

Türkiye’de Epilepsi ve Araç Kullanımı

Özgür Bilgin Topçuoğlu

Erenköy Ruh ve Sinir Hastalıkları Eğitim ve Araştırma Hastânesi, Nöroloji Kliniği, Başasistan

İletişim: Uzm. Dr. Özgür Bilgin Topçuoğlu
Adres: Sinan Ercan Cad. No:29, 34736, Erenköy- İstanbul
Tel: +902163025959
Faks: +902163560496
E-adres: ozgurbilgin1@yahoo.com

ÖZET:

Epilepsi, doğası gereği çeşitli şekillerde ortaya çıkabilen nöbetlerle karakterize bir hastalıktır. Bilinç kaybı ile giden (jeneralize) veya ekstremiteler kullanımı engelleyen (motor) nöbetler olabileceği gibi, kişinin farkındalığının yâhut dikkatinin azaldığı, kaybolduğu nöbetler veya nöbet auraları görülebilir. Epileptik kişilerin araba kullanması ve sürücü ehliyeti alması çeşitli ülkelerde değişik kanun ve kurallara tâbidir. Epileptik kişilerin araç kullanması konusunda endişe duyulan sâdece aracı kullanan bireyi değil, muhtemel bir kazanın toplum sağlığını da tehdit etme riskidir. Bu yazıda epilepside araç kullanımına dünya ülkelerinin bakışı ile birlikte ülkemizdeki uygulamalar gözden geçirilerek derlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: epilepsi, trafik, Türkiye

ABSTRACT

Epilepsy and Driving in Turkey

Epilepsy is a disease, the nature of which is characterized with various types of seizures. Seizures in which consciousness is lost (generalized) or in which extremity movements are prevented (motor) may be observed as well as the seizures or seizure auras in which awareness or attention diminish or vanish. Driving and taking the driver's license of people with epilepsy are due to different rules and laws in different countries. The reason to care about driving of people with epilepsy is the life threatening risk of a probable car accident which affects both the driver and the public health. In this article, examples of world approach and enforcements in our country for driving in epilepsy have been reviewed

Keywords: epilepsy, traffic, Turkey

TÜRKİYE’DE EPİLEPSİ ve ARAÇ KULLANIMI

Klinik pratikte pek çok hekim resmî veya gayri resmî olarak, epileptik bir bireyin araç kullanıp kullanamayacağı sorusuna mâruz kalmıştır. Trafik toplumsal bir kavram olduğu için bu sorunun yanıtı aslında sâdece soruda bahsi geçen kişiyi değil, tüm toplumu ilgilendirmektedir.

Bu konudaki kanun ve kurallar ülkeden ülkeye değişmektedir. Amerika Birleşik Devletleri (ABD) dâhil pek çok ülkede epilepsisi kontrol altında olan bireylerin kanunî bir takım kısıtlamalar ile birlikte ara-

ba kullanmasına izin verilmektedir (Krauss et al. 2001, Krumholz 2009). Türkiye, Yunanistan, Hindistan, Brezilya ve Rusya'nın dâhil olduğu bir grup ülkede ise epileptiklerin araç kullanması yasaktır (Fisher ve ark. 1994). Birçok ülkede motorlu araç kullanımına ilişkin kanunî yeterlilik ve değerlendirme yönergesi, sürücü ehliyetlerini iki gruba sınıflamaktadır:

Grup 1: A, A1, B, M, L ve T sınıfı araç kullanan sürücüler (araba, motosiklet ve hususi sınıflar)

Grup 2: C, C1, CE, C1E, D,D1, DE, D1E sınıf araç kullanan sürücüler (kamyon ve otobüs sınıfları). An-

cak gruplar için koyulan kurallar Avrupa ülkeleri içinde de değişkenlik göstermektedir. Örneğin Almanya'da Grup 1'deki araçlar için 12-24 ay hiç nöbet olmaması hâlinde araç kullanma kanunî yeterliliği onaylanır. İlâç kullanımı kabûl edilebilir. Grup 2'deki araç kullanımı için kanunî yeterlilik hâriç tutulmaktadır. Bunun istisnası ilâçsız olarak 5 yıl nöbetsiz kalmaktır (Gube ve ark. 2010, Bauer ve Neumann 2009). Hekim ilgili kurumlara bilgi vermek zorunda değildir ancak kanunen korunan menfaatler risk altında ise bildirme hakkına sâhiptir (Gube ve ark. 2010).

