

КОМІТЕТ ВФУ ПО ПРОВЕДЕННЮ ЗМАГАНЬ

КОДЕКС КЛАСИФІКАЦІЇ ЯХТСМЕНІВ ISAF

СТАТУТНЕ ПОЛОЖЕННЯ ISAF 22

НАЙЧАСТІШЕ ВИНИКАЮЧІ ЗАПИТАННЯ, (FAQs)

Український переклад 2006 року

ПЕРЕДМОВА

Останніми роками все більше і більше стає необхідним для організаторів змагань і для Асоціацій класів мати універсальну систему, яка б чітко визначала відмінність між яхтсменами "професіоналами" і яхтсменами "аматорами". Кодекс класифікації яхтсменів ISAF, Статутне положення ISAF 22, існує, як інструмент для проведення змагань із застосуванням міжнародних критеріїв оцінки класифікаційного статусу яхтсменів. Керівні органи змагань і класів не є зобов'язаними застосовувати класифікаційну систему ISAF, але у разі виникнення такого бажання, Кодекс є до їхніх послуг. ISAF постановила, що у разі для міжнародних змагань буде застосовуватися класифікація, томає застосовуватися тільки класифікаційна система ISAF. Якщо класи ISAF застосовують класифікаційну систему, то цією системою може бути тільки Кодекс ISAF. Кодекс ISAF не застосовується до олімпійських класів.

Кодекс розподіляє яхтсменів на три групи: група 1, група 2, і група 3. Класифікація спирається на ступінь фінансової зацікавленості у спорті яхтових перегонів (як прямо, так і опосередковано) та/або застосуванні у праці яхтсмена знань, чи вмінь, здатних впливати на спортивну результативність судна у перегонах. Кодекс не класифікує яхтсменів за такими ознаками, як успішність у перегонах, завзяття, або талановитість. Жодні загально застосовувані, або морально-етичні оцінки не є причетними до цієї класифікації – ISAF не застосовує жодної дискримінаційної різниці між "аматорами" і "професіоналами". Як саме застосовувати Кодекс, вирішують організатори змагань і керівні органи класів.

Будь які подробиці містяться у цьому буклеті, а, також, і на вебсайті ISAF: <http://www.sailing.org>

Антоні Матуш

Голова Класифікаційної Комісії ISAF

Грудень 2005

ВСТУП

Цей буклет, якого було переглянуто у грудні 2005 року, містить Кодекс класифікації яхтсменів ISAF разом з більш, ніж сімдесятьма п'ятьма найчастіше виникаючими запитаннями (FAQs) та відповідями на них. Низку нових запитань і відповідей було додано цього року. Кодекс залишився на загал незмінним, але на Конференції ISAF у листопаді 2005 року було прийнято два нових доповнення і їх включено до цього видання. Зокрема у Статутному положенні 22.3.6 уточнено і регламентовано процес апелювання.

Зasadничим принципом Кодексу є те, що першою інстанцією у визначенні класифікаційного статусу є сам змагун, чи змагунка, тому що врешті решт тільки сам спортсмен знає, наскільки насправді пов'язана його участь у перегонах з його фінансовою зацікавленістю у вітрильницькому спорті. Вітрильницький спорт є шляхетним спортом, отже, сподіваймося, що складаючи своє звернення про надання йому класифікаційного статусу, кожний яхтсмен пам'ятатиме цю істину. Обман у цій справі тягне такі ж покарання, які взагалі є прийнятними у спорті. Із цього випливає, що відповідальність за згоду і заповнення декларації лежить тільки особисто на самому яхтсменові. Звернення, складене кимсь іншим, а не тією особою, яка звертається про надання їй класифікаційного статусу, не є прийнятним.

Всі звернення що надійшли, розглядаються, і ті індивідуальні звернення, які виглядають не відповідаючими Кодексу, передаються до контрольної комісії, яка складається із трьох осіб, серед яких зазвичай мають бути представники як мінімум двох країн. Справою цієї комісії є допомога змагунові визначитися з належністю до певної групи і погодитися зі своїм класифікаційним статусом, але, у разі це виявиться необхідним, комісія сама може визначити класифікаційний статус. Яхтсмен, який не погодиться з рішенням контрольної комісії, може апелювати. Апеляція завжди розглядається трьома особами, кожна із яких має бути такою, яка не брала участі у прийнятті попереднього рішення, та завжди серед цих трьох є представники мінімум двох країн. Ухвала Апеляційної комісії є кінцевою і може бути змінена тільки через застосування Статутного положення 51 (брутально неетичні вчинки).

90% всіх звернень розглядаються у межах 7 днів. Завдання полягає в тому, аби закінчити все, що залишається вирішити, у межах 21 дня, залежно від складності питання і від того, наскільки швидко заявник обмінюватиметься інформацією з контрольною комісією. Отже, якщо ви вважаєте, що вам потрібно мати класифікаційний статус для певних окремих змагань, то дайте, будь ласка, досить часу, зокрема у разі, коли звернення не може бути задоволене безпосередньо і прямим чином.

Ми будемо наполегливо заохочувати змагунів і адміністративних діячів всіх рівнів до ознайомлення, а відтак і ретельного вивчення змісту цього буклету і зокрема розділу "Визначення і засадничі поняття" та тих розділів, які стосуються їхніх власних інтересів. Проте жоден з посібників не може передбачити всіх ситуацій, отже, якщо у Вас є якісь сумніви, чи питання щодо Кодексу, запрошуємо Вас шукати відповідь в ISAF.

Ми продовжуватимемо час від часу переглядати і доповнювати цей буклет, аби віддзеркалювати наступні рішення і отримані коментарі і зауваження.

