

T.C.
POLİS AKADEMİSİ
TRAFİK ENSTİTÜSÜ
ULAŞIM GÜVENLİĞİ VE YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

**TÜRKİYE’DEKİ TRAFİK KAZALARININ SOSYAL
GÜVENLİK SİSTEMİNE MALİ ETKİLERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Eren ÖZLÜ

Danışman
Dr. Öğretim Üyesi İbrahim İRDEM

Ankara – 2022

T.C.
POLİS AKADEMİSİ
TRAFİK ENSTİTÜSÜ
ULAŞIM GÜVENLİĞİ VE YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

**TÜRKİYE’DEKİ TRAFİK KAZALARININ SOSYAL
GÜVENLİK SİSTEMİNE MALİ ETKİLERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Eren ÖZLÜ

Danışman
Dr. Öğretim Üyesi İbrahim İRDEM

Ankara-2022

ONAY

Eren ÖZLÜ tarafından hazırlanan “Türkiye’deki Trafik Kazalarının Sosyal Güvenlik Sistemine Mali Etkileri” başlıklı bu çalışma, 06.12.2022 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda (oybirliği / oyçokluğu) ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Ulaşım Güvenliği ve Yönetimi Anabilim dalı Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

[İmza]

.....
Prof. Dr. Murat AKÇAKAYA
(Başkan)

[İmza]

.....
Dr. Öğr. Üyesi İbrahim İRDEM
(Danışman)

[İmza]

.....
Dr. Öğr. Üyesi Ülgen ASLAN DÜZGÜN

TELİF HAKLARI BEYANNAMESİ

TRAFİK ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum bu çalışmayı bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yol ve yardıma başvurmaksızın yazdığımı, yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlardan her seferinde yollama yaparak yararlandığımı belirtir; bunu şerefimle beyan ederim.

Enstitü veya başka herhangi bir mercii tarafından belli bir zamana bağlı kalmaksızın, tezimle ilgili bu beyana aykırı bir durumun tespit edilmesi durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara katlanacağımı bildiririm.

Tarih...../...../.....

İmza

Adı ve SOYADI

ÖNSÖZ

Bu çalışma Türkiye’de ki trafik kazalarının sosyal güvenlik sistemine bireysel ve kurumsal alanda getirmiş olduğu maddi zararlar ele alınarak durum analizi yapılmış ve bu analizler sonrası maddi zararların ortadan kaldırılması ve sosyal güvenlik üzerindeki maddi yükün hafifletilmesi adına öngörüler oluşturulması hedeflenmiştir. Bu çalışma literatür taraması yöntemi ile oluşturulmuş olup, konu ile ilgili akademik bilgiler, yazılı, görsel ve dijital kaynaklar ayrıntılı olarak incelenmiştir. Çalışmadaki en önemli amaç trafik kazası geçiren kişilerin sağlık harcamalarının sosyal güvenlik sistemindeki maliyetini ortaya koymaktır.

Bu çalışmanın oluşturulmasında ve tamamlanmasında emeği geçen herkese teşekkür etmeyi borç bilirim. Özellikle görev yaptığım kurumum Sosyal Güvenlik Kurumu Başkanlığına yüksek lisans eğitim süresince bana sağlamış olduğu her türlü destekten ötürü teşekkürlerimi borç bilirim. Yüksek lisans eğitimimde birikimlerinden yararlandığım Polis Akademisi Başkanlığı Trafik Enstitüsü Müdürlüğündeki tüm hocalarıma şükranlarımı sunarım. Eğitim üzerinde bizi destekleyen ve kendi bilgi ve birikiminden yararlandığım danışmanım Sayın Dr. Öğretim Üyesi İbrahim İRDEM’ e çok teşekkür ederim. Çalışma süresince her konuda yanımda olan özellikle tezin araştırılmasında ve tezin şekillendirilmesinde bana yardımcı olan değerli hocalarım Sayın Dr. Öğretim Üyesi Ozan KAVSIRACI ve Sayın Dr. Öğretim Üyesi Ülgen ASLAN DÜZGÜN’e ve yine verdikleri destek ile her zaman maddi manevi yanımda olan gayretim kaynağı sevgili ailem annem Süreyya ÖZLÜ, babam Muzaffer ÖZLÜ, kız kardeşim Ayşen (ÖZLÜ) ERDOĞAN’ a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Bu çalışmanın tüm öğrencilere ve öğretmenlere faydalı olması dileğimle teşekkürlerimi sunarım.

Eren ÖZLÜ
ANKARA 2022

ÖZET

T.C.

Polis Akademisi

Trafik Enstitüsü

Ulaşım Güvenliği ve Yönetimi Anabilim Dalı

**Türkiye’deki Trafik Kazalarının Sosyal Güvenlik Sistemi Üzerindeki
Mali Etkileri**

Hazırlayan: Eren ÖZLÜ

Yüksek Lisans

Tez Danışmanı: Dr. Öğretim Üyesi İbrahim İRDEM

2022 ve 83 Sayfa (Ekler hariç olduğu belirtilir)

Bu araştırmanın amacı 6111 sayılı Kanunla 5510 sayılı Kanunda değişiklik yapılması sonucunda, trafik kazaları geçiren kazazedelerin sağlık harcamalarının sosyal güvenlik sistemlerine etkileri ile hizmet sözleşmesiyle ya da bağımsız çalışan bireylerin görevleri veya işleri sebebiyle ulaşımları sırasında geçirmiş oldukları trafik kazaları sonucunda yapılan sosyal yardımların sosyal güvenlik sistemi üstündeki etkilerini incelemektir. Yapılan araştırma kapsamında literatürde bu konuyla ilgili yeterli düzeyde akademik çalışmanın olmadığı tespit edilmiştir. Bu doğrultuda tez çalışmasının konusu alan yazına katkı sağlayacaktır. Yapılan bu araştırma Türkiye’deki trafik kazalarının sosyal güvenlik sistemine mali etkilerinin tespit edilmesi amaçlamaktadır. Araştırmada Kolmogorov-Simirnov testinin yanında Kruskal Wallis testleri yapılmış ve elde edilen veriler SPSS 22 programı ile değerlendirilmiş ve bu verilere göre analiz sonucu olarak yıl bazlı kişilere ödenen maluliyet tutarlarının yanında yıl bazlı olarak günümüze yaklaştıkça maluliyete ilişkin ödenen tutarların azaldığı görülmektedir. Bu durumun nedeni teknolojinin gelişmesi ve ödenen tutarlarına ilişkin farkındalığın artması ile birlikte ödenen tutarların daha bilinçli şekilde ödemeye konu edildiği olarak düşünülebilir. Maluliyet oranları bazında kişilere ödenen tutarlarının incelenmesi sonucunda maluliyet oranı arttıkça kişilere ödenen ortalama tutarların da arttığı görülmüştür. Maluliyet oranının artmasına karşılık kişi bazlı azalma gözlemlense de bu durumun maliyet açısından ortalama tutarlarda azaltıcı yönde etki yaratmadığı görülmektedir. Maluliyet oranlarının yıllara göre değişiminin incelenmesi sonucunda maluliyet oranlarına ilişkin grup aralıkları,

grupların homojenliği ve oranların frekansına bağlı olarak düzenlenmiştir. Maluliyet oranları yıllara göre incelendiğinde genel anlamda 2014 ve öncesinden günümüze kadar olan kısımda 0-15 maluliyete sahip bireylerin örneklem içindeki rasyolarının yıl bazlı dengeli düzeyde olduğu, diğer bir deyişle yıldan bağımsız bu oran grubundan her yıl belirli düzeyde hasar gözlemlendiği ve buna karşılık ödeme yapıldığı görülmektedir.