Norveç'te ise Grup 1 sürücüler için en az 1 yıl nöbetsizlik şartı aranırken, Grup 2 sürücüler en az 10 yıldır nöbetsiz olmalı ve 18 yaşından sonra hiç nöbet geçirmemiş olmalıdırlar (Lossius ve ark. 2010). Norveçli hekimler nöbet geçiren hastaları trafik dairesine bildirmekle yükümlüdürler (Lossius ve ark. 2010).

Avustralya ve Yeni Zelanda'daki epileptiklerin araç kullanımı AUSTROADS (Avustralya ve Yeni Zelanda Karayolu Taşıma ve Trafik Âmirliği Birliği) araç kullanmaya uygunluk yönergesi ile belirlenmiştir. Bu ülkelerdeki yaklaşımı anlamak için Avustralya'daki meşhur Gillett vak'asını hatırlamak faydalı olacaktır. Gillett, sürücü ehliyeti alırken epileptik olduğunu belirtmeyen bir kişidir (Beran ve ark. 2009). Sonrasında, araba kullanırken nöbet geçirmiş ve üç kişinin öldüğü bir kazaya sebebiyet vermiştir (Beran ve ark. 2009). Tehlikeli araç kullanarak ölüme sebebiyet vermekten suçlu bulunmuştur (Beran ve ark. 2009, Beran ve Devereux 2007).

Günümüzde ABD'deki tüm eyâletlerde, nöbetleri kontrol altında olan epileptiklerin araba kullanmasına izin verilmektedir (Krauss ve ark. 2001, Krumholz 2009). Nöbetsiz geçirilen sürenin, sürücü ehliyeti vermek için anahtar belirleyici olduğu düşünülmektedir (Krumholz 1994, AAN, AES, AFE 1994). ABD'de nöbetsiz geçirilmesi gereken süre, eyâletlerin kendi kanunlarına bağlı olarak 3-12 ay olarak belirtilmektedir. Ancak Amerikan Nöroloji Akademisi (AAN), Amerikan Epilepsi Topluluğu (AET) ve Epilepsi Vakfı (EF) yayınladıkları bir ortak bildiride 3 aylık bir nöbetsiz süreyi teklif etmektedirler (AAN, AES, AFE Epilepsia 1994). Ticarî araç kullanımında ise farklı bir uygulama söz konusudur. Epileptik kişiler ilâçsız olarak en az 10 yıldır nöbetsiz olmaları halinde eyâletler arası ticarî sürücü ehliyeti alabilirler (Krumholz 2009).

Japonya'da epileptik kişilerin araç kullanımı kanun ile kesinlikle yasaklanmışken, 2002'de yapılan trafik düzenlemeleri ile 2 yıllık nöbetsiz kalma süresinden sonra ehliyet almalarına imkân sağlanmıştır (Inoue 2004).

İngiltere'de sürücülerin araç kullanımı DVLA(Sürücü ve Araç Ehliyetlendirme Merkezi) kurallarına tâbidir. Bu kurallara göre, ehliyet sâhibi olan bir kişi nöbet geçirirse araba kullanmayı bırakmalı, DVLA'ya haber vererek, ehliyetini teslim etmelidir. Nöbetleri ilâç tedavisi ile kontrol altına alınan veya kendiliğinden duran kişiler 12 ay nöbetsizlik süresi sonunda ilk kez yâhut tekrar ehliyet için başvurabilirler (Beghi ve Sander 2005).

Çeşitli ülke örneklerinde görüldüğü gibi, epileptik kişilerin ehliyet alması ve araba kullanmasında standartlaştırılmaya çalışılan, nöbetsiz geçirilen sürenin varlığıdır. Bu sürenin tamamlanması halinde direksiyon başında nöbet geçirerek kazaya sebebiyet verme riskinin azaltılması amaçlanmaktadır. Ancak şaşırtıcı bir şekilde, araç kullanan epileptiklerin yol açtıkları kazalarda ölme veya ölüme sebebiyet verme sıklığının ortalama toplumdan çok farklı olmadığını bildiren yayınlar mevcuttur (Sheth ve ark. 2004). Bu konuda geçmiş yıllarda yapılmış az sayıdaki çalışmalar da fikir vermektedir. Japonya'da sürücü ehliyeti olan epileptik hastanın trafik kayıtları incelenerek 1991 yılında yayınlanan bir çalışmada kişilerin 5 yıllık trafik kayıtları incelenmiştir. Çalışmaya dâhil olan 98 hastadan 9 tânesinin (%9) bu süre zarfında trafik kazası yaptığı, 89'unun hiç kaza yapmadığı, kaza yapanların ise hiçbirinin nöbet sonucu kaza yapmadığı görülmüştür (Hashimoto ve ark. 1991).

