY

28.1 Jacht musi *wystartować*, przebyć trasę jak opisano w instrukcji żeglugi i *ukończyć*. Może on pozostawić po dowolnej stronie *znak*, który nie rozpoczyna, nie ogranicza lub nie kończy boku trasy, na którym jacht żegluguje. Po *ukończeniu* jacht nie musi całkowicie przekroczyć linii mety.

28.2 Nić przedstawiająca drogę jachtu od momentu, gdy zaczyna on zbliżać się do linii startu z jej przedstartowej strony w celu *wystartowania*, aż do momentu *ukończenia* musi po naciągnięciu:

- (a) omijać każdy *znak* po wymaganej stronie i we właściwej kolejności,
- (b) dotykać każdy okrążany *znak*, i
- (c) przechodzić pomiędzy *znakami* bramki z kierunku od poprzedniego *znaku*.

Jacht może naprawić wszelkie błędy w zakresie wymagań tego przepisu pod warunkiem, że nie *ukończył*.

29 FALSTARTY

29.1 Falstart indywidualny

Gdy w momencie sygnału startu dla jachtu, jakakolwiek część jego kadłuba, załogi lub osprzętu 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 wszystkie takie jachty znajdą się całkowicie po przed-

startowej stronie linii startu lub jednego z jej przedłużeń i gdy 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 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 Zastępca z dwoma sygnałami dźwiękowymi). Sygnał ostrzeżenia dla nowego startu klasy, która miała falstart, będzie podany jedną minutę po opuszczeniu flagi Pierwszy Zastępca (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 jakakolwiek część kadłuba jachtu, załogi lub osprzętu znajduje się po kursowej stronie linii startu lub jednego z jej przedłużeń w okresie ostatniej minuty przed sygnałem startu tego jachtu, musi on powrócić 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, załogi lub osprzętu 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, załogi lub osprzętu 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, załogi lub osprzętu 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 zdyskwalifi-

kowany 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 następujących powodów:

- (a) złych warunków atmosferycznych;
- (b) niedostatecznej prędkości wiatru powodującej, iż *ukończenie* wyścigu przez jakikolwiek jacht w limicie czasu 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 przebył trasę i *ukończył* w limicie czasu, 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

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, 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 I PUNKTACJA

Jeżeli jeden jacht przebędzie trasę zgodnie z wymaganiami przepisu 28 i *ukończy* przed upływem limitu czasu, 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, 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 30.2, 30.4 lub 69 lub przepisu 14, gdy jacht spowodował obrażenia ciała lub poważne uszkodzenie sprzętu.

CZEŚĆ 4

Inne wymagania obowiązujące w wyścigu

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

40 OSOBISTE ŚRODKI WYPORNOŚCIOWE

Flaga Y wystawiona z pojedynczym sygnałem dźwiękowym przed lub wraz z sygnałem ostrzeżenia oznacza, że zawodnicy mają obowiązek nosić na sobie osobiste środki wypornościowe z wyjątkiem, gdy są w trakcie zmieniania lub dostosowywania swojego ubioru lub wyposażenia osobistego. Flaga Y wystawiona na brzegu oznacza, że przepis ten obowiązuje przez cały okres przebywania na wodzie. Pianki i suche sztormiaki nie są osobistymi środkami wypornościowymi.

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.

Jednakże jacht, który uzyskał znaczącą przewagę w wyścigu wynikającą z pomocy udzielonej na podstawie przepisu 41(a) może być protestowany i ukarany; kara ta może być mniejsza niż dyskwalifikacja.

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 podane niżej 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, które 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) Z wyjątkiem kursu na wiatr, gdy możliwy jest surfing (to znaczy gwałtowne przyspieszanie w dół fali) lub ślizg, załoga jachtu może zapompować dowolnym żaglem w celu zainicjowania surfingu lub ślizgu, ale każdy żagiel może być zapompowany tylko raz dla każdej fali lub podmuchu wiatru.
- (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

CZĘŚĆ 4

Inne wymagania obowiązujące w wyścigu

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 żeglugi 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 UBIÓR I WYPOSAŻENIE ZAWODNIKA

- 43.1** (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 instrukcja żeglugi 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 zezwalają na zwiększenie masy pasa do 4 kg. Masy określa się według zasad wymaganych przez Dodatek H.

- 43.2** Przepis 43.1(b) nie ma zastosowania do jachtów, które muszą być wyposażone w liny relingów.

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. Instrukcja żeglugi może jednak 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, musi on powrócić całkowicie na kursową stronę tej linii zanim *ukończy*.

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 instrukcji żeglugi ilość miejsc. Gdy instrukcja żeglugi nie określa ilości miejsc, karą będzie 20% ilości 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 ilość 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 OGRANICZENIA DOTYCZĄCE WYPOSAŻENIA I ZAŁOGI

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

47.2 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 na pokład zanim jacht rozpocznie kontynuowanie wyścigu.

48 SYGNAŁY MGŁOWE I ŚWIATŁA;

SYSTEMY ROZGRANICZANIA RUCHU

48.1 Gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa, każdy jacht musi stosować sygnały mgłowe oraz nosić światła wymagane przez *Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu (MPZZM)* lub stosowne przepisy państwowe.

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

49 UMIEJSCOWIENIE ZAŁOGI; LINY RELINGÓW

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

CZĘŚĆ 4

Inne wymagania obowiązujące w wyścigu

- 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 na pokładzie 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 STAWIANIE I WYBIERANIE ŻAGLI

50.1 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.

50.2 Bomy spinakera; Wytyki żagli przednich

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

50.3 Stosowanie wytyków

- (a) Szoty żagla nie mogą być poprowadzone przez wytyk lub po wytyku, z wyjątkiem określonym w przepisie 50.3(b) lub 50.3(c). Wytyk jest to dowolne okucie lub inne urządzenie umieszczone w sposób umożliwiający wywieranie nacisku na zewnątrz na szot lub żagiel w punkcie, z którego - przy jachcie stojącym na równej ścieżce - poprowadzona linia pionowa przebiegałaby na zewnątrz kadłuba lub pokładu. W rozumieniu niniejszego przepisu, nadburcia, szyny i listwy burtowe nie są częściami kadłuba lub pokładu, a bukszpryt służący do zamocowania rogu halsowego żagla, podpórka stosowana do wybierania szotu bomu żagla lub bom żagla przedniego niewymagającego regulacji przy zwrocie na wiatr nie są wytykami.
- (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 postawiona jest głowa żagla.
- (c) Żagiel przedni może być wybierany lub mocowany przy rogu szotowym do bomu spinakera lub wytyku żagla przedniego, pod warunkiem, że spinaker nie jest postawiony.

50.4 Żagle przednie

W rozumieniu przepisów 50 i 54 oraz Dodatku G, różnica pomiędzy żaglem przednim a spinakerem polega na tym, że szerokość żagla przedniego, mierzona pomiędzy punktami dzielącymi liki przedni i wolny na pół, jest mniejsza niż 75% długości jego podstawy. Żagiel, którego róg halsowy zamocowany jest za masztem przednim nie jest żaglem przednim.

CZĘŚĆ 4

Inne wymagania obowiązujące w wyścigu

51 BALAST RUCHOMY

Wszelki balast ruchomy, włączając nieużywane żagle, musi być właściwie zamocowany. Woda, zabudowa jachtu i balast stały oraz ruchomy 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 WYRZUCANIE ŚMIECI DO WODY

Zawodnikowi nie wolno świadomie wyrzucać śmieci do wody. Przepis ten obowiązuje przez cały okres przebywania na wodzie. Kara za złamanie tego przepisu może być mniejsza niż dyskwalifikacja.

CZĘŚĆ 5

Protesty, zadośćuczynienia, rozpatrywania, naganne zachowanie i odwołania

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.

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) zgłosić do zespołu protestowego wnioszek o podjęcie działania na podstawie przepisu 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. Jednak może ona 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

CZĘŚĆ 5

Protesty, zadośćuczynienia, rozpatrywania, naganne zachowanie i odwołania

się, że jacht, chociaż niebędący stroną w rozpatrywaniu, był zamieszany w ten incydent i mógł złamać *przepis*;

- (b) zarządzić rozpatrywanie w sprawie 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 zeznań 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. Jednak musi ona protestować jacht, gdy zdecyduje, że:
 - (1) jacht złamał przepis Części 4, lecz nie przepisy 41, 42, 44 i 46; lub
 - (2) jacht lub wyposażenie osobiste nie spełniają wymogów przepisów klasowych;
- (b) prosić o zadośćuczynienie dla jachtu, lub
- (c) zgłosić do zespołu protestowego wniosek o podjęcie działania na podstawie przepisu 69.2(b).

60.5 Jednakże, jacht, komisja regatowa, zespół protestowy oraz komisja pomiarowa nie mogą protestować za złamanie przepisu 5, 6, 7 lub 69.

61 WYMAGANIA W STOSUNKU DO PROTESTU

61.1 Zawiadomienie protestowanego

- (a) Jacht zamierzający protestować musi poinformować drugi

CZĘŚĆ 5

Protesty, zadośćuczynienia, rozpatrywania, naganne zachowanie i odwołania

jacht przy pierwszej nadarzającej się okazji. Gdy *protest* dotyczy incydentu na akwenie regatowym, w którym jacht uczestniczył lub który widział, musi on 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 *wyścigu*. 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 na skutek incydentu członek którejkolwiek z załóg jest w niebezpieczeństwie lub doszło do poważnego uszkodzenia sprzętu lub obrażenia ciała, co jest oczywiste dla jachtu zamierzającego protestować, 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 akwenie 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

CZĘŚĆ 5

Protesty, zadośćuczynienia, rozpatrywania, naganne zachowanie i odwołania

nadarzającej się okazji.

- (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 rozpatrywać *protesty* początkowy i nowy razem.

61.2 Zawartość protestu

Protest musi być złożony na piśmie i musi określać:

- (a) protestującego i protestowanego;
- (b) incydent;
- (c) gdzie i kiedy incydent nastąpił;
- (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 czasie rozpatrywania. Wymaganie (c) może być również wypełnione przed lub w czasie 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, który komisja lub zespół zaobserwuje na akwenu regatowym, musi być dostarczony do biura regat w czasie protestowym określonym w instrukcji żeglugi. Jeżeli czas taki nie jest określony, wynosi on

CZĘŚĆ 5

Protesty, zadośćuczynienia, rozpatrywania, naganne zachowanie i odwołania

dwie godziny po tym, jak ostatni jacht w wyścigu *ukończy*. Inne *protesty* komisji regatowej, komisji pomiarowej lub zespołu protestowego muszą być dostarczone do biura regat przed upływem dwóch godzin po tym, jak komisja lub zespół 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 rozpatrywania 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 fizyczne uszkodzenie sprzętu w wyniku działania jachtu naruszającego przepis Części 2 lub statku niebędącego w *wyścigu*, który miał obowiązek ustępowania;
- (c) udzielanie pomocy (z wyłączeniem udzielania pomocy sobie lub własnej załodze) zgodnie z przepisem 1.1; lub
- (d) działanie jachtu lub członka jego załogi, w wyniku którego nałożono karę zgodnie z przepisem 2 lub karę albo ostrzeżenie zgodnie z przepisem 69.2(h).

62.2 Prośba o zadośćuczynienie musi być na piśmie i musi określać powód jej składania. Jeżeli prośba dotyczy incydentu na akwencie regatowym, musi być dostarczona do biura regat przed upływem

CZĘŚĆ 5

Protesty, zadośćuczynienia, rozpatrywania, naganne zachowanie i odwołania

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.

CZĘŚĆ B

ROZPATRYWANIA I DECYZJE

63 ROZPATRYWANIA

63.1 Wymagania dotyczące rozpatrywania

Jacht lub zawodnik nie może być ukarany bez rozpatrywania, z wyjątkami określonymi w przepisach 30.2, 30.3, 30.4, 64.3(d), 69, 78.2, A5 i P2. Decyzja w sprawie prośby o zadośćuczynienie nie może być podjęta bez rozpatrywania. Zespół protestowy zobowiązany jest rozpatrzyć wszystkie *protesty* oraz prośby o zadośćuczynienie, które dostarczono do biura regat, chyba że udzieli zgody na wycofanie *protestu* lub prośby o zadośćuczynienie.

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 muszą być dostępne dla stron i muszą one otrzymać odpowiednią ilość czasu na przygotowanie się do rozpatrywania.

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 *protestu* lub prośby o zadośćuczynienie nie przybędzie na rozpatrywanie, zespół protestowy może podjąć decyzję w sprawie *protestu* lub prośby 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

CZĘŚĆ 5

Protesty, zadośćuczynienia, rozpatrywania, naganne zachowanie i odwołania

- (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

Zespół protestowy musi zebrać dowody od *stron* obecnych na rozpatrywaniu i ich świadków oraz inne dowody, jakie uzna za

CZĘŚĆ 5

Protesty, zadośćuczynienia, rozpatrywania, naganne zachowanie i odwołania

konieczne. Członek zespołu protestowego, który widział incydent musi, w obecności *stron*, poinformować o tym fakcie i może złożyć zeznanie. *Strona* obecna na rozpatrywaniu ma prawo do zadawania pytań każdej osobie składającej zeznania. Następnie zespół musi 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 Protesty pomiędzy jachtami będącymi w różnych wyścigach

Protest pomiędzy jachtami żeglującymi w różnych wyścigach prowadzonych przez różnych organizatorów musi być rozpatrywany przez zespół protestowy akceptowany przez tych organizatorów.

64 DECYZJE

64.1 Kary i uniewinnienia

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,

CZĘŚĆ 5

Protesty, zadośćuczynienia, rozpatrywania, naganne zachowanie i odwołania

gdy nie był w *wyścigu*, jego kara musi być nałożona w *wyścigu*, który został rozegrany czasowo najbliżej incydentu. Jednakże,

- (a) gdy w wyniku złamania *przepisu* jacht zmusił inny jacht do złamania *przepisu*, ten drugi jacht musi być uniewinniony.
- (b) 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.
- (c) gdy start do *wyścigu* jest przeprowadzony ponownie lub *wyścig* jest powtórzony *przepis* 36 ma zastosowanie.

64.2 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 punktów (patrz przepis A10 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.

64.3 Decyzje w sprawie protestów dotyczących przepisów klasowych

- (a) Gdy zespół protestowy uzna, że odchylenia przekraczające tolerancje określone w przepisach klasowych zostały spowodowane przez uszkodzenie lub normalne zużycie i nie poprawiają osiągnięć jachtu, nie może go ukarać. Jednakże jacht ten

CZĘŚĆ 5

Protesty, zadośćuczynienia, rozpatrywania, naganne zachowanie i odwołania

nie może być jachtem w *wyścigu* do czasu skorygowania odchyień z wyjątkiem, gdy zespół protestowy podejmie decyzję, 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 wydawanie interpretacji 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 spowodowane przez protest dotyczący przepisu klasowego muszą być opłacone przez stronę przegrywającą, chyba że zespół protestowy postanowi inaczej.

64.4 Decyzje dotyczące osób wspierających

- (a) Gdy zespół protestowy zdecyduje, że *osoba wspierająca*, która jest *stroną* w *proteście* 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 zawodnika za złamanie *przepisu* przez osobę *wspierającą* zmieniając wynik jachtu w jednym wyścigu, jeśli zdecyduje, że

(1) zawodnik mógł uzyskać przewagę na skutek złamania *przepisu* przez osobę *wspierającą* lub

(2) *osoba wspierająca* złamała *przepis* ponownie, po tym jak zawodnik został ostrzeżony przez zespół protestowy, że może zostać nałożona kara.

Najwyższą możliwą karą na podstawie tego przepisu może być dyskwalifikacja.

65 INFORMOWANIE STRON ORAZ INNYCH OSÓB

65.1 Po podjęciu decyzji, zespół protestowy musi natychmiast poinformować *strony* w proteście o ustalonych faktach, przepisach mających zastosowanie, decyzji i jej uzasadnieniu oraz o wszystkich karach nałożonych lub o przyznanym zadośćuczynieniu.

65.2 *Strona* w proteście ma prawo otrzymać powyższe informacje na piśmie pod warunkiem, że poprosi o to zespół protestowy na piśmie nie później niż siedem dni po uzyskaniu informacji o decyzji. Zespół musi następnie bezzwłocznie dostarczyć tą informację załączając szkic incydentu przygotowany lub zatwierdzony przez zespół, jeśli takowy występuje.

65.3 Gdy zespół protestowy nakłada karę na jacht na podstawie przepisu klasowego, musi przesłać powyższą decyzję do władzy odpowiedniej dla przepisów klasowych.

66 WZNOWIENIE ROZPATRYWANIA

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. *Strona* w proteście może prosić o wznowienie rozpatrywania nie później niż w ciągu 24 godzin od momentu, kiedy została poinformowana o decyzji. Ostatniego dnia, na który zaplanowano wyścigi, prośba musi zostać dostarczona

- (a) w czasie protestowym, jeśli prosząca *strona* została poinformowana o decyzji w dniu poprzednim;
- (b) w ciągu 30 minut po tym, jak *strona* została poinformowana o decyzji tego dnia.

Gdy rozpatrywanie jest wznowione, większość członków zespołu protestowego musi, w miarę możliwości, składać się z członków pierwotnego składu zespołu.

67 ODSZKODOWANIA ZA USZKODZENIA

Sprawy odszkodowań za uszkodzenia wynikające z naruszenia 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 nagannego zachowania; Rozstrzyganie

- (a) Zawodnikowi, właścicielowi jachtu oraz *osobie wspierającej* nie wolno dopuszczać się nagannego zachowania.
- (b) Naganne zachowanie to:
 - (1) zachowanie nieetyczne lub będące naruszeniem zasad dobrego zachowania lub zasad walki sportowej
 - (2) zachowanie mogące narazić 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 zadecyduje 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 i 63.6 z następującymi wyjątkami:
 - (1) zespół protestowy może wyznaczyć osobę do przedstawienia zarzutów, chyba że taka osoba została wyznaczona przez World Sailing;
 - (2) Osoba, przeciwko której postawiono zarzuty na podstawie tego przepisu, ma prawo do obecności doradcy oraz przedstawiciela, który może działać w jej imieniu.
- (f) Jeśli osoba niemająca możliwości uczestniczyć w rozpatrywaniu
 - (1) dostarczy ważny powód, zespół protestowy powinien zmienić termin rozpatrywania;
 - (2) nie przybędzie na rozpatrywanie i nie dostarczy ważnego powodu, 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

CZĘŚĆ 5

Protesty, zadośćuczynienia, rozpatrywania, naganne zachowanie i odwołania

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 ilości wyścigów, wliczając w to dyskwalifikację podlegającą lub niepodlegającą odrzuceniu z punktacji łącznej serii wyścigów

(3) wykluczyć osobę z regat lub miejsca rozgrywania regat lub pozbawić innych przywilejów; lub

(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 64.4 ma zastosowanie.

(j) Jeżeli zespół protestowy

(1) nałoży karę większą niż jedno DNE;

(2) wykluczy 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

CZĘŚĆ 5

Protesty, zadośćuczynienia, rozpatrywania, naganne zachowanie i odwołania

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 regulacji 35 World Sailing, Kodeksie dyscyplinarnym. Władze krajowe i World Sailing mogą na podstawie tej regulacji 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 na podstawie przepisu 70.5, *strona* w rozpatrywaniu może odwoływać się od decyzji zespołu protestowego lub od jej 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

CZĘŚĆ 5

Protesty, zadośćuczynienia, rozpatrywania, naganne zachowanie i odwołania

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, który jest zrzeszony zgodnie z przepisem 89.1. Jednakże, gdy jachty żeglują po wodach będących w jurysdykcji więcej niż jednej władzy krajowej będąc w *wyścigu*, instrukcja żeglugi musi określać, do której władzy krajowej odwołania lub prośby mają być przesłane.
- 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 utworzonego zgodnie z wymaganiami Dodatku N nie podlegają odwołaniu. Ponadto, jeżeli jest to stwierdzone w zawiadomieniu o regatach oraz instrukcji żeglugi, można nie przyznać prawa do odwołania w następujących sytuacjach:
- (a) gdy jest to istotne dla natychmiastowego 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 zatwierdzi to dla poszczególnych regat otwartych jedynie dla uczestników z zakresu jej jurysdykcji; lub
 - (c) gdy władza krajowa wyda stosowne zarządzenie dla danych

CZĘŚĆ 5

Protesty, zadośćuczynienia, rozpatrywania, naganne zachowanie i odwołania

regat po konsultacji z World Sailing, pod warunkiem, że zespół protestowy jest utworzony zgodnie z Dodatkiem N, z wyjątkiem, że tylko 2 członków zespołu protestowego musi być Sędziami Międzynarodowymi.

