

ASANSÖR KAZALARI & ÖNLEMLER & DENETİM

Nafi BARAN

Makine Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi
nafi.baran@mmo.org.tr

ÖZET

Bu çalışmanın amacı, asansörlerde meydana gelen veya gelebilecek kazaların nedenleri ve kazaların önlenmesinde yapılması gerekenlerin tespitinin yapılmasıdır.

Anahtar Kelimeler: Asansörde Kazaları, Önlemler, Denetim

1. GİRİŞ

Genel olarak kazaların oluşum nedenleri; ortamlarda bulunan tehlikeli durumlardan ve/veya kişilerin tehlikeli davranışlarından kaynaklanmaktadır. Bu iş kazalarında da, trafik kazalarında da, asansör kazalarında da böyledir.

Asansör, binalarda insanları ve/veya yükleri kapalı bir kabin içinde bir duraktan diğerine düşey doğrultuda taşıyan elektromekanik sistemlerdir.

Avrupa'da 19. yüzyılın başlarında sanayi devrimiyle başlayan ve günümüze kadar devam eden süreçte; endüstrinin gelişimi ve kırsal bölgelerden endüstrinin yoğun olduğu bölgelere nüfusun kayması sonucu konut ihtiyacını da beraberinde getirmiştir. Bu bölgelerde arsaların değerlendirilmesi sonucu çok katlı konutların yapımını gündeme getirmiştir. Çok katlı konutların olmazsa olmazlarının başında asansörler gelir.

Özellikle son 25 yıl içinde hızın 10 m/s üzerine çıkması ve günümüzde 22 m/s hızlarda asansörlerin yapımına başlaması gibi gelişmeler asansörler de konfor ve güvenlik önlemlerinin daha da geliştirilmesi ihtiyacını doğurmuştur.

Ülkeler insan hayatına konfor ve kolaylık sağlayan taşıma sistemi asansörleri; kanun, tüzük, yönetmelik ve standartlar hazırlayarak tasarım aşamasından imalatına, imalatından bakım aşamasına, bakımından periyodik kontrol aşamasına kadar kontrol altında tutulmasını sağlamışlardır.

Asansörler yasal mevzuata uyulması koşuluyla güvenli sistemlerdir. Yasal mevzuat ve standartlar asansördeki gelişmelere bağlı olarak yenilenmektedir.

Standard ve yönetmeliklerin amacı; insan ve/veya yük asansörlerinin çalışması, bakımı ve acil durumlar sırasında muhtemel kaza risklerine karşı insan ve eşyaları korumak maksadıyla ilgili güvenlik kurallarını ve asansörlerde olması muhtemel çeşitli kazalarla ilgili muhtemel riskleri önlemektir. Kazanın oluşmasına neden olabilecek muhtemel riskler;

- a) Koparma;
- b) Ezme;
- c) Düşme;
- d) Darbe;
- e) Mahsur kalma;
- f) Yangın çıkması;
- g) Elektrik çarpması;

h) Aşağıdaki nedenlerden malzemelerin hasara uğraması:

- 1) Mekanik hasar;
- 2) Aşınma;
- 3) Paslanma.

Güvenliği sağlanacak kişiler:

- a) Kullanıcılar;
- b) Servis ve bakım personeli;
- c) Asansör kuyusu, makina dairesi ve varsa makara dairesi dışındaki kişiler.

Güvenliği sağlanacak malzemeler:

- a) Kabindeki yükler;
- b) Asansörün parçaları;
- c) Asansörün monte edildiği bina.

Ülkemizde asansörlerle ilgili yönetmelik Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından yayınlanmaktadır.

Asansör Yönetmeliği 12.05.1989 tarih ve 20163 sayılı Resmi Gazetede yayınlandı. (Yürürlükten kaldırıldı.)

Asansör Yönetmeliği 20.12.1995 tarih ve 22499 sayılı Resmi Gazetede yayınlandı. (Yürürlükten kaldırıldı.)

95/16/AT Asansör Yönetmeliği 15.02.2003 tarih ve 25021 sayılı Resmi Gazetede yayınlandı. (Yürürlükten kaldırıldı.)

95/16 AT Asansör Yönetmeliği 31.01.2007 tarih ve 26420 sayılı Resmi Gazetede yayınlandı. (Yürürlükte)

Asansör İşletme Ve Bakım Yönetmeliği 18 Kasım 2008 tarih ve 27058 sayılı Resmi Gazetede yayınlandı. (Yürürlükte)

95/16 AT Asansör Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik 14 Ağustos 2009 tarih ve 27319 sayılı Resmi Gazete’de yayınlandı.(Yürürlükte)

Asansör Bakım ve İşletme Yönetmeliği’ne göre;

Bakım

MADDE 6 – (1) Bu Yönetmelik kapsamındaki asansörlerin kullanılması esnasında, can ve mal güvenliğini teminen sürekli kontrol altında tutulabilmesi için;

a) Asansörü monte eden veya onun yetkili servisi, monte edilen asansör için garanti süresi boyunca aylık bakım ve servis hizmetlerini vermek zorundadır. Garanti süresi içinde bina sorumlusu ile asansörü monte eden veya onun yetkili servisi arasında aylık bakım ve servis hizmetleri sözleşmesi yapılması zorunludur.

b) Bina sorumlusu garanti süresinin bitiminden sonra asansörü monte eden veya onun yetkili servisiyle veya bir başka asansör monte eden veya onun yetkili servisiyle aylık bakım ve servis hizmetleri sözleşmesi yapmak zorundadır.

