

Międzynarodowy Kodeks Sportowy 2009

Spis Treści

Rozdział I	Przepisy ogólne	3
Rozdział II	Terminologia i definicje	4
Rozdział III	Zawody - Ustalenia ogólne	16
Rozdział IV	Zawody sportowe - Szczegóły organizacyjne	17
Rozdział V	Trasy - Drogi i tory	22
Rozdział VI	Starty - Serie kwalifikacyjne	23
Rozdział VII	Rekordy - Ustalenia ogólne	26
Rozdział VIII	Zawodnicy i kierowcy	28
Rozdział IX	Samochody	31
Rozdział X	Osoby oficjalne	33
Rozdział XI	Kary	40
Rozdział XII	Protesty	44
Rozdział XIII	Odwołania	46
Rozdział XIV	Stosowanie Kodeksu	48
Rozdział XV	Metody stabilizowania decyzji FIA	49
Rozdział XVI	Kwestie handlowe związane ze sportem samochodowym	49
Rozdział XVII	Przepisy dotyczące numerów startowych i reklamy na samochodach	50

Przypomina się, że tekst Konwencji Concorde 1998 zawiera pewne zmiany do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego, stosowane wyłącznie w Mistrzostwach Świata Formuły 1 FIA. Ponieważ zmiany te nie mogły być włączone do poniższego tekstu, precyzuje się, że Konwencja Concorde 1998 jest nadrzędna w wypadku różnic z niniejszym Kodeksem.

W razie różnic interpretacyjnych poszczególnych tłumaczeń oficjalnych regulaminów FIA, tekst francuski jest obowiązujący.

Stan prawny na **22.01.2009**

Wszelkie zmiany po tej dacie opublikowane zostaną w miesięcznym Biuletynie Oficjalnym FIA.

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

1. Międzynarodowe przepisy sportu samochodowego

Międzynarodowa Federacja Samochodowa (Fédération Internationale de l'Automobile), zwana dalej FIA, jest jedyną międzynarodową władzą sportową upoważnioną do ustanawiania i wdrażania przepisów dotyczących propagowania i kontroli zawodów, rekordów samochodowych oraz organizacji międzynarodowych mistrzostw FIA: jest ona Trybunałem Międzynarodowym ostatecznej instancji upoważnionym do rozstrzygania sporów mogących powstać podczas stosowania tych przepisów, uznając że Międzynarodowa Federacja Motocyklowa sprawuje identyczną władzę odnośnie pojazdów samochodowych jedno, dwu i trójkołowych.

FIA może przekazywać corocznie swoją władzę międzynarodową dotyczącą kartingu każdej uznanej organizacji mającej na celu kierowanie międzynarodową działalnością dotyczącą sportu kartingowego ściśle przestrzegającą niniejszy Kodeks i przepisy FIA.

2. Międzynarodowy Kodeks Sportowy

Celem umożliwienia sprawowania powyższej władzy w sposób rzetelny i sprawiedliwy FIA ustanowiła „Międzynarodowy Kodeks Sportowy” (Kodeks). Celem Kodeksu i jego załączników jest zachęcanie i ułatwienie uprawiania sportu na arenie międzynarodowej. Nie będzie on nigdy stosowany w celu utrudniania lub krępowania współzawodnictwa sportowego lub udziału w nim zawodnika, z wyjątkiem przypadku, gdy FIA dojdzie do wniosku, że taki środek jest konieczny, ażeby sport samochodowy mógł być uprawiany w warunkach pełnego bezpieczeństwa, w sposób sprawiedliwy i zgodny z przepisami.

3. Krajowe Władze Sportu Samochodowego

Uznaje się, że każdy klub narodowy lub federacja narodowa, członek FIA, przystępuje do niniejszego Kodeksu i zobowiązuje się go przestrzegać.

Biorąc pod uwagę tę przynależność i to zobowiązanie, tylko jeden klub narodowy lub federacja narodowa w danym kraju, zwany dalej ASN, jest uznawany przez FIA jako jedyna władza sportowa upoważniona do stosowania Kodeksu i kierowania sportem samochodowym na całości terytoriów wykonywania władzy przez ten kraj.

4. Władza sportowa w jednostkach terytorialnych

Nie autonomiczne jednostki terytorialne danego kraju podlegają władzy sportowej ASN-u reprezentującego dany kraj wobec FIA.

5. Przekazywanie władzy sportowej

Każdy ASN ma prawo przekazać jednemu lub kilku klubom ze swojego kraju, władzę sportową lub jej część, przyznaną mu przez Kodeks, ale wyłącznie po uprzedniej zgodzie FIA.

6. Cofnięcie pełnomocnictwa

ASN ma prawo do cofnięcia przekazania władzy sportowej pod warunkiem poinformowania o tym FIA.

7. Krajowy Regulamin Sportowy

Każdy ASN może ustanowić swój Krajowy Regulamin Sportowy, który powinien być przesłany do FIA.

ROZDZIAŁ II

TERMINOLOGIA I DEFINICJE

8. Podane niżej: terminologia, definicje i skróty będą stosowane w Kodeksie i jego załącznikach, w regulaminach krajowych i ich załącznikach oraz we wszystkich regulaminach uzupełniających jak w również w powszechnym użyciu.

9. FIA

Fédération Internationale de l'Automobile - Międzynarodowa Federacja Samochodowa.

10. ASN

Narodowy Automobilklub lub Federacja Narodowa uznana przez FIA jako jedyny posiadacz władzy sportowej w danym kraju.

11. CS

Komisja Sportowa ASN-u.

/W Polsce rolę Komisji Sportowej ASN-u pełni Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM - przypisek GKSS - PZM/.

12. Skreślony

13. Pojazd lądowy, samochód, pojazd specjalny, poduszkowiec

Pojazd lądowy:

Przez pojazd lądowy rozumie się pojazd wprawiany w ruch za pomocą własnych środków, który przemieszczając się, wywiera stały, rzeczywisty nacisk na powierzchnię gruntu albo bezpośrednio poprzez nośnik mechaniczny lub pośrednio, i którego napęd i kierunek są stale i całkowicie kontrolowane przez kierowcę znajdującego się na pokładzie pojazdu.

Samochód:

Samochodem jest pojazd lądowy toczący się, na co najmniej czterech kołach nie jednośladowych, zawsze w styczności z gruntem, z których co najmniej dwa zapewniają kierunek i co najmniej dwa napęd.

Pojazd specjalny:

Pojazd, o co najmniej czterech kołach, którego napęd nie jest zapewniony poprzez jego koła.

Poduszkowiec:

Pojazd, który do poruszania się wywiera nacisk na podłoże poprzez poduszkę sprężonego powietrza.

14. Pojemność skokowa

Objętość wytworzona w cylindrze lub cylindrach silnika przez wznoszący się i opadający ruch tłoka(-ów). Objętość ta wyrażana jest w centymetrach

sześciennych i we wszystkich obliczeniach dotyczących pojemności skokowej silników liczbę Π przyjmuje się równą 3,1416.

15. Klasa

Zgrupowanie pojazdów według pojemności skokowej ich silników lub innych kryteriów odróżniających (patrz także, Kodeks FIA załączniki B i J).

16. Zawody, impreza, wyścig

a) Zawody sportowe to zawody, w których bierze udział samochód celem współzawodnictwa lub, którym nadaje się charakter współzawodnictwa poprzez publikowanie wyników.

Zawody sportowe są "międzynarodowe" lub "krajowe". Ponadto mogą być "zastrzeżone" lub "zamknięte".

Mistrzostwa krajowe lub międzynarodowe są uznawane jako zawody sportowe.

b) Zawody to pojedyncze imprezy z własnymi wynikami. Mogą być jedno lub kilku biegowe wraz finałem, mieć treningi nieoficjalne i kwalifikacyjne lub rozgrywane w podobny sposób, ale muszą być zakończone wraz z końcem imprezy. Zawody rozpoczynają się w momencie przewidzianego w programie rozpoczęcia badań administracyjnych i/lub kontrolnych. Zaliczane są do nich treningi i same zawody. Kończą się wraz z upływem jednego z niżej wymienionych elementów, mającego miejsce najpóźniej:

- terminu składania protestu lub odwołania lub wraz z końcem przesłuchania
- zakończenia badań administracyjnych i technicznych mających miejsce po zakończeniu zawodów, zgodnie z niniejszym Kodeksem.

Żadne zawody stanowiące część lub rzekomo stanowiące część Międzynarodowych Mistrzostw, Międzynarodowego Pucharu, Międzynarodowego Trofeum, Międzynarodowego Challenge lub Międzynarodowej Serii, które nie są uznane przez FIA, nie mogą być wpisane do międzynarodowego kalendarza sportowego.

W każdym zawodach krajowych lub międzynarodowych, otwartych dla formuł i kategorii lub grup FIA, zdefiniowanych w niniejszym Kodeksie i jego załącznikach, samochody uczestniczące muszą, być zgodne we wszystkich punktach z regulaminami technicznymi FIA oraz ich oficjalnymi objaśnieniami i interpretacjami podanymi przez FIA. ASN nie może dokonywać zmian w oficjalnych regulaminach technicznych FIA, bez specjalnej pisemnej zgody FIA.

b) 1. Wyścig na torze:

Zawody odbywające się na torze zamkniętym pomiędzy dwoma lub kilkoma samochodami, które współzawodniczą w tym samym czasie na tej samej trasie, a decydującym czynnikiem jest prędkość lub przejechany dystans w określonym czasie.

b) 2. Wyścig na przyspieszenie (dragster):

Wyścig na przyspieszenie pomiędzy dwoma pojazdami, od startu zatrzymanego, na torze prostym, zmierzonym precyzyjnie, gdzie pierwszy pojazd mijający linię mety (bez kary) uzyskuje najlepszy wynik.

b) 3. Wyścig górski:

Zawody, w których każdy pojazd startuje indywidualnie w celu pokonania tej samej trasy do linii mety usytuowanej na wysokości wyżej niż linia startu. Czas pokonania trasy zawartej pomiędzy liniami startu i mety jest czynnikiem determinującym klasyfikację.

17. Zawody międzynarodowe

Zawody, które zapewniają międzynarodowy standard bezpieczeństwa zgodnie z przepisami ogłoszonymi przez FIA w niniejszym Kodeksie i jego załącznikach. By zawody mogły ubiegać się o statut międzynarodowych muszą spełniać całość niniejszych warunków:

- dla zawodów międzynarodowych rozgrywanych na torze, ten ostatni musi posiadać licencje homologacyjną wydaną przez FIA, odpowiedniego stopnia dla dopuszczonych samochodów wyczynowych.

- dla rajdów międzynarodowych, całość przepisów poniższego artykułu 21 musi być spełniona.

- zawodnicy i kierowcy dopuszczeni do udziału w nich, muszą posiadać międzynarodową licencję FIA, odpowiednią w rozumieniu artykułu 109.

- zawody muszą wpisać do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego.

Wpisanie do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego leży w gestii FIA i winno być zgłaszane przez ASN kraju, gdzie organizowane są zawody. FIA uzasadni każdą odmowę wpisania do kalendarza.

Jedynie zawody międzynarodowe mogą stanowić część Międzynarodowych Mistrzostw (łącznie z Międzynarodowym Pucharem, Trofeum i Challenge) lub Międzynarodowej Serii zatwierdzonej przez FIA w rozumieniu artykułu 24.

Zawody międzynarodowe, gdy zaliczane są do Międzynarodowych Mistrzostw, Pucharu, Trofeum, Challenge lub Serii, które noszą nazwę FIA znajdują się pod nadzorem sportowym FIA, bez szkody dla delegowania przez FIA na rzecz ASN-u wykonywania władzy sportowej.

W stosunku do wszystkich innych zawodów międzynarodowych, ASN-y są zobowiązane do stosowania w swoim krajach przepisów międzynarodowych ustanowionych przez niniejszy Kodeks.

18. Zawody krajowe

Każde zawody, które nie odpowiadają jednemu lub kilku warunkom wymienionym w artykule 17 są zakwalifikowane jako krajowe.

Zawody te podlegają nadzorowi sportowemu ASN-u, który wykonuje swoją władzę, jeżeli chodzi o przepisy i organizację z przestrzeganiem postanowień ogólnych niniejszego Kodeksu (patrz artykuły 3 i 53). Zawody krajowe mogą być dostępne wyłącznie zawodnikom i kierowcom posiadającym licencję wydaną przez ASN kraju gdzie rozgrywane są zawody.

Zawody krajowe nie mogą być zaliczone do międzynarodowych mistrzostw lub serii, ani brane pod uwagę przy sporządzaniu klasyfikacji generalnej międzynarodowych kilku zawodów międzynarodowych.

Zawody krajowe mogą także, według uznania ASN-u, który wydaje zezwolenie, być dostępne posiadaczom licencji wydanych przez inne ASN-y.

W przypadku gdy te zawody stanowią część krajowych mistrzostw lub serii, zawodnikom zagranicznym nie przyznaje się punktów do klasyfikacji tych mistrzostw lub serii.

Każde zawody krajowe muszą być wpisane do Krajowego Kalendarza Sportowego ASN-u, który je dopuszcza.

Bez uszczerbku dla wykonywania powyższego paragrafu piątego, w zawodach rozgrywanych w krajach UE (lub równoważnych zgodnie z pisemną decyzją FIA), w zawodach krajowych mogą uczestniczyć i zdobywać punkty na tych samych zasadach co posiadacze licencji krajowych tych państw, zawodnicy lub kierowcy zawodowi posiadający licencje wydane przez kraj członkowski UE lub równoważny.

W tym rozumieniu zawodnikiem lub zawodowym kierowcą jest ten, kto deklaruje właściwym władzom podatkowym dochody w formie pensji lub sponsoringu, które czerpie z udziału w zawodach samochodowych i dostarczy dowody takiej deklaracji w formie do przyjęcia przez ASN, która wydała mu licencję lub udowodni FIA swój statutu zawodowca, łącznie z odwołaniem się do osiągniętych korzyści nie podlegających deklarowaniu odpowiednim władzom.

Ponadto, ASN, który zezwala na odbycie zawodów z udziałem posiadaczy licencji innych ASN-ów musi przestrzegać obowiązku poinformowania FIA, zawodników i kierowców co najmniej o następujących aspektach, które muszą być umieszczone w oficjalnych dokumentach (w szczególności w zgłoszeniu):

- informacja niedwuznaczna, że tor posiada ważną międzynarodową homologację FIA lub homologację krajową wydaną przez właściwy ASN, dla kategorii pojazdów dopuszczony do zawodów.
- informacja o dopuszczonych kategoriach samochodów do udziału w zawodach zgodnie z posiadaną homologacją toru.
- informacja o wymaganym stopniu licencji kierowcy do udziału w zawodach.

19. Zawody Zastrzeżone

Zawody krajowe lub międzynarodowe, opisane w artykułach 17 i 18, nazywane są „zastrzeżonymi”, jeśli dla uczestnictwa w nich zawodnicy lub kierowcy muszą spełniać pewne warunki szczególne, uzupełniające wymienione w artykułach 17 i 18, w szczególności wyścigi za zaproszeniami są zawodami zastrzeżonymi.

W niektórych, wyjątkowych okolicznościach, FIA może udzielić zgody na wpisanie przez ASN do międzynarodowego kalendarza sportowego, zawodów zastrzeżonych, które mogą być zorganizowane z wyłączeniem przestrzegania załącznika O Kodeksu, biorąc pod uwagę ich specyfikę.

20. Zawody Zamknięte

Zawody, opisane w artykule 18, nazywane, są „zamkniętymi”, jeśli są one dostępne wyłącznie członkom jednego klubu - posiadaczom licencji (zawodnika lub kierowcy) wydanych przez ASN odnośnego kraju. Zawody

takie muszą uzyskać akceptację ASN-u, który może wyjątkowo udzielić zgody kilku klubom wspólnie uczestniczącym w organizacji tych zawodów.

21. Rajdy i Rajdy Terenowe

a) Rajd pierwszej kategorii (zawody sportowe):

Zawody drogowe z narzuconą średnią prędkością przejazdu, całkowicie lub częściowo rozgrywane na drogach otwartych dla normalnego ruchu drogowego. „Rajd” składa się albo z pojedynczej trasy, którą muszą pokonać wszystkie samochody biorące w nim udział lub z kilku tras zbieżających do jednego punktu zbiorczego, ustalonego z góry, po którym może być kontynuowana trasa wspólna lub nie.

Trasa może zawierać jeden lub kilka odcinków specjalnych tj. prób organizowanych na drogach zamkniętych dla normalnego ruchu drogowego, i których wyniki razem, w myśl zasad ogólnych są głównym wyznacznikiem klasyfikacji generalnej rajdu. Części trasy, które nie obejmują odcinków specjalnych zwane są „odcinkami drogowymi”. Na odcinkach drogowych najwyższa prędkość przejazdu nie może nigdy być czynnikiem stanowiącym klasyfikację.

Rajdy pierwszej kategorii powinny być wpisane do międzynarodowego kalendarza sportowego w pozycji "zawody na regularność". W rajdach pierwszej kategorii mogą uczestniczyć zawodnicy "sklasyfikowani w Grand Prix" przez FIA. Jednakże, jeżeli rajd zawiera odcinki specjalne rozgrywane na torach stałych lub półstałych, stanowiące ponad 10% całej długości rajdu, udział kierowców "z listy Grand Prix FIA" spowoduje wpisanie imprezy do kalendarza wyścigów drogowych jako "zawody międzynarodowe wolne". Równocześnie, wpisanie do kalendarza rajdowego może zostać utrzymane, jeżeli organizatorzy sobie tego życzą.