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

75.1 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.

75.2 Zawodnicy muszą spełniać wymagania regulacji 19 World Sailing - Kodeksu uprawnień.

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 regulacji 20 World Sailing - Kodeksu reklamowania.

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.

CZĘŚĆ 6

Zgłoszenia oraz warunki dopuszczenia do regat

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. Karą za złamanie tego przepisu jest dyskwalifikacja bez rozpatrywania ze wszystkich wyścigów danych regat.

79 KLASYFIKACJA

Gdy zawiadomienie o regatach lub przepisy klasowe stwierdzają, że niektórzy lub wszyscy zawodnicy muszą spełniać wymagania klasyfikacyjne, klasyfikacja ta musi być przeprowadzona jak opisano w regulacji 22 World Sailing - Kodeksie klasyfikacji zawodników.

CZĘŚĆ 6

Zgłoszenia oraz warunki dopuszczenia do regat

80 REKLAMY

Jacht i jego załoga muszą spełniać wymagania regulacji 20 World Sailing - Kodeksu reklamowania.

81 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

84 PRZEPISY OBOWIĄZUJĄCE

Organizator, komisja regatowa, komisja pomiarowa, zespół protestowy i inni sędziowie podlegają *przepisom* przy prowadzeniu i sędziowaniu 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 82.2
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 obowiążującym 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, 63.4, 69, 70, 71, 75, 76.3, 79 lub 80; przepisu dodatku zmieniającego jeden z tych przepisów; Dodatków H lub N; regulacji World Sailing 19, 20, 21, 22, 35 i 37.
- (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, 50, 51, 52, 53 i 54.

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 regat oraz zawarte w zawiadomieniu o regatach i 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 lub instrukcja żeglugi mogą 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 lub instrukcja żeglugi muszą 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 zarządzane 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 przepisie 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 właściwie o tym powiadomienie.
- (c) Organizator musi powołać komisję regatową oraz, gdy jest to wymagane, mianować zespół protestowy, komisję pomiarową

oraz arbitrów. Jednakże komisja regatowa, międzynarodowe jury, komisja pomiarowa oraz arbitrzy mogą być mianowani przez World Sailing, zgodnie z jego 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, stosując System małych punktów, 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 prze-

był trasę zgodnie z przepisem 28 i *ukończył* przed limitem czasu, 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 niepodlegają 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.

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 punktów z wszystkich wyścigów, z wyłączeniem jego najgorszego wyniku punktowego, uwzględniając przepis 90.3(b). (Zawia-domienie 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 ilością 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 MAŁYCH PUNKTÓW

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

A4.1 Każdy jacht, który *wystartował i ukończył*, a potem nie wycofał się, nie otrzymał kary lub zadośćuczynienia, uzyskuje następujące ilości punktów:

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

A4.2 Jacht, który nie *wystartował*, nie *ukończył*, wycofał się lub został zdyskwalifikowany, otrzymuje punkty 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 WYNIKI OKREŚLANE PRZEZ KOMISJĘ REGATOWĄ

Jacht, który nie *wystartował*, nie *ukończył*, nie wypełnił wymagań przepisu 30.2, 30.3, 30.4 lub 78.2, albo 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.

A6 ZMIANY MIEJSC I PUNKTACJI INNYCH JACHTÓW

A6.1 Jeżeli jacht jest zdyskwalifikowany w 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 i 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 remisy 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 WYNIKI PUNKTOWE W SERIACH DŁUŻSZYCH NIŻ REGATY

Dla serii wyścigów rozgrywanych w okresie dłuższym niż regaty jacht, który dotarł na miejsce startu, ale nie *wystartował*, nie *ukończył*, wycofał się lub został zdyskwalifikowany otrzymuje liczbę punktów o jeden więcej niż liczba jachtów, które przybyły na pole startowe. Jacht, który nie przybył na pole startowe otrzymuje liczbę punktów o jeden więcej niż ilość jachtów zgłoszonych do serii wyścigów.

A10 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 wartości dziesiętnej 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 wartości dziesiętnej punktu (0.05 zaokrągla się w górę), wszystkich punktów w wyścigach poprzedzających wyścig rozważany; lub
- (c) przyznanie punktów za miejsce jachtu w wyścigu w momencie

wystąpienia incydentu, w wyniku którego przyznano zadośćuczynienie.

A11 SKRÓTY STOSOWANE W PUNKTACJI

Następujące skróty będą stosowane w punktacji dla odnotowania poniższych zdarzeń:

DNC Nie *wystartował*; nie przybył na pole startowe

DNS Nie *wystartował* (sytuacja inna niż DNC i OCS)

OCS Nie *wystartował*; znalazł się po kursowej stronie linii startu w momencie sygnału startu i nie *wystartował* lub naruszył 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

DNF Nie *ukończył*

RET Wycofał się

DSQ Dyskwalifikacja

DNE Dyskwalifikacja niepodlegająca odrzuceniu

RDG Przyznano zadośćuczynienie

DPI Nałożono karę uznaniową

DODATEK B

Przepisy regat windsurfingowych

Regaty windsurfingowe muszą być rozgrywane zgodnie z Przepisami regatowymi żeglarstwa ze zmianami wprowadzonymi przez niniejszy dodatek. Określenie 'jacht' występujące w przepisach regatowych oznacza odpowiednio 'deskę' lub 'jacht'. Określenie 'przejazd' (heat) oznacza jeden wyścig eliminujący, 'runda' składa się z kilku przejazdów, a 'seria eliminacyjna' składa się z jednej lub więcej rund. Jednakże, w wyścigach na szybkość, 'runda' składa się z jednego lub więcej 'przejazdów na szybkość'.

Zawody windsurfingowe mogą składać się z jednej lub więcej podanych niżej konkurencji lub ich odmian (formatów):

Konkurencje	Formaty
Wyścigi	Wyścigi na trasie, slalom, maraton
Jazda pokazowa	Jazda na fali, styl dowolny
Szybkość	Standard Offshore Speed Course, Speed Crossing, Alpha Speed Course

W wyścigach lub zawodach jazdy pokazowej, deski mogą uczestniczyć w seriach eliminacyjnych i tylko określona ich liczba może awansować z rundy do rundy. W kategorii 'wyścigi' maraton oznacza wyścig, którego czas trwania jest zaplanowany na więcej niż jedną godzinę.

W zawodach typu jazda pokazowa zachowanie deski oceniane jest w zakresie zręczności oraz różnorodności, a nie pod względem szybkości; zawody organizowane są z wykorzystaniem serii eliminacyjnych. Zależnie od warunków zafalowania na akwenie organizuje się albo zawody w zachowaniu na fali albo w stylu dowolnym.

DODATEK B

Przepisy regat windsurfingowych

Przy zawodach na szybkość, występ deski oceniany jest na podstawie jej szybkości po wyznaczonej trasie. Deski kolejno wykonują przejazdy na szybkość po trasie.

ZMIANY W DEFINICJACH

Definicje *Miejsce przy znaku* oraz *Na halsie, prawym lub lewym* są skreślone i zastąpione przez:

Miejsce przy znaku *Miejsce przy znaku dla deski to miejsce do żeglowania jej kursem właściwym w celu okrążenia lub ominięcia 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 będzie ona osiągała znak po zwrocie na wiatr.*

Na halsie, prawym lub lewym 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

B2.13 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 *ustąpić*.

B2.17 Przepis 17 jest usunięty i zastąpiony przez:

NA TYM SAMYM HALSIE PRZED STARTEM NA PÓŁWIETRZE

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*, jeśli zmusiłoby to tą drugą deskę do działania w celu uniknięcia kontaktu, chyba że w wyniku takiego manewru deska zawietrzna natychmiast znajdzie się za rufą tej drugiej.

B2.18 MIEJSCE PRZY ZNAKU

Przepis 18 jest zmieniony w następujący sposób:

Pierwsze zdanie przepisu 18.1 jest zmienione na:

Przepis B2.18 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 *okrąża 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 *okrąża 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 B2.18.2(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.

B2.18.4 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.

B2.23 DESKA WYWRÓCONA; NA MIELIŻNIE; UDZIELANIE POMOCY

Przepis 23 jest zmieniony na:

- B2.23.1** 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.

DODATEK B

Przepisy regat windsurfinowych

B2.23.2 W miarę możliwości, deska *wywrócona* lub na mieliźnie nie może podejmować działania, które przeszkadza innej desce.

B2.24 PRZESZKADZANIE INNEJ DESCE; ŻAGIEL NAD WODĄ

Dodaje się nowy przepis B2.24.3

B2.24.3 W ciągu ostatniej minuty przed sygnałem startu, żagiel deski musi znajdować się ponad wodą w normalnej pozycji z wyjątkiem, gdy jest ona przypadkowo *wywrócona*.

SKREŚLONE PRZEPISY CZĘŚCI 2

Przepis 18.3 jest skreślony.

B3 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 3

B3.26 PROCEDURY STARTOWE WYŚCIGÓW

Przepis 26 jest zmieniony na:

B3.26.1 System 1

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>Sygnal optyczny</i>	<i>Sygnal dźwiękowy</i>	<i>Znaczenie</i>
5*	Flaga klasy	Jeden	Sygnal ostrzeżenia
4	Flaga P, I, Z, Z wraz z 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 instrukcji żeglugi

DODATEK B

Przepisy regat windsurfiowych

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

B3.26.2 System 2

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 sygnału startu</i>	<i>Sygnal optyczny</i>	<i>Sygnal dźwiękowy</i>	<i>Znaczenie</i>
3	Flaga klasy lub przejazdu		Sygnal uwaga
2	Czerwona flaga opuszczenie sygnału uwaga	Jeden	Sygnal przygotowania
1	Żółta flaga; opuszczenie czerwonej flagi	Jeden długi	Sygnal ostrzeżenia
1/2	Opuszczenie żółtej flagi		30 sekund
0	Zielona flaga	Jednen	Sygnal startu

B3.26.3 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) w pierwszym wyścigu lub rundzie zawodów, poprzez losowanie,
 - (2) w każdym kolejnym wyścigu lub rundzie, według miejsca

deski w poprzednim wyścigu lub przejeździe (pierwsze miejsce na stanowisku numer 1, drugie miejsce na stanowisku numer 2 i tak dalej).

- (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.

B3.31 DOTKNIĘCIE ZNAKU

Przepis 31 jest zmieniony na:

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

B4 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 4

B4.42 ŚRODKI NAPEŁDOWE

Przepis 42 jest zmieniony na:

Deska musi być napędzana jedynie poprzez działanie wiatru na żagiel, działanie wody na kadłub oraz przez własne działania zawodnika, bez uzyskiwania pomocy z zewnątrz. Jednakże, znaczący progres nie może być wynikiem pagajowania, pływania w pław lub chodzenia.

B4.43 UBRANIE I WYPOSAŻENIE ZAWODNIKA

Przepis 43.1(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 1 litra oraz ważący nie więcej niż 1.5 kg, gdy jest napełniony.

B4.44 KARY W CZASIE INCYDENTU

Przepis 44 jest zmieniony na:

B4.44.1 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.

B4.44.2 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 lub w pobliżu linii mety, musi ona powrócić całkowicie na kursową stronę tej linii zanim *ukończy*.

SKREŚLONE PRZEPISY CZĘŚCI 4

Przepisy 43.2, 44.3, 45, 47.2, 48.1, 49, 50, 51, 52 i 54 są skreślone.

B5 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 5

B5.60 PRAWO DO PROTESTU; PRAWO DO PROŚBY O ZADOŚĆUCZYNIENIE LUB DO DZIAŁANIA Z PRZEPISU 69

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

B5.61 WYMAGANIA W STOSUNKU DO PROTESTU

Pierwsze trzy zdania w przepisie 61.1(a) są zmienione na:

Deska zamierzająca protestować musi poinformować drugą deskę przy pierwszej nadarżającej się okazji. Jeżeli *protest* dotyczy incydentu, w którym deska uczestniczyła lub który zaobserwowała na akwenie regatowym, musi ona krzyknąć 'Protest'. Deska musi także poinformować komisję regatową o zamiarze protestowania tak szybko, jak to możliwe po *ukończeniu* lub wycofaniu się.

B5.62 ZADOŚĆUCZYNIENIE

Przepis 62.1(b) jest zmieniony na:

(b) obrażenie ciała, fizyczne uszkodzenie sprzętu lub *wywrócenie się* w wyniku działania:

- (1) deski naruszającej przepis Części 2, która przyjęła odpowiednią karę lub na którą nałożono karę, lub
- (2) statku niebędącego w *wyścigu*, który miał obowiązek ustępowania.

B5.64 DECYZJE

Przepis 64.3(b) jest zmieniony na:

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

B6 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 6

B6.78 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

B7.90 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

B8.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 kategorię lub format, zawiadomienie o regatach lub instrukcja żeglugi muszą określać, w jaki sposób będzie liczona punktacja łączna.

B8.A2 PUNKTACJA SERII

Przepis A2.1 jest zmieniony na:

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

- (a) najgorszego wyniku punkowego, gdy rozegranych zostało od 5 do 11 wyścigów
 - (b) dwóch najgorszych wyników punktowych, gdy rozegranych zostało 12 lub więcej wyścigów,
- z uwzględnieniem przepisu 90.3(b).

(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.

B8.A8 REMISY W SERII WYŚCIGÓW

Przepis A8 jest zmieniony na:

B8.A8.1 Jeżeli w serii wyścigów istnieje remis punktowy pomiędzy dwiema lub więcej deskami, musi być on rozstrzygnięty na korzyść deski mającej najlepszy pojedynczy odrzucony wynik punktowy.

B8.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.

B8.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

B9.G1 DESKI KLAS WORLD SAILING

B9.G1.3 Umiejscowienie

Przepis G1.3(a) jest zmieniony na:

- (a) Znak klasowy musi być pokazany jednokrotnie po każdej stronie żagla w obszarze powyżej linii poprowadzonej pod kątem prostym do przedniego liku żagla z punktu oddalonego od głowy żagla o $\frac{1}{3}$ jej 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 nieprzejrystym 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.

SKREŚLONE PRZEPISY DODATKU G

Pierwsze zdanie w przepisie G1.3(b) jest skreślone.

Przepisy G1.3(c), G1.3(d) i G1.3(e) są skreślone.

**B10 ZMIANY W PRZEPISACH ZAWODÓW ZAWIERAJĄCYCH SERIE
ELIMINACYJNE**

B10.29 FALSTARTY

Dla wyścigu serii eliminacyjnej, który kwalifikuje deskę do udziału w późniejszym etapie zawodów, przepis 29 jest zmieniony na:

- (a) Gdy w momencie sygnału startu deski jakkolwiek część jej kadłuba, załogi lub wyposażenia znajdzie się po kursowej stronie linii startu, komisja regatowa musi zasygnalizować falstart generalny.
- (b) Jeżeli komisja regatowa działa według przepisu B10.29.1(a) i deska zostaje zidentyfikowana, musi być zdyskwalifikowana bez rozpatrywania nawet wtedy, gdy wyścig jest *przerwany*. Komisja regatowa musi zawiadomić okrzykiem lub wystawić numer deski, która musi natychmiast opuścić trasę. Jeżeli wyścig ma powtórzony start lub jest ponownie rozgrywany, deska taka nie ma prawa udziału w tym wyścigu.
- (c) Jeżeli wyścig jest zakończony, ale później *przerwany* przez zespół protestowy i jeżeli wyścig jest ponownie rozgrywany deska zdyskwalifikowana zgodnie z przepisem B10.29.1(b) może w nim wystartować.

B10.37 SERIE ELIMINACYJNE ZAWIERAJĄCE PRZEJAZDY (HEATS)

Dodaje się nowy przepis B10.37:

Przepis B10.37 ma zastosowanie w seriach eliminacyjnych, w których deski współzawodniczą w przejazdach (heats).

B10.37.1 Procedura serii eliminacyjnej

- (a) Współzawodnictwo odbywa się w formie jednej lub więcej serii eliminacyjnej. Każda seria musi składać się albo z rund w przypadku pojedynczej serii eliminacyjnej, z której tylko pewna ilość desek o najwyższych wynikach punktowych awansuje lub z rund w podwójnych seriach eliminacyjnych, gdzie do następnego etapu współzawodnictwa deski mają więcej niż jedną możliwość awansowania.
- (b) Deski muszą żeglować przeciwko innym deskom w parach lub w grupach określonych przez schemat eliminacji. Wybrana forma współzawodnictwa nie może być zmieniona, gdy runda nie jest dokończona.

B10.37.2 Rozstawienie i listy rankingowe

- (a) Gdy wykorzystuje się rozstawienie lub listę rankingową dla ustalenia przejazdów pierwszej rundy, miejsca 1-8 (cztery przejazdy) lub 1-16 (osiem przejazdów) muszą być równo rozdzielone pomiędzy przejazdy.
- (b) Dla następnych serii eliminacyjnych, jeśli są, deski zostaną przypisane do nowych przejazdów zgodnie z rankingiem w poprzednich seriach eliminacyjnych.
- (c) Decyzje organizatora o rozstawieniu są ostateczne i nie są podstawą do prośby o zadośćuczynienie.

B10.37.3 Plan rozgrywania przejazdów

Plan rozgrywania przejazdów musi być wywieszony na oficjalnej tablicy ogłoszeń nie później niż 30 minut przed sygnałem startowym do pierwszego przejazdu.

B10.37.4 Awansowanie i wolne losy

- (a) W wyścigach i w konkurencji jazdy pokazowej deski z każdego przejazdu, awansujące do następnej rundy muszą być ogłoszone przez komisję regatową nie później niż 10 minut przed sygnałem startu do pierwszego przejazdu. Liczba awansujących desek może być zmieniona przez zespół protestowy w wyniku decyzji o przyznaniu zadośćuczynienia.
- (b) W konkurencji jazdy pokazowej, wszelkie wolne losy w pierwszej rundzie muszą być przyznane najwyżej rozstawionym deskom.
- (c) W formacie jazdy na fali, tylko zwycięzca w każdym przejeździe awansuje do następnej rundy.
- (d) W formacie stylu dowolnego, deski awansują do następnej rundy w sposób następujący: z przejazdu 8 desek awansują 4 najlepsze i zwycięska deska będzie żeglowała przeciw czwartej, a druga przeciw trzeciej; z przejazdu czterech desek, najlepsze dwie awansują i żeglują przeciwko sobie.

B10.37.5 Finały

- (a) Finał musi się składać z maksimum trzech wyścigów. Komisja regatowa musi ogłosić ilość wyścigów do rozegrania w finale nie później niż pięć minut przed sygnałem ostrzeżenia dla pierwszego wyścigu finałowego.
- (b) Mały finał może być rozegrany po finale. Mogą w nim startować wszystkie deski z przejazdów półfinałowych, które nie zakwalifikowały się do finału.

B10.63 ROZPATRYWANIA

Dla wyścigu serii eliminacyjnej, który kwalifikuje deskę do współzawodnictwa w dalszym etapie zawodów, przepisy 61.2 i 65.2 są skreślone, a przepis 63.6 jest zmieniony na:

B10.63.6 Zbieranie dowodów i ustalanie faktów

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.

B10.70 ODWOŁANIA I PROŚBY DO WŁADZY KRAJOWEJ

Dodaje się nowy przepis B10.70.7:

B10.70.7 W konkurencjach i formatach zawierających serię eliminacyjną nie ma możliwości odwołania się.

B10.A2.1 PUNKTACJA SERII

Przepis A2.1 jest zmieniony na:

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

- (a) najgorszego wyścigu, gdy 3 lub 4 wyścigi zostały rozegrane,
 - (b) dwóch najgorszych wyścigów, gdy rozegranych zostało od 5 do 7 wyścigów,
 - (c) trzech najgorszych wyścigów, gdy rozegranych zostało 8 lub więcej wyścigów,
- z uwzględnieniem przepisu 90.3(b).

Wynikiem punktowym deski w serii finałowej jest suma punktów z wszystkich wyścigów, z wyłączeniem jej najgorszego wyniku, gdy 3 wyścigi zostały rozegrane. (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 wyścig(ach)

rozegranym najwcześniej w serii wyścigów. Deska z najmniejszą ilością punktów w serii wyścigów wygrywa, pozostałe deski są sklasyfikowane w odpowiedniej kolejności.

B10.A4 SYSTEM MAŁYCH PUNKTÓW

Na końcu pierwszego zdania w przepisie A4.2 dodaje się: 'lub w przypadku serii eliminacyjnej, ilość desek w danym przejeździe'.

Dodaje się nowy przepis B10.A4.3:

B10.A4.3 Gdy przejazd nie może być dokończony, punkty za miejsca niezaliczone zostaną dodane razem i podzielone przez ilość miejsc w danym przejeździe. Wynikające z tego ilości punktów, obliczone z dokładnością do najbliższej dziesiątej części punktu (0.05 zaokrągla się w górę), zostają przyznane każdej desce uczestniczącej w przejeździe.

