2013-2016 Bölüm 1 ve 2 Kurallarındaki

Değişiklikler ve Rasyonelleri

(Son versiyon: 13 Aralık 2012 – 22:30)

Bu not, 2013-2016 Yelken Yarış Kuralları'nda (YYK) Temel Prensipler, Bölüm 1 ve Bölüm 2'deki değişiklikleri ve bunların rasyonellerini tanıtır. Kural numaralarındaki değişikliklerden doğan basit düzeltmeler burada gerekmedikçe not edilmemiştir.

2009-2012 kurallarının TYF tarafından Türkçe'ye tercümesinde bir takım tercüme hataları yapılmıştır. 2013-2016 YYK baskısında bu hataların düzeltileceği varsayılabilir. Önemli ve önemsiz tüm bu tercüme hataları ve/veya düzeltilmiş halleri de bu notta altları çizilmiş olarak gösterilmiştir. Belirli bir tanımlaması olan kelimeler (kural kitabında da olduğu gibi) *italik* font ile gösterilmiştir. Özellikle vurgulanan kelimeler **kalın** font ile belirtilmişlerdir.

Bu not sadece kurallardaki değişikliklerden bahseder ve eski kuralları aktarmaz. Kurallarda yapılan yeni eklemeler hariç, kuralların yeni hallerini de bir bütün olarak aktarmaz. Dolayısıyla kuralları hatırlamıyorsanız, bu notun 2013-2016 (veya 2009-2012) Yarış Yelken Kuralları ile birlikte (de) okunması tavsiye edilir. Hukuki bir metin olduğu için, bu notun dili biraz ağırdır ve notun çok dikkatle, kelime kelime okunması gerekir. Bu dilin yoruculuğu için ilgili yelkenseverlerden şimdiden özür dilerim.

Temel Prensiplerdeki Değişiklikler:

"Sportmenlik ve Kurallar" prensibinde hiçbir değişiklik yapılmamıştır. Ancak, varolan Türkçe'ye tercüme hatalarının düzeltilmesi beklenebilir. Prensibin asıl tercümesi, şu şekildedir:

"Yelken sporundaki yarışçılar, uymaları ve uygulamaları beklenen bir dizi *kural* tarafından idare edilirler. Sportmenliğin ana prensiplerinden biri, bir *kural* hatası yaptıklarında, yarışçıların gecikmeden cezalarını almalarıdır; ki bu yarışı terk etmek de olabilir." Bu temel prensipte, TYF tercümanları "bir dizi kural" yerine "bir dizi kurallar" demeyi, "prensiplerinden biri" yerine "prensibi" demeyi, "gecikmeden" yerine daha kuvvetli olan "hemen" kelimesini, ve (gönüllülük ve itiraf ima eden) "almalarıdır" yerine (otoriteye biat anlamlı) "yerine getirmeleridir" kelimesini kullanmayı tercih etmişlerdir.

2013-2016 Kurallarında Temel Prensiplere bir de yeni "Çevre Sorumluluğu" prensibi eklenmiştir: "Katılımcılar yelken sporunun her türlü olumsuz çevresel etkisini en aza indirmeye teşvik edilirler."

***Bölüm 1 - Temel Kurallarda Değişiklikler*:**

Temel Kurallarda (kural 1-5) hiçbir değişiklik yapılmamıştır. Ancak, Türkçe'ye tercüme hatalarının YYK'nın 2013-2016 baskısında düzeltileceğini umarız. Bu tercüme hataları aşağıda açıklanmıştır.

Kural 1.2'nin (**Can-Kurtarma Ekipmanı ve Kişisel Yüzdürücüler**) ilk cümlesinin tercümesi yanlıştır, ve aslı şöyledir: "Sınıf kurallarının başka şart koymadığı durumlarda bir tekne, içindeki herkes için yeterli can kurtarma ekipmanı ve bir tane hemen kullanıma hazır ekipman bulunduracaktır." TYF tercümanları "koymadığı" yerine daha zayıf olarak "önermediği" demeyi, (ilave belirten) "bir tane" yerine (ilave gerektirmeyen) "bir tanesi" demeyi, ve "hemen" yerine daha kısıtlı bir kullanım içeren "acil durumda" demeyi tercih etmişlerdir. Acil kullanım ekipmanının tayfaların can kurtarma ekipmanlarından biri olması mecburiyeti aslında yoktur.