Dünyada toplam 16 ülkede epileptiklerin araç kullanımı yasaktır. Türkiye de bu ülkelerden biri olup, Temel Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü tarafından sağlık kurullarınca verilecek sürücü olur raporlarının düzenlenmesine esas olan sağlık muayenesinde sürücü adaylarında aranılacak sağlık şartları ile muayenelerine ilişkin esaslarda ruh ve sinir hastalıkları muayenesi kısmının 3. maddesinde "...3)Epilepsi tesbitinde sürücü belgesi verilmez. Şüpheli durumlarda klinik gözlem ve EEG tetkiki dikkate alınır" ibâresi bulunmaktadır.

Sürücü belgesi için başvuran epileptik kişinin belgesinde hekim tarafından, hastalığının bildirimi zorunludur. Aksi hâller kanun tarafından belirlenmiş hükümlere tâbidir. Yeni TCK 280. maddesi bu durumu sağlık mesleği mensuplarının suçu bildirmemesi olarak değerlendirmektedir. Maddenin açılımı şu şekildedir: "Görevini yaptığı sırada bir suçun işlendiği yönünde bir belirti ile karşılaşmasına rağmen, durumu yetkili makamlara bildirmeyen veya bu hususta gecikme gösteren sağlık mesleği mensubu, bir yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır. Sağlık mesleği mensubu tabip, diş tabibi, ebe, hemşire ve sağlık hizmeti

veren diğer kişilerdir”.

Bu yazıda, sürücü belgeleri için sağlık kurullarında karar veren nöroloji hekimlerinin bilgilendirilmesi amaçlanmıştır. Diğer ülke örnekleri ile de, dünyada genel olarak epileptik kişilerin trafik sorununa nasıl yaklaşıldığı özetlenmek istenmiştir. Teşhis ve tedavinin başarı ve sürekliliği açısından olduğu gibi adli nedenlerle de hastalara âit kayıtların doğru ve düzenli tutulması gerekliliği bir kez daha aşikârdır.

KAYNAKLAR

- American Academy of Neurology, American Epilepsy Society, and Epilepsy Foundation of America (1994) Consensus statements, sample statutory provisions and model regulations regarding driver licensing and epilepsy. *Epilepsia*; 35: 696-705.
- Bauer J, Neumann M (2009) Epilepsy and driving. Background, new German guidelines and comments. *Nervenarzt*; 80: 1480-1488.
- Beghi E, Sander JW (2005) Epilepsy and driving. *BMJ*; 331(7508):60-1.
- Beran RG, Devereux JA (2007) Road not taken: lessons to be learned from Queen v. Gillett. *Intern Med J*; 37(5):336-9.
- Beran RG, Gerber P, Devereux JA (2009) Usefulness of Austroads' fitness-to-drive guidelines: Lessons from the Gillett case. *Med J Aust*; 190(9):503-5.
- Fisher RS, Parsonage M, Beaussart M, Bladin P, Masland R, Sonnen AE, Rémillard G (1994) Epilepsy and driving: an international perspective. Joint commission on Drivers' Licensing of the International Bureau for Epilepsy and the International League against Epilepsy. *Epilepsia*; 35(3):675-84.
- Gube M, Ell W, Schiefer J, Kraus T (2010) Medicolegal assessment of the ability to drive a motor vehicle in persons with epilepsy. *Dtsch Arztebl Int*; 107(13):217-23.
- Hashimoto K, Fukushima Y, Saito F, Wada K (1991) A study on driving status in 98 epileptic patients with driving licences. *Jpn J Psychiatry Neurol*; 45(2):323-6.
- Inoue Y, Ito M, Kurihara M, Morimoto K, Commission on Legal Affairs, Japan Epilepsy Society (Japan chapter of ILAE) (2004). Epilepsy and driving in Japan. *Epilepsia*; 45(12):1630-5.
- Krauss GL, Ampaw L, Krumholz A (2001) Individual state driving restrictions for people with epilepsy in the US. *Neurology*; 57(10):1780-5.
- Krumholz A (1994) Driving and epilepsy: a historical perspective and review of current regulations. *Epilepsia*; 35(3):668-74.
- Krumholz A (2009) Driving issues in epilepsy: past, present and future. *Epilepsy Curr*; 9(2):31-5.
- Lossius R, King E, Nakken KO (2010) Epilepsy and driving: considerations on how eligibility should be decided. *Acta Neurol Scand Suppl*; (190):67-71.
- Sheth SG, Krauss G, Krumholz A, Li G (2004) Mortality in epilepsy: driving fatalities vs. other causes of death in patients with epilepsy. *Neurology*; 63(6):1002-7.