Zawody, które częściowo wykorzystują drogi otwarte dla normalnego ruchu drogowego, ale mają ponad 20% odcinków specjalnych całej trasy, rozgrywanych na torach stałych lub półstałych nie mogą być wpisane w dziale "zawody na regularność" międzynarodowego kalendarza sportowego i są uważane jako impreza o charakterze szybkościowym.

Samochody dopuszczone do rajdów I-szej kategorii:

Moc wszystkich samochodów jest ograniczona do około 300 KM we wszystkich rajdach międzynarodowych. FIA może podjąć, w każdej chwili, niezbędne kroki w celu przestrzegania tego ograniczenia w każdych okolicznościach.

W rajdach międzynarodowych mogą uczestniczyć wyłącznie:

- Samochody turystyczne (grupa A), o ile nie ma przeciwwskazania w karcie homologacyjnej, wykluczającego pewne modyfikacje.
- Samochody seryjne (grupa N).

O ile nie ma przeciwwskazania w karcie homologacyjnej, wykluczającego pewne modyfikacje, samochody grupy A i N dopuszczone są, przez okres dodatkowych 4 lat po wygaśnięciu homologacji, do udziału w rajdach

międzynarodowych innych iż Rajdowe Mistrzostwa Świata pod następującymi warunkami:

- Dokumenty homologacyjne FIA, zostaną przedstawione w czasie badań administracyjnych i kontrolnych,
- Samochody tę pozostają w absolutnej zgodności z regulaminem technicznym (Załącznik J) obowiązującym w dniu wygaśnięcia homologacji i znajdują się w stanie umożliwiającym udział w rajdzie, według oceny sędziów technicznych,
- Wymiary ograniczników turbo, używanych w tych samochodach jak również masa minimalna samochodów są zgodne z obowiązującymi przepisami.

b) Rajd Drugiej Kategorii (Złot Turystyczny):

Zawody organizowane wyłącznie w celu zgromadzenia turystów w uprzednio wyznaczonym punkcie.

Aby odróżnić je od poprzednich, rajdy 2-giej kategorii muszą obowiązkowo zawierać podtytuł „złot turystyczny”.

Trasa lub trasy przejazdu rajdu 2-giej kategorii jako „złotu turystycznego” mogą być obowiązkowe, lecz tylko z wymogiem potwierdzenia przejazdu w wyznaczonych punktach na trasie, bez narzucania średniej prędkości przejazdu. Do programu rajdu 2-giej kategorii jako „złotu turystycznego” mogą być włączone jedna lub kilka dodatkowych prób z wykluczeniem prób szybkościowych, ale mogą się one odbywać wyłącznie w punkcie docelowym imprezy. Niedozwolone jest wyznaczanie w rajdach 2-giej kategorii nagród pieniężnych.

Rajd 2-giej kategorii zwolniony jest od obowiązku zgłaszania do kalendarza międzynarodowego nawet, jeżeli jego uczestnicy są różnych narodowości, ale nie może być organizowany bez zgody ASN, która musi zatwierdzić regulamin: regulamin musi być zredagowany według takich samych zasad jak regulaminy zawodów sportowych (patrz rozdział IV).

Jeśli trasa rajdu 2-giej kategorii przebiega przez terytorium tylko jednej ASN, nie wymaga się od uczestników posiadania licencji. W przeciwnym wypadku rajd musi zastosować się do przepisów podanych w art. 81 (trasy międzynarodowe), a jego uczestnicy muszą posiadać wymagane licencje (patrz art. 108 do 117).

c) Rajdy terenowe i rajdy terenowe Baja

Długość każdego odcinka selekcyjnego nie może być większa niż 500 km i całkowita długość zawodów powinna wynosić, co najmniej 800 km. Trasa może przechodzić przez terytorium kilku ASN, za zgodą tych ASN.

Wyłącznie rajdowe pojazdy terenowe (grupy T) zdefiniowane w regulaminach technicznych FIA są do nich dopuszczone, z wyłączeniem wszelkich innych pojazdów.

Rajd terenowy Baja jest rajdem terenowym, który powinien być rozgrywany w ciągu 1 dnia (maksymalny dystans: 800 km) lub w ciągu 2 dni (maksymalny dystans 1200 km).

d) Rajdy terenowe maratony

Wszystkie rajdy terenowe maratony powinny być wpisane do międzynarodowego kalendarza sportowego. Tylko jeden rajd terenowy maraton może odbyć się w ciągu roku na danym kontynencie, prócz specjalnego zezwolenia FIA.

Całkowita długość trasy powinna wynosić, co najmniej 10.000 km, a długość etapów jest dowolna. Czas rozgrywania nie powinien przekraczać 31 dni, łącznie z badaniami kontrolnymi i prologiem.

Wyłącznie rajdowe pojazdy terenowe (grupy T) zdefiniowane w regulaminach technicznych FIA są do nich dopuszczone, z wyłączeniem wszelkich innych pojazdów.

22.

a) Zawody lub Konkurs

Zgromadzenie zawodników i osób oficjalnych obejmujące jedno lub więcej zawodów, albo kilka prób rekordów.

b) Parada

Parada polega na prezentacji grupy samochodów jadących z umiarkowaną prędkością. Następujące warunki muszą być przestrzegane:

- jeden samochód oficjalny otwiera paradę, drugi ją zamyka;
- obydwie wyżej wymienione samochody oficjalne muszą być prowadzone przez doświadczonych kierowców podlegających dyrektorowi zawodów;
- wyprzedzanie jest bezwzględnie zakazane;
- zabroniony jest pomiar czasu;
- samochody nie mogą posiadać numerów startowych chyba, że posiadają oryginalne numery historyczne. Inne oznakowanie pojazdów może być wykorzystane przez organizatorów (np. litery lub liczby umieszczone na bocznych szybach), ale musi być ono usunięte gdy pojazdy opuszczają miejsce zawodów.
- informacja o każdej paradzie musi być umieszczona w regulaminie uzupełniającym zawodów; samochody w niej uczestniczący muszą również być wymienione w oficjalnym programie zawodów.

c) Pokaz

Pokaz polega na zaprezentowaniu osiągnięć samochodu. Następujące warunki muszą być przestrzegane:

- pokazy z udziałem więcej niż 5 samochodów muszą być kontrolowane przez samochód zabezpieczający prowadzony przez doświadczonego kierowcę podlegającego dyrektorowi zawodów;
- wszyscy sędziowie muszą znajdować się na swoich stanowiskach;
- kierowcy muszą nosić stosowne ubrania zabezpieczające (usiłnie zaleca się kombinezony i kaski homologowane przez FIA); Organizatorzy mogą określić minimalne wymagane normy ubrań;
- samochody muszą spełniać normy bezpieczeństwa wymagane podczas badań kontrolnych;
- szczegółowa lista uczestników musi być opublikowana po badaniach kontrolnych;

- niedozwolony jest udział jakiegokolwiek pasażera;
- Wyprzedzanie jest zabronione, chyba, że jest wymagane przez sędziego pokazującego flagę niebieską;
- zabroniony jest pomiar czasu;
- informacja o każdym pokazie musi być umieszczona w regulaminie uzupełniającym zawodów; samochody w nim uczestniczące muszą również być wymienione w programie zawodów;
- samochody nie mogą posiadać numerów startowych, chyba że posiadają oryginalne numery historyczne. Inne oznakowanie pojazdów może być wykorzystane przez organizatorów (np. litery lub liczby umieszczone na bocznych szybach), ale musi być ono usunięte, gdy pojazdy opuszczają miejsce zawodów.

Parady i pokazy nie mogą być organizowane bez zgody ASN kraju organizatora.

23. Próba

Zawody ograniczone, których każdy zawodnik może wybrać swój własny czas do ich wykonania w okresie ustalonym regulaminem.

24. Mistrzostwa, Puchar, Trofeum, Challenge i Seria

Międzynarodowe Mistrzostwa, Międzynarodowe Puchary, Międzynarodowe Trofea lub Międzynarodowe Challenge są własnością FIA.

a) Mistrzostwa

Mistrzostwa mogą składać się z serii zawodów lub jednych zawodów. Tylko zawody międzynarodowe opisane w poniższym artykule 17 mogą tworzyć Mistrzostwa Międzynarodowe. Tylko FIA ma prawo na zezwolenie rozegrania mistrzostw międzynarodowych. Tylko właściwe ASN-y mogą zezwolić na rozgrywanie mistrzostw krajowych.

Mistrzostwa krajowe mogą być zorganizowane wyłącznie przez krajową władzę sportową lub jakąkolwiek inną organizację posiadającą pisemne zezwolenie tej krajowej władzy sportowej.

Maksymalnie jedno zawody mistrzostw krajowych mogą być zorganizowane poza własnym terytorium, pod następującymi warunkami:

- że odbywają się w kraju mającym wspólną granicę (w przypadku granicy morskiej, pod warunkiem że FIA stwierdzi, iż kraj ten posiada stosowny związek geograficzny) z krajem, który organizuje mistrzostwa krajowe
- że regulaminy sportowy i techniczny mistrzostw krajowych zostały zatwierdzone przez FIA
- że trasa na której rozegrane zostaną zawody, posiada homologację i została zatwierdzona przez FIA, i że regulaminy dotyczące bezpieczeństwa i ratownictwa medycznego będą przestrzegane.

Mistrzostwa międzynarodowe mogą być zorganizowane wyłącznie przez FIA lub przez inną organizację posiadającą pisemną zgodę FIA. W tym przypadku, władza sportowa, która organizuje te mistrzostwa posiada te same prawa i obowiązki jak organizator zawodów.

b) Puchar, Trofeum, Challenge i Seria

Puchar, Trofeum, Challenge lub Seria mogą składać się z kilku zawodów podlegających tym samym regulaminom lub stanowić jedne zawody. Tylko zawody międzynarodowe opisane w poniższym artykule 17 mogą tworzyć Międzynarodowy Puchar, Trofeum, Challenge lub Serię.

Żadna seria międzynarodowa nie może być organizowana bez uprzednio uzyskanej zgody FIA, która będzie dotyczyła następujących punktów:

- zatwierdzenia regulaminu sportowego i technicznego serii, z uwzględnieniem bezpieczeństwa;
- zatwierdzenia kalendarza serii;
- uzyskania wcześniejszej zgody (łącznie datami zawodów) wszystkich ASN-ów na terytorium, których organizowane są jedne lub kilka zawodów zaliczanych do serii;
- kontroli właściwości homologacji torów w stosunku do kategorii dopuszczonych pojazdów, z uwzględnieniem przestrzegania regulaminów dotyczących bezpieczeństwa i ratownictwa medycznego FIA.
- kontrola spójności nazwy serii z jej przebiegiem geograficznym i kryteriami o charakterze technicznym i sportowym.

Ponadto, FIA może według swojego uznania, zezwolić na rozegrania mistrzostw krajowych przeznaczonych dla członków jednego ASN, składających się z więcej niż jednej rundy poza terytorium właściwym dla danego ASN.

c) Mistrzostwa, Puchary, Trofea, Challenge lub Serie, które w nazwie mają FIA mogą być organizowane wyłącznie przez FIA lub przez inną organizację za pisemną zgodą FIA i mogą zawierać w nazwie termin „Świata” (lub każdy inny termin mający podobne znaczenie lub będący jego pochodną nienależnie od użytego języka) wyłącznie gdy ich regulaminy szczegółowe są zgodne z wymaganiami podanymi poniżej w punkcie d) i, że w ciągu sezonu średnio startują w nich co najmniej 4 marki samochodowe.

d) Inne Mistrzostwa, Puchary, Trofea, Challenge lub Serie nie mogą zawierać w nazwie termin „Świata” (który w niniejszych przepisach oznacza każdy termin mający podobne znaczenie lub będący jego pochodną, nienależnie od użytego języka) bez zezwolenia FIA. Ogólnie rzecz biorąc, FIA wyda takie zezwolenie pod warunkiem spełnienia poniższych wymagań i, że leży to w interesie ogólnym sportu. FIA może cofnąć swoją zgodę w razie nieprzestrzegania tych wymagań.

i) Kalendarz Pucharu, Trofeum, Challenge lub Serii musi zawierać zawody organizowane na co najmniej 3 kontynentach w ciągu tego samego sezonu.

ii) Gdy Pucharu, Trofeum, Challenge lub Seria składa się z pojedynczych zawodów - rundy, zawody lub serie będące kwalifikacjami dla kierowców do tych pojedynczych zawodów muszą być organizowane na co najmniej trzech kontynentach i muszą być zawodami właściwie zgłoszonymi do Międzynarodowego Kalendarza.

iii) Organizator musi przyjąć i uznać, że prócz praw i prerogatyw opisanych w Kodeksie i innych regulaminach, FIA zastrzega sobie prawo do

przeprowadzania inspekcji podczas każdego zawodów Pucharu, Trofeum, Challenge lub Serii, które używają lub wnioskowały o użycie terminu „świata” w celu sprawdzenia czy zasady Kodeksu i regulaminów są w pełni przestrzegane. Organizator ułatwiać będzie te inspekcje poprzez zezwolenie FIA na dostęp do każdego toru i udostępnienie każdego dokumentu użytecznego w tym celu.

iv) Organizator danego Pucharu, Trofeum, Challenge lub Serii musi na każde zawody wyznaczyć na liście publikowanej i regularnie uaktualnianej przez FIA co najmniej jednego sędziego sportowego, który będzie pełnił funkcję Przewodniczącego Zespołów Sędziów Sportowych i, który będzie przekazywał sprawozdanie o każdym poważnym naruszeniu Kodeksu lub innej stwierdzonej nieprawidłowości do FIA, ASN-u zarządzającego zawodami i ASN-u na terytorium, którego przeprowadzane są zawody. FIA może wyjątkowo wyrazić zgodę odstąpienie dla serii zasadnie używającej od wielu lat termin „Świata”.

25. Komitet Organizacyjny

Grupa złożona z co najmniej 3 osób zatwierdzonych przez ASN (patrz art. 3, 4 i 5), z uprawnieniami nadanymi przez Organizatora Zawodów (patrz art. 55) koniecznymi do organizacji materialnej zawodów i wprowadzenia w życie regulaminu uzupełniającego (patrz art. 27).

26. Zezwolenie na organizację

Dokument zezwalający organizowanie zawodów, wydany przez klub narodowy posiadający władzę sportową (patrz art. 3, 4 i 5).

27. Regulamin uzupełniający

Obowiązkowy oficjalny dokument, wydany przez Organizatora Zawodów (art. 55) w celu uregulowania szczegółów zawodów.

28. Program

Obowiązkowy oficjalny dokument, przygotowany przez Komitet Organizacyjny Zawodów (patrz art. 25), podający wszelkie informacje dla zaznajomienia publiczności ze szczegółami przebiegu zawodów.

29. Trasa

Droga wyznaczona do pokonania przez uczestników zawodów.

30. Tor

Trasa zamknięta, posiadająca infrastrukturę, która stanowi jej integralną część, zaczynająca i kończąca się w tym samym miejscu, specjalnie zbudowana lub dostosowana do wyścigów samochodowych. Tor może być okazjonalny, półstały lub stały w zależności od jego infrastruktury i dyspozycyjności do zawodów.

31. Pętla prędkościowa

Tor stały składający się z maksimum 4 zakrętów, wszystkich pokonywanych w tym samym kierunku skrętu.

32. Mila i kilometr

We wszystkich przeliczeniach z miar angielskich na metryczne i odwrotnie, mila jest przyjmowana jako 1609,344 m.

33. Rekord

Najlepszy wynik uzyskany w pewnych, ściśle określonych przepisami okolicznościach (patrz Kodeks: Załącznik D, regulamin rekordów).

34. Rekord lokalny

Rekord ustanowiony na torze stałym lub okazjonalnym, zatwierdzany przez ASN, bez względu na narodowość zawodnika.

35. Rekord krajowy

Rekord ustanowiony lub pobity w zgodzie z przepisami wydanymi przez ASN, na jego terytorium lub na terytorium innego ASN, po uprzedniej zgodzie tego ostatniego. Rekord krajowy określa się „rekordem w klasie”, jeżeli jest to najlepszy wynik uzyskany w jednej z klas, na które podzielone są dopuszczone do próby typy samochodów lub „rekordem absolutnym”, jeśli jest najlepszym rezultatem, bez uwzględnienia podziału na klasy.

36. Rekord międzynarodowy

Za rekord międzynarodowy uważa się najlepsze osiągnięcia dokonane w określonej klasie lub grupie (patrz art. 199).

Istnieją Międzynarodowe Rekordy Samochodowe, Międzynarodowe Rekordy Pojazdów Specjalnych i Międzynarodowe Rekordy Poduszkowców (patrz art. 199).

37. Rekord świata

Rekord uznany przez FIA jako najlepszy wynik osiągnięty przez samochód niezależnie od kategorii, klasy, grupy czy innych kryteriów podziału.

38. Posiadacz rekordu

Jeśli rekord został ustanowiony w trakcie próby indywidualnej posiadaczem jest zawodnik, któremu przyznane zostało pozwolenie podjęcia próby i który podpisał zgłoszenie dla uzyskania takiej zgody.

Jeśli rekord został ustanowiony w trakcie mityngu jego posiadaczem jest zawodnik (patrz art. 44), który dokonał zgłoszenia pojazdu, którym osiągnięty został rekordowy wynik.

39. Start

Startem jest moment wydania polecenia startu pojedynczemu zawodnikowi lub kilku zawodnikom startującym razem (patrz art. 89 do 96, określające przepisy dotyczące startu).

40. Linia kontrolna

Linia, na której dokonywany jest pomiar czasu po jej przekroczeniu przez pojazd.

41. Linia startu

Początkowa linia kontrolna, z lub bez pomiaru czasu (patrz art. 90).

