

DÜZENLEYİCİ TEKNİK DOKÜMANLARIN RUHU

P. Gülkan
Başkent Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü
Bağlıca Kampusu, 06790 Ankara

Orta Doğu Teknik Üniversitesi Emekli Öğretim Üyesi
Türkiye Köprü ve İnşaat Cemiyeti Önceki Başkanlarından
Uluslararası Deprem Mühendisliği Birliği Önceki Başkanlarından

Sunuş

Yapı şartnamelerinin ana amacı toplumun ve kamunun bina ve diğer yapıların inşası ve kullanımı ile ilgili sağlık, güvenlik ve huzurunu temin edecek asgari şartları ortaya koymaktır. Yapı şartnamesi kanun koyucunun yetkilendirdiği bir merci tarafından kabul ve ilan edildiğinde uyulması kanuni mecburiyet olan metin haline gelir. Bu şartnamenin yapıların yer sarsıntısı etkilerine karşı koymak üzere arzu edilen belirli bir koruma düzeyine kavuşturulması için yerine getirilmesi gereken özel hükümleri deprem şartnamesi adı ile anılır.

Ne var ki şu anda Türkiye’de adına başka ülkelerde olduğu manada yapı şartnamesi diyebileceğimiz bir teknik/hukuki doküman bulunmamaktadır. Bir teknik metnin bina şartnamesi olabilmesi için içinde o yapı türü ile ilgili olarak mahalli idarenin karar vermesi ve düzenlemesine esas teşkil edecek bütün ana başlıkların bulunması lazım gelir. Mesela, federal yapıdaki ABD’nin çoğu eyaletindeki idari yetki alanında şehirleşmenin denetlenmesine esas olan “International Building Code” isimli hacimli (700 sayfaya sahiptir) belgenin fasılları şunlardır (1):

Hukuki Arka Plan

1. Uygulama
2. Tanımlar
3. Kullanım ve İskân Sınıfları
4. Kullanım ve İskân Sınıflamasına Bağlı Özel Şartlar
5. Genel Bina Yükseklik ve Alanları
6. Yapı Türleri
7. Yangına Mukavemet Sınıflamaları
8. İçerdeki Kaplamalar
9. Yangından Koruyucu Sistemler
10. Binaya Giriş ve Çıkışlar
11. Bina Bölümlerinin Ulaşılabilirliği
12. İç Çevre
13. Enerji Verimliliği
14. Dış Duvarlar
15. Çatı Birimleri ve Çatı Üstü Yapıları
16. Yapı Hesabı
17. Yapı Deneyleri ve Özel Muayeneler
18. Zeminler ve Temeller
19. Beton
20. Alüminyum
21. Yığma
22. Çelik
23. Ahşap
24. Cam ve Uygulaması
25. Alçı Levhalar ve Sıva
26. Plastik
27. Elektrik Sistemleri

28. Mekanik Sistemler
29. Sıhhi Tesisat Sistemleri
30. Asansörler ve Düşey Nakil Sistemleri
31. Özel İmalat
32. Kamuya Ait Dolaşım Sistemlerine Mesafeler
33. İnşa Sırasında Güvenlik
34. Mevcut Yapılar
35. Atıf Yapılan Standartlar

- Ek A: Çalışanlarda Aranacak Şartlar
Ek B: Uyuşmazlık Halinde Başvurulacak Yetkili Merciler
Ek C: U Grubundaki Tarım Binaları
Ek D: Yangın Bölgeleri
Ek E: İlave Giriş-Çıkış Şartları
Ek F: Kemirgen Zararlılara Karşı Korunma
Ek G: Sele Karşı Korunmuş İnşaat
Ek H: İşaret Levhaları
Ek I: Teras Üstü Kaplamaları
Ek J: Arazi Düzenleme
Ek K: ICC Elektrik Tesisat Şartnamesi
Fihrist