Bakımla ilgili diğer hususlar

MADDE 8 –

b) Bakım yapan firmalar, asansörlerin bakımını bu Yönetmeliğe uygun olarak yapacak olup, can ve mal güvenliği yönünden asansörün risk taşıması durumunda, bina sorumlusu yazılı olarak bilgilendirir. Bilgilendirme yapıldıktan sonra bina sorumlusu, asansörün uygun hale getirilmesini sağlayacaktır. Bakım yapan firmanın yazılı ihtarına rağmen uygunsuzluk giderilmediği takdirde sorumluluk bina sorumlusuna ait olacaktır.

c) Bakım işini üstlenen firma, bakım sözleşmesi imzalanması akabinde söz konusu asansör için detaylı bir durum tespit raporu hazırlayıp, bina sorumlusuna verecektir.

ç) Bakım yapan firma, bakımını yaptığı asansörün durumu hakkında talep edilmesi halinde, ilgililere gerekli her türlü bilgiyi verecektir.

d) Bakımı yapan firma, bina sorumlusunun, iki kişiden az olmamak üzere asansör sayısını dikkate alarak belirleyeceği sayıda kişiye acil durumlarda kurtarma çalışması konusunda eğitim vermek zorundadır. Verilen bu eğitim bir tutanakla kayıt altına alınacaktır. Ayrıca kurtarma çalışmalarını içeren talimat, kurtarma çalışmasını yapacak olanların kolaylıkla görebilecekleri yerlerde muhafaza edilecektir. Bina sorumlusu, eğitim alan kişilerin değişmesi halinde yeni görevlilere eğitim verilmesini sağlayacaktır.

.....

f) Asansör bakımı yapılırken, yürürlükte bulunan bakım ile ilgili standartlar.

Bina sorumlusu

MADDE 9 –

(1) Bina sorumlusu; asansörün bu Yönetmelik kurallarına uygun olarak güvenli bir şekilde çalışmasını sağlamak amacıyla ayda en az bir defa düzenli olarak bakımını yaptırmaktan ve kullanıcıların can ve mal güvenliğinin tam olarak sağlanması amacı ile gerek kullanım hatalarından, gerekse harici müdahalelerden meydana gelebilecek tehlikelerin önlenmesi için ilk yıllık kontrolünü asansörün hizmete alınmasını müteakip iki yıl sonra, devamında ise yılda en az bir kere yaptırmaktan sorumludur.

Yıllık kontrol

MADDE 10 – (1) Yapının bağlı bulunduğu Belediye veya Belediye hudutları dışındaki yapılar için Valilik veya ilgili kanunlar çerçevesinde yapı ruhsatı vermekle yetkilendirilen kurum ve kuruluşlarca, asansörün hizmete alınmasını müteakip iki yıl sonra, devamında yılda en az bir kere olmak üzere, her asansörün kontrolü yapılır. Ancak, kadrosunda yeterli sayıda Elektrik/Elektronik ve Makine Mühendisi bulunmayan Belediye veya Valilik veya ilgili kanunlar çerçevesinde yapı ruhsatı vermekle yetkilendirilen kurum ve kuruluşlar, yıllık kontrol işini, o asansörün yapımında görev almamış Yetkili Mühendislerle yaptırabilirler. Bu mühendisler tarafından can ve mal güvenliği yönünden tesisin işletilmesine engel bulunmadığına dair en az üç nüsha halinde bir rapor düzenlenir. Hazırlanan raporun birer nüshası Belediyede veya Valilikte veya ilgili kanunlar çerçevesinde yapı ruhsatı vermekle yetkilendirilen kurum ve kuruluşlarda, bakım yapan firma ve bina sorumlusunda muhafaza edilir. Bu raporun tanzim ettirilmesinin takibi sorumluluğu, asansörün bulunduğu bina sorumlusuna aittir.

(2) Yıllık kontrol, asansörün bakımını üstlenen firma nezaretinde gerçekleştirilecektir.

(3) Bu Yönetmeliğin 7 nci maddesinin (b) bendinin (1), (2), (3) numaralı alt bentlerinde yer alan ve bakım çalışması olarak değerlendirilmeyen asansöre ait değişiklikler sonrasında veya meydana gelebilecek bir kaza sonrasında yıllık kontrol tekrarlanacaktır.

(4) Yıllık kontrol neticesinde, asansörün çalışmasında can ve mal güvenliği açısından bir tehlike söz konusu ise; asansörün çalışmasına can ve mal güvenliği sağlanıncaya kadar izin verilmez. Buna rağmen, asansörün çalıştırılmasından bina sorumlusu sorumludur.

(5) 1/1/2012 tarihinden itibaren yapının bağlı bulunduğu Belediye veya Belediye hudutları dışındaki yapılar için Valilik veya ilgili kanunlar çerçevesinde yapı ruhsatı vermekle yetkilendirilen kurum ve kuruluşlar, bina sorumlularının yapacakları başvurular uyarınca yapılacak yıllık kontrolleri, TS EN 17020 standardına göre asansör konusunda akredite olmuş A tipi muayene kuruluşlarına yaptıracaklardır. Bu kuruluşça verilecek olan muayene raporu üç nüsha olarak tanzim edilerek, birer nüshası Belediyede veya Valilikte veya ilgili kanunlar çerçevesinde yapı ruhsatı vermekle yetkilendirilen kurum ve kuruluşlarda, bakım yapan firmada ve bina sorumlusunda muhafaza edilecektir. Yıllık kontrolün yaptırılıp yaptırılmadığının denetiminden ise Belediye veya Belediye hudutları dışındaki yapılar için Valilik veya ilgili kanunlar çerçevesinde yapı ruhsatı vermekle yetkilendirilen kurum ve kuruluşlar sorumludur.