Kural 2 (**Dürüst Yarışma**), TYF tercümanları, "bir tekne ve sahibinin yarışlara sportmenlik ve dürüst yarışmanın tanınmış prensipleri uyarınca katılacakları"nı ifade ederler. Oysa asıl kural, bu prensiplere uymayı sadece "yarışa katılma" esnasında değil, "tüm yarışma boyunca" gerektirir. Bu kuralın bu cümlesi aslında şöyledir: "Bir tekne ve sahibi, sportmenlik ve dürüst yarışmanın kabullenilmiş prensipleri uyarınca yarışacaklardır."

Kural 3(b) ve (c) (**Kuralların Kabulü**), YYK 2009-2012'de en önemli tercüme hatalarının yapıldığı maddelerdir. 2009-2012 Kurallarına göre, her yarışçı ve tekne sahibi:

(b) *kurallar* uyarınca verilecek cezaları ve diğer uygulamaları, ... , karşılaşılabilecek her olayın, *kurallar* uyarınca kesin bir kararı olacağını kabul edeceğini; ve
(c) böyle bir karara bağlı olarak, herhangi bir hukuki merci veya mahkemeye başvurmayacağını,

kabul eder.

TYF'nin bu tercümesi, TYF'nin otoritesini pekiştirmek ve *taraflar* arasındaki anlaşmazlıkların mahkemeye yansımasını önlemek amacıyla (bilerek ve isteyerek) yanlış yapılmıştır. Asıl İngilizce metinde, Kural 3(b) ve (c)'nin söylediği tamamen farklıdır. İngilizce kuralda, her yarışçı ve tekne sahibi:

(b) kurallar uyarınca verilecek cezalar ve diğer uygulamaları, ... , kurallar kapsamında karşılaşılan her olayın kesin kararı olarak kabul edeceğini, ve
(c) böyle bir karar hakkında, herhangi bir hukuki merci veya mahkemeye başvurmayacağını,

kabul eder.

Aradaki fark müthiştir! 3(b) ve 3(c), kurallar kapsamı **haricindeki** anlaşmazlıklarda tarafların herhangi başka bir mahkemeye başvurmalarını önlemez. Umarız bu tercüme hataları 2013-2016 kitapçığında artık düzeltilir.

Bölüm 2 – Tekneler Karşılaştığında Uygulanan Kurallarda Değişiklikler

Kısım A

Kısım A'nın girişindeki "**Yol Hakkı**" teriminin tarifi, 2009-2012 kurallarında yanlış anlamalara izin veriyordu. 2009-2012 verziyonunda "Bir tekne, diğer bir tekne ondan uzak durmak zorunda iken, yol hakkına sahiptir" deniyordu. Bu, A teknesi B teknesinden *uzak durmak* zorundaysa, B teknesinin tüm diğer tekneler üzerinde de yol hakkı olduğu şeklinde yorumlanabilirdi. Bu karışıklık 2013-2016 kurallarında önlenmiş. Yeni giriş bölümünde, artık: "Bir tekne diğer bir tekne ondan uzak durmak zorunda iken o tekne üzerinde yol hakkına sahiptir" denilmekte. (NOT: Orjinal tercümede, bir zaman süresi ve şart belirten "uzak durmak zorunda iken" yerine, zamansız bir dilek belirten "uzak durması isteniyorsa" denmişti. Ayrıca tercümanlar, İngilizce metinde varolan "bir" kelimesini Türkçe'de atlayarak pozisyonu sadece belirli iki tekne arasındaki bir duruma indirgeyip, asıl kuraldaki potansiyel "tüm diğer tekneler üzerinde de yol hakkı olduğu" yanlış anlaşılmasını önlemeye çalışmışlar.)

Kısım A'daki 10, 11, 12, 13 numaralı yol hakkı kurallarında hiçbir değişiklik yapılmamıştır. Kural 13 hariç, bu kuralların tercümeleri de hatasızdır.

2009-2012 metninde **Kural 13**'de (**Orsa Tramola Atarken**) bir tercüme hatası vardır. Eğer iki tekne aynı anda tramola atıyorsa, diğerinin iskele tarafında bulunan veya (2009-2012 tercümesiyle) "arkadan neta olan" uzak duracaktır. Halbuki esas İngilizce metinde, hem 2009-2012 kurallarında hem de 2013-2016 kurallarında, ISAF ısrarla "arkadan neta olan" terimini değil, "arkasında olan" terimini kullanmıştır. Arkadaki tekne öndeki ile (öndekinin dümeniyle, onun uzun bumbasıyla, veya kıç bastonuyla) *kapatmalı* olsa bile, "arkadaki" tekne tramola atarken *uzak durmak* zorundadır. Arkadaki tekne öndeki teknenin sancağında ise hangi teknenin *yol hakkı* olacağı ise belirsizdir. Bu konuda bir Vaka dosyası da, Soru & Cevap dosyası da yoktur. Belki de bu belirsizliği ortadan kaldırmak için TYF tercümanları kuraldaki "arkasında olan" tabirini bilerek ve isteyerek "arkadan neta olan" diye tercüme etmişlerdir. Tabi, milli otoritenin kural 13'ü (esasen Bölüm 1 ve 2 kurallarının hiç birini) değiştirmeye yetkisi yoktur. (Kural 86.1(a).)