Bu oran haricinde yıl bazlı dağılımın yine 20,1-30 ile 30,1-40 arasındaki maluliyet oranları üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Yıllara göre maluliyet oranlarındaki dengenin bozulmaması nedeniyle de yapılan analizin istatistiksel olarak anlamlı olmadığı görülmektedir. Maluliyet oranlarının gelire giriş öncesindeki ve sonrasında netleşen ödeme tutarlarının betimsel incelemesi sonucunda gelire giriş öncesinde yapılan ödeme tutarı ile maluliyet durumu netleştikten sonra yapılan ödeme tutarları, maluliyetin netleşmesi sonrasında ödenen tutarlar ile gelire giriş öncesi yapılan ödeme tutarları arasındaki farkın maluliyet oranı arttıķça daha da büyüdüğü görülmektedir. Gelire giriş öncesinde ödenen tutar, netlik kazanmayan bir süreç üzerinden hesaplanan ve ödenen bir tutar olması nedeniyle bu aşamada maluliyetin netleşmesi sonrasındaki ödenecek tutara etkisi açısından herhangi bir varsayım yapılamamaktadır. Dolayısıyla maluliyet oranından bağımsız gelire giriş öncesinde 12.800 TL-22.000 TL bantlarında ödenen tutarların, maluliyet netleştikten sonraki halinde yaklaşık 5 katına çıkabildiği görülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Trafik Kazaları, Sosyal Güvenlik, Maluliyet,  deme

ABSTRACT

T.R.

Police Academy

Traffic Institute

Department Of Transportation Security And Management

Financial Effects Of Traffic Accidents in Türkiye On The Social Security System

Prepared by: Student's Eren ÖZLÜ

Degree

Thesis Advisor: Dr. Lecturer İbrahim İRDEM

2022 and 83 Pages (It is stated that the annexes are excluded)

The aim of this research is to determine the effects of all traffic accident victims on social security systems in terms of health expenditures, as a result of the amendments made to the Law No. 5510 with the Law No. 6111, and the social security impacts of the individuals who work independently, during their transportation due to their duties or jobs, and the social costs incurred as a result of traffic accidents. It was determined as to examine the effects of benefits on the social security system. Within the scope of the research, it has been determined that there is not enough academic study on this subject in the literature. For this purpose, the subject of this thesis will make a positive contribution academically. This research aims to determine the financial effects of traffic accidents on the social security system in Turkey. In line with the findings obtained from the research; As a result of examining the annual disability amounts paid to individuals, it is seen that the amount paid for disability decreases as the year-based approaches today. The reason for this situation can be considered as the fact that the amounts paid are subject to payment more consciously with the development of technology and the increase in awareness about the amounts paid. As a result of examining the amounts paid to individuals on the basis of disability rates, it was seen that the average amount paid to individuals increased as the disability rate increased. Despite the increase in the disability rate, a decrease is observed on a person-based basis, but this situation does not seem to have a decreasing effect on

average amounts in terms of costs. As a result of examining the changes in disability rates by years, group intervals regarding disability rates were arranged depending on the homogeneity of the groups and the frequency of the rates. When the disability rates are analyzed by years, it is seen that the ratios of individuals with 0-15 disability in the sample are at a balanced level on a yearly basis, in general terms from 2014 and before, to the present; Apart from this rate, it is seen that the year-based distribution concentrates on the disability rates between 20.1-30 and 30.1-40. It is seen that the analysis made is not statistically significant due to the fact that the balance in disability rates by years is not deteriorated. As a result of the descriptive analysis of the payment amounts made before and after the income entry of the disability rates, it is seen that the difference between the payment amount made before the income entry and the payment amounts made after the disability status is clarified, the amounts paid after the disability is cleared and the payments made before the income becomes larger as the disability rate increases. Since the amount paid before income entry is an amount calculated and paid over a process that has not been clarified, no assumptions can be made at this stage in terms of its effect on the amount to be paid after the disability is settled. Therefore, it is seen that the amounts paid in the bands of 12.800 TL -22.000 TL before the income independent from the disability rate can increase approximately 5 times after the disability is cleared.

Keywords: Traffic Accidents, Social Security, Disability, Payment

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ONAY	II
TELİF HAKLARI BEYANNAMESİ.....	III
ÖNSÖZ.....	IV
ÖZET.....	V
ABSTRACT	VII
İÇİNDEKİLER	IX
KISALTMALARIN LİSTESİ	XIII
TABLolar LİSTESİ.....	XIV
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	XV
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

SOSYAL GÜVENLİK ANLAYIŞININ KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ

1.1. SOSYAL GÜVENLİK KAVRAMI.....	5
1.1.1. Dar Anlamıyla Sosyal Güvenlik Kavramı	6
1.1.2 Geniş Anlamıyla Sosyal Güvenlik Kavramı	6
1.2. SOSYAL GÜVENLİĞİN AMAÇLARI.....	7
1.3. SOSYAL GÜVENLİK ARAÇLARI	7
1.3.1. Kolektif Sosyal Güvenlik Araçları	8
1.3.1.1. Sosyal Sigorta.....	8

1.3.1.2. Sosyal Yardım.....	8
1.3.1.3. Sosyal Hizmetler	9
1.4. SOSYAL GÜVENLİK VE SOSYAL RİSKLER	9
1.5. İŞ KAZASI KAVRAMININ VE UNSURLARININ İNCELENMESİ	10
1.5.1. İş Kazalarının Nedenleri	10
1.5.2. Kişisel (Psikolojik) Nedenler	11
1.5.3. Çevresel (Fizyolojik) Nedenler.....	12
1.5.4. Teknik (Biyolojik) Nedenler.....	14
1.5.5. İş Kazalarının Artmasının Nedenleri.....	15
1.5.6. İş Kazalarının Dünyadaki Durumu	17
1.6. MALULLÜK SİGORTASI KAVRAMININ İNCELENMESİ	18
1.6.1. Malullük Kavramı	18
1.6.2. Malullük İle İlişkili Kavramlar	19
1.6.2.1. İş Göremezlik Kavramı.....	19
1.6.2.2. Çalışma Gücü Kaybı	20
1.6.2.3. Meslekte Kazanma Gücü Kaybı	20
1.7.MALULLÜK İLE BENZER KAVRAMLAR.....	21
1.8.MALUL KAVRAMININ İNCELENMESİ	22
1.9. ÖLÜM SİGORTASI KAVRAMININ İNCELENMESİ	23
1.9.1. Türkiye’deki Tarihsel Gelişim	23
1.9.2. Osmanlı İmparatorluğu Dönemine İlişkin Düzenlemeler	23
1.9.3. Cumhuriyetin İlanından Önceki Döneme İlişkin Düzenlemeler	24
1.9.4. Cumhuriyetin İlanından Sonraki Düzenlemeler.....	24
1.10.HAK SAHİPLERİNE YAPILAN YARDIMLAR VE PAYLAŞTIRILMASI	28

