



Asansör Periyodik Kontrolleri

Elevator Periodic Controls

Serdar Tavaslıoğlu

Elektrik Mühendisi - Electrical Engineer

Şunu iddia edebilirim ki bizim asansörlerimiz Yunanistan, İtalya ve İspanya'daki asansörlerden kat be kat iyi durumda. Ama verilere baktığınızda güvenlik olarak yerlerde sürünüyoruz. Peki, aynı denetim kriterleriyle bırakın Güney Avrupa'yı, Kuzey Avrupa'da denetim yapsak sonuç nasıl çıkar acaba?

I can assert that our elevators are in much better conditions than those in Greece, Italy and Spain. But when you look at the data, we are wrecked. Forget about the Southern Europe, what kind of results would emerge after the controls with the same inspection criteria in Northern Europe?

Asansör periyodik kontrollerine ilk başladığımız 1996 yılından bu yana 19 yıl geçmiş. Önümüzdeki sene 20. yılını kutlayacağız. Kontrollere ilk başlanılan yıllardan bu günlere kadar çok şey değişti ve çok gelişme kaydedildi. Artık ilk günlere göre çok daha fazla veri ve sonuç bilgisine sahibiz. Nümerik bilgi verileri yanında, toplumsal davranış ve tepkiler konusunda da çok tecrübeler edinmiş durumdayız. Başlangıçtaki bakış açısı ile şimdiki bakış açımız da aynı değil tabii ki. Bakış açılarımız değişmiş olmasına rağmen bazı noktalarda eski davranış alışkanlıklarımızı değiştiremememiz, zaman zaman sıkıntılara yol açıyor. Bugünkü çalışmaların daha iyi olabilmesi için geçmiş ile ilgili bir değerlendirme yapmanın faydalı olabileceğini düşündüm. Bunun, şimdiki çalışmalarda karşılaştığımız bazı problemlerin çözümüne yardımcı olabileceğini düşünüyorum. Bu yazıdaki düşünceler tamamen kendi değerlendirmelerim olup kimse için bağlayıcı değildir.

Periyodik kontrol formlarının oluşturulması

Bu çalışmalara ilk başladığımız 1996 yılında, oluşturulan bir kontrol formu ile sektörde fiilen çalışmış, asansörden anlayan tecrübeli mühendis arkadaşlarımızın yanına genç mühendisleri vererek kontrol faaliyetine başladık. İlk denetimler yapıldı ve raporlar tutulmaya başladı. Usta diye tabir ettiğimiz tecrübeli arkadaşlarımız, yıllarca sektörde çalışmış ve asansörü iyi tanıyan kişiler olmasına rağmen, gelen raporlarda bir süre sonra farklılıklar olduğunu, bazı ekiplerin bazı konuları öne çıkardığını, başka ekibin başka bir konu üzerinde durduğunu gördük. Üstelik raporlara itirazlar gelmeye başladığında, standart maddeleri konusunda kontrol formunun çok da açık olmadığını fark ettik. En basit noktalarda bile uygulamacılarla büyük tartışmalar çıkabiliyordu.

It has been 19 years since we held the first elevator periodic controls meeting in 1996. We will celebrate the 20th anniversary next year. A lot has changed since the first years of audits, and many improvements have been achieved. We now have a lot more knowledge of data and results. Along with the numerical information data, we have already acquired a lot of experience in social behavior and reactions. Our point of view is not the same as the initial one, of course. Although our point of view has changed, the fact that we cannot change some of our behavioral habits at some points sometimes leads to trouble. For the betterment of the current activities, I think making an assessment about the past would be useful. I think it might help to solve some of the problems we face in the current activities. The ideas in this article are not binding for anyone and are entirely my own assessment.

The creation of periodic control forms

In 1996 when we first started these activities, we initiated the control activities by assigning the young engineers to the senior elevator expert engineers who had actively worked in the sector along with a control form. The first inspections were carried out, and reports were issued. Although our senior colleagues, who we called masters, had worked in the sector for many years and knew the elevators very well, after a while we realized there were differences in the incoming reports; some teams were highlighting some of the issues, while the others focused on another issue. Furthermore, when the reports began to receive objections, we realized that the control form was not clear enough in terms of the standard items. There could be big discussions among practitioners even on the simplest issues. Thereupon, the EMO and MMO Izmir branches of the elevator commissions gathered again, and re-evaluated the form. The control form that still forms the basis

Bunun üzerine EMO ve MMO İzmir Şubeleri Asansör Komisyonları tekrar toplanıp, formu yeniden gözden geçirdi. 1998 yılında bugün hâlâ kontrollere temel oluşturan kontrol formu, uzun tartışmalardan ve değerlendirmelerden sonra ortaya çıktı. O dönemde ilk çıkardığımız dersleri bence şöyle sıralayabiliriz:

1. Kontrol formu bir temele oturmalıdır. Belirlenen amaca göre, bir standart temelinde kriterleri açık şekilde tanımlanmış olmalıdır. Sadece ne olması gerektiğini standart maddesine göre yazmak yetmez. Ne olmaması ve nasıl olursa uygun olabileceği konusunda da yeterli açıklama veya eğitim gerekir. Konu kişisel karar verilecek durumdan çıkarılıp objektif şartlara oturtulmalıdır. Sahada o kadar çok çeşitlilik varken, verilecek kararlarda eşitlikçi olabilmenin yolu, kontrol kriterlerinin standart ile ilişkilerini daha iyi anlaşılacak ve uygulanacak şekilde yazılı yayınlamaktan geçmektedir. Raporları yazanlar da denetçiler kadar yetkin olmalı ve anlaşılır ifadeler kullanmalıdırlar.

2. Kriterler yazılı olmalı ve bütün taraflara dağıtılmalı, yapılacak eğitimlerde asansör uygulayıcılarına yönelik ayrı programlar hazırlanmalıdır. Bir konuda denetçinin ne yapacağını bilmesi yeterli olmaz, revizyonu yapacak kişinin de nasıl yapacağını, kendinden ne istendiğini bilmesi gerekir. Doğru olarak ustasından gördüğünü bilen uygulayıcının bilgisinin, denetim kriterleri ile aynı bakış açısında olmadığı sürece, yapılan denetim ve düzeltmelerde bir sonuç almak mümkün olmamaktadır. Üstelik bu durum karşılıklı sürtüşme ve hoşnutsuzluk yaratmaktadır. Sonuçta bu alan bir sektördür ve birçok insan bu alandan geçimini sağlamaktadır. Ürün güvenliğini sağlamak kadar sektör mensuplarının durumunu da dikkate almak gerekir. Çalakalem işin içine dalıp dikkatsizce her şeyi alt üst etmek de doğru bir davranış değildir.