Kısım B

Kısım B'deki Genel Sınırlamalar'da, **Kural 14** "**Temastan Kaçınma**" kuralının (b) kısmı semantik anlamda değiştirilmiştir. Kuralın (b) kısmındaki, yol hakkı, *yer* hakkı, veya *şamandıra yeri* hakkı olan bir tekne "hasar veren veya yaralanmaya neden olan bir temas olmadıkça bu kural uyarınca cezalandırılmayacaktır" ibaresi, yeni kurallarda "bu kuralı ihlal ederse ve temas hasara veya yaralanmaya sebep olmazsa, temize çıkacaktır" ibaresi ile değiştirilmiştir. Bu değişiklikteki tek amaç, bir kuralı ihlal eden bir teknenin ya cezalandırılacağı, ya da temize çıkacağı vurgusudur. 2009-2012 verziyonunda, bir kural ihlali olmasına rağmen teknenin cezalandırılmadığı kanaati uyanmaktaydı.

Kural 14 TYF tercümanları tarafından daha sert, şiddet içeren bir anlamda "Çatışmayı Önleme" kuralı olarak tercüme edilmiştir. Oysa yasak olan her türlü temastır. Ayrıca, asıl

kuralda bir tekne "makulen mümkünse" diğer bir tekneye teması önlemelidir. TYF tercümesinde ise, sadece "mümkünse" şartı konulmuş, "makullük" kalkanı Türkiye yelkencilerine tanınmamıştır.

Kısım B'deki diğer 15, 16, 17 numaralı kurallarda hiçbir değişiklik yapılmamıştır. Ancak **Kural 16**'da (**Rota Değiştirme**) önemli bir (kasti) tercüme hatası vardır. Kural 16.2'nin doğrusu, "*sancak kontra* tekne, *iskele kontra* teknenin *uzak durmaya* devam etmek için hemen rota değiştirmesine neden olacak bir rota değişikliği yapmayacaktır" der. Türkçe tercümede "hemen" yerine "aniden" kelimesi kullanılmıştır. Yasaklanan, *iskele kontra* tekneyi aniden rota değiştirmeye mecbur bırakmak değil, hafifçe ve kibarca da olsa, uzak durmak için onu hemen rota değiştirmeye mecbur bırakmaktır.

Kısım C

Eski kuralların Kısım C (Şamandıra ve Englellerde) girişindeki, "Kural 20 geçerli olduğunda Kural 18 ve 19'un geçersiz olduğu" ibaresi, yeni 2013-2016 kurallarında bu giriş bölümünden kaldırılmış, doğrudan kural 20 içinde bahsedilmiştir. (2009-2012 YYK'da, TYF tercümanları edilgen "geçerli olmak" fiili yerine bir tercih belirten "uygulanmak" fiilini kullanmışlardır.)

Kısım C kurallarının yorumunda en önemli etken, yeni tanımlarda *şamandıra yerinin* kısıtlanmış olmasıdır. (Bkz., Günter, S. (2012) "2013-2016 Yelken Yarış Kurallarında Önemli Tanımlamalardaki Değişiklikler", Çalışma Notu, Kalamış Yelken Kulübü, İstanbul.)

Kısaca, ilk olarak 2009-2012 Kuralları ile *şamandıra* dönüşlerinde içteki veya *önden neta* bir tekneye tanınan *esas rotasını* kullanma veya taktik dönüş (geniş giriş, dar çıkış) yapma hakkı artık kaldırılmıştır. Artık 2009 öncesinde olduğu gibi, hem *şamandıraya* yaklaşırken, hem de *şamandırayı* dönerken veya geçerken, teknenin ancak "denizciliğe uygun bir şekilde" seyretmesine yetecek kadar *yer* hakkı vardır.