B11 ZMIANY W PRZEPISACH DLA ZAWODÓW JAZDY POKAZOWEJ

Dodaje się następujące definicje:

Powracająca i wychodząca Deska żeglująca w tym samym kierunku, co nadchodząca fala jest deską *powracającą*. Deska żeglująca w kierunku przeciwnym do nadchodzącej fali jest deską *wychodzącą*.

Skakanie Deska *skacze*, gdy odrywa się od szczytu fali podczas *wychodzenia*.

Wyprzedzanie Deska *wyprzedza* od momentu, gdy uzyskuje *krycie* z pozycji *swobodna z tyłu* do czasu, gdy jest *swobodna z przodu* deski *wyprzedzanej*.

Posiadanie (fali) Pierwsza deska żeglująca w kierunku brzegu bezpośrednio przed falą *posiada* tę falę. Jednakże, gdy niemożliwe jest określenie, która deska jest pierwsza wówczas deska *nawietrzna posiada* falę.

Stawianie Deska jest stawiana od czasu, gdy jej żagiel lub przy starcie z wody zawodnik, wynurza się z wody do czasu, gdy deska ma szybkość manewrową.

Surfowanie Deska *surfuje*, gdy znajduje się na lub bezpośrednio przed falą podczas powracania.

Stan przejściowy Deska zmieniająca *hals* lub wynurzająca się z wody podczas powracania lub taka, która nie *surfuje*, *skacze*, jest wywrócona lub powstająca jest w *stanie przejściowym*.

B11. CZĘŚĆ 2 – GDY DESKI SPOTYKAJĄ SIĘ

Przepisy Części 2 są skreślone i zastąpione przez:

(a) DESKA POWRACAJĄCA I WYCHODZĄCA

Deska *powracająca* *ustępuje* desce *wychodzącej*. Gdy dwie deski *wychodzą* lub *powracają* na tej samej fali, lub gdy żadna z nich nie jest *wychodzącą* lub *powracającą*, deska na *lewym halsie* *ustępuje* desce na *prawym halsie*.

(b) DESKI NA TEJ SAMEJ FALI, POWRACAJĄCE

Gdy dwie lub więcej desek są *powracające* na tej samej fali, deska która nie *posiada* fali musi *ustępować*.

(c) SWOBODNA Z TYŁU, SWOBODNA Z PRZODU I WYPRZEDZANIE

Deska *swobodna z tyłu* i *nieznajdująca się* na fali musi *ustępować* desce *swobodnej z przodu*. Deska *wyprzedzająca*, która nie jest na fali musi *ustępować*.

(d) STAN PRZEJŚCIOWY

Deska, która jest w *stanie przejściowym* musi *ustępować* desce, która w nim nie jest. Gdy dwie deski *znajdują się* w *stanie przejściowym* w tym samym czasie, to deska, która jest po lewej burcie lub z tyłu musi *ustępować*.

DODATEK B

Przepisy regat windsurfiowych

(e) SKAKANIE

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

B11.26 ROZPOCZYNANIE I KOŃCZENIE PRZEJAZDÓW

Przepis 26 jest zmieniony na:

Przejazdy będą przeprowadzone przy użyciu następujących sygnałów:

(a) ROZPOCZYNANIE PRZEJAZDU

Każda flaga musi być opuszczona przed podniesieniem następnej flagi.

<i>Minuty do sygnału startu</i>	<i>Sygnal optyczny</i>	<i>Sygnal dźwiękowy</i>	<i>Znaczenie</i>
Rozpoczęcie okresu przejściowego	Numer przejazdu z czerwoną flagą	Jeden	Ostrzeżenie
1	Żółta flaga	Jeden	Przygotowanie
0	Zielona flaga	Jednen	Sygnal startu

(b) KOŃCZENIE PRZEJAZDU

<i>Minuty do sygnału startu</i>	<i>Sygnal optyczny</i>	<i>Sygnal dźwiękowy</i>	<i>Znaczenie</i>
1	Opuszczenie zielonej flagi	Jeden	Koniec ostrzeżenia
0	Czerwona flaga	Jednen	Sygnal końcowy

B11.38 ZGŁOSZENIA; AKWEN; CZAS TRWANIA PRZEJAZDU;

AWANSOWANIE I WOLNE LOSY

Dodaje się nowy przepis B11.38:

- (a) Deski muszą zarejestrować w komisji regatowej kolory oraz inne szczegóły swoich żagli lub inny sposób ich identyfikacji zgodnie z wymogami instrukcji żeglugi, nie później niż w chwili sygnału startu do przejazdu startującego dwa przejazdy przed jej własnym.
- (b) Akwen musi być określony w instrukcji żeglugi i wywieszony na oficjalnej tablicy ogłoszeń nie później niż 10 minut przed sygnałem startu do pierwszego przejazdu. Deska będzie punktowana tylko wówczas, gdy będzie żeglować na akwencie.
- (c) Jakakolwiek zmiana w czasie trwania przejazdu musi być ogłoszona przez komisję regatową nie później niż 15 minut przed sygnałem startu do pierwszego przejazdu następnej rundy.
- (d) Przepis B10.37.4 ma zastosowanie.

41 POMOC Z ZEWNĄTRZ

Przepis 41 przyjmuje numer B11.41.1. Dodaje się nowy przepis B11.41.2:

B11.41.2 Pomocnik może dostarczyć desce sprzęt zapasowy, ale nie może przeszkadzać innym współzawodniczącym deskom. Deska, której pomocnik przeszkodzi współzawodniczącej desce, może zostać ukarana. Kara za złamanie tego przepisu pozostaje w gestii zespołu protestowego.

DODATEK A – PUNKTACJA

Przepisy Dodatku A są skreślone i zastąpione przez:

B11.A1 PUNKTOWANIE ZAWODÓW W JEŹDZIE POKAZOWEJ

- (a) Zawody w jeździe pokazowej muszą być punktowane przez panel 3 sędziów. Jednakże panel może składać się z większej, nieparzystej liczby członków, a także mogą być utworzone dwa takie panele. Każdy sędzia przyznawać będzie punkty za każdy manewr, zgodne ze skalą podaną w zawiadomieniu o regatach lub instrukcji żeglugi.
- (b) Kryteria punktowania muszą być ustalone przez komisję regatową i ogłoszone na oficjalnej tablicy ogłoszeń nie później niż 30 minut przed sygnałem startu do pierwszego przejazdu.
- (c) Punkty deski w przejeździe muszą być określone przez dodanie punktów przyznanych przez każdego z sędziów. Deska z najwyższą ilością punktów wygrywa, a pozostałe deski zostają sklasyfikowane w odpowiedniej kolejności.
- (d) Aby seria eliminacyjna była ważna, obydwa przejazdy półfinałowe muszą być rozegrane.
- (e) Z wyjątkiem członków komisji regatowej odpowiedzialnej za ustalenie punktacji zawodów, jedynie zawodnicy danego przejazdu mają prawo poznać tabele punktowe danego przejazdu przyznawane przez sędziów. Każda tabela musi być opatrzona imieniem i nazwiskiem sędziego.
- (f) Punkty przyznane przez sędziego nie mogą być podstawą do prośby o zadośćuczynienie zgłaszanej przez deskę.

B11.A2 REMISY W SERII

- (a) Jeżeli w przejeździe występuje remis w sumie punktów przyznanych przez jednego lub więcej sędziów, musi on być rozstrzygnięty na korzyść deski mającej wyższy wynik punktowy w kategorii nadrzędnej. Jeżeli kategorie mają jednakową wagę, w przypadku zawodów jazdy na fali remis musi być rozstrzygnięty na korzyść deski z wyższym pojedynczym wynikiem punktowym w jeździe na fali, a w zawodach w stylu dowolnym na korzyść deski z wyższym wynikiem punktowym za wrażenie ogólne. Jeżeli remis pozostaje, przy zawodach jazdy na fali musi być rozstrzygnięty na korzyść deski z wyższym wynikiem punktowym w kategorii bez priorytetu, a w zawodach w stylu dowolnym musi pozostać, jako wynik ostateczny.
- (b) Jeżeli występuje remis w punktach za serię wyścigów, musi być on rozstrzygnięty na korzyść deski, która uzyskała więcej razy lepszą ilość punktów niż druga deska. Wszystkie wyniki punktowe muszą być brane pod uwagę nawet, jeżeli niektóre z nich były odrzucone.
- (c) Jeżeli remis ciągle pozostaje, przejazd musi być powtórzyć. Jeżeli nie jest to możliwe remis pozostaje, jako ostateczny rezultat.

B12 ZMIANY W PRZEPISACH DLA ZAWODÓW NA SZYBKOŚĆ

Przepisy Części 2 są skreślone i zastąpione przez:

B12.CZĘŚĆ 2 – PRZEPISY OGÓLNE

(a) **START Z WODY**

Desce nie wolno *startować* z wody na trasie lub w obszarze startowym, z wyjątkiem, gdy ma zamiar oddalić się od trasy,

aby uniknąć desek *startujących* lub przygotowujących się do przejazdu na szybkość.

(b) OPUSZCZANIE AKWENU

Deska opuszczająca akwen musi *ustępować* deskom wykonującym przejazd na szybkość.

(c) KONTROLOWANIE TRASY

Gdy komisja regatowa wskaże deskę pomarańczową flagą, jest ona ukarana i przejazd nie jest zaliczony.

(d) POWRÓT DO OBSZARU STARTOWEGO

Deska powracająca do obszaru startowego musi trzymać się z dala od trasy.

(e) MAKSYMALNA LICZBA PRZEJAZDÓW NA SZYBKOŚĆ DLA KAŻDEJ DESKI

Maksymalna liczba przejazdów na szybkość, jaka może być wykonana przez każdą deskę w danej rundzie, będzie ogłoszona przez komisję regatową nie później niż 15 minut przed sygnałem startu pierwszej rundy.

(f) CZAS TRWANIA RUNDY

Czas trwania rundy musi być ogłoszony przez komisję regatową nie później niż 15 minut przed sygnałem startu następnej rundy.

(g) WARUNKI DLA USTANAWIANIA REKORDU

Minimalnym dystansem dla rekordu świata jest 500 m. Inne rekordy mogą być ustanawiane na krótszych dystansach. Trasa musi być wyznaczona przez tyki i nabieżniki na lądzie lub przez boje na wodzie. Nabieżniki nie mogą być zbieżne.

(h) ZASADY WERYFIKACJI

- (1) Obserwator wyznaczony przez Światową Radę Rekordów Prędkości (World Sailing Speed Record Council) musi być obecny podczas próby ustanawiania rekordu świata i musi zweryfikować czas przejazdu oraz jego prędkości. Komisja regatowa musi zweryfikować czasy przejazdów i prędkości w trakcie prób ustanawiania innych rekordów.
- (2) Zawodnik nie może wchodzić do obszaru kontroli czasu ani dyskutować na temat sprawy pomiaru czasu bezpośrednio z osobą odpowiedzialną za pomiar. Jakikolwiek zapytania w sprawie pomiaru czasu muszą być kierowane do komisji regatowej.

B12.26 ROZPOCZYNANIE I KOŃCZENIE RUNDY

Przepis 26 jest zmieniony na:

Procedury startowe i procedury kończące rundy muszą być przeprowadzone przy użyciu następujących sygnałów. Każda flaga musi być opuszczona przed podniesieniem następnej flagi.

(a) ROZPOCZYNANIE RUNDY

<i>Sygnal</i>	<i>Flaga</i>	<i>Znaczenie</i>
Oczekiwanie	Flaga AP	Trasa zamknięta, wyścigi są odroczone
Trasa zamknięta	Flaga czerwona	Trasa zamknięta, wkrótce zostanie otwarta
Przygotowania	Flaga czerwona i żółta	Trasa zostanie otwarta za 5 min
Start	Flaga zielona	Trasa jest otwarta

DODATEK B

Przepisy regat windsurfingowych

(b) KOŃCZENIE RUNDY

<i>Flaga</i>	<i>Znaczenie</i>
Flaga AP	Trasa zamknięta, wyścigi są odroczone
Flaga czerwona	Trasa zamknięta, wkrótce zostanie otwarta
Flaga czerwona i żółta	Trasa zostanie otwarta za 5 min
Runda zakończona	Trasa jest otwarta

B12.64 DECYZJE

Przepis 64.1 jest skreślony i zastąpiony przez:

B12.64.1 Kary

- (a) Jeżeli deska nie podporządkuje się przepisowi, może otrzymać ostrzeżenie. Jeżeli deska otrzymuje ostrzeżenie po raz drugi podczas tej samej rundy, musi być wykluczona przez komisję regatową z uczestnictwa w pozostałej części rundy. Lista z numerami na żaglach desek, które otrzymały ostrzeżenie lub zostały wykluczone musi być wywieszona na oficjalnej tablicy ogłoszeń w pobliżu linii mety.
- (b) Jeżeli wykluczona z rundy deska zostaje zaobserwowana w obszarze trasy, musi być wykluczona z dalszej rywalizacji bez rozpatrywania i żadne jej uprzednie czasy lub wyniki nie mogą być uznane za ważne.
- (c) Jakiegokolwiek naruszenie przepisów weryfikacyjnych może prowadzić do wykluczenia z jednej lub więcej rund lub do

DODATEK B

Przepisy regat windsurfingowych

wykluczenia z zawodów.

DODATEK A – PUNKTACJA

Przepisy Dodatku A są skreślone i zastąpione przez:

B12.A1 PUNKTACJA ZAWODÓW NA SZYBKOŚĆ

- (a) Na trasach Standard Offshore Speed Courses, prędkości dwóch najszybszych przejazdów w rundzie muszą być uśrednione w celu określenia pozycji deski w tej rundzie. Deska z najwyższą średnią wygrywa, a pozostałe deski są odpowiednio sklasyfikowane. Jeżeli występuje remis, musi być on rozstrzygnięty na korzyść deski z najszybszym przejazdem w rundzie.
- (b) Na trasach Speed Crossings i Alpha Speed Courses, deski muszą być sklasyfikowane na podstawie ich najszybszego przejazdu w rundzie.
- (c) Jeżeli występuje remis w serii pomiędzy dwoma lub więcej deskami, musi być on rozstrzygnięty na korzyść deski (desek) z najszybszym przejazdem w trakcie całych zawodów. Jeżeli remis pozostaje, musi być rozstrzygnięty przez zastosowanie przepisów B8A8.2 i B8.A8.3.

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 i 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. ,Grupa meczy' (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 zakończeniu przyjmowania wszystkich kar, jakakolwiek część jego kadłuba przecina linię mety z kierunku kursu od ostatniego znaku. 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.

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 po wymaganej stronie.

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 8:

8 OSTATNI PUNKT PEWNOŚCI

Arbitrzy zakładają, że stan jachtu lub zależność pomiędzy nim, a innym jachtem pozostają bez zmian, dopóki nie są pewni, że się zmieniły.

C2.6 Przepis 13 jest zmieniony na:

13 PODCZAS WYKONYWANIA ZWROTU NA WIATR LUB ZWIATREM

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 *ustąpić*.

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*.

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 może zostać ukarany za złamanie tego przepisu jedynie wtedy, gdy łamiąc go wywarł wpływ na kurs innego jachtu.

C2.10 Gdy przepis 20 ma zastosowanie, jako dodatek do okrzyków, wymagane są następujące znaki ręką podawane przez sternika:

- (a) dla 'Miejsce do zwrotu na wiatr', powtarzające się i wyraźne wskazywanie pod wiatr; oraz
- (b) dla 'Rób zwrot', powtarzające się i wyraźne wskazywanie na drugi jacht oraz machanie ręką w kierunku pod wiatr.

C2.11 Przepis 22.3 jest skreślony.

C2.12 Przepis 24.1 jest zmieniony na: „W miarę możliwości, jacht niebędący w *wyścigu* nie może przeszkadzać jachtowi w *wyścigu* lub łodzi arbitrów.”

C2.13 Dodaje się nowy przepis 24.3: „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,

DODATEK C

Przepisy regat meczowych

jachtowi będącemu w wyścigu nie wolno dotknąć statku komisji regatowej będącego znakiem.

C2.15 Przepis 42 stosuje się również pomiędzy sygnałami ostrzeżenia i przygotowania.

C2.16 Przepis 42.2(d) jest zmieniony na: '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>Sygnał optyczny</i>	<i>Sygnał dźwiękowy</i>	<i>Znaczenie</i>
10	Podniesienie flagi F	Jeden	Sygnał uwaga
6	Opuszczenie flagi F	Bez sygnału	
5	Podniesienie flagi cyfry*	Jeden	Sygnał ostrzeżenia
4	Podniesienie flagi P	Jeden	Sygnał 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	Sygnał 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, załogi lub osprzętu 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 jacht 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, jacht żegluje z przedstartowej strony linii startu na kursową stronę linii startu przez jej przedłużenia nie *startując* właściwie, komisja regatowa musi niezwłocznie wystawić niebieską lub żółtą flagę identyfikującą ten jacht. Flaga musi być wystawiona do czasu, gdy jacht 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 swojego sygnału przygotowania, każdy jacht musi być 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 jacht musi przeciąć 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: 'Nie ma 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).'

DODATEK C

Przepisy regat meczowych

- 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 zamierzający prosić o zadośćuczynienie z powodu okolicz-

ności, które powstają zanim *ukończy* lub wycofa się, 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 arbitrow.
- (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 arbitrow po *ukończeniu* lub wycofaniu się. Protest lub prośba o zadośćuczynienie nie musi być na piśmie.

C6.5 Decyzje arbitrow

- (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, 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 arbitrow.

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 Arbiter 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) Ukarany 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 wyostrzyć 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 jego dziób 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 pożegluje całkowicie na kursową stronę linii mety, a następnie *ukończy*, chyba że kara zostaje skasowana 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 kasuje innej kary lub nie może być skasowana przez inną karę.
- (f) Jeżeli jacht ma więcej niż dwie kary zaległe, arbitrzy muszą zasygnalizować jego dyskwalifikację w sposób określony przepisem C5.4.

C7.3 Ograniczenia w przyjmowaniu 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 fladze 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. Zaniechanie arbitrów odnośnie pokazania lub usunięcia przedmiotów nie zmienia ilości kar zaległych.

C8 KARY INICJOWANE PRZEZ ARBITRÓW

C8.1 Zmiany przepisów

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

- (b) Przepis 64.1(a) jest zmieniony tak, że zasada o uniewinnieniu jachtu może być zastosowana przez arbitrów bez *rozpatrywania* i jest on nadrzędny w stosunku do jakiegokolwiek przepisu niniejszego dodatku będącego z nim w sprzeczności.
- 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 naruszenia *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 zasygnalizować 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 arbitrów. Gdy arbitrzy zdecydują, że kara większa niż jeden punkt jest właściwa, muszą oni postępować zgodnie z przepisem C8.4.

C9 PROŚBY O ZADOŚCUCZYNIENIE 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 arbitrów, mogła poważnie przeszkodzić ścigającemu się jachtowi.

C9.3 Żadnego rodzaju czynności nie mogą być podejmowane w odniesieniu do działań arbitrów lub ich braku, z wyjątkiem dopuszczonym przez przepis C9.2.

DODATEK C

Przepisy regat meczowych

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 jakikolwiek 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	Półpunktu
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 żegluga 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.

C11 REMISY

C11.1 Dla serii wyścigów 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. Każdy oddzielny etap określony w programie regat uważany jest za oddzielną serię każdy z każdym, niezależnie od tego ile razy, każdy zawodnik żegluguje przeciw każdemu innemu z zawodników na danym etapie.

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

DODATEK C

Przepisy regat meczowych

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 ostatnim etapie regat (regaty floty, seria każdy z każdym, itp.).

C11.2 Serie eliminujące

Remisy (włączając o-o) pomiędzy dwoma zawodnikami w seriach eliminujących 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 późniejszego etapu 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 rundy 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 eliminujących 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 przepis 20 ma zastosowanie, jako dodatek do okrzyków, wymagane są następujące znaki ręką podawane przez sternika:
 - (1) dla „Miejsce do zwrotu na wiatr”, powtarzające się i wyraźne wskazywanie pod wiatr; oraz
 - (2) dla 'Rób zwrot', powtarzające się i wyraźne wskazywanie na drugi jacht oraz machanie ręką w kierunku pod wiatr.Instrukcja żeglugi może wykreślić to wymaganie.
- (e) Przepis 24.1 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 24.3: „Gdy spotykają się jachty z różnych wyścigów, jakakolwiek zmiana kursu dowolnego

jachtu musi być zgodna z przestrzeganiem *przepisu* lub z dążeniem do wygrania własnego wyścigu.”