3. Denetçi asansör konusunda ne kadar tecrübeli olursa olsun, kontrol eğitimi ayrı bir olaydır ve denetçiler sıkı bir denetim eğitiminden geçirilmelidir. Eski bilgilerden gelen yanlış anlayışlar düzeltilmeli, asansörcü düşüncesi bir tarafa bırakılıp denetçi düşüncesi kişilere verilmelidir. Kontrole giden kişilerin arıza, bakım, asansörün genel yapısı konusunda yorum yapması, bakım veya firma önerisinde bulunmaları önlenmeli, sadece kontrol yapmakla yükümlü oldukları kural olarak geçerli kılınmalıdır. Kontrolcülerin görevi sektörü veya gittiği asansörü düzeltmek değildir, sadece gittikleri asansörü kontrol edip rapor yazmakla yükümlüdürler. Bunu yaparken de bütün asansörleri aynı gözlerle görebilmeleri sağlanmalıdır.

4. Bir kontrol elemanının yetişmesi ve doğru rapor yazabilmesi zaman almaktadır. Kontrolcülerin raporları ancak bir-iki yıl gibi bir zaman sonra kabul edilebilecek duruma gelmektedir. Bu süre zarfında yetiştirilecek kontrol elemanları Usta Denetçiler nezaretinde kontrollere çıkmalı, usta denetçinin onayından sonra, kontrolcü olarak kabul edilmelidir. Teorik eğitimler sadece bir temel verebilir ama yetişme muhakkak, sahada zaman içinde tecrübe ile olmalıdır. Yetişmemiş kişilerin denetim yetkilisi olması ve raporlama yapması ise yarardan çok zarar getirebilmekte, gereksiz mali külfetler oluşturmaktadır. Üstelik işin ciddiyeti ve inanırlılığı konusunda verilen hasar çok büyük olmaktadır. Unutmayalım ki yazılan raporlar sadece yöneticilerin değil birçok asansör firma-

of controls today emerged after the long discussions and evaluation. I think the lessons we took back then can be listed as follows:

1. The control form must have a basis. According to the established objectives, the criteria on a standard basis should be clearly defined. It is not enough to write just what should be there on the standard article. There should be adequate explanation and training about what is not appropriate and what to do. The issue must be based on objective conditions rather than personal decisions. While there is so much diversity in the field, the only way to be equitable in the decisions to be made is to publish the control criteria in writing in a way to better understand their relationship with the standards and apply them. Those who author the reports should be as skilled as the inspectors and should use clear expressions.

2. The criteria should be written and distributed to all parties, and individual programs should be prepared for training the elevator practitioners. It is not enough that an inspector knows what to do; the person who will do the revision should also know it and what is requested. As long as the 'rights' learned from the master of the practitioner do not fit the same perspective as those of the inspection criteria, it will not be possible to get a result in the inspections and corrections.

Moreover, this situation creates mutual disagreement and discontent. Ultimately, this is an industry, and many people earn their livings from this area. Along with ensuring product safety, we must take the situation of the sector members into account. It is not the right attitude to carelessly dive into the

“

Sekiz - dokuz ay uğraşıp yeşil etiket alan yöneticinin asansörüne üç ay sonra başka denetçi tarafından kırmızı etiket yapıştırılınca büyük problemler yaşandı. Bu durum bizim kontrollerimizde yaşanmış bir olaydır.

When an elevator which received the green tag thanks to the eight-nine months efforts of the manager was labelled red three months later by another inspector, the doomsday arrived.

”

field and turn everything upside down.

3. No matter how experienced the inspector is in terms of elevators, control training is a separate event, and the inspectors must undergo rigorous inspection training. The wrong approaches from old information should be corrected, the idea of "the elevator operators" should be put aside, and the idea of "inspector" should be conveyed to people. The comments and suggestions of the inspectors on malfunction, maintenance, and the overall structure of the elevator should be prevented; and it should be set as a rule that they are obliged to only do the inspection. The task of inspectors is not to fix the sector or the elevators they inspect, yet they are only obliged to check the elevator and write reports. In doing so, they should be able to see all elevators through the same lenses.

4. It takes time to raise a control staff and ensure he is able to write accurate reports. The reports of the inspectors mature into a situation that can be considered acceptable only within one-to-two years. During this period, the control staff candidates should be under the supervision of the master inspectors in the controls, and should be considered as an inspector only after the master inspector's approval. Theoretical training can only provide a basis, but surely the development should be through experience in the field in time. The authorization of those without training as the inspectors and their reports can do more harm than good and can create unnecessary financial burdens. Moreover, the damage on the seriousness and credibility of the work is very big. We must note that the reports circulate not only among the managers, but also many elevator companies.

5. A control activity without inspection might begin to be personalized after a while. The inspectors must be inspected, and their training

sının da elinde dolaşmaktadır.

5. Denetimi yapılmayan bir kontrol faaliyeti bir süre sonra kişiselleşmeye başlayabilir. Denetçilerin denetimi muhakkak yapılmalı, eğitim ve uygulama seviyeleri sürekli gözetim altında tutulmalıdır. Denetlenmeyen bir denetçi sistemi, bir müddet sonra amacını aşan bir uygulama haline gelebilmekte, fevri davranışlar artabilmektedir. "Ben öyle istiyorum", "Bana göre böyle olması gerekir" türünden emir veren ifadelerle kimse denetim yapma hakkına sahip olmamalıdır. Eğer denetleme olmazsa, bir meslek hastalığı olarak kişilerin kendilerini Devlet Denetleme Kurulu üyesi gibi görüp, önüne gelene şartlar koşmaya başlaması kaçınılmaz olmaktadır. Asansör kullanıcıları kadar hukuki asansör firmaları da korunmak zorundadır. Amaç, ürünleri güvenli hale getirmek ve sektörü ayağa kaldırmaktır, yerle bir etmek değildir.