1.10.1. Eşin Aylık Oranı	28
1.10.2. Ölen Sigortalının Yetimlerinin Aylıklarının Oranları	30
1.10.3. Hak Sahibinin Annesinin Ve Babasının Aylık Oranları	31
1.10.4. Bağlanan Aylık Oranında İndirim Uygulanması	32
1.10.5. Emekli Aylığına Alt Sınır Oranı Uygulanması	33
1.11.ÖLÜM AYLIĞI.....	34
1.11.1. Ölüm Aylığının Başlangıcı	34
1.12.ÖLÜM SİGORTASINDAN SAĞLANAN DİĞER YARDIMLAR.....	37
1.12.1. Toptan Ödeme Yapılması	37
1.12.2. Evlenme Ödeneği Verilmesi.....	38
1.12.3. Cenaze Ödeneği Verilmesi	39
1.12.4. Sağlık Yardımı	41

İKİNCİ BÖLÜM

TRAFİK KAZALARININ SOSYAL GÜVENLİK SİSTEMİNE MALİ ETKİLERİ

2.1. KAVRAM OLARAK TRAFİK- TRAFİK KAZALARI.....	43
2.2. TRAFİK KAZALARININ OLUŞMASINDA ETKİLİ OLAN FAKTÖRLER	43
2.2.1. İnsan Etkisinden Kaynaklanan Faktörler	44
2.2.2. Araç Etkisinden Kaynaklanan Faktörler	44
2.2.3. Yol Yapısı Ve Çevrenin Etkisinden Kaynaklanan Faktörler	45
2.2.4. Yasal Ve Yönetmelik Faktörler	45
2.3. TÜRKİYE’DE TRAFİĞİN GENEL DURUMU	46

2.4. TRAFİK KAZALARININ AZALTIILMASI İÇİN YÜRÜTÜLEN KAMPANYALAR VE GERÇEKLEŞTİRİLEN FAALİYETLER	48
2.5. TRAFİK KAZALARINI AZALTMA NOKTASINDA EĞİTİM FAALİYETLERİNİN YERİ VE ÖNEMİ	50
2.6. TRAFİK KAZALARI İLE İLGİLİ SOSYAL VE EKONOMİK GÖSTERGELER.....	51
2.6.1. Trafik Kazaları İle İlgili Sosyal Göstergeler	52
2.6.1.1. Eğitim Göstergeleri	52
2.6.1.2. Sağlık Göstergeleri	53
2.6.2. Trafik Kazaları İle İlgili Ekonomik Göstergeler	55
2.6.2.1. Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla Göstergeleri (Gsyih).....	56
2.6.2.2. Kamu Maliyesi Göstergeleri.....	57
2.6.2.3. Nüfus Artışı Göstergeleri	59
2.7. YAŞANAN TRAFİK KAZALARININ SOSYAL GÜVENLİĞE MALİ ZARARLARI	59

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

YÖNTEM VE BULGULAR

3.1. YÖNTEM.....	62
3.1.1. Araştırma Sorusu:	63
3.1.2. Araştırmanın Varsayımı	63
3.1.3. Sınırlılıklar	63
3.2. BULGULAR.....	64
3.3. EĞİKLİK VE BASIKLIK DEĞERLERİ	65
3.4. LİNEER DAĞILIM İNCELEMESİ (Q-Q PLOT VE DETRENDED Q-Q PLOT GRAFİĞİ).....	66
3.4.1. Varsayımların Sınanması.....	67
SONUÇ.....	71
KAYNAKÇA	75
ÖZGEÇMİŞ.....	83

KISALTMALARIN LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
CTS	: Common Type System
GSMH	: Gayrisafı Milli Hasıla
ÇAŞGEM	: Çalışma ve Sosyal Güvenlik Eğitim Araştırma Merkezi
ÇSGB	: Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
GSYİH	: Gayrisafı Yurt İçi Hasıla
KGM	: Karayolları Genel Müdürlüğü
ILO	: Uluslararası Çalışma Örgütü
OYAK	: Ordu Yardımlaşma Kurumu
SGK	: Sosyal Güvenlik Kurumu
SSK	: Sosyal Sigortalar Kurumu
SPSS	: Statistical Package Social Scient
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TL	: Türk Lirası
WHO	: Dünya Sağlık Örgütü
YSK	: Türkiye Sağlık Kurulu

TABLÖLAR LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 3.1: Kolmogorov-Smirnov ve Shapiro-Wilk Anlamlılık Değerleri.....	64
Tablo 3.2: Normal Dağılım Varsayımları için Betimsel İstatistikler	65
Tablo 3.3: Yıl Bazlı Kişilere Ödenen Maluliyet Tutarlarının Kruskal Wallis Analizi ile İncelenmesi	67
Tablo 3.4: Maluliyet Oranları Bazında Kişilere Ödenen Tutarlarının Kruskal Wallis Analizi ile İncelenmesi.....	67
Tablo 3.5: Maluliyet Oranlarının Yıllara Göre Değişiminin Kikare Analizi ile İncelenmesi	68
Tablo 3.6: Maluliyet Oranlarının Gelire Giriş Öncesindeki ve Sonrasında Netleşen Ödeme Tutarlarının Betimsel İstatistik İncelemesi.....	69

ŞEKİLLER LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2.1: Ekonomi ile Trafik Kazaları Arasındaki İlişki.....	55
Şekil 2.2: Trafik Kazalarının Maliyet Analizi	58
Şekil 3.1: Q-Q Plot ve Detrended Q-Q Plot Grafikleri.....	66



GİRİŞ

Bireyler tarih boyunca karşılaştığı tehlikelere karşı kendilerini ve ailelerini güvence altına almak istemişlerdir. Bu ihtiyacın olması ile birlikte “sosyal güvenlik” fikri doğmuştur ve insanlar için önem kazanmaya başlamıştır. Sosyal güvenlik kuramı, toplumlar arasında çeşitli şekillerde benimsenmiştir. Bu uygulamalarda bu anlayışlara göre çeşitlilik göstermektedir. Dar anlamda sosyal güvenlik kavramının tanımını “bireylerin belli sosyal risklere karşılık korunmaya alınmasını sağlayan bir sistem bütünü” olarak yapabiliriz. Geniş anlamda ise, bireylerin hayatları boyunca karşılaşacağı tüm kayıpları karşılayabilen, başka kişilere muhtaç olmadan, kendini ve ailesinin hayatlarına güvence sağlayan bir teminattır.

