ADLİ TIP DERGİSİ
TURKISH JOURNAL OF FORENSIC MEDICINE

J For Med 2022;36(3):102-108
available online at: www.adlitipdergisi.com

Received: 03.08.2022
Accepted: 22.09.2022

ORIGINAL ARTICLE

FORENSIC MEDICINE

Trafik kazası sonrasında düzenlenen maluliyet raporlarında çözülemeyen problem: Yönetmelik sorunu

The problem that cannot be solved in disability reports after traffic accident: Regulational problem

Talip Vural
0000-0003-0720-5669

Adli Tıp Kurumu Başkanlığı, İstanbul, Türkiye.

Corresponding author: Talip Vural, Adli Tıp Kurumu/ Fevziçakmak, 1. Çk., 34197 Bahçelievler/İstanbul, Türkiye.
E-mail: tlpvrl25@gmail.com
Cite as: Vural T. Trafik Kazası Sonrasında Düzenlenen Maluliyet Raporlarında Çözülemeyen Problem: Yönetmelik Sorunu. J For Med 2022;36(3):102-108.

ABSTRACT

Objective: *Which regulation will be used when issuing disability reports in injuries due to traffic accidents is a major problem. In our study, the Court of Cassation 17 Civil Chamber, which is the appeal authority in compensation cases arising from traffic accidents, and the Court of Cassation 4th Civil Chamber, the Constitutional Court's annulment decision and the General Conditions of Highway Motor Vehicle Compulsory Financial Liability Insurance (HCFLI General Conditions) were examined, and solution proposals were presented.*

Materials and Methods: *In our study, the Court of Cassation 17 Civil Chamber 01.01.2020-25.03.2021 and the Court of Cassation 4th. The data obtained by scanning the decisions of the Civil Chamber between 24.05.2021-01.12.2021 from the address of "https://karararama.yargıtay.gov.tr/" and the General Conditions of HCFLI with the decision of the Constitutional Court from the address of "https://www.resmigazete.gov.tr/" were recorded in Excel 2016 for the Microsoft program. To determine the disability rate, it was investigated between which dates a report should be issued within the scope of which regulation.*

Results: *The Court of Cassation 17th Civil Chamber between 01.01.2020 and 25.03.2021, 220 decisions of the Civil Chamber between 24.05.2021 and 01.12.2021, 4(four) communiqués covering the conditions of our work between 14.05.2015 and 04.12.2021 within the scope of the General Conditions of HCFLI and the General Conditions for Making Amendments, the Constitutional Court's decision of annulment with the number of merits: 2019/40, number of decisions: 2020/40, decision date: 17/7/2020 was reached.*

Conclusion: *Within the scope of our study, in the issue of which regulation to be used in disability reports related to traffic accidents, the Court of Cassation 17th The Court of Cassation 4th Civil Chamber and the Court of Cassation in which the Court of Cassation delegated its duty for the process after this chamber was closed. Civil Chamber's case law and HCFLI General Conditions are compatible with each other, but the Constitutional Court's annulment decision creates a contradiction in terms of the regulation that should be used in traffic accidents between 01.09.2013 and 20.02.2019.*

Keywords: *Traffic Accident, Disability Reports, Court of Cassation, Constitutional Court.*

ÖZET

Amaç: *Trafik kazalarına bağlı yaralanmalarda maluliyet raporu düzenlenirken hangi yönetmeliğin kullanılacağı büyük bir problem olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışmamızda; Trafik kazalarından kaynaklanan tazminat davalarında temyiz merci olan Yargıtay 17 Hukuk Dairesi'nin ve bu daire kapandıktan sonra görevini devrettiği Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin kararları, Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararı ve Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları (KZMSS Genel Şartları) incelenerek çözüm önerileri sunulması amaçlandı.*

Gereç ve Yöntemler: *Çalışmamızda; Yargıtay 17 Hukuk Dairesi'nin 01.01.2020-25.03.2021 ve Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin 24.05.2021-01.12.2021 tarihleri arası kararları "https://karararama.yargıtay.gov.tr/" adresinden, Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararı ile KZMSS Genel Şartları "https://www.resmigazete.gov.tr/" adresinden taranarak elde edilen veriler Excel 2016 for Microsoft programına kaydedildi. Maluliyet oranı tespiti için hangi tarihler arasında hangi yönetmelik kapsamında rapor düzenlenmesi gerektiği araştırıldı.*

Bulgular: *Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin 01.01.2020 ile 25.03.2021 tarihleri arasında çalışmamız koşullarını kapsayan 129 kararına, Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin 24.05.2021 ile 01.12.2021 tarihleri arasında 220 kararına, KZMSS Genel Şartları ve Değişiklik Yapılmasına Dair Genel Şartlar kapsamında 14.05.2015- 04.12.2021 resmi gazete tarihleri arası çalışmamız koşullarını kapsayan 4(dört) tebliğ kararına, Anayasa Mahkemesi'nin Esas Sayısı:2019/40, Karar Sayısı:2020/40, Karar Tarihi:17/7/2020 olan iptal kararına ulaşıldı.*

Sonuç: *Çalışmamız kapsamında; Trafik kazasına bağlı maluliyet raporlarında hangi yönetmeliğin kullanılacağı hususunda Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin ve bu daire kapandıktan sonraki süreç için görevini devrettiği Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin içtihatları ve KZMSS Genel Şartları birbiri ile uyumlu olduğu, ancak Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararının 01.09.2013 ile 20.02.2019 tarihleri arasında meydana gelen trafik kazalarında kullanılması gereken yönetmelik açısından çelişki oluşturduğu ortaya çıkmaktadır.*