Aykırı davranışlarda uygulanacak hükümler

MADDE 11 – (1) Bu Yönetmeliğin hizmete ilişkin hususlarına aykırı hareket edenler hakkında; 23/2/1995 tarihli ve 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun, tarafların bu Kanun kapsamı dışında kaldığı durumlarda ise genel hükümler geçerlidir.

Yukarıdaki yönetmeliğin 10. maddesinde belirtildiği gibi, kadrosunda yeterli teknik elemanı bulunmayan ilgili kurumlar bu kontrolleri asansörler konusunda uzman Elektrik - Elektronik ve/veya Makine Mühendislerine yaptırabilirler. Bu tip kontrollerin uzman ve tarafsız mühendisler tarafından yapılmalıdır. Yıllık Kontrol işini bir çok bölgede ilgili belediyelerle yapılan protokoller sonucu TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası ve Makina Mühendisleri Odası Şubeleri'ne vermiştir. Odaların görevlendirdiği ve eğitim sürecinden geçirip yetkilendirdiği uzman Elektrik ve Makina Mühendislerince, yönetmelik hükümleri çerçevesinde asansörlerin yıllık kontrolü yapılarak bir rapor düzenlemektedir. Asansörde bulunan eksik ve hataların durumuna göre kırmızı (eksikler giderilmeden kullanılamaz), mavi (Eksikler ivedilikle giderilmelidir) ve yeşil (kullanılabilir) etiketten birisi asansöre yapıştırılmıştır. Düzenlenen üç nüsha raporda belirtilen (varsa) eksik ve hataların can güvenliği açısından önlemlerin alınmasının zorunluluğunu ve yetkili firmalarca giderilmesi gerekliliği belirtilmektedir.

Türkiye'de yılda yaklaşık 7.000–15.000 asansör, 400 de yürüyen merdiven üretiminin yapıldığı (2005'te 8.500 asansör üretilmiştir) ve üretimin her yıl artması nedeniyle, her yıl için farklı rakamlar esas alınmıştır. 2004 oranları 125 bin, 2005 oranları 135 bin, 2006 oranları 150 bin, 2007 oranları 160 bin, 2008 yılı için 170 bin, 2009 yılı için de 175 bin asansör gibi yaklaşık rakamlar üzerinden hesaplama yapılmıştır.

Bu sektörde faaliyet gösteren yetkili firma sayısı yaklaşık 430 civarındadır. Herhangi bir yetki almadan, deyim yerindeyse korsan olarak çalışan firma sayısı ise yaklaşık 2 bin civarındadır.

Bu sektörde istihdam edilen Makina Mühendisi sayısı ise yaklaşık 750'dir.

Odamızca yapılan denetimler son 6 yıl itibarıyla 9 ilden 19 ile ve 16 belediyeden 38 belediye sınırlarına yükselmiş olmasına karşın tablonun sunduğu oransal gerçekler ürkütücüdür.

Aşağıdaki tablo kontrol edilen asansörlere ilişkindir ve eksikler zamanla kontrollerle giderilebilecektir. Ancak kullanımda olan toplam 175 bin asansörden 154 bin 570'i, oran olarak da % 88,3'ü Odamızın yürüttüğü gibi bir kamu denetiminden tamamen yoksun bulunmaktadır.

2004–2009 yıllarında Odamız ile protokolü bulunan toplam 51 belediye (Ankara, Edirne, Eskişehir, İzmir, Kayseri, Mersin, Samsun, Trabzon, Zonguldak Şubelerimize bağlı bazı belediyeler) sınırları içinde kullanımda olan asansör kontrollerine ilişkin veriler ise Tablo (1) de şöyledir [1]

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Toplam	6 Yıllık Ortalama Oran (%)
Kontrol Edilen Asansör (Yüzdeler Türkiye'deki toplam asansör sayısına göre verilmiştir.)	8.245 (%4,7)	19.228 (%11)	13.080 (% 7,5)	13.312 (%7,6)	10.622 (%6,1)	9.756 (%5,6)	75.229	7,10
Mavi Etiketli – Eksiklikler Giderildikten Sonra Kullanılabilir Asansör (Yüzdeler “Kontrol Edilen Asansör” sayısına göre verilmiştir.)	1.502 (%18,2)	2.752 (% 14,3)	1.849 (% 14,1)	1.958 (% 14,7)	1.296 (%12,2)	2.975 (%30,5)	12.332	17,33
Kırmızı Etiketli – Kesinlikle Kullanılamaz Asansör (Yüzdeler “Kontrol Edilen Asansör” sayısına göre verilmiştir.)	3.696 (%44,8)	12.217 (% 63,5)	6.900 (%52,8)	7.263 (% 54,6)	4.856 (%45,7)	4.645 (%47,6)	39.577	51,50
Yeşil Etiketli – Kullanılmasında Sakınca Olmayan Asansör (Yüzdeler “Kontrol Edilen Asansör” sayısına göre verilmiştir.)	3.047 (%37)	4.259 (% 22,2)	4.331 (%33,1)	4 091 (% 30,7)	4.470 (%42,1)	2.136 (%21,9)	22.334	31,17

Tablo (1)

Son 6 yıl kontrollerinin ortalamasını aldığımızda ise şu oranlara ulaşılmaktadır: Eksikleri bulunan asansörler % 17,33, kullanılamaz durumdaki asansörler % 51,50, kullanılabilir asansörler ise % 31,17 oranındadır.

Genel olarak bu tablo halkımızın can güvenliğinin nasıl büyük bir tehlike içinde olduğunu açık kanıttır. Bu asansörlerin yalnızca bilinmeyen küçük bir yüzdesi yetkisiz, yetersiz ve denetimsiz firmalarca “kontrol” edilmektedir.