З М І С Т

ПЕРЕДМОВА _____	2
ВСТУП _____	3
Визначення і засадничі поняття _____	5
Віком до 24 років _____	7
Організатори змагань і судді _____	7
Навчально-тренувальний процес _____	7
Автори і мовники _____	8
Оплачувані екіпажі _____	8
Оренда і прокат суден _____	9
Підприємці і організатори маринової галузі _____	9
Корпоративна зацікавленість _____	10
Виробники вітрил _____	10
Торгівля суднами (ділери і брокери) _____	11
Суднобудівники _____	11
Проектувальники суден _____	12
Працівники корабель, верфей і марин _____	12
Призи (спортивні нагороди) _____	13
Настанови для Повноважних організаторів і Асоціацій класів, які проводять змагання _____	13

НАЙЧАСТІШЕ ВИНИКАЮЧІ ЗАПИТАННЯ, (FAQs)

ВИЗНАЧЕННЯ І ЗАСАДНИЧІ ПОНЯТТЯ

Термінологія

Термін, застосований у тому сенсі, що його зазначено у визначеннях до Кодексу, надруковано курсивом.

Участь у перегонах

З. Чи всі типи *участі у перегонах* перелічено у Кодексі?

В. *Участь у перегонах* включає тільки такі перегони, які організовано відповідно до ПВП 88, а, також перегони на вітродошках.

Розвага

З. Яке значення має слово "розвага"?

В. "Розвага" означає безоплатну дозвільну діяльність.

Результативність

З. Що означає "сприяння результативності судна"?

В. Результативність у перегонах, це не тільки швидкість судна. Поняття включає також і будь які дії, майстерність, або знання, які мають вплив на результат судна у перегонах або серії. Отже "сприяння результативності" означає будь що таке, що може посприяти спортивному результату.

Нижня вікова межа

Яхтсмен, який ще не досяг 18 річного віку, вважається таким, хто належить до групи 1. Яхтсмену, який після того, як йому виповнилося 18 років, набуває класифікаційного статусу, зараховується тільки та діяльність, якою він займався від дня, коли йому виповнилося 18 років, до дати класифікування.

Найчастіше виникаючі запитання щодо яхтсмена, вік якого є між 18 і 24 роками, містяться у розділі "Віком до 24 років"

Міжнародні змагання

З. Що таке *Міжнародне змагання* ?

В. Будь яке змагання, до участі в якому допускаються змагуни із будь якої країни.

Субсидії

З. Яхтсмен отримав субсидію. Він належить до групи 1, 2, чи 3?

В. (а) Його має бути віднесено до групи 3, якщо тільки він не є молодшим за 24 роки за віком і до нього не застосовуються вікові пільги щодо групи 1; або

(б) Субсидії чітко обмежено витратами задля участі у конкретній регаті, за винятком будь яких обігових, чи капітальних, витрат на судно (не рахуючи стартових внесків) і будь яких інших витрат, що не є особливо зазначеними, як частина стартового внеску, як витрати на проїзд, розміщення, або харчування.

З. Яхтсмен отримує субсидії для погашення витрат на загальну фізпідготовку і на судно. Чи належить він до групи 3?

В. Так, якщо тільки до нього не застосовуються вікові пільги.

Особисті витрати (змінено Квітень 2005)

Без будь якого впливу на класифікаційний статус яхтсмена, йому можуть бути відшкодовані особисті витрати, які мають поміркований обсяг, за умов, що вони:

(а) стосуються тільки певних окремих змагань; і при цьому

(б) є конкретно визначеними, а не просто загальною сумою; та

(с) покривають тільки стартові внески, проїзд, розміщення і харчування; і

(д) не включають жодних експлуатаційних витрат на судно, таких, як утримання і ремонт, транспортування, поточні та/або капітальні, витрати.

Якщо власник приймає відшкодування особистих витрат, які є у розумних межах, як на себе самого, так і на свій екіпаж, від організатора, або спонсора змагань, то це не впливає на його класифікаційний статус.

З. Чи розглядається отримання яхтсменом грошей на відшкодування "втрати заробітної платні", яку він отримує на його звичайній роботі, коли не є зайнятим у перегонах, як отримання ним відшкодування за "витрати"?

В. Ні. Таке відшкодування, надане у будь якій формі, розглядається як *оплата*. Таким чином він є за визначенням яхтсменом групи 3, якщо тільки до нього не застосовуються вікові пільги.

Орендна плата

З. Чи вважається отримання яхтсменом орендної плати *оплатою*?

- В.** Так. Отже кожний із яхтсменів, який отримує прибутки від орендної плати, має проглянути запитання і відповіді у розділі "Оренда суден".

Майбутня "Праця" і "Оплата"

- З.** Яхтсмен отримав для себе *працю*, через яку він має бути віднесеним до групи 3, але він не отримує *оплату* до визначеного пізніше у цьому році строку. Чи може такий яхтсмен вітрилити, як належний до групи 1 (або 2) допоки не отримає платню?
- В.** Ні. Кодексом визначено, що в поняття *оплата* включається також і "отримання яхтсменом грошей або приймання ним пропозиції щодо надання грошей....". Отже, через приймання пропозиції яхтсмен постає віднесеним до групи 3.

Зміна "Праці" (роботи за фактом)

- З.** Яхтсмен першої групи, який працює у царині марин, змінює свою *працю*. Чи зобов'язаний він сповістити про це ISAF поданням нового звернення про надання статусу?
- В.** Кодекс вимагає від яхтсмена негайно доводити до відома ISAF будь які зміни обставин, що можуть вплинути на зміну його класифікаційного статусу. Яхтсмен має повідомити навіть про такі зміни у своєму матеріальному становищі, через які він, на його погляд, залишається у групі 1.