En son IBC metnine bakacak olursanız bunun çok sayıda (yüzlerce, hatta binlerce) insanın ortak eseri olduğunu görürsünüz. Yapı şartnamesi bir yanda toplumun barınma, yaşama ve çalışma eylemleri sırasında kullanacağı, mühendis ve mimarların ortaya çıkardığı “inşa edilmiş çevreyi” en güvenli, ekonomik ve verimli hale getirmek için uyulması gereken şartları tayin eder, diğer taraftan da bu geniş kapsamlı amacın temin edilmesinde ihtiyaç duyulan mesleki çeşitlilik arasından her uzmanlık disiplinine nihai ürününün şekillenmesinde söz hakkı tanır. Araştırma ve geliştirme sonuçları, tecrübe, mesleki ilerlemeler onun içinde yer alır. Yapı şartnamesi, bir çeşit toplumsal sözleşmedir. Tek bir kişinin, hizbin veya zümrenin tekelinde olmaması için kontrol mekanizmaları ihdas edilmiştir. Batılı toplumların dehası şudur ki toplumun faydasına sunulan metnin o an için hazırlanabilecek en uygun (veya en az aykırı) metin olması için, hazırlayıcıların hepsinin aynı masa etrafında toplanamayacağı gerçeğinden hareketle, uzmanlığa dayalı alt komiteler, düzenleme komisyonları, uzaktan haberleşme, mutabakatla meydana getirilmiş redaksiyon heyetleri, nihai kabul gibi mekanizmalar yardımıyla ortaya o toplumların ihtiyaçlarına en iyi cevap veren düzenleyici teknik dokümanlar konulur. Bu faaliyetin ayrılmaz parçası şartnamelerin nasıl bir yol takip edilerek ve hangi sıklıkta revize edileceğinin önceden belli olmasıdır. Böylece şartnameler, aynı güzel sanatta, müzikte, edebiyatta olduğu gibi milli karaktere sahip kılınır çünkü hizmetine sunuldukları toplumun içinden çıkmış kişilerce şekillenir.

Teknoloji Üretmeyen Ülkedeki Yönetmelik Enflasyonu

Yapı şartnamesini örnek alalım. Ülkemizde bütün bu başlıklara düzenleme getiren ve tek bir başlık altında toplanmış herhangi bir belge mevcut değildir. Türk Standartlar Enstitüsü 1969 sonrasında belirli inşaat türlerinin hesabı ve inşası için standartlar hazırlamış ise de bunlar bir araya getirildiğinde dahi bütüncül bir yapı şartnamesi karakterinde olmamıştır. Onlara usul normları demek daha doğru olur. Halen AB’ye “aday ülke” statüsünde olduğumuzdan müktesebat düzenlemeleri kapsamında 9 kısımlı Avrupa Yapı Şartnamelerinin ülkemize uyarlanması için hazırlıklar yapılmış ve hepsi Türkçeye tercüme edilmiştir. Bunların milli ekleri hazır değildir ve güdük bırakılmış tercüme aşamasının ötesine geçmemiştir. “EuroCode” dizisinin son 20-30 senedeki ilerlemelere paralel olarak 2020’ye kadar tamamen yeniden ele alınması için AB çapında hazırlıklar ilerlemiştir fakat Türkiye’nin bu çalışmalara nasıl iştirak ettiği veya edeceği veya iştirak ettiği takdirde kendinden ne katacağı belirsizdir. Herhalde onları da yayınladıklarında muhtelif isimler altında tercüme etmekle yetineceğiz.

Anlaşılan odur ki TSE artık yapılarla ilgili standart hazırlamaktan elini çekmiştir. Başına TS ekleyip Avrupa Normları ile aynı kod numarasını verdiği bina normları ile yetinmek niyetlisi gibi durmaktadır. Kimi kurumlar (AFAD gibi) yapıların deprem dayanımları ile ilgili olarak geçmişten tevarüs ettikleri yetkiyle yönetmelik çıkarmaktadır (Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği hakkındaki değerlendirmem için (2)'de verilen Internet kaynağına bakılması lazımdır). Binalarla ilgili kimi hükümler 3194 sayılı İmar Kanununda yer almakta, yangın ve acil durum merdivenleri ile ilgili hükümler bazı belediyelerin girişimi ile sadece o belediyenin ruhsat vereceği binalar için yönetmelikler veya tamimler vasıtasıyla düzenlenmektedir. Teknik manada şimdiye kadar yapılarla ilgili hiçbir düzenlemede rol almamış olan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 2016 yılında “Çelik Yapıların Tasarım, Hesap ve Yapım Esasları” başlıklı bir belge hazırlatmıştır. Bunun TSE tarafından ortaya konulan TS EN 1993 başlıklı “Eurocode 3 – Design of Steel Structures-Çelik Yapıların Tasarımı” isimli belgeyle bir arada nasıl kullanılacağı belirsizdir çünkü birisi “esas”, diğeri ise “standart” karakterindedir. Bu standart ihtiyari midir, yoksa mecburi mi? Resmi Gazetede yayınlanması herhangi bir belgeye kutsiyet kazandırır mı? Birine göre yapılan bir tasarım ötekiyle çelişirse hangi yolun takip edileceği gri bir hukuki alana denk gelmektedir. İşin tuhafı TSE kırk senelik TS 648 “Çelik Yapıların Hesap ve Yapım Kuralları” başlıklı standardı hukuken yürürlükten kaldırmamıştır. Demek ki şu anda çelik yapı tasarımı yapmak isteyen bir Türk mühendis işverenin onay vermesiyle eski isterse TS 648'e göre, isterse TS EN 1993'e göre veya Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca Resmi Gazete 'de ilan edilen Esaslara göre hesabını yapabilir.