Asansörlerin denetimleri Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Valilikler ve Belediyeler aracılığı ile yapılmaktadır. Tespit edilen eksiklikler sonucunda 1705 ve 765 sayılı yasalar ve diğer yasal mevzuatlar kapsamında idari ve mali işlem yapılmaktadır. Ancak yeterli sayıda denetim elemanlarının bulunmamasından kaynaklı denetimler yapılamamaktadır. Buda kazalara davetiye çıkarmaktadır.

Odamız MMO ve EMO'nun kamu adına yürütmek istediği kontrollerin kamu kurumları ve belediyelerce yeterince desteklenmediği, bunun sonucu olarak da toplumun can ve mal güvenliğinin tehlikeye atıldığı görülmektedir. İlgili kurumlar yıllık kontrolleri bünyesinde yeteri kadar teknik kadro yoksa meslek odaları gibi tarafsız kurumlarla protokoller yaparak denetimleri yapmalıdır.

Asansör Bakım ve İşletme Yönetmeliği Madde 10/5 göre;

‘1/1/2012 tarihinden itibaren yapının bağlı bulunduğu Belediye veya Belediye hudutları dışındaki yapılar için Valilik veya ilgili kanunlar çerçevesinde yapı ruhsatı vermekle yetkilendirilen kurum ve kuruluşlar, bina sorumlularının yapacakları başvurular uyarınca yapılacak yıllık kontrolleri, TS EN 17020 standardına göre asansör konusunda akredite olmuş A tipi muayene kuruluşlarına yaptırılacaktır....’ hükmü getirilmiştir.

Denetimlerin tarafsız kurum ve kuruluşlarca düzenli olarak yapılması asansör kazalarının önlenmesinde en önemli etkenlerdendir. MMO 24 Mayıs 2004 tarihinden beri TS EN 17020 standardına göre asansör konusunda akredite olmuş A tipi muayene kuruluşudur. Düzenli olarak denetimleri yapmakta olup denetimler bir nevi üretilen ürünün kalite kontrolüdür.

ASANSÖR KAZALARININ OLUŞUM NEDENLERİ VE ÖNLEMLER

Asansörler; avan proje ve uygulama tasarım aşamasından imalatına, imalatından bakım aşamasına, bakımından periyodik kontrol aşamasına kadar kontrol edilmelidir. Kanun, tüzük, yönetmelik ve standartlara uygun olarak üretimi yapılmalıdır. Uyulmadığı takdirde asansör kazalarının oluşması kaçınılmazdır. Kazaların oluşum nedenleri aşağıdaki kaza döngüsünde verilmektedir.



RİSK 1: Asansörün frenlerinin devre dışı kalması, fren balatalarının aşınması, fren tahrik kasmağı irtibatının kesilmiş olması, tahrik gücünün yetersizliği, kumanda sistemi arızalarından kaynaklanan nedenlerle kontrolsüz aşağı ya da yukarı yönde hareket ile kazalara neden olması.

ÖNLEM: Kabin süspansiyon üzerindeki fren tertibatı ve fren tertibatını devreye sokan regülatör tertibatının çalışır durumda olmasını sağlanması. Makine motor grubu fren balatalarının aşınmamış olması ve fren ayarının yapılmış olması. Halat sarım açısı ve yiv şeklinin uygun olmasının sağlanması gerekmektedir.

Kutlama yerine mezara Asansör hapse düşürdü

Jamze Ergün yilbaşı gecesi giyinip süslendi ve kuzeniyle dışarı çıkmak için asansöre bindi. Zelik halatı kopan asansör 20 metreden zemine çakılınca Gamze öldü, kuzeni ise komada

Mersin'de bir gençlin ölümüne yol açan asansör acısıyla ilgili soruşturma sonunda yönetici, asansör irmasının sahibi ve iki teknisyen tutuklandı...

KAZALAR KADER DEĞİLDİR!

Binmeden önce düşünün

Elektrik Mühendisleri Odası'nın Ankara şubesi'nin tek tek asılabığı binimleri 170'li asansörlerle BİT de Sağlık Bakanlığında çıktı

RİSK 2: Kabin katta yokken kat kapısının açılması sonucu oluşan kazalar.(Kilit dilinin kapı kasasına yeterince girmemiş olması ve/veya temizlik esnasında suyun kilidin içine girip kilit elektriksel denetimini devre dışı bırakması, kilidin arızalı olması)

ÖNLEM: Durak kapısı kilitlerinin kapı kanadına en az 7 mm girmesinin denetlenmesi ve elektriksel olarak ta denetiminin sağlanması gerekmektedir.

Hürriyet 16/07/2000

Hayatımızı kolaylaştıracak araçlar, ihmal yüzünden hayatımızı karartıyor

Asansör faciaları!

Önceki gün Bursa'da ve İstanbul'da meydana gelen 2 asansör faciasından sonra dün de bir işadamaı asansör boşluğuna düşüp öldü

Ali Kirca asansör boşluğuna düştü

Ali Kirca, dün sabah Kurşunçay'daki evinden 3'üncü kattan asansör boşluğuna düşerek yaralandı. Hastaneye kaldırılan ve doktorları ve doktoru Hıtalan Kirca'nın seğ koldu. Özetinde çöktü, sağ omuz baskı ve sol ayak parmaklarındaki bir kırıkla, sol bacağı kırıkla ve sol bacağı kırıkla meydana geldi. ■ 23. sayfada

Ali Kirca asansör boşluğuna düştü

KURUÇEŞME'DEKİ evinin asansör boşluğuna düşerek sağ kolunu kırarak, sağ omuz başı ve sol ayak parmağında kırılan biri kırılan, sol diz kapakçığı da da kırık bir şekilde meydana gelen ATV Haber Dairesi Başkanı Ali Kirca, Kadıköy'de Florence Nightingale Metropolitan Hastanesi'ne tedavi altına alındı.

