



Sürücü Belgesi Sahiplerinin Geç Dönem Görsel Yeterlilikleri

Late-Term Visual Adequateness of Driver License Holders

Arzu Seyhan Karatepe, Melis Palamar Onay, Sait Eğrilmez, Ayşe Yağcı

Ege Üniversitesi Tıp Fakültesi, Göz Hastalıkları Anabilim Dalı, İzmir, Türkiye

Özet

Amaç: Sürücü belgesi sahiplerinin geç dönem görsel yeterliliklerinin değerlendirilmesi.

Gereç ve Yöntem: Polikliniğimize başvuran yaş ortalaması $48,39 \pm 10,86$ (21 ila 73 arası) olan sürücü belgesi sahibi 160 kişi rutin göz muayenesine tabi tutuldu ve onamları dahilinde sürücü belgesi bilgileri elde edildi. Ortalama $19,46 \pm 10,07$ (21-73) yıl önce sürücü belgesi almış 160 kişinin gözlük gereksinimi oranı sürücü belgesi aldıkları muayenede 26/160 (%16,25) iken, muayene tarihimizde 118/160'a (%73,75) idi. Altı kişi (%3,75) yasal açıdan zorunluluk gerektiren düzeyde görme keskinliğini düşüren refraksiyon kusuru varlığına karşın gözlük kullanmamakta olup, 2 kişi (%1,25) gözlük kullansa dahi yeterli görme seviyesini yakalayamadığı halde halen geçerli sürücü belgesine sahip idi. Bu 160 olgunun sürücü belgesi aldıktan sonraki ilk göz muayeneleri ortalama $12,29 \pm 8,21$ (1-25) yıl sonra yapılmıştı.

Sonuçlar: Ortalama $19,46 \pm 10,07$ (21-73) yıl önce sürücü belgesi almış 160 kişinin gözlük gereksinimi oranı sürücü belgesi aldıkları muayenede 26/160 (%16,25) iken, muayene tarihimizde 118/160'a (%73,75) idi. Altı kişi (%3,75) yasal açıdan zorunluluk gerektiren düzeyde görme keskinliğini düşüren refraksiyon kusuru varlığına karşın gözlük kullanmamakta olup, 2 kişi (%1,25) gözlük kullansa dahi yeterli görme seviyesini yakalayamadığı halde halen geçerli sürücü belgesine sahip idi. Bu 160 olgunun sürücü belgesi aldıktan sonraki ilk göz muayeneleri ortalama $12,29 \pm 8,21$ (1-25) yıl sonra yapılmıştı.

Tartışma: Sürücü belgesi edinme çağında yapılan göz muayeneleriyle karşılaştırıldığında, sürücü belgesi sahiplerinde görmeyi etkileyen refraksiyon kusuru oranı, ortalama 20 yılda yaklaşık 5 kat artmıştır. Ülkemizde motorlu taşıma araçlarının üretimden sonraki 3. yıldan başlayarak, her 2 yılda bir muayenesinin zorunludur. Sürücülerin sağlık şartlarına ait periyodik bir muayene zorunluluğu ise sadece sürücü belgesi aldıkları tarihte progresif bir göz hastalıkları mevcutsa söz konusudur. Sürücü belgesi alındığında, sağlıklı olan kimseler, sonradan yeterli olmasalar dahi, sonradan muayene zorunlulukları bulunmadığından, aynı belge ile ömür boyu araç kullanabilmektedir. Ülkemizdeki trafik kazalarının azaltılması için araçlar kadar, sürücü muayenelerinin de zorunlu ve periyodik hale getirilmesi gerektiğini düşünmekteyiz. (*Turk J Ophthalmol 2013; 43: 183-5*)

Anahtar Kelimeler: Görme keskinliği, göz muayenesi, sürücü belgesi, trafik kazası

Summary

Purpose: To evaluate the late-term visual adequateness of driver license holders.

Material and Method: A total of 160 driving license holders with a mean age of 48.39 ± 10.86 (range, 21-73) years who attended our outpatient clinic underwent routine ophthalmologic examination, and their driver license data were evaluated under their consent.

Results: The spectacle need for 160 people who got their driving license with a mean of 19.46 ± 10.07 (21-73) years ago was 26/160 (16.25%) by the time they got their license, whereas 118/160 (73.75%) - by the date we evaluated them. Six people (3.75%) were not using spectacles although they had refractive errors that should be corrected to be able to drive by law, and 2 people (1.25%) had driving license although they did not have enough visual acuity to get a driving license. The first ophthalmologic examination that these 160 cases had was a mean of 12.29 ± 8.21 (1-25) years after they got their driving license.