Sanayi toplumundan önce, sosyal güvenlik ihtiyaçları kişisel birikim yolu ile karşılanmaya çalışılmaktadır. Fakat sanayileşme sürecinde başlayan sermaye sınıfları ve işçi sınıflarının oluşması ile beraber toplum yeni arayışlar içine girmektedir. Sanayileşmenin yaşanmasıyla çalışma hayatında iş kazasının artış göstermesi, bunula birlikte meslek hastalıklarının da artış göstermesi toplumu sosyal güvenlik yapısına yönlendirmektedir. Çalışma hayatı sermaye sınıflarına karşılık vermiş oldukları mücadelede doğal olarak sosyal güvenlik risk kuramları da ortaya çıkmıştır. Fakat bütün toplumların içyapılarında çeşitlilikler olması sosyal güvenlik uygulamasında da çeşitliliklerin oluşmasına ortam oluşturmıştır. Özellikle de II. Dünya Savaşı’ndan sonra sosyal güvenlik alanlarında Bismarck Modeli ve Beveridge Raporu ile kavramsal yapılara kavuşma dönemlerine başlanılarak sosyal güvenlik alanlarında önemli bir gelişim süreci yaşanmaya başlamıştır. “Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)” sözleşmesi ile dünyada sosyal güvenlik riskleri belli standartlara kavuşmaya çalışılmaktadır.

Türkiye’de ki sosyal güvenlik uygulamalarının başlangıcında, İslam dininin birer hükmü olan zekât müessesesi ile sağlanmış olduğu söylemek gerekmektedir. Türkiye’de “Dilaver Paşa Nizamnamesi ve Ereğli Kömür Havzasında” çalışmakta olan kömür işçileri için düzenlenmiş olan sosyal güvenlik uygulamaları “Sosyal Sigortalar Kurumu, Bağ-Kur, Emekli Sandığı” ve diğer yardımlaşma sandıkları ile uzun seneler faaliyet göstermişlerdir. Türkiye’de sosyal güvenlik sistemi prim yatırma şeklindedir. Toplanan primleri finans etme yoluna gitmiştir. Primler, işverenden işçi

kanununda ki oranlara göre alınmaktadır. Fakat özellikle son yirmi sene içerisinde sosyal güvenlik sisteminin ekonomik yapısına devlet tarafından katkı sağlanmaktadır.

Türkiye’de zaman ile ortaya çıkan yapısal ve finansal problemler, sosyal güvenlik alanında reformların yapılmasını gerektirmektedir. “5502 sayılı Sosyal Güvenlik Kurumu ve 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu” ile sosyal güvenlik sistemlerinde yapılan reformların, senelerce sorunlarda gündeme gelen sosyal güvenlik sistemlerimizin yeniden düzenlenerek sosyal güvenlik sistemlerinde katılımcı, sürdürülebilir ve eşit yapıya kavuşturmayı amaçlanmaktadır. Reform üç aşamadan oluşmaktadır. Reformun birinci aşaması, sosyal güvenlik kurumlarının bir çatı altında toplanmasıdır. İkinci aşaması, norm ve standart birlik ihtiyaçları eşit miktarda verilmesidir. Üçüncü aşama ise primsiz ödemelerdir ve bu aşamada günümüzde yasalaşma aşamasındadır.

Sosyal güvenlik reformlarının, yapılarının yeni statüye alınması ile güvence kavramlarının daha düzenli çalışmış olması hizmet sunmayı kolaylaştırmayı amaçlamaktadır. Sosyal güvenlik reformlarıyla ilk kez genel sağlık sigortaları uygulanmaya başlamıştır. Genel sağlık sigortaları alanında yapılması istenilmiş olan düzenlemeler, kuramsal bir yapıdaki sürecin içinde Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından yürütülmüş olmasına karar verilmektedir.

Doktrin ve uygulamada yer alan “trafik-iş kazası” kavramına da kısaca değinmekte fayda vardır. Trafik-iş kazası 5510 sayılı Kanun’a göre sigortalı sayılan kişilerin, bu Kanun’un iş kazası bağlamında aradığı şartlar dâhilinde ve 2918 sayılı Kanun çerçevesinde trafik kazasına karıştığı durumları ifade etmektedir. Yani bir hizmet sözleşmesi veya ticari bir iş için ulaşım esnasında trafik kazası geçiren bir çalışan veya işverenin bu kaza sonrası iş göremez hale gelmesi sonucu bu kişilere iş göremezlik geliri, maluliyet aylığı, vefatı halinde dul yetimlerine ölüm aylığı ya da kalıcı engellilik haline göre yaşlılık aylığı bağlanabilmektedir.

Kazalarının özel sigortacılık, sosyal ve ekonomik yönden tüm etkilerini konu alan birçok çalışma olmakla beraber trafik kazalarının sosyal güvenlik sistemindeki etkileri ile sosyal güvenlik sisteminde yer alan rükû mekanizmasının trafik kazalarının nasıl bir etki yarattığı yönünde bir araştırma olmadığı tespit edilmiştir. İşte bu noktada çalışmanın amacı; 6111 sayılı Kanunla 5510 sayılı Kanunda değişiklik yapılması

sonucu tüm trafik kazası geçiren kazazedelerin sağlık harcamaların yönünden sosyal güvenlik sistemine etkisi ile hizmet sözleşmesi ile ya da bağımsız çalışan kişilerin görevleri ya da işleri nedeniyle ulaşımları esnasında geçirdikleri trafik kazalarının sonucu yapılan sosyal yardımların sosyal güvenlik sistemi üzerindeki etkilerini incelemektir.

Trafik kazası geçiren kişinin, bir hizmet sözleşmesi veya ticari bir iş için ulaşım esnasında geçirdiği trafik kazası ile işveren tarafından görevlendirilmiş olunan sırada geçirilen trafik kazası geçirmesi Türk Sosyal Güvenlik sisteminde farklı hukuki sonuçları doğurmaktadır. İşverenin kendi işi nedeniyle ticari bir iş için ulaşım esnasında geçirdiği trafik kazası da farklı sonuçlar doğurmaktadır.

Bu çalışmada gerek mevzuat açısından gerekse istatistikî verilerle desteklenmek suretiyle trafik kazası sonucu yapılan sosyal yardımların sosyal güvenlik üzerindeki etkisini değerlendirecektir. İstatistikî verilerle desteklenmek suretiyle Sosyal Güvenlik Kurumuna mali boyutunun etkilerinin değerlendirilmesi yapılacaktır. Konu ile ilgili yapılan internet kaynaklı literatür taramasında bu yönde bir çalışmaya rastlanılmamıştır.

Çalışma için geniş anlamda sosyal güvenlik kavramının ve çeşitlerinin ne olduğunu değinildikten sonra sosyal güvenlik için riskler dile getirilmiş ve iş kazasının nedenleri ile beraber bu nedenlerin psikolojik, çevresel ve sosyal sebepleri ele alınmıştır. Literatür içerisinde maluliyet kavramı ve alt kavramların içeriği ele alındıktan sonra malullük sigortası ve ölüm sigortasının tarihi sürecinden günümüze kadar yol aldığı gelişime değinilmiş malullük anlamında hak sahiplerinin aldığı yardımlar ve paylaşımlara değinilmiştir.

Çalışma içinde ölüm aylığı, evlenme ve cenaze ödeneğinin yanı sıra sağlık yardımları tez konusu çerçevesince açıklanmış ve trafik kazaları bölümü öncesi içerik olarak çalışmanın kavramsal çerçevesi tamamlanmıştır. Daha sonrasında da trafik kazaları ve bu kazaların sebepleri, trafiğin genel durumu, trafik için yapılan kampanyalar, kazalarla ilgili sosyal ve ekonomik göstergelerin durumu ve bu kazaların kamuya olan maliyetine değinilmiştir.