Bu düşünceler ışığında o dönemki ortak asansör komisyonunda periyodik kontrol formu yeniden düzenlendi. Kontrol Formu sırası bir denetçinin en az hata ile güvenli ve doğru bir denetim yapabileceği sıraya kondu. Düzenleme kriterleri yazılı hale getirildi. Bu kriterler neredeyse Türkiye'nin bütün büyük şehirlerinde hem denetçilere hem de asansörcülere anlatıldı, eğitimler yapıldı. Denetçiler 15 günlük eğitimlerden geçirilip daha sonra bir aylık staj dönemine tabi tutuldular. Bu staj dönemini bitirip onay alanlar usta eğitimcilerin yanına verildi ve bir yıl sonra usta kabul edildiler. Ben de dâhil olmak üzere bütün usta denetçiler ayrıca denetime tabi tutulduk, birbirimizi kontrol ettik. İtiraz olan bütün kontrollere başka ekip gönderilip tekrar kontrol yapıldı. Birçok kontrolcü kurallara uymadığı için işten uzaklaştırıldı. Eksiklik görüldüğünde eğitimlerle açıklar kapatılmaya çalışıldı, eğitimler asansörcülere de açık hale getirildi. Bu düzeltmelerden sonra tarafların kabul ettiği, başarılı ve uzun süren bir denetim süreci başlamış oldu. Emeği geçen bütün arkadaşlarımıza teşekkür ederiz. Başka türlü başarıya ulaşmak mümkün olmazdı.

Periyodik kontrol sıklığı

Bu çalışmalar başladığında İzmir ilçe belediyeleri ile kontrol anlaşmaları yapıyordu. Bir yıl Bornova, diğer yıl Karşıyaka, daha sonra Buca, Konak gibi. İlçelerin sıra ile yıl yıl kontrol edilmesi başlangıçta fark etmediğimiz bir olumluluk oluşturmuş. Bunu daha sonra fark ettik. Bir kontrol sürecinin bitmesi zaman almaktadır. Asansör tespiti yapılırsa ve kontrole gidilmesi, ardından yönetimin raporu alması zaman alır. Şimdiki uygulamada asansörcü de kontrole katıldığı için bu süreç daha uzun zaman almaktadır. Daha sonra raporun asansör firmasına iletilmesi ve durumun yönetimde anlaşılması gerekmektedir. Sonra yönetici fiyat almaya başlar ve değişik firmalardan teklif toplanır. Bu süreç en az iki-üç ay almaktadır. Rakamlar belli olunca para toplama işi başlar ve asansör firmasından gün istenir. Firmanın apartmana gün vermesi en iyi şartlarda iki aydır ve işin yapılması, eksiksiz teslimiyle beraber üç ayı bulur. İşlerin bitiminde, yönetici işini bitirdiğini Denetçi Kuruluşu bildirir, onlar da bir ay zarfında denetime gelir. Kontrolde iki-üç küçük eksiklik bulunur, bunların da yapılması ve tekrar kontrol edilmesi, eksiksiz raporunun alınması bir-iki ayı daha bulabilmektedir. Yani biraz eskice bir apartmanın yeşil etiket alabilmesi zahmetli ve uzunca bir maratondur. Ortalama yedi-sekiz ay gibi bir zaman alabilmektedir. Son dönemde bu süreç daha

and implementation levels should be kept under constant surveillance. An uninspected inspection system can become an activity exceeding its goal after a while, and impulsive behaviors may increase. The expressions such as "I like that way" and "I think it must be so" should not give anybody the right to inspect. If there is no inspection, an occupational disease of considering oneself as the members of the State Supervisory Council and starting to set conditions for everyone becomes unavoidable. The legal elevator firms must also be protected as much as the elevator users. The aim is to make the product safe and to develop the sector, not to raze it.

In light of these considerations, the periodic check form was revised

in the elevator commission of the time. The Control Form was listed in a way that the inspector can make a safe and accurate control with minimal error. The arrangement criteria were written down. These criteria were discussed with both the inspectors and the elevator businesspeople in almost all the major cities of Turkey. The inspectors underwent 15-day training session, and then were subjected to a one-month internship period.

Those who could finish this internship and get approval were assigned to

master instructors and considered master a year later. All master inspectors, including myself, were subjected to inspection; we inspected each other. In all controls with objections, another team was sent for reassessment. Many inspectors were removed from work due to their non-compliance with the rules. The detected deficiencies were attempted to be recovered through training, which were made open to elevator businessmen, as well. After these corrections, a successful and long-term control process adopted by all parties started. We thank all of our friends who contributed to the process. Otherwise, it would not be possible to achieve success.

The frequency of periodic inspection

When these activities began, we were making control agreements with the İzmir district municipalities, with one year being Bornova, the next year Karşıyaka, then Buca, Konak etc. Inspection of the districts in an order initially created a positivity that we did not notice. We noticed it later. It takes time to finish a control process. It takes time to identify and go to the elevator for control and then submit the report to the management. Currently, this process takes longer time since the elevator businesspeople also join the control. Then the report should be transmitted to the elevator company, and the management has to understand the situation. Then, the manager starts getting quotations from different companies. This process takes at least two-to-three months. When the figures are certain, fundraising starts, and the elevator company is requested for an appointment. Under the best conditions, the appointment giving process from the company to the building takes two months, and the implementation of the work and complete delivery takes up to three months. At the end of the work, the manager informs the inspection organizations that the work is complete, and they come for control within a month. There might be a few deficiencies detected in the control, which might take another one-to-two months for completion and reassessment. In other words, it is a

“

**Eğer asansöre kırmızı etiket
iliştirip, kapatacak şartlar olarak
birinci maddedeki şartları
koyarsanız, ikinci madde sarı,
üçüncü madde mavi olursa,
birden bizim asansörlerimiz de
kabul edilebilir risk seviyelerine
gelecektir.**

If you set the conditions in the first article
to close the elevator with a red tag, then the
second becomes yellow, and the third blue, the
red tag rate will then dramatically fall.

”

da uzamış durumdadır.