Anahtar Kelimeler: *Trafik Kazası, Maluliyet Raporları, Yargıtay, Anayasa Mahkemesi.*

GİRİŞ

Karayolları Trafik Kanunu'nda trafik kazası; "Karayolları üzerinde hareket halinde olan, bir ya da birden fazla, aracın karıştığı ölüm, yaralanma veya maddi zararla sonuçlanan olay" şeklinde tanımlanmaktadır (1). Maluliyet kavramı ise Dünya Sağlık Örgütü'ne göre; "Ortaya çıkan bir sakatlık, herhangi bir kısıtlama ya da bir şekilde bir insan için normal sayılan ölçüler dâhilinde bir faaliyet gerçekleştirme yeteneği olmaması hali" olarak tanımlanmaktadır (2). Trafik kazaları gerek yüksek ölüm ve yaralanma oranları gerekse yüksek ekonomik maliyetler nedeni ile önemli bir uluslararası halk sağlığı sorunu olarak karşımıza çıkmaktadır (3). Yapılan uluslararası çalışmalarda tüm yaşam

boyunca yaralanmalara bağlı olarak meydana gelen sakatlıkların en büyük sebebinin trafik kazaları olduğu belirtilmektedir (4,5).

Ülkemizde trafik kazaları sonucunda yaralanan bireyler bedenlerinde meydana gelen veya geldiğini iddia ettikleri anatomik veya fonksiyonel kayıpların tespiti için Adli Tıp Birimlerinden veya Adli Tıp Uzmanlarından maluliyet oranlarının hesaplamasına yönelik rapor talep etmektedirler (6, 7). Ülkemizde trafik kazalarına bağlı maluliyet hesaplaması için spesifik bir yönetmelik bulunmamasına rağmen maluliyet hesaplaması için kullanılan birçok kanun ve yönetmelik bulunmaktadır (7). Bu yönetmeliklere göre yapılan değerlendirmeler sonucunda aynı tip yaralanma ya da sekellerin maluliyet oranlarında zaman zaman farklılıklar gözlenebilmektedir (7, 8). Bu farklılıklardan dolayı da yargılama sürecinde çelişkili veya eksik rapor algısı ortaya çıkmakta ve tekrar tekrar ek rapor düzenlenmesi istenmektedir (9). Tüm bunların sonucunda da karşımıza hangi yönetmelik kapsamında maluliyet oranı hesaplaması yapılması gerektiği problemi ortaya çıkmaktadır.

Bu çalışmada; Trafik kazalarından kaynaklanan tazminat davalarında temyiz merci olan Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin (01.01.2020-25.03.2021) tarihleri arası kararları ve bu daire kapandıktan sonraki süreç için görevini devrettiği Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin (24.05.2021-01.12.2021) tarihleri arası kararları, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları (KZMSS Genel Şartları) ve Anayasa Mahkemesi'nin 2019/40 Esas, 2020/40 karar, 17.07.2020 tarihli iptal kararı incelenerek; hangi tarihler arasında hangi yönetmelikler kapsamında maluliyet raporu düzenlenmesi gerektiği hususunda çözüm önerileri sunmayı amaçladık.

GEREÇ VE YÖNTEM

Bu çalışmada; Trafik kazalarından kaynaklanan tazminat davalarında temyiz merci olan Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin 01.01.2020-25.03.2021 tarihleri arası kararları ve bu daire kapandıktan sonraki süreç için görevini devrettiği Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin 24.05.2021-01.12.2021 tarihleri arası kararları https://karararama.yargıtay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemci Web adresinden araştırıldı. Araştırmada detaylı arama bölümünden; "Sosyal Sigortalar Sağlık İşlemleri Tüzüğü (SSSIT), Çalışma Gücü ve Meslekte Kazanma Gücü Kaybı Oranı Tespit İşlemleri Yönetmeliği (Meslekte Kazanma Gücü Kaybı)", "Özürlülük Ölçütü, Sınıflandırması ve Özürlülere Verilecek Sağlık Kurulu Raporları Hakkında Yönetmelik (Özürlülük Ölçütü)", "Maluliyet Tespit İşlemleri Yönetmeliği (Maluliyet Tespit İşlemleri)", "Erişkinler İçin Engellilik Değerlendirilmesi Hakkında Yönetmelik (Erişkinler İçin Engellilik)" ve Çocuklar İçin Özel Gereksinim Değerlendirilmesi Hakkında Yönetmelik (ÇÖZGER)" kavramları kullanılarak arama yapıldı. Kararlar üzerinde yalnızca hangi tarihler arasında gerçekleşen trafik kazalarına hangi yönetmelik uygulanmak suretiyle rapor düzenlenmesi gerektiği hususunda inceleme yapıldı. Yargıtay kararları arasında bozma veya onama olarak ayrım yapılmadı. Trafik kazasının gerçekleştiği tarih belirtilmeyen ve net olarak yönetmelik ismi belirtilmeyen kararlar çalışmamıza dâhil edilmedi. Trafik kazası tarihleri güncel içtihatlar ve uygulamalar kapsamında; 11.10.2008 tarihi öncesi, 11.10.2008-01.09.2013 tarihleri arası, 01.09.2013-01.06.2015 tarihleri arası, 01.06.2015-20.02.2019 tarihleri arası ve 20.02.2019 tarihi sonrası olarak gruplandırıldı. Çalışmamız kapsamında toplanan veriler veri girişi Excel 2016 Microsoft programına kaydedildi. Bunlara ek olarak https://www.resmigazete.gov.tr/ adresinden genel arama bölümüne "Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası" yazılarak (12.08.2003-17.05.2022) tarihleri arası yönetmelik-tebliğ kararları ve Anayasa Mahkemesi'nin 2019/40 Esas, 2020/40 karar, 17.07.2020 tarihli iptal kararı incelendi.