Türkiye'de mühendislere tasarım yaparken yol gösterici olmak amacıyla ortaya konulan belgelerdeki örtüşme ve tekrarlama sadece bunlarla kısıtlı değildir. O zamanki Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı bir alt kuruluş olan Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü ülkedeki teknik dokümanların eksikliğini gerekçe göstererek 2006 yılında “Kıyı Yapıları, Demiryolları, Hava Meydanları İnşaatları Deprem Teknik Yönetmeliği” başlığını taşıyan Internet'te mevcut didaktik malumatı bir araya toplayan tercüme bir rapor hazırlatmış, bu raporun uygulanmasını mümkün kılmak için de sadece o yönetmelikle kısıtlı olmak kaydıyla bağımsız bir “Deprem Tehlike Haritası” ilan etmişti. DLH'nin böyle bir yetkisi olup olmadığı konusu bir yana kimse aynı ülkede o anda kanunen yetkili kılınmış Afet İşleri Genel Müdürlüğünce yürürlüğe konulmuş bulunan bir başka “Deprem Bölgeleri Haritası” olduğunun farkında olmadı. Hukukun hakiki manada egemen olduğu ülkelerde yetki örtüşmesine katıyen izin verilmemesi ilkesi, Tanzimat'tan bu yana onlara benzemeye uğraşan bizlere herhangi bir mesaj vermedi. Gerçi ben “bu deprem tehlike haritası şu haritadan daha iyidir” gibi bir iddianın ispatı mümkün olmayan abes bir laf olduğu görüşünü taşıyorum çünkü deprem tehlikesi (tabiatı ne dereceye kadar modelleyebildikleri epeyce tartışma kaldıran) bir dizi istatistik teoriye ve kabule dayalıdır. Gözlemlerle doğrulanması mümkün değildir (3).

Karayolları Genel Müdürlüğünce 2012-2016 yılları arasında TÜBİTAK 4001 Üniversite-Kamu Kuruluşu İşbirliği Destek Programı kapsamında işlenen “Türkiye Köprü Mühendisliğinde Tasarım ve Yapıma İlişkin Teknolojilerin Geliştirilmesi” faaliyeti sonucu (hem de yük ve dayanım faktörleri tasarımına dayalı) bir esaslar dizisi ortaya konulmuş bulunmaktadır. TÜBİTAK'ın anılan programı ilerleyen teknolojinin ülke kamu kuruluşlarına kestirme yoldan hızla girmesini amaçlamaktadır. Bütçeden ayrılan ödenekle epeyce geniş bir araştırma kadrosunca ortaya konulan esaslar anlaşılıyor ki yeterli görülmemiş ve KGM bu sefer için kapsamını daha geniş tutup ülke teknik camiasına aşağıdaki taslakları sunmuştur.