Межі поняття "Праця"

Важливо наголосити на тому, класифікування яхтсмена спирається на всі його дії, що відбулися протягом 24 місяців, які передували класифікуванню і протягом дійсного періоду наявності класифікаційного статусу. Воно не спирається на якісь його участь у якихось окремих особливих, чи за участю окремого класу, змаганнях, на яких вимагається наявність класифікаційного статусу.

- З.** Спортсмен без *оплати* бере участь у змаганнях, де вимагається класифікація. Проте у межах періоду у 24 попередніх місяці він отримував *оплату* за участь у перегонах на судні класу, який не вимагає класифікації. Чи віднесено його до групи 1?
- В.** Ні. Класифікація враховує всі дії спортсмена, а не тільки ті, які стосуються змагань, чи класів, де вимагається мати класифікаційний статус.
- З.** Яхтсмен належав до групи 1 тоді, коли звернувся про надання йому класифікаційного статусу. Згодом він здійснив дії, через які він стає яхтсменом групи 2. Чи залишається він належним до групи 1 допоки є дійсним залишається його посвідчення щодо належності до групи 1?
- В.** Ні. У той момент, коли він здійснив щось таке, що робить його належним до групи 2, він постає яхтсменом групи 2 і має негайно звернутися до ISAF зі сповіщенням про зміну статусу.

Розгляд всього загалу діяльності

Всі запитання і відповіді у цьому буклеті мають розумітися так, що не існує жодних інших аргументів для спортсменів, аби класифікувати когось інакше. Визначаючи свій класифікаційний статус, спортсмен має брати до уваги всі варіанти своєї діяльності і, у разі якась частина цієї діяльності є у межах групи 2, чи групи 3, то саме це і має визначати його класифікаційний статус, навіть, якщо вся решта діяльності відноситься до групи 1.

Перегляд класифікаційного статусу (змінено у грудні 2005)

- З.** Яхтсмен вважає, що класифікаційний статус іншого спортсмена є неправильним. Чи може він оскаржити цей статус?
- В.** (а) Так. Він може звернутися до Повноважного організатора змагань, або Асоціації класу, аби вони провели розслідування і, якщо для цього будуть поважні підстави, то передали справу на розгляд до Класифікаційного комітету ISAF, комісія якого перегляне класифікаційний статус. (22.3.5(b)); або
- (б) Якщо Повноважний організатор змагань, на яких застосовується Кодекс, призначив Класифікаційний комітет і Міжнародне (для України Національне) журі (22.3.8), то вони мають право змінити класифікаційний статус спортсмена тільки на ці змагання; або
- (с) На змаганнях, де застосовується Кодекс, чи у класі, де застосовується Кодекс, його судно може протестувати на те судно, на якому виступає спортсмен. (22.5)

Дійсність Класифікаційного посвідчення

- З.** На який термін Класифікаційне посвідчення залишається дійсним?
- В.** Два роки від дати видачі, за умови, що його не було змінено через:
- (а) подання спортсменом нового звернення; або
- (б) ISAF мала підстави для зміни класифікаційного статусу; або
- (с) мав місце перегляд за зверненням змагуна.
- З.** Що відбувається після закінчення терміну у два роки?
- В.** Спортсмен автоматично отримує електронною поштою нагадування (за 30 днів перед закінченням дії посвідчення) і має знов зробити повне звернення про надання йому статусу. Якщо ж перед

датою закінчення дії посвідчення не буде отримано відповідного звернення, то класифікаційний статус буде вилучено із списку спортсменів "шукайте яхтсмена".

Отже збереження адреси електронної пошти яхтсмена аж до дати закінчення дії посвідчення є важливим.

Відомості про класифікаційний статус яхтсменів

- З. Як спортсмен може дізнатися про класифікаційний статус інших змагунів?
- В. На вебсайті ISAF знаходиться (via "search for a sailor") список всіх яхтсменів, які мають дійсний класифікаційний статус. Знайти того, хто Вам потрібен, можна за прізвищем, першими трьома літерами прізвища, або ж за належністю до країни.

ВІКОМ ДО 24 РОКІВ (змінено у грудні 2005)

- З. Чи може яхтсмен, який на момент визначення його статусу є молодшим за 24 роки, *працювати* на судні, яке бере участь у перегонах, і залишатися належним до групи 1.
- В. Так, за умови, що він, на момент визначення його статусу, *працював* не довше, ніж загалом 100 днів на протязі *кваліфікаційного періоду*.
Зауваження: проте, якщо він продовжує працювати на перегоновому судні і після того, як йому виповниться 24 роки, то він постає яхтсменом групи 3.
- З. Яхтсмен, якому ще не виповнилося 24 роки, *працював* більше ста днів, беручи участь у діяльності, яка належить до групи 2. Він також *працював* тиждень у заході групи 3, будучи *оплачуваним* членом екіпажу перегонного судна. Він належить до групи 3?
- В. Так. Якщо пільгові можливості вичерпано, то стають чинними нормальні вимоги щодо діяльності яхтсмена.
- З. Яхтсмен, якому ще не виповнилося 24 роки, *працював* більше ста днів, беручи участь у діяльності, яка належить до групи 1. Чи його принагідна участь у діяльності, належної до групи 2, або групи 3, робить його яхтсменом другої, чи третьої групи?
- В. Ні. Він належить до групи 1. Пільга все ще застосовується, оскільки тривалість діяльності, яка стосується груп 2 і 3, не перевищує 100 днів.
- З. Що відбуватиметься, коли до яхтсмена, який досяг віку 24 роки, за надання йому класифікаційного статусу групи 1 застосовувалися пільги? Чи він автоматично постає яхтсменом групи 2, або 3?
- В. Не обов'язково. Для визначення його класифікаційного статусу застосовується тільки *праця*, яка відбувалася після того, як йому виповнилося 24 роки.
- З. Яхтсмен ще не досяг віку 18 років. Чи застосовується до нього Кодекс?
- В. Так. Але він автоматично належить до групи 1.
- З. Що зміниться, коли яхтсмен досягне віку 18 років?
- В. Якщо яхтсмен займався будь якою діяльністю, що належить до групи 2, чи групи 3, після того, як йому виповнилося 18 років, він має знов звернутися про надання йому класифікаційного статусу, і, якщо доречно, то застосувати вікові пільги щодо належності до групи 1.