Discussion: When compared with the time people first got their driving license, the rate of refractive errors that affected visual acuity was increased 5 fold in a mean of twenty years. In our country, the inspection of motor vehicles after the third year of their landing and then in every two years is obligatory. The periodic health evaluation of the drivers is only obligatory if there is a detected progressive eye disease by the time they got their driving license. As there is no obligation for periodic examination, people who were healthy when getting the driving license can drive life long, even if their ability to drive safely is impaired due to certain vision changes. We think that in order to decrease the amount of traffic accidents in our country, not only motor vehicles but also driving license holders should have obligatory periodic health evaluation. (*Turk J Ophthalmol 2013; 43: 183-5*)

Key Words: Driving license, ophthalmic examination, traffic accident, visual acuity

Yazışma Adresi/Address for Correspondence: Dr. Melis Palamar Onay, Ege Üniversitesi Tıp Fakültesi, Göz Hastalıkları Anabilim Dalı, İzmir, Türkiye

Tel.: +90 232 390 37 88 E-posta: melispalamar@hotmail.com

Geliş Tarihi/Received: 27.11.2012 **Kabul Tarihi/Accepted:** 15.01.2013

Giriş

Sürücü belgesi sahibi olmak için gereken şartlar üç yasal düzenleme ile belirlenmiştir Bunlar sırasıyla; Bakanlar kurulu tarafından yürütülen Karayolları Trafik Kanunu (KTK), Milli Eğitim Bakanlığı tarafından yürütülen Motorlu Taşıtlı Sürücüler Kursu Yönetmeliği (MTŞKY) ve Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, Sağlık Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığı tarafından yürütülen Sürücü Adayları ve Sürücülerde Aranacak Sağlık Şartları ile Muayenelerine Dair Yönetmelik'tir.¹⁻⁴

KTK 36. maddesi motorlu araç kullananların mutlaka sürücü belgesi alma zorunluluğu olduğunu belirtmektedir.1 KTK 41. maddesinin d bendinde; eğitim ve sınav şartı olarak "sürücü kursuna katılmış ve yapılan sınavları da başarıyla tamamlayarak sertifika almış olmak" şartı getirilmiştir.¹ Yani sürücü belgesi alabilmek için sürücü adaylarının ilk önce sürücü kurslarına kayıt olmaları gerekmektedir.² Sürücü kurslarına kayıt olabilmek için sağlık kurulu raporu almak şarttır. Sağlık şartları bakımından kimlere hangi tür sürücü belgesi verilebileceği konusu İçişleri ve Sağlık Bakanlıklarınca müştereken hazırlanan Sürücü Adayları ve Sürücülerde Aranacak Sağlık Şartları ile Muayenelerine Dair Yönetmelik ile belirlenmektedir.⁴ Yönetmelikte göz muayenelerine ilişkin esaslar 5. maddede yer almaktadır.⁴ Yönetmelikte sürücü belgesi almaya engel durumlar açıklandığı gibi, 14. maddede progresif hastalıklar başlığı altında görmeyi zamanla azaltabilecek (katarakt, makula dejenerasyonu, retinopatiler gibi) hastalıklarda sürücülerin muayenelerinin yılda 1 kez tekrarlanması gerektiği belirtilmektedir. Ancak sürücü belgesi alındığı sırada progresif bir hastalık mevcut değilse başka bir tarihte, başka bir muayene gerekliliği yoktur.

Bizim bu çalışmayı planlamadaki amacımız, sürücü belgesine ve dolayısıyla araç kullanma yetkisine sahip kişilerdeki görsel yeterlilik düzeylerini saptayarak, yasal yeterlilik durumlarının değişip değişmediğini incelemektir.

Gereç ve Yöntem

Polikliniğimize rutin göz muayenesi için başvuran hastalardan B sınıfı sürücü belgesi sahibi yaş ortalaması 48,39±10,86 (21 ila 73 arası) olan 160 olgu çalışmamıza dahil edildi. Rutin göz muayenesine tabi tutulduktan sonra aydınlatılmış onamları alınan olguların sürücü belgeleri incelendi. Olgulara yapılacak olan işlemin çalışmamızla ilişkisi anlatıldı ve bilgi verildi. Sürücü belgesini aldıkları tarihe bakıldı, "gözlük veya kontakt lens ile kullanım şartı" ibaresi bulunup bulunmadığı kaydedildi. Olguların ehliyet sahibi oldukları tarihteki görme düzeyleri, ne kadar süre sonra ilk göz muayenesine gittikleri, şu anda gözlük veya kontakt lens kullanıp kullanmadıkları sorgulandı.