42.

a) Linia mety

Końcowa linia kontrolna, z lub bez pomiaru czasu.

b) Park zamknięty

Jest to miejsce, do którego zawodnik zobowiązany jest dostarczyć swój(-e) samochód(-y) zgodnie z przepisami Regulaminu Uzupełniającego.

Na teren Parku Zamkniętego mają wstęp wyłącznie osoby oficjalne wyznaczone do nadzoru. Niedozwolone są żadne działania, przygotowania, ani naprawy za wyjątkiem dozwolonych przez wyżej wymienione osoby oficjalne.

Park Zamknięty obowiązuje we wszystkich zawodach, w których przewidziane są badania kontrolne.

Regulamin Uzupełniający zawodów musi określić miejsce(-a) lokalizacji parku(-ów) zamkniętego(-tych).

Park zamknięty musi znajdować się w bliskim sąsiedztwie linii mety (lub linii startu, jeśli tam jest przewidziana). Na końcu próby klasyfikacyjnej, przestrzeń między linią mety a wjazdem do parku zamkniętego podlega pod przepisy parku zamkniętego.

Park Zamknięty winien mieć odpowiednie wymiary i być dokładnie zabezpieczony przed wstępem osób nieupoważnionych w czasie znajdowania się samochodów na jego terenie. Nadzór sprawowany jest przez osoby wyznaczone przez organizatora. Osoby te są odpowiedzialne za działanie parku zamkniętego i tylko one są upoważnione do wydawania poleceń uczestnikom zawodów.

Strefy kontrolne w rajdach traktowane są jak park zamknięty. Nie wolno wykonywać żadnych napraw, ani korzystać z jakiegokolwiek pomocy w strefie kontrolnej.

43. Handicap

Sposób ustalony w regulaminie uzupełniającym zawodów mający na celu maksymalne wyrównanie szans zawodników.

44. Zawodnik

Każda osoba fizyczna lub prawna dopuszczona do jakichkolwiek zawodów, obowiązkowo posiadająca licencję zawodnika FIA (fr. - licence de concurrent; ang. competitor's licence), wydaną przez jego macierzysty ASN (patrz art. 108, 110).

45. Kierowca

Osoba kierująca pojazdem w jakichkolwiek zawodach obowiązkowo, posiadająca licencję kierowcy FIA (fr. - licence de conducteur; ang. driver's licence) wydaną przez jego macierzysty ASN (patrz art. 108, 110).

46. Pasażer

Osoba inna niż kierowca, przewożona w samochodzie i ważąca wraz z wyposażeniem osobistym nie mniej niż 60 kg.

*Zgodnie z wykładnią FIA z 6.02.2002, w rajdach, kierowca i pilot (fr. pilote, co-pilote; ang. driver, co-driver) nie są traktowani jako pasażerowie /przypisek GKSS - PZM/.

47. Licencja

a) Licencja jest dowodem zarejestrowania, wydawanym osobie fizycznej lub prawnej (kierowca lub zawodnik, producent lub zespół, osoba oficjalna, organizator, tor itp.), pragnącej uczestniczyć lub biorącej udział z jakiegokolwiek tytułu w zawodach lub próbach rekordów przeprowadzonych

zgodnie z niniejszym Kodeksem. Posiadacz licencji zobowiązany jest znać tekst niniejszego Kodeksu i musi przestrzegać jego przepisy. Stosowaną zasadą we wszystkich przypadkach jest, że każdy kandydat spełniający kryteria przyznawania licencji, zgodnie z niniejszym Kodeksem i stosowanymi przepisami sportowymi i technicznymi ma prawo otrzymania licencji.

Nikt nie może uczestniczyć w zawodach, ustanawiać czy poprawiać rekordy, jeżeli nie jest posiadaczem licencji FIA wydanej przez macierzysty ASN lub licencji wydanej przez ASN, inny niż macierzysty, ale pod warunkiem zgody tego ostatniego (patrz art. 110).

Macierzystym ASN-em jest ASN kraju, którego jest się obywatelem.

W wypadku zawodnika lub kierowcy zawodowego, tak jak definiuje to Artykuł 18 niniejszego Kodeksu, macierzystym ASN-em może być także ASN kraju UE, w którym osoba posiadająca licencję zamieszkuje na stałe w dobrej wierze.

Każda licencja FIA wydana przez ASN jest ważna na zawody międzynarodowe, zgodnie ze stopniem tej licencji, pod warunkiem że zawody te zostały wpisane do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego.

Licencja FIA musi być corocznie wznawiana, od 1-go stycznia każdego roku.

Każdy ASN wydaje licencje zgodnie z przepisami FIA.

Licencja może być wystawiona pod pseudonimem, lecz nikt nie może posługiwać się dwoma pseudonimami.

Wydanie licencji lub jej wznowienie może mieć miejsce za opłatą.

ASN może wydać licencje cudzoziemcowi pochodzącemu z kraju jeszcze nie reprezentowanego w FIA za wcześniejszą zgodą FIA. Wykaz licencji wydawanych w ten sposób będzie przechowywany w Sekretariacie FIA.

Każdy członek FIA, od momentu jego przyjęcia, musi podjąć się przestrzegania trybu uznawania i rejestracji wydawanych licencji.

Międzynarodowa Super-Licencja jest przyznawana i wydawana przez FIA kandydatom już posiadającym licencje narodowe na ich życzenie. Jest ona obowiązkowa w niektórych Mistrzostwach Międzynarodowych FIA według warunków ustanowionych w ich regulaminach. W tym celu kandydaci do Super-Licencji FIA powinni corocznie zgłaszać zapotrzebowanie, podpisując specjalnie do tego przeznaczone formularze. Jest ona odnawiana corocznie. FIA ma prawo odmówienia wystawiania Super-Licencji i musi je umotywić. Dokument Super-Licencji pozostaje własnością FIA, która wydaje ją każdemu posiadaczowi. Zawieszenie lub odebranie licencji wynikające z nałożonej kary, wyklucza okresowo lub definitywnie jej posiadacza z mistrzostw FIA.

b) Licencje krajowe wydane przez ASN kraju Unii Europejskiej (UE) lub ASN kraju równoważnego zgodnie z decyzją FIA, zawodnikowi lub kierowcy zawodowemu tak jak definiuje to Artykuł 18 niniejszego Kodeksu, umożliwiają ich posiadaczom udział w zawodach krajowych rozgrywanych w krajach UE (lub równoważnych zgodnie z decyzją FIA) bez konieczności posiadania specjalnych zezwoleń.

Każdy ASN kraju UE lub równoważnego zgodnie z decyzją FIA, zagwarantuje, że warunki ubezpieczenia biorą pod uwagę niniejszy przepis. Każdy wyżej wymieniony zawodnik lub kierowca zawodowy poddany jest jurysdykcji ASN kraju, w którym uczestniczy w zawodach jak również ASN, który wystawił mu licencję.

Każde zawieszenie takiej licencji będzie zamieszczone w Oficjalnym Biuletynie Sportu Samochodowego FIA.

48. Rejestr licencji

Prowadzony przez ASN wykaz osób, którym ten ASN wydał licencję zawodnika lub kierowcy.

49. Numery licencji

Numery licencji przyznawane są corocznie przez ASN zawodnikom lub kierowcom wpisanym do jego rejestru.

50. Wykluczenie

Wykluczenie zabrania osobie, której ono dotyczy, brania udziału w określonych zawodach lub w kilku zawodach jednego sezonu.

51. Zawieszenie

Zawieszenie odbiera czasowo osobie, której ono dotyczy, prawo uczestnictwa we wszystkich zawodach, albo na całym terytorium podległym ASN, który je orzekł, albo we wszystkich krajach podlegających jurysdykcji FIA (patrz art. 170 i 182).

52. Dyskwalifikacja

Dyskwalifikacja odbiera ostatecznie osobie, której ona dotyczy, prawo uczestnictwa we wszystkich zawodach, oprócz przypadków przewidzianych w art. 170 i 182.

ROZDZIAŁ III

ZAWODY - USTALENIA OGÓLNE

53. Ogólne warunki stosowania regulaminu

Wszelkie zawody oraz wszelkie próby rekordów krajowych, międzynarodowych i świata organizowane w kraju reprezentowanym w FIA, regulowane są przez niniejszy Kodeks.

Natomiast, zawody zamknięte i próby rekordów lokalnych są regulowane przez krajowy regulamin sportowy. W krajach nieposiadających publikowanego krajowego regulaminu sportowego obowiązuje niniejszy Kodeks.

54. Zawody organizowane w kraju nie reprezentowanym w FIA

Nie mogą być organizowane zawody w kraju nie reprezentowanym w FIA, bez specjalnego zezwolenia wydanego warunkowo przez FIA.

55. Organizacja zawodów

W każdym kraju zawody sportowe mogą być organizowane przez:

a) Klub Narodowy posiadający władze sportową (patrz art. 3, 4 i 5).

b) Automobilklub lub w wyjątkowych przypadkach inną wykwalifikowaną grupę sportową, z zastrzeżeniem, że klub ten lub ta grupa będzie posiadać niezbędne zezwolenie na organizację (patrz art. 61).

56. Dokumenty oficjalne

We wszystkich zawodach sportowych muszą być wydane oficjalne dokumenty, pomiędzy którymi obligatoryjnie musi znaleźć się Regulamin uzupełniający (patrz art. 27) i Program (patrz art. 28). Jeśli jakkolwiek zapis w tychże dokumentach oficjalnych jest sprzeczny z niniejszym Międzynarodowym Kodeksem Sportowym FIA to uważany jest za nieważny i niebyły.

57. Oświadczenia obowiązujące na wszystkich dokumentach dotyczących zawodów

Wszelkie Regulaminy Uzupełniające, programy i karty zgłoszeń zawodów winny nosić w widoczny sposób następujące oświadczenie:

„ZORGANIZOWANE ZGODNIE Z MIĘDZYNARODOWYM KODEKSEM SPORTOWYM FIA I REGULAMINEM KRAJOWYM SPORTU SAMOCHODOWEGO...(nazwa zainteresowanego ASN-u lub jego upoważnionego przedstawiciela)". W tych krajach, w których nie ma krajowego regulaminu sportowego, oświadczenie to powinno być ograniczone do: „ZORGANIZOWANE ZGODNIE Z MIĘDZYNARODOWYM KODEKSEM SPORTOWYM FIA".

58. Znajomość i przestrzeganie regulaminów

Każda osoba lub grupa osób, organizująca lub biorąca udział w zawodach sportowych jest zobowiązana:

- 1) znać statut i regulaminy FIA, Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA i Regulaminy Krajowe,
- 2) bezwarunkowo przestrzegać powyższe, jak również podporządkowywać się decyzjom władz sportowych oraz przyjmować wynikające z tego konsekwencje.

W przypadku nie zastosowania się do tych postanowień, osobie lub grupie organizującej zawody lub biorącej w nich udział zostanie cofnięta wydana wcześniej licencja, a producent zostanie wykluczony czasowo lub trwale z Mistrzostw FIA. FIA uzasadni swoje decyzje.

Jeżeli samochód uznany jest za niezgodny z regulaminem technicznym, brak korzyści wynikających z jego osiągnięć nie będzie nigdy uważany jako element obrony.

59. Zawody zabronione

Każde planowane zawody organizowane niezgodnie z postanowieniami Kodeksu i regulaminu krajowego danego ASN są zabronione przez ten ASN. Jeśli zawody takie zostaną włączone do meetingu, dla którego zostało wydane zezwolenie organizacyjne, zezwolenie to będzie nieważne. Wobec posiadaczy licencji biorących udział w takich zawodach mają zastosowanie postanowienia art. 58.

60. Przełożenie lub odwołanie zawodów

Nie wolno odwoływać, ani zmieniać terminu meeningu lub konkurencji będącej jego częścią o ile w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów nie została zastrzeżona przez organizatora taka możliwość, lub, o ile sędziowie sportowi nie zdecydowali o zmianie terminu z powodu siły wyższej, lub ze względów bezpieczeństwa (patrz art. 141).

W przypadku odwołania lub odroczenia na dłuższej niż 24 godziny, wpisowe do zawodów musi być zwrócone.

ROZDZIAŁ IV

ZAWODY SPORTOWE - SZCZEGÓŁY ORGANIZACYJNE

61. Konieczne zezwolenie na organizację

W żadnym kraju będącym członkiem FIA nie wolno przeprowadzać zawodów bez zezwolenia na organizację (patrz art. 26), wydanego przez kompetentną władzę sportową, tj. przez ASN, posiadacza władzy sportowej (patrz art. 3, 4 i 5).

62. Wniosek o zezwolenie na organizację

Każdy wniosek o wydanie zezwolenia na organizację musi być przesłany kompetentnym władzom sportowym (patrz art. 61) co najmniej na miesiąc przed proponowanym terminem zawodów, wraz z następującymi informacjami:

- 1) nazwiskami i kwalifikacjami osób proponowanych do utworzenia Komitetu Organizacyjnego (patrz art. 25) oraz adres tego Komitetu,
- 2) projektem regulaminu uzupełniającego (patrz art. 27 i 65) dla każdego zawodów. W przypadku, kiedy kompetentne władze sportowe ustaliły z góry opłatę za wydanie zezwolenia na organizację, do wniosku musi być dołączona kwota tej opłaty, która w przypadku odmowy zezwolenia będzie zwrócona.

63. Wydawanie zezwolenia na organizację

Kompetentne władze sportowe mogą w każdym kraju wydawać zezwolenia organizacyjne na specjalnych formularzach, jeśli uznają to za stosowne (patrz art. 61), ale rolę zezwolenia organizacyjnego może również spełniać proste pismo zatwierdzające Regulamin uzupełniający (patrz art. 27 i 65). Stosowaną zasadą we wszystkich przypadkach jest, że każdy **organizator**, który występuje z wnioskiem o organizację jest upoważniony do otrzymania zezwolenia pod warunkiem, że spełnia kryteria licencji, zgodnie z niniejszym Kodeksem i stosowanymi przepisami sportowymi i technicznymi.

64. Przestrzeganie prawa i regulaminów

Zawody mogą być rozegrane na drogach lub torach lub na obu, ale właściwa władza sportowa (patrz art. 61) nie może wydać zezwolenia Komitetowi Organizacyjnemu (patrz art. 25) dopóki ten nie uzyska, jeśli istnieją takie wymogi, zgody od właściwych władz administracyjnych (patrz art. 26).

NOTA 1: Zawody przeprowadzone na drogach otwartych dla ruchu drogowego muszą stosować się do krajowych przepisów ruchu drogowego.

Kary za naruszenie tych przepisów pozostają w gestii Zespołu Sędziów Sportowych.

NOTA 2: Zawody rozgrywane na pętłach prędkościowych muszą stosować się do przepisów do niniejszego Międzynarodowego Kodeksu Sportowego, ale mogą również do dodatkowych przepisów regulujących zasady jazdy samochodów wyścigowych pętłach prędkościowych i wydanych specjalnie w tym celu.

Publikowanie regulaminów:

Regulaminy różnych zawodów o mistrzostwo FIA winny wpłynąć do sekretariatu FIA najpóźniej na miesiąc przed terminem zamknięcia zgłoszeń, z wyjątkiem rajdów, dla których termin ten wynosi dwa miesiące.

65. Podstawowe informacje do umieszczenia w regulaminie uzupełniającym:

- a) wyznaczenie organizatora lub organizatorów (patrz art. 55),
- b) nazwa, charakter i definicja proponowanych zawodów (patrz art. 17 do 21),
- c) stwierdzenie, że zawody zostaną przeprowadzone zgodnie z niniejszym Kodeksem i Regulaminem Krajowym (jeżeli istnieje),
- d) skład Komitetu Organizacyjnego (patrz art. 25) i jego adres,
- e) miejsce i termin zawodów,
- f) szczegółowy opis proponowanych zawodów (długość i kierunek trasy, klasy i kategorie dopuszczonych pojazdów, paliwo, ograniczenie liczby uczestników, jeśli takie ma miejsce itd.),
- g) wszystkie przydatne informacje dotyczące zgłoszeń: miejsce przyjmowania, daty i godziny otwarcia i zamknięcia terminu zgłoszeń, kwota wpisowego, jeśli takie jest pobierane itd. (patrz art. 70 i 71),
- h) wszystkie przydatne informacje dotyczące ubezpieczeń, jeśli są one wymagane,
- i) daty, godziny i sposób startu, ze wskazaniem handicapów, jeśli są one przewidziane,
- j) przypomnienie postanowień Kodeksu, zwłaszcza dotyczących obowiązujących licencji (patrz art. 44, 45 i 108), sygnalizacji (patrz Kodeks, załącznik H) oraz zabezpieczeń przeciwpożarowych (patrz art. 128),
- k) sposób kontroli przyjazdów na mecie i prowadzenia klasyfikacji,
- l) szczegółowa lista nagród przeznaczonych dla każdej konkurencji,
- m) przypomnienie postanowień Kodeksu dotyczących protestów (patrz art. 172, 173 i 174),
- n) nazwiska członków Zespołu Sędziów Sportowych i Dyrektora zawodów.

66. Zmiany w Regulaminie Uzupełniającym

Do Regulaminu Uzupełniającego nie można wprowadzać żadnych zmian po terminie otwarcia zgłoszeń chyba, że wyrażą na nie jednomyślną zgodę wszyscy już zgłoszeni uczestnicy lub jeśli wprowadzone są decyzją Zespołu Sędziów Sportowych z powodu „siły wyższej” lub bezpieczeństwa (patrz art. 141).