ОРГАНІЗАТОРИ ЗМАГАНЬ І СУДДІ

Керівники перегонів, судді-рефері, ампайри, вимірювачі

- З. Чи є керівник перегонів, суддя-рефері, ампайр, вимірювач, який отримує *оплату* за свою *працю*, яхтсменом групи 1?
- В. Ні. Він, за звичайних обставин, належить до групи 2:
 - (а) За Статутним положенням 22.2.1 (а)(ii) до групи 1 не включаються особи, які "отримували оплату, пов'язану з участю у *перегонному* вітрильництві". "Брати участь у *перегонному* вітрильництві" є більш широке поняття, ніж "змагатися у перегонах", чи, навіть, "брати участь у перегонах". Воно означає будь який різновид участі у *перегонному* вітрильництві, отже, він належить до групи 2; проте,
 - (б) отримуючий оплату організатор змагань, робота якого цілком пов'язана тільки з берегом, і який не бере участі у безпосередньому проведенні перегонів на воді, може бути віднесеним до групи 1.

НАВЧАЛЬНО-ТРЕНУВАЛЬНИЙ ПРОЦЕС

Інструктаж, тренування, консультації

- З. Чи може оплачуваний тренер бути яхтсменом групи 1?
- В. (а) Так. Навчання тільки основам вітрильництва належить до діяльності групи 1; але

- (b) Тренування (навчання) перегонам є діяльністю принаймні групи 2. (22.2.1.(a)(ii); та
- (c) Тренування (навчання), а відтак участь у перегонах на облавку судна разом з екіпажем є діяльністю групи 3 (22.2.3(a)(ii).

Однак, не забувайте про вікові пільги для змагунів, молодших за 24 роки.

- 3. Чи може оплачуваний консультант щодо правил, який надає поради екіпажу, бути яхтсменом групи 1?
- В. Ні.
 - (a) Надання порад щодо правил є *працею*, яка вимагає знань, що можуть сприяти результативності виступу судна у перегонах (22.2.1(a)(i). Таким чином, консультант з правил, за умови, що він не знаходиться на облавку судна разом з екіпажем під час перегонів, належить до групи 2; або ж
 - (b) якщо оплачуваний консультант щодо правил, який змагаючись разом з екіпажем, надає поради, то він належить до групи 3.
- 3. Яхтсмен отримує *оплату* (безпосередньо, чи через організацію) за те, що бере яхтсменів на облавку судна у *перегонах* аби навчати їх початковим основам *перегонової* майстерності. Чи належить він до групи 1?
- В. Ні. *Перегони* є складовою частиною того, за навчання чому він отримує *оплату*, таким чином він отримує "*оплату* за перегони" і належить до групи 3.

АВТОРИ І МОВНИКИ

Письменники, журналісти, автори, теле і радіо журналісти

- 3. Чи може письменник, або журналіст, які пишуть загальні статті на теми щодо вітрильних і не вітрильних суден належати до яхтсменів групи 1?
- В. (a) Так, якщо тільки ці статті не містять настанов для перегонців; або
(b) Ні. Статті, що містять перегонові поради і тренерські настанови (тактика, швидкісна техніка, настроювання судна і т. ін) віднесено до діяльності, яка відповідає групі 2 (22.2.1(a)(i). Якщо ж він бере безпосередню участь у перегонах, то він тренує, тобто належить до групи 3.
- 3. Чи може член екіпажу отримувати *оплату* за письмові, або радіо, чи телекореспонденції щодо перегонів, у яких він бере участь, і все ж таки належати до групи 1 або 2?
- В. Так, за умови, що він отримує *оплату* тільки за журналістику, але не за участь у перегонах, і якщо журналістські матеріали не мають на меті, або не впливають прямо, чи опосередковано, на фінансування участі у перегонах. В іншому разі яхтсмен належить до групи 3.
- 3. Чи є автор, який продовжує отримувати гонорари за спортивно-навчальну книжку, написану і опубліковану ще перед *кваліфікаційним періодом*, назавжди яхтсменом групи 2?
- В. Ні. Він може вважатися яхтсменом групи 1 після 12 місяців від першого видання книги, чи статті, за умови, що
(a) Ніяких інших спортивно-навчальних книжок, які б могли його дискваліфікувати, він не написав; та
(b) Ніяких істотних переглядів його класифікаційного статусу протягом *кваліфікаційного періоду* не відбулося.
- 3. Чи впливає на свій класифікаційний статус журналіст, який бере участь у перегонах і пише про ці перегони?
- В. Не через цю діяльність, якщо тільки він є *оплачуваним* автором, який вітрилить, а не *оплачуваним* спортсменом, який пише. Проте автор, який отримує *оплату* від власника, чи спонсора, аби писати про нього, компанію, або його програму, може залюбки підпасти під визначення щодо групи 3, якщо участь у перегонах на облавку судна є складовою частиною його *праці*.