18.2(c) (***kapatmanın* bozulması/yeni bir *kapatmanın* sağlanması**) kuralında, yeni eklenen (c)(2) kısmında, *şamandıra yerinin* yeni tanımındaki *bu* kısıtlamaya paralel olarak, *şamandıra yeri* vermeye mecbur olan tekneye

> (2) *şamadıra yeri* hakkı olan tekne ile içten *kapatmalı* hale gelirse, *kapatmalı* kaldıkları sürece o tekneye ayrıca *esas rotasında* seyretme *yeri* verecektir

yükümlülüğü getirilmiştir.

Bu çok amaçlı kural, *şamandıra yeri* verilen tekne ile *şamandıranın* arasında sonradan içten *kapatmalı* hale gelen ve o araya sıkışmaya çalışan bir teknenin haklarını daha da kısıtlamakta, onun dışa düşmüş tekneyi engellemesini önlemekte, ve ona karşı yer hakkını savunacak dışa düşmüş teknenin defansif olarak da en fazla *esas rotasında* seyredebileceğini belirtmektedir.

18.2(c)'nin (1)(2) diye ikiye ayrılması, okumasını kolaylaştırmak amaçlıdır. Böylece, bu iki kısımı ayrı bir paragraf olarak takip eden ve "Ancak" ile başlayan istisna maddesinin de, kuralda önce yazılmış bu iki kısıma da uygulandığı açıktır.

2009-2012 kuralında, iki tekneden herhangi biri rüzgara baş verip geçerse, **18.2(b)** (**Zona ulaşılınca *şamandıra yeri* haklarının belirlenmesi**) kuralının geçerliliği bitiyordu. Yeni kuralda ise, *şamandıra yeri* vermesi gereken (yani dıştaki veya *arkadan neta*) tekne değil, sadece *şamandıra yeri* hakkı verilen tekne rüzgara baş verip geçerse, 18.2(b)'nin geçerliliği bitiyor. Yeni kurallardaki bu değişikliğin rasyoneli ISAF Kısım C Çalışma Grubu tarafından açıklanmamış.

18.2(e) (***Kıçtan neta* gelerek içten *kapatma* sağlama**) ise, diğer teknenin *rüzgarüstüne tramola* atarak içten *kapatma* sağlayan bir tekneye de uygulanacak şekilde genişletilmiş. Bu kapsam genişlemesi, bilhassa filo yarışlarında hızları değişik teknelerin olduğu ortamlarda, hızlı teknenin yavaş teknenin önünden veya arkasından geçip onun *rüzgarüstüne* tramola atarak son anda (örneğin sancakta bırakılacak bir rüzgarüstü şamandırasında) içten *kapatma* sağlamayı ilgilendiriyor. Bu yeni durumda da, *kapatmanın* başladığı andan itibaren dış tekne *şamandıra yeri* veremeyecek durumda ise, vermek zorunda değil. Yani 18.2(e), bir "kıçtan neta gelerek veya rüzgarüstüne tramola atarak içten kapatma sağlama" kuralı haline gelmiştir.

Kural 18.2'nin diğer yerleri ise değişmemiştir.

18.3 "**Şamandıraya Yaklaşırken Tramola Atmak**" kuralı, artık "**<u>Zonda</u> Tramola Atmak**" olarak değiştirilmiştir. Bu kuralın tam ne zaman (üç tekne boyluk "zonda") geçerli olduğu artık açıktır. Bu kuralın Türkçe'ye tercümesi yapılırken, tercümanlar yanlışlıkla (veya bilerek) "kontra değiştirmek" yerine "<u>alanda</u> kontra değiştirmek" tabirini kullanarak, geleceği görmüşlerdir. (NOT: TYF tercümanları, "zon" kelimesi yerine "alan" kelimesini kullanmaktadırlar.)

Ayrıca, kuralın 18.3'ün sadece şamandıralarda geçerli olup, engellerde geçerli olmadığını ifade etmek için "şamandıraya yaklaşırken" ifadesini kullanmaya da gerek yoktur.

Eski kuralın başındaki "Eğer iki tekne" ibaresi, bu kural üç veya daha fazla tekne için de geçerli olduğu için kaldırılmıştır.

Sadece iki tekne düşünülerek yazılmış eski kuralda, iskelede bırakılacak bir rüzgarüstü *şamandırasının zonunda*, *iskele* kontra A teknesi *sancak* kontradaki ve *şamandırayı* tutturmakta olan *kapatmalı* B (rüzgaraltı) ve C (rüzgarüstü) teknelerinin *rüzgaraltına* tramola atarsa, ve sonuç olarak sadece C teknesi (örneğin, A'nın pisinde kaldığından) B ile teması önlemek için borinadan daha yüksek seyretmeye mecbur kalır, B teknesi ise borinanın üstüne tırmanmaya mecbur kalmazsa, A teknesi cezalandırılamazdı. Yeni kuralda, tramola atan A teknesi bu durumda cezalandırılabiliyor.