Halen “değerlendirme” aşamasında olduğu ifade edilen bir dizi yönetmelik taslağı yine Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından ihale edilmiş ve görüşe sunulmuştur. İhaleyi alan şirket yine DLH'nin 2006 köprü yönetmeliklerinde hizmet veren şirkettir ve bu şirket yine aynı danışman(lar) vasıtasıyla aşağıdaki başlıkları taşıyan metinler hazırlamıştır (toplam hacim 800 sayfa mertebesindedir):

1. Boru Hattı Sistemleri
2. Elektrik İletim Sistemleri ve İletişim Tesisleri
3. Geoteknik Konular (Genel)
4. Hava Meydanı Yapıları

5. Karayolu ve Demiryolu Köprü ve Viyadükleri
6. Karayolu ve Demiryolu Tünelleri ve Diğer Zemin Yapıları
7. Kıyı ve Liman Yapıları
8. Yalıtımlı ve Sönümleyicili Köprüler ve Viyadükler

Yukarıdaki kimi başlıkların altındaki teknik faaliyet Karayolları Genel Müdürlüğünün görev alanına girmemekle beraber öyle görülüyor ki “hazır elimiz değmişken bunu da Hilal-i Ahmer namına hazırlayalım da bir faydamız olsun” anlayışı (?) ile ortaya konulmuştur. Tabiidir ki metinlerin tamamı herhangi bir kalibrasyondan geçirilmeden tercüme edildikleri için, ders kitabı veya notu + ecnebi şirket dâhili raporları + başka ülkelerin yönetmeliklerinden meydana gelen bir kokteyl meydana gelmiştir. Metinlerdeki ifadeler sıkı redaksiyondan geçmediği için yer yer tutarsızlıklar mevcuttur. Bazı şekillerin üzerinde tercüme orijinal lisanda yazılmış ibareler mevcuttur. Ülkemiz mühendislik camiası açısından daha da acıklı olan husus her birinde ilk hükümlerin birinde şu ibarenin yer almasıdır:

“Bu Yönetmeliğin uygulanmasına ilişkin değerlendirme ve tasarım süreçlerinde, özel uzmanlık gerektiren konularda projenin başlangıcından tamamlanmasına kadar ilgili tüm tasarım aşamalarında görev yapacak şekilde, ilgili alanda teorik ve mesleki bilgi ve deneyim sahibi inşaat mühendislerinden “tasarım gözetimi ve kontrolü” hizmeti alınması zorunludur.”

Bu cümle, taslakların 2019 başında geçerlik kazanmış bulunan “Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği”ni hazırlayan zevatın elinden çıktığını aynen teyit etmektedir. Orada da doğrudan ithal usulüyle kendi yazdıkları Yönetmelik’in uygulanmasını kontrol altında tutmak ve kendilerine bir geçim kapısı açmak olan kişiler Çevre ve Şehircilik Bakanlığı marifetiyle benzer bir yapılanma kurmuşlar, daha da vahimi “tasarım gözetimi ve kontrolü”nü kimin yapacağını tayin edecek heyetin başına tereddüt etmeden geçmişlerdir. Onların icazeti olmadan deprem tasarımı yapmak imkânsız hale getirilmiş, hiçbir sorumluluk üstlenmeden projeye ortak olma yolu açılmıştır. İcazet alabilmenin yolu adeta doçentlik sistemindeki puanlamaya döndürülmüş bulunmaktadır. Hâlbuki güvenli bir bina tasarımını layıkıyla yapabilecek bilgi ve vasıfları haiz çok sayıda insan piyasada müşavir sıfatıyla çalışmaktadır. Bunların mesleki bilginin ötesinde akademik kıstaslara tabi tutulması mesleki faaliyette bulunma özgürlüğünün tahdidi demektir. Bir bakanlığın takdiri ile meydana getirilmiş bir heyet hiç kimse üzerinde “sen bu hesabı yapamazsın” demek hakkına sahip değildir. TBDY’nin batını anlayışla kaleme alınan hükümlerini çözen ve gerekli bilimsel ve teknik bilgiye sahip olan herkes mesleki ve ahlaki esaslar dâhilinde mesleğini icra eder ve kimse karışamaz. Odaların ve müşavir mühendisleri temsil eden sivil toplum kuruluşlarının bu karaküşü düzenlemeyi yargıya taşınması lazımdı, fakat yapılmamıştır. Önemli olan husus, mühendisin topluma verdiği hizmet sonucu ortaya çıkan eserin toplumun hakkı olan güven, ekonomi ve kalıcılık özelliklerini taşıyor olmasıdır. Mühendisin layık veçhile hizmet vermemesi sonucunda zarara uğrayan işveren ve her gerçek kişi zararın tazmini için yargıya başvurabilmelidir. 2006’da DLH hesabına, 2019’da KGM hesabına hazırlanan karayolu veya demiryolu köprüleri tasarım yönetmeliğine bakıp son yıllarda Türkiye’de köprü mühendisliğinin pek yoğun araştırma ve geliştirme faaliyetine sahne olduğu sonucuna varmak doğru değildir çünkü yapılan iş yoğun bir tercüme ve ayarsız uyarılama işidir. Her katsayının, her denklemin, her izin verilen parametrenin bir de ekonomik yansıması olur. IBC’yi hazırlayan kişilerin her birisi, uygulanmasını şart koştukları teknik şartların getirisi ve götürüsü hakkında araştırması, tecrübesi veya bilimsel gerçeğe dayalı söyleyecek sözü vardır. Bunların çoğunun akademik terfi kıstaslarını yerine getirmek gibi bir mecburiyeti yoktur. Kimse “benim hissiyatıma göre bu tabloyu şu şekilde tanzim etmeliyiz” demek lüksüne sahip değildir. İspatı yoksa itibarı da yoktur. Kimin “ilgili alanda teorik ve mesleki bilgi ve deneyim sahibi” olduğuna kim, hangi yetkiyle karar verecektir? Bu keyfi hükmün hangi kanunun veya yönetmeliğin çuvalına sığdırılacağı merak uyandırmazsa ne uyandırır?