Türkiye’deki trafik kazalarının sosyal güvenlik sistemine etkisini araştıran bu çalışmada trafik kazalarının bireysel ve kurumsal anlamda getirmiş olduğu maddi zararlar ele alınarak bu durumun analizi yapılmak istenmiş ve yapılan analizler sonrasında maddi zararların ortadan kaldırılması ve sosyal güvenlik üzerindeki maddi yükün hafifletilmesi adına öngörüler oluşturulmak istenmiştir. Şüphesiz ki bu amaç için sadece bu çalışmanın yeterli olmayacağı aşikâr olup bu minvalde yapılacak olan nitel ve nicel çalışmaların gerekliliği unutulmamalıdır.

Çalışmanın yapılmasındaki önemli bir gereklilik kazazedeler için yapılan sağlık harcamaları ile beraber çalışan veya çalışmayan bireylerin bu harcamalardan yararlanıp yararlanamam problemlerini dile getirmek ve maddi giderlerin sosyal güvenlik üzerindeki maliyetini gözler önüne sermektir. En önemli ayrım ise işverenin kendi işi için mi yoksa ticari bir iş için mi yönlendirme yaptığı gibi hususlar hukuki açıdan farklı sonuçlar doğurmakta ve sosyal güvenlik açısından da farklı yükümlülükler getirmektedir.

Sonuç itibariyle çalışmada vurgulanan noktalara bakıldığında teknolojinin gelişmesi ile beraber ödeme tutarlarında farkındalığın oluştuğu ve maluliyet alanında bilinçli ödemenin yaygınlaştığı ve giderlerin bilinçlilikten kaynaklanan sebeple düştüğü ama buna rağmen zamanla iş sahası ve alanlarının çeşitlenmesinin beraberinde yaşanan kazalarında artması ile yıldan yıla maluliyet alanında ödemelerin artacağı düşünülmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

SOSYAL GÜVENLİK ANLAYIŞININ KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ

1.1. SOSYAL GÜVENLİK KAVRAMI

İnsanlar yaşamları süresince tehlikelere maruz kalırlar. Hastalık, sakatlık ve ölüm gibi fiziksel durumların yanı sıra sürekli olarak açlık, yoksulluk gibi olaylarla da karşılaşmaktadırlar. Tarih sürecinde insanlar, yaşamları süresince karşılaşacakları çeşitli tehlikelere karşı kendilerini ve ailelerini koruma ihtiyacı duymuşlar ve bunun için çeşitli önlemler düşünmüşlerdir. Geleceğe yönelik insan kaygısı kavramının gelişmesiyle, kişinin gelecek güvencesi vazgeçilmez bir ihtiyaç haline gelmiştir. Birinci Dünya Savaşı'na kadar, özellikle Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra gerek bireysel gerekse sanayinin gelişmesiyle tehlikelere karşı toplumsal önlemler alınmaya çalışılmıştır (Tuncay, 2005: 2).

Bu tarihten sonra devletin refah yönüyle gerçekleştirme hedefi olarak sosyal güvenlik kavramı değerlendirildiğinde, insanların önemli ihtiyaçlarından birinin sosyal güvenlik olduğu gösterilmektedir. Günümüz uygarlığının simgesi olan sosyal güvenlik, bireylerin tehlikeye karşı, güvence bulmasının yanı sıra kendisini ve ailesini en azından güvende hissettirecektir (Güzel ve Okur, 2009: 2).

ABD Başkanı Franklin D. Roosevelt tarafından başlatılan ve 19. yüzyıl sonrası Amerikan halkına gelir güvencesi sağlamayı amaçlayarak sosyal güvenlik terimini ilk kez kullanmış ve bununla birlikte 1935 tarihli Sosyal Güvenlik Yasası çıkartılmıştır. 1929'da dünyanın en büyük ekonomik bunalımını sağlamaktadır (Korkusuz ve Uğur, 2009: 4).

Geliri fark etmeksizin, ülkede yaşayan tüm insanların huzur ve esenliğini bozan sosyal tehlikelerden kaynaklanan zararlara karşı bir insan hakkı ve esasen bir devlet görevidir ve primsiz programların kullanılması zorunludur. Toplumsal tehlikelerden zararı önlemekten insanları korumanın güvencesidir (Şakar, 2009: 6).

Sosyal güvenlik kuramının çeşitli tanımları literatürde yer almaktadır. Sosyal risklerin sebep olacağı gelir kayıpları ve harcama artışlarında bir devlette yaşanan bireylerin finansal güvenliğinin sağlanmış olmasının ortak noktasıdır.

Sonuç olarak sosyal güvenlik kavramı kimilerinde hastalık ve sakatlıklardan korunma, kimilerinde doğal afetlerden korunma, kimilerinde yaşlılık güvencesi olarak tanımlanmıştır. Sosyal güvenlik terimi ile sosyal güvenlik kavramının tanımlarının ortak yönlerini birleştirirsek bireyin mevcut ve gelecekteki yaşamını asgari düzeyde yaşam sağlaması ve sosyal risklere karşı koruyarak geleceğe olan güvenliğini sağlamasıdır.

1.1.1. Dar Anlamıyla Sosyal Güvenlik Kavramı

Bireyin ekonomik güvenliğini tehlikeye atan riskler farklı koşullarda ortaya çıkmaktadır. Ortaya çıkan risklerin sınırlarının belirlenmesi sosyal güvenliğin kapsamında belirlenmiş olması anlamına gelmektedir.

Sosyal sigortanın kapsayacağı riskler ülkenin sosyal, ekonomik ve politik yapısına göre değişmektedir. Genel olarak modern toplumlardaki riskler iş kazası, hastalık, sakatlık, yaşlılık, analık, işsizlik ve ölüm gibi sosyal risklerdir. Bu risklerden kaynaklanan gelir kaybı ve maliyet artışlarına karşı güvence altına almak, dar anlamda sosyal güvenliğin sorumluluk alanının bir parçasıdır. Sosyal güvenlik anlayışı, bir geçim düzeyini sağlamayı ve sürdürmeyi amaçlar. Diğer bir deyişle, sosyal güvenlik anlayışı ile mevcut refah düzeylerinin yükseltilmesine yönelik sosyo-ekonomik politikaların uygulanması anlamına gelmemektedir (Kitapçı, 2007: 8).

1.1.2 Geniş Anlamıyla Sosyal Güvenlik Kavramı

Geniş anlamda, sosyal güvenlik kavramı, riskin birey üzerindeki hafifletici etkilerini ortadan kaldırmak için tasarlanmış bir sistemdir. Sosyal güvenlik yaklaşımı, geliri belirli bir düzeyin altına düşen tüm vatandaşlar için asgari geçim düzeyini sağlayan ve sosyal güvenlik politikası kapsamına alındığında sosyal risk anlayışından uzaklaşan bir sistemdir. Lord Beveridge'in sözleriyle sosyal güvenlik "*Yaşamın her evresinde*

yeterli gelir sağlanarak bireysel güvenlik ihtiyaçlarının karşılanmasıdır”. (Güzel ve Okur 2004: 6).

Birey, yaşamını sürdürmek için ihtiyaç duyduğu fırsatları mesleki faaliyetlerinden elde etmektedir. Mesleki faaliyetinin kesintiye uğramasından kaynaklanan zararlar tazmin edilmelidir. Kişinin işe ve kademeli olarak normal hayata dönmesi ve harekete geçmesi sosyal güvenlik çerçevesinde daha geniş değerlendirilmesi gerekmektedir.