Süreç içinde bizler neredeyse her yıl başka bir ilçeyi kontrol ettiğimiz için, asansör kontrolündeki bu zaman dilimi problem yaratan bir süre değildi. Ancak kontroller kabul görüp yaygınlaştınca, aynı ilçeyi ara vermeden ikinci yılda kontrole başladık, o zaman problem ortaya çıktı. Sekiz - dokuz ay uğraşıp yeşil etiket alan yöneticinin asansörüne üç ay sonra başka denetçi tarafından kırmızı etiket yapıştırılınca büyük problemler yaşandı. İlk denetimde görülmeyen küçük bir eksik veya yorum farkıyla yanlış kabul edilen bir uygulama sonucu, asansöre tekrar yapıştırılacak bir kırmızı etiket, yöneticiyi ve asansör firmasını hem kendi aralarında, hem de denetime karşı çileden çıkarmak için yeterli bir durumdur. Bu uygulamaya devam edilmesi durumunda, uygulama inanılabilirliğini yitirmekte, rapor alma oranı hızla düşmekte ve kontrolün tarafları denetime karşı tutum almaya başlamaktadır. Bu durum bizim kontrollerimizde yaşanmış bir olaydır. Üstelik bence de bu durumda haklı olan apartman ve asansör firmasıdır. Bizim yaptığımız türden bir denetim ve yenileme işleminde denetimin her yıl yapılması, ağır bir uygulama olmaktadır. Uygulamanın uzun süreli ve tarafların desteklediği bir çalışma olabilmesi için problemin dikkate alınması gerekir diye düşünüyorum.

Kontrol kriterlerinin yorumlanması

Başlangıçta Ortak Asansör Komisyonu, kontrol formunu oluştururken yıldızlı madde uygulamasını gündeme getirmişti. Bugün kırmızı maddeler olarak bilinen maddelerde madde numarası üzerinde (*) işaret olması, bu maddeleri yıldızlı madde yapmıştı. Neyin yıldızlı madde olduğu uzun tartışmalarla belirlenmişti. O dönem bizim yararlanabileceğimiz TS EN 81-80 standardı yoktu. Komisyonunda genel felsefe olarak, bizim TS 10922 1993 standardı olarak isimlendirdiğimiz (EN 81-1 1985) standardına uygun olmayan asansörlerin eksikliklerinin tamamlanarak modernize edilmesi ve eksikliklerinin giderilmesi hedeflenmişti. Aslında bayağı ciddi bir yenileme söz konusuydu ve uzun yıllar bu uygulama bu haliyle devam etti. SNELL olarak bilinen modernizasyon hedefleri bu çalışmanın yanında daha az kapsamlı kalır, çünkü bu denetimlerde asansör kontrol formunun neredeyse 60'a yakın maddesi yıldızlı maddeydi ve hangi yıl, hangi standarda göre yapıldığına bakılmaksın asansörde komple bir yenileme isteniyordu. Ama sekiz ay, ama bir yıl sonunda da asansör komple TS 10922 standardına uygun hale getiriliyordu. Sadece asansör kabin kapısı konusunda Nisan 1996'dan sonra ruhsat almış binalarda kapı şartı

demanding and long marathon to grant a green tag to an older apartment. It may take an average of seven-to-eight months. Recently, this process has become even longer.

Since we controlled one district almost every year during the process, this operation did not take a length of time that created problems. However, when the controls were accepted and spread, we started to control the same district in the second year without a break, and then the problems emerged. When an elevator that received the green tag -- thanks to the eight-to-nine-month effort of the manager -- was labeled red three months later by another inspector, the doom-day arrived. A red tag to be attached on the elevator as a result of a minor deficiency or interpretation difference that was not noticed in the first application is enough to enrage both the manager and the company. If the application continues, it loses its credibility, the report receiving rate reduces rapidly, and the parties of control begin to adopt an attitude against the inspection. This is an event that occurred in our controls. Moreover, in this case I think the building management and the elevator company are right. Performing inspections every year in a system of inspection and renewal activity similar to ours is quite heavy. I think this problem must be taken into consideration in order to ensure the application is a long-term one supported by the parties.

Interpretation of the control criteria

Initially, the Joint Elevator Commission had brought the starred article issue to the agenda when creating the control forms. The (*) mark over the articles that are known as red articles had made them starred ones. The long debates determined the definition of a starred article. At that time, there was no TSE EN 81-80 standard of which we could take advantage.

The general philosophy of the Commission aimed at the modernization of the elevators that do not fit the standard called TS 10922 1993 standard (EN 81-1 1985). In fact, there was a quite serious renovation in question, and this practice continued in this state for many years. The modernization objectives known as SNEL remain less comprehensive compared to this work, because almost 60 items of the elevator control form in these controls were starred, and a complete renovation was required in the elevator regardless of the year and the standard. At the end of eight months or one year, the elevator became compliant with the TS 10922 standard. I think the only point missing there was the requirement for an elevator cabin door for buildings that received a license after April 1996.

Today, we have a slightly different perspective. We have an EN 81-80 standard that we agree on for this issue. Naturally, instead of the previous complete renovations, there is an approach that gives priority to mandatory components. They decided on what is the priority in an elevator by observing the accidents in Europe. In other words, the assessment was based on objective data rather than the subjective hazard approach. I think this approach is more appropriate. Surely, if an elevator is running, it must be running the safest way; no one can be expected to be able to state objections to it, but practicality should be also considered.

1. The basis standard in the old controls was the TS 10922 standard. It was not too great a burden to bring the elevators in line with this standard. The requests related to both floor sensitivity and the braking systems could be done without major changes.

2. The 95/216 EC standard adopted by the European Council had stated that the EN 81-1 1985 standard known as TS 10922 would be good practice criteria as the lower limit of the elevator modernization. However, modernization condi-



araniyordu. Bence eksik kalan tek nokta da orasıdır.

Bugün bakiş açımız biraz daha değışik. Bu konuda yol gösterici kabul edeceğimiz bir TS EN 81-80 standardımız var. Doğal olarak daha önce yapıldığı gibi komple bir yenilemenin yerine, zorunlu olan komponentlere öncelik veren bir yaklaşım var. Asansörde nelerin öncelikli olduğuna Avrupa'da yaşanan kazalara bakarak karar vermişler. Yani sübjektif risk anlayışından çok, objektif verilere dayanarak bir değerlendirme yapılmış. Bu yaklaşım bence de daha doğru bir yaklaşım. Muhakkak ki bir asansör eğer çalışacaksa en güvenli şekilde çalışmalıdır, kimsenin buna itiraz etmesi beklenemez ama gerçekleştirilebilme durumu da dikkate alınmalıdır.