Hastanesinin Başhekim Yardımcısı Dr. Tarkan Dızdar'ın verdiği bilgiye göre, dün sabah 3'üncü kattan asansör boşluğuna düşen Kirca genel cerrah, ortopedi ile beyin ve sinir hastalıkları uzmanları tarafından tedavi edildi.

Yapılan tetkikler sonucu Kirca'nın hayatını tehliktedecek bir bulguya rastlanmadı. Vücudundaki çukuk ve kırıklara ameliyatla tedavi sonrası altından müdahale edildi. Dr. Dızdar, "Yapılan tetkikler sonucu önemli, hayati tehlike arzeden bir durum yok" dedi.

■ İSTANBUL

RİSK 3: Kapısız kabinlerde, hareketli kabin ile asansör kuyu duvarı arasında sıkışan nesnelere, insanlar ve hayvanlar için açık bir tehlike oluşturmaktadır.

Oyuncak, tekerlekli sandalye, bebek arabası gibi hacimli gereç kullanan kişi ve çocuklar özellikle bu risk altındadır. Bu türden kazalar genellikle insan ve hayvanların ciddi bir şekilde yaralanması ile sonuçlanmakta, ölümcül kazaların esas kaynağını oluşturmaktadır. En etkili çözüm, kabin kapısının olmasıdır.

ÖNLEM: Kapısız kabinlerde kabin ile duvar arasında insan ve /veya yüklerin sıkışmasını engellemek için kabin kapısı, fotosel veya eşik kontağı konulmalıdır. Çocukları, evcil hayvanları (kedi, köpek vs.) ve yükler kontrol altında tutulmalıdır.

Asansörde çığlık

Eteği asansöre takılıp vücudunun alt kısmı kabinle duvar arasında sıkışan genç kız annesinin gözü önünde çığlık ata ata can verdi.



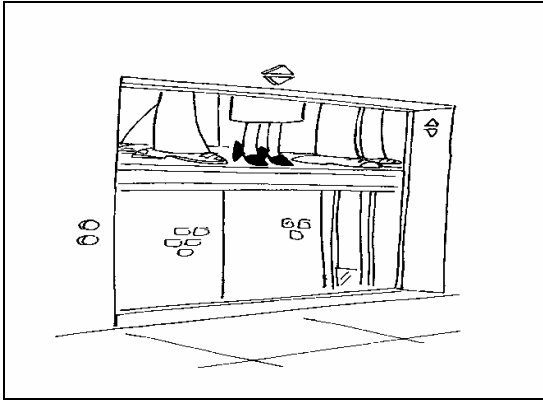
ŞANLIURFA'daki hastane olur, alın öyle saatlerinde Yenişehir Sentei Koruyucu Sitesi'nde meydana geldi. Güler Keşkülü ve kızı Sümeyra (19), sitedeki 10 katlı blokta otururken kızıyla birlikte, ziyaret sonrası dördüncü kattaki daireden çıkan anne-kız asansörü çağırıldı. Gelen asansöre önce anne ardından kızı girdi. Sümeyra, kabin içi güvenlik kapısı bulunmayan asansörün, dördüncü kattaki kapısının eteğini sıkıştırdığı fark etmeden zemine düşmesine bastı.

Önce askıda kaldı
Kabin aşağıya inerken, eteği kapıda sıkıştığı için bir anda askıda kalan Sümeyra, çığlıklar atmaya başladı. Bu sırada eteği sıkıştığı kapıdan kurtulan genç kız buala tabanesi çarpıp, kabinle duvar arasında kaldı. Sümeyra'nın bekleme alanına ezilirken, kabin açılmıyordu durdu. Çığlıkları duyan bina sakıncıları durumu polis ve itfaiyeye bildirdi. Gelen polis ve itfaiye ekipleri kurtarma çalışması başlattı.

Çaresiz anne bayıldı
Kurtarma çalışması sırasında kabinde bulunan ve gözünün önünde som çığırını kızıyla gelen anne Güler Keşkülü'nün ferahlatıcı apartmanı inledi. Güler Keşkülü daha sonra tematik geçiren bir kişi. Kurtarma ekipleri tarafından önce hayvan bakıcısı anne, ardından da Sümeyra'nın cesedi çıkarıldı. Site sakinleri, asansörlerin bakımını okuyup ve sık sık kat aralarında arızalandığını belirterek, site yöneticilerin görevlerini yapmadığını söyledi. **■ Mahmut HANLIURCU**
Faruk ÖZGÜLTEKİN/ŞANLIURFA, (DHA)

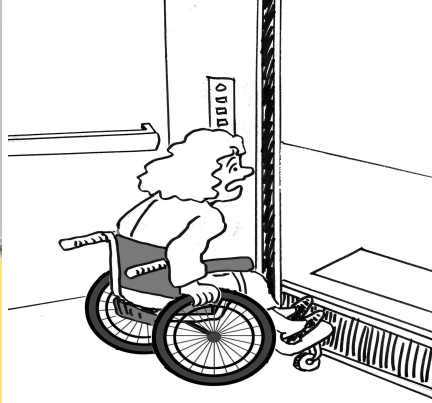
RİSK 4: Ara katlarda kabin içindeki mahsur kalan kişilerin kurtarma yönergelerine uyulmadan bilinçsiz bir şekilde kabinden çıkmaya-çıkarılmaya çalışılmaları sonucu oluşan kazalar.