67. Podstawowe informacje do podania w programie

- a) stwierdzenie, że zawody prowadzone będą zgodnie z Kodeksem i Regulaminem Krajowym jeśli istnieje,
- b) miejsce i data zawodów,
- c) krótki opis i harmonogram czasowy przewidywanych konkurencji,
- d) nazwy lub nazwiska zawodników i kierowców wraz z przyznanymi numerami startowymi umieszczonymi na ich samochodach (jeśli używane są pseudonimy, to muszą być one podane w cudzysłowie),
- e) handicap, jeśli będzie zastosowany,
- f) szczegółowa lista nagród przyznawanych w każdej konkurencji,
- g) nazwiska członków Zespołu Sędziów Sportowych i Dyrektora zawodów.

68. Zgłoszenia

Zgłoszenie jest umową pomiędzy zawodnikiem a Komitetem Organizacyjnym (patrz art. 25). Umowa ta może być podpisana przez obie strony lub wynikać z wymiany korespondencji. Zobowiązuje ona zawodnika do wzięcia udziału w zawodach, w których zgodził się wystartować, z wyjątkiem przypadku zaistnienia udowodnionej „siły wyższej”. Zobowiązuje ona Komitet Organizacyjny do wypełnienia względem zawodnika wszelkich szczegółowych warunków zgłoszenia z zastrzeżeniem, iż uczestnik uczyni ze swej strony wszystko, aby lojalnie wziąć udział w zawodach.

69. Respektowanie zgłoszeń

Wszystkie spory pomiędzy zawodnikiem a Komitetem Organizacyjnym, dotyczące zgłoszenia, muszą być rozstrzygane przez Władzę Sportową, która zatwierdziła Komitet Organizacyjny (patrz art. 25), nie przesądzając prawa do odwołania w przypadku zawodnika zagranicznego. Jeśli orzeczenie nie może być podjęte przed terminem rozegrania zawodów, każdy zawodnik lub kierowca zatwierdzony do wystartowania w tych zawodach, który nie weźmie w nich udziału, będzie natychmiast zawieszony międzynarodowo lub krajowo (czasowe cofnięcie licencji) chyba, że wpłaci kaucję, której wysokość ustalona jest przez kompetentne władze sportowe. Wniesienie tej kaucji nie upoważnia zawodnika czy kierowcy do zmiany uczestnictwa w jednych zawodach na inne (patrz art. 124).

70. Przyjmowanie zgłoszeń

Komitet Organizacyjny może przyjmować zgłoszenia po otrzymaniu zezwolenia na zorganizowanie zawodów od właściwej Władzy Sportowej.

Ostateczne zgłoszenia winny być wypełnione na regulaminowym formularzu dostarczonym przez Komitet Organizacyjny, w którym należy podać **nazwy i adresy zawodników, wraz z numerami licencji zawodnika i kierowcy.**

Regulamin uzupełniający może jednak precyzować dodatkowy termin na wyznaczenie kierowców do udziału w zawodach.

Jeśli opłata wpisowego jest przewidziana w Regulaminie Uzupełniającym (patrz art. 65g), do każdego zgłoszenia musi być dołączona kwota tej opłaty pod rygorem jego unieważnienia.

Zawodnicy i kierowcy mogą brać udział w zawodach międzynarodowych organizowanych za granicą wyłącznie po wcześniejszym uzyskaniu zezwolenia ich ASN. Takie zezwolenie może przybierać każdą formę, jaką ASN uzna za stosowną: podstemplowanie karty zgłoszenia, wydanie zawodnikowi lub kierowcy specjalnego zezwolenia na start w określonych zawodach lub bardziej ogólnego zezwolenia (ważnego w jednym lub kilku krajach, przez określony czas lub w całym czasie ważności licencji).

Przyjęcie przez organizatora zgłoszenia zawodnika lub kierowcy zagranicznego bez wcześniejszej zgody ASN, który wystawił mu licencję, stanowi naruszenie prawa, które po powiadomieniu FIA spowoduje nałożenie grzywny, jaką FIA uzna za stosowną.

Zezwolenia na udział w zawodach zagranicznych wydane przez ASN-y:

Przypomina się, że ASN może wydawać zezwolenia posiadaczom swoich licencji wyłącznie na udział w zawodach prawidłowo zgłoszonych do Kalendarza Międzynarodowego FIA.

71. Zamknięcie zgłoszeń

Data i godziny zamknięcia zgłoszeń muszą być obowiązkowo podane w Regulaminie Uzupełniającym (patrz art. 65g).

W przypadku zawodów międzynarodowych zamknięcie zgłoszeń musi nastąpić, co najmniej na 7 dni przed terminem ustalonym dla rozegrania zawodów. Dla innych zawodów okres ten może być zredukowany do 3 dni, ale nigdy mniej.

72. Zgłoszenia przesłane faksem

Zgłoszenie może być dokonane faksem lub jakimkolwiek innym środkiem łączności elektronicznej pod warunkiem jego wysłania przed terminem wyznaczonym do zamknięcia zgłoszeń i potwierdzenia pismem wysłanym w tym samym czasie, wraz z opłatą wpisowego, jeśli jest ona wymagana.

Czas nadania na dokumencie elektronicznym (faks, poczta elektroniczna) jest uznawany za czas zgłoszenia do zawodów.

73. Zgłoszenie zawierające fałszywe dane

Zgłoszenie zawierające fałszywe dane będzie uznane za nieważne i niebyłe, a zawodnik może zostać uznany winnym wykroczenia, a ponadto kwota wpisowego może ulec konfiskacie.

74. Odmowa przyjęcia zgłoszenia

W przypadku odmowy przyjęcia zgłoszenia przez Komitet Organizacyjny zawodów międzynarodowych, należy pisemnie powiadomić o takiej odmowie zainteresowanego w terminie 8 dni od otrzymania i nie później niż na 5 dni przed zawodami. Odmowa musi być uzasadniona. Dla innych zawodów, regulamin krajowy może przewidywać inne terminy dotyczące odmowy przyjęcia zgłoszenia.

75. Zgłoszenie warunkowe

Regulamin uzupełniający może przewidywać, że zgłoszenia będą przyjmowane pod pewnymi, wyraźnie określonymi warunkami, jeśli na przykład liczba startujących jest ograniczona - z zastrzeżeniem, że jeśli

zwolni się miejsce wśród innych zgłoszonych uczestników. Strona zainteresowana musi zostać powiadomiona o warunkowym przyjęciu zgłoszenia listownie lub telegraficznie najpóźniej w pierwszym dniu po zamknięciu zgłoszeń, lecz zawodnik przyjęty warunkowo nie podlega przepisom artykułu 124.

76. Publikacja zgłoszeń

Zabronionym jest ogłaszanie lub publikowanie przy okazji zawodów nazwy zawodnika, od którego Komitet Organizacyjny nie otrzymał regulaminowego zgłoszenia.

Zawodnicy przyjęci warunkowo (patrz art. 75) muszą być określani jako warunkowi przy publikowaniu zgłoszeń.

77. Wyznaczenie startujących

Jeżeli ilość otrzymanych zgłoszeń przekracza maksymalną liczbę zawodników ustaloną w Regulaminie Uzupełniającym, startujący będą wyznaczeni bądź w kolejności napływania zgłoszeń, bądź na drodze losowania, bądź też w inny sposób określony przez Komisję Sportową ASN. Chyba, że przypadek taki został przewidziany w Regulaminie Uzupełniającym.

78. Wyznaczanie rezerwowych

Uczestnicy wyeliminowani zgodnie z warunkami podanymi w art. 77 mogą zostać przyjęci jako rezerwowi pod warunkiem uzyskania zgody Komitetu Organizacyjnego.

79. Zgłoszenie samochodu

Ten sam samochód może być zgłoszony tylko jeden raz w tych samych zawodach.

W wyjątkowych okolicznościach, ASN może odejść od tej zasady na swoim terytorium przez zatwierdzenie dwóch zgłoszeń tego samego samochodu w jednych zawodach, o ile będzie on prowadzony przez tego samego kierowcę tylko jeden raz.

80. Oficjalna lista zgłoszeń

Komitet Organizacyjny musi obowiązkowo przysłać do ASN i udostępnić każdemu zawodnikowi oficjalną listę zgłoszonych do wzięcia udziału w zawodach co najmniej 48 godzin przed otwarciem zawodów.

ROZDZIAŁ V TRASY I TORY

81. Trasy międzynarodowe

Jeżeli trasa zawodów przebiega przez terytorium więcej niż jednego kraju, organizatorzy muszą uzyskać za pośrednictwem swojego ASN wcześniejsze zezwolenia ASN każdego z przejeżdżanych krajów.

ASN krajów, przez które przebiega trasa zawodów, sprawują kontrolę sportową nad całością trasy w granicach ich terytoriów, jednakże jest

zrozumiałe, że końcowe zatwierdzenie wyników zawodów należy do ASN, któremu podlegają organizatorzy (patrz. art. 55).

82. Zatwierdzanie tras

Trasa zawodów musi być zatwierdzona przez ASN.

Do wniosku o wydanie zezwolenia musi być dołączony szczegółowy itinerer z dokładnym podaniem odległości do pokonania.

83. Pomiar odległości na drodze

W zawodach innych niż próby rekordu, odległości do 5 kilometrów muszą być mierzone wzdłuż linii środkowej drogi przez wykwalifikowanego mierniczego. Odległości powyżej 5 kilometrów mogą być określone oficjalnymi znakami drogowymi lub przy pomocy urzędowej mapy w skali nie mniejszej niż 1:250 000.

84. Międzynarodowe licencje dla toru lub trasy

Wniosek o licencję międzynarodową dla toru lub trasy stałej lub okazjonalnej musi zostać skierowany do FIA przez ASN, w celu przeprowadzenia wyścigów samochodowych lub próby bicia rekordów.

FIA może wydać licencję toru ważną na wyścigi samochodowe lub licencję trasy do próby bicia rekordów.

FIA po konsultacji z kompetentną ASN (patrz art. 3, 4 i 5) może odmówić wydania lub cofnąć już wcześniej wydaną licencję, ale musi uzasadnić odmowę wydania lub cofnięcia licencji.

85. Krajowa licencja dla toru lub trasy

ASN może w podobny sposób, na warunkach ustalonych w ostatnim paragrafie artykułu 86, wydać licencję krajową dla toru lub trasy.

86. Informacje zawarte w licencji toru lub trasy

Licencja wydana przez FIA musi określać długość toru lub trasy i w przypadku toru stopień stwierdzający dla jakich kategorii samochodów wyścigowych licencja jest ważna (patrz Załącznik O, artykuł 6). Należy też podać, czy trasa jest zatwierdzona dla prób bicia rekordów międzynarodowych i świata.

Licencja wydana przez ASN musi określać długość toru lub trasy i wskazać czy jest zatwierdzona do bicia rekordów krajowych. Licencja zawiera również przepisy szczególne toru lub trasy, które kierowcy zobowiązani są znać i przestrzegać.

87. Warunki, którym muszą odpowiadać trasy i tory stałe lub okazjonalne

Warunki, jakim muszą odpowiadać trasy i tory stałe lub okazjonalne są ustalane okresowo przez FIA.

88. Wywieszenie licencji toru

Licencja toru musi być wywieszona w widocznym miejscu na torze tak długo, jak długo zachowuje swoją ważność.

ROZDZIAŁ VI

STARTY I SERIE KWALIFIKACYJNE

89. Start

a) Startem jest moment, w którym rozkaz odjazdu jest wydany pojedynczemu kierowcy lub kilku kierowcom startującym razem. W przypadku prowadzenia pomiaru czasu zaczyna się on w momencie startu.

Istnieją tylko dwa rodzaje startu:

1 - start lotny,

2 - start zatrzymany,

b) Uznaje się, że kierowca wystartował w momencie kiedy sygnał startu został wydany. Sygnał startowy nie może być w żadnym wypadku powtórzony (patrz także art. 93),

c) Dla wszystkich zawodów innych niż próby rekordów, regulaminy uzupełniające muszą określać sposób dawania startu (patrz art. 91 i 92).

90. Linia startu

a) We wszystkich próbach rekordu i zawodach ze startem lotnym jest to linia, przy przekraczaniu której zaczyna się pomiar czasu samochodu(ów),

b) W zawodach ze startem zatrzymanym jest to linia względem której ustalona jest pozycja każdego samochodu (i każdego kierowcy, w razie potrzeby), jaką powinien zająć przed startem. Regulaminy uzupełniające (patrz art. 27) muszą definiować odpowiednie pozycje wszystkich samochodów przed startem i sposób, w jaki te pozycje są ustalane.

Start ze stanowisk (boksów):

- linia startu umieszczona przed stanowiskami: po daniu sygnału startu uważa się, że kierowca ukończył jedno okrążenie, kiedy pierwszy raz przekracza linię startu,

- linia startu umieszczona za stanowiskami: po daniu sygnału startu uważa się, że zawodnik ukończył jedno okrążenie, kiedy przekroczy linię startu po raz drugi.

91. Start lotny

Start zwany jest lotnym wtedy, gdy w momencie rozpoczęcia pomiaru czasu samochód jest już w ruchu.

Prócz innych postanowień zawartych w regulaminie uzupełniającym, zawodnicy opuszczają pole startowe za samochodem oficjalnym z przestrzeganiem porządku startu. Gdy samochód oficjalny opuszcza tor, kolumna kontynuuje jazdę w kolejności za pierwszym samochodem do sygnału startu, który oznacza początek zawodów.

92. Start zatrzymany

Start zwany jest zatrzymanym wtedy, gdy w momencie dania polecenia startu samochód jest nieruchomy.

a) W próbach rekordu ze startu zatrzymanego nieruchomy samochód musi być ustawiony w taki sposób, aby jego część przeznaczona do uruchomienia aparatury pomiaru czasu przy przekroczeniu linii startu, znajdowała się nie

dalej niż 10 cm przed tą linią. Silnik pojazdu musi być uruchomiony przed startem,

b) We wszystkich innych zawodach ze startu zatrzymanego regulaminy uzupełniające muszą podawać czy przed sygnałem startu silnik pojazdu ma być włączony czy zatrzymany,

c) dla samochodów startujących pojedynczo lub frontalnie w jednym rzędzie:
- jeśli pomiar czasu wykonywany jest na aparaturze rejestracyjnej automatycznie, samochód lub samochody muszą być ustawione przed startem zgodnie z podaną wyżej definicją startu zatrzymanego do próby rekordu,

- jeśli pomiar czasu dokonywany jest za pomocą chronometrów lub przy pomocy nieautomatycznej aparatury pomiarowej, samochód lub samochody musi być ustawione przed startem w taki sposób, aby ich koła przednie w miejscu styku z ziemią znajdowały się na linii startu,

d) Dla pojazdów startujących w uformowanych kolumnach

Niezależnie od ustawienia względem linii startu, zaleconego w regulaminach uzupełniających, czasy mierzone będą od momentu dania sygnału do startu, a ponadto, jeśli to dotyczy wyścigów na torze zamkniętym, od zakończenia pierwszego okrążenia, każdy pojazd będzie miał mierzony czas w chwili przejazdu przez linię pomiaru czasu, o ile regulamin uzupełniający nie rozstrzyga inaczej,

e) W zawodach Formuły 1, kierowca zmieniający samochód w trakcie prób kwalifikacyjnych utrzymuje swoją pozycję na polach startowych, pod warunkiem, że marka, typ, grupa i kategoria samochodu pozostaje niezmienną. Jeśli nie spełnia tych warunków musi startować z ostatniego pola startowego,

f) Po ogłoszeniu kolejności pól startowych, miejsca pozostające po kierowcach niemogących wystartować pozostają wolne, a pozostali konkurenci zachowują swoje oryginalne pozycje na polach startowych.

93. Starter

We wszystkich międzynarodowych próbach szybkościowych, starterem musi być obowiązkowo Dyrektor Wyścigu lub Dyrektor Zawodów chyba, że jeden lub drugi wyznaczy inną osobę oficjalną do pełnienia tych funkcji.

94. Kary za falstarty

Falstart istnieje wtedy, gdy zawodnik podporządkowany poleceniom Startera opuści swoją pozycję przed podaniem właściwego sygnału startu.

W przypadku startu grupowego zawodnik, który wykona falstart będzie ukarany doliczeniem jednej minuty do jego czasu przejazdu całej trasy wyścigu.

W przypadku startu indywidualnego, bez automatycznego pomiaru czasu, zawodnik, który wykonał falstart, będzie obowiązkowo ukarany doliczeniem jednej sekundy do czasu uzyskanego na trasie.

Jeśli Regulamin uzupełniający to przewiduje, Zespół Sędziów Sportowych może zwiększyć wspomniane wyżej kary i/lub nałożyć inne (np. stop/go,

przejazd przez drogą dojazdową do boksów itp.), ale tylko w granicach ustalonych wcześniej we wspomnianym regulaminie.

95. Sędziowie startu

Organizator zawodów może wyznaczyć jednego lub kilku sędziów do nadzoru startów. Sędziowie startu mają obowiązek natychmiastowego powiadamiania Dyrektora Wyścigu o każdym stwierdzonym fałstarcie.

96. Biegi

Zawody mogą obejmować starty w biegach, których układ musi być wyznaczony przez Komitet Organizacyjny i ogłoszony w programie. Skład biegu, jeśli zajdzie taka potrzeba, może zostać zmieniony, ale tylko przez Zespół Sędziów Sportowych.

97. Ex - aequo

W wypadku wyniku „ex aequo” albo zainteresowani zawodnicy podzielą między sobą nagrodę przysługującą za zajęte miejsce w klasyfikacji i inne należne im dalsze nagrody, albo za zgodą wszystkich zainteresowanych zawodników Zespół Sędziów Sportowych może zdecydować o dodatkowym biegu pomiędzy zainteresowanymi zawodnikami i narzucić jego warunki, ale w żadnym wypadku nie może powtórzyć pierwotnych zawodów (patrz art. 178).