Eski kuraldaki "teknelerin **ayrı** kontrada olması" önşartı da kaldırılmıştır. Yeni kural, aynı kontrada olup da aynı anda *zonda* tramola atan tekneler için de geçerlidir.

Yeni kural, “Eğer *zonda* bir tekne rüzgara baş verip geçerse ve sonucunda *şamandırayı tutturan* diğer bir tekne ile aynı kontrada olursa, kural 18.2 o andan itibaren **onlar için** geçersizdir” diyor. “Onlar için” kısıtlaması yeni eklenmiş, eski kurallarda mümkün olan 18.2’nin herkes için kapandığı yorumu önlenmiştir. (NOT: TYF tercümanları “tutturma” yerine “tutma” terimini kullanmaktadırlar.)

Son olarak, 18.3(a) şıkkının İngilizce metninde, tramola atan tekneden sakınmaktan bahsedilir. ISAF, yeni kurallarda bunu “tramola atan tekneye temastan sakınmak” olarak düzeltmiştir. Fakat TYF eski kuralı (yeni şekliyle) yorumlayıp (yanlış) tercüme ettiği için, yeni Türkçe kurallarda 18.3(a) değişmeyecektir. (NOT: TYF tercümanları, “temas” kelimesi yerine daha yüksek dozda şiddet içeren “çarpışma” kelimesini kullanmaktadırlar.)

18.5 (**Temize Çıkmak**), bir engelde temize çıkmayı düzenleyen kural 20.2 ile birleştirilmiştir. Bu kurallardaki değişiklikleri aşağıda açıklayacağız.

Kural 19’da (**Bir Engeli Geçmek İçin Yer**) herhengi bir değişiklik yapılmamıştır.

Senelerdir pek değiştirilmeyen **kural 20** (**Bir Engelde Tramola Atmak İçin Yer**) ise baştan sona değiştirilmiştir. Yeni kural 20.1, “seslenmek” ve “karşılık vermek” olarak ikiye ayrılmış, ve eski kural 20.3 (Ne Zaman Seslenilmez), “seslenmek” ile ilgili diğer kurallarla aynı maddede toplanmıştır.

Bunun haricinde, eski Kural 20’ye üç ekleme yapılmıştır. Birinci ekleme, çağrıya cevap verme zorunluluğudur:

> **20.2(b)** Yapılan çağrı kural 20.1’i ihlal etse bile seslenilen tekne çağrıya cevap vermek zorundadır.

Bu kural su üstündeki tehlikeli olabilecek, gecikmenin hasar veya yaralanmaya yol açabileceği anlaşmazlıkları önlemek amacıyla ilave edilmiştir.

İkinci ekleme, 2009-2012 kurallarının Kısım C girişindeki, gereksizce genel bir şekilde ifade edilmiş olan “Kural 20 geçerli olduğunda Kural 18 ve 19’un geçersiz olduğu” ibaresinin daha kısıtlı bir dille Kural 20 içine çekilmesidir:

> **20.2(e)** Bir teknenin seslendiği andan sonra ve tramola atıp seslenilen tekneden kurtulana kadar, kural 18.2 onların aralarında geçerli değildir.

2009-2012 kurallarında yukarıdaki giriş, sadece seslenen ve seslenilen tekneleri değil, tüm tekneleri kapsayabilir. Bundan dolayı Kural 20 geçerli olduğunda, civardaki tüm teknelerin *şamandıra yeri* (Kural 18) ve *engel* geçme *yeri* (Kural 19) haklarının iptal edildiği yorumuna sebep olabilir. Ayrıca, Kural 20’nin tam ne zaman geçerli olmaya başladığı, ne zaman geçerliliğinin bittiği de kurallarda kesinlikle belirtilmemiştir. Bu yorum problemlerinden dolayı, eski kuralların “Kural 20 geçerli olduğunda” ifadesi, yeni kuralda “Bir teknenin seslendiği andan sonra ve tramola atıp seslenilen tekneden kurtulana kadar” ifadesi ile kesinleştirilmiştir.