Sosyal güvenlik kavramı daha geniş anlamda, bireyleri sosyal risklere karşı koruyan güvenlik tedbirlerini içerir. Sosyal güvenlik politikaları bu tedbirlerin yanında bireylere ekonomik güvence de sağlar. Bu güvence bireye kişiliğini geliştirme fırsatı verir.

1.2. SOSYAL GÜVENLİĞİN AMAÇLARI

Sosyal güvenliğin amacı *“Çeşitli olaylar karşısında muhtaç duruma düşmeden, kişinin kişiliğine uygun bir yaşam standardının sağlanması için kamu sosyal düzeni, sosyal güvenlik, sosyal yardım ve bazı sosyal hizmetler alanlarında bazı tedbirlerin alınması ihtiyacıdır. Ve aynı zamanda özgürlük hissini kaybetmeden”* (Seyyar Ali, Sosyal güvenlik nedir? <http://www.socialsiyaset.com/documents/sg.htm>).

Başlangıcından bu yana sosyal güvenliğin amacı, ekonomik açıdan savunmasız ve insan yaşamına yetecek geliri olmayanları korumaktır.

1.3. SOSYAL GÜVENLİK ARAÇLARI

Sosyal güvenlik, tarih boyunca farklı araçları farklı şekillerde kullanmıştır. İnsanların sosyal güvenliğini sağlama fikri geliştikçe ve ihtiyaçlar arttıkça sosyal güvenlik kavramı, araçları da değişmiş ve gelişmiştir. Bu araçlar; bireysel ve kolektif olarak iki şekilde düşünülebilir. Bireysel araçlar genel olarak kişinin elinde para, altın, mücevher vb. değerli eşyalar olduğunda kullandığı bireysel tasarruf sistemidir. Kolektif araçlar; Sosyal Güvenlik, Sosyal Yardım ve Sosyal Hizmetler olarak üç kısımda değerlendirilebilmektedir (Tunçomağ, 1988: 3).

1.3.1. Kolektif Sosyal Güvenlik Araçları

Toplumda bireysel birikimler sosyal güvenlik sağlamada eksik kaldığından, kimi zaman belirli bir kısmı kimi zamanda çoğunluğu olmak üzere, devlet tarafından ya da gönüllü kuruluşlardan sağlanmaya çalışılır. Bundan sebeptir ki sosyal güvenlik araçları üç bölümde değerlendirilmiş olup, bunlar sosyal sigorta, sosyal yardım ve sosyal hizmetlerdir.

1.3.1.1. Sosyal Sigorta

Sosyal güvenlik sistemi, gelişmiş ve yaygın teknik olarak kabul edilmektedir. Sosyal güvenlik aracı, işçilerin ve işverenlerin zorunlu katılımıyla devlet tarafından düzenlenen ve özerk bir organ tarafından karşılanan, işçilerin karşı karşıya kaldıkları belirli sayıda sosyal riskleri kapsayan bir sigorta tekniğidir. Başka bir deyişle, sosyal güvenlik prim sosyal sigorta sistemi olarak da adlandırılabilir. Sosyal güvenlik, işveren, işçi ve devlet üçlüsünün mali desteği ile gerçekleştirilmektedir. Diğer bir özelliği ise katılımın zorunlu olması ve devlet tarafından organize edilmesi ve belirli sayıda risk içermesidir (Korkusuz ve Uğur, 2009: 15).

Sosyal güvenliğin modern anlamda tarihte gelişim süreci ise 1883-1889 yılında sanayileşmenin de gelişim göstermesinin etkisiyle Alman İmparatorluğunun Şansölyesi Bismarck ve Kaiser Wilhelm tarafından ilk olarak ortaya atılmıştır (Tuncay ve Ekmekçi, 2005: 14).

Uluslararası bu normların, farklı şekil ve zamanlarda uygulanması, ülkelerin teknolojik, ekonomik veya diğer gelişmişlik seviyelerinden kaynaklanmaktadır.

1.3.1.2. Sosyal Yardım

Sosyal yardımlar; muhtaç kişilerin, dar gelirliilerin insanlık onuruna yaraşır bir yaşam düzeyinde yaşayabilmeleri için devlet bütçesinden bu kişilere yapılan yardımlar toplamıdır.

Sosyal yardım alan bireylerin sosyal yardımlara bir katkısı bulunmamakta olup, yardımlar bireylere gelir adı altında verilmektedir. Devlet bütçesinden yapılan bu yardımlara “Kamu Yardımı” adı verilir.

1.3.1.3. Sosyal Hizmetler

Sosyal hizmetler; Yoksul ve muhtaç durumda olan veya toplumun kontrolü dışında veya zihinsel engeli olmayan nedenlerle bedensel ihtiyaç sahibi kişilerin insanca bir yaşam sürdürebilmeleri için ekonomik, sosyal, maddi ve manevi ihtiyaçlarının karşılanması amaçlanmıştır (Tuncay ve Ekmekçi, 2005: 15).

Sosyal hizmetler aynı zamanda sosyal yardım olarak da adlandırılır. Sosyal yardım kavramı sosyal hizmetleri kapsayacak şekilde genişletmiştir. Bireylerin, grupların ve toplulukların yapısal ve çevresel koşullarından veya bunların ötesinde ortaya çıkan yoksulluk ve eşitsizliklerin ortadan kaldırılmasına, toplumun değişen koşullarından kaynaklanan sorunların çözülmesine, insan kaynaklarının geliştirilmesine ve toplumun refahının sağlanmasına yönelik hizmet programlarını içermektedir. Bu hizmetler; çocuk ve aile yardımı, bedensel ve zihinsel engellilere sağlanan yardımlar ve konut sıkıntısı gibi hizmetleri içermektedir (Tuncay ve Ekmekçi, 2005: 90).

1.4. SOSYAL GÜVENLİK VE SOSYAL RİSKLER

Sosyal güvenlik, sosyal risklerle ilgilenir. Bu riskler herhangi bir tehlikeden farklıdır ve sosyal güvenlik açısından önemlidir. Sosyal güvenlik politikasının temelinde sosyal risklerin bireyler üzerindeki etkisini ortadan kaldırma çabası yer almaktadır. Bu açıdan sosyal güvenlik politikasının anlamını sosyal risk kavramı belirlemektedir. Çünkü bu kavram, sosyal güvenlik politikalarının ve sosyal güvenlik sistemlerinin varlık sebebidir (Tuncay, 1996: 7).

Aslında bu kavram, tehlikeden farklı bir anlam içerir. Başka bir deyişle, kişinin hayatında karşılaştığı herhangi bir tehlike sosyal güvenlik kavramına girmez. Örnek verirse yangın, deprem, çığ gibi doğal afetler sosyal güvenlik kapsamında değildir.

Fakat bu tehlikeler hastalık oluşumunda, sakatlık durumu veya işsizliğe sebebiyet gibi sosyal risklere neden oluyorsa sosyal sigortanın konusu haline gelirler. Sosyal risklerin ortak yanı, bireyin ekonomik yapısını sarsmasıdır (Dirlik, 1989: 4).