BULGULAR

Tarama sonucunda; Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin 01.01.2020 ile 25.03.2021 tarihleri arasında çalışmamız koşullarını kapsayan 129 kararına ulaşıldı. Trafik kazası tarihleri 25.09.1994 ile 28.01.2019 arasında bulundu. En çok kararın %41.1 (n=53) ile 01.06.2015-20.02.2019 tarihleri arasında meydana gelen trafik kazalarına yönelik verildiği bulundu (Tablo 1). Kararlardan %50.4'ünde (n=65) direk uygulanması gereken yönetmelik ve tüzük ismi belirtilmişken, %49.6'sında (n=64) ise maluliyet hesaplamalarında kullanılan diğer

Tablo 1: Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin 01.01.2020 ile 25.03.2021 tarihleri arası kararları

Trafik Kazası Tarihi	Trafik Kazası Sayısı	SSSIT	Meslekte Kazanma Gücü Kaybı	Maluliyet Tespit İşlemleri	Özürlülük Ölçütü	Erişkinler İçin Engellilik	ÇÖZGER
11.10.2008 öncesi	6	6	0	0	0	0	0
11.10.2008-01.09.2013	39	0	39	0	0	0	0
01.09.2013-01.06.2015	31	0	0	31	0	0	0
01.06.2015-20.02.2019	53	0	0	1	52	0	0
20.02.2019 sonrası	0	0	0	0	0	0	0

yönetmeliklerin ve tüzüğün uygulanma tarihlerinin belirtildiği tespit edildi. 11.10.2008 tarihinden önce meydana gelen trafik kazalarında SSSIT, 11.10.2008-01.09.2013 tarihleri arasında meydana gelen trafik kazalarında Meslekte Kazanma Gücü Kaybı, 01.09.2013-01.06.2015 tarihleri arasında meydana gelen trafik kazalarında Maluliyet Tespit İşlemleri, 01.06.2015-20.02.2019 tarihleri arasında meydana gelen trafik kazalarında Özürlülük Ölçütü kullanılarak rapor düzenlenmesinin istendiği tespit edildi (Tablo 1). 01.06.2015-20.02.2019 tarihleri arasında meydana gelen trafik kazalarına yönelik verilen 53 karardan %1.9'unda (n=1) (10.02.2020 tarih ve 2020/954 Karar nolu) Maluliyet Tespit İşlemleri kapsamında rapor düzenlenmesini istendiği tespit edildi (Tablo 1).

24.04.2018 ve 25.10.2018 kaza tarihli 2 (iki) kararında ise (11.03.2021 tarih ve 2021/2629 Karar nolu, 11.03.2021 tarih ve 2021/2627 Karar nolu) diğer kararlarında olduğu gibi Özürlülük Ölçütü'ne göre rapor düzenlenmesi gerektiğini bildirmiş olup, buna ek olarak eğer kazalar 20.02.2019 tarihinden sonra meydana gelirse Erişkinler İçin Engellilik kapsamında rapor düzenlenmesinin gerektiğini belirttiği tespit edildi.

Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin 24.05.2021 ile 01.12.2021 tarihleri arasında çalışmamız koşullarını kapsayan 220 kararında ulaşıldı. Trafik kaza tarihleri 26.08.2008 ile 25.06.2019 arasında bulundu. En çok kararın %89.1 (n=196) ile 01.06.2015-20.02.2019 tarihleri arasında meydana gelen trafik kazalarına yönelik verildiği bulundu (Tablo 2). Kararlardan %92.7'sinde (n=204) hangi tarihler arasında hangi yönetmeliğinin kullanılması gerektiğini belirtmişken, %7.3'ünde (n=16) direk uygulanması gereken yönetmelik tarihinin belirtildiği tespit edildi. 11.10.2008 tarihinden önce meydana gelen trafik kazalarında SSSIT, 11.10.2008-01.09.2013 tarihleri arasında meydana gelen trafik kazalarında Meslekte Kazanma Gücü Kaybı, 01.09.2013-01.06.2015 tarihleri arasında meydana gelen trafik kazalarında Maluliyet Tespit İşlemleri, 01.06.2015-20.02.2019 tarihleri arasında meydana gelen trafik kazalarında Özürlülük Ölçütü, 20.02.2019 tarihinden sonrası meydana gelen trafik kazalarında Erişkinler İçin Engellilik kullanılarak rapor düzenlenmesinin istendiği tespit edildi (Tablo 2). 20.02.2019 tarihinden sonra meydana gelen trafik kazasıyla ilgili 7 kararının %14.3'ünde (n=1) (07.10.2021 tarih ve 2121/6407 Karar nolu) ÇÖZGER kapsamında göre rapor düzenlenmesini istediği tespit edildi (Tablo 2).

TC. Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete'de yayımlanan 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca düzenlenen KZMSS Genel Şartları ve Değişiklik Yapılmasına Dair Genel Şartlar kapsamında 14.05.2015- 04.12.2021 resmi gazete tarihleri arası çalışmamız koşullarını kapsayan 4(dört) tebliğ kararı bulundu. Bu genel şartlar kapsamında ilk olarak 01.06.2015 tarihinden sonra Özürlülük Ölçütü kapsamında rapor düzenlenmesinin istendiği tespit edildi. Sürekli sakatlık /bedeni zararlar tespiti için sakatlık oranının belirlenmesinde kullanılacak yönetmelikler ve kullanım tarihleri tespit edildi (Tablo 3).