(g) Dodaje się do przepisu 41: (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 zamierzający prosić o zadośćuczynienie za incydent, który wystąpił na akwencie regatowym, musi w sposób wyraźny pokazać czerwoną flagę przy pierwszej nadarzającej 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) Jacht może przyjąć karę poprzez wycofanie się. W takim przypadku musi poinformować komisję regatową tak szybko, jak to możliwe, a do jego wyniku zostanie dodanych 6 punktów.
- (c) 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 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 akwenie 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. Jacht uczestniczący w incydencie może odpowiedzieć poprzez natychmiastowe przyjęcie stosownej kary lub wyraźne pokazanie, że wykona ją tak szybko, jak to możliwe.
- (c) Jeżeli żaden jacht nie przyjmuje kary, arbiter musi zdecydować czy ukarać jakikolwiek jacht.
- (d) Gdy więcej niż jeden jacht złamał przepis i nie był uniewinniony, arbiter może ukarać każdy jacht, który złamał przepis i nie przyjął stosownej kary.
- (e) Arbiter musi zasygnalizować karę zgodnie z przepisem D2.4.
- (f) Ukarany przez arbitra jacht musi przyjąć Karę dwóch obrotów.

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) wyraźnie pokaże, że przyjmie Karę jednego obrotu, a następnie tego nie robi;
- (f) nie przyjmie kary zasygnalizowanej przez arbitra;
- (g) złamie zasady współzawodnictwa sportowego.

Arbiter musi zasygnalizować swoją decyzję zgodnie z przepisem D2.4. Jacht ukarany przez arbitra musi przyjąć Karę dwóch obrotów z wyjątkiem, gdy arbiter krzyknie wymaganą ilość obrotów, wtedy jacht musi przyjąć podaną przez arbitra ilość Kar jednego obrotu.

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 Procedura protestu podwójną flagą

Przepis ten stosuje się tylko wtedy, gdy jest to podane w instrukcji żeglugi i zastępuje on wówczas przepis D2.2.

Gdy jacht protestuje na podstawie przepisu Części 2, przepisu 31 lub 42 za incydent na akwenie 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. Jacht uczestniczący w incydencie może odpowiedzieć poprzez natychmiastowe przyjęcie stosownej kary lub wyraźne pokazanie, że wykona ją tak szybko, jak to możliwe.
- (c) Jeżeli protestowany jacht nie odpowiada, protestujący jacht może prosić o decyzję przez wyraźne pokazanie żółtej flagi oraz wołanie 'Arbiter'.
- (d) Arbiter musi wówczas zdecydować czy ukarać jakikolwiek jacht.
- (e) Arbiter musi zasygnalizować swoją decyzję zgodnie z przepisem D2.4
- (f) Jeżeli jacht woła o decyzję arbitra nie spełniając wymogów procedury protestowej, arbiter musi zasygnalizować „Brak kary”.
- (g) Ukarany przez arbitra jacht musi przyjąć Karę dwóch obrotów.

D2.6 Wyścigi z ograniczonym udziałem arbitrów

Przepis ten stosuje się tylko wtedy, gdy jest to podane w instrukcji żeglugi i wówczas zmienia on przepisy D2.2 i D2.5.

Gdy jacht protestuje i albo nie ma zasygnalizowanej decyzji albo

arbitr pokazuje żółtą flagę wraz z jednym długim sygnałem dźwiękowym dając tym samym znak, że nie dysponuje dostatecznymi faktami dla podjęcia decyzji, wówczas jacht protestujący ma prawo do rozpatrywania.

D2.7 Ograniczenia innych działań

Decyzja, działanie lub brak działania ze strony arbitra nie stanowi:

- (a) podstawy do przyznania zadośćuczynienia,
- (b) podstawy do odwołania na mocy przepisu 70, lub
- (c) podstawy do *przerwania* wyścigu po tym, jak wystartował.

Zespół protestowy może postanowić by rozważyć przyznanie zadośćuczynienia, gdy w jego opinii łódź oficjalna, w tym łódź arbitrow, mogła w sposób poważny przeszkodzić ścigającemu się jachtowi.

D3 PUNKTOWANIE WYŚCIGU

- D3.1**
- (a) Każdy jacht *kończący wyścig* 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, otrzymuje on 10 punktów 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, otrzymuje on punkty za ostatnie miejsce, a pozostałe wyniki muszą być stosownie skorygowane.
 - (d) Gdy zespół protestowy zdecyduje, że jacht, który jest *stroną*

w rozpatrywaniu złamał przepis i nie jest uniewinniony,

- (1) jeśli jacht ten nie przyjął kary, do jego wyniku dodaje się 6 punktów;
- (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 obrażenia 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 PUNKTOWANIE FAZY

D4.1 Terminologia

- (a) Regaty będą rozgrywane w formacie jednej lub więcej faz
- (b) W fazie każdy z każdym, zawodnicy są przydzieleni do jednej lub więcej grup i będą żeglowali w jednej lub więcej rundach każdy z każdym. Runda każdy z każdym to wyścigi zaplanowane w ten sposób, że każdy zespół żegluje przeciwko każdemu z zespołów w swojej grupie jeden raz.

- (c) W fazie pucharowej zespoły będą żeglowały w meczach. Mecz to jeden lub więcej wyścigów pomiędzy dwoma zespołami.
- (d) Zawiadomienie o regatach lub instrukcja żeglugi mogą określić inny format i sposób punktowania.

D4.2 Zakończenie fazy

- (a) Komisja regatowa może zakończyć fazę w każdym uzasadnionym momencie, biorąc pod uwagę liczbę startujących, pogodę, ograniczenia czasowe i pozostałe powiązane czynniki.
- (b) Gdy faza każdy z każdym jest zakończona, każda runda każdy z każdym w fazie, w której rozegrano 80% lub więcej zaplanowanych wyścigów musi być uznana za kompletną; jeżeli mniej wyścigów zostało rozegranych, runda każdy z każdym nie będzie punktowana, ale może być wykorzystana do rozstrzygnięcia remisów.

D4.3 Punktacja fazy każdy z każdym

- (a) W fazie każdy z każdym, zespoły będą sklasyfikowane w kolejności liczby wygranych wyścigów, zespół z największą ilością zwycięstw wygrywa. Jeżeli zespoły w grupie każdy z każdym nie rozegrały równej ilości wyścigów, będą sklasyfikowane w kolejności procentowej liczby wygranych wyścigów, zespół z najwyższym procentowym udziałem zwycięstw wygrywa.
- (b) Jeśli runda każdy z każdym nie została dokończona, zespoły będą sklasyfikowane na podstawie wyników wszystkich kompletnych rund każdy z każdym w tej fazie.

D4.4 Remisy w kompletnej fazie każdy z każdym

Remisy w kompletnej fazie każdy z każdym będą rozstrzygnięte

według wyników wyłącznie z tej fazy, w następującej kolejności:

- (a) najwyższej ilości zwycięstw we wszystkich wyścigach pomiędzy remisującymi zespołami;
 - (b) najniższej liczby punktów we wszystkich wyścigach pomiędzy remisującymi zespołami;
 - (c) jeżeli dwa zespoły dalej remisują, remis rozstrzyga się na korzyść zwycięzcy ostatniego wyścigu pomiędzy nimi;
 - (d) najniższej średniej liczby punktów uzyskanych we wszystkich wyścigach przeciw wspólnym przeciwnikom;
 - (e) dogrywki, jeśli to możliwe, w przeciwnym wypadku losowania.
- Gdy remis jest tylko częściowo rozstrzygnięty przez jedną z podanych metod, pozostający remis należy rozstrzygać zaczynając ponownie od przepisu D4.4(a).

D4.5 Remisy w niekompletnej fazie każdy z każdym

Jeśli to możliwe, remisy w niekompletnej fazie każdy z każdym będą rozstrzygnięte, biorąc pod uwagę rezultaty z wyścigów pomiędzy remisującymi zespołami w niekompletnych rundach. Inne remisy muszą być rozstrzygane jak podano w przepisie D4.4.

D4.6 Punktacja fazy pucharowej

Zwycięzcą meczu jest zespół, który jako pierwszy osiąga określoną w instrukcji żeglugi liczbę wygranych wyścigów.

D4.7 Niekompletna faza pucharowa

Jeżeli mecz w fazie pucharowej jest niedokończony (włączając o-o), wynik meczu musi być ustalony w następujący sposób, biorąc pod uwagę w kolejności,

- (a) większą ilość zwycięstw w niedokończonym meczu;

DODATEK D

Przepisy regat zespołowych

- (b) większą ilość zwycięstw we wszystkich wyścigach pomiędzy tymi zespołami w trakcie regat;
- (c) wyższe miejsce w ostatniej fazie przy zastosowaniu przepisu D4.4(a), jeśli konieczne;
- (d) zwycięzcę ostatniego wyścigu pomiędzy tymi zespołami.
Jeżeli wyniku nie da się ustalić na podstawie tego przepisu, faza musi zakończyć się remisem, chyba że instrukcja żeglugi przewiduje inne rozwiązanie.

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 powinien 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 orzeknie, że końcowa pozycja zespołu uległa istotnemu pogorszeniu oraz, że awaria nie była spowodowana z winy załogi, a w zaistniałych okolicznościach w miarę kompetentna załoga nie byłaby zdolna 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 naruszenie *przepisu* przez przeciwnika, nie będzie zwykle uważana za spowodowaną z winy załogi, ale awaria spowodowana niedbałym prowadzeniem jachtu, wywrotką lub naruszeniem 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.

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' (heat). W Dodatku E wyścig składa się z jednego lub więcej biegów i jest zakończony, gdy zostanie zakończony ostatni bieg.

DODATEK E

Przepisy regat jachtów zdalnie sterowanych

E1.3 Przepisy Części 1, 2 i 7

- (a) Przepis 1.2 jest skreślony.
- (b) W przepisie 20, wołanie i odpowiadanie musi być wykonane przez zawodnika sterującego jachtem.
- (c) Przepis 23 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, aby zawodnicy, do których jest on skierowany mieli rozsądną możliwość go usłyszeć.
- (b) 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 i powtórzyć '(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

Instrukcja żeglugi może określić obszar sterowania; jeśli obszar nie jest określony, musi być nieograniczony. 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

Instrukcja żeglugi może określić obszar wodowania; jeśli obszar nie jest określony, musi być nieograniczony.

E 3.3 Tablica z opisem trasy

Instrukcja żeglugi może wymagać, aby trasa przedstawiona była na tablicy, i jeśli zapis taki obowiązuje, tablica musi być 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 jednodominutowych. 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 jego część 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)' i powtórzyć okrzyk, jeśli to konieczne. 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 i powtórzyć 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 musi przyjąć rozwiązanie jak najbardziej sprawiedliwe, by umożliwić zawodnikom niepełnosprawnym rywalizację na równych warunkach.

E4 PRZEPISY CZĘŚCI 4

E4.1 Skreślone przepisy Części 4

Przepisy 40, 43, 44.3, 45, 47, 48, 49, 50, 52 i 54 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 splątany, na mieliźnie lub w niebezpieczeństwie, pomocy od statku 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.

Jednakże jacht, który uzyskał znaczącą przewagę w biegu lub wyścigu wynikającą z pomocy udzielonej na podstawie przepisu 41 może być protestowany i ukarany; kara ta może być mniejsza niż dyskwalifikacja.

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 znaczącą przewagę w biegu lub w wyścigu łamiąc przepisy, jego karą musi być dodatkowa Kara jednego obrotu;
- (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 *znakim* lub innym jachtem i powtórzyć okrzyk, jeśli to konieczne.
- (c) Po zakończeniu biegu, obserwatorzy muszą zgłosić komisji regatowej wszelkie incydenty, które wymagają dalszego rozpatrywania, oraz wszelkie naruszenia przez jacht wymogów przepisu 28.

E5.2 Wyścigi z udziałem arbitrów

Załącznik Q Międzynarodowego Stowarzyszenia Żeglarstwa Zdalnie Sterowanego musi mieć zastosowanie w wyścigach z udziałem arbitrów. Wyścigi z udziałem arbitrów mogą być określone w instrukcji żeglugi lub ustnie przed sygnałem ostrzeżenia.

*Uwaga: Załącznik jest dostępny na stronie: **radiosailing.org***

E5.3 Przepisy dla obserwatorów i arbitrów

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

E6 PROTESTY I PROŚBY O ZADOŚĆCZYNNIENIE

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 lub zespół protestowy 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 zamierzający protestować musi poinformować drugi jacht przy pierwszej nadarzającej się okazji. Gdy jego *protest* dotyczy incydentu, który wydarzył się na akwencie regatowym, z którym ma związek lub który widział, musi zawołać dwukrotnie '(własny numer żagla) protest (numer na żaglu drugiego jachtu)!'.

E6.4 Informowanie komisji regatowej

Jacht zamierzający protestować lub prosić o zadośćuczynienie za incydent, który miał miejsce na akwencie regatowym lub w obszarze sterowania musi poinformować o swoim zamiarze członka

komisji 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 członka komisji 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 naruszającego 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 do przepisu 63.6:

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 64.2:

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 nie 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 75.1(a), władzę krajową narodowości, miejsca zamieszkania lub przynależności właściciela lub członka.
- (b) gdy jacht jest zgłoszony na podstawie przepisu 75.1(a), 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 Umieszczenie

- (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

DODATEK E

Przepisy regat jachtów zdalnie sterowanych

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 regat kiteboardingowych

Regaty kiteboardingowe po trasie 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 styl dowolny, 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 obydwojema. Określenia te stosują się zawsze do desek na tym samym halsie. Nie stosują się one do desek na przeciwnych halsach, chyba że obie deski żeglują pod kątem większym niż dziewięćdziesiąt stopni w stosunku do wiatru rzeczywistego.

Ukończenie Deska kończy kiedy, podczas gdy zawodnik utrzymuje

kontakt z kadłubem, jakakolwiek część jej kadłuba lub zawodnik w normalnej pozycji, przekracza linię mety z kierunku kursowej strony trasy.

Jednakże deska nie *ukończyła*, jeśli po przekroczeniu linii mety:

- (a) przyjmuje karę zgodnie z przepisem 44.2,
- (b) naprawia błąd zgodnie z przepisem 28.2 popełniony na linii mety, lub
- (c) kontynuuje żeglugę po trasie.

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 bez natychmiastowego spowodowania kontaktu, lub poruszać swoim latawcem w jakimkolwiek kierunku.

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 żegluguje „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 kadłub znajdujący 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, żeglując bezpośrednio w jego kierunku i 10 metrów od

niego. Obiekt, który może być bezpiecznie ominięty tylko po jednej stronie oraz obszar tak określony w instrukcji żeglugi, są także *przeszkodami*. Jednakże deska w *wyścigu* nie jest *przeszkodą* dla innych desek, chyba że mają one obowiązek *ustępowania* jej lub, gdy obowiązuje przepis 23, 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 wypełnieniu wymogów przepisu 30.1, gdy ma zastosowanie, jakakolwiek część jej kadłuba lub zawodnika przekracza linię startu w kierunku pierwszego znaku.

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*, gdy:

- (a) jej latawiec jest w wodzie,
- (b) jej linki są splątane z linkami innej deski, lub
- (c) zawodnik, wyraźnie przez przypadek i na znaczący czas,
 - (1) wpadł do wody lub
 - (2) został odłączony od kadłuba.

Skakanie Deska skacze, gdy jej kadłub, jego wyposażenie i zawodnik wyraźnie nie dotykają wody.

Podnoszenie się 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.

14 UNIKANIE KONTAKTU

Przepis 14 (b) jest zmieniony na:

(b) będzie uniewinniona, jeżeli złamie ten przepis a kontakt nie spowoduje uszkodzenia sprzętu, obrażenia ciała lub splątania linek.

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 ustąpienia*.

16.2 Dodatkowo, gdy po sygnale startu, deska na lewym halsie *ustępuje* żeglując za rufą deski na *prawym halsie*, desce na

prawym halsie nie wolno zmieniać kursu lub 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.

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 lub 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 łamiąc go wywarła wpływ na kurs drugiej deski.

20 MIEJSCE DO ZWROTU NA WIATR PRZY PRZESZKODZIE

Dodaje się nowy przepis 20.4:

20.4 Znaki ręką

Jako dodatek do okrzyków wymagane są następujące znaki ręką:

- (a) dla „Miejsce do zwrotu na wiatr”, powtarzające 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.

22 BŁĘDY STARTOWE; PRZYJMOWANIE KAR; SKAKANIE

Przepis 22.3 jest zmieniony oraz dodaje się nowy przepis 22.4:

- 22.3** Podczas ostatniej minuty przed swoim sygnałem startu, deska, która zatrzymuje się, znacznie zwalnia lub nie robi znaczącego progressu, musi *ustępować* wszystkim innym

deskom, chyba że jest przypadkowo *wywrócona*.

22.4 Deska, która *skacze* musi *ustępować* tej, która tego nie robi.

**23 DESKA WYWRÓCONA, PODNOSZĄCA SIĘ,
NA MIELIŹNIE; UDZIELANIE POMOCY**

Przepis 23 jest zmieniony na:

23.1 Jeśli możliwe deska musi unikać deski, która jest *wywrócona* lub nie odzyskała sterowności po *wywrotce*, deski na mieliźnie lub próbującej pomóc osobie lub statkowi w niebezpieczeństwie.

23.2 Deska *podnosząca się* musi *ustępować* desce, która tego nie czyni.

F3 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 3

29 FALSTARTY

W przepisie 29.1 „załogi lub osprzętu” jest zmienione na „zawodnika”.

30 KARY STARTOWE

W przepisach 30.1, 30.2, 30.3 i 30.4 „załogi i osprzętu” jest zmienione na „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 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 NAPEŁDOWE

Przepis 42 jest zmieniony na:

Deska musi być napędzana jedynie poprzez działanie wiatru na latawiec, działanie wody na kadłub oraz poprzez niewspomagane działania zawodnika. Jednakże, zawodnik nie może robić znaczącego progresu wiosłując, płynąc wplaw lub chodząc.

43 UBRANIE I WYPOSAŻENIE ZAWODNIKA

Przepis 43.1(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.

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*. Instrukcja żeglugi może jednak 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 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 swoim kadłubem jednego obrotu po wodzie. Jeden obrót zawiera jeden kompletny zwrot na wiatr i jeden kompletny zwrot z wiatrem. Pomiędzy zwrotem na wiatr a zwrotem z wiatrem (lub odwrotnie) deska musi poruszać się do przodu, z zawodnikiem po właściwej stronie kadłuba w normalnej pozycji do żeglowania. Gdy deska przyjmuje karę na linii mety lub w jej pobliżu, musi ona powrócić całkowicie na kursową stronę tej linii zanim *ukończy*.

SKREŚLONE PRZEPISY CZĘŚCI 4

Przepisy 43.2, 45, 47, 48.1, 49, 50, 51, 52 i 54 są skreślone.

F5 ZMIANY W PRZEPISACH CZĘŚCI 5

61 WYMAGANIA W STOSUNKU DO PROTESTU

Przepis 61.1(a) jest zmieniony na:

(a) Deska zamierzająca protestować musi poinformować drugą deskę przy pierwszej nadarzającej się okazji. Gdy *protest* dotyczy incydentu na akwenie regatowym, w którym deska uczestniczyła lub który widziała, 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 przebiecia 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 na skutek incydentu jeden z zawodników jest w niebezpieczeństwie, doszło do poważnego uszkodzenia sprzętu, obrażenia ciała lub splątania linek, co jest oczywiste dla deski zamierzającej protestować, wymagania niniejszego przepisu nie stosują się do niej, ale musi ona usiłować poinformować drugą deskę przed upływem czasu określonego w przepisie 61.3.

62 ZADOŚĆUCZYNIENIE

Przepis 62.1(b) jest zmieniony na:

(b) obrażenie ciała, fizyczne uszkodzenie sprzętu lub splątanie linek spowodowane działaniem deski naruszającej przepis Części 2 lub statku niebędącego w wyścigu, który miał obowiązek ustępowania.

63 ROZPATRYWANIA

Dla wyścigu serii eliminacyjnej, który kwalifikuje deskę do współzawodnictwa w dalszym etapie zawodów, 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 64.1(d):

(d) gdy deska doprowadziła do splątania linek łamiąc przepis Części 2, za co przyznano zadośćuczynienie, jej wynikiem będzie RCT, jeśli wycofała się lub DCT, jeśli została zdyskwalifikowana. Gdy uczyni to drugi lub kolejny raz, jej karą musi być DNE.