Bulgular

Muayene edilen 160 kişi ortalama 19,46±10,07 (21-73) yıl önce sürücü belgesi sahibi olmuştu. İlk göz muayenelerini, sürücü belgesi sahibi olduktan ortalama 12,29±8,21 (1-25) yıl

sonra yaptırmışlardı. Sürücü belgesi aldıkları tarihte bu 160 olgunun 26'sının (%16,25) gözlük kullanma zorunluluğu bulunduğu sürücü belgelerinde mevcuttu. Diğer olgular (%83,75) sürücü belgesi alırken tashihsiz görme keskinliklerinin yeterli olduğunu belirttiler. Çalışma döneminde yapılan muayenede ise 118 kişide (%73,75) gözlük kullanımını gerektiren (tashihsiz görme en az iki sıra artış elde edilen) bir refraksiyon kusuru tespit edildi. Gözlük düzeltmesi ile binoküler olarak görmesi tam düzeyine çıkmayan 4 olgu mevcuttu. Bu 4 olgunun yaşları ve binoküler tashihsiz görmeleri sırasıyla 66 yaş - 0.7 (R:0.7; L:0.6), 54 yaş - 0,5 (R:0.05; L:0.5), 54 yaş - 0.6 (R:0.05; 0,6) ve 73 yaş - 0.7 (R:0,7, L:0.6) şeklinde idi. "Sürücü Adayları ve Sürücülerde Aranacak Sağlık Şartları ile Muayenelerine Dair Yönetmelik"te 5. maddenin 2a bendinde: "Birinci grup sürücülerde düzeltmeli veya düzeltmesiz olarak bir gözün görmesi 2/10'dan aşağı olmamak şartıyla her iki gözün görme derecesi toplamı 10/20 olmalıdır." esasına göre bu olgulardan ikisinin hali hazırda gözlük düzeltmesi ile dahi sürücü belgesi alamayacak düzeyde görme azlığı mevcut idi. Tashihsiz görme düzeyi, sürücü olma standardını karşılamayacak kadar düşük olan 32 (%20) olgu mevcuttu. Bu 32 olgunun 26 (%81,25)'sı gözlükle araç kullanmaya başlamışken 6 (%18,75) olgu ise yetersiz görüşlerine karşın, halen gözlüksüz araç kullandıklarını ifade etmekte idi.

Tartışma

Son on yılda (2001-2011) ülkemizde 8,389,426 trafik kazası gerçekleşmiş olup, 1,834,907 kişi yaralanmış, 47,437 kişi ise hayatını kaybetmiştir. Bu süre zarfında kazaya neden olan parametrelerdeki oranlar değerlendirildiğinde %94,66 sürücü kusuru, %4,58 yaya kusuru, %0,35 yol kusuru, %0,26 araç kusuru, %0,25 yolcu kusuru bulunmuştur.⁵ Periyodik araç muayenelerinin mutlak zorunlu, periyodik sürücü muayenelerinin ise ancak progresif göz hastalığı varlığında zorunlu olduğu ülkemizde, araçlar kazaların 10000'de 26'sından, sürücüler 10000'de 9466'sından sorumludur.

Birçok ülkede de durum benzerlik arz etmektedir. Örneğin İrlanda'da sadece progresif hastalık durumunda muayene zorunluluğu mevcuttur.⁶ Amerika Birleşik Devletleri'nin bazı eyaletlerinde örneğin Washington'da düzenlenen sağlık raporlarında doktorun muayene kartında sürücü belgesi adayı hakkında periyodik muayene zorunluluğunun olup olmadığının belirtildiği ve eğer muayene zorunluluğu mevcutsa muayene sıklığının yazılabileceği (6 ay, 1 yıl, 2 yıl) bir bölüm bulunmaktadır.⁷ Ancak diğer bazı eyaletlerde periyodik muayene zorunluluğu mevcuttur. Örneğin Arizona eyaletinde 65 yaşa kadar her 12 yılda bir, 65 yaşından sonra ise her 5 yılda bir tekrar muayene edilerek lisansın yenilenmesi zorunluluğu mevcuttur.⁸ Bu zorunluluk Almanya'da 70 yaşından sonra her iki yılda birdir.⁹

Ülkemizde 18 yaşını doldurduktan sonra sürücü belgesi alınıp ömür boyu kullanılabilir. Sürücü belgesi alındığında progresif bir hastalık tespit edilmediği takdirde hiçbir periyodik muayene zorunluluğu mevcut değildir. Trafik