ÖNLEM: Asansör kabini kat arasında kaldığı zaman kabin içindekileri kurtarma işleminde kapı kilit anahtarı kullanılması tehlikelidir. Kurtarma işlemi makina-motor grubu üzerindeki el freni yardımıyla kurtarma eğitimi almış kişiler tarafından yapılmalıdır.



RİSK 5: Eski asansörlerin, özellikle tek hız tahrikli asansörlerin tahrik ve kumanda sistemleri, kabini katta gereken hassasiyetle durdurmaya müsait değildirler. Bu durum, yolcular için kabine girerken veya kabinden çıkarken, eşiğe takılma riskini oluşturur. Bu risk doğal olarak, kabin eşiği ile kat seviyesi arasındaki fark arttıkça artmakta, özürlü ve yaşlılar için de, özellikle daha tehlikeli hal almaktadır.

ÖNLEM: Böyle asansör sistemlerini, garantili kabul edilebilecek seviyeleme hassasiyetine getirebilecek kontrol sistemleri vardır. Kabin kat seviye ayarları uygun hale getirilmelidir.



RİSK 6: Otomatik kapılı asansörlerde kapının giriş-çıkış sırasında kullanıcıları sıkıştırması ile oluşan kazalar

ÖNLEM: Kabin kapısına giriş ve çıkışta çarpmayı engellemek için fotosel kullanılmalıdır. Fotosel çalışır durumda olmalıdır.



RİSK 7: Durak kapısı camlarının kırık/kırılabilir olması veya camın bulunmamasından dolayı oluşan kazalar.

ÖNLEM: Kat kapısı camları mutlaka telli cam veya lamine cam olmalıdır, Düz veya buzlu cam kesinlikle takılmamalıdır. Kat kapı camları telli dahi olsa el ve parmak girecek kadar açıklık olduğunda cam değiştirilinceye kadar güvenlik nedeniyle asansör işletmeye kapatılmalıdır



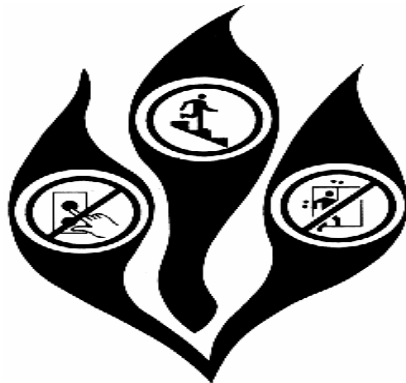
RİSK 8: Kabin içine konan yüklerin dengeli konumlandırılmamış olması ve seyir halinde bu yüklerin kayması sonucu oluşabilecek kazalar.

ÖNLEM: Kabin içine konan yüklerin dengeli yüklenmesine dikkat edilmeli, kabin hareket halinde iken bu yüklerin kaymaması için önlem alınmalıdır.



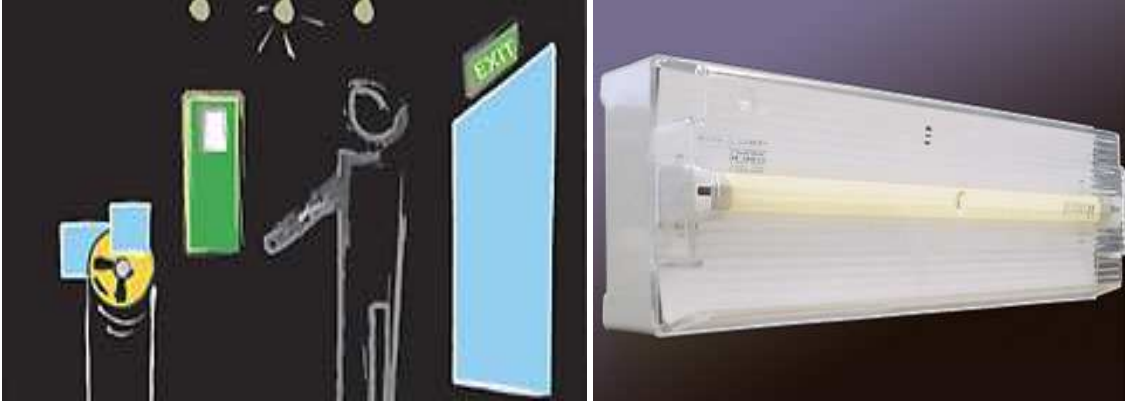
RİSK 9: Bir yangın ve deprem anında asansörde mahsur kalınması sonucu oluşan kazalar

ÖNLEM: Bir yangın ve deprem anında kaçış için asansör yerine merdivenler kullanılmalıdır. Kuyu boşluğuna kağıt ve benzeri yanıcı maddelerin atılması önlenmeli, Buradan başlayacak bir yangının kısa sürede kabini etkileyebileceği göz önünde bulundurulmalıdır.



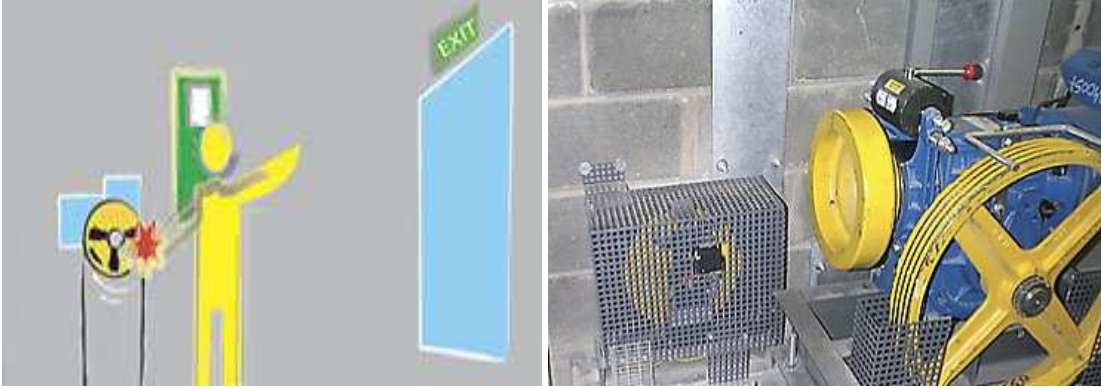
RİSK 10: Makina dairesindeki aydınlatma tesisatının uygun olmamasından dolayı oluşan kazalar.