ROZDZIAŁ VII

REKORDY - USTALENIA OGÓLNE

98. Jurysdykcja

Każda ASN rozstrzyga kwestie homologacji rekordów ustanowionych na jego terytorium.

FIA rozstrzyga kwestie homologacji rekordów międzynarodowych i światowych, które są jej przedkładane przez zainteresowane ASN-y.

99. Pojazdy lądowe kwalifikowane do ustanawiania rekordów

Każdy z rekordów międzynarodowych może być ustanowiony wyłącznie przez pojazd lądowy zgodnie z postanowieniami Art. 13 (patrz również art. 199).

100. Uznane rekordy

Jedynie uznawane rekordy są to rekordy lokalne (patrz art. 34), rekordy krajowe (patrz art. 35), rekordy międzynarodowe w klasach (patrz. art. 36), rekordy świata (patrz art. 37) i rekord świata prędkości absolutnej.

Ten sam rekord może być uznany w kilku wyżej podanych kategoriach.

Nie wprowadza się żadnych różnic pomiędzy rekordami ustanawianymi na torach i na drogach.

101. Rekordy samochodowe ograniczone do jednej klasy

Samochód, który ustanowił lub pobił rekord w swej klasie może pobić odpowiadający mu rekord świata, ale nie może pobić tego samego rekordu w żadnej klasie wyżej.

102. Uznawane czasy i dystanse

Dla rekordów krajowych, rekordów międzynarodowych i rekordów świata uznane mogą być tylko takie czasy i dystanse, jak wymienione w Kodeksie, Załącznik D.

ASN ma prawo uznać każdy rodzaj rekordu lokalnego.

Zabrania się organizowania wyścigów pod nazwą „próba szybkości na kilometr”, lub „na milę”, lub podobną, zawodów na czas, które nie zostaną przeprowadzone zgodnie z przepisami niniejszego regulaminu dotyczącego rekordów na tych dystansach.

103. Rekordy ustanowione w trakcie wyścigu

Żaden rekord ustanowiony w trakcie wyścigu nie będzie homologowany.

104. Próby rekordów

Warunki, w jakich muszą być przeprowadzone próby rekordów są szczegółowo opisane w Kodeksie, Załącznik D.

105. Warunki homologacji rekordów międzynarodowych i rekordów świata

Rekord międzynarodowy lub rekord świata może być homologowany jedynie wtedy, gdy próba rekordu została przeprowadzona w kraju reprezentowanym w FIA, lub w wyjątkowym przypadku, w kraju nie reprezentowanym, ale posiadającym specjalne zezwolenie przewidziane w art. 54.

Osiągnięcie musi przedstawiać, w porównaniu do starego rekordu, poprawę, o co najmniej 1% średniej prędkości wyrażonej w kilometrach na godzinę lub w milach na godzinę.

Rekord międzynarodowy lub rekord świata nie może w żadnym wypadku zostać uznany jeżeli próba miała miejsce na trasie niezatwierdzonej przez FIA.

106. Rejestracja rekordów

Każdy ASN musi prowadzić rejestr wszystkich rekordów ustanowionych lub pobitych na jego terytorium i musi na życzenie wydać zaświadczenie o rekordzie krajowym lub lokalnym, za które pobiera opłatę.

FIA prowadzi rejestr rekordów międzynarodowych w każdej klasie i rejestr rekordów świata oraz wydaje na życzenie zaświadczenia o tych rekordach, za które pobiera opłatę.

Kwota opłaty dla ASN lub FIA jest corocznie ustalana przez FIA.

107. Ogłaszanie rekordów

W okresie oczekiwania na homologację żadna reklama handlowa nie może wykonana przez zainteresowanych (patrz art. 131) bez łatwo czytelnej uwagi „Pod warunkiem homologowania”.

Niestosowanie się do tego przepisu spowoduje automatycznie odmowę homologacji rekordu, bez przesądzania o dalszych karach, jakie mogą zostać nałożone przez właściwą Komisję Sportową zainteresowanego ASN.

ROZDZIAŁ VIII

ZAWODNICY I KIEROWCY

108. Rejestracja zawodników i kierowców

Każda osoba pragnąca otrzymać uprawnienia zawodnika lub kierowcy, zgodnie z definicjami zawartymi w przepisach art. 44 i 45, winna wystąpić z wnioskiem o nadanie licencji do ASN kraju, którego jest obywatelem (patrz art. 47).

Jeśli kierowca sam zgłasza samochód, staje się również zawodnikiem i musi posiadać obydwie stosowne licencje (patrz art. 109).

109. Wydawanie licencji

Dowody rejestracji, wydawane zgodnie z wzorem zatwierdzonym przez FIA, zawierające nazwę ASN zwane „licencją zawodnika” lub „licencją kierowcy” będą wydawane według decyzji ASN (patrz art. 113).

Przewidziane są dwa rodzaje licencji międzynarodowych FIA, a mianowicie:

- licencja zawodnika,
- licencja kierowcy.

Każdy ASN ma prawo wydawać wyżej wymienione licencje, jak postanowiono w art. 110.

ASN może wydawać licencje krajowe wg własnego wzoru. Może on używać do tego celu licencji FIA poprzez dodanie zapisu ograniczającego ważność licencji do terytorium własnego kraju lub do poszczególnych kategorii zawodów sportowych.

110. Prawo wydawania licencji

Każdy ASN jest uprawniony do wydania licencji:

- 1) obywatelom posiadającym jego obywatelstwo,
- 2) obywatelom innych krajów reprezentowanych w FIA, przy obowiązkowym spełnieniu następujących warunków:
 - a) ich macierzysty ASN wydał wcześniejszą zgodę na wystawienie takiej licencji, co może mieć miejsce tylko raz w roku w wyjątkowych okolicznościach,
 - b) mogą oni przedstawić wobec swojego macierzystego ASN (kraju, którego paszportem się legitymują), dowód stałego pobytu w innym kraju,
 - c) ich macierzysty ASN otrzymał zwrot licencji pierwotnie wydanej.

Osoba upoważniona przez macierzysty ASN do starania się o licencję innego ASN nie może posiadać żadnej licencji macierzystego ASN, ważnej na dany rok.

Wyjątkowo: studenci bona fide szkoły kierowców licencjonowanej przez ASN, mogą wziąć udział w maksymalnie dwóch zawodach organizowanych przez tę szkołę, pod warunkiem posiadania zgody obydwu ASN; macierzystego i organizującego zawody. W takich przypadkach pierwotna licencja musi zostać zdeponowana w ASN organizującej zawody. Wyda on następnie licencję ważną na te zawody. Po ich zakończeniu, licencja zostanie wymieniona na licencję pierwotnej wydaną.

Jeżeli jednak z bardzo szczególnych względów, posiadacz licencji chce zmienić narodowość licencji w ciągu danego roku, może to uczynić po uzyskaniu zgody swojego macierzystego ASN i zwrocie pierwotnej wydanej licencji.

ASN może również wystawić licencję obcokrajowcowi pochodzącemu z kraju nie reprezentowanego jeszcze w FIA, ale wyłącznie pod warunkiem natychmiastowego powiadomienia FIA o takim zamierzeniu, w którym to przypadku FIA ustali czy nie istnieją powody, dla których licencja nie może być wydana.

ASN ma obowiązek powiadomić FIA o wszelkich odmowach ze swej strony spełnienia prośby tego typu.

111. Posiadacz licencji ASN różnego od macierzystego ASN, może uczestniczyć z tą licencją w zawodach krajowych odbywających się na terytorium jego macierzystego ASN, na warunkach ustalonych przez macierzysty ASN.

112. Narodowość zawodnika lub kierowcy

We wszystkim, co ma związek ze stosowaniem niniejszego Kodeksu, każdy zawodnik lub kierowca, który uzyskał swoje licencje w danym ASN przybiera narodowość tego ASN na czas ważności jego licencji. Natomiast kierowcy, niezależnie od przynależności narodowej ich licencji, biorący udział w jakichkolwiek zawodach o Mistrzostwo Świata FIA zachowują swoją narodowość wg paszportów we wszystkich dokumentach oficjalnych, komunikatach biuletynach informacyjnych i podczas ceremonii rozdawania nagród.

113. Odmowa wydania licencji

ASN lub FIA mogą odmówić wydania licencji kandydatowi, który nie spełnia kryteriów krajowych lub międzynarodowych stosowanych przy wnioskowanej licencji. Motywy odmowy powinny być sprecyzowane.

114. Okres ważności licencji

Licencje mają ważność do 31 grudnia każdego roku.

115. Opłata za licencję

ASN może pobierać opłatę za wystawienie licencji, która to opłata musi być ustalona, co roku przez ASN za zgodą FIA.

116. Ważność licencji

Licencja zawodnika lub kierowcy wydana przez ASN jest ważna we wszystkich krajach reprezentowanych w FIA i uprawnia jej posiadacza do zgłoszenia lub startu we wszystkich zawodach organizowanych pod nadzorem ASN wydającego licencję, jak również we wszystkich zawodach umieszczonych w Międzynarodowym Kalendarzu Sportowym, podlegając ograniczeniom przewidzianym w art. 70 i 74, dotyczącym zgody ASN.

Ponadto w zawodach zastrzeżonych posiadacz licencji musi spełniać szczególne warunki, sprecyzowane w Regulaminie Uzupełniającym.

117. Okazywanie licencji

Zawodnik lub kierowca zgłoszony do zawodów ma obowiązek okazania licencji podpisanej przez jej posiadacza na żądanie każdej osobie oficjalnej wyznaczonej na te zawody.

118. Cofnięcie licencji

Osoba, która zgłosi się, wystartuje, wykonywać będzie funkcję osoby oficjalnej lub w jakikolwiek inny sposób weźmie udział w zawodach zabronionych, będzie zawieszona przez ASN, który wydał jej licencję.

O ile zabronione zawody zostały zorganizowane na terytorium podległym innemu ASN niż ten, który wydał licencję, obydwa zainteresowane ASN-y powinny porozumieć się co do czasu trwania zawieszenia. O ile nie dojdzie do porozumienia, FIA podejmie uzasadnioną decyzję.

119. Kontrola medyczna

Każdy kierowca chcący uczestniczyć w pełnych lub pojedynczych zawodach międzynarodowych musi na żądanie okazać świadectwo zdrowia, zgodne z przepisami Rozdziału II, Załącznika „L” do Kodeksu.

120. Pseudonim

W celu uzyskania licencji pod pseudonimem należy złożyć podanie do ASN wydającego licencję.

W takim przypadku licencja zostanie wydana z podaniem zatwierdzonego pseudonimu. Posiadacz licencji nie może brać udziału w żadnych zawodach pod innym nazwiskiem tak długo, jak jest zarejestrowany pod pseudonimem. Zmiana pseudonimu wymaga takiej samej procedury jak poprzednio.

Osoba zarejestrowana pod pseudonimem, nie może powrócić do własnego nazwiska do chwili podjęcia decyzji przez ASN, który wystawi jej nową licencję.

121. Zmiana kierowcy

W zawodach innych niż próba rekordu dozwolona jest zmiana kierowcy w przypadku, gdy Regulamin uzupełniający zawiera klauzulę dopuszczającą takie działanie (patrz. art. 27).

Po ogłoszeniu programu zmiana taka wymaga zgody jednego z członków Zespołu Sędziów Sportowych (patrz art. 141)

122. Numery indentyfikacyjne

Podczas zawodów każdy pojazd musi posiadać w miejscu dobrze widocznym, jeden lub więcej numerów lub znaków zgodnie z przepisami Regulaminu Uzupełniającego (patrz art. 27).

123. Wspólna odpowiedzialność zawodnika i kierowcy

Podpisujący zgłoszenie (patrz art. 68 i 69) jest odpowiedzialny za wszelkie poczynania lub zaniedbania ze strony swojego kierowcy, mechaników lub pasażerów. Ponadto każdy z nich jest w równym stopniu odpowiedzialny za pogwałcenie Kodeksu lub Regulaminu Krajowego odnośnego ASN.

124. Zakaz zmiany jednych zawodów na inne

Zawodnik lub kierowca, który podjął się wystartować w jakichkolwiek zawodach międzynarodowych czy krajowych, a który nie weźmie w nich udziału, biorąc jednocześnie udział w innych zawodach tego samego dnia,

w innym miejscu, zostanie zawieszony (okresowe cofnięcie licencji) od momentu rozpoczęcia tych ostatnich zawodów, na czas określony przez zainteresowany ASN.

Jeśli zawody rozegrane zostały w różnych krajach, oba zainteresowane ASN-y powinny porozumieć się co do nałożenia kary, o ile nie dojdzie do porozumienia, sprawa musi zostać przedstawiona do FIA, której decyzja będzie ostateczna.

125. Zgłoszenie do zawodów międzynarodowych

Przypomina się zawodnikom, że za oficjalne uznane są tylko te zawody międzynarodowe, których nazwy zamieszczone są w międzynarodowym kalendarzu sportowym opublikowanym w Roczniku FIA lub Biuletynie FIA.

Uczestnik, biorący udział w imprezach nieuznanych oficjalnie podlega sankcjom wynikającym z Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

ROZDZIAŁ IX SAMOCHODY

126. Klasyfikacja samochodów

We wszystkich zawodach, innych niż próby rekordów, samochody będą klasyfikowane z jednej strony ze względu na kategorie pojazdu (samochody wyścigowe, sportowe, wielkiej turystyki i turystyczne) i z drugiej strony według pojemności skokowej ich silników (patrz Kodeks, Załącznik B, art. 199 i Załącznik J, art. 251).

W próbach rekordów prowadzony jest podział na samochody z zapłonem elektrycznym, zapłonem samoczynnym, samochody napędzane turbiną (patrz Kodeks, Załącznik B, art. 199, klasyfikacja według pojemności skokowej silnika pojazdów przystępujących do prób rekordów).

127. Konstrukcje niebezpieczne

Pojazd, którego konstrukcja uznana zostanie za niebezpieczną może być wykluczony przez Zespół Sędziów Sportowych zawodów (patrz art. 141 i 145).

128. Ochrona przeciwpożarowa

Wszystkie pojazdy biorące udział w zawodach muszą być wyposażone w skuteczny ekran ochronny, umieszczony pomiędzy silnikiem a siedzeniem kierowcy, zabezpieczający przed bezpośrednim działaniem płomieni w wypadku pożaru.

129. Zawieszenie lub dyskwalifikacja samochodów:

a) Zawieszenie lub dyskwalifikacja określonego samochodu:

- ASN lub FIA może zawiesić, wykluczyć lub zdyskwalifikować, na jedne lub kilka zawodów, określony samochód ze względu na złamanie przepisów Kodeksu lub krajowego regulaminu sportowego albo przez zawodnika, albo przez kierowcę, albo przez producenta lub jego reprezentanta.

- ASN może zawiesić lub zdyskwalifikować określony samochód ze względu na złamanie przepisów Kodeksu lub krajowego regulaminu sportowego albo przez zawodnika, albo przez kierowcę, albo przez producenta lub jego reprezentanta.

Zawieszenie, jeśli jest międzynarodowe lub dyskwalifikacja powinny być przekazane do wiadomości FIA przez zainteresowany ASN. FIA natomiast zawiadamia wszystkie ASN-y. Te ostatnie muszą odmówić przyjęcia do zawodów wyżej określonego samochodu na czas nałożenia kary.

W wypadku, gdy decyzja podjęta przez ASN dotyczy samochodu zależnego od innego ASN, decyzja ta może być przedmiotem odwołania do FIA, która podejmie ostateczną decyzję.

b) Zawieszenie lub dyskwalifikacja marki samochodów:

ASN może zawiesić na swoim terytorium markę samochodów ze względu na złamanie przepisów Kodeksu lub regulaminu krajowego przez producenta lub jego reprezentanta.

Jeżeli ASN chce, aby kara ta była stosowana na arenie międzynarodowej, powinien wystosować wniosek do Prezydenta FIA, który powoła Komitet Arbitrażowy zobowiązany do rozpatrzenia wniosku o rozszerzeniu lub dyskwalifikacji.

Komitet będzie się składał z 2 członków FIA, którzy wspólnie mianują trzeciego. Jeżeli dwaj wyznaczeni członkowie nie mogą się porozumieć, co do nominacji trzeciego członka, będzie on mianowany bezpośrednio przez Prezydenta FIA.

Komitet przekaże natychmiast swoją decyzję do wiadomości FIA.

W przypadku, gdy Komitet nie nałoży międzynarodowego rozszerzenia kary, decyzja ta może być przedmiotem odwołania do Międzynarodowego Trybunału Apelacyjnego przez zainteresowany ASN.

W przypadku, gdy Komitet Arbitrażowy rozszerzy międzynarodowo nałożoną karę będzie ona natychmiast przekazana przez FIA do wiadomości wszystkich ASN. Te ostatnie powinny odmówić przyjęcia do zawodów na swoim terytorium samochodów ukaranej marki, na czas trwania kary.

Decyzja Komitetu Arbitrażowego może być poddana odwołaniu wobec FIA, wniesionemu przez tę markę za pośrednictwem ASN, któremu podlega, w warunkach przewidzianych przez art. 180 i następne.

W razie, gdy ASN, któremu podlega dana marka jest ASN-em, który domaga się międzynarodowego rozszerzenia kary, nie może on odmówić przekazania odwołania do FIA.

130. Reklama na samochodach

Reklama na samochodach jest dozwolona. ASN-y powinny określić specjalne przepisy dotyczące zawodów organizowanych pod ich kontrolą. Regulamin uzupełniający zawodów powinien wymienić te specjalne przepisy jak również inne przepisy, o charakterze prawnym lub administracyjnym obowiązujące w danym kraju.