Ulusal hukuklar için “Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), 28.06.1952 tarih ve 102 Sayılı Sözleşmesi”yle sözde sosyal risklerin bir listesini vermiştir ve üye ülkeleri bunların tümüne veya bir kısmına karşı sosyal koruma sağlamaya çağırmıştır. İlgili dokuz sosyal risk şu şekilde tanımlanmıştır; hastalık, annelik, yaşlılık, sakatlık, meslek hastalığı ve iş kazası, ölüm (hayatta kalma), işsizlik ve aile yardımı. Açıklamalardan yola çıkarak sosyal riskleri, ne zaman ve nerede olacağı bilinmemekle gelecekte gerçekleşmesi muhtemel olan ve ilgili kişinin mal varlığının kaybına yol açan olay olarak tanımlanabilir. Anılan riskler;

- i. *“Mesleki (iş kazaları ve meslek Hastalıkları)*
- ii. *Fizyolojik (hastalık, analık, mahullük, yaşlılık, ölüm)*
- iii. *Sosyal-ekonomik (işsizlik, aile yardımları) şeklinde gruplanabilmektedir.”*

Sosyal güvenlik politikasının amacı, yaşamın her aşamasında yeterli geliri sağlayarak ve sosyal risklerin sonuçlarını ele alarak bireylerin güvenlik ihtiyaçlarını karşılamak olmalıdır (Akyüz, 2008: 58).

1.5. İŞ KAZASI KAVRAMININ VE UNSURLARININ İNCELENMESİ

1.5.1. İş Kazalarının Nedenleri

İş kazaları üretimin yapıldığı işyerinde teknik, fizyolojik, psikolojik ve çevresel sebeplerinin oluşması gibi birçok sebep söz konusudur. Bununla birlikte çalışanların güvensiz tutum ve davranışları ile işyerindeki tedbirsiz durumlardan dolayı meydana gelmektedir.

İş kazalarının sebebini çalışan kişiye ya da çalışan kişinin çalışma ortamına doğrudan bağlamak doğru değildir. Bireylere bu konuda donanımlı bir eğitim vermek ya da çalışma ortamını mümkün olduğunca güvenli bir yere dönüştürmek de iş kazalarını ortadan kaldırmamaktadır. Çalışma ortamında ya da dış çevresindeki gürültü kirliliği bile iş kazasına sebebiyet verebilmektedir.

Türkiye’de üretim alanında hizmet veren orta, küçük veya büyük ölçekli işletmelerin, iş güvenliği organizasyonları, iş güvenliği denetimi ve eğitimi istenilen düzeylerde olmaması nedeniyle, işletmelerde iş kazaları yaşanabilmektedir. Ayrıca iş kazaları yaşanmasının en büyük nedenlerinden birisi de üst yöneticilerin veya işverenlerin iş kazaları ve iş güvenliği hususunda bilinçsiz olmalarından kaynaklanmaktadır. Yapılan araştırmalar gösteriyor ki, iş kazalarının, %18’i mekanik nedenlerle, %19’u ise bireyin etkenleri ve %63’ü bu iki etkenin birleşmesi sonucunda meydana geldiğini göstermektedir (Güven, 2011: 27).

Türkiye’de meydana gelen iş kazalarının nedeninin çoğunun insanların kişisel koruyucu tedbirleri almadıkları ve güvenliksiz durumların ortaya çıktığı anlaşılmıştır. Diğer bir sebebin ise teknik aksaklıklardan kaynaklandığı belirtilmiştir.

İş kazalarının nedenlerini gruplandırmak istersek bunu kişisel iş kazaları, teknik iş kazaları ve çevresel iş kazaları olmak üzere üç gruba ayırabiliriz.

1.5.2. Kişisel (Psikolojik) Nedenler

Bireylerin üretimde yer almaları sürekli hareket halinde olmaları sonucunu doğurur. İşyerlerinde meydana gelen iş kazalarının büyük çoğunluğu insanların hal ve hareketlerine bağlı olarak meydana gelmektedir. Fiziksel hareketin yanı sıra bireylerin psikolojik durumu da iş kazalarına sebep olmaktadır.

Kişi faktörüne bağlı olarak, iş kazası yaşandığı süre zarfında aktif bir biçimde rol almasından dolayı, üretim esnasında üretim yapma için görevli olduklarından, yapılan işin zihinde kaldırılması oldukça önemlidir. Çünkü yapılan iş zihinsel olarak kabullenilemiyorsa ve bu kişinin psikolojisini olumsuz yönde etkiliyorsa kişi iş yüklerini kaldıramayarak iş kazası yaşayabilmektedir. Bu nedenlerin hepsi bir iş kazası faktörüdür. İşçinin görevlendirilmesi yapılırken, işçinin zihinsel ve bedensel gücü hesaplanmalıdır (Güven, 2011: 30). Eğer bu faktörler hesaplanmazsa, bireyler iş kazası yaşayabilmektedirler. İşletmeler, çalışan işçilerin makinelerine uyumları ölçmeli ve en aktif kapasitelerine görevlendirmeler yaparak, çalışanların performanslarını artırma yoluna gitmeleri gerekmektedir.

Yaşanan iş kazalarında en yaygın bir biçimde kullanılan kavramlardan birisi olan dikkatsizlik, ilgisizlik ve bilgisizlik durumları ile tanımlanan çalışanların cahillikleridir. Çalışanların cahilliklerinin nedeni ise eğitim eksikliğinden kaynaklanmaktadır. Çalışanların bilgi düzeyleri de iş kazalarının oluşmasında büyük bir etki gösterebilmektedir. İş kazalarının yaşanmaması için çalışanların eğitim seviyelerinin yüksek olması gerekmektedir. Çünkü eğitim seviyesi düşük olan bireylerin iş kazalarını daha fazla yaptıkları bilinmektedir. İşletmenin tüm çalışanlarına veriler eğitimle, iş kazalarının meydana gelmesi ve iş kazalarının büyük ölçüde önlenmesi mümkün olmaktadır (Yılmaz, 2011: 30).

Günümüzde stresin bireyler üzerindeki etkisi bilinmektedir. Bu etkiler iş kazalarının artmasına sebebiyet vermektedir. Bireylerin genel olan alışkanlıkları kazaya sebebiyet verebilmektedir. Örneğin bireylerde alkol alışkanlığının olması ve görme, işitme, denge kaybı ile uyuşturucunun da etkisiyle kişinin zihinsel fonksiyonlarında kavrama gücü gibi sorunlar yaşanabilmektedir. Uyuşturucu ve ilaç gibi madde kullanımı bireylerde neşe ve etkinlik duygusunu oluşturabilmektedir. Bunların sonucunda bireyler aşırı ve beklenmedik davranışlarda bulunabilmektedir. Bunun gibi alışkanlığı olan bireylerde odaklanma ve unutkanlık problemi olduğundan iş kazalarına da sebebiyet verebilmektedir.

Kişilerin psikolojik durumlarından dolayı, çok ağır kazalar yaşadıkları tespit edilmiş. Psikolojik olarak rahatsız olan insanların işe alımlarında ciddi derecede özen gösterilmesi ve ciddi tıbbi bir süreçten geçirilmeleri gerekmektedir. Bu kişiler, iş ortamındaki diğer çalışma arkadaşlarını da etkilemektedirler. Bu kişiler çalışma ortamını da büyük ölçüde etkiledikleri için, iş arkadaşlarını da iş kazası yaşayabilme ihtimali artırmaktadırlar.