Bu eylemlerin Türkiye’de 21nci asırda gerçekleşebiliyor olması cidden ibretlik bir olaydır. Kasıtlı tarzda anlaşılabilir ve ağdalı bir dille hazırlanmış yönetmeliklerin uygulanması, bürokratik yapının buna yeşil ışık yakmasıyla, bir işkolu ve ek gelir temin yolu haline getirilebilmektedir.

Madalyonun bir de öteki yanı vardır. Karayolları Genel Müdürlüğü çok uzun sayılamayacak bir süre önce 2010 sürümlü AASHTO Şartnamesini 22 kişiden meydana gelen bir heyet marifetiyle Tükçe'ye tercüme ettirmiş ve bizzat o zamanki genel müdürün ön sözüyle ülkede kullanılacağını ilan etmişti:

“Son yıllarda ülkemiz ulaşım altyapısında standartların yükselmesi neticesinde, ülkemizin topoğrafik koşullarından dolayı büyük vadilerin, körfezlerin, akarsuların, göllerin ve barajların ileri teknoloji gerektiren köprülerle geçilmesi zorunlu hale gelmiştir.

Mevcut şartnamelerin bu tür köprülerin tasarımında yetersiz kalması nedeniyle 2008 yılında ‘Amerika Birleşik Devletleri Karayolları Köprüleri Tasarımı’ için hazırlanmış olan AASHTO LRFD Spec. (American Association for State Highway and Transportation Officials Standard Specifications for Highway Bridges)’in Türkçeye çevirilerek kullanılmasına karar verilmiştir.

Yapılan bu çalışma sadece Karayolları Genel Müdürlüğü’nün değil ülkemizde inşaa (!) edilecek tüm köprülerin tasarımında kullanılacak ölçülere bütünlük getirecektir.

Ülkemiz koşullarına göre tasarlanacak köprülere, gerek proje ve gerekse yapım aşamasında rehberlik edecek ve kamu kaynaklarımızın daha etkin ve ekonomik kullanılmasını sağlayacak bu şartnamenin hazırlanmasında emeği geçen Karayolcu arkadaşlarıma, akademisyenlere ve özel sektörün temsilcilerine teşekkür eder, ülkemize ve teşkilatımıza yararlı olmasını dilerim.”

Kim tarafından ne ölçüde kullanıldığını bilmediğimiz belgenin öyle görülüyor ki üç yıl sonra pabucu dama atılmış ve yerine çok daha geniş kapsama sahip belgeler ikame edilmiştir. Kararın hangi süreç sonucu alındığını bilmemekteyiz (Şekil 1).