TC. Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete'de 09.10.2020 tarih ve 31269 sayılı ile yayımlanan Anayasa Mahkemesi'nin Esas Sayısı:2019/40, Karar Sayısı:2020/40, Karar Tarihi:17.07.2020 olan iptal kararı bulundu. İptali istenen kanun hükümlerinden

Tablo 2: Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin 24.05.2021 İle 01.12.2021 tarihleri arası kararları

Trafik Kazası Tarihi	Trafik Kazası Sayısı	SSSİT	Meslekte Kazanma Gücü Kaybı	Maluliyet Tespit İşlemleri	Özürlülük Ölçütü	Erişkinler İçin Engellilik	ÇÖZGER
11.10.2008 öncesi	1	1	0	0	0	0	0
11.10.2008-01.09.2013	4	0	4	0	0	0	0
01.09.2013-01.06.2015	12	0	0	12	0	0	0
01.06.2015-20.02.2019	196	0	0	0	196	0	0
20.02.2019 sonrası	7	0	0	0	0	6	1

Tablo 3: KZMSS Genel Şartları kapsamında kullanılacak yönetmelikler

Resmi Gazete Tarihi	Sayısı	Yürürlük tarihi	Sürekli Sakatlık /Bedeni Zararlar Tespiti İçin Kullanılacak Yönetmelikler
14.05.2015	29355	1.06.2015	Özürlülük Ölçütü
2.08.2016	29789	Yayım tarihi	Özürlülük Ölçütü
20.03.2020	31074	1.04.2020	Erişkinler İçin Engellilik ve ÇÖZGER
04.12.2021	31679	yayım tarihi	Erişkinler İçin Engellilik ve ÇÖZGER

çalışmamızla ilgili olan 13.10.1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun; 14.04.2016 tarihli ve 6704 sayılı Kanun'un 3. maddesiyle değiştirilen 90. Maddesinin; "Zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamındaki tazminatlar bu Kanun ve bu Kanun çerçevesinde hazırlanan genel şartlarda öngörülen usul ve esaslara tabidir. Söz konusu tazminatlar ve manevi tazminata ilişkin olarak bu Kanun ve genel şartlarda düzenlenmeyen hususlar hakkında 11.01.2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanununun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulanır" bölümü olduğu tespit edildi. Hüküm bölümünde ise 90. maddenin birinci cümlesinde yer alan "...ve bu Kanun çerçevesinde hazırlanan genel şartlarda…" ibaresinin ve ikinci cümlede yer alan "...ve genel şartlarda..." ibaresinin Anayasa'ya aykırı olduğu belirtilerek oy çokluğu ile iptal edildiği tespit edildi. Bu iptal kararı ile 01.09.2013 ile 20.02.2019 tarihleri arasında meydana gelen trafik kazalarında Maluliyet Tespiti İşlemleri kapsamında rapor düzenlenmesi gerektiği ve bu durumda Yargıtay 17. ve 4. Hukuk Dairelerinin kararları ile çelişki oluşturduğu tespit edildi (Tablo 4).

TARTIŞMA

Trafik kazaları gerek yüksek ölüm ve yaralanma oranları gerekse yüksek ekonomik maluliyetler nedeni ile önemli bir uluslararası halk sağlığı sorunu olarak karşımıza çıkmaktadır (3). Yapılan uluslararası bazı çalışmalarda tüm yaşam boyunca yaralanmalara bağlı olarak meydana gelen sakatlıkların en büyük sebebinin trafik kazaları olduğu belirtilmektedir (4,5). Ülkemizde 2021 yılı içerisinde toplam 187963 ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası meydan gelip, toplam 5362 kişi ölmüş ve 274615 kişi yaralanmıştır (10). Yapılan literatür çalışmalarında da maluliyet raporu düzenlenmesi için en sık başvuru nedeninin trafik kazalarına bağlı yaralanmalar olduğu ve her geçen gün rapor düzenlenmesi için başvuru sayılarının arttığı ortaya konulmaktadır (6,11,12).

Türk Borçlar Kanunu'nda haksız fiillerden doğan borç ilişkilerini düzenleyen ikinci bölümünde kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar verenin, bu zararı gidermekle yükümlü olduğu, zarar görenin ise zararını ispat yükü altında olduğu belirtilmiştir. Bu kanun kapsamında bedensel zararlardan birinin de çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan kayıplar olduğu belirtilmiştir (Türk Borçlar Kanunu, Madde 49, 50, 54, Kanun Numarası: 6098, Kabul Tarihi: 11.01.2011). Yargıtay Hukuk Genel Kurulu ise 17.06.2015 tarihli, 2013/17-2423 Esas, 2015/1661 Sayılı Kararında; "Haksız fiil sonucu çalışma gücü kaybının olduğu iddiası ve buna yönelik bir talebinin bulunması halinde, zararın kapsamının belirlenmesi açısından geçici ve sürekli iş göremezlik durumunun tespit edilmesi gerektiğini ve bu durumunun Adli Tıp Kurumu veya Üniversite Hastanelerinin Adli Tıp Anabilim Dalı bölümleri gibi kuruluşlara çalışma gücü kaybı olduğu iddia edilen kişide bulunan şikâyetler dikkate alınarak oluşturulacak uzman doktor heyetinden, haksız fiilin gerçekleştiği tarihte yürürlükte olan yönetmelik hükümleri dikkate alınarak yapılması gerekmektedir" ifadesine vurgu yapmaktadır. Bu kararıyla Yargıtay adli tıp birimlerinin süreçteki önemini ortaya koymaktadır.