1.5.3. Çevresel (Fizyolojik) Nedenler

Fizyolojik yetersizliklerin olduğu durumlarda, kazalar ağır bir biçimde sonuçlanabilmektedir. Çeşitli göz rahatsızlığı olan bireyler, ameliyat geçirenler, önceden geçirilmiş hastalıklar ve bireyin yaralarının tam anlamı ile iyileşmemesi gibi, fiziksel sorunlar iş kazalarına sebep olmaktadır. Bireyin boyu ile kilosunun dengesiz

olması, yaşlarının ilerlemesi, işitme kaybının olması, kalp ve ciğer gibi rahatsızlıkların nedeniyle, kişinin iş kazası yaşaması ile sonuçlanmıştır (Güven, 2011;33).

Bireylerde fiziksel noksanlıkların görülmesi, kişinin performansında değişimler günlük olarak değişebilmektedir. İnsan vücudu, belli bir ritim ile çalışmaktadır. Kişiler, fizyolojik özelliklerinin üstüne çıktığında çabuk yorulabilmektedirler. Bireylerde yorgunluk belirtisi fizyolojik faktörlerde en fazla karşı karşıya kalınan türlerden birisidir. Yapılan işlerin ağırlığı nedeniyle ya da aşırı hızlı tempoda çalışmaları sebebiyle aşırı yorgunluğa sebep olabilmektedir. Bu yorgunluk belirtisi kişinin dikkatinin dağılması, reflekslerinin azalması ile sonuçlanmaktadır. Bu bağlamda, fiziksel yorgunluklar iş kazalarının habercisidir.

Bireylerin yaşamış olduğu fiziksel yorgunluk, bazı anlarda psikolojik olarak yorgunluğu da tetiklemektedir. Örnek olarak gürültülü ortamlarda üretim yapabilen çalışanlar başka sesleri duyabilmek için göstermiş oldukları çaba diğer psikolojik etkileri de tetiklemektedir. Gece çalışanlar, genellikle uyku problemi çekmekte veya gece yattıklarında ani bir şekilde uyanarak uykuları bölünebilmektedir (Kılış, 2016: 45).

Uykusuzluk durumunda bireylerin iş kazası yaşamasına neden olan en büyük etmen “fiziksel” faktördür. Bireylerin yaşamış oldukları uykusuzluk, fiziksel yönden yetersizlikten farklıdır. Çünkü kalıcı yönden bir etkisi bulunmamaktadır. Kişi dinlendirici bir uyku ile olumsuz faktörleri ortadan kaldırabilmektedir. Bu nedenle iş kazalarının yaşanmaması için, uykusuzluk problemlerinin üstünde yoğun bir biçimde durmak gerekmektedir. Çünkü en dikkatli ve dikkatli bireylerde bile uykusuz kaldıklarında dikkat dağılması ve gücün azalması sonucunda iş kazasına maruz kaldıkları gözlemlenmiştir (Yazıcı, 2016; 8).

Yaşa ilişkin yapılan araştırmalarda, her ne kadar genç çalışanlar yaşlı çalışanlara göre daha verimli, daha hazır ve teknolojik aletlere çok hızlı bir şekilde uyum sağladıkları görülse de iş kazalarının gençlerde daha fazla görüldüğü tespit edilmiş olup, bunun nedeni ise tecrübesizliklerine bağlanmıştır.

Çalışma ortamı çalışanların iş kazası yaşamasına neden olabilmektedir. Çalışma ortamının monoton olması veya işçilerin çalışma ortamına uyum sağlayamaması

Çalışanların iş kazası yaşamasına neden olabilmektedir. Aynı zamanda çalışma ortamının monoton olması, kişiye bıkkınlık ve yorgunluk vermektedir. Bireylerin monotonluğuna neden olan faktörler; işçinin monotonluğa karşı duyarlılığı, işin özellikleri, çalışanların psikolojik durumu ve işyerinin sosyal çevresi vb. şekilde sıralanmaktadır. Kendini tekrar eden işler, hafif ve yavaş bir şekilde işlemektedir. Bireylerin yaşamış oldukları fiziksel ve genel durgunluk, işlemlerde ve yapılan işte dikkatin azalmasını önemli bir şekilde azalmasına yol açmaktadır. Bunun sonucunda ise ruhsal ve bedensel güçsüzlükler oluşmaktadır. Tüm bu etkenlere bağlı olarak da iş kazalarının meydana gelme riskinde artış gözlemlenecektir (Yazıcı, 2016: 127).

1.5.4. Teknik (Biyolojik) Nedenler

İş yerlerinde yaşanan iş kazalarının meydana gelmesine sebep ayrıca çalışma ortamlarında organizasyon düzeni, gece vardiyaları ve olumsuz çevre koşulları gibi hususlar bulunmaktadır.

Yapılan işin niteliği ve çalışılan ortam çalışan insanların sağlığını geçici olarak veya sürekli olarak etkileyebilmektedir. Ayrıca ücret düzeyleri, vardiya sistemi ve ödeme biçimleri gibi bazıları firma yönetiminden kaynaklanan çeşitli unsurlar da çalışan insanları etkileyerek, bu insanlarda olumsuz psikoloji ve olumsuz davranışa sebebiyet vermektedir.

Çok ileri bir düzeyde endüstriyellemeyi tamamlayan ülkeler, iş kazalarının organizasyon ve yönetim eksikliklerinden kaynaklandığını belirten çalışmalar yapmıştır. Bu alışmalar sonucunda savunulan teze göre işletmelerde yapılan işin monotonluğu ve sıkıcılığından kaynaklanan etmenler, iş kazalarına neden olabilmektedir. İşletmelerdeki yeni düzenlemeler ile stratejiler geliştirilmeli ve geliştirilen stratejiler ile iş kazalarının önüne geçilmesi gerekmektedir. Ergonominin alışanlar üzerindeki etkileri yadsınamaz. Ergonomi olarak uygun olmayan bir biçimde üretim yerleri şekillendirildiği takdirde, çalışanların işlerine olan konsantrasyonları ve çalışma biçimleri, kısıtlayıcı durumları ortaya çıkarabilmektedir. Bu durumda çalışanları daha fazla güç harcamalarına ve bir noktadan sonra çalışanlarına ve dikkat kaybı yaşamalarına neden olmaktadır. Bu nedenle çalışma

ortamındaki makineleri insanların yapısına uygun bir biçimde dizayn etmek gerekmektedir (Pehlivan, 2016: 32).

Diğer yandan çalışanlara, yapmış oldukları işlerle ilgili olarak eğitimler verilmesi gerekmektedir. Eğer bu eğitimler verilmezse eğitimsizlik ve bilgisizlikten dolayı, iş kazaları yaşanabilmektedir.

Üretim sırasında kullanılan tüm makine, alet ve araç-gereç işçilerin kullanımı kolaylaştıracak basitlikte değilse, ayrıca makinelerinde koruyucuları bulunmuyorsa, makinelerin mekanizmaları ve