Ayrıca, kural 20 geçerli olduğunda kural 19'u geçersiz kılmaya hiçbir ihtiyaç yoktur. Hatta, kural 20 geçerli iken (bir tekne seslendikten sonra ve tramola atıp seslenilen tekneden kurtulana kadar), kural 19 hala çok faydalıdır. Örneğin, bir engelde kural 20 uyarınca seslenen bir tekne seslenilen teknenin ya *rüzgaraltında* ya da ona *önden neta* olacaktır. Yol hakkı olduğu için, kural 19.2(a) ona engeli tramola atarak geçmeyi tercih etme hakkını verir. İki *iskele kontra* tekne *sancak kontra* bir tekneye yaklaşırken ortaya çıkan duruma da çaredir kural 19: *rüzgarüstü iskele kontra* tekne *sancak kontra* teknenin *rüzgaraltından* geçmek istese de, *rüzgaraltı iskele kontra* tekne tramola atmayı tercih edip seslendiği anda, *rüzgarüstü iskele kontra* teknenin 19.2(b) uyarınca iç tekne olarak *yer* isteği, kural 19.2(a) dolayısıyla geçersiz hale gelir. Bu durumda, istenilen de tam budur budur. Bundan dolayı, yeni kurallarda kural 20 geçerli iken, kural 19 kapatılmamıştır.

Yeni kurallarda "kural 20 uygulanırken", kural 18 de (eskisi gibi) tümüyle geçersiz olmaz. Sadece kural 18.2 (Şamandıra Yeri Vermek) geçersiz olur, çünkü kural 20 ile kural 18.2 aksi halde çelişebilir, ama kural 20 ile kural 18'in diğer maddeleri arasında bir çelişki yoktur.

ISAF Kısım C Çalışma Grubu, *zon* içinde *iskele kontra* iken *sancak kontra* bir tekneden sakınmak için tramola atmak üzere ona seslenen bir teknenin *yer* istemesini, kural 18/kural 20 çelişkisine bir örnek olarak gösterir. "Eğer seslenilen tekne *şamandıra-yeri* olan bir iç tekne ise, güvenlik nedeniyle, kurallar seslenen teknenin diğerine *şamandıra yeri* vermesi yükümlülüğünden ziyade, seslenenin tramola atma ihtiyacına öncelik tanımalıdır", der ISAF. Bu örnek, kural 18.2'nin kapatılmasına gerekçe olarak gösterilir. (Halbuki, değişik kontralarda orsa giden tekneler arasında, veya değişik kontralarda giden teknelerden birinin şamandıradaki esas rotası bir tramola içeriyorsa, kural 18 zaten tümüyle geçersizdir. Yani ben bu örneği pek anlamadım.)

Kural 20 ile kural 18'in diğer maddeleri arasında bir çelişki yoktur. Hatta, rüzgarüstü şamandırasında kural 20'yi ilgilendiren vakalar sık sık kural 18.3'ü (Şamandıraya Yaklaşırken Tramola Atmak) de ilgilendirdiği için, kural 18.3'ün kapatılmaması, açıkça geçerli olması tercih edilir.

Kural 20'ye yapılan üçüncü ekleme, ikiden fazla teknenin olduğu durumlarda, yapılan çağrıyı diğer bir tekneye aktarma kuralıdır:

> **20.3 Çağrıyı Diğer Bir Tekneye Aktarma**
> Bir tekneye tramola *yeri* için seslenilmişken ve o tekne tramola atarak cevap vermek niyetindeyken, o tekne aynı *kontrada* başka bir tekneden tramola atıp ondan sakınabilmesi için *yer* istemek üzere seslenebilir. Çağrısı kural 20.1'in şartlarını yerine getirmese bile seslenebilir. Onunla seslendiği tekne arasında kural 20.2 geçerlidir.

İkiden fazla teknenin olduğu durumlar enderdirler. 2013-2016 kurallarında ilk defa kaale alınan bu durumu 20.1'den ayırmak, 20.1 kuralını daha basitleştirmiş ve anlaşılır yapmıştır.

Kural 20'nin 2009-2012 YYK'daki Türkçesi başlı başına bir derttir. TYF tercümanları, 20.1'deki temel "tramola atmak ve sakınmak/kaçmak için yer" hakkını, tutarlı bir şekilde hep seslenenin "tramola atmak için yer hakkı", ama seslenilenin "sakınma/kaçmak yükümlülüğü" olarak tercüme etmişlerdir. Bu yanlıştır. Seslenilen tekne yer vermek zorundadır, sakınmak

zorunde değildir. Ayrıca, TYF tercümanları her nedense "mümkün olan en kısa zamanda" yerine "en kısa zamanda" demeyi tercih etmişlerdir. Aynı hataların yeni 2013-2019 kurallarının tercümesinde tekrar edilmeyeceğini ümit ediyoruz.