ОПЛАЧУВАНІ ЕКІПАЖІ

Оплачувані матроси, стюарди, стюардеси

- 3. Чи є оплачувані члени екіпажу великого вітрильного судна, або моторного судна, які ніколи не брали участі у перегонах, належними до групи 1?
- В. Так
- 3. Чи може член екіпажу, який *працює* на вітрильному судні у складі екіпажу, і який принагідно час від часу на цьому ж судні бере участь у розважальних *перегонах* задля задоволення, зоставатися яхтсменом групи 1?
- В. Так. За умови, що *перегони* організовано не відповідно до ПВП 88.

- З. Чи може моряк, який отримує *оплату* за те, що доглядає судно свого приятеля, але не отримує *оплату*, за те, що бере на ньому участь у перегонах, належати до групи 1?
- В. Ні. Він є з групи 3. Догляд за судном належить до діяльності, що їй зазначено у статутному положенні 22.2.3(a)(ii)
- З. Матрос *працює* на судні, яке бере участь у змаганнях. Він не бере участі у керуванні судном, а тільки обслуговує гостей. Чи може цей матрос належати до групи 1?
- В. Так, за умови, що за своїми обов'язками він не виконує жодної *перегонової* ролі.
- З. Чи може яхтсмен, який отримує *оплату* за доставку судна, належати до групи 1?
- В. Так, якщо тільки він не бере участі у перегонах на цьому судні, а якщо бере, то належить до групи 3.

ОРЕНДА І ПРОКАТ СУДЕН

Екіпажі, власники, менеджери

- З. Власник здав своє судно в оренду, але протягом знаходження судна в оренді, ніколи не брав на ньому участі у перегонах. Чи належить він до групи 1?
- В. Так, за умови, що немає інших підстав, щодо його належності до групи 2, або 3.
- З. Власник здав своє судно в оренду і протягом знаходження судна в оренді брав на ньому участь у перегонах. Чи належить він до групи 1?
- В. Ні, він належить до групи 3.
- З. Найманий працівник, або директор фірми, який отримує *оплату* за здавання суден в оренду, бере участь у перегонах на судні, яке знаходиться в оренді. Чи належить він до групи 1?
- В. Ні, він належить до групи 3, якщо будь яке судно, що є в оренді, маючи його на облавку, бере участь у перегонах, які проводяться відповідно до ПВП 88. Тип оренди, тривалість оренди, статус інших осіб, які є на облавку, не мають значення.
- З. "Двійник" власника (той, хто не є а ні власником, а ні співвласником), отримав кошти на те, аби він знаходився на облавку орендованого судна під час перегонів. Чи належить він до групи 1?
- В. Так, якщо кошти є у розумних межах, є спрямованими для конкретних окремих змагань, і ні в який спосіб не є покриттям збитків, або ж створенням додатку до безпосередньо сплачених коштів. В іншому разі він належить до групи 3.
- З. Яхтсмен постійно *працює* на зданому в оренду судні. Чи можна його віднести до групи 3?
- В. Не у будь якому разі. Він може належати до групи 1, якщо судно не бере участі у перегонах, але ж до групи 3, якщо судно бере участь у перегонах. (дивіться також навчально тренувальний процес).
- З. Матрос *працює* на зданому в оренду судні, яке час від часу принагідно бере участь у перегонах. Він не бере участі у керуванні судном, а тільки обслуговує гостей. Чи може цей матрос належати до групи 1?
- В. Так, за умови, що за своїми обов'язками він не виконує жодної *перегонової* ролі. В іншому разі матрос належить до групи 3

Корпоративна зацікавленість

- З. Компанія здала в оренду судно своїм співробітникам, і замовникам для участі у змаганнях, і співробітники беруть участь у перегонах у складі команди цієї компанії. Чи є вони такими, які отримують "*оплату* за участь у перегонах", отже належать до групи 3?
- В. Ні. Вони належать до групи 1, якщо вони беруть участь у перегонах тільки заради розваги і задоволення і його постійна *праця* не включає використання знань або вмінь, які спроможні сприяти результативності судна у перегонах. В іншому разі вони належать до групи 3.
- З. Орендна компанія принагідно час від часу проводить свої власні неофіційні перегони для своїх клієнтів, як частину ширших умов оренди. Чи є такі "перегони" у межах понять, якими оперує Кодекс?
- В. Не завжди. За визначенням Кодексу перегонами є тільки такі, які проводяться відповідно до ПВП 88.
- З. Орендна компанія проводить перегони для своїх клієнтів. Вона здійснює організацію, безпосереднє проведення перегонів на воді, та їх суддівство своїми власними силами. Чи мають братися до уваги такі "перегони" задля визначення класифікаційного статусу найманих робітників компанії?

- В.** Ні, але ж, якщо прокатна компанія проводить перегони відповідно до ПВП 88 (все одно, чи як приналежна до ПНО організація, чи як Асоціація класу, чи у співпраці з приналежним до НПО клубом), тоді - так.
- З.** Прокатна компанія заявляє судна на участь у перегонах, і продає місця в екіпажах на облавках цих суден. До якої групи, 1, 2, чи 3, належать у такому разі наймані робітники компанії, які також беруть участь у перегонах на облавках цих суден?
- В.** До групи 3 – вони отримують оплату за участь у *перегонах*.