1. Eski kontrollerde temel alınan standart TS 10922 idi. Asansörlerin bu standarda uygun hale getirilmesi çok büyük bir yük değildi. Hem kat hasasiyeti hem de frenleme sistemleri olarak istenenler büyük değışiklikler gerektirmeden yapılabiliyordu.

2. Avrupa Konsülünün kabul ettiğı 95/216 AT sayılı tebliğde asansör modernizasyonunda alt uygulama sınırı olarak bizde TS 10922 olarak bilinen EN 81-1 1985 standardının iyi bir uygulama kriteri olacağı belirtilmişti. Ancak řu anki uygulamada modernizasyon şartları değışti. Eksiklikleri artık basitçe karşılamak çok mümkün değil. Kapsamlı, büyük revizyonlar gerekebiliyor. (Yazıyı sona ek olarak koydum)

3. 2006 Asansör Sempozyumunda kontrol formu maddeleri ile TS EN 81-80 standardının yaklaşımını inceleyen bir bildiri yayınlamıştım. Kontrol formu maddeleri standardın çok riskli ve normal riskli olarak gördüğü 57 maddeyle uyuşuyordu. Aradaki fark, kontrol formu bunların tamamının hemen düzeltilmesini istiyor, standart ise 17 maddeyi acilen, sonraki 20 maddeyi kısa sürede, değerlerini ise uzunca bir zaman içinde yapılmasını kabul ediyordu.

Öyleyse eskiden olduğu gibi bir yıldızlı madde yaklaşımı doğru olmayabilir. Üstelik bu kadar çok kırmızılı madde ile yapılan denetimlerde asansörler haklı olarak çok kötü çıkıyor. Şunu iddia edebilirim ki bizim asansörlerimiz Yunanistan, İtalya ve İspanya'daki asansörlerden kat be kat iyi durumda. Ama verilere baktığınızda güvenlik olarak yerlerde sürünüyoruz. Peki, aynı denetim kriterleriyle bırakın Güney Avrupa'yı, Kuzey Avrupa'da denetim yapsak sonuç nasıl çıkar acaba? 60 kûsur maddeden muhakkak yakalanacakları bir madde olacaktır ve sonuç olarak eminim ki kırmızı oranı bizden çok farklı çıkmaz. Çünkü bizdeki kontrollerde Avrupa menşeli iyi diye bilinen birçok asansör de kırmızı etiket almaktan kurtulamadı. Bu kadar çok kırmızılı madde içinden asansörde muhakkak bir eksik çıkacaktır. Orada da aynısının olacağı ve kırmızı oranının çok yüksek çıkacağı açıktır. Bu konuda EN 81-80 yaklaşımını kabul etmek daha doğru bir yaklaşım olabilir. Ben asansörlerimizizin durumunun o kadar da kötü olduğunu düşünmüyorum. (Çok da iyi olduğunu söylemiyorum tabii, ama o kadar kötü değil.)

Bu konuda, bundan birkaç yıl önce Bolu'da Teknik Komite Toplantısı yapıldı ve çok değerli birçok arkadaşımız bu toplantıya katılarak iki gün boyunca konuyu tartıştı. Aradan epey zaman geçti ama sonunda yanılmıyorsam şöyle bir yaklaşım oluşturmuştuk. ➤

tions have changed in the current practice. It is no longer possible to meet many shortcomings simply. Overall, major revisions might be required. (I put that part as an annex to the end)

3. I had published a paper in the 2006 Elevator Symposium examining the control form items and the approach of the TS EN 81-80 standard. The control form items matched the 57 articles that were considered very risky and normal risky by the standard. The difference was that the control form wanted all to be corrected immediately, while the standard required 17 items urgently, while the next 20 items in a short while, and the rest in a longer period.

Then, the old starred item approach may not be accurate anymore. Moreover, the controls in elevators with so many red items naturally show them very bad. I can assert that our elevators are in much better

conditions than those in Greece, Italy and Spain. But when you look at the data, we are wrecked. Forget about Southern Europe, what kind of results would emerge after the controls with the same inspection criteria in Northern Europe? There will be certainly one item out of 60 that will catch them, and I'm sure the red tag ratio there will be no different than ours, because many well-known European-made elevators could not get rid of the red label in our controls. There

will certainly be a deficiency among all these items. It is evident that the same will be in question there, and the red ratio will be very high. It might be right to accept the EN 81-80 approach in this regard. I do not think the situation of our elevators is so bad. (I'm not saying it is very good, of course, but it's not so bad.)

In this regard, a few years ago a Technical Committee meeting was held in Bolu, and many esteemed colleagues attended the meeting and discussed the issue. After a long time, if I'm not mistaken, we created an approach as follows. If I'm mistaken, at least I had defended the case like this:

1. In order to close down an elevator immediately, there should be a lack of mandatory CE marked 6 safety components (brake, regulator, buffer, etc.), or the people stuck in elevators in case of a fault cannot be evacuated or the evacuation would be too risky (recovery mechanism, skirt, machinery apartments transportation, etc.). It is detrimental to use such elevators, and they must be closed immediately. The deficiencies must be remedied.

2. The first group deemed most at risk by the EN 81-80 standard (17 items) must be implemented within six months. It is defined in the standard. Many countries already implementing SNEL in Europe aim it at first. My suggestion is that this period should be a year.

3. The other 40 items in the second group should be implemented within two years. Many countries in Europe have given five years to do so.

4. The less risky 15 items can be made when a major modernization takes place.

5. In case the cruising distance, stated load and speed of the elevator change, the modernization should ensure the new regulation conditions.

If you set the conditions in the first article to close the elevator with ➤

“ Şu an yapı denetim ayrı, belediye ayrı, muayene kuruluşu ayrıca denetliyor ve herkes kendi bilgisine göre bir şeyler istiyor. İşin içinden çıkmak neredeyse mümkün değil. Bazen birisinin istediğini ötekisi söktürüyor. ”

Right now, the building inspection, municipality and inspection bodies perform separate inspections and everybody has a request of their own. It is almost impossible to get out of the mess. Sometimes what is required by one is removed by the other.

Eğer yanılıyorsam da en azından ben böyle savunmuştum.