131. Fałszywa reklama

Zawodnik lub firma wykorzystująca wyniki zawodów lub rekordów do celów reklamowych musi podać ogólne i szczegółowe warunki reklamowanego osiągnięcia, charakter zawodów lub rekordu, kategorię, klasę etc. samochodu i wynik uzyskany w klasyfikacji.

Jakiegokolwiek pominięcie lub dodanie obliczone na wprowadzenie w błąd opinii publicznej może spowodować nałożenie kary na autora tejże reklamy.

Żadna reklama odnosząca się do Mistrzostw FIA, Pucharu FIA, Trofeum FIA lub Challenge FIA nie może być podejmowana przed końcem ostatnich zawodów tych mistrzostw, pucharu, trofeum lub challenge bez oświadczenia: "pod warunkiem oficjalnego opublikowania wyników przez FIA".

Powyższa reguła dotyczy również zwycięstwa w zawodach zaliczanych do Mistrzostw FIA, Pucharu FIA, Trofeum FIA lub Challenge FIA.

Specyficzne logo danych Mistrzostw, Pucharu, Trofeum lub Challenge powinno być włączone do tej reklamy.

Każde wykroczenie przeciwko powyższym przepisom może pociągnąć za sobą nałożenie kary przez FIA w stosunku do każdego zawodnika, producenta samochodów, kierowcy, ASN lub firmy odpowiedzialnej za opublikowanie tej reklamy.

Wszelkie protesty i spory dotyczące nadania nazwy pojazdom złożonym z części dostarczonych przez różnych producentów będą podlegać jury wyznaczonemu przez ASN, jeśli wszyscy przedmiotowi producenci działają w kraju danego ASN lub przez FIA, jeśli pochodzą z różnych krajów.

W tym ostatnim przypadku, jury musi obejmować po jednym przedstawicielu każdego zainteresowanego kraju i tylu samo członków pochodzących z krajów innych niż zainteresowane.

ROZDZIAŁ X OSOBY OFICJALNE

132. Lista osób oficjalnych

Termin „osoba oficjalna” odnosi się do następujących osób, które mogą mieć asystentów:

- Członkowie Zespołu Sędziów Sportowych
- Dyrektor Wyścigu
- Dyrektor Zawodów
- Sekretarz Zawodów
- Chronometrzyści
- Sędziowie Techniczni
- Kontrolerzy Techniczni
- Kontrolerzy Tankowania
- Sędziowie Toru lub Trasy
- Sędziowie Flagowi
- Sędziowie Mety

- Sędziowie Faktów
- Handicaperzy
- Starterzy

133. Prawo nadzoru

Poza osobami oficjalnymi wymienionymi w art. 132, ASN może nadać członkom Komisji Sportowej indywidualne prawo nadzoru nad obywatelami swego ASN w jakichkolwiek zawodach rozgrywanych w jakimkolwiek kraju zgodnie z Kodeksem, jak również prawo ewentualnej obrony ich interesów wobec Organizatora zawodów.

134. Organizacja strukturalna osób oficjalnych

a) niezbędne osoby oficjalne

Władze zawodów muszą składać się, co najmniej z trzech Sędziów Sportowych i Dyrektora Zawodów, a w przypadku zawodów całkowicie lub częściowo opartych na pomiarze czasu, z jednego lub kilku chronometrażystów.

Zespół Sędziów Sportowych urzęduje kolegialnie pod kierownictwem przewodniczącego podanego imiennie w Regulaminie Zawodów. Przewodniczący Zespołu Sędziów Sportowych jest odpowiedzialny za ustalenie i przestrzeganie planu zebrań, porządku obrad i redakcję protokołów z posiedzeń.

W przypadku równości głosów podczas głosowania głos przewodniczącego jest rozstrzygający.

Dyrektor Wyścigu powinien znajdować się w ścisłym kontakcie z Przewodniczącym Zespołu przez cały czas trwania zawodów, aby zabezpieczyć prawidłowy ich przebieg.

b) Dyrektor Zawodów

Dyrektor Zawodów może być ustanowiony na całe Mistrzostwa, Puchar, Trofeum lub Challenge.

W taki przypadku jego obowiązki i odpowiedzialność będą określone w odnośnym regulaminie sportowym.

135. Nominacja osób oficjalnych

Co najmniej jeden z członków Zespołu Sędziów Sportowych musi zostać wyznaczony przez ASN organizujący lub wydający zezwolenie na organizację zawodów.

Pozostałe osoby oficjalne wchodzące do władz zawodów wyznaczone są przez Komitet Organizacyjny i zatwierdzane przez ASN.

136. Wymagane kwalifikacje

Chronometrażyści, Sędziowie i Kontrolerzy Techniczni, Handicaperzy muszą być wybrani spośród osób wykwalifikowanych do pełnienia tych funkcji, według list sporządzonych corocznie przez ASN.

Nie mogą one mieć żadnych powiązań z handlem lub produkcją, które mogą w sposób bezpośredni lub pośredni osiągać korzyści z wyników.

137. Kumulowanie funkcji

W czasie zawodów jedna osoba może, zgodnie z decyzją Komitetu Organizacyjnego, spełniać kilka funkcji wymienionych w art. 136, pod warunkiem, że posiada kwalifikacje do każdej z nich.

138. Funkcje zabronione

W zawodach Osoba oficjalna nie może pełnić żadnych innych funkcji niż te, do których została wyznaczona.

Nie może również brać udziału w żadnej konkurencji zawodów, w których spełnia funkcje oficjalną.

139. Wynagrodzenie osób oficjalnych

Oprócz Mistrzostw FIA, członkowie Zespołu Sędziów Sportowych pracują na zasadach udziału honorowego.

Pozostałe osoby oficjalne mogą otrzymać wynagrodzenie zgodne z taryfikatorem ustalonym przez ASN.

/W Polsce ryczałt sędziowski nie jest wynagrodzeniem - przypisek GKSS - PZM/.

140. Obowiązki członków Zespołu Sędziów Sportowych (ZSS)

Obowiązuje zasada ogólna, że członkowie ZSS w żaden sposób nie odpowiadają za organizację zawodów i w związku z tym nie mają żadnych obowiązków wykonawczych.

Jak z tego wynika za spełnienie swoich obowiązków odpowiadają wyłącznie przed ASN z nominacji którego działają.

Wyjątkowo, i tylko w przypadku, gdy meeting jest zorganizowany bezpośrednio przez ASN, sędziowie sportowi mogą łączyć swoje funkcje z funkcjami organizatorów.

Członkowie Zespołu Sędziów Sportowych muszą szybko tak, jak to możliwe, po zakończeniu zawodów podpisać i przesłać do ASN sprawozdanie podające wyniki każdej konkurencji, z wyszczególnieniem wszystkich otrzymanych protestów lub zarządzanych wykluczeń, dodając do niego swoją opinię na temat ewentualnego podjęcia decyzji o zawieszeniu lub dyskwalifikacji.

W zawodach składających się z kilku konkurencji, dla każdej z nich mogą być wyznaczeni różni Sędziowie Sportowi.

141. Kompetencje Zespołu Sędziów Sportowych

Członkowie Zespołu Sędziów Sportowych stanowią najwyższą władzę zawodów egzekwującą przestrzeganie Kodeksu, Regulaminów Krajowych, Regulaminu Uzupełniającego i Programu. Rozstrzygają wszystkie kwestie sporne wynikłe w trakcie zawodów, z zastrzeżeniem prawa do apelacji przewidzianego w niniejszym Kodeksie (patrz Rozdział XIII).

W szczególności mogą oni:

- decydować o nałożeniu kary za naruszenie przepisów,
- w wyjątkowych okolicznościach wprowadzić poprawki do Regulaminu Uzupełniającego (patrz art. 66),
- zmieniać skład lub liczbę serii (patrz art. 96)

- w przypadku wyniku ex-aequo mogą zatwierdzić ponowny start (patrz art. 97)
 - zatwierdzić zmianę kierowcy (patrz art. 121),
 - zatwierdzać lub odrzucać poprawki zgłoszone przez sędziów faktu (patrz art. 149g),
 - nakładać grzywny (patrz art. 154),
 - ogłaszać wykluczenia (patrz art. 158),
 - jeśli konieczne, wnosić poprawki do klasyfikacji (patrz art. 168),
 - zabronić startu kierowcy lub pojazdu, który uznają za niebezpieczny lub, który zostanie zgłoszony przez Dyrektora Zawodów jako niebezpieczny (patrz art. 127).
 - mogą wykluczyć z dowolnej konkurencji lub na czas trwania zawodów każdego zawodnika lub kierowcę, którego uznają za niezdolnego do wzięcia udziału w zawodach, lub winnym niepoprawnego kierowania, albo niedozwolonego manewru, również po zgłoszeniu takich faktów przez Dyrektora Zawodów lub Komitet Organizacyjny.
- Mogą również nakazać usunięcie z trasy lub jej okolic zawodnika lub kierowcę, który odmówi podporządkowania się poleceniom poszczególnych sędziów,
- w przypadku zaistnienia „siły wyższej” lub ze względów bezpieczeństwa mogą przesunąć termin zawodów,
 - mogą wprowadzać do programu zmiany dotyczące pozycji linii startu i mety oraz wszystkie inne zgodnie z propozycjami zgłoszonymi przez Dyrektora Zawodów lub Komitet Organizacyjny, w celu zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa uczestników i publiczności,
 - mogą, jeśli zachodzi taka potrzeba, wyznaczyć jednego lub kilku zastępców. Szczególnie w przypadku nieobecności jednego lub kilku członków ZSS, aby zapewnić wymaganą obecność, co najmniej trzech członków,
 - mogą podjąć decyzję o zatrzymaniu wyścigu.

Ponadto, w Mistrzostwach, Pucharach, Trofeach i Challenge gdzie powołany jest Dyrektor Zawodów, mogą być wykorzystani przez Dyrektora Zawodów do nałożenia wyżej wymienionych kar.

142. Obowiązki Dyrektora Zawodów

Dyrektor zawodów może być równocześnie Sekretarzem Zawodów i może mieć zastępców. W przypadku zawodów składających się z kilku konkurencji, każda z nich może mieć osobnego Dyrektora.

Dyrektor jest odpowiedzialny za przeprowadzenie zawodów zgodnie z oficjalnym programem.

Szczególnie powinien on:

- utrzymywać ogólny porządek na terenie trasy we współpracy z władzami cywilnymi, wojskowymi i policyjnymi, specjalnie wyznaczonymi do czuwania nad bezpieczeństwem publicznym,

- upewnić się, czy wszystkie osoby oficjalne znajdują się na swoich stanowiskach i zgłosić nieobecność któregośkolwiek z nich do ZSS-u,
- upewnić się czy wszystkie osoby oficjalne wyposażone są w niezbędne informacje do wykonywania swoich funkcji,
- kontrolować zawodników i ich samochody, aby nie dopuścić zawodnika lub kierowcy wykluczonego, zawieszono lub zdyskwalifikowanego do udziału w zawodach, do których się nie kwalifikuje,
- upewnić się, że wszystkie samochody i - jeżeli jest to wymagane – zawodnicy posiadają właściwe numery identyfikacyjne zgodne z podanymi w programie,
- upewnić się, że wszystkie samochody prowadzone są przez wyznaczonych kierowców i uporządkować je zgodnie z wymogami klas i kategorii,
- doprowadzić samochody do linii startu we właściwym porządku i jeśli wymagane - dać sygnał startu,
- zgłaszać członkom ZSS-u wszystkie propozycje zmian programu oraz sugestie dotyczące błędów, naruszenia przepisów lub protestów ze strony zawodników,
- przyjmować te protesty i przekazywać je bez zwłoki do członków ZSS, którzy powinni podjąć niezbędne w związku z tym działania,
- zbierać protokoły od Chronometrażystów, Sędziów Technicznych, Kontrolerów Technicznych, Sędziów Trasy i wszystkie informacje mające wpływ na ustalenie wyników,
- przygotować lub zlecić Sekretariatowi Zawodów przygotowanie wszystkich danych do sprawozdania końcowego dotyczącego zawodów, zgodnie z art. 140 i przekazać je do zatwierdzenia przez ZSS.

143. Obowiązki Sekretarza Zawodów

Sekretarz Zawodów odpowiada za stronę materialną organizacji imprezy i wszystkie komunikaty związane z zawodami.

Musi się upewnić czy wszystkie osoby oficjalne zostały zaznajomione z zakresem swoich obowiązków i są wyposażone w niezbędny sprzęt.

Jeśli jest to konieczne, pozostaje do dyspozycji Dyrektora zawodów, aby przygotować sprawozdanie końcowe z każdej konkurencji (patrz art. 142, in fine).

144. Obowiązki Chronometrażystów

Głównymi obowiązkami Chronometrażystów są:

- zgłosić się do dyspozycji Dyrektora Zawodów przed ich rozpoczęciem i odebrać, jeśli jest to konieczne, niezbędne instrukcje,
- dawanie startów, jeśli otrzymają takie polecenie od Dyrektora,
- używać do pomiaru czasu tylko aparatury zatwierdzonej przez ASN lub w przypadku rekordów, chronometru o dokładności do 1/100 sekundy zatwierdzonego przez FIA,
- ustalać czasy uzyskane przez każdego zawodnika na pokonanie trasy,
- przygotować i poświadczyć na swoją własną odpowiedzialność protokoły i przekazać je wraz ze wszystkimi wymaganymi dokumentami Dyrektorowi

w przypadku zawodów lub do ASN w przypadku próby rekordu bądź zawodów,

- na życzenie przekazać oryginalne karty pomiaru czasu do ZSS lub do ASN,
- nie podawać do czyjejkolwiek wiadomości czasów, ani wyników, z wyjątkiem ZSS i Dyrektora Zawodów, chyba że istnieją inne instrukcje od tych osób oficjalnych.

145. Obowiązki Sędziów Technicznych

Sędziom Technicznym powierza się wszystkie badania części mechanicznych samochodów. Muszą oni:

- przeprowadzić badanie kontrolne przed zawodami, jeśli takie są wymogi ASN lub Komitetu Organizacyjnego, albo w czasie trwania zawodów lub po ich zakończeniu na polecenie Dyrektora Zawodów,
- używać przyrządów kontrolnych dopuszczonych lub zatwierdzonych przez ASN,
- nie przekazywać wyników swej działalności nikomu, poza ASN, Komitetem Organizacyjnym, Zespołem Sędziów Sportowych i Dyrektorem Zawodów z wyłączeniem wszystkich innych osób,
- przygotować i podpisać na swoją własną odpowiedzialność sprawozdania oraz przekazać je tej spośród wymienionych wyżej władz, która dała im polecenie ich opracowania.

146. Obowiązki Kontrolerów Technicznych

Kontrolerom Technicznym powierza się obowiązki kontroli masy i wymiarów samochodów oraz ich akcesoriów, jak również kontrolę wszystkich dokumentów wymaganych od zawodników i kierowców (licencje, prawa jazdy, ubezpieczenia etc.).

Obowiązki Kontrolerów Technicznych mogą zostać powierzone Sędziom Technicznym. Kontrolerzy Techniczni muszą:

- wypełniać swoje obowiązki przed zawodami zgodnie z wymogami ASN lub Komitetu Organizacyjnego, albo w czasie trwania zawodów na polecenie Dyrektora, z wyłączeniem wszelkich innych osób,
- używać przyrządów kontrolnych określonych lub zatwierdzonych przez ASN,
- nie przekazywać żadnych wyników swoich działań nikomu poza ASN, Komitetem Organizacyjnym, Zespołem Sędziów Sportowych i Dyrektorem Zawodów, z wyłączeniem wszelkich innych osób,
- przygotować i podpisać na swoją odpowiedzialność sprawozdania i przekazać je tej z wymienionych wyżej władz, która wydała polecenie ich przygotowania.

147. Obowiązki Sędziów Boksów

Sędziowie Boksów zobowiązani są nadzorować wszystkie operacje tankowania samochodów podczas zawodów i przestrzegać związanych z tym przepisów Regulaminu Uzupelniającego.

Są oni podporządkowani Dyrektorowi Zawodów, któremu muszą natychmiast zgłaszać jakiegokolwiek wykroczenia popełnione przez zawodnika lub kierowcę.

Na zakończenie zawodów muszą zdać Dyrektorowi sprawozdanie ze swej działalności ustnie lub na piśmie, zgodnie z otrzymanymi instrukcjami.

148. Obowiązki Sędziów Trasy i Sędziów Flagowych

Sędziowie trasy muszą zająć na całej długości trasy stanowiska wyznaczone przez Dyrektora Wyścigu lub Komitet Organizacyjny. Od momentu rozpoczęcia zawodów każdy Kierownik punktu obserwacyjnego pozostaje do dyspozycji Dyrektora zawodów, któremu musi natychmiast meldować przy pomocy posiadanych środków (telefon, sygnały, kurierzy itp.) o wszystkich zdarzeniach lub wypadkach, które mogły wydarzyć się na odcinku drogi wyznaczonym do jego obserwacji.

Sędziowie Flagowi są specjalnie wyznaczeni do sygnalizacji chorągiewkami (patrz załącznik H). Mogą oni być równocześnie sędziami trasy.

Pod koniec zawodów wszyscy kierownicy punktów obserwacyjnych muszą przekazać Dyrektorowi pisemny raport o zdarzeniach i wypadkach przez nich zauważonych.