Son olarak, 2013-2016 kurallarında "**Temize Çıkma**", eskiden olduğu gibi sadece kural 18 ve 20'de değil, tüm Kısım C kurallarında (18, 19, 20) mümkündür. Bu amaçla kaleme alınmış olan yeni **Kural 21** , kural 18, 19 veya 20 çerçevesinde "hak kazandığı *yer* veya *şamadıra yeri* dahilinde seyreden teknelerin temize çıkmasını" aynı kural içinde düzenlemektedir. Kural 19 çerçevesinde (örneğin, bir engelde rüzgaraltına ayrı kontralarda seyreden tekneler arasında) çıkabilecek *yer* verme anlaşmazlıklarından dolayı, yeni kurallarda Kural 19 çerçevesinde de temize çıkma olasılığı tanınmıştır.

Eski kurallarda, kural 18 ve 20'de temize çıkma, Kısım A (Yol Hakkı) kurallarından birinin, veya kural 15 (Yol Hakkı Kazanmak), veya kural 16 (Rota Değiştirme) ihlalinde geçerliydi. Yeni temize çıkma kuralında, kural 18'e uygun olarak *şamandıra yeri* verilmemesi halinde şamandıraya dokunmaya mecbur kalınabileceğinden, **Kural 31** ihlali de ilave edilmiştir.

Bu kuralın dili, eski temize çıkma kurallarına çok benzer. Yeni kuralın en önemli farkı, **sadece** "*yer* veya *şamandıra yeri* vermesi gereken tekneye karşı" yapılan kural ihlallerinde temize çıkmanın mümkün olduğuna açıklık getirilmesidir. Eski kurallarda ima edildiği gibi, civarda bulunan başka bir tekneye karşı listelenen kuralları ihlal etmeye "mecbur kalmak", *yer* veya *şamandıra yer*i hakkı olan bir tekneyi artık temize çıkarmaz.

2009-2012 kural kitabında engelde tramola atarken temize çıkma kuralında, tercümanlar "Kural 20.1(b) uyarınca kazandığı yer hakkını kullanmakta olan tekne" yerine, "Kural 20.1(b) uyarınca yer hakkını kullanmakta olan tekne" demişlerdir. Halbuki, temize çıkma, tekne yer hakkını tam 20.1(b)'de bahsedilen şekilde (yani "20.1(b) uyarınca") kazanmamışsa bile - örneğin, "en kısa zamanda" tramola atılıp yer verilmemişse bile - geçerlidir.

Kısım D

(Kısım C'de "Temize Çıkma" ayrı bir kural olarak düzenlendiğinden, Kısım D'deki "Diğer Kurallar" 22-24 olarak yeniden numaralanmışlardır.) Kural 23 (Alabora vs.) ve kural 24 (Başka Bir Teknenin Yoluna Çıkmak) değişmemişlerdir.

Kural 22'de (**Start Hataları, Cezaları Yerine Getirme, Geri Hareket**) yeni kurallarda tek değişiklik, geri hareket kuralının "su içinde geri hareket" olarak nitelenmesidir. Bu niteleme, kural 22'de yol haklarını kaybeden teknenin yeryüzüne göre geriye doğru değil, suyun akış istikametine göre geriye doğru hareketinin önemli olduğuna açıklık getirmektedir. Yelkenlerinizi terslemişken akıntıdan dolayı tekne yeryüzüne göre ileri gidiyor olabilir, ama su içinde geri gidiyordur.

(NOT: "Yelkenleri tersleyerek" şartı yeni kurallarda da muğlaklığını korumaktadır. Örneğin, bir tekne,

(a) rüzgarın gözüne dönüp, momentumunu yelkenlerini tersleyip durdurup, sonra yelkenlerini bırakıp yapraklayan yekenleri ile geriye doğru kaymışsa, veya
(b) rüzgarın gözüne dönüp, burnunu tam rüzgarın gözüne tutabilmek için jibini bir o yanda, bir bu yanda terslemişse, ve sonra yelkenleri yapraklayarak geriye doğru kaymışsa,

bu "yelkenlerini tersleyerek geri gitmek" midir? Bu tanımlama belirsizliğini önlemek amacıyla, kural 22.3'ten "yelkenleri tersleyerek" şartının tamamen kaldırılması Danimarka Yelken Federasyonu tarafından teklif edilmiş, ama kabullenilmemiştir.)

Kısım D'de iki kuralın Türkçeleri İngilizce asıllarının anlamını saptırmıştır ve yeni 2013-2016 kural kitabında bu hataların düzeltilmeleri beklenebilir. Özetle, esas kural 21.1'de (yeni 22.1), "(herhangi bir) start işaretinden sonra" değil, teknenin kendi start işaretinden sonra... "start öncesi tarafa geçmeye çalışan" değil, start öncesi tarafa doğru seyreden bir tekne, "bu yükümlülüğü olmayan" değil, bu amaçla seyretmeyen bir tekneden *uzak duracaktır*. Bunların her biri kuralın anlamını değiştiren ciddi yorum hatalarıdır.