ПІДПРИЄМЦІ І ОРГАНІЗАТОРИ МАРИНОВОЇ ГАЛУЗІ

- З.** Чи всі особи, які задіяні у мариновій галузі, автоматично належать до групи 2, або 3?
- В.** Ні, по-перше ті, чий бізнес або організація не стосуються до перегонових суден, мають бути віднесені до групи 1. Скажімо такі, як оплачувані лоцмани, суднобудівники, які виготовляють судна, що не беруть участі у перегонах, рибалки, конструктори, чи виробники таких суден, які не беруть участі у перегонах. Якщо ж якимось чином вони пов'язані з суднами, які беруть участь у перегонах, то їхній класифікаційний статус залежить від низки причин.
- З.** Особа має відношення до маринового бізнесу, чи організації, через те, що працює бухгалтером у цій системі. Чи може вона належати до групи 1?
- В.** Так. Її *праця* не потребує знань або вмінь, які спроможні сприяти результативності судна, чи суден, у перегонах, або серії.
- З.** Найманий працівник фірми-виробника палубного обладнання, яке використовується на яхтах, які беруть участь у перегонах, працює механіком. Чи може він належати до групи 1?
- В.** Так. Його *праця* не потребує знань або вмінь, що їх зазначено у Статутному положенні 22.2.1(с)(і).
- З.** Найманий працівник фірми-виробника є конструктором палубного обладнання, яке використовується на яхтах, які беруть участь у перегонах. Чи належить він до групи 1?
- В.** а) Ні. Він належить принаймні до групи 2. Результативність суден у перегонах залежить не тільки від самої швидкості, але й від всього того, що є необхідним для перемоги, отже і від керування судном і вітрилами. Можна навести інші приклади, як то розробка тактичних програм, конструювання рангоуту і такелунку, або
- б) Він має належати до групи 3, якщо бере участь у перегонах на судні, для якого він створював, (чи брав участь у розробці) проектів на замовлення.
- З.** Яхтсмен є причетним до маринового бізнесу, як працюючий в адміністративному апараті. Він мусить, використовуючи для цього свій неробочий час і не отримуючи за це додаткової оплати, принагідно брати участь у перегонах разом із клієнтами. Чи належить він до групи 1?
- В.** Ні. Будь який яхтсмен, який мусить брати участь у перегонах на судні клієнта свого працедавця є яхтсменом групи 3. Він не є таким, хто бере участь у *перегонах* тільки заради розваги і задоволення.
- З.** *Працею*, чи службовими обов'язками військовослужбовця, чи службовця схожих силових структур, є догляд за судном та/або підготовка судна, яке бере участь у перегонах. Він належить до групи 2?
- В.** (а) Так, він належить принаймні до групи 2.
(б) Якщо його *праця* чи службові обов'язки включають участь у перегонах, то він належить до групи 3.

ВИРОБНИКИ ВІТРИЛ

- З.** Чи всі особи, які працюють у вітрильному виробництві, автоматично належать до групи 3?
- В.** Ні. Працівники вітрильного виробництва можуть належати до групи 1, групи 2, чи групи 3.
(а) Якщо вони беруть участь у перегонах на облавку судна, яке використовує вітрила їхнього виробництва, то, звісно, вони належать до групи 3; але
(б) Якщо їхня робочі обов'язки не виходять за межі зазначеного у п. 22.2.1(с)(і) Статутного положення, то вони можуть належати до групи 1; наприклад, ті, хто є швачами вітрил, бухгалтерськими, або конторськими службовцями.
(с) Належність до групи залежить від характеру *праці* та зв'язками між *працею* яхтсмена і його участю у *перегонах*.
- З.** Чи належить до групи 1 яхтсмен, працюючий на чисто адміністративній посаді у фірмі, яка займається виробництвом вітрил, навіть якщо він бере участь у перегонах на судні, де використовуються вітрила цієї фірми?

- В.** Він може бути обізнаним щодо цільових призначень різних вітрил, знати їх крій і умови використання, та застосовувати це беручи участь у підборі вітрил, але зазвичай він має належати до групи 1.
- З.** Виробник вітрил виготовляє вітрила тільки для яхт, які не беруть участі у перегонах. Чи може він бути віднесеним до групи 1?
- В.** Так
- З.** Активний партнер у бізнесі щодо виготовлення вітрил змагається у перегонах разом із своїм приятелем, який наразі є його клієнтом. Він давно з ним знайомий і декілька років виступав разом з ним у змаганнях на одному судні. Чи належить він до групи 1?
- В.** Ні, його має бути віднесено до групи 3.
- З.** Виробник вітрил виготовляє вітрила для класу монотипів і змагається у цьому самому класі. Він має бути віднесеним до групи 1, 2, чи 3?
- В.** Мабуть до групи 3. Проте, якщо він є єдиним виробником вітрил для цього класу, а вітрила є суворо монотипними, то його можна віднести до групи 2, але ж, якщо він використовує свої спортивні досягнення у цьому класі задля загального розвитку свого бізнесу, то його треба відносити до групи 3.
- З.** Виробник вітрил виготовляє вітрила для себе на свою власну яхту. Чи стає він від цього належним до групи 3?
- В.** Власне не з цієї причини. Його праця потребує знань і вмій, які можуть сприяти результативності судна, отже його участь у перегонах безперечно відносить його до групи 2. Але ж, якщо він використовує свої спортивні досягнення для поширення збуту своєї продукції іншим змагунам, то він належить до групи 3.