1. Bir asansörün hemen kapatılması için CE işareti zorunlu olan 6 güvenlik komponentinde eksiklik olması (fren, regülatör, tampon, vb.) veya asansörde bir arıza olması durumunda asansörde kalan kişinin kurtarılamayacak veya kurtarma işleminin çok riskli halde (kurtarma mekanizması, etek saçı, makine dairesi ulaşım, vb.) olması gerekir. Bu asansörün kullanılması sakıncalıdır, hemen kapatılmalıdır. Eksikleri giderilmelidir.

2. TS EN 81-80 standardının elzem gördüğü en riskli birinci grup (17 madde) altı ay içinde yaptırılmalıdır. Standartta tanımlanmıştır. Avrupa'da SNELL uygulayan birçok ülke zaten ilk olarak bunu hedeflemektedir. Benim önerim bu sürenin bir yıl olmasıdır.

3. İkinci grupta yer alan diğer riskli 40 madde iki yıl içinde yaptırılmalıdır. Avrupa'da birçok ülke bunun için beş yıl süre vermiştir.

4. Az riskli olan son 15 madde büyük bir modernizasyon yapıldığında yapılabilir.

5. Asansörün seyir mesafesi, beyan yükü ve hızı değişmesi durumunda modernizasyon yeni yönetmelik şartlarını sağlamalıdır.

Eğer asansöre kırmızı etiket koyacak ve kapatacak şartlar olarak birinci maddedeki şartları koyarsanız, ikinci madde sarı, üçüncü madde mavi olursa, birden bizim asansörlerimiz de kabul edilebilir risk seviyelerine gelecektir. Bu anlamda Bolu Toplantısı iyi bir çalışma olmuştu, tarafların onayını alan verimli sonuçlar ortaya koymuştu. Uygulayabilseydik çok faydalı olabilirdi diye düşünüyorum. Zaten yaptığımız uygulama kendi kuralları içinde bir SNELL olup, bunu ayrıca şekillendirmek gerekmez diye dilendirmiştim, hâlâ aynı düşüncedeyim. Her ülke kendi uygulamasını ve yöntemini belirliyor. Bizim yöntemimiz de böyle olabilir diye düşünüyorum.

Yönetmelikte tanımlanması gereken yetki sınırları

Asansör İşletme Yönetmeliğinde tam tanımlanmadığı için devamlı sorun yaratan konulardan birisinin de, belediyelerin neyi kontrol etmesi gerektiğinin tam açıklanmaması olduğunu düşünüyorum. Bir asansörün iki ayrı kontrolü yapılmalı. Bunlardan bir tanesi, yapılan asansörün bina gereklerini sağlayıp sağlamadığı ve bina uyumunun yeterli olup olmadığıdır. Bu kontrol içinde;

1. Bina ihtiyacını karşılayacak şekilde trafik hesabına uygun sayı, kapasite ve hızda asansörün yapıldığı,
2. Kuyu dibi ve üstü, makine dairesi giriş, alan ve yüksekliğinin projeye uygunluğu,
3. Beton sağlamlığı ve beton bağlantılarının yeterliliği,
4. Kat kapıları sahanlık ve aydınlatmaları,
5. Topraklama ve kolon hattı,
6. Engelli ulaşımına uygun yapılaşma,
7. Havalandırma ve duman bacaları, yangın yönetmeliği şartları gibi

İmar Kanunu gerekleri belediyelerce kontrol edilmeli ve muhatabı da yapı denetim kuruluşu olmalıdır. Projesine uygun yapılmayan veya yanlış projeye göre yapılan bir binanın düzeltme işlemi asansörcüye ait olmamalıdır. Bu asansörcünün yetki alanı içinde olan bir konu değildir. Makine dairesi yüksekliğini uygun

a red tag, then the second becomes yellow, and the third blue; the red tag rate will then dramatically fall.

In this sense, the meeting in Bolu was a good work, and put forward fruitful results that received the consent of the parties. It could be very useful if we could apply it, I think. I had already stated that our practice is already a SNEL with its own rules, and it is not necessary to shape it separately; I still have the same opinion. Each country sets its own practices and methods. I think that our way could also be the case.

Authority limits to be defined in the regulation

I think of the issues that create persistent problems since it is not defined precisely in the Elevator Operation Regulation is the insufficient explanation of what the municipalities need to control. An elevator should have two separate controls. One of these is whether an elevator satisfies the requirements of the building and whether the building compliance is sufficient. In this control;

1. The number, capacity and speed of elevators appropriate for the traffic that can meet the building needs

2. The suitability of the pit and above, the operation room entry, area and height to the project

3. Adequacy of concrete strength and concrete connection

4. Floor doors and lighting

5. Grounding and column lines

6. Construction suitable for disabled transportation

7. Ventilation and smoke stacks such as fire code requirements

And, zoning law conditions should be checked by the municipalities and addressed to the building inspection agency. The correction of a building not constructed in accordance with the project or an appropriate project should not be done by the elevator

operators. This is not an issue that is in the jurisdiction of the elevator operators. It is clear there is a mistake in a practice where the contractor does not make the operation room height accordingly, or the municipality gives approval to the project, or the elevator operators are expected to correct the mistake.

The first periodic inspection required in the new regulation will certainly be a technical control made by the inspection institutions. But, the borders of both controls must be defined very well and should not become a product inspected randomly in turmoil. Right now, the building inspection, municipality and inspection bodies perform separate inspections, and everybody has a request of their own. It is almost impossible to get out of the mess. Sometimes what is required by one is removed by the other. The other one comes up and gets angry at the removal. I think defining the limits of authority and control items will solve this problem. Otherwise, it seems this chaos will stress the elevator companies a lot; it is confusing to say who inspects what. The municipality technically performs the brake test, and the inspection body wants the elevator operator to correct the operation room door.

Conclusion

The periodic checks have come to quite a good point with many people's hard work after a long time. The Ministry's contribution and



yapmayan yüklenici, kontrol etmeyen yapı denetim, projeye onay veren belediye, yanlış düzeltilmesi istenen asansörcü uygulamasında bir yanlışlık olduğu açıktır.