O ile nie posiadają innych instrukcji od Dyrektora Zawodów, Sędziowie Trasy muszą w trakcie zawodów, przekazywać do Centralnego Biura Zawodów – o ile to możliwe - informacje o kolejności przejazdu uczestników obok ich punktów obserwacyjnych. Na trasie zamkniętej winni wykonywać te zadania przy każdym okrążeniu.

149. Obowiązki Sędziów

a) Sędziowie Startu:

(patrz art. 95),

b) Sędziowie Mety:

W zawodach, w których musi być wydana decyzja o kolejności przekraczania przez zawodników linii mety, musi być wyznaczony Sędzia Mety, który zobowiązany jest podejmować taką decyzję,

c) Sędziowie Faktu:

W zawodach, podczas których muszą być wydane decyzje stwierdzające czy zawodnik dotknął lub przejechał wyznaczoną linię lub jakiegokolwiek inne fakty tego rodzaju określone w Regulaminie Uzupełniającym tych zawodów, sędziowie faktu podejmują jedną lub kilka takich decyzji. Nazwiska sędziów faktu odpowiedzialnych za powyższe decyzje powinny być umieszczone na oficjalne tablicy ogłoszeń.

d) Asystenci Sędziów:

Każdy z wymienionych wyżej sędziów może mieć wyznaczonego Asystenta, który może w przypadku absolutnej konieczności go zastąpić, ale w przypadkach spornych decyzja ostateczna musi zostać wydana przez właściwego sędziego.

e) Systemy video lub elektroniczne:

Sędziowie mogą używać każdego systemu video lub innego elektronicznego, który może im pomóc w podejmowaniu decyzji. Decyzje Sędziów Sportowych przeważają nad decyzjami sędziów faktu.

f) Protesty:

Żadne protesty dotyczące decyzji sędziego mety lub sędziego faktu odnośnie zagadnień, za które są oni oficjalnie odpowiedzialni, nie będą rozpatrywane. Decyzje tych sędziów są, więc ostateczne, ale one same nie tworzą klasyfikacji, ponieważ są one niezależne od warunków, w jakich zawodnik wykonał przejazd.

g) Pomyłki:

Jeśli sędzia uzna, że popełnił błąd, może wprowadzić poprawkę, która podlega zatwierdzeniu przez Zespół Sędziów Sportowych.

h) Osądzane fakty:

Regulamin musi określać, jakie fakty podlegają kontroli przez sędziów faktu. (patrz punkt c powyżej),

i) Sprawozdania:

Na zamknięcie zawodów każdy sędzia musi przekazać Dyrektorowi Zawodów sprawozdanie ze swoich orzeczeń.

150. Obowiązki Handicaperów:

Po zamknięciu listy zgłoszeń handicaperzy muszą przygotować handicapy zgodnie z wymogami Regulaminu Uzupelniającego. Muszą oni określić czy jakikolwiek handicap w danej konkurencji ma być zmodyfikowany w zależności od wyniku osiągniętego w konkurencji poprzedniej.

ROZDZIAŁ XI

KARY

151. Naruszenie regulaminów

Za naruszenie regulaminów, prócz przypadków w nich przewidzianych uznaje się także:

a) wszystkie pośrednie lub bezpośrednie przekupstwa lub ich próby wobec osoby pełniącej oficjalną funkcję w zawodach lub w jakikolwiek sposób zaangażowanej w zawodach; osoba oficjalna lub pracownik, który przyjmuje ofertę korupcyjną lub w niej pomaga jest również odpowiedzialny za naruszenie regulaminów,

b) działanie mające na celu zgłoszenie lub udział w zawodach samochodu nie kwalifikującego się,

c) każde działanie oszukańcze lub każdy czyn bezprawny, działający na szkodę interesów zawodów lub interesów sportu samochodowego.

152. Kary

Za każde pogwałcenie Kodeksu i jego załączników, Regulaminów Krajowych i ich załączników lub Regulaminu Uzupelniającego, popełnione przez organizatorów, osoby oficjalne, zawodników, lub kierowców, albo inną osobę lub organizację może zostać nałożona kara lub grzywna.

Kary lub grzywny mogą być nakładane przez Zespół Sędziów Sportowych i ASN, zgodnie ze wskazaniem poniższych artykułów.

Decyzja Zespołu Sędziów Sportowych jest natychmiast wykonalna bez względu na odwołanie gdy dotyczy ona bezpieczeństwa lub nieprzepisowego zgłoszenia zawodnika do zawodów, gdy podczas tych samych zawodów zostanie popełniony czyn w recydywie przez tego samego zawodnika.

Niemniej, tytułem obrony jego praw, w razie odwołania zawodnika, poza wyżej wymienionymi przypadkami, kara będzie zawieszona, w szczególności w celu określenia stosowania reguł handicapowych mających wpływ na udział w późniejszych zawodach, choć zawodnik i kierowca nie będą mogli wziąć udziału w rozdaniu nagród lub stanąć na podium, ani być umieszczonymi w oficjalnej klasyfikacji generalnej na innym miejscu niż wynikałoby to z zastosowania kary, z wyjątkiem przyznania racji w instancjach odwoławczych, kiedy prawa te zostają przywrócone.

Kary przejazdu i zatrzymania na drodze dojazdowej do boksów jak również niektóre kary wyraźnie określone w regulaminach Mistrzostw FIA nie podlegają odwoływaniu się.

W dziedzinie walki antydopingowej stosuje się sankcje przewidziane w przepisach antydopingowych określonych w Załączniku A do niniejszego Kodeksu.

Ponadto, niezależnie od przepisów zawartych w następujących artykułach, FIA może na podstawie propozycji i raportu obserwatora FIA lub wspólnego raportu dwóch międzynarodowych sędziów sportowych wyznaczonych przez FIA, bezpośrednio nałożyć karę, która zastąpi karę nałożoną jednej z wyżej wymienionych stron przez ZSS. W tym przypadku, zainteresowany ASN nie może odmówić wprowadzania odwołania na rzecz zainteresowanej strony przed Międzynarodowy Trybunał Apelacyjny.

Ponadto, sędziowie sportowi w Mistrzostwa FIA mogą zdecydować o nałożeniu niżej wymienionych kar dotyczących tych mistrzostw wobec zawodników i kierowców: zawieszenie na jedne lub kilka zawodów, grzywna, odebranie punktów uzyskanych w mistrzostwach. Punkty nie powinny być odbierane oddzielnie kierowcom i zawodnikom, prócz sytuacji wyjątkowych. Kary te mogą być łączone lub orzekane w zawieszeniu.

153. Skala kar

Kary jakie mogą być nakładane podano w kolejności wzrastania surowości:

- upomnienie,
- grzywna,
- kara czasowa,
- wykluczenie,
- zawieszenie,
- dyskwalifikacja.

Kara czasowa oznacza karę wyrażoną w minutach i/lub sekundach.

Każda z powyższych kar może być nałożona po przeprowadzeniu dochodzenia, a w przypadku trzech ostatnich zainteresowana strona musi zostać wezwana dla umożliwienia podjęcia osobistej obrony.

W Mistrzostwach Świata FIA F-1 i Rajdowych Mistrzostwach Świata może być nałożona kara dotycząca odebrania punktów z całości uzyskanych w mistrzostwach.

154. Grzywny

Grzywna może zostać nałożona na zawodników jak również kierowców, pomocników lub pasażerów, którzy nie zastosują się do wymogów któregośkolwiek z regulaminów lub zaleceń osób oficjalnych zawodów (patrz, art. 132).

O nałożeniu grzywny decyduje ASN lub Zespół Sędziów Sportowych. Jeśli jednak grzywna zostaje nałożona przez Zespół Sędziów Sportowych jej kwota nie może przekraczać pewnej sumy ustalonej corocznie przez FIA. Co więcej, musi ona wynikać ze zgodnej decyzji wszystkich członków ZSS i nie może wynikać z decyzji podjętej jednoosobowo.

155. Maksymalna wysokość grzywny nakładanej przez ZSS w zawodach międzynarodowych

Do momentu następczej informacji w tym miejscu lub w Biuletynie Oficjalnym FIA maksymalna wysokość grzywny wynosi 50 000 dolarów USA.

156. Płatność grzywien:

Zawodnik jest odpowiedzialny za płatność wszystkich grzywien nałożonych na jego kierowców, pomocników, pasażerów etc.

157. Czas płatności grzywien

Grzywny muszą zostać wpłacone w ciągu 48 godzin od momentu ich nałożenia.

Zwłoka we wniesieniu opłaty może spowodować zawieszenie, co najmniej do chwili uregulowania płatności.

Wpływy z grzywien przeznacza się na promocję i organizację imprez mistrzowskich. Ten sam tekst stosuje się do grzywien krajowych.

Kwota grzywny wpłacona podczas Mistrzostw FIA musi być wpłacona do FIA.

158. Wykluczenie

Wykluczenie może zostać ogłoszone przez Zespół Sędziów Sportowych w warunkach przewidzianych w art. 141. Uniemożliwia one osobie, której dotyczy wzięcie udziału w jednej lub więcej konkurencji zawodów. We wszystkich przypadkach wykluczenie powoduje przepadek kwoty wpisowego, które przechodzi na korzyść komitetu organizacyjnego.

159. Zawieszenie

Prócz przypadków przewidzianych w art. 152 i Regulaminie Międzynarodowego Trybunału Apelacyjnego, zawieszenie może zostać wydane tylko przez ASN, w przypadkach poważnych wykroczeń.

Tak długo, jak kara zawieszenia utrzymuje się w mocy powoduje utratę prawa udziału w jakimkolwiek charakterze w zawodach organizowanych na terenie ASN-u, który je orzekł lub na terytoriach wszystkich krajów poddanych władzy FIA, w zależności od rodzaju zawieszenia - krajowego lub międzynarodowego (patrz art. 161) (z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w art. 170 i 183).

Zawieszenie powoduje również unieważnienie wszystkich wcześniej dokonanych zgłoszeń do zawodów, które odbywają się w okresie zawieszenia i przepadek wniesionego do nich wpisowego.

160. Cofnięcie licencji

a) Zawieszenie krajowe

Zawodnik lub kierowca zawieszony w prawach na terytorium jednego kraju musi zwrócić swoją licencję do ASN, który w sposób widoczny ostempluje ją słowami „Nie ważna w... (nazwa kraju)”.

Po upływie okresu zawieszenia licencja zostanie wymieniona na nową.

b) Zawieszenie międzynarodowe

Zawodnik lub kierowca zawieszony międzynarodowo musi zwrócić swoją licencję do swojego ASN i nie może jej odzyskać do końca okresu kary.

W obu przypadkach zwłoka w dostarczeniu licencji do ASN będzie doliczona do okresu zawieszenia.

161. Moc obowiązująca zawieszenia

Zawieszenie wydane przez ASN może być ograniczone do terytorium danego ASN.

Jeśli jednak ASN żąda międzynarodowego uznania swojej decyzji musi bezzwłocznie powiadomić o swoim życzeniu Sekretariat FIA, który powiadomi wszystkie pozostałe ASN-y. Zawieszenie musi zostać natychmiast odnotowane przez każdą ASN i konsekwentnie wprowadzone w życie.

162. Dyskwalifikacja

Dyskwalifikacja powoduje stałą utratę prawa startu lub udziału w jakimkolwiek charakterze we wszystkich zawodach, osoby zdyskwalifikowanej z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w art. 170 i 183.

Dyskwalifikacja może być wydana tylko przez ASN i stosowana w przypadkach wykroczeń wyjątkowej wagi.

Powoduje unieważnienie wszystkich dokonanych przez osobę zdyskwalifikowaną wcześniejszych zgłoszeń i przepadek wniesionego wpisowego.

163. Moc obowiązująca dyskwalifikacji

Dyskwalifikacja ma zawsze zasięg międzynarodowy. Jest przekazywana wszystkim ASN-om i zarejestrowana przez nie tak samo, jak zawieszenie międzynarodowe w art. 161.

164. Powiadomienie międzynarodowych federacji sportowych o karach

O zawieszeniu o zasięgu międzynarodowym i o dyskwalifikacji zostaną powiadomione wskazane przez FIA, Międzynarodowe Federacje Sportowe, które na zasadzie wzajemności zobowiązały się przestrzegać kary nałożone przez FIA. Każde zawieszenie lub dyskwalifikacja, o których FIA zostanie powiadomiona przez te Federacje będzie przestrzegane w całej rozciągłości przez FIA.

165. Określenie powodów zawieszenia lub dyskwalifikacji

ASN musi podać powody nałożenia kary, powiadamiając zainteresowaną osobę i Sekretariat FIA o decyzji wykluczenia lub dyskwalifikacji.

166. Zawieszenie lub dyskwalifikacja samochodu

Zawieszenie lub dyskwalifikacja może zostać nałożona albo na konkretny samochód albo na markę samochodu na warunkach opisanych w art. 129.

167. Utrata nagród

Zawodnik wykluczony, zawieszony lub zdyskwalifikowany podczas zawodów traci prawo do jakichkolwiek nagród wyznaczonych w tych zawodach.

168. Poprawki w klasyfikacji i nagrodach

W przypadku przewidzianym w art. 167, Zespół Sędziów Sportowych ogłasza pojawiające się zmiany w klasyfikacji i przydziale nagród oraz decyzje czy zawodnik następny w kolejności po ukaranym może zająć jego miejsce.

169. Ogłaszanie kar

FIA i każdy zainteresowany ASN ma prawo ogłosić lub spowodować ogłoszenie informacji stwierdzającej ukaranie osoby, samochodu lub marki samochodu. Osoby wymienione w takiej informacji nie mają prawa podejmowania działań prawnych przeciwko FIA lub ASN, ani przeciwko osobie publikującej informację, bez przesądzenia prawa do odwołania się.

170. Umorzenie kar

ASN ma prawo umorzyć pozostały okres kary zawieszenia lub cofnąć decyzję dyskwalifikacji na określonych przez siebie warunkach.

ROZDZIAŁ XII PROTESTY

171. Prawo do protestu

Prawo do protestu przysługuje wyłącznie zawodnikowi, niemniej jednak osoba oficjalna może zawsze zareagować z urzędu nawet w przypadku, jeśli protesty nie zostały wniesione.

Zawodnik pragnący złożyć protest w stosunku do więcej niż jednego zawodnika, powinien złożyć tyle protestów, ilu zawodników uwikłanych jest w tę sprawę.

172. Forma protestu

Protest musi być wniesiony w formie pisemnej wraz z kaucją ustaloną corocznie przez ASN (lub przez FIA dla Mistrzostw, Pucharów, Trofeów lub Challenge). Kaucja zostanie zwrócona tylko w przypadku uznania protestu.

173. Skierowanie protestu

Protesty pojawiające się na zawodach muszą być skierowane do Dyrektora Zawodów lub jego asystenta, jeśli taki istnieje.

W przypadku nieobecności Dyrektora Zawodów i asystenta protesty muszą być kierowane do Zespołu Sędziów Sportowych lub jednego z jego członków.

174. Czas zgłaszania protestów

a) protest dotyczący dopuszczenia zawodnika lub kierowcy jak również długości trasy musi być wniesiony najpóźniej w dwie godziny po zamknięciu badań kontrolnych. Jeśli kontrola ta ma miejsce w kraju innym niż

organizator, każdy reprezentant ASN tego kraju jest upoważniony do jego przyjęcia i pilnego przekazania Zespołowi Sędziów Sportowych z uzasadnioną opinią, jeśli uzna to za konieczne,

b) protesty dotyczące handicapu lub składu serii muszą być wniesione najpóźniej na godzinę przed startem danej konkurencji,

c) protest dotyczący decyzji Sędziego Technicznego lub Kontrolera Technicznego odnośnie ważenia musi być wniesiony przez zainteresowanego zawodnika natychmiast po tej decyzji,

d) protesty dotyczące pomyłek lub nieprawidłowości zaistniałych w trakcie zawodów, dotyczące niezgodności pojazdów z ich zakwalifikowaniem oraz dotyczące klasyfikacji ustalonej na zakończenie zawodów, muszą, z wyjątkiem okoliczności uznanych przez ZSS za fizycznie niemożliwe, być wniesione w ciągu 30 minut od oficjalnego ogłoszenia wyników.

Zawodnicy muszą być wcześniej poinformowani o dokładnym miejscu i czasie ogłoszenia wyników, albo w Regulaminie Uzupełniającym, albo Komunikatami, albo w Programie. W razie nie możliwości fizycznej opublikowania wyników oficjalnych jak przewidywano, Organizatorzy muszą w wyznaczonym miejscu podać dokładne szczegóły o następnych działaniach dotyczących oficjalnego ogłoszenia klasyfikacji,

e) ZSS zawodów musi pilnie rozstrzygać wszystkie wyżej wymienione protesty, po wysłuchaniu Dyrektora Zawodów. W przypadku rozbieżności głosów pomiędzy członkami ZSS-u głos decydujący ma Przewodniczący ZSS.

175. Przesłuchanie

Przesłuchanie protestującego i wszystkich zaangażowanych stron musi odbywać się tak szybko jak to możliwe po złożeniu protestu. Zaangażowane strony muszą zostać wezwane do uczestnictwa w przesłuchaniu i mogą powołać świadków. ZSS musi się upewnić czy wszystkie zainteresowane osoby osobiście otrzymały wezwania.

W przypadku nieobecności strony zainteresowanej lub jej świadków, wyrok może być wydany zaocznie.

Jeśli wyrok nie może zapaść bezpośrednio po przesłuchaniu zainteresowanych, strony muszą zostać poinformowane o miejscu i czasie wydania orzeczenia.

176. Protesty niedopuszczalne

Protesty dotyczące decyzji sędziów mety i sędziów faktu, podjętych w czasie wypełniania przez nich obowiązków, nie będą przyjmowane, zgodnie z art. 149.