ТОРГІВЛЯ СУДНАМИ (ДІЛЕРИ І БРОКЕРИ) (доповнено у грудні 2005)

- З.** Найманий працівник компанії, яка торгує також і суднами, які беруть участь у перегонах, ніколи не вітрилив у перегонах разом із клієнтами. Чи належить він до групи 1?
- В.** Ні, він належить до групи 2, якщо тільки його посада не є чисто адміністративною.
- З.** Чи може найманий працівник компанії, яка займається збутом вітрильних суден, належати до групи 1?
- В.** Так, але тільки тоді, коли судна, які продає компанія, не є такими, що беруть участь у перегонах, або ж обов'язки цього працівника в компанії є чисто адміністративними.
- З.** Чи може торговий працівник компанії, яка займається виробництвом або збутом перегонових суден, які випускаються серійно, належати до групи 2?
- В.** Так, якщо тільки він не бере участі у перегонах разом зі своїми клієнтами, у такому разі, він належатиме до групи 3.
- З.** Найманий працівник компанії яка займається збутом суден бере участь у перегонах на судні, яке належить компанії. Чи належить він до групи 1?
- В.** Ні, він належить до групи 3.

СУДНОБУДІВНИКИ

- З.** Суднобудівник займається виробництвом тільки моторних суден, чи суден не спортивного призначення (буксирних, риболовецьких, чи лоцманських суден). Чи належить він до групи 1?
- В.** Так.
- З.** Суднобудівник займається виробництвом тільки таких суден, які не беруть участі у перегонах. Чи належить він до групи 1?
- В.** Так.
- З.** Чи всі виробники суден, які беруть участь у перегонах, належать до групи 2, чи 3?
- В.** Ні. Вони можуть бути віднесені до групи 1, 2, або 3 залежно від характеру їхньої роботи і тим, яким чином пов'язана їхня робота і їхня участь у *перегонах*.
- З.** Чи належить яхтсмен, який *працює* у суднобудівній галузі на чисто адміністративній посаді до групи 1 навіть якщо він виступає у перегонах на судні, виробленому тією компанією, де він працює?
- В.** Так, але ж тільки у такому разі, коли цей яхтсмен не є причетним через його участь у перегонах до збуту судна, чи інших подібних суден, і не брав жодним чином участі у підготовці судна до *перегонів*.
- З.** Суднобудівник займається виробництвом суден, які беруть участь у перегонах, але ніколи не виступав на суднах, які він виробляє. Чи може він належати до групи 1?

- В.** Він може бути віднесений до групи 1, чи групи 2, залежно від того, у чому саме полягає його *праця*. Якщо його праця потребує знань або вмінь, спроможних сприяти результативності судна, на якому він виступає, то він належить до групи 2, якщо не до групи 1.
- З.** Суднобудівник бере участь у перегонах на суднах, які він виробляє. Він належить до групи 3?
- В.** Зазвичай, так, але якщо він *працює* тільки як робітник (такий, як формувальник склопластику, оздоблювач внутрішніх приміщень), чи виконує адміністративні функції, то він може бути віднесений до групи 1. Проте виробник суден, який займається збутом суден, які він виробляє, використовуючи для цього свою участь у *перегонах* на цих суднах, чи щось подібне до цього, належить до групи 3.

ПРОЕКТУВАЛЬНИКИ СУДЕН

- З.** Чи належить до групи 1 конструктор, який ніколи не займався проектуванням суден, які беруть участь у перегонах.
- В.** Так.
- З.** Чи має бути віднесеним до групи 2 проектувальник, який спроектував судно, яке бере участь у перегонах, але сам ніколи не виступав на цьому судні?
- В.** Так.
- З.** Чи має бути віднесеним до групи 2 проектувальник, який бере участь у перегонах на замовленому судні, яке він спроектував.
- В.** Ні, він належить до групи 3.
- З.** Проектувальник суден спроектував судно для нового класу монотипів і виступає на змаганнях цього класу. Він належить до групи 3?
- В.** Так.
- З.** Чи може постати належним до групи 1 проектувальник, який продовжує отримувати авторську винагороду за один із своїх проектів яхти, яка бере участь у перегонах?
- В.** (а) Так, якщо проекту більше, ніж два роки і проектувальник не виступає у змаганнях на судні цього проекту; але,
(б) Якщо він виступає на судні цього проекту, то належить до групи 3; та
(с) якщо тимчасом він спроектував інші перегонні судна, то визначальною стає праця над цими проектами.
- З.** Чи може бути віднесеним до групи 1, або групи 2 проектувальник, який більше не отримує авторської винагороди за будь-який із своїх проектів?
- В.** Так. Через рік після отримання ним останньої авторської винагороди, він постане, як належний до групи 2, а через два роки належатиме до групи 1.

ПРАЦІВНИКИ КОРАБЕЛЕНЬ, ВЕРФЕЙ І МАРИН.

- З.** Чи може належати до групи 1 робітник верфі, який лагодить пошкоджене судно, а відтак бере участь у перегонах на цьому судні?
- В.** Так, якщо всі виконувані ремонтні роботи є такими, які спрямовані на повернення судна до передаварійного стану. Проте, якщо він є причетним до будь-яких налаштувань, тестувань готовності судна і його пристроїв до перегонів, то він має бути віднесеним до групи 3.
- З.** Чи розглядається діяльність щодо догляду за механічними двигунами і їх ремонту, як така, що належить до групи 3?
- В.** Ні.
- З.** Чи має бути віднесеним до групи 1 персонал, який обслуговує крани, елеватори, ліфти, автокари та інші транспортні засоби?
- В.** Так.
- З.** Чи може людина, яка займається вдосконаленням обтічності кадлубів (корпусів), кілів, стернових пер, належати до групи 1?
- В.** Ні, для такої *праці* використовуються знання, чи вміння, що слугують вдосконаленню результативності судна у перегонах (22.2.1(a)(i)). Така людина належить до групи 2, якщо тільки вона не бере участі у перегонах на цьому судні. А якщо так, то вона має бути віднесена до групи 3.
- З.** Чи може власник, або найманий працівник марины належати до групи 1?
- В.** Так, якщо тільки він не займається іншою діяльністю, через яку його треба відносити до групи 2, або групи 3.