Yargıtay tarafından dosyada herhangi bir maluliyet raporunun bulunmaması önemli bir bozma gerekçesi olarak ortaya konulmuş ve rapor düzenlenirken yürürlükte olan yönetmeliğin dikkate alınması gerektiği sıklıkla belirtilmiştir (6,13). Kaya ve arkadaşlarının yaptığı bir çalışmada Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin 376 bozma kararının %69.7'sinde olay tarihinde yürürlükte olmayan yönetmeliğe göre rapor düzenlenmesi en sık bozma gerekçesi olarak ortaya konulmuştur(6). Ancak bazı literatür çalışmalarında da belirtildiği üzere, hangi yönetmelik kapsamında rapor düzenlenmesi gerektiğinin yargı mercilerince açık olarak belirtilmeyip bu hususun bilirkişinin görüşüne bırakıldığı veya olay tarihinde olmayan herhangi bir yönetmeliğe göre rapor düzenlenmesinin istendiği görülmektedir (9). Bu durum hangi yönetmeliğe göre rapor düzenlenmesi gerektiği problemini daha da artırmakta ve farklı yönetmelik kullanımından kaynaklı çelişkili raporların ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Ülkemizde trafik kazalarına bağlı maluliyet hesaplaması için spesifik bir yönetmelik bulunmamasına rağmen, maluliyet hesaplaması için kullanılan birçok kanun ve yönetmelik bulunmaktadır (7). Bu farklı yönetmeliklere göre yapılan değerlendirmeler sonucunda da aynı tip yaralanma ya da sakatlıkların ve aynı tip sekellerin

Tablo 4: Yargıtay 17. ve 4. Hukuk Dairelerine ve Anayasa Mahkemesi iptal kararına göre kaza tarihlerine göre kullanılması gereken tüzük ve yönetmelikler

Trafik Kazası Tarihi	Yargıtay 17. Hukuk Dairesi	Yargıtay 4. Hukuk Dairesi	Anayasa Mahkemesi iptal kararı
11.10.2008 öncesi	SSSIT	SSSIT	SSSIT
11.10.2008-01.09.2013	Meslekte kazanma gücü kaybı	Meslekte kazanma gücü kaybı	Meslekte kazanma gücü kaybı
01.09.2013-01.06.2015	Maluliyet tespit işlemleri	Maluliyet tespit işlemleri	Maluliyet tespit işlemleri
01.06.2015-20.02.2019	Özürlülük ölçütü	Özürlülük ölçütü	
20.02.2019 sonrası	Erişkinler için engellilik	Erişkinler için engellilik	Erişkinler için engellilik

maluliyet oranlarında zaman zaman farklılıklar gözlenebilmektedir (7, 8, 14). Bu farklılıklardan dolayı da yargılama sürecinde çelişkili ve eksik rapor algısı ortaya çıkmakta ve tekrar tekrar ek rapor düzenlenmesi istenmektedir (9). Bu durum da zaman zaman adli tıp birimlerinin güvenirliğinin sorgulanmasına ve gereksiz ön yargıların oluşmasına neden olabilmektedir.

Trafik kazalarına bağlı maluliyet hesaplamalarında hangi yönetmeliğin kullanılması gerektiği sorununun çözümü için çalışmamız kapsamında; Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin 01.01.2020 ile 25.03.2021 tarihleri arasında çalışmamız koşulları kapsamında incelenen kararlarına baktığımızda; trafik kazasının meydana geldiği tarih esas alınarak kullanılması gereken yönetmelikler veya tüzük belirtilmiş olup, Yargıtay'ın kararlarında karar tarihlerine göre herhangi bir değerlendirme yapılmadığı anlaşılmaktadır. Bu durumda karar tarihlerine göre Yargıtay kararları incelendiğinde kararlar arasında çelişkili bir durum varmış gibi algılanabilmektedir. Ancak trafik kazasının meydana geldiği tarih dikkate alınarak Yargıtay kararları incelendiğinde, herhangi bir çelişkili durumun olmadığını görmekteyiz. Örneğin 22.12.2020 tarihinde Yargıtay'ın aynı gün içinde verdiği iki karardan; 13.05.2014 tarihinde meydana gelen trafik kazası için (2020/8915 Karar nolu) Maluliyet Tespit İşlemleri'nin kullanılmasını istenirken, 21.12.2015 tarihinde meydana gelen trafik kazası için ise (2020/8914 Karar nolu) Özürlülük Ölçütü'nün kullanılmasını istenmektedir. Bu örneklerde de görüldüğü üzere asıl olan kararın verildiği tarih olmayıp trafik kazasının meydana geldiği tarih olduğu gerçeği karşımıza çıkmaktadır. Ancak trafik kaza tarihleri 01.06.2015-20.02.2019 arasında olan 53 kararından sadece 1 (bir) kararında (10.02.2020 tarih ve 2020/954 Karar nolu) Maluliyet Tespiti İşlemleri'nin kullanılması gerektiğini belirtmiş ve bu durum diğer içtihatları ile çelişki oluşturmuştur. Diğer kararlarında ise 01.06.2015-20.02.2019 tarihleri arası meydana gelen trafik kazalarında Özürlülük Ölçütü'nün kullanılması gerektiğini vurgulamıştır. Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin "Özürlülük Ölçütü" kavramını 01.06.2015 tarihinden sonra meydana gelen trafik kazalarında kullandığı, bu tarihten önce sadece 2(iki) kararında bu kavramı kullanıp (11.03.2021 tarih ve 2021/2661 Karar nolu, 04.03.2021 tarih ve 2021/2264 Karar nolu) bu kararlarında da içtihatlarına uygun olarak bu yönetmeliğinin 01.06.2015 tarihinden sonra kullanılması gerektiğini belirttiği tespit edilmiştir. Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin Maluliyet Tespiti İşlemleri'ni 01.09.2013-01.06.2015 tarihleri arasında meydana gelen trafik kazaları için kullanılması gerektiğini ve Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararının aksine 01.06.2015 tarihinden sonra meydana gelen trafik kazaları için ise kullanılmaması gerektiğini belirttiği anlaşılmaktadır. Yargıtay 17. Hukuk Dairesi Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararından ziyade iptal kararından önceki süreçte verdiği kendi içtihatlarını devam ettirmiştir. Kararlardan %50.4'ünde (n=65) sadece direk uygulanması gereken yönetmelik ismi belirtilmişken, %49.6'sında (n=64) ise maluliyet hesaplamalarında kullanılan diğer yönetmeliklerin ve tüzüğün uygulanma tarihlerini belirtmiştir. Bu kapsamda genel olarak "11.10.2008 tarihinden önce meydana gelen trafik kazalarında SSSIT, 11.10.2008-01.09.2013 tarihleri arası meydana gelen trafik kazalarında Meslekte Kazanma Gücü Kaybı, 01.09.2013-01.06.2015 tarihleri arası meydana gelen trafik kazalarında Maluliyet Tespit İşlemleri, 01.06.2015-20.02.2019 tarihleri arası meydana gelen trafik kazalarında Özürlülük Ölçütü, 20.02.2019 tarihinden sonra meydana gelen trafik kazalarında Erişkinler İçin Engellilik" yönetmeliğinin kullanılması gerektiğini belirttiği tespit edilmiştir.