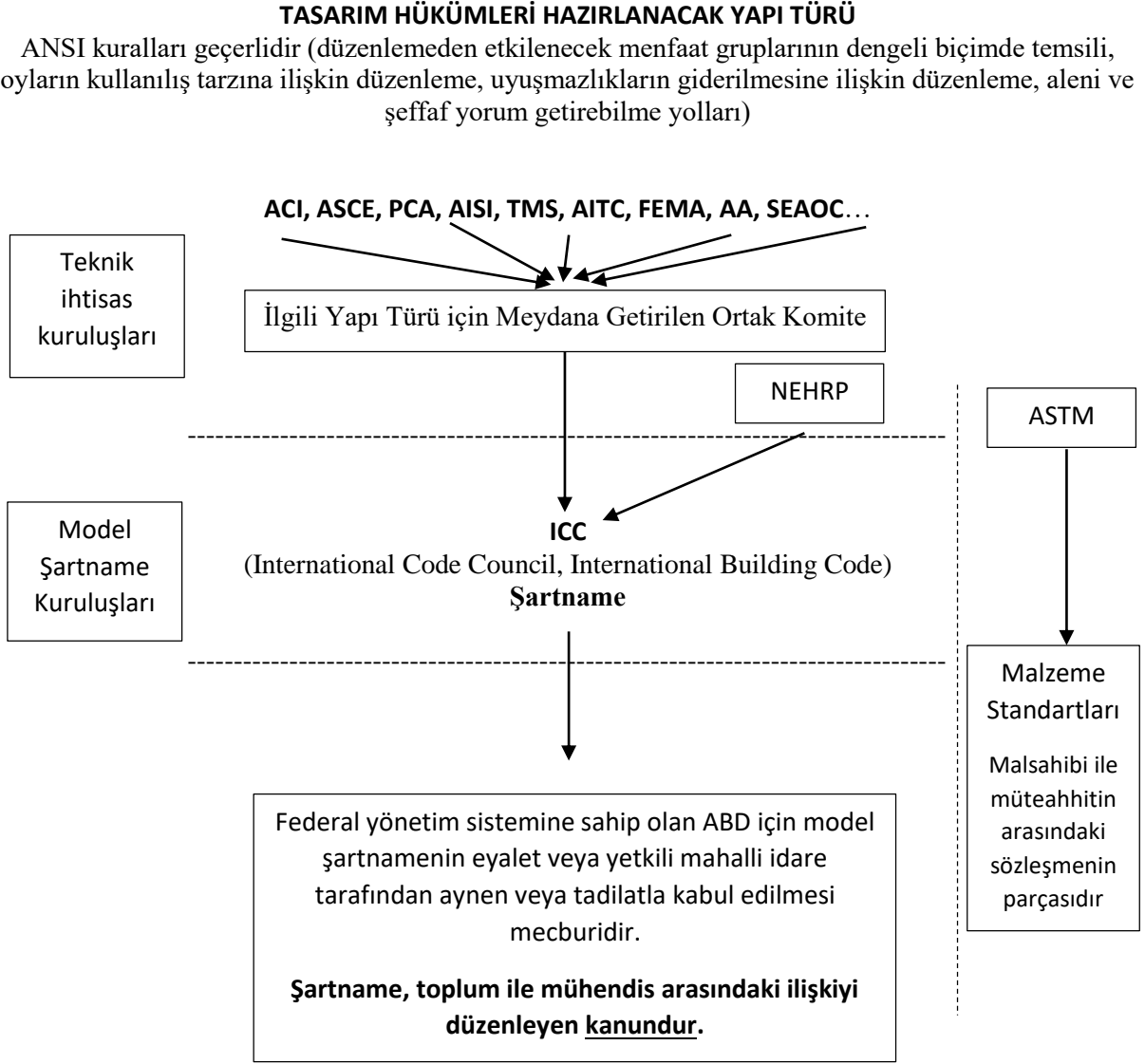


Şekil 1.