İkinci olarak, esas kural 23.1'de (yeni 24.1), "eğer mümkün ise" değil, eğer makulen mümkünse, *yarışmayan* bir tekne *yarışan* bir teknenin... "yoluna çıkmayacaktır" değil, (tekneyi) engellemeyecektir (veya müdahale etmeyecektir, veya mâni olmayacaktır, veya karışmayacaktır, veya etkilemeyecektir, veya sataşmayacaktır). Birinci hata, TYF tercümanlarının her zamanki gibi makuliyet testini atlamalırıdır. İkinci hata ise, "yoluna çıkmak" engellemenin yolarından sadece biridir. Örneğin, rüzgarını çalmak, perdelemek, veya uzakta ama bir çarpışma rotası üstünde seyretmek de yarışan tekneyle dalaşmaktır. Yarışan başka bir tekne ile anlaşıp bu üçüncü teknenin seri sonuçlarını iyileştirecek herhangi bir taktiği uygulayarak yarışan bir tekneyi olumsuz herhangi bir şekillde etkilemek de o tekneyle dalaşmaktır. Bu kural aslında *yarışmayan* teknenin her türlü engellemesini yasaklar.

Aynı "yoluna çıkmamak" terimi kural 23.2 (yeni 24.2)de de karşımıza çıkar. Esas kural, ceza dönüşlerini yerine getiren veya yarışın başka bir ayağında seyreden bir teknenin "yoluna çıkmayı" değil, ona "müdahale etmeyi" yasaklar. Ayrıca asıl kural, bu yasağı tekne *esas rotasında* seyrederken kaldırır. Türkçe tercümede ise, "*esas rotasında* seyretmek", ceza dönüşlerini yerine getiren veya başka bir ayakta seyreden bir teknenin yoluna çıkmanın tek izin verilen yoludur. Bu iki yorum farklı olabilirler. Örneğin, asıl kuralda, bir tekne bir şamandıranın yanlış tarafından geçmişse, şamandıranın doğru tarafından geçmiş tekne ile aynı ayakta seyretmemektedir. Yalnış taraftan geçen tekne tabi ki kendi *esas rotasında* da değildir. Bu tekne, şamandırayı doğru tarafından dönmüş ve yarışa devam etmekte olan tekneyi, yol hakkı kendisinde olsa bile, ve diğer teknenin yoluna çıkmasa, önünü kesmese bile, hiçbir başka şekilde de engelleyemez.

Özet ve Sunuçlar:

2013-2016 Yelken Yarış Kurallarında iki tip değişiklikle karşılaşacağız. ISAF bazı kuralları değiştirdi diye bazı yeni kuralları öğrenmeye mecbur kalacağız, ve TYF bazı eski kuralların

tercümesini düzeltti diye bazı yeni kurallar veya yorumlar öğrenmeye mecbur kalacağız. 2013-2016 kurallarında Tanımlamalarda karşılaşacağımız değişiklikler, başka bir notta anlatılmıştı. (Bkz., Kaynakça.) Kısaca, "*taraf*" ve "*kural*" terimlerindeki bazı teknik değişiklikler haricinde, altı tanımda ISAF toplam 10 değişiklik yapmıştır. Ayrıca tanımlamaların Türkçelerinde yapılan (anlam saptıran) 13 tercüme hatasının en azından bir kısmı da düzeltilmek zorunda kalınacaktır. Bu notta gözden geçirilen Temel Presnipler, Bölüm 1 ve Bölüm 2 kurallarında ise, ISAF toplam 25 kural değişiklik yapmıştır, ve bu kuralların Türkçelerinde yapılan 26 (anlam saptıran) tercüme hatasının da en az bir kısmı 2013-20016 YYK'da (makulen mümkünse/mümkün olan en kısa zamanda) düzeltilecektir.

Düzeltmeler veya yorumlar için: sevket.gunter@boun.edu.tr

Şevket Günter, KYK
Laser 134145, 184778

KAYNAK:

1. "Study Version of the Racing Rules for 2013-2016", ISAF.
2. "2013-2016 Yelken Yarış Kurallarında Önemli Tanımlamalardaki Değişiklikler", Günter, S. (2012) Çalışma Notu, Kalamış Yelken Kulübü, İstanbul.