Yargıtay 17. Hukuk Dairesi 05.11.2020 tarih ve 31295 sayılı Resmi Gazete kararı ile 08.04.2021 tarihinden itibaren kapatılıp, görevleri 4. Hukuk Dairesi'ne devir edildikten sonra 4. Hukuk Dairesi'nin 24.05.2021 ile 01.12.2021 tarihleri arasındaki kararları çalışmamız kapsamında incelenmiştir (15). Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin kararlarına baktığımızda Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararının aksine Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin içtihatlarını devam ettirdiğini görmekteyiz. Ancak Yargıtay 17. Hukuk Dairesi ile kıyaslandığında kararlarında daha fazla oranda %92.7 (n=204) ile hangi tarihler arasında meydana gelen trafik kazalarında hangi yönetmeliğin ve tüzüğün kullanılması gerektiğini de belirterek, tüm yönetmeliklerin ve tüzüğün kullanılması gereken tarih aralıklarını ortaya koymaktadır. 20.02.2019 tarihinden sonra meydana gelen trafik kazaları ile ilgili 1(bir) kararında ise ÇÖZGER kapsamında rapor alınmasını (07.10.2021 tarih ve 2121/6407 sayılı karar) istemiştir. Ancak ÇÖZGER'in literatür çalışmalarında da belirtildiği üzere travmaya bağlı gelişen yaralanmalarda esas olarak alınan cetvel, şekil ve tabloların tamamını içermediğinden dolayı maluliyet hesaplamalarında kullanışlı olmadığı anlaşılmaktadır (7). Bu aşamada ÇÖZGER kapsamında rapor düzenlenmesi istendiğinde aynı tarih ve sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan Erişkinler için Engellilik kapsamında değerlendirme yapılması daha uygun olacaktır. Çalışmamız kapsamında trafik kazalarına bağlı tazminat davalarında temyiz merci olarak görev yapan Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin genel olarak 11.10.2008 tarihinden önce meydana gelen trafik kazalarında SSSIT, 11.10.2008-01.09.2013 tarihleri arası meydana gelen trafik kazalarında Meslekte Kazanma Gücü Kaybı, 01.09.2013-01.06.2015 tarihleri arası meydana gelen trafik kazalarında Maluliyet Tespit İşlemleri, 01.06.2015-20.02.2019 tarihleri arası

meydana gelen trafik kazalarında Özürlülük Ölçütü, 20.02.2019 tarihinden sonra meydana gelen trafik kazalarında Erişkinler İçin Engellilik hükümleri dikkate alınarak rapor düzenlenmesi gerektiğini belirttiği tespit edilmiştir.

Anayasa Mahkemesi'nin Esas Sayısı:2019/40, Karar Sayısı:2020/40, Karar Tarihi:17/7/2020 olan iptal kararı çalışmamız kapsamında incelenmiştir. Bu karar ile KZMSS Genel Şartları'nda belirtilen ve 01.06.2015 tarihinde sonra sürekli sakatlık /bedeni zararlar tespiti için kullanılması istenen yönetmelik olan Özürlülük Ölçütü kullanımı iptal edilmiştir. Böylece literatürde yer alan benzer çalışmalarda da belirtildiği üzere 01.09.2013 ile 20.02.2019 tarihleri arasında meydana gelen trafik kazalarında Anayasa Mahkemesi'nin söz konusu kararına göre Maluliyet Tespiti İşlemleri'nin kullanılması gerektiği anlaşılmaktadır (6). Ancak her ne kadar 01.06.2015 tarihi öncesinde ve 20.02.2019 tarihi sonrasında meydana gelen trafik kazaları için Yargıtay 17. ve 4. Hukuk Daireleri ile Anayasa Mahkemesinin iptal kararı birbiriyle uyumlu olsa da 01.06.2015 ile 20.02.2019 tarihleri meydana gelen trafik kazalarında kullanılması gereken yönetmelik açısından çelişki ortaya çıkmaktadır. Ayrıca bazı literatür çalışmalarında da çokça belirtildiği üzere Maluliyet Tespiti İşlemleri çalışma gücünün en az %60'ını kaybedip kaybetmediği, hangi hastalık ve arızaların malulen emeklilik kriterlerine uyduğunun tespiti için kullanılmakta olup maluliyet hesaplamaları için elverişli bir yönetmelik olmadığı anlaşılmaktadır (7). Çünkü trafik kazalarına bağlı maluliyet oranlarının tespitinde hak kayıplarını ortadan kaldırmak için şahsın her bir sekel halini almış lezyonu ayrı ayrı değerlendirilip, birden çok lezyon mevcutsa balthazard formülü uygulanarak maluliyet oranı %0 ile %100 arasında tam olarak tespit edilip buna göre aktüerya hesaplamaları yapılmaktadır. Dolayısıyla bu yönetmelik trafik kazalarına bağlı genel beden özrü/engeli ve maluliyet oranı tespiti açısından oldukça dar ve kısıtlı bir kullanıma sahiptir (7). Tüm bu sebeplerden dolayı Maluliyet Tespit İşlemleri kapsamında rapor düzenlenmesi istendiğinde onun yerine yürürlükte bulunan Meslekte Kazanma Gücü kullanılarak rapor düzenlenmesinin daha uygun olacaktır. Ayrıca Anayasa Mahkemesi kararlarının yasama, yürütme ve yargı organlarını, idare makamlarını, gerçek ve tüzelkişileri bağlamasına rağmen çalışmamız kapsamında tespit ettiğimiz üzere ilgili temyiz mercileri (Yargıtay 4. ve 17. Hukuk Daireleri) tarafından da bu kararın uygulanmadığını görmekteyiz (Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, Madde 153, Kanun Numarası: 2709, Kabul Tarihi: 18.10.1982).