Amerika’da Yönetmelik Hazırlama Pratiği

Bizzat genel müdürün ifadesiyle tercüme edildiği anlaşılan Şekil 1’deki düzenleyici belgenin aslının hiçbir yerinde (veya ABD’de geçerli olan hiçbir şartname, yönetmelik, uygulama kılavuzu veya standardın hiçbir yerinde) “bu belgenin uygulanması için değerlendirme ve tasarım süreçlerinde, özel uzmanlık gerektiren konularda projenin başlangıcından tamamlanmasına kadar ilgili tüm tasarım aşamalarında görev yapacak şekilde, ilgili alanda teorik ve mesleki bilgi ve deneyim sahibi inşaat mühendislerinden tasarım gözetimi ve kontrolü hizmeti alınması zorunludur” şeklinde ifade edilmiş bir mecburi hale getirilmiş yönlendirme mevcut değildir. Olamaz da, çünkü ne yargı sistemi, ne de meslek camiası böyle bir düzenlemeye müsaade eder. Mesleki uygulamanın en üst seviyede tüketicinin, yani toplumun, istifadesine sunulmasını sağlayacak başka mekanizmalar ile ona uyumlu hukuki çerçeve geliştirilmiştir. Kimsenin aradan sıvışarak kendine imtiyaz temin edici bir kafesin içine sığınma imkanı yoktur.

Peki bu olması gereken çerçeve nasıl kurgulanmıştır? Cevabını (2) No.lu kaynakta daha uzun biçimiyle anlatmış olmakla beraber önemine dayanarak bir daha sadece ana hatlarıyla tarif etmemin faydalı olacağına inanıyorum (Şekil 2).



ANSI kuralları içerisinde ilgili menfaat gruplarının dengeli temsil ediliyor olması adeta dini bir mecburiyettir. Kimseye şartnamenin hükümleri veya imla kuralları ile ifadelerinin nasıl olacağını tek başına tayin etme yetkisi verilmemiştir. Kabul edilen ekonomik sistem icabı Amerikan toplumunda tüketici hakim konumdadır. Mühendisin (veya herhangi bir meslek insanının) ücretini aldığı tüketicinin zarara girmemesi için azami dikkat sarfetmesi lazımdır. Mesleki kusur veya ihmalden dolayı mahkemece tazminat ödemeye mahkum edilen bütün meslek insanları primlerini kendilerinin ödediği sorumluluk sigortası ile korunma altındadır.

Bu yazıyı okuyan herkesin gelişigüzel seçeceği bir Amerikan şartnamesini/kılavuzunu veya yol gösterici düzenleyici teknik belgesini incelemesini tavsiye ederim. Belgenin ön sayfaları onu hazırlayan heyetin kimlerden meydana gelmiş olduğunu listeler. Bu listelerde yerine göre onlarca, çoğu zaman yüzlerce o konuda bilgi sahibi veya söyleyecek bir sözü olan insanın isimleri yazılıdır.

Örnek olarak ASCE 7 belgesini hazırlayan heyetin (yanlış saymadıysam) 650 üyesi bulunmaktaydı. ACI, AISI gibi ülkemizde nispeten iyi bilinen şartnameler veya EuroCode metinleri de öyledir. Kimse “bu kadar çok sayıda insanla çalışılmaz, buradan iş çıkmaz” diye inandırıcı olmaktan uzak bir gerekçe ile sayıyı güya “herşeyden anlayan” 3-5 bilge kişiye indirme talebine itibar etmez çünkü Amerikan toplumu, öyle anlaşılıyor ki, bir şartnameyi tek başına yazabilecek ölçüde bilgi ile mücehhez bir mühendise sahip değildir.

Ülkemizde hazırlanmış yönetmelik metinlerinin günah savmayı andıran “tanıtma” çalışma toplantılarıyla ilgili camiaya aktarılması işi, yukarıda anlattığım geniş katılımlı mesleki danışmayla herhangi bir benzerliği yoktur çünkü o toplantıların büyük bir kısmı metinleri hazırlayan heyetlerin birkaç üyesinin ders tarzında anlattığı eğitim saatidir. Yapılan yorumların çoğu zaman hiçbiri göz önüne alınmamaktadır. Dinlemeye gelenlerin çoğu metinler üzerinde yeteri kadar hazırlıklı değildir, verilen hükümlerin nereden çıktığı veya alındığı konusunda pek az bilgi sahibidir. Verilen örnekler metindeki kusurların ortaya çıkmamasını temine yöneliktir.