ÖNLEM: Makina dairesindeki aydınlatma tesisatı çalışır durumda bulundurulmalıdır.



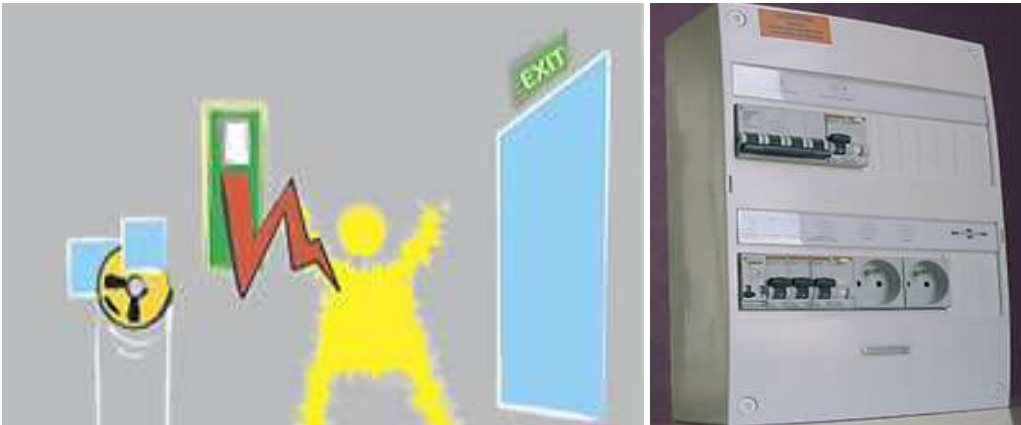
RİSK 11: Makina dairesindeki döner parçaların sıkışması sonucu oluşan kazalar.

ÖNLEM: Makina dairesindeki döner parçaların muhafaza altına alınması.



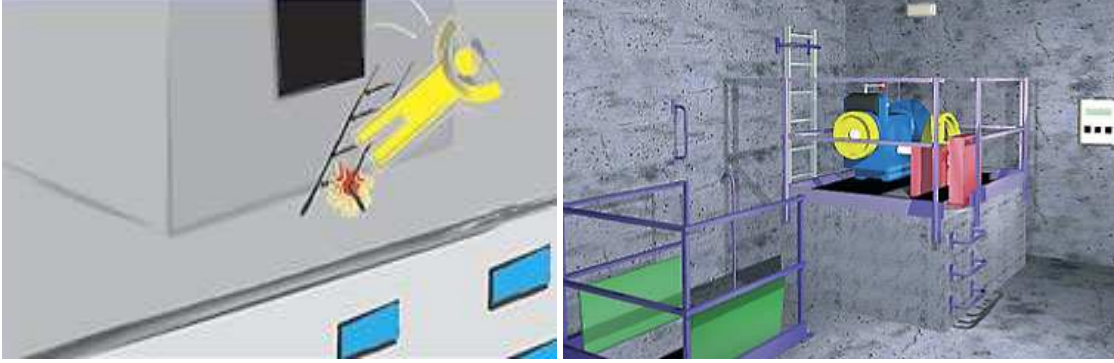
RİSK 12: Makina dairesindeki elektrik panosu bağlantı kablolarının korumasız olması sonucu oluşan kazalar.

ÖNLEM: Makina dairesindeki elektrik panosu bağlantı kablolarının koruma muhafazası altına alınması.



RİSK 13: Makina dairesindeki merdiven ve korkuluklarının olmaması veya dayanımsız ve sabitlenmemiş durumda bulunması.

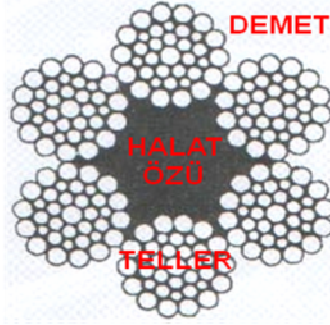
ÖNLEM: Makina dairesindeki merdiven ve korkulukların standarda uygun hale getirilmesi.



RİSK 14: Askı halatlarının kopması halinde oluşacak tehlike son derece açıktır.

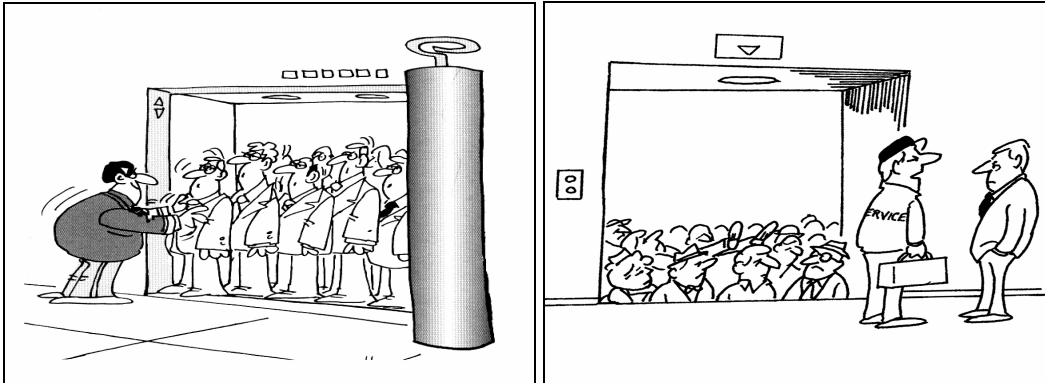
ÖNLEM: Halatların düzenli bir şekilde kontrolü ve zamanında değiştirilmesi.