ПРИЗИ (СПОРТИВНІ НАГОРОДИ)

- З.** Яхтсмен групи 1 завоював цінний не грошовий приз, на кшталт годинника, який вручили йому організатори, або спонсори змагань. Чи має це впливати на його класифікаційний статус?
- В.** Ні. Нагороди не грошової природи, які отримують час від часу, і які запроваджено організаторами, або спонсорами змагань, не виглядають як *оплата*, якщо тільки яхтсмен не застосує постійної циркуляції коштовних призов для істотного і регулярного збільшення своїх доходів.
- З.** Яхтсмен групи 1 отримав премію, яка перевищує розміри розумних витрат (у грошовому, або іншому вигляді) на конкретні змагання. Чи впливає це на його класифікаційний статус?
- В.** Так, його має бути віднесено до групи 3, якщо тільки винагороду не було вручено безпосередньо організаторами або спонсорами змагань як приз.
- З.** Яхтсмен, який належить до групи 1, чи групи 2, виборов грошовий приз від організатора або спонсора змагань як власник, стерновий, або як член екіпажу. Чи має вплинути отримання цієї нагороди на класифікаційний статус цього яхтсмена?
- В.** Так, його має бути віднесено до групи 3. Проте, змагун може прийняти таку частину грошової нагороди, яка не перевищуватиме розміру розумних витрат на особу (як визначено у Кодексі) для участі у цих змаганнях, і, у такому разі, отримання нагороди не впливатиме на його класифікаційний статус, якщо тільки витрати на змагання не відшкодовано із іншого джерела.
- З.** Яхтсмену, який належить до групи 1, чи групи 2, або власнику судна, присуджено грошовий приз. Чи може не вплинути на його класифікаційний статус отримання цієї нагороди, як такої, що відшкодовує витрати на транспортування судна і/або проїзд екіпажу до місця змагань?
- В.** Ні, він може прийняти тільки таку частину грошової нагороди, яка покриває витрати на його утримання та/або витрати на відшкодування витрат для утримання екіпажу на цих змаганнях (як визначено у Кодексі). Він не може скористатися з грошового призу для погашення будь яких витрат на догляд, транспортування, обігових, чи капітальних витрат на судно.
- З.** Чи може яхтсмен, який належить до групи 1, чи групи 2 отримувати плату "за виступ" у певних змаганнях.
- В.** Ні, він постане як отримуючий *оплату* і потрапить через це до групи 3, якщо тільки ця сума "за виступ" не буде меншою, ніж конкретні витрати на його особу для відвідання змагань.

НАСТАНОВИ ДЛЯ ПОВНОВАЖНИХ ОРГАНІЗАТОРІВ І АСОЦІАЦІЙ КЛАСІВ.

У разі звернення до неї відповідної Асоціації класу, чи Повноважного організатора змагань Класифікаційна комісія ISAF готова надати консультації щодо того, як скористатися з Кодексу найкращим чином. Можна також звернутися до НПО щодо співпраці з цього питання для проведення певних змагань.

Якщо прийнято рішення про застосування Кодексу на певних змаганнях, то це має бути зазначено у положенні про перегони.

Процедурний порядок застосування Кодексу викладено у Статутному положенні 22.4. Особливо треба додержуватися рекомендації про зазначення у всіх положеннях про відповідні перегони останнього терміну подачі протестів щодо класифікаційного статусу учасників. Це допомагає з'ясувати всі непорозуміння щодо класифікаційних статусів змагунів ще перед початком перших перегонів.

Коли зазначено обмеження кількості змагунів групи 2, чи групи 3 на облявку судна Організатори змагань мають визначитися з тим, чи є необхідним підтверджувати класифікаційний статус всіх заявлених учасників, а чи достатньо підтвердити його тільки для тих змагунів, які мають відповідати вимогам групи 1 (та 2).

Наполегливо рекомендується аби принаймні один із членів Комітету був присутнім на головних міжнародних змаганнях. За наявності такої можливості, Класифікаційний комітет відповідно до Статутного положення 22.3.8 має бути призначено у повному складі. Бажано також у положенні про перегони, чи у вітрильницькій інструкції зазначати надання права членам класифікаційного комітету перевіряти після фінішу яхти, як відповідність складу її екіпажу, який знаходиться на облявку, заявочному списку, так і класифікаційний статус кожного із членів екіпажу.

Класифікаційний статус кожного яхтсмена, який подав звернення і якому було надано статус, може бути з'ясовано на вебсайті ISAF у пошуковій системі на сторінці: "Search for a Sailor" . Окрім того, його може бути перенесено на інформаційний сайт Повноважного організатора скориставшись із системи "Export" на вебсайті ISAF.

Доступ до особистих даних окремих яхтсменів не є відкритим ні для кого, окрім Класифікаційної комісії ISAF і Класифікаційного комітету та Міжнародного журі, якщо останніх призначено належним чином відповідно до Статутного положення 22.3.8.

У Декларації до Звернення про надання змагунові класифікаційного статусу чітко зазначено межі тих особистих відомостей змагунів, які можуть бути отримані сторонніми особами від самої ISAF чи від її повноважних органів.