Przepisy 64.3(a) i 64.3(b) są zmienione na:

(a) Gdy zespół protestowy uzna, że odchylenia przekraczające tolerancje dopuszczalne w procesie produkcji zostały

spowodowane przez uszkodzenie lub normalne zużycie i nie poprawiają osiągnięć deski, nie może go ukarać. Jednakże deska ta nie może być deską w *wyścigu* do czasu skorygowania odchylenia z wyjątkiem, gdy zespół protestowy podejmie decyzję, 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 wydawanie interpretacji 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 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.'

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 będzie liczona punktacja łączna.

A4 SYSTEM MAŁYCH PUNKTÓW

Przepis A4.2 jest zmieniony na:

A4.2 Deska, która nie *wystartowała*, 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).

A11 SKRÓTY STOSOWANE W PUNKTACJI

Dodaje się do przepisu A11:

DCT Dyskwalifikacja po incydencie powodującym splątanie linek

RCT Wycofał się po spowodowaniu splątania linek

F9 ZMIANY W DODATKU G

Dodatek G jest zmieniony na:

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.
- (b) Numery muszą być pokazane z przodu i tyłu koszulki oraz mieć, co najmniej 15 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 stanowią przepisy G1.3(d) i G1.3(e), 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.

DODATEK G
Identyfikacja na żaglach

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

Władza krajowa	Litery	Władza krajowa	Litery
Algeria	ALG	Brunei	BRU
Samoa Amerykańskie	ASA	Dominikana	DOM
Andora	AND	Ekwador	ECU
Angola	ANG	Egipt	EGY
Antigua	ANT	Salwador	ESA
Argentyna	ARG	Estonia	EST
Armenia	ARM	Fidzi	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	HKG
Bermudy	BER	Węgry	HUN
Brazylia	BRA	Islandia	ISL
Brytyjskie Wyspy Dziewicze	IVB	Indie	IND

DODATEK G
Identyfikacja na żaglach

Indonezja	INA
Irak	IRQ
Bułgaria	BLU
Kanada	CAN
Kajmany	CAY
Chile	CHI
Chińska Republika Ludowa	CHN
Republika Chińska (Tajwan)	TPE
Kolumbia	COL
Wyspy Cook'a	COK
Chorwacja	CRO
Kuba	CUB
Cypr	CYP
Republika Czeska	CZE
Dania	DEN
Dżibuti	DJI
Irlandia	IRL
Izrael	ISR
Włochy	ITA
Jamajka	JAM
Japonia	JPN
Kazachstan	KAZ

Korea Południowa	KOR
Kosowo	KOS
Kuwejt	KUW
Kirgistan	KGZ
Łotwa	LAT
Liban	LIB
Libia	LBA
Lichtenstein	LIE
Litwa	LTU
Luksemburg	LUX
Macedonia	MKD
Madagaskar	MAD
Malezja	MAS
Malta	MLT
Mauritius	MRI
Meksyk	MEX
Moldawia	MDA
Monako	MON
Czarnogóra	MNE
Maroko	MAR
Kenia	KEN
Korea Północna	PRK

DODATEK G
Identyfikacja na żaglach

Mozambik	MOZ	Rosja	RUS
Birma	MYA	Samoa	SAM
Namibia	NAM	San Marino	SMR
Holandia	NED	Arabia Saudyjska	KSA
Antyle holenderskie	AHO	Senegal	SEN
Nowa Zelandia	NZL	Serbia	SRB
Nikaragua	NCA	Seszele	SEY
Nigeria	NGR	Singapur	SGP
Norwegia	NOR	Słowacja	SVK
Oman	OMA	Słowenia	SLO
Pakistan	PAK	Republika Południowej Afryki	RSA
Palestyna	PLE	Hiszpania	ESP
Panama	PAN	Sri Lanka	SRI
Papua Nowa Gwinea	PNG	Saint Lucia	LCA
Paragwaj	PAR	Saint Vincent	VIN
Peru	PER	Sudan	SUD
Filipiny	PHI	Szwecja	SWE
Polska	POL	Szwajcaria	SUI
Portugalia	POR	Tahiti	TAH
Portoryko	PUR	Tanzania	TAN
Katar	QAT	Tajlandia	THA
Rumunia	ROU	Timor Wschodni	TLS

DODATEK G
Identyfikacja na żaglach

Trinidad i Tobago	TTO	Urugwaj	URU
Tunezja	TUN	Wyspy Dziewicze	ISV
Turcja	TUR	Republika Vanuatu	VAN
Uganda	UGA	Wenezuela	VEN
Ukraina	UKR	Wietnam	VIE
Zjednoczone Emiraty Arabskie	UAE	Zimbabwe	ZIM
Stany Zjednoczone	USA		

G1.2 Szczegóły techniczne znaków

- (a) Litery przynależności państwowej i numery na żaglach muszą składać się z dużych liter oraz cyfr arabskich, czytelnych oraz w tym samym kolorze. Powszechnie dostępne czcionki dające taką samą lub lepszą czytelność niż Helvetica mogą być stosowane.
- (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) Z wyjątkiem ograniczeń podanych poniżej w G1.3(d) i G1.3(e), znak klasy, litery przynależności państwowej oraz numery na żaglu, jeśli to możliwe, muszą znajdować się w całości powyżej łuku, zakreślonego z punktu głowy żagla promieniem równym 60% długości liku wolnego. Muszą one być umieszczone na różnych wysokościach po obu stronach żagla, te na prawej stronie żagla wyżej.
- (b) Znak klasowy musi być umieszczony ponad literami przynależności państwowej. Gdy znak klasowy jest takiego rodzaju, że przy umieszczeniu znaków po obu stronach żagla ich obrysy się pokrywają, mogą one być tak umieszczone.
- (c) Litery przynależności państwowej muszą być umieszczone ponad numerem na żaglu.
- (d) Litery przynależności państwowej i numer na żaglu muszą być umieszczone na przedniej powierzchni spinakera, ale mogą też być umieszczone po obu stronach. Muszą być one umieszczone całkowicie poniżej łuku zakreślonego z punktu głowy spinakera promieniem równym 40% środkowej liku dolnego oraz, gdy to możliwe, całkowicie powyżej łuku zakreślonego promieniem równym 60% środkowej liku dolnego.
- (e) Litery przynależności państwowej i numer na żaglu muszą być umieszczone na obu stronach żagla przedniego, którego róg szotowy może rozciągać się do tyłu od masztu o 30% lub więcej długości liku dolnego grota. Muszą być one umieszczone całkowicie poniżej łuku o środku w punkcie głowy żagla

i o promieniu równym połowie długości liku przedniego
i jeżeli to możliwe, całkowicie powyżej łuku o promieniu
równym 75% długości liku przedniego.

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 43. Niniejszy dodatek nie może być zmieniony przez 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 ważone. 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, regaty lub inną serię wyścigów.

Należy zwrócić szczególną uwagę, by nie wystąpił konflikt pomiędzy przepisem zawiadomienia o regatach, a przepisem instrukcji żeglugi.

J1 ZAWARTOŚĆ ZAWIADOMIENIA O REGATACH

J1.1 Zawiadomienie o regatach musi zawierać następujące informacje:

- (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 kopia może być dostępny;
- (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 w przyjmowaniu zgłoszeń;
- (5) termin rejestracji zawodników, 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 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 (a także, w przypadku, gdy ma zastosowanie przepis 86.2, zgodę World Sailing)
- (2) informację, że jachty będą zobowiązane do noszenia reklam wytypowanych i dostarczonych przez organizatora (patrz przepis 80 i regulacja 20 World Sailing – Kodeks reklamowania) oraz inne informacje związane z regulacją 20;
- (3) wszelkie wymogi klasyfikacji, jakie muszą spełnić niektórzy lub wszyscy zawodnicy (patrz przepis 79 i regulacja 22 World Sailing - Kodeks klasyfikacji zawodników);
- (4) dla regat, w których przewiduje się zgłoszenia z innych krajów, wszelkie zarządzenia krajowe, które mogą wymagać wcześniejszych przygotowań (patrz przepis 88);
- (5) procedurę rejestracji lub zgłoszeń, włączając informację o wysokości wpisowego oraz wszelkich ostatecznych terminach;
- (6) formularz zgłoszenia, który ma być podpisany przez właściciela jachtu lub reprezentanta właściciela, zawierający następujące słowa: „Wyrażam zgodę na podporządkowanie się *Przepisom regatowym żeglarsstwa* oraz innym *przepisom* obowiązującym w tych regatach.”;
- (7) procedury i czas kontroli sprzętu lub pomiarów, lub wymagania, co do certyfikatu pomiarowego lub certyfikatu systemu przelicznikowego;

DODATEK J

Zawiadomienie o regatach i instrukcja żeglugi

- (8) termin oraz miejsce, w którym instrukcja żeglugi będzie dostępna;
- (9) zmiany w przepisach klasowych, dozwolone przez przepis 87, wraz ze ścisłym odniesieniem się do każdego przepisu i określeniem wprowadzonej zmiany;
- (10) trasy obowiązujące w regatach;
- (11) godzinę, po której żaden sygnał ostrzeżenia nie zostanie podany ostatniego dnia, na który zaplanowano wyścigi;
- (12) karę za złamanie przepisu Części 2, inną niż Kara dwóch obrotów;
- (13) uchylenie prawa do odwołania, zgodnie z przepisem 70.5;
- (14) system punktacji, jeśli inny niż System małych punktów w Dodatku A, poprzez odniesienie się do przepisów klasowych lub innych *przepisów* obowiązujących w zawodach. Określenie ilości zaplanowanych wyścigów oraz ich minimalną ilość, jaka musi być rozegrana, aby wyścigi stanowiły serię;
- (15) dla jachtów czarterowanych lub wypożyczanych, informację czy przepis G3 ma zastosowanie;
- (16) nagrody.

J2 ZAWARTOŚĆ INSTRUKCJI ŻEGLUGI

J2.1 Instrukcja żeglugi musi zawierać następujące informacje:

- (1) stwierdzenie, że regaty zostaną rozegrane zgodnie z *przepisami* zdefiniowanymi w *Przepisach regatowych żeglarstwa*;
- (2) listę innych dokumentów, jakie będą obowiązywać w regatach (na przykład *Przepisy sprzętu żeglarskiego*, w zakresie, w jakim mają zastosowanie);

DODATEK J

Zawiadomienie o regatach i instrukcja żeglugi

- (3) program regat, klasy startujące oraz czasy sygnałów ostrzeżenia dla każdej klasy;
- (4) trasę(y) obowiązującą w regatach lub listę *znaków*, z których trasa będzie ustawiona oraz, gdy ma to zastosowanie, jak trasy będą sygnalizowane;
- (5) opis *znaków*, włączając *znaki* startu i mety, określając kolejność, w jakiej każdy *znak* ma być okrążony i stronę, po której każdy ma być pozostawiany oraz wskazując wszystkie okrążane *znaki* (patrz przepis 28.2);
- (6) opisy linii startu i linii mety, flag klas i wszelkich sygnałów specjalnych, które mają być stosowane;
- (7) limit czasu na *ukończenie*, jeśli ma zastosowanie;
- (8) system wyrównawczy lub system przelicznikowy, jeśli będzie w użyciu, wraz z podaniem klas, dla których będzie miał zastosowanie;
- (9) jeśli nie zostało to określone w zawiadomieniu o regatach, system punktacji, jeśli inny niż System małych punktów w Dodatku A, poprzez odwołanie do przepisów klasowych lub innych *przepisów* obowiązujących w zawodach lub poprzez podanie w całości. Określenie zaplanowanej ilości wyścigów oraz podanie ich minimalnej ilości, jaka musi być rozegrana, aby wyścigi stanowiły serię;
- (10) jeśli nie zostało to określone w zawiadomieniu o regatach, lokalizację oficjalnej tablicy (tablic) ogłoszeń lub adres www elektronicznej tablicy ogłoszeń

J2.2 Instrukcja żeglugi musi zawierać te z poniższych pozycji, które będą miały zastosowanie:

- (1) informację, że jachty będą zobowiązane do noszenia reklam

- wytypowanych i dostarczonych przez organizatora (patrz przepis 80 i regulacja 20 World Sailing – Kodeks reklamowania) oraz inne informacje związane z regulacją 20;
- (2) 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 obowiązywały oraz wszelkie sygnały nocne, które będą stosowane przez komisję regatową;
 - (3) zmiany w przepisach regatowych, dozwolone przez przepis 86, wraz ze ścisłym odniesieniem się do każdego przepisu i określeniem wprowadzonej zmiany (a także, w przypadku gdy ma zastosowanie przepis 86.2, zgodę World Sailing);
 - (4) zmiany w zarządzeniach krajowych (patrz przepis 88.2);
 - (5) zarządzenia krajowe, które będą obowiązywały wraz z podaniem kiedy będą obowiązywały, jeśli jachty będą przeływały przez wody więcej niż jednej władzy krajowej, podczas gdy są w *wyścigu* (patrz przepis 88.1);
 - (6) gdy to stosowne, na regatach na których przewiduje się zgłoszenia z innych krajów, kopie wszelkich obowiązujących zarządzeń krajowych załączone w języku angielskim;
 - (7) zmiany w przepisach klasowych, dozwolone przez przepis 87, wraz ze ścisłym odniesieniem się do każdego przepisu i określeniem wprowadzonej zmiany;
 - (8) ograniczenia w zakresie wprowadzania zmian na jachtach dostarczanych przez organizatora;
 - (9) jeśli nie zostało to określone w zawiadomieniu o regatach, procedura kontroli sprzętu lub pomiarów;

- (10) sposób dokonywania zmian w instrukcji żeglugi;
- (11) sposób dokonywania ustnych zmian w instrukcji żeglugi na wodzie (patrz przepis 90.2 (c));
- (12) wymogi bezpieczeństwa, takie jak wymagania i sygnały dotyczące osobistych środków wypornościowych, zgłaszanie się w polu startowym oraz potwierdzanie wyjścia i powrotu na lądzie;
- (13) wymogi co do oświadczeń;
- (14) sygnały podawane na brzegu oraz miejsce(a), gdzie będą podawane;
- (15) akwen regatowy (zalecana mapa);
- (16) przybliżoną długość trasy i przybliżoną długość boków na wiatr;
- (17) opis obszaru określonego przez komisję regatową jako *przeszkoda* (patrz definicja *Przeszkoda*);
- (18) godzinę, po której żaden sygnał ostrzeżenia nie zostanie podany ostatniego dnia, na który zaplanowano wyścigi;
- (19) limit czasu, jeśli jest stosowany, w jakim pierwszy jacht ma *ukończyć* oraz limit czasu, jeśli stosowany, dla innych jachtów niż pierwszy, który *ukończy*;
- (20) bonifikaty czasowe;
- (21) usytuowanie obszaru startowego oraz wszelkie ograniczenia dotyczące wejścia w ten obszar;
- (22) wszelkie specjalne procedury lub sygnały dla falstartów indywidualnych i generalnych;
- (23) łódzie wskazujące pozycje *znaków*;
- (24) wszelkie specjalne procedury lub sygnały zmiany położenia następnego boku trasy (patrz przepis 33);
- (25) wszelkie specjalne procedury skracania trasy lub

ukończenia skróconej trasy;

- (26) ograniczenia w używaniu łodzi pomocniczych, plastikowych doków, radia itp.; w usuwaniu śmieci; w wyciąganiu jachtów z wody oraz w udzielaniu pomocy jachtowi, który nie jest w *wyścigu*;
- (27) karę za naruszenie przepisu Części 2 inną niż Kara dwóch obrotów;
- (28) informację czy Dodatek P ma zastosowanie;
- (29) informację, kiedy i w jakich okolicznościach środki napędowe są dozwolone zgodnie z przepisem 42.3 (i);
- (30) limity czasu, miejsce rozpatrywania protestów, wszelkie specjalne procedury dla *protestów*, prośb o zadośćuczynienie czy prośb o wznowienie rozpatrywania;
- (31) jeżeli będzie obowiązywał przepis N1.4(b), limit czasu na składanie prośby o rozpatrywanie na podstawie tego przepisu;
- (32) uchylenie prawa do odwołania, zgodnie z przepisem 70.5;
- (33) gdy jest to wymagane przez przepis 70.3, władzę krajową, do której mogą być wysyłane odwołania i zapytania;
- (34) aprobatę władzy krajowej dla mianowania międzynarodowego jury zgodnie z przepisem 91(b);
- (35) informację odnośnie zamiany zawodników;
- (36) minimalną ilość jachtów pojawiających się w polu startowym wymaganą dla przeprowadzenia wyścigu;
- (37) informację, kiedy i gdzie wyścigi *odroczone* lub *przerwane* danego dnia będą powtórzone;

DODATEK J

Zawiadomienie o regatach i instrukcja żeglugi

(38) informację o prądach i pływach;

(39) nagrody;

(40) inne zobowiązania komisji regatowej oraz powinności jachtów.

DODATEK K

Zalecenia dotyczące zawiadomienia o regatach

Niniejsze zalecenia odnoszą się głównie do zawiadomienia o regatach przeznaczonego dla regat rangi mistrzostw rozgrywanych w jednej lub więcej klasach. Tym samym będą one szczególnie przydatne dla mistrzostw świata, kontynentu lub kraju, a także dla innych regat o podobnej randze. Zalecenia te mogą być pobrane ze strony internetowej World Sailing jako szablon tekstowy do stworzenia zawiadomienia o regatach dla danych regat.

Niniejsze zalecenia mogą być również użyteczne dla innych regat. Jednakże wówczas niektóre z podanych paragrafów będą niepotrzebne lub niepożądane. Tym samym przy dokonywaniu wyboru organizatorzy powinni zachować ostrożność.

Niniejszy dodatek ma ścisły związek z Dodatkiem L - Zaleceniami dotyczącymi instrukcji żeglugi oraz jego rozszerzoną wersją Dodatkiem LE, znajdującym się na stronie internetowej World Sailing, do którego wstęp zawiera również zasady stosujące się do zawiadomienia o regatach.

Odniesienia do przepisów w zawiadomieniu o regatach używają PRŻ, ZoR i IŻ do określenia źródła przepisu. „PRŻ x” jest przepisem w Przepisach Regatowych Żeglarstwa. „ZoR x” jest przepisem w zawiadomieniu o regatach, a „IŻ x” jest przepisem w instrukcji żeglugi

Aby zastosować niniejsze zalecenia należy najpierw przejrzeć zawartość przepisu J1 i zdecydować, które pozycje będą potrzebne. Pozycje wymagane przez przepis J1.1 oznaczone są gwiazdką (). Należy usunąć wszystkie punkty, które nie mają zastosowania lub są niepotrzebne. Tam gdzie jest wybór, należy zastosować preferowaną wersję. Aby wypełnić miejsca podkreślone ciągłą linią (_____) oraz wybrać preferowane sformułowanie, jeśli wybór lub opcja pokazane są w nawiasach kwadratowych ([...]), należy postępować zgodnie ze wskazówkami na lewym marginesie.*

DODATEK K

Zalecenia dotyczące zawiadomienia o regatach

Po usunięciu niewykorzystanych pozycji należy pozostałe ponumerować kolejno od nowa. Należy upewnić się, że numery są poprawne tam gdzie jeden punkt odwołuje się do drugiego.

Należy zwrócić szczególną uwagę, by nie wystąpił konflikt pomiędzy przepisem zawiadomienia o regatach, a przepisem instrukcji żeglugi.

Jeśli zawiadomienie o regatach jest dostępne w wersji elektronicznej, jego wydruki powinny być dostępne na żądanie.

Poniższe dokumenty i informacje powinny być rozpowszechnione wraz z zawiadomieniem o regatach, jeśli mają one zastosowanie, ale nie należy ich włączać jako numerowanych pozycji do samego zawiadomienia o regatach.

- 1. Formularz zgłoszenia, który ma być podpisany przez właściciela jachtu lub przedstawiciela właściciela, zawierający następujące sformułowanie: 'Wyrażam zgodę na podporządkowanie się Przepisom regatowym żeglarstwa oraz wszystkim innym przepisom obowiązującym w tych regatach.'*
- 2. Dla regat, w których przewiduje się zgłoszenia z innych krajów, mające zastosowanie zarządzenia krajowe w języku angielskim.*
- 3. Lista sponsorów, jeśli to właściwe.*
- 4. Informacja o zakwaterowaniu i kempingu.*
- 5. Opis możliwości żywienia.*
- 6. Skład komisji regatowej oraz zespołu protestowego.*
- 7. Specjalne wymagania dotyczące cumowania lub składowania.*
- 8. Możliwość napraw jachtów i żagli oraz punkty handlowe ze sprzętem żeglarskim.*
- 9. Możliwość czarterowania lub wypożyczenia jachtów wraz z informacją czy przepis G3 będzie miał zastosowanie. W oddzielnych wierszach wstawić pełną nazwę regat, czas trwania, włączając dni od kontroli sprzętu, pomiarów lub wyścigu próbnego do ostatniego wyścigu lub ceremonii zakończenia, nazwę organizatora oraz miejscowość i kraj.*

DODATEK K

Zalecenia dotyczące zawiadomienia o regatach

W oddzielnych wierszach wstawić
pełną nazwę regat, czas trwania,
włączając dni od kontroli sprzętu,
pomiarów lub wyścigu próbnego do
ostatniego wyścigu lub ceremonii
zakończenia, nazwę organizatora
oraz miejscowość i kraj.