Yeni yönetmelikte istenen ilk periyodik kontrol ise muayene kuruluşlarınca yapılacak teknik bir kontrol olacaktır tabii ki. Ama her iki kontrolün sınırları iyi tanımlanmalı ve yetki kargaşası içinde asansör herkesin kendine göre kontrol ettiği bir ürün olmaktan çıkarılmalıdır. Şu an yapı denetim ayrı, belediye ayrı, muayene kuruluşu ayrıca denetliyor ve herkes kendi bilgisine göre bir şeyler istiyor. İşin içinden çıkmak neredeyse mümkün değil. Bazen birisinin istediğini ötekisi söktürüyor. Sökülene diğeri gelip kızıyor. Yetki sınırlarını ve kontrol maddelerini tanımlamak bu sorunu çözer sanıyorum. Yoksa bu kargaşa asansör firmalarını epey zorlayacak gibi duruyor, kimin neyi kontrol ettiği biraz karışmış durumda. Belediye teknik olarak fren testi yapmaya çalışıyor, muayene kuruluşu makine dairesi kapısının düzeltilmesini asansörcüden istiyor.

Sonuç

Uzunca bir zaman sonra periyodik kontroller, birçok kişinin gayretli çalışmalarıyla oldukça iyi bir noktaya gelmiş bulunmaktadır. Son dönemde Bakanlığın katkı ve çabalarını özellikle belirtmek gerekir. Eksikliklerin giderilmesiyle çok daha iyi yerlere varılacağına inanıyorum. Burada sadece tekrar ısrarla bir nokta üzerinde durmak istiyorum. "Periyodik kontrollerin her yıl yapılması bu dönemde çok doğru bir yaklaşım değildir". En azından şimdilik. Bu konudaki düşüncelerimi aşağıdaki gibi sıralayabilirim.

1. Şu an Muayene Kuruluşlarında bu kadar işin altından kalkacak tecrübeli personel yok. Birçok kontrol personelinin yeterliliği tartışılır. İş yetiştirebilmek için hızlı çalışıyorlar, yazılan raporlarda bariz hatalar olabiliyor, takip denetimleri yeterli sıklıkta yapılamayabiliyor. Bir süreliğine biraz daha rahat çalışma şartları oluşturulabilir. Bu kuruluşlara personel yetiştirme ve işte uzmanlaşma için zaman ve destek sağlanmalıdır. Periyodik Kontrol anlaşmalarının ikişer senelik yapılması bu firmalara biraz daha güven ve çalışma ortamı sağlayacaktır.

2. Asansör firmalarının personel yapılanmaları bu kadar işin alından kalkabilecek durumda değil. Şu an teknik personeli en iyi olan firmalar bile neredeyse dört beş ay sonraya gün veriyor. Bu kadar işin bolluğunda herkes firmalardan ayrılıp kendi firmalarını kurma peşinde. Çoğunluğu yetersiz teknik yapıya sahip bu firmaların yaptıkları işler de sadece teftiş geçirmek için yapılıyor, yapılan masrafların çoğu boşa gidecek.

3. İşten ayrılıp götürücü olmaların artması sonucunda, firmalarda neredeyse personel kalmadı, işler arttıkça firma yapıları zayıflamaya başladı. Herkes patron olunca çalışacak adam eksikliği çekiliyor. Birkaç denetime gittim, şekil olarak geçerli ama "Keşke düzeltilmeseydiniz" demek istedim. İş kalitesi çok aşağılarda kalmaya başladı. Son dönemde yapılan işleri modernizasyon olarak görmek, kabul etmek oldukça zor.

4. Her piyasaya çıkan iş almak için öylesine fiyatları kırıyor ki, işler arttıkça fiyatlar aşağı iniyor. Ortada bir yoğunluk var ama bunun gerçekten hedeflenen şey olduğundan emin değilim. Gittikçe zor rekabet şartları oluşmaya başladı, kârlılık düştükçe imalat kalitesi de düşüyor. Sektörümüzü görmek istediğimiz yer bu tablo değil.

5. Yedi-sekiz ay uğraşıp zorla yeşil etiket alan yöneticinin

efforts in recent years should be noted in particular. I believe that with the elimination of deficiencies we will reach a much better level. Here I want to emphasize again only one point. "Performing the periodic checks every year in this era is not a very appropriate approach," at least for now. I can sort my thoughts on this subject as follows:

1. Right now, the inspection bodies do not have experienced personnel that will handle this much work. The adequacy of many control staff is open to discussion. They're working fast to deliver the work in time, there can be obvious errors in the written reports; the follow-up inspections cannot be helped often enough. For a while, we can create a slightly more comfortable working conditions. These organizations should be provided time and support for staff training and specialization. Making two-year agreements will provide a little more confidence and a work environment for these companies.

2. The personnel structure of the elevator companies cannot handle this much work. Currently, even the companies with the best technical staff give appointments almost four or five months later. Since there is plenty of work, everyone is after leaving their company in pursuit of establishing their own. The majority of these companies have inadequate technical structures, and they do the work only

to pass another inspection. Most of the expenses are wasted.

3. There is almost no personnel left in the companies due to such turnover; while the amount of work increases, the personnel structure of the companies started to weaken. When everyone becomes a manager, we lack the personnel who would do the real job. I attended a few inspections, they were valid in terms of appearance, but I wanted to say "I wish you had not corrected this." The quality of work began to remain quite low. It is very difficult to accept the work done in recent years as modernization.

4. Everybody getting in on the market reduces their prices so much to get the job that the more work emerges, the less it is paid. There is intensity, but I am not sure if it is the intended thing. Increasingly difficult competitive conditions began to emerge; while the profitability decreases, the manufacturing quality also drops. This is not the scene we want to see in our industry.

5. Tagging the elevators red three months later, a manager receives the green tag after hard work of seven-to-eight months began to reduce the seriousness and credibility of the work. In particular, in recent years, the changes in the inspection bodies and the lack of permanent employment of inspecting staff cause the formation of a very different practice. It is impossible to report the same elevator by different people in the same way. There are a few who can get the green tag twice.

6. Especially I think it is not really possible to implement a practice where an elevator closed down for the red tag can be fixed and opened within a month, and the deficiencies due to the yellow tag can be satisfied within two months, as specified in the new regulation. Such a practice will not be practical and will make the activities more complicated. We need to spare enough time for the elevator companies to do their work freely. Otherwise, the work will become much more "made-up". It will start regressing from the target point. Forcing a practice that will lead to illegitimate works while trying to fix the company law might cause unwanted consequences.