Sözü Bitirirken

William Shakespeare'nin en çok bilinen eseri, günümüzün geçerli ifadesiyle, aklını komple teorileri ile fena halde bozmuş ve hayali bir zamanda yaşamış asalet sahibi bir Danimarka prensini konu edinen “Hamlet”tir. Bu trajedi, insan ruhunun derinliklerine inen, bilinmezliklerin vehimle yorumlandığı zaman yol açabileceği zararları seyirciye/okuyucuya pek kuvvetli ifadelerle aktaran bir baş eserdir. Babasının hayaleti, annesi ve amcasının arasında kalmışken aklına gelen çok ihtimalli muammayı çözmekte aciz kalan Hamlet'in derin düşüncelerle boğuştuğu bir zamanda ağzından duyduğumuz “olmak veya olmamak” cümle parçasıyla başlayan monologu iyi bilinir. İfade ile tiyatro eseri adeta ikiz olmuştur.

Bunun kadar iyi bilinmese dahi aynı eserin başka bir yerinde insanı irkilten bir cümle de, olayların geçtiği sarayın kapısında, içeride olanlardan habersiz, soğuk havada nöbet tutan muhafız askeri Marcellus'un ağzından çıkar: “Şu Danimarka kiralığında kokuşmuş bir şey var!” Son beş-on yıl içinde hazırlık çalışmalarına aşina olduğum kimi düzenleyici teknik belge bende bu cümleyi çağrıştırıyor. Hikmeti kendinden menkul üç-beş kişinin tercüme yoluyla, kalibrasyonsuz tarzda “ilerleme” yaftasıyla inşaat mühendisliği camiasına dayattığı belgeler bende Shakespeare'nin bu satırlarını canlandırıyor.

Ucunun nereye vardığı hesaplanmadan, sırf Amerika da buna benzer işler yapıyor diye ölçüp biçmeden alıp kabul ettiğimiz taklit/tercüme yönetmelikler israfa mı, aşırı güvensiz tasarımlara mı yol açıyor, kimse bilmiyor. Taklit ettiğimiz Amerika'dakilerin benzeri kontrol ve denge mekanizmalarına sahip olmayan hukuki ve bürokratik mevzuatımız maalesef bu ifratlara tahammül edebiliyor. Ülkedeki genç nesillere araştırma ve geliştirmenin gereksiz işler olduğu ima ediliyor. Bir konuda düzenlemeye gerek mi var? Hemen Internet kovboyluğu yapıp cevabı bir yerden bulabilirsiniz. Zarara uğrayan mı var? Zamanı geldiğinde hallederiz mantığıyla ileriye doğru koşuyoruz.

Ümit ederim haksız çıkan ben olurum. Eğer haksız olan ben isem, o takdirde Amerika'ya, Japonya'ya veya Avrupa Birliğine yapabileceğim pratik bir tavsiyemiz olabilir. Teknik düzenleyici belgeleri yıllar boyunca masrafa girerek çalışıp, kendi araştırmalarına dayalı tarzda, kendi gözlem ve tecrübelerine bakarak yüzlerce insana hazırlamak aslında pek verimsiz bir çalışma düzenidir. Ne gereği var? Kendilerine bizim cımbızla seçilmiş, her şeyi daha iyi bilen küçük ekiplerimizi gönderelim. Hangi konuda yönetmeliğe ihtiyaçları varsa üç-beş ayda bu mucize yaratıcı ekiplerimiz onları hazırlar ve sunar. Biz yaptık, bal gibi oldu. Şikayetimiz yoktur.

Not: Bu yazıda ifade edilen görüş ve düşünceler sadece yazara aittir. Her hangi bir başka kurum veya hükmi veya gerçek kişiyi bağlamamaktadır.

Referanslar

- (1) International Code Council (2006): International Building Code, Illinois, ISBN-13: 978-1-58001-251-5 (bu belgenin daha sonraki yıllara ait olan baskıları aynı genel kapsamdadır).
- (2) Gülkan, P. (2018): “2019 Başında Yürürlüğe Girecek Türkiye Bina Deprem Yönetmeliğine İlişkin Değerlendirme,” bu yazıya İMO Ankara Şb. web sayfasından ulaşılabilir: (http://www.imo.org.tr/resimler/dosya_ekler/326990feb82707d_ek.pdf?tipi=1&turu=X&sube=3)
- (3) Gülkan, P. (2013): “A Dispassionate View of Seismic-Hazard Assessment,” Seismological Research Letters, **84**(3): 413-416.