ZAWIADOMIENIE O REGATACH

Adnotacja „[DP]” w przepisie w ZoR oznacza,
że kara za złamanie tego przepisu może być
niższa niż dyskwalifikacja.

Decyzja odnośnie wysokości kary należy do
Zespołu Protestowego.

1 PRZEPISY

1.1* Regaty zostaną rozegrane zgod-
nie z przepisami zdefiniowa-
nymi w *Przepisach regatowych*
żeglarstwa

Jeśli stosowne, użyć pierwszego
zdania. Wstawić nazwę. Wypisać
numery i tytuły zarządzeń
krajowych, które nie będą
obowiązywały (patrz PRŻ 88).
Użyć drugiego zdania, jeśli ma
zastosowanie i jeśli przewiduje się
zgłoszenia z innych krajów oraz
podać w całości odpowiednie
zarządzenia krajowe.

1.2 [Następujące zarządzenia _____
władzy krajowej nie będą obo-
wiązywały: _____].
[Zarządzenia krajowe, które
mogą wymagać wcześniejszych
przygotowań podane są w cał-
ości poniżej.]

(LUB)

Stosować tylko, gdy władza
krajowa miejsca regat nie
wprowadziła zarządzenia
do PRŻ 88.

1.2 Nie będą obowiązywały żadne
zarządzenia władzy krajowej.

DODATEK K

Zalecenia dotyczące zawiadomienia o regatach

Wymienić z nazwy wszelkie inne dokumenty obowiązujące w regatach; np. Przepisy sprzętu żeglarskiego w zakresie, w jakim obowiązują.

1.3*

Będą stosowane _____ -

Patrz PRŻ 86.
Wstawić numer(y) przepisów i streścić zmiany.

1.4

Przepis(y) regatowy _____
będzie zmieniony w następujący sposób: _____. Zmiany te pojawiają się w całości w instrukcji żeglugi. Instrukcja żeglugi może zmienić również inne przepisy regatowe.

(LUB)

Patrz PRŻ 86. Wstawić numer(y) przepisów i określić zmiany, lub w przypadku nie używania tego punktu, uczynić to samo w każdym punkcie zmieniającym przepis regatowy.

1.4

Przepis(y) regatowy _____
będzie zmieniony w następujący sposób: _____.

Wstawić numer(y) przepisu oraz nazwę klasy. Dla każdej klasy podać osobno.

1.5

Zgodnie z PRŻ 87, przepis(y) _____ przepisów klasowych _____
[nie będzie miał zastosowania]
[jest(są) zmieniony w sposób następujący: _____]

Stosować tylko, gdy zastosowanie ma Dodatek S PRŻ, Standardowa Instrukcja Żeglugi.
Wstawić lokalizację.

1.6

Jeżeli występuje konflikt między językami, obowiązuje tekst angielski.

1.7

Instrukcja żeglugi będzie składała się z instrukcji zawartej w Dodatku S PRŻ, Standardowej Instrukcji Żeglugi, oraz uzupełniającej instrukcji żeglugi, która będzie znajdować się na oficjalnej tablicy ogłoszeń, znajdującej się w _____.

DODATEK K

Zalecenia dotyczące zawiadomienia o regatach

		REKLAMOWANIE
<i>Patrz regulacja 20 World Sailing – Kodeks reklamowania.</i>	2	Reklamowanie przez zawodników będzie ograniczone w następujący sposób:_____.
<i>Zamieścić inne stosowne informacje związane z regulacją 20.</i>	2.1	
<i>Patrz regulacja 20.4 World Sailing.</i>	2.2	Jachty [muszą] [mogą być zobowiązane] nosić reklamy wytypowane i dostarczone przez organizatora. W przypadku złamania tego przepisu zastosowanie ma regulacja 20.9.2. [DP]
		WARUNKI UCZESTNICTWA I ZGŁOSZENIA
<i>Wstawić klasę (klasy).</i>	3*	I ZGŁOSZENIA Regaty są otwarte dla wszystkich jachtów klasy (klas) _____.
<i>Wstawić klasę (klasy) oraz wymaganie uprawnienia.</i>	(LUB) 3.1	Regaty są otwarte dla jachtów klasy (klas) _____, które_____.
<i>Wstawić adres pocztowy, numer faksu, e-mail oraz datę zamknięcia zgłoszeń</i>	3.2	Uprawnione jachty mogą się zgłosić poprzez wypełnienie załączonego formularza i przesłanie go, wraz z wymaganą opłatą, do_____, w terminie do_____.
<i>Wstawić możliwy warunek.</i>	3.3	Zgłoszenia po terminie będą akceptowane pod następującymi warunkami:_____.

DODATEK K

Zalecenia dotyczące zawiadomienia o regatach

Wstawić możliwe ograniczenia.

3.4

Obowiązują następujące ograniczenia ilości jachtów: _____.

Wstawić możliwe wymagania.

4

KLASYFIKACJA

Będą obowiązywały następujące wymogi klasyfikacji (patrz PRŻ 79): _____.

Wstawić wszystkie wymagane opłaty związane z uczestnictwem w regatach.

5

WPISOWE

Wpisowe do regat wynosi:

5.1

Klasa Wpisowe

_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____

Wstawić wszystkie opłaty dobrowolne związane z uczestnictwem w regatach
(np. dotyczące udziału w imprezach towarzyszących).

5.2

Inne opłaty

_____	_____
_____	_____
_____	_____

Stosować tylko, gdy klasa jest podzielona na floty ścigające się w seriach kwalifikacyjnych i w seriach finałowych.

6

SERIE KWALIFIKACYJNE

I SERIE FINAŁOWE

Regaty składać się będą z serii kwalifikacyjnej i serii finałowej.

Wstawić dzień, datę i godziny

7

Rejestracja:

7.1

Dzień i data _____

Wstawić dzień, datę i godziny

7.2

Kontrola sprzętu i pomiary:

Dzień i data _____

od _____ do _____

od _____ do _____

od _____ do _____

DODATEK K

Zalecenia dotyczące zawiadomienia o regatach

<i>Skorygować według potrzeb oraz wstawić daty i klasy.</i> <i>Włączyć wyścig próbny, gdy jest przewidziany. Gdy seria składa się z wyścigów kwalifikacyjnych i wyścigów finałowych, należy to wyszczególnić. Plan czasowy może być również podany w osobnym załączniku.</i>	7.3*	Daty wyścigów:		
		<i>Data</i>	<i>Klasa</i>	<i>Klasa</i>
		_____	wyścigi	wyścigi
		_____	wyścigi	dzień rezerwow
		_____	dzień rezerwow	wyścigi
		_____	wyścigi	wyścigi
		_____	wyścigi	wyścigi
<i>Wstawić klasy i ilości.</i>	7.4		<i>Ilość</i>	<i>wyścigów</i>
		<i>Klasa</i>	<i>wyścigów</i>	<i>dziennie</i>
		_____	_____	_____
		_____	_____	_____
		_____	_____	_____
<i>Wstawić godzinę.</i>	7.5*	Sygnał ostrzeżenia dla [wyścigu próbnego][pierwszego wyścigu] [każdego dnia] planowany jest o godzinie _____		
<i>Użyć, jeśli taka informacja może być przydatna dla zawodników przed zawodami.</i> <i>Wstawić czas.</i>	7.6	Ostatniego dnia, na który zaplanowano wyścigi, żaden sygnał ostrzeżenia nie zostanie podany później niż o godzinie _____.		
	8	POMIARY		
<i>Wymienić sprzęt wraz z odpowiednimi odniesieniami do przepisów klasowych. Wstawić czas(y)</i>	8.1	Każdy jacht musi przedstawić ważny certyfikat [pomiarowy] [przelicznikowy].		
	(LUB)	Każdy jacht musi przedstawić ważny certyfikat [pomiarowy]		

DODATEK K

Zalecenia dotyczące zawiadomienia o regatach

[przelicznikowy]. Dodatkowo następujący sprzęt [może być] [będzie] kontrolowany lub mierzony:_____.

Wstawić godzinę.

8.2 Jacht musi spełniać wymogi PRŻ 78.1 od_____.

9

Wstawić miejsce, datę i godzinę.

INSTRUKCJA ŻEGLUGI

Instrukcja żeglugi będzie dostępna w _____w dniu _____o godzinie_____.

10

MIEJSCE ROZGRYWANIA REGAT

10.1

Załącznik _____ pokazuje lokalizację portu regat.

Wstawić numer lub literę.

Dołączyć mapę z zaznaczonym portem wraz z instrukcją dojazdu.

10.2

Załącznik _____ pokazuje lokalizację akwenów regatowych.

Wstawić numer lub literę.

Dołączyć mapę lub szkic z zaznaczonymi akwenami.

11

TRASY

Trasy należy przebyć w następujący sposób _____.

Załączyć opis tras.

(LUB)

Wstawić numer lub literę. Sposoby ilustracji różnych rodzajów tras pokazane są w Uzupełnieniu A Dodatku L lub LE. Wstawić długość trasy, jeżeli to potrzebne.

Rysunki w Załączniku _____ przedstawiają trasy, włączając przybliżone kąty pomiędzy bokami, kolejność okrążania znaków oraz stronę, po której każdy znak ma być pozostawiony.

DODATEK K

Zalecenia dotyczące zawiadomienia o regatach

[Przybliżona długość trasy
wyniesie _____].

12 SYSTEM KAR

*Punkt 12.1 Zamieścić tylko wtedy,
gdy Kara dwóch obrotów nie będzie
stosowana. Wstawić ilość miejsc
lub opisać kary*

Stosowana będzie Kara
punktowa, PRŻ 44.3.
Karą będzie _____ miejsc.

12.1 Stosowane będą następujące
kary _____.

Wstawić klasę (klasy).

12.2 Dla klasy (klas) _____ PRŻ 44.1
jest zmieniony tak, że Kara
dwóch obrotów zastąpiona jest
Karą jednego obrotu.

*Zamieścić tylko, gdy zespołem
protestowym jest międzynarodowe
jury lub inne postanowienie PRŻ
70.5 ma zastosowanie.*

12.3 Decyzje [zespołu protestowego]
[międzynarodowego jury] będą
ostateczne jak przewidziano
w PRŻ 70.5.

13 PUNKTACJA

*Zamieścić tylko, gdy System
małych punktów z Dodatku A nie
będzie stosowany.
Opisać ten system.
Wstawić liczbę.*

13.1 Stosowany będzie nastę-pujący
system punktacji: _____.

13.2 _____ wyścigów musi być
rozegranych, aby stanowiły
serię.

*Tabela Wstawić liczby we
wszystkich pozycjach.*

13.3 (a) Gdy rozegranych zostało
mniej niż _____ wyścigów,
wynikiem punktowym
jachtu w serii będzie łączna

suma jego punktów ze wszystkich wyścigów.

(b) Gdy rozegranych zostało od _____ do _____ wyścigów, wynikiem punktowym jachtu w serii będzie łączna suma jego punktów ze wszystkich wyścigów z wyłączeniem jego najgorszego wyniku punktowego.

(c) Gdy rozegranych zostało _____ lub więcej wyścigów, wynikiem punktowym jachtu w serii będzie łączna suma jego punktów ze wszystkich wyścigów z wyłączeniem jego dwóch najgorszych wyników punktowych.

*Wstawić znaki identyfikujące.
Dla regat międzynarodowych
zaleca się, aby były to litery
przynależności państwowej.*

14**ŁODZIE POMOCNICZE**

Łodzie pomocnicze muszą być oznakowane w następujący sposób: _____. [DP]

15**MIEJSCA POSTOJOWE**

Jachty muszą być trzymane w przyznanych im miejscach postojowych w [parku jachtowym] [porcie]. [DP]

16**OGRANICZENIA
W WYCIĄGANIU Z WODY**

Jachty kilowe nie mogą być wyciągane z wody podczas

regat, chyba że jest to w zgodzie z pisemnym pozwoleniem otrzymanym od komisji regatowej.

[DP]

**17 SPRZĘT DO NURKOWANIA
I PLASTIKOWE DOKI**

Sprzęt do oddychania pod wodą oraz plastikowe doki lub im podobne nie mogą być używane w pobliżu jachtów kilowych, od momentu sygnału przygotowania dla pierwszego wyścigu aż do końca regat. [DP]

18 ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA

Z wyjątkiem, gdy jest w niebezpieczeństwie, jachtowi w wyścigu nie wolno prowadzić transmisji głosowej lub danych i nie wolno odbierać transmisji głosowej lub danych, która nie jest dostępna dla wszystkich jachtów. [DP]

19 NAGRODY

Przyznane zostaną następujące nagrody: _____.

**20 ZASTRZEŻENIE
ODPOWIEDZIALNOŚCI**

Zawodnicy uczestniczą w regatach wyłącznie na własne ryzyko. Patrz PRŻ 4, Decyzja

Wstawić ewentualny tekst alternatywny, który ma obowiązywać.

Podać pasma radiowe lub częstotliwości, które będą stosowane lub dozwolone.

Gdy będą przyznawane nagrody przechodnie podać ich pełną nazwę.

Przepisy prawne mające zastosowanie w miejscu regat mogą ograniczyć zastrzeżenia. Każde zastrzeżenie powinno być określone w celu spełnienia powyższych

DODATEK K

Zalecenia dotyczące zawiadomienia o regatach

wymogów prawnych.

o uczestniczeniu w wyścigu.
Organizator nie przyjmuje
żadnej odpowiedzialności za
uszkodzenia sprzętu lub
zranienia osób lub za śmierć,
wynikłe w związku z regatami,
przed ich rozpoczęciem,
podczas ich trwania lub po
regatach.

21

UBEZPIECZENIE

Wstawić walutę i kwotę.

Każdy uczestniczący jacht musi
posiadać na czas regat ważne
ubezpieczenie od
odpowiedzialności cywilnej
(OC) na sumę gwarancyjną
minimum _____ lub wartość
jej równoważną.

22

INFORMACJE DODATKOWE

Wstawić niezbędne informacje
kontaktowe.

Dla uzyskania dalszych
informacji prosimy
o kontakt z _____.

DODATEK L

Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

Niniejsze zalecenia podają sprawdzony zestaw postanowień instrukcji żeglugi, przeznaczony dla regat rangi mistrzostw rozgrywanych w jednej lub więcej klasach. Tym samym będą one szczególnie przydatne dla mistrzostw świata, kontynentu lub kraju, a także dla innych regat o podobnej randze. Zalecenia te mogą być użyteczne również dla innych regat; jednakże dla takich regat niektóre z tych instrukcji będą niepotrzebne lub niepożądane. Dlatego też, sędziowie główni regat powinni być ostrożni w dobieraniu poszczególnych postanowień instrukcji.

Rozszerzona wersja niniejszych zaleceń, Dodatek LE, jest dostępna na stronie internetowej World Sailing. Zawiera ona postanowienia stosowne dla największych i najbardziej skomplikowanych regat, w których uczestniczy wiele klas, jak również odmiany niektórych instrukcji zalecanych w niniejszym dodatku. Wersja rozszerzona będzie od czasu do czasu poprawiana dla odzwierciedlenia postępów w sposobach prowadzenia regat, w związku z ciągłym ich rozwojem, może ona być pobrana jako szablon tekstowy do stworzenia instrukcji żeglugi dla danych regat. Dodatek L może również być pobrany ze strony internetowej World Sailing.

Instrukcja żeglugi powinna być tworzona w oparciu o następujące zasady:

- 1 Powinna zawierać tylko dwa typy postanowień: dotyczące zamiarów komisji regatowej i zespołu protestowego oraz dotyczące obowiązków zawodników.*
- 2 Powinna dotyczyć jedynie wyścigów. Informacje o imprezach towarzyszących, przydziale miejsc do cumowania, itd. powinny być ujęte osobno.*
- 3 Nie powinna zmieniać przepisów regatowych z wyjątkiem, gdy jest to wyrażnie celowe. (Gdy je zmienia, musi to być w zgodzie z przepisem 86 poprzez ścisłe odniesienie się do zmienianego przepisu i określenie wprowadzonej zmiany.)*
- 4 Nie powinna powtarzać ani przekształcać sformułowań żadnych*

DODATEK L

Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

- przepisów regatowych.*
- 5 *Nie powinna zawierać powtarzających się zapisów.*
- 6 *Powinna zawierać postanowienia ułożone w porządku chronologicznym, tak, by odpowiadały kolejności, w jakiej zawodnik będzie z nich korzystał.*
- 7 *Powinna, tam gdzie to możliwe, używać słów i zwrotów stosowanych w przepisach regatowych.*

Odniesienia do przepisów w instrukcji żeglugi używają PRŻ, ZoR i IŻ do określenia źródła przepisu. „PRŻ x” jest przepisem w Przepisach Regatowych Żeglarstwa. „ZoR x” jest przepisem w zawiadomieniu o regatach, a „IŻ x” jest przepisem w instrukcji żeglugi

Aby zastosować niniejsze zalecenia należy najpierw przejrzeć zawartość przepisu J2 i zdecydować, które postanowienia będą potrzebne. Postanowienia wymagane przez przepis J2.2 oznaczone są gwiazdką (). Należy usunąć wszystkie punkty, które nie mają zastosowania lub są niepotrzebne. Tam gdzie jest wybór, należy zastosować preferowaną wersję. Aby wypełnić miejsca podkreślone ciągłą linią (_____) oraz wybrać preferowane sformułowanie, jeśli wybór lub opcja pokazane są w nawiasach kwadratowych ([...]), należy postępować zgodnie ze wskazówkami na lewym marginesie.*

Po usunięciu niewykorzystanych pozycji należy pozostałe ponumerować kolejno od nowa. Należy upewnić się, że numery są poprawne tam gdzie jeden punkt odwołuje się do drugiego.

Należy zwrócić szczególną uwagę, by nie wystąpił konflikt pomiędzy przepisem zawiadomienia o regatach, a przepisem instrukcji żeglugi.

Jeśli zawiadomienie o regatach jest dostępne w wersji elektronicznej, jego wydruki powinny być dostępne na żądanie.

DODATEK L

Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

W oddzielnych wierszach wstawić pełną nazwę regat, czas trwania włączając dni od kontroli sprzętu, pomiarów lub wyścigu próbnego do ostatniego wyścigu lub ceremonii zakończenia, nazwę organizatora oraz miejscowość i kraj.

INSTRUKCJA ŻEGLUGI

Adnotacja „[DP]” w przepisie w IŻ oznacza, że kara za złamanie tego przepisu może być niższa niż dyskwalifikacja. Decyzja odnośnie wysokości kary należy do Zespołu Protest owego.

1 PRZEPISY

Regaty będą rozgrywane zgodnie z przepisami zdefiniowanymi w *Przepisach regatowych żeglarstwa*.

1.2 Następujące zarządzenia władzy krajowej nie będą obowiązywały: _____
[Zarządzenia, które będą obowiązywały przedstawione są w całości poniżej.]

(LUB)

1.2 Nie będą obowiązywały zarządzenia władzy krajowej.

1.3* Będą stosowane_____.

Jeśli stosowne, użyć pierwszego zdania. Wstawić nazwę. Wypisać numery i tytuły zarządzeń krajowych, które nie będą obowiązywały (patrz PRŻ 88.2). Użyć drugiego zdania, jeśli ma zastosowanie i jeśli przewiduje się zgłoszenia z innych krajów oraz podać w całości odpowiednie zarządzenia krajowe. Jeśli to stosowne, załączyć zarządzenia po angielsku (patrz PRŻ 90.2(b)).

Stosować tylko, gdy władza krajowa miejsca regat nie wprowadziła zarządzenia do PRŻ 88.

Wymienić z nazwy wszelkie inne dokumenty obowiązujące w regatach; np. Przepisy sprzętu żeglarskiego, w zakresie, w jakim obowiązują.

DODATEK L

Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

Patrz PRŻ 86. Albo wstawić numer(y) przepisów i określić zmiany albo, jeśli nie w tym miejscu, zrobić to samo w każdej pozycji instrukcji, w której jest mowa o zmianie przepisu.

Wstawić numer(y) przepisu oraz nazwę klasy. Dla każdej klasy podać osobno.

*Wpisać dokładną lokalizację(e).
Jeśli komunikaty są dostępne online, podać jak i gdzie mogą być znalezione.*

Zmienić godziny, jeśli mają być inne.