kazalarının sık yaşandığı ülkemizde göz muayenelerinin periyodik yapılması ile en azından sürücü hatalarından kaynaklanan olduca önemli bir faktörün ortadan kaldırılabileceğini düşünmekteyiz. Üstelik çalışmamızda yasal olarak sürücü belgesi alamayacak olan 2 kişinin yaşlarının 60 yaş altında olması nedeniyle belirli, periyodik muayene uygulamasında bir yaş sınırının da olmamasının daha doğru bir yaklaşım olabileceği kanısındayız. Mevcut “Sürücü Adayları ve Sürücülerde Aranacak Sağlık Şartları ile Muayenelerine Dair Yönetmelik”in periyodik muayene konusundaki eksikliği dışında, halen düzeltilmemiş bilimsel açıdan göz hekimleri olarak sürdürülmesine sessiz kalamayacağımız yanlışları da vardır. Eğrilmez’in¹⁰ daha önce değindiği yönetmelikte yer alan ve mutlaka düzeltilmesi gereken hatalardan, özet alıntı yapacak olursa: Matematiksel hatalar: “Yönetmeliğin 5. maddesinin 2. bendinin c fıkrasında “10/10 görme: gözlük veya kontakt lensle iyi aydınlık ortamda araçlarından 20 metre mesafeden 79 mm yükseklik x 50 mm genişlikteki şekil veya bir yazıyı okumalarını gerektirir.” cümlesi yer almaktadır. Bu cümle, İngiltere’de geçerli olan görme keskinliği sınır değeri olup, İngiltere’deki yönetmelikte bu sınır değerin 6/15, yani ondalık ifadeyle yaklaşık 4/10 değerine denk gelmektedir. “ Dilbilgisi Hataları: İlk kez gece körlüğü olanlara da sürücü olma hakkını veren bu düzenlemede “gece”nin tanımı 3 kez yapılmıştır. Bunlardan ilki yapılması gereken muayenelerin sıralandığı 4. madde içindedir ve oldukça anlaşılmas bir cümle kullanılmıştır: “Gece körlüğü (Varsa gün doğumundan bir saat önce ile gün batımından bir saat sonraki zaman dilimi içerisinde kullanılabilir.)” Bu cümleden hem doğru, hem yanlış sonuca varmak mümkündür. İkinci “gece” tanımı 5. maddenin 6. fıkrasında yapılmış olup, gece ile gündüz tanımı tam olarak birbiriyle karıştırılmıştır: “Gece körlüğü olanlar gün doğumundan bir saat önce, gün batımından bir saat sonra araç kullanabilirler.” Üçüncü “gece” tanımı monoküler kişilerin yetkilerini tanımlarken yapılmış olup, en

doğru ve net ifade budur: “Gece araç kullanamaz. (Gece: gün batımından bir saat sonrası ile gün doğumundan bir saat öncesidir.)”.

Sonuç olarak, sürücü belgelerine ilişkin mevcut yönetmeliğin sağlığa ilişkin metninde, hem rutin periyodik muayene gerekliliği mevcut olup, hem de bir göz hekimi olarak düzeltilmiyor olmasına seyirci kalamayacağımız optik-matematik ve dilbilgisi hataları vardır. Yönetmeliğin kapsamlı bir revizyona acilen gereksinimi olduğunu düşünüyoruz.

Kaynaklar

1. Karayolları Trafik Kanunu (KTK) (Kanun no: 2918 Resmi gazete: Tarih: 18.10.1983 tarih, Sayı: 18195)
2. Motorlu Taşıt Sürücüler Kursu Yönetmeliği (MTŞKY) (Resmi gazete: Tarih: 03.02.1987 Sayı:19361)
3. Değişiklik Yapılmasına dair Yönetmelik (Resmi gazete: 03.04.2012 Sayı:28253)
4. Sürücü Adayları ve Sürücülerde Aranacak Sağlık Şartları ile Muayenelerine Dair Yönetmelik (Resmi gazete: Tarih: 26.09.2006 Sayı: 26301)
5. Türkiye İstatistik Kurumu.
http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?alt_id=52(Son erişim tarihi:11.11.2012)
6. Medical Aspects Of Driver Licensing A Guide For Registered Medical Practitioners 2010.
<http://www.rsa.ie/Documents/Licensed%20Drivers/Medical%20Aspects%20of%20Driver%20Licensing.pdf> (Son erişim tarihi:11.11.2012)
7. Washington State Department of Licensing: Visual Examination Report.
<http://www.dol.wa.gov/forms/500033w.pdf> (Son erişim tarihi:11.11.2012)
8. State Vision Screening and Standards for License to Drive.
<http://www.mdsupport.org/library/drivingrequirements.html> (Son erişim tarihi:11.11.2012)
9. Sehtest für Autofahre ab 70 Jahre.
<http://www.augenarzt-daepp.ch/fahrausweise-augentest.cfm>(Sonerişim tarihi:11.11.2012)
10. Eğrilmez S. Oftalmoloji ve Yeni Yasal Düzenlemeler. Türk Oftalmoloji Derneği Eğitim Yayınları; İstanbul; Doruk Matbaacılık; 2007:311-25.