20.02.2019 tarih ve 30692 sayı Resmi Gazete'de yayımlanan Erişkinler İçin Engellilik yönetmeliğinin beşinci bölümünde Özürlülük Ölçütü'nün 20.02.2019 tarihi itibari ile yürürlükten kaldırıldığı belirtilmektedir (16). Bu tarihten sonra KZMSS Genel Şartları Kapsamında sürekli sakatlık /bedeni zararlar tespiti için Erişkinler İçin Engellilik ve ÇÖZGER'in kullanılması gerektiği belirtilmiştir (17). Çalışmamız kapsamında TC. Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete'de yayımlanan 13.10.1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca düzenlenen KZMSS Genel Şartları ve Değişiklik Yapılmasına Dair Genel Şartlara baktığımızda ise Anayasa Mahkemesi iptal kararından ziyade Yargıtay 4. ve 17. Hukuk Daireleri içtihatlarını destekler nitelikte, sürekli sakatlık /bedeni zararlar tespiti için sakatlık oranının belirlenmesinde kullanılacak yönetmeliklerin Özürlülük Ölçütü, Erişkinler İçin Engellilik ve ÇÖZGER'in olduğu anlaşılmaktadır. Bu durumun da ayrı bir çelişki oluşturarak trafik kazası sonrasında düzenlenen maluliyet raporlarındaki kullanılması gereken yönetmelik sorununu daha da artırmaktadır.

SONUÇ

Bu çalışmamızda; Trafik kazalarından kaynaklanan tazminat davalarında temyiz merci olan Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin (01.01.2020-25.03.2021) tarihleri arası kararları ve bu daire kapandıktan sonraki süreç için görevini devrettiği Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin (24.05.2021-01.12.2021) tarihleri arası kararları, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları (KZMSS Genel Şartları) ve Anayasa Mahkemesi'nin 2019/40 Esas, 2020/40 Karar, 17.07.2020 tarihli iptal kararı incelendi.

Yargıtay 17. Hukuk Dairesi kararları, bu daire kapandıktan sonraki süreç için görevini devrettiği Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin kararları ve KZMSS Genel Şartları birbiri ile uyumlu ve destekleyici nitelikte olup; 11.10.2008 tarihinde önce meydana gelen trafik kazalarında SSSIT, 11.10.2008-01.09.2013 tarihleri arası meydana gelen trafik kazalarında Meslekte Kazanma Gücü Kaybı, 01.09.2013-01.06.2015 tarihleri arası meydana gelen trafik kazalarında Maluliyet Tespit İşlemleri, 01.06.2015-20.02.2019 tarihleri arası meydana gelen trafik kazalarında Özürlülük Ölçütü, 20.02.2019 tarihinden sonra meydana gelen trafik kazalarında ise Erişkinler İçin Engellilik yönetmeliklerinin kullanılması gerektiği hususlarında birleştikleri anlaşılmıştır. Ancak Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararı kapsamında 01.09.2013 ile 20.02.2019 tarihleri arasında meydana gelen trafik kazalarında Maluliyet Tespiti İşlemleri kapsamında rapor düzenlenmesi gerektiği hususu belirtilip, bu durumun gerek 4. ve 17. Yargıtay Hukuk Daireleri kararları ile gerekse KZMSS Genel Şartları ile çelişki oluşturduğu ortaya çıkmaktadır.

Her ne kadar Anayasa Mahkemesi kararlarının bağlayıcılığı, Anayasa'nın üstünlüğü prensibi ve hukuk devleti ilkesi dikkate alınıp, bu kapsamda 01.09.2013 ile 20.02.2019 tarihleri arasında meydana gelen trafik

kazalarında Maluliyet Tespiti İşlemleri kapsamında rapor düzenlemesinin hukuksal olarak daha uygun olduğunu düşünsem de, diğer taraftan Maluliyet Tespit İşlemleri'nin klinik adli tıp uygulamalarında maluliyet hesaplamaları için elverişli bir yönetmelik olmadığı kanaatindeyim. Çalışmamızda da tespit edildiği üzere, Yargıtay 4. ve 17. Hukuk Dairelerince 01.09.2013-01.06.2015 tarihleri arasında meydana gelen trafik kazalarında ve Anayasa Mahkemesince 01.09.2013 ile 20.02.2019 tarihleri arasında meydana gelen trafik kazalarında Maluliyet Tespit İşlemleri kapsamında rapor düzenlenmesi gerektiği belirtilmektedir. Ancak söz konusu zaman dilimlerinde (01.09.2013 ile 20.02.2019) meydana gelen trafik kazalarında maluliyet hesaplamaları için daha elverişli olan ve yürürlükte bulunan Meslekte Kazanma Gücü Kaybı kapsamında ve 20.02.2019 tarihinden sonra meydana gelen trafik kazaları için ise erişkin veya çocuk ayrımına gidilmeden Erişkinler İçin Engellilik kapsamında rapor düzenlenmesi daha uygun olacaktır.