1.4

Przepis(y) _____ regatowy
_____ będzie zmieniony
w następujący sposób:
_____.

1.5

Zgodnie z PRŻ 87 przepis(y) _____ przepisów klasowych _____ [nie będzie miał zastosowania][jest zmieniony w sposób następujący:_____].

1.6

Jeżeli występuje konflikt między językami, obowiązuje tekst angielski.

2*

KOMUNIKATY DLA ZAWODNIKÓW

Komunikaty dla zawodników będą umieszczone na oficjalnej tablicy (tablicach) ogłoszeń znajdującej się _____

3

ZMIANY W INSTRUKCJI ŻEGLUGI

Wszelkie zmiany w instrukcji żeglugi będą ogłaszane przed godziną 09:00 w dniu, w którym zaczynają obowiązywać, z wyjątkiem, że zmiana w planie czasowym rozgrywania wyścigów będzie ogłoszona do godziny 20:00 w dniu poprzedzającym jej obowiązywanie.

DODATEK L
Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

	4	SYGNAŁY PODAWANE NA BRZEGU																		
<i>Wpisać dokładną lokalizację.</i>	4.1	Sygnały podawane na brzegu będą wystawiane na _____.																		
<i>Wpisać ilość minut.</i>	4.2	Gdy flaga AP jest wystawiona na brzegu, '1 minuta' w sygnale wyścigu AP zostaje zastąpiona przez 'nie wcześniej niż _____ minut'.																		
	(LUB)																			
<i>Wpisać ilość minut.</i>	4.2	<p>Flaga D wraz z jednym sygnałem dźwiękowym oznacza 'Sygnał ostrzeżenia będzie podany nie wcześniej niż _____ minut po wystawieniu flagi D.'</p> <p>[Do czasu podania tego sygnału, jachty są proszone o nie opuszczanie portu.]</p> <p>[Do czasu podania tego sygnału, jachty nie mogą opuszczać portu. [DP]]</p>																		
	5	PLAN CZASOWY WYŚCIGÓW																		
		Daty wyścigów:																		
<i>Skorygować według potrzeb oraz wstawić daty i klasy. Włączyć wyścig próbny, gdy jest przewidziany. Gdy seria składa się z wyścigów kwalifikacyjnych i wyścigów finałowych, należy to wyszczególnić. Plan czasowy może być również podany w osobnym załączniku.</i>	5.1*	<table> <tr> <td><i>Data</i></td><td><i>Klasa</i></td><td><i>Klasa</i></td></tr> <tr> <td>_____</td><td>wyścigi</td><td>wyścigi</td></tr> <tr> <td>_____</td><td>wyścigi</td><td>dzień rezerwowy</td></tr> <tr> <td>_____</td><td>dzień rezerwowy</td><td>wyścigi</td></tr> <tr> <td>_____</td><td>wyścigi</td><td>wyścigi</td></tr> <tr> <td>_____</td><td>wyścigi</td><td>wyścigi</td></tr> </table>	<i>Data</i>	<i>Klasa</i>	<i>Klasa</i>	_____	wyścigi	wyścigi	_____	wyścigi	dzień rezerwowy	_____	dzień rezerwowy	wyścigi	_____	wyścigi	wyścigi	_____	wyścigi	wyścigi
<i>Data</i>	<i>Klasa</i>	<i>Klasa</i>																		
_____	wyścigi	wyścigi																		
_____	wyścigi	dzień rezerwowy																		
_____	dzień rezerwowy	wyścigi																		
_____	wyścigi	wyścigi																		
_____	wyścigi	wyścigi																		

DODATEK L

Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

Wpisać klasy i ilości.

5.2*

Ilość wyścigów :

Klasa	Ilość	Ilość wyścigów dziennie

_____	_____	_____
_____	_____	_____

Jeden dodatkowy wyścig dziennie może być rozegrany pod warunkiem, że żadna klasa nie wyprzedzi planu więcej niż o jeden wyścig i zmiana dokonana jest zgodnie z IŻ 3.

Wpisać godzinę.

5.3*

Sygnal ostrzeżenia do pierwszego wyścigu każdego dnia planowany jest o godzinie_____.

5.4

Aby zawiadomić jachty, że następny wyścig lub seria wyścigów rozpocznie się wkrótce, pomarańczowa flaga linii startu zostanie wystawiona wraz z pojedynczym sygnałem dźwiękowym, co najmniej pięć minut przed podaniem sygnału ostrzeżenia.

Wpisać godzinę.

5.5

Ostatniego dnia, na który zaplanowano wyścigi, żaden sygnał ostrzeżenia nie zostanie podany później niż o godzi nie _____.

DODATEK L

Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

<i>Wpisać nazwy klas oraz nazwy lub opisy flag.</i>	6*	FLAGI KLAS Stosowane będą następujące flagi klas:
<i>Wpisać liczbę lub literę</i>	7	AKWENY REGATOWE Załącznik _____ pokazuje rozmieszczenie akwenów regatowych.
	8	TRASY
<i>Wstawić numer lub literę. Sposoby ilustracji różnych rodzajów tras pokazane są w Załączniku A. Wstawić długość trasy, jeżeli to potrzebne.</i>	8.1*	Rysunki w Załączniku _____ przedstawiają trasy, włączając przybliżone kąty pomiędzy bokami, kolejność okrążania znaków oraz stronę, po której każdy znak ma być pozostawiony. [Przybliżona długość trasy wyniesie _____.]
	8.2	Nie później niż wraz z sygnałem ostrzeżenia, statek komisji regatowej wystawi przybliżony kurs kompasowy pierwszego boku trasy.
	8.3	Trasy nie będą skracane. Zmienia to PRŻ 32.
<i>Zamieścić tylko wtedy, gdy zmiana pozycji znaków jest niewykonalna.</i>	8.4	Boki trasy nie będą zmieniane po sygnale przygotowania. Zmienia to PRŻ 33.

DODATEK L

Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

	9	ZNAKI
<i>Zmienić numery znaków według potrzeby oraz wstawić opis znaków.</i>	9.1*	Znakami 1, 2, 3 i 4 będą _____.
	(LUB)	
<i>Użyć drugiej wersji w przypadku, gdy znaki 4S i 4P tworzą bramkę i znak 4S ma być pozostawiony prawą burtą a znak 4P lewą burtą.</i>	9.1*	Znakami 1, 2, 3, 4S i 4P będą _____.
	(LUB)	
<i>Wstawić numer lub literę tę samą, jak w IŻ 8.1.</i>	9.1*	Znaki opisane są w Załączniku _____.
<i>Jeżeli nie wyjaśnia tego dostatecznie rysunek wymienić znaki i kolejność ich okrążania</i>	9.2	Znaki, które należy okrążyć są następujące: _____.
<i>Wstawić opisy znaków.</i>	9.3	Nowymi znakami, o których mowa w IŻ 12.1 będą _____.
<i>Opisać znaki startu i znaki mety: przykładowo, statek sygnałowy komisji regatowej na prawym końcu linii startu i boja na lewym końcu. IŻ 11.2 opisze linię startu, a IŻ 13 linię mety.</i>	9.4*	Znakami startu i mety będą _____.
<i>Zamieścić, jeśli IŻ 12.2 zawarty jest w instrukcji żeglugi.</i>	9.5	Statek komisji regatowej sygnalizujący zmianę boku trasy jest znakiem, zgodnie z IŻ 12.2.
<i>Opisać każdy obszar podając jego położenie oraz łatwo rozpoznawalne szczegóły, dotyczące jego wyglądu.</i>	10	OBSZARY BĘDĄCE PRZESZKODAMI Następujące obszary są zdefiniowane jako przeszkody _____.

DODATEK L

Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

	11	START
<i>Załączyć tylko wtedy, gdy będzie miała zastosowanie opcja oznaczona gwiazdką (*) w PRŻ 26. Wpisać ilość minut.</i>	11.1	Starty do wyścigów odbywać się będą zgodnie z PRŻ 26, przy czym sygnał ostrzeżenia podany będzie _____ minut przed sygnałem startu.
	(LUB)	
<i>Opisać inny system startowy, odmienny niż ten podany w PRŻ 26.</i>	11.1	Starty do wyścigów odbywać się będą w sposób następujący _____- Zmienia to PRŻ 26.
	11.2*	Linia startu przebiegać będzie pomiędzy tyczkami z pomarańczowymi flagami wystawionymi na znakach startu.
	(LUB)	
	11.2*	Linia startu przebiegać będzie pomiędzy tyczką z pomarańczową flagą wystawioną na znaku startu na jej prawym końcu i kursową stroną znaku startu na lewym końcu linii.
	(LUB)	
<i>Wstawić opis.</i>	11.2*	Linia startu będzie _____.
	11.3	Jachty, których sygnał ostrzeżenia nie został podany muszą unikać przebywania w polu startowym podczas procedur startowych dla innych wyścigów. [DP]

DODATEK L

Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

Wstawić liczbę minut.

11.4

Jacht, który nie wystartuje w ciągu ____ minut po jego sygnale startu będzie sklasyfikowany bez rozpatrywania jako DNS (nie wystartował). Zmienia to PRŻ A4 i A5.

Wstawić numer kanału.

11.5

Jeżeli jakkolwiek część kadłuba jachtu, załogi lub wyposażenia jest po kursowej stronie linii startu w okresie dwóch minut przed sygnałem startu i jacht jest zidentyfikowany, komisja regatowa podejmie próbę ogłoszenia jego numeru na kanale VHF _____. Brak ogłoszenia lub nie dokonanie tego na czas, nie będą podstawą do próby o zadośćuczynienie. Zmienia to PRŻ 62.1(a).

12

ZMIANA NASTĘPNEGO BOKU TRASY

12.1

Aby zmienić następny bok trasy, komisja regatowa przesunie oryginalny znak (lub linię mety) w nowe położenie.

(LUB)

12.1

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

DODATEK L

Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

Gdy IŻ 12.2 jest zawarty, IŻ 9.5 też musi być zamieszczony. Zamienić 'lewą' z 'prawą', gdy znak ma być pozostawiony prawą burtą.

12.2

Z wyjątkiem gdy zmiana sygnalizowana jest na bramce, jachty muszą przechodzić pomiędzy statkiem komisji regatowej sygnalizującym zmianę boku trasy i pobliskim znakiem, pozostawiając znak lewą burtą a statek komisji regatowej prawą burtą. Zmienia to PRŻ 28.

13

META

13.1*

Linia mety przebiegać będzie pomiędzy tyczkami z pomarańczowymi flagami wystawionymi na znakach linii mety.

(LUB)

13.1*

Linia mety przebiegać będzie pomiędzy tyczką z pomarańczową flagą wystawioną na znaku mety na jej prawym końcu i kursową stroną znaku mety na lewym końcu.

(LUB)

Podać opis.

13.1*

Linia mety będzie _____.

13.2

Jeśli na linii mety brak jest statku komisji regatowej gdy jacht kończy, powinien on, przy pierwszej nadarzającej się okazji, zgłosić komisji regatowej swój czas ukończenia i swoją pozycję w odniesieniu do najbliższych jachtów.

DODATEK L

Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

	14	SYSTEM KAR
<i>IŻ 14.1 zamieścić tylko wtedy, gdy Kara dwóch obrotów nie będzie stosowana. Wstawić ilość miejsc lub opisać kary.</i>	14.1	Stosowana będzie Kara punktowa, PRŻ 44.3. Karą będzie ____ miejsc.
	(LUB)	
<i>Wpisać ilość miejsc lub opisać kary</i>	14.1	Stosowane będą następujące kary: ____.
<i>Wpisać klasę(y)</i>	14.2	Dla klasy (klas) ____ PRŻ 44.1 jest zmieniony tak, że Kara dwóch obrotów zastąpiona jest Karą jednego obrotu.
<i>Jeśli nie obowiązuje cały Dodatek P, wpisać ograniczenia.</i>	14.3	Stosowany będzie Dodatek P [z uwzględnieniem zmiany określonej w IŻ [14.2] [oraz] [14.4]].
<i>Zalecane tylko dla regat juniorów.</i>	14.4	PRŻ P2.3 nie będzie stosowany, a PRŻ P2.2 zostaje zmieniony tak, że ma zastosowanie do każdej kolejnej kary następującej po pierwszej karze.
	15	LIMIT CZASU I PLANOWANY CZAS WYŚCIGU
<i>Wpisać klasy i czasy. Nie wprowadzać limitu czasu do znaku 1 i planowanego czasu wyścigu, jeśli nie mają zastosowania.</i>	15.1*	Obowiązują następujące limity czasu i planowane czasy trwania wyścigów:

Klasa	Limit czasu	Limit czasu dla znaku I	Planowany czas trwania wyścigu
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

<i>Wpisać czas (lub różne czasy dla różnych klas).</i>	15.2	<p>Jeżeli żaden jacht nie ominie znaku 1 w limicie czasu dla znaku 1 wyścig będzie przerwany. Nie dotrzymanie limitu czasu nie może być podstawą do zadośćuczynienia. Zmienia to PRŻ 62.1(a).</p> <p>Jachty, które nie ukończą w ciągu _____ po tym jak pierwszy jacht przebył trasę i ukończył będą sklasyfikowane bez rozpatrywania jako DNF (nie ukończył). Zmienia to PRŻ 35, A4 i A5.</p>
<i>Określić lokalizację, gdy konieczne.</i>	16	PROTESTY I PROŚBY O ZADOŚĆUCZYNIE
<i>Zmienić czas, jeśli ma być inny.</i>	16.1	<p>Formularze protestowe są dostępne w biurze regat [znajdującym się _____]. Protesty i prośby o zadośćuczynienie lub wznowienie rozpatrywania muszą być dostarczone do biura regat w stosownym limicie czasu.</p>
	16.2	<p>Dla każdej klasy, czas protestowy wynosi 90 minut po tym, jak ostatni jacht ukończył ostatni wyścig danego dnia lub gdy komisja regatowa zasygnalizuje, że nie będzie więcej wyścigów w dniu dzisiejszym, obowiązuje późniejszy z wymienionych terminów.</p>

DODATEK L

Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

Zmienić czas wywieszania, jeśli ma być inny. Wpisać lokalizację pokoju zespołu protestowego i jeśli ma to zastosowanie, czas pierwszego rozpatrywania.

- 16.3** Zestawienie protestów informujące zawodników o rozpatrywaniach, w których są stroną bądź są zgłoszeni jako świadkowie, zostanie wywieszone nie później niż 30 minut po upływie czasu protestowego. Rozpatrywania odbywać się będą w pokoju zespołu protestowego, znajdującym się _____, począwszy od godziny [podanej na zestawieniu] [_____].
- 16.4** Zawiadomienie o protestach składanych przez komisję regatową, komisję pomiarową lub zespół protestowy będzie wywieszone, aby poinformować jachty zgodnie z PRŻ 61.1(b).
- 16.5** Lista jachtów, które zgodnie z IŻ 14.3, zostały ukarane za złamanie PRŻ 42 będzie wywieszona.
- 16.6** Naruszenie IŻ 11.3, 18, 21, 23, 24, 25, 26 i 27 nie stanowi podstawy do protestu przez jacht. Zmienia to PRŻ 60.1(a).
- 16.7** Ostatniego dnia regat prośba o zadośćuczynienie dotycząca decyzji zespołu protestowego musi być dostarczona nie później niż 30 minut po tym, jak decyzja została wywieszona. Zmienia to PRŻ 62.2.

DODATEK L

Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

Włączyć tylko wtedy, gdy obowiązuje PRŻ 70.5.

16.8

Decyzje [zespołu protes - towego][międzynarodowe - go jury] będą ostateczne jak przewidziano w PRŻ 70.5.

17

PUNKTACJA

Zamieścić tylko, gdy System małych punktów z Dodatku A nie będzie stosowany. Opisać ten system.

17.1

Stosowany będzie następu - jący system punktacji: _____.

Wstawić liczbę.

17.2

_____ wyścigów musi być rozegranych, aby sta - nowiły serię.

Wstawić liczby we wszystkich pozycjach

17.3

(a) Gdy rozegranych zo - stało mniej niż _____ wyścigów, wynikiem punk - towym jachtu w serii bę - dzie łączna suma jego punktów ze wszystkich wyścigów.

(b) Gdy rozegranych zo - stało od _____ do _____ wyścigów, wynikiem punk - towym jachtu w serii bę - dzie łączna suma jego punktów ze wszystkich wyścigów z wyłączeniem jego najgorszego wyniku punktowego.

(c) Gdy rozegranych zostało _____ lub więcej wyścigów, wynikiem punk - towym jachtu w serii bę - dzie łączna suma jego punktów ze wszystkich

		wyścigów z wyłączeniem jego dwóch najgorszych wyników punktowych.
	18	PRZEPISY BEZPIECZEŃSTWA
<i>Wpisać procedurę potwierdzania wyjścia i powrotu.</i>	18.1	Obowiązuje procedura potwierdzania wyjścia i powrotu do portu: _____ [DP]
	18.2	Jacht, który wycofuje się z wyścigu musi jak najszybciej powiadomić o tym komisję regatową. [DP]
	19	ZMIANA ZAŁOGI LUB WYPOSAŻENIA
	19.1	Zmiana zawodnika jest niedozwolona bez uprzedniej pisemnej zgody [komisji regatowej] [zespołu protestowego]. [DP]
	19.2	Wymiana uszkodzonego lub utraconego wyposażenia jest niedozwolona bez zgody [komisji regatowej] [zespołu protestowego]. Prośby o wymianę muszą być składane do komisji przy pierwszej nadarzającej się okazji. [DP]
	20	KONTROLA WYPOSAŻENIA I POMIARY
<i>Wstawić czas</i>		Na wodzie, jacht może zostać poinstruowany przez członka komisji regatowej lub komisji pomiarowej, aby udał się

Sprawdzić Regulację 20.4 World Sailing. Wstawić niezbędne informacje dotyczące umieszczania materiałów reklamowych dostarczonych przez organizatora.

21

natychmiast do miejsca przeznaczonego na inspekcję. Na brzegu, sprzęt może podlegać kontroli w czasie określonym w przepisach klasowych, zawiadomieniu o regatach i w następującym czasie _____.

REKLAMOWANIE

Jachty muszą nosić dostarczoną przez organizatora reklamę w następujący sposób: _____. W przypadku naruszenia tego przepisu obowiązuje Regulacja 20.9.2 World Sailing. [DP]

Wstawić opis. Jeśli potrzebne, zastosować różne oznaczenia identyfikujące łodzie wykonujące różne zadania.

22

ŁODZIE OFICJALNE

Łodzie oficjalne będą oznakowane w następujący sposób _____.

23

ŁODZIE POMOCNICZE

23.1

Kierownicy ekip, trenerzy i inne osoby wspierające muszą przebywać na zewnątrz obszarów, na których jachty się ścigają od momentu sygnału przygotowania dla pierwszej klasy do momentu, gdy wszystkie jachty ukończyły lub wycofały się lub do momentu, gdy komisja regatowa zasygnalizuje odroczenie, falstart generalny lub przerwanie wyścigu. [DP]

DODATEK L

Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

*Wstawić znaki identyfikujące.
Dla regat międzynarodowych
zaleca się, aby były to litery
przynależności państwowej.*

23.2

Łodzie pomocnicze muszą być oznakowane w następujący sposób _____. [DP]

24

WYRZUCANIE ŚMIECI
Śmieci mogą być umieszczane na łodziach pomocniczych lub oficjalnych.

25

OGRANICZENIA W WYCIĄGANIU Z WODY
Jachty kilowe nie mogą być wyciągane z wody podczas regat, chyba że jest to w zgodzie z pisemnym pozwoleniem otrzymanym od komisji regatowej. [DP]

26

SPRZĘT DO NURKOWANIA I PLASTIKOWE DOKI
Sprzęt do oddychania pod wodą oraz plastikowe doki lub im podobne nie mogą być używane w pobliżu jachtów kilowych, od momentu sygnału przygotowania dla pierwszego wyścigu aż do końca regat. [DP]

Wstawić ewentualny tekst alternatywny, który ma obowiązywać. Podać pasma radiowe lub częstotliwości, które będą stosowane lub dozwolone.

27

ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA
Z wyjątkiem, gdy jest w niebezpieczeństwie, jachtowi w wyścigu nie wolno prowadzić transmisji głosowej lub danych i nie wolno odbierać transmisji głosowej lub danych, która nie jest dostępna dla wszystkich jachtów. [DP]

DODATEK L

Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

Gdy będą przyznawane nagrody
przechodnie podać ich pełną
nazwę.

28

Przepisy prawne mające zasto-
sowanie w miejscu regat mogą
ograniczyć
zastrzeżenia. Każde zastrzeżenie
powinno być określone w celu
spełnienia powyższych wymogów
prawnych

29

Wpisać walutę oraz sumę.