Pojedynczy protest w stosunku do więcej niż jednego zawodnika, nie będzie przyjmowany.

177. Ogłoszenie klasyfikacji i rozdanie nagród

Rozdanie nagród nie może się rozpocząć przed upływem, co najmniej 30 minut od oficjalnego ogłoszenia klasyfikacji.

Nagroda zdobyta przez uczestnika, przeciwko któremu został wniesiony protest musi być zatrzymana do momentu podjęcia ostatecznych decyzji w sprawie protestu.

Ponadto protest, w wyniku, którego może ulec zmianie klasyfikacja, zmusza organizatorów do ogłoszenia wyłącznie prowizorycznych wyników i zatrzymania nagród aż do ogłoszenia ostatecznego orzeczenia, łącznie z odwołaniami przewidywanymi w rozdziale XIII).

Jeśli jednak protest dotyczy tylko części klasyfikacji, część, której protest nie dotyczy może zostać ostatecznie ogłoszona i odpowiednie nagrody mogą zostać rozdane.

178. Orzeczenie

Wszystkie zainteresowane strony muszą podporządkować się ogłoszonym orzeczeniom, prócz przypadków odwołań przewidzianych w niniejszym Kodeksie, ale ani ZSS, ani ASN nie mogą zadecydować o powtórzeniu zawodów (patrz. art. 97).

179. Protesty bezpodstawne

Jeśli protest zostanie rozpoznany jako bezpodstawny lub wycofany po jego sformułowaniu, całość wpłaconej kaucji jest zatrzymywana.

Jeżeli protest został uznany jako częściowo uzasadniony, kaucja może być częściowo zwrócona. Natomiast, gdy protest uznany został jako uzasadniony, kaucja zwracana jest w całości.

Ponadto, jeśli zostanie uznane, że składający protest działał w złej wierze, ASN może nałożyć na niego jedną z kar przewidzianych w niniejszym Kodeksie.

179 bis. Prawo do rewizji

W zawodach Mistrzostw Świata FIA, w razie stwierdzenia nowych elementów, sędziowie sportowi, którzy odkryli te elementy lub wyznaczeni przez FIA, powinni zebrać się w wyznaczonym czasie, wezwać zainteresowaną stronę(-y) w celu otrzymania od niej(nich) stosownych wyjaśnień i osądzić fakty z uwzględnieniem nowych elementów.

Prawo odwołania od tej nowej decyzji przysługuje stronie(-om) zgodnie z ostatnim akapitem art. 180 i następnymi niniejszego Kodeksu.

W razie, gdy pierwsza decyzja była już przedmiotem odwołania do Trybunału Krajowego lub Międzynarodowego Trybunału Apelacyjnego lub sukcesywnie wobec tych 2 organów, mają one prawo do ewentualnej rewizji swojego poprzedniego orzeczenia.

Czas na złożenie rewizji wygasa z dniem 30 listopada danego roku.

ROZDZIAŁ XIII ODWOŁANIA

180. Jurysdykcja

Każdy ASN poprzez swój Krajowy Trybunał Apelacyjny, zdefiniowany w artykule 181 stanowi dla posiadaczy swoich licencji trybunał ostatecznej instancji upoważniony do wydania orzeczeń ostatecznych we wszystkich kwestiach spornych zaistniałych pomiędzy posiadaczami licencji na swoim terytorium dotyczących krajowego sportu samochodowego.

W każdym sporze, w którym uczestniczy zagraniczny posiadacz licencji lub osoby wymienione w pierwszym akapicie artykułu 152 posiadające zagraniczne obywatelstwo, Krajowy Trybunał Apelacyjny stanowi instancję, której orzeczenia podlegają odwołaniu przed Międzynarodowym Trybunałem Apelacyjnym.

Kompetentnym Trybunałem Sportowym dla apelacji dotyczących zawodów, których trasa przebiega przez kilka krajów jest ASN, który zgłosił zawody do kalendarza międzynarodowego.

Apelacje mogą być wnoszone do Międzynarodowego Trybunału Apelacyjnego z przestrzeganiem przepisów dotyczących właściwości i procedur zamieszczonych w regulaminie MTA (załączonym do niniejszego Kodeksu).

Zgodnie z artykułem 152, apelacje przeciwko decyzjom podjętym przez Komitet Antydopingowy – Komisję Medyczną FIA wnoszone są wyłącznie przed Sportowym Trybunałem Arbitrażowym.

181. Krajowy Trybunał Apelacyjny

Każdy ASN wyznaczy sam lub poprzez swoją Komisję Sportową pewną liczbę osób, członków ASN lub nie, tworzących Krajowy Trybunał Apelacyjny. Nie mogą zasiadać w takim Trybunale, ci z jego członków, którzy brali udział w sądzonych zawodach jako zawodnicy, kierowcy, osoby oficjalne lub, którzy brali udział w formowaniu zaskarżonej decyzji, albo są w jakikolwiek pośredni lub bezpośredni sposób zaangażowani w omawianą sprawę.

182. Procedura odwołania krajowego

Każdy zawodnik, bez względu na narodowość, ma prawo do, odwoływania się od nałożonych kar lub innych decyzji ZSS-u zawodów do ASN kraju, w którym została wydana decyzja. Musi jednak, pod groźbą utraty prawa do odwołania, zgłosić w formie pisemnej do ZSS-u zapowiedź odwołania od decyzji w ciągu godziny od jej wydania.

Termin wniesienia odwołania do ASN przysługuje przez dwa dni, od powiadomienia o decyzji ZSS-u, pod warunkiem zgłoszenia pisemnej zapowiedzi odwołania do ZSS-u w ciągu godziny od wydania decyzji (patrz paragraf powyżej). Odwołanie może być wniesione faksem lub innym elektronicznym środkiem łączności z potwierdzeniem wysyłki. Potwierdzenie listem datowanym tego samego dnia jest wymagane. ASN musi wydać orzeczenie w ciągu maksimum 30 dni.

Wszystkie zainteresowane strony muszą zostać powiadomione w odpowiednim czasie o dacie posiedzenia trybunału dotyczącego odwołania. Mają prawo powołać świadków, ale ich nieobecność nie przerywa biegu postępowania.

183. Forma odwołania krajowego

Każde odwołanie do ASN musi być dokonane w formie pisemnej i podpisane przez składającego odwołanie lub jego upoważnionego reprezentanta.

Kaucja o ustalonej corocznie przez ASN wysokości jest wymagalna natychmiast po złożeniu zapowiedzi odwołania do ZSS przez zainteresowanego, jak opisano w art. 182 i kwota ta przepada, jeżeli odwołujący się nie nada dalszego ciągu swojemu zamiarowi.

Kaucja musi zostać wpłacona najpóźniej w ciągu 2 dni od daty złożenia zapowiedzi odwołania do ZSS. W przeciwnym razie licencja odwołującego się jest automatycznie zawieszana do czasu wniesienia opłaty.

Jeżeli odwołanie uznane zostanie jako nieuzasadnione lub wycofane po jego sformułowaniu, kaucja przepada w całości.

Jeżeli jest ono uznane jako częściowo zasadne, kaucja może być zwrócona częściowo i jest zwracana w całości, jeśli odwołanie jest zasadne.

Ponadto, jeśli uzna się, że autor odwołania działał w złej wierze, ASN może wymierzyć mu jedną z kar przewidzianych w niniejszym Kodeksie.

184. Skreślony

185. Skreślony

186. Skreślony

187. Skreślony

188. Skreślony

189. Orzeczenia

Krajowy Trybunał Apelacyjny orzeka czy decyzja, przeciwko której wniesiono odwołania będzie uchylona i w danym przypadku kara zostanie zmniejszona lub zwiększona, ale nie ma prawa orzec ponownego rozegrania zawodów. Orzeczenia trybunału apelacyjnego muszą posiadać uzasadnienia.

190. Koszty postępowania sądowego.

Krajowe Trybunały Apelacyjne zadecydują w zależności od podjętego orzeczenia, o poniesieniu kosztów postępowania sądowego, które będą obliczone przez sekretariaty w wysokości odpowiadającej kosztom przygotowania procesu i zebrań sądu. Na koszty postępowania sądowego składają się tylko wyżej wymienione koszty, z wyłączeniem kosztów lub honorariów obrony powołanej przez strony.

191. Ogłoszenie orzeczenia

FIA lub każdy ASN mają prawo opublikować orzeczenie w sprawie odwołania z podaniem nazwisk zainteresowanych osób.

Osoby wymienione w takiej publikacji pod groźbą dyskwalifikacji, nie mają prawa podejmowania działań z tym związanych przeciwko FIA, odnośnego ASN, ani osobie publikującej wspomniane orzeczenie.

ROZDZIAŁ XIV

STOSOWANIE MIĘDZYNARODOWEGO KODEKSU SPORTOWEGO

192. Krajowa interpretacja regulaminów

Każdy ASN posiadający władzę sportową (patrz art. 5 i 10) rozstrzyga wszelkie kwestie podnoszone na jego terytorium dotyczące interpretacji niniejszego Kodeksu lub własnego regulaminu krajowego pod warunkiem, że interpretacje te nie są sprzeczne z interpretacjami i wyjaśnieniami już wcześniej podanymi przez FIA, z zastrzeżeniem prawa międzynarodowego odwołania przewidzianego w rozdziale XIII.

193. Władza wykonawcza ASN-ów

Każdy ASN posiadający władzę sportową (patrz art. 5 i 10) wyznaczy Komisję Sportową, która będzie posiadała upoważnienie do wykonywania funkcji i władzy przypadającej ASN w niniejszym Kodeksie.

Niemniej, każdy ASN posiadający władzę sportową może sobie zastrzec zatwierdzanie niektórych decyzji swojej Komisji Sportowej, w szczególności, jeżeli chodzi o tworzenie kalendarza krajowego.

194. Zmiany w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym

FIA zastrzega sobie prawo wprowadzania w każdej chwili zmian do niniejszego Kodeksu i okresowo poprawek do jego załączników.

195. Zawiadomienia

Wszelkie zawiadomienia wymagane przez niniejszy Kodeks ze strony ASN do FIA, powinny być adresowane do siedziby FIA lub na inny adres, który będzie regularnie podawany.

196. Czas obowiązywania

Niniejszy Kodeks wchodzi w życie i obowiązuje od dnia 1 stycznia 1980.

197. Międzynarodowa interpretacja Kodeksu.

Niniejszy regulamin został zredagowany po francusku i angielsku. Może on być opublikowany w innych językach. W przypadkach spornych dotyczących jego interpretacji przez FIA lub Międzynarodowy Trybunał Apelacyjny, jedynie tekst francuski będzie traktowany jako oficjalny.

ROZDZIAŁ XV

METODY STABILIZOWANIA DECYZJI FIA

198. Ogłaszanie kalendarza Mistrzostw FIA:

Lista Mistrzostw FIA i zawodów do nich zaliczonych jest ogłaszana corocznie najpóźniej do 31 października.

*(wyjątkowo, termin ten jest przesunięty dla roku **2009** na 15 listopada ze względu na datę Zgromadzenia Ogólnego FIA).*

Każde zawody wycofane z kalendarza po tym ogłoszeniu, tracą swoją rangę międzynarodową w danym roku.

199. Zmiany w regulaminach:

FIA ma prawo dokonywania wszelkich zmian w regulaminach.

Zmiany te wchodzi w życie zgodnie z następującymi zasadami:

a) Bezpieczeństwo

Zmiany wprowadzane do regulaminów FIA ze względów bezpieczeństwa mogą wchodzić w życie bez okresu karencji, ani zapowiedzi.

b) Koncepcja techniczna pojazdu

i) Zmiany wprowadzone do regulaminów technicznych i do załącznika J, przyjęte przez FIA są ogłaszane najpóźniej 30 czerwca każdego roku i wchodzi w życie z dniem 1 stycznia następnego roku po ich ogłoszeniu, prócz zmian, które FIA uzna za mogące mieć istotny wpływ na koncepcję techniczną pojazdu i / lub na równowagę osiągnięć pomiędzy samochodami. Zmiany takie wejdą w życie wcześniej niż 1 stycznia drugiego roku po ich ogłoszeniu.

ii) Zmiany dotyczące Formuły 1 wchodzi w życie zgodnie z przepisami ustanowionymi we właściwych regulaminach dla tej kategorii.

c) Przepisy sportowe i inne regulaminy

Zmiany wprowadzone do regulaminów sportowych i wszelkich innych niż określone powyżej w punkcie b) są ogłaszane co najmniej 20 dni przed data otwarcia zgłoszeń do danych mistrzostw i najpóźniej 30 października każdego roku. Zmiany te wchodzi w życie z dniem 1 stycznia następnego roku po ich ogłoszeniu, prócz zmian, które FIA uzna za mogące mieć istotny wpływ na koncepcję techniczną pojazdu i / lub na równowagę osiągnięć pomiędzy samochodami. Zmiany takie wejdą w życie wcześniej niż 1 stycznia drugiego roku po ich ogłoszeniu.

d) Terminy krótsze niż wymienione w punktach b) i c) mogą być zastosowane pod warunkiem uzyskania jednomyślnej zgody wszystkich zawodników przepisowo zgłoszonych do danych mistrzostw lub serii.

200. Dla potrzeb niniejszego rozdziału XV, ogłoszenie dokumentów wymienionych w artykułach 198 i 199 jest uznawane jako oficjalne i skuteczne od momentu publikacji na stronie internetowej www.fia.com i / lub w Biuletynie Oficjalnym.

201. Skreślony

ROZDZIAŁ XVI

KWESTIE HANDLOWE ZWIĄZANE ZE SPORTEM SAMOCHODOWYM

202. Organizator lub grupa organizatorów zawodów stanowiących część Mistrzostw, Trofeum lub Pucharu FIA nie może ogłaszać subsydiowania, ani wsparcia finansowego tych zawodów w sposób pośredni lub bezpośredni, przez przedsiębiorstwo lub organizację handlową bez uzyskania wcześniejszej pisemnej zgody FIA.

203. Prawo łączenia nazwy przedsiębiorstwa, organizacji lub znaku handlowego z Mistrzostwami, Trofeum lub Pucharem FIA jest zarezerwowane wyłącznie dla FIA.

204. Skreślony

ROZDZIAŁ XVII

PRZEPISY DOTYCZĄCE NUMERÓW STARTOWYCH I REKLAMY NA SAMOCHODACH

205. Cyfry numerów startowych muszą być czarne na prostokątnym białym polu. Na samochodach o jasnych kolorach dookoła prostokątnego pola obowiązuje czarny obrys o szerokości 5 cm.

206. Obowiązuje klasyczna forma cyfr jak poniżej:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0.

207. Na wszystkich samochodach numery startowe muszą być umieszczone w następujących miejscach:

a) na drzwiach przednich lub na wysokości kabiny kierowcy, po każdej stronie auta,

b) naprzodzie samochodu (masce przedniej), czytelne od przodu.

- Dla samochodów jednomiejscowych i wszystkich samochodów zabytkowych: minimalna wysokość cyfr 23 cm i grubość linii każdej cyfry 4 cm,

b) tło białe szerokie na 45 cm i wysokie na 33 cm.

- Dla wszystkich innych samochodów:

a) wysokość cyfr 28 cm i grubość linii każdej cyfry 5 cm,

b) tło białe szerokie co najmniej na 50 cm i wysokie na 38 cm.

208. Na obu przednich błotnikach należy nanieść flagę narodową kierowcy(-ów) jak również jego(ich) nazwisko(-a). Minimalna wysokość flagi i liter z nazwiskiem wynosi 4 cm.

209. Powyżej lub poniżej białego pola musi pozostać przestrzeń o szerokości równej szerokości prostokąta i wysokości 12 cm, do dyspozycji organizatora, który może wykorzystać ją do celów reklamowych. Na samochodach, których powierzchnia taka jest nieosiągalna (np. niektóre samochody jednomiejscowe) zawodnik musi pozostawić równorzędną powierzchnię wolną od reklam w bezpośrednim sąsiedztwie białego pola.

Reklama na pozostałych częściach karoserii jest dowolna, z zastrzeżeniem ograniczeń wydanych przez ASN-y.

210. Numery startowe i reklamy nie mogą wystawać poza karoserię.

211. Nie wolno umieszczać reklam na szybach i oknach samochodu z wyjątkiem pasa o maksymalnej szerokości 10 cm w górnej części szyby przedniej i pod warunkiem, że nie ograniczają one widoczności do tyłu, na pasie o maks. szerokości 8 cm na tylnym oknie.

NB. Artykuły 209, 210 i 211 nie odnoszą się do samochodów zabytkowych.

212. Reklama na samochodach zabytkowych jest ograniczona do powierzchni 50 cm x 14 cm wzdłuż dolnego i górnego brzegu trzech numerów startowych (maksymalnie 4 numery na samochodzie). W przypadku, gdy nie ma wystarczającej ilości miejsca do umieszczenia reklam

w części górnej lub dolnej numerów startowych, reklamy mogą być umieszczone z boku numerów startowych, ale zawsze w tle lub na ich krawędzi. Jedno z dwóch miejsc zestawianych z numerami startowymi może być przeznaczone na reklamę organizatora. Dlatego też zawodnicy nie mogą odmówić jej umieszczenia. Nazwiska załóg/zawodników/kierowców mogą być umieszczone raz na każdym boku samochodu (o wymiarach 10 cm x 40 cm na każdym boku). Znak uznawanego klubu może znaleźć się na każdym boku samochodu (o wymiarach 10 cm x 10 cm). Oryginalne znaki reklamowe mogą być zachowane na samochodach (nawet numer podwozia).

* Zmiany przepisów w stosunku do roku 2008 zaznaczono w tekście czcionką wytłuszczoną i podkreśloną