Bu yönetmelik probleminin çözümü için; en kısa zamanda bu süreçte görev alan yargı organları temsilcilerinin, taraf vekillerinin, ilgili sigorta şirketleri temsilcilerinin, Adli Tıp Uzmanlarının ve ilgili klinik branş konsültan hekimlerinin (göz, göğüs, diş, kulak-burun-boğaz, ortopedi, nöroloji, radyoloji, ruh sağlığı ve hastalıkları uzmanları) katılımıyla bilimsel bir çalışma grubu oluşturularak, multidisipliner bir yaklaşımla trafik kazalarına bağlı yaralanmalar için spesifik bir kılavuz düzenlenerek bir yönetmelikle yayımlanıp ülkemizde uygulamaya geçirilmesi gerektiğini düşünmekteyim.

Finans: Yazarlar bu çalışma için finansal destek almamışlardır..

Çıkar çatışması: Yazarlar çıkar çatışması olmadığını beyan ederler.

Etik: Çalışmamızda; Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin 01.01.2020-25.03.2021 ve Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin 24.05.2021-01.12.2021 tarihleri arası kararları "https://karararama.yargıtay.gov.tr/" adresinden, Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararı ile KZMSS Genel Şartları "https://www.resmigazete.gov.tr/" adresinden taranarak elde edildiği için etik onay alınmadı.

KAYNAKLAR

1. https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.2918.pdf. (Erişim tarihi: 1 Mayıs 2022).
2. World Health Organization. Disability prevention and rehabilitation: Report of the WHO expert committee on disability prevention and rehabilitation [meeting held in Geneva from 17 to 23 February 1981].
3. Imran M, Nasir JA. Road traffıc accıdents: Prediction in Pakistan. The Professional Medical Journal. 2015;22 (06):705-9.
4. Lozano R, Naghavi M, Foreman K, Lim S, Shibuya K, Aboyans V, Remuzzi. Global and regional mortality from 235 causes of death for 20 age groups in 1990 and 2010: a systematic analysis for the global burden of disease study 2010. The Lancet. 2012;380 (9859):2095-128.
5. Murray CJ, Vos T, Lozano R, Naghavi M, Flaxman AD, Michaud C, Haring D. Disability-adjusted life years (DALYs) for 291 diseases and injuries in 21 regions, 1990–2010: a systematic analysis for the global burden of disease study 2010. The Lancet. 2012;380 (9859):2197-223.
6. Kaya A, Çelik C, Aktaş EÖ, Şenol E, Güler H. Yargıtay kararları ışığında trafik kazasına bağlı maluliyet oranı hesaplamalarında dikkat edilecek unsurlar. Adli Tıp Bülteni. 2020; 25(3): 176-81.
7. Vural T, Şener M.T, Kök A.N. The problems experienced in the disability reports ıssued after the traffic accident and the comparison of the disability according to the related regulations (unpublished thesis). Erzurum: Atatürk University; 2020.
8. Kadı MR, Kadı G, Balcı Y, Göçeoğlu ÜÜ. Meslekte kazanma gücü kaybı oranları ile takdir oranlarının değerlendirilmesi: Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Tıp Fakültesi Adli Tıp Anabilim Dalı olguları. Adli Tıp Bülteni. 2018;23(2):77-88.
9. Ata U, Şenol E, Çelik C. Ege Üniversitesi Tıp Fakültesi Adli Tıp Anabilim Dalına başvuran olguların meslekte kazanma gücünde kayıp oranları ile engellilik oranlarının karşılaştırılması. Adli Tıp Bülteni. 2021; 26(3): 180-8.
10. https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2021. (Erişim tarihi: 15 Mayıs 2022).
11. Hekimoğlu Y, Gümüş O, Kartal E, Etli Y, Demir U, Aşirdizer M. Maluliyet oranlarının yaş ve cinsiyet ile ilişkisinin değerlendirilmesi. Van Tıp Dergisi. 2017;24(3): 173-81.
12. Kaya A, Meral O, Erdoğan N, Aktaş EÖ. Maluliyet raporlarının düzenlenmesi: anabilim dalımıza başvuran olgu özellikleri ile. Adli Tıp Bülteni. 2015;20(3):144-51.
13. Aktaş EÖ, Kaya A, Çelik C. Ceza ve hukuk muhakemeleri açısından değerlendirme ve raporlama işlemlerinde zaman. İçinde: Balcı Y, editör. Adli Tıpta Zaman. 1. baskı. Ankara: Türkiye Klinikleri; 2019;1:24-31.
14. Aşırdizer M, Yavuz MS. The evaluation of cranial defects ın children within the weakness or lost of organ functions. Journal of Forensic Sciences 2010; 24(1): 32-9.
15. https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2020/11/20201105.pdf. (Erişim tarihi: 15 Mayıs 2022).
16. https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/02/20190220-2.htm (Erişim tarihi: 1 Haziran 2022).
17. https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2020/03/20200320-3.htm (Erişim tarihi: 15 Haziran 2022).