30

NAGRODY

Przyznane zostaną nastę-
pujące nagrody:_____.

ZASTRZEŻENIE

ODPOWIEDZIALNOŚCI

Zawodnicy uczestniczą
w regatach wyłącznie na
własne ryzyko. Patrz PRŻ
4, Decyzja o uczestniczeniu
w wyścigu. Organizator nie
przyjmuje żadnej odpowie-
dzialności za uszkodzenia
sprzętu lub zranienia osób
lub za śmierć, wyniki
w związku z regatami,
przed ich rozpoczęciem,
podczas ich trwania lub po
regatach.

UBEZPIECZENIE

Każdy uczestniczący jacht
musi posiadać na czas
regat ważne ubezpieczenie
od odpowiedzialności
cywilnej (OC) na sumę
gwarancyjną minimum
_____ lub wartość jej
równoważną.

ZAŁĄCZNIK A

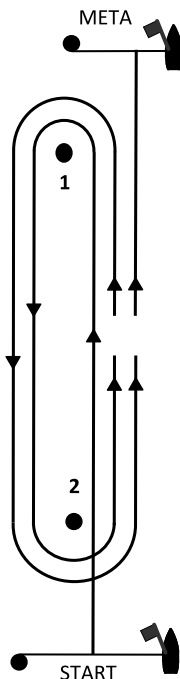
GRAFICZNE PRZEDSTAWIENIE TRASY

Poniższe rysunki przedstawiają modele różnych tras. Trasa, jaką jacht musi przebyć pokazana jest przerywaną linią, dzięki czemu za pomocą jednego rysunku można opisać trasę z różną ilością okrążeń. Jeśli więcej niż jedna trasa może być używana dla jednej klasy, należy określić, w jaki sposób każda z nich będzie sygnalizowana.

Trasa na wiatr i z wiatrem
Start – 1 – 2 – 1 – 2 – Meta

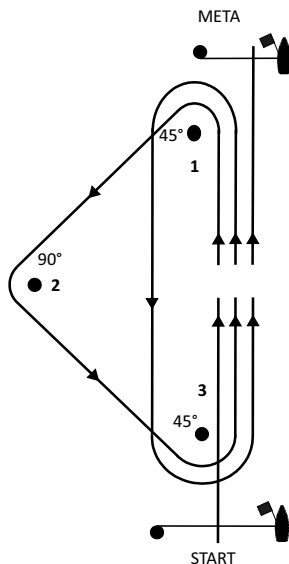
Możliwe opcje dla tej trasy

- (1) zwiększenie lub zmniejszenie ilości okrążeń,*
- (2) usunięcie ostatniego boku na wiatr,*
- (3) zastosowanie bramki zamiast znaku zawietrznego,*
- (4) zastosowanie znaku rozprowadzającego przy znaku nawietrznym,*
- (5) zastosowanie znaków: zawietrznego i nawietrznego, jako znaków startu i mety.*



Trasa trójkąt oraz na wiatr i z wiatrem

Start – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – Meta



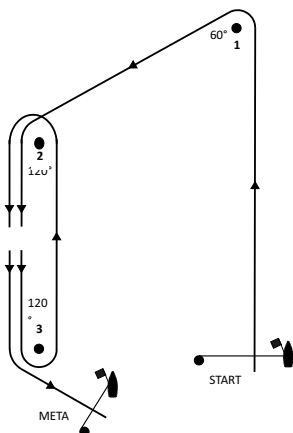
Możliwe opcje dla tej trasy

- (1) zwiększenie lub zmniejszenie ilości okrążeń,
- (2) usunięcie ostatniego boku na wiatr,
- (3) zróżnicowanie wewnętrznych kątów trójkąta (powszechnie stosowane to $45^{\circ} - 90^{\circ} - 45^{\circ}$ oraz $60^{\circ} - 60^{\circ} - 60^{\circ}$),
- (4) zastosowanie bramki zamiast znaku zawietrznego dla boków z wiatrem,
- (5) zastosowanie znaku rozprowadzającego na początku boków z wiatrem,
- (6) zastosowanie znaków: zawietrznego i nawietrznego, jako znaków startu i mety.

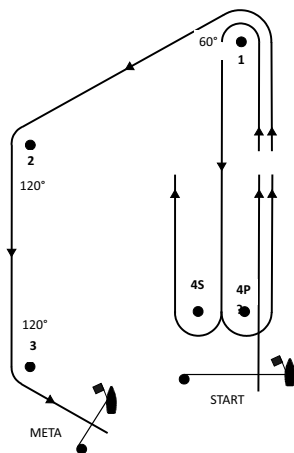
Ważne by przy każdym znaku podany był kąt wewnętrzny.

Trasy trapezowe

Start - 1 - 2 - 3 - 2 - 3 - Meta



Start - 1 - 4 - 1 - 2 - 3 - Meta



Możliwe opcje dla tej trasy

- (1) włączenie dodatkowych okrążeń,*
- (2) zastąpienie bramki pojedynczym znakiem lub zastosowanie bramki na boku zewnętrznym*
- (3) zróżnicowanie wewnętrznych kątów na baksztagach,*
- (4) zastosowanie znaku rozprowadzającego na początku boków z wiatrem,*
- (5) umieszczenie mety na boku na wiatr.*

Ważne by przy każdym znaku rozpoczynającym baksztąg podany był kąt wewnętrzny.

ZAŁĄCZNIK B

JACHTY ZAPEWNIANE PRZEZ ORGANIZATORA

Poniższy punkt instrukcji żeglugi jest zalecany, gdy wszystkie jachty będą dostarczone przez organizatora. Może on być zmieniony w celu dostosowania go do występujących okoliczności. Gdy jest stosowany, powinien być wstawiony po IŻ 3.

4 JACHTY

4.1 Jachty zostaną dostarczone wszystkim zawodnikom; zawodnikom nie wolno ich modyfikować lub wprowadzać jakichkolwiek zmian z wyjątkiem, że:

- (a) kompas może być przywiązany lub zamocowany taśmą do kadłuba lub masztu;
- (b) wskaźniki wiatru, włączając wełnę lub nić, mogą być przywiązane lub zamocowane taśmą w dowolnym miejscu jachtu;
- (c) kadłuby, miecze i stery mogą być czyszczone tylko przy użyciu wody;
- (d) taśma klejąca może być stosowana wszędzie powyżej linii wodnej;
- (e) wszelkie okucia lub wyposażenie, które zaprojektowane jest do regulowania, może być regulowane, pod warunkiem zgodności z przepisami klasowymi.

4.2 Całe wyposażenie jachtu przeznaczone do żeglowania musi znajdować się na jachcie w czasie, gdy jest on na wodzie.

4.3 Karą za niezastosowanie się do jednego z powyższych punktów będzie dyskwalifikacja we wszystkich wyścigach, w których ten punkt był złamany.

DODATEK L

Zalecenia dotyczące instrukcji żeglugi

- 4.4** Zawodnicy muszą zgłaszać organizatorowi każde uszkodzenie lub utratę wyposażenia, bez względu na wielkość, natychmiast po zabezpieczeniu jachtu na brzegu. Karą za niewypełnienie tego punktu będzie dyskwalifikacja z ostatniego rozegranego wyścigu, chyba że zespół protestowy będzie przekonany, że zawodnik uczynił wszystko, aby wywiązać się z niniejszego wymagania.
- 4.5** Przepisy klasowe wymagające od zawodników, aby byli członkami związku klasy nie będą obowiązywały.

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 upłynięcia 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 kopie *protestu* lub miała możliwość zapoznania

się z *protestem* lub prośbą o zadośćuczynienie 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 64.3(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).

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, ciała 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.
- Zaprosić członków zespołu protestowego do zadawania pytań.
- 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). Na pytanie 'Czy zechcieliby Państwo wysłuchać N' najlepiej jest odpowiedzieć 'Decyzja należy do Ciebie'.

DODATEK M

Zalecenia dla zespołów protestowych

- 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), 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 lub dowodom zasłyszonym, a gdy jest to niemożliwe, nie należy brać pod uwagę tak otrzymanych dowodów.
- 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)
- Poprosić jednego z członków zespołu o notowanie zeznań, a w szczególności czasów, odległości, prędkości, itd.
- 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).

- 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 *protestu* lub prośby o zadośćuczynienie (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 wnioszek 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 protestowy 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 64.4).
- M5.6** Gdy zespół protestowy podtrzyma zarzut naruszenia przepisu 69, musi on rozważyć, czy właściwym jest zgłoszenie tego władzy krajowej lub World Sailing. Wytyczne mogące pomóc w takiej decyzji można znaleźć w Księżce Przypadków World Sailing. Gdy zespół protestowy wysyła 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 naganego zachowania można znaleźć na stronie internetowej World Sailing.

M6 ODWOŁANIA (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 zastosowa-

niu 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; 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 granicach czasu określonego 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 regat. Informacja ta musi się również znaleźć w zawiadomieniu o regatach oraz 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 lub komisji regatowej, 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 lub komisja regatowa.

N3 PROCEDURY

- N3.1** Decyzje jury lub panelu podejmowane są przez głosowanie z zastosowaniem zwykłej większości głosów wszystkich członków. W przypadku równej ilości głosów, przewodniczący jury może mieć głos dodatkowy.
- N3.2** 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.
- N3.3** 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** Regulacja 35 World Sailing, Kodeks dyscyplinarny, 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 naruszenia 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 żeglugi 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*. Ukazany 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 ZADOŚĆUCZYNIENIA

Jacht nie może otrzymać zadośćuczynienia za działanie członka zespołu protestowego lub wyznaczonego przez niego 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 próśb

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

R1 ODDWOŁANIA I PROŚBY

Odwołania, próśby zespołów protestowych o potwierdzenie lub skorygowanie ich decyzji oraz próśby 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 próśby 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 próśby oraz inną dotyczącą odwołania korespondencją.

Jeżeli kopia *protestu* lub próśby 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 informacje, 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 wnosić 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 znajdować się na oficjalnej tablicy ogłoszeń, znajdującej się w _____”

Uzupełniająca instrukcja żeglugi będzie zawierać:

- 1. 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 (patrz IŻ 5 poniżej).*
- 2. Lokalizację biur regat i masztu flagowego, na którym wystawiane będą sygnały podawane na brzegu (IŻ 4.1).*
- 3. Listę znaków, które będą używane, wraz z opisem każdego z nich. Czym będą się różnić nowe znaki od oryginalnych (IŻ 10).*
- 4. Limity czasowe wypisane 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 09:00 w dniu, w którym zaczynają obowiązywać, z wyjątkiem, że 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 suplemencie.
- 4.2** Gdy flaga AP jest wystawiona na brzegu, „1 minuta” w sygnale wyścigu AP jest zastąpiona przez „nie wcześniej niż 60 minut”.

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.

6 FLAGI KLAS

- 6.1** Flagą klasy dla każdej z klas będzie jej znak na białym tle, lub jak zostanie podane w suplemencie.

7 TRASY

- 7.1** Nie później niż wraz z sygnałem ostrzeżenia komisja regatowa wyznaczy trasę poprzez wystawienie jednej lub dwóch liter i cyfry, 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 pomarańczową 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 dla wyścigu Limit, w którym pierwszy jacht musi przebyć trasę i ukończyć
- Czas otwarcia mety Limit, w którym jachty muszą ukończyć po tym, jak pierwszy jacht 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, A4 i A5.

13 PROTESTY I PROŚBY O ZADOŚĆCZYNIENIE

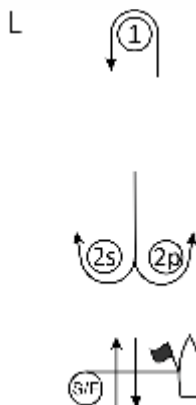
- 13.1** Formularze protestowe są dostępne w biurze regat. Protesty i prośby o zadośćuczynienie lub wznowienie rozpatrywania muszą być dostarczane do biura regat w stosownym limicie czasu.

- 13.2** Dla każdej klasy, czas protestowy wynosi 60 minut po tym, jak

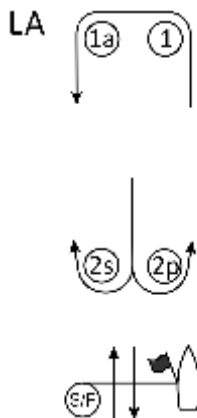
ostatni jacht ukończył ostatni wyścig danego dnia lub gdy komisja regatowa zasygnalizuje, że nie będzie więcej wyścigów w danym dniu, obowiązuje termin późniejszy.

- 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).
- 13.5** Ostatniego dnia, na który zaplanowano wyścigi, prośba o zadośćuczynienie dotycząca decyzji zespołu protestowego musi być dostarczona nie później niż 30 minut po tym, jak decyzja została wywieszona. Zmienia to PRŻ 62.2

RYSUNKI TRAS

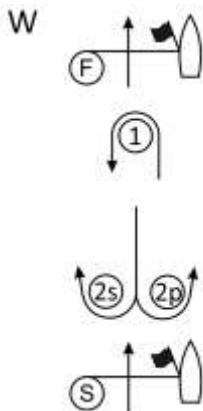


Trasa L - na wiatr / z wiatrem, meta z wiatrem	
Oznaczenie	Kolejność okrążania znaków
L2	Start - 1 - 2s/2p - 1 - Meta
L3	Start - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - Meta
L4	Start - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - Meta

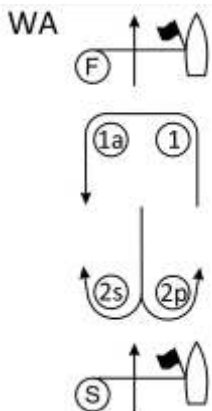


Trasa LA - na wiatr / z wiatrem ze znakiem rozprawdzającym , meta z wiatrem	
Oznaczenie	Kolejność okrążania znaków
LA2	Start - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - Meta
LA3	Start - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - Meta
LA4	Start - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - Meta

DODATEK S
Standardowa Instrukcja Żeglugi



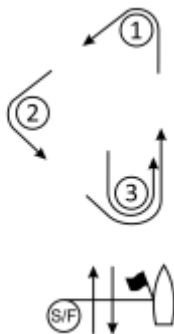
Trasa W - na wiatr / z wiatrem , meta z wiatrem	
Oznaczenie	Kolejność okrążania znaków
W2	Start - 1 - 2s/2p - Meta
W3	Start - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - Meta
W4	Start - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - Meta



Trasa WA - na wiatr / z wiatrem, ze znakiem rozprawdzającym meta na wiatrem	
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

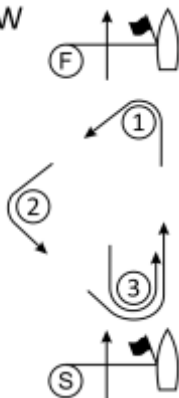
DODATEK S
Standardowa Instrukcja Żeglugi

TL



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 - 3 - 1 - Meta
TL4	Start - 1 - 2 - 3 - 1 - 3 - 1 - 3 - 1 - 3 - 1 - Meta

TW



Trasa TW - trojkąt, meta na wiatrem	
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 przepis 44.1(b), jacht, który w trakcie incydentu mógł złamać jeden lub więcej przepisów Części 2 lub przepis 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, według niego przybliżoną do decyzji zespołu protestowego:

T4 NASTĘPSTWA SPOTKANIA ARBITRAŻOWEGO

- (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.

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.

Anotacje biura regat: Data i czas.....Podpis..... Numer protestu.....
Limit czasu protestowego.....

FORMULARZ PROTESTOWY - dotyczy także prośby o zadośćuczynienie i wznowienia rozpatrywania

Wypełnić i zaznaczyć *Ź* odpowiednio

1. NAZWA REGAT.....
Organizator..... Data..... Wyścig nr.....

2. RODZAJ ROZPATRYWANIA

Protest jachtu na jacht	<input type="checkbox"/>	Prośba o zadośćuczynienie wniesiona przez jacht lub komisję regatową	<input type="checkbox"/>
Protest komisji regatowej na jacht	<input type="checkbox"/>	Rozważanie zadośćuczynienia przez zespół protestowy	<input type="checkbox"/>
Protest zespołu protestowego na jacht	<input type="checkbox"/>	Prośba jachtu lub komisji regatowej o wznowienie rozpatrywania	<input type="checkbox"/>
		Rozważanie wznowienia rozpatrywania przez zespół protestowy	<input type="checkbox"/>

3. JACHT PROTESTUJĄCY, WNOŚĄCY PROŚBĘ O ZADOŚĆUCZYNIENIE LUB PROŚBĘ O WZNOWIENIE ROZPATRYWANIA

Klasa..... Flota..... Numer na żaglu..... Nazwa jachtu.....
Reprezentowany przez..... Telefon..... E-mail.....

4. JACHT(Y) PROTESTOWANY LUB ROZWAŻANY W SPRAWIE O PRYZNANIE ZADOŚĆUCZYNIENIA

Klasa..... Flota..... Numer na żaglu..... Nazwa jachtu.....

5. INCYDENT

Gdzie i kiedy incydent miał miejsce.....
Zarzuca się złamanie przepisów..... Świadkowie.....

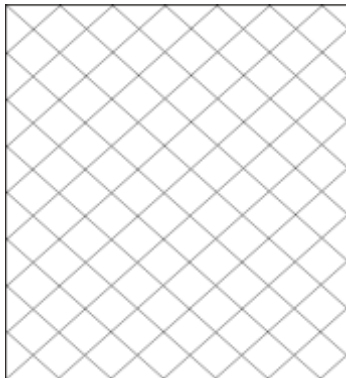
6. INFORMOWANIE PROTESTOWANEGO

Jak poinformowałeś protestowanego o zamiarze złożenia protestu?

Okrzykiem	<input type="checkbox"/>	Kiedy.....	Użyte słowa.....
Przez pokazanie czerwonej flagi	<input type="checkbox"/>	Kiedy.....	
W inny sposób	<input type="checkbox"/>	Podaj szczegóły.....	

7. OPIS INCYDENTU (w razie konieczności zastosuj dodatkowy arkusz)

Rysunek: jeden kwadrat = długość kadłuba; zaznacz pozycje jachtów, kierunki wiatru i prądu, znaki.



STRONA PRZEZNACZONA DLA ZESPOŁU PROTESTOWEGO

Protest nr..... rozpatrywany razem z protestami nr.....

Wypełnić i zaznaczyć Ź odpowiednio:

Prośba o wycofanie protestu ☐ Podpis Udzielono zgody na wycofanie protestu ☐

Klasa..... Flota..... Wyścig.....

Protest, prośba o zadośćuczynienie lub o wznowienie rozpatrywania złożone

w limicie czasu ☐ Limit czasu przedłużony ☐

Protestujący lub strona wnosząca prośbę o zadośćuczynienie lub o wznowienie rozpatrywania,

reprezentowany przez.....

Druga strona lub jacht rozważany w sprawie o przyznanie zadośćuczynienia,

reprezentowany przez.....

Nazwiska świadków.....

Tłumacze.....

Uwagi:

Zadeklarowano konflikt interesów ☐ Wyrażono sprzeciw: Tak ☐ Nie ☐

Protest lub prośba o zadośćuczynienie złożona na piśmie identyfikuje incydent ☐

Okrzyk „protest” przy pierwszej nadarzającej się okazji ☐

Okrzyk zbędny; protestowany poinformowany przy pierwszej nadarzającej się okazji ☐

Czerwona flaga pokazana wyraźnie przy pierwszej nadarzającej się okazji ☐

Protest lub prośba o zadośćuczynienie ważne; rozpatrywanie kontynuowane ☐

Protest lub prośba o zadośćuczynienie nieważne; rozpatrywanie zamknięte ☐

USTALONE FAKTY.....

.....

.....

.....

.....

Szkic sporządzony przez jacht..... zaakceptowany przez zespół ☐ Szkic zespołu w załączeniu ☐

KONKLUZJA I PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE.....

.....

.....

DECYZJA

Protest: oddalony ☐ Jacht(y)..... jest (są) zdyskwalifikowany z wyścigu(ów).....

ukarany(e) w następujący sposób ☐ :

Zadośćuczynienie: nieprzyznane ☐ przyznane w następujący sposób ☐ :

Prośba o wznowienie rozpatrywania: nieuznana ☐ uznana ☐

Przewodniczący zespołu protestowego i członkowie.....

.....

Podpis Przewodniczącego..... Data i godzina.....

POLSKI ZWIĄZEK
ŻEGLARSKI



al. ks. J. Poniatowskiego 1
03-901 Warszawa
tel + 48 22 541 63 63
pyabiuro@pya.org.pl



www.pya.org.pl

POLSKI ZWIĄZEK
ŻEGLAŃSKI