Askı halatının belli bir uzunluğundaki kırık halat lifi sayısını temelde kriter olarak kabul eden birkaç ülke dışında, Avrupa standardında halat değiştirme şartları tarif edilmemiştir.



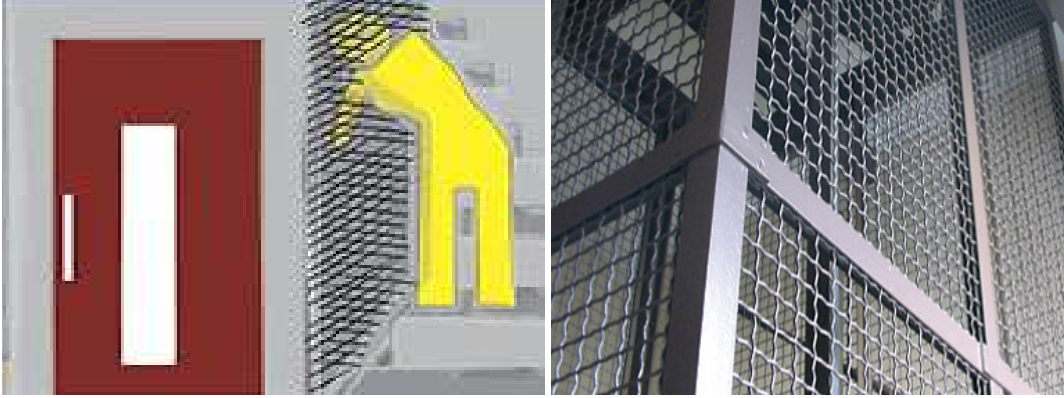
RİSK 15: Kabin boyutlarının standart dışı olarak büyük seçilmesinden dolayı veya yüklenen yükün yoğunluğunun yüksek olmasından dolayı kabinin kontrolsüz bir şekilde aşağı doğru düşmesinden dolayı oluşan kazalar.

ÖNLEM: Kabinin aşırı yüklenmesini önlemek için standart kabin ölçülerinin olması ve aşırı yük tertibatının bulunması.



RİSK 16: Asansör kuyusunun çevresinin tehlike oluşturacak şekilde açık veya yanıcı maddelerden oluşması sonucu oluşan kazalar.

ÖNLEM: Asansör kuyusu çevresi yanmaz ve dayanıklı malzemelerden oluşmalıdır. Kuyuya ulaşılmalıdır.



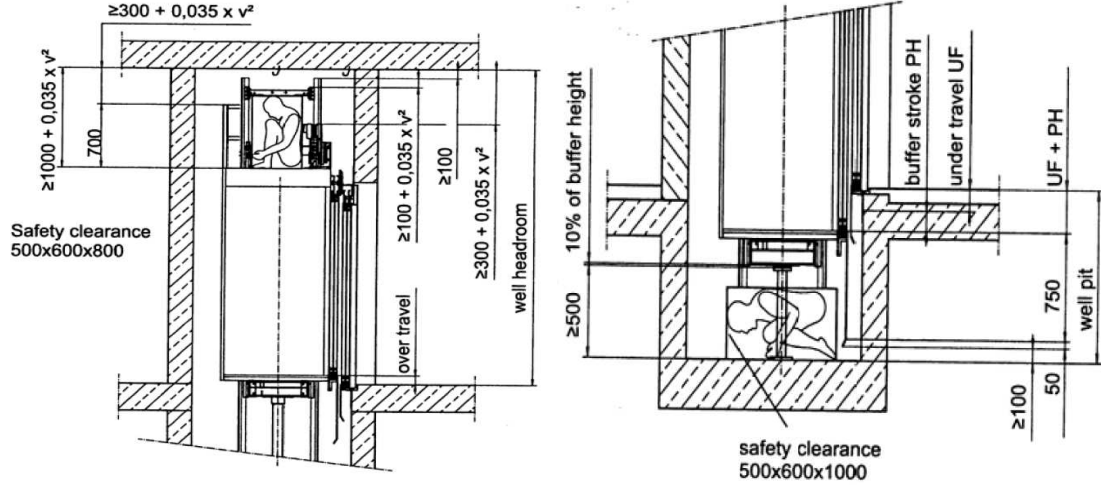
RİSK 17: Hidrolik asansörlerde silindir ile güç ünitesi arasındaki borunun patlaması veya rekorun gevşemesi sonunda yağın pistondan aniden boşalması sonucu kabinin yere çakılması sonucu oluşan kazalar.

ÖNLEM: Düşmeyi engelleyici silindire akuple edilen CE Belgeli debi sınırlama valfi veya patlak emniyet valfini kullanılması gerekmektedir.



RİSK 18: Kuyu alt üst boşluğuna sıkışma sonucu olan kazalar.

ÖNLEM: Kuyu alt üst boşluğu güvenlik hacimlerinin bulunabileceği gibi dizayn edilmelidir. Elektro mekanik olarak güvenlik önlemler alınmalıdır.



KAYNAKLAR

- [1] "Asansörlerde Durum Raporu Uygulamalar Ve Yapılması Gerekenler" Yayın No: MMO/2010/525
- [2] "Basından Kaza Fotoğrafları"
- [3] "Karikatürler Elevator World"