Actually, I had prepared this article as a recommendation to the new regulation draft and sent for publication. However, since the regulation was released before the article could be published, it became a late piece of work to talk about some issues. Nevertheless, it might be

“

“Periyodik kontrollerin her yıl yapılması bu dönemde çok doğru bir yaklaşım değildir.” En azından şimdilik.

Performing the periodic checks every year in this era is not a very appropriate approach". At least for now.

”

karşısına üç ay sonra dikilip yeniden kırmızı etiket yapıştırmak, işin ciddiyetini ve inanılabilirliğini azaltmaya başladı. Özellikle son dönemde muayene kuruluşu değişiklikleri, denetçi personel istihdamının sürekli olmaması, uygulamada çok farklılıkların oluşmasına sebep oluyor. Aynı asansörü farklı kişilerce aynı şekilde raporlamak imkânsız. Yeşilden sonra ikinci yeşili alan neredeyse yok denecek kadar az.

6. Hele yeni yönetmelikte söz edilen, asansörün kırmızıdan kapatılması durumunda bir ayda düzeltilerek açılması, sarı etiketten kaynaklanan eksikliklerin iki ayda tamamlanması gibi bir uygulama hiç mümkün değil gibime geliyor. Bu uygulama işleri daha da sıkışık bir hale getireceği gibi, uygulama şansının da olabileceğini düşünmüyorum. Asansör firmalarına rahatça iş yapabilecek zamanı tanımak lazım. Yoksa işler gittikçe daha da uydur kaydır olmaya başlayacak. Hedeflenen noktadan geriye doğru gitmeye başlayacak. Bir yandan firma hukuku düzeltilmeye çalışırken, diğer taraftan kaççağa zemin hazırlayacak bir uygulamayı zorlamak, istenmeyen sonuçlar doğurabilir.

Aslında bu yazı yeni yönetmelik taslağına tarafımca bir öneri olarak hazırlanmış ve yayın için gönderilmişti. Ancak yazı daha yayına girmeden yönetmelik çıkınca bazı noktalarda konuşmak için geç kalmış bir çalışma gibi oldu. Gene de sıkıntı yaşanan konuların konuşulmasında bu sefer için olmasa da, bir başka çalışma için yarar olabilir. Küçük bir iki düzeltme yaparak yazıyı yayınlamanın faydalı olacağını düşündüm, en azından maddelerin risk sıralamasında bir yararı olabilirse onu da bir kazanç olarak görürüm. Üstelik ileride bazı problemler açığa çıktığında tebliğlerle de düzeltme şansımız olabilir. Aşağıya periyodik kontrollerde alt sınır olarak TS 10922 (EN 81-1 1985) standardının alınmasının uygun olduğunu belirten Avrupa Komisyonu yazısını koydum. Hiç olmazsa TS 863'e göre denetim yapmaktan vazgeçmemiz gerekir.

Çok daha yaygın, sakın, programlı periyodik kontrollerin yapılması dileğiyle.

Saygılarımla.

MEVCUT ASANSÖRLER İÇİN AVRUPA STANDARTLARI: REFERANSLAR

Komisyonun 95/216/AT tavsiyesinin ekinde, özellikle asansörlerin boyutlarına, toleranslarına, hız ve hızlanma oranlarına dair sayısal değerler alabilmek için mümkün olduğunda aşağıdaki Avrupa standardının uygulanabileceği belirtilmektedir:

- EN 81-1:1985 – Asansör ve hizmet asansörlerinin inşaa ve kurulumu için güvenlik kuralları – Kısım 1: Elektrikli asansörler.

- EN 81-2:1987 – Asansör ve hizmet asansörlerinin inşaa ve kurulumu için güvenlik kuralları – Kısım 2: Hidrolik asansörler.

Aşağıdaki Avrupa standardı yönergeleri, tüm yolcu ve yük-yolcu asansörlerinin güvenliğini en mükemmel noktaya çekmek amacıyla, yerel yetkililer, asansör sahipleri, asansör denetim kuruluşları ve bakım şirketleri için bir rehber niteliğindedir. Standart risk değerlendirme temelinde tehlikeleri sınıflandırır; yüksek, orta ve düşük riskleri listeler ve risklerin ortadan kaldırılması için ilerleyici ve seçici olarak uygulanabilecek düzeltici eylemleri sağlar. Her riskin sıklığına ve şiddetine göre, her asansörün denetlenmesini, güvenlik önlemlerinin belirlenmesini ve adım adım uygulanmasını sağlar.

- EN 81-80:2003 – Asansörlerin inşaa ve kurulumu için güvenlik kuralları – Mevcut asansörler – Kısım 80: Mevcut yolcu ve yolcu-yük asansörlerinin güvenliğinin iyileştirilmesi için kuralları. 🌐

useful for later studies to discuss the issues where problems emerge. I thought it might still be beneficial to publish the article with a few corrections; even if it helps in the risk order of the articles, it is a gain. Moreover, we might have the chance to correct some future problems through declarations.

Below I attached the European Commission text indicating that setting TS 10922 (EN 81-1 1985) as the lower limit of the periodic checks is appropriate. At least, we need to stop performing inspections in accordance with TS 863.

I wish much more common, peaceful and scheduled periodic controls.

EUROPEAN STANDARDS FOR EXISTING LIFTS: REFERENCES

The preliminary remark to the Annex of Commission recommendation 95/216/EC indicates that the following European standards may be applied, whenever possible, in order to obtain numerical values relating, in particular, to dimensions, tolerances, speeds or acceleration rates:

- EN 81-1:1985 - Safety rules for the construction and installation of lifts and service lifts - Part 1: Electric lifts.

- EN 81-2:1987 - Safety rules for the construction and installation of lifts and service lifts - Part 2: Hydraulic lifts.

The following European standard provides a guideline for national authorities, lift owners, lift inspection bodies and maintenance companies for improving the safety of existing lifts, with the aim of bringing the safety of all existing passenger and goods-passenger lifts progressively towards today's state-of-the-art for safety. The standard categorises hazards on the basis of a risk assessment, lists the high, medium and low risks and provides the corrective actions which can be applied progressively and selectively to eliminate the risks. It enables each lift to be audited and the safety measures to be identified and implemented in a step-by-step fashion, according to the frequency and severity of any single risk.

- EN 81-80:2003 - Safety rules for the construction and installation of lifts - Existing lifts - Part 80: Rules for the improvement of safety of existing passengers and good passenger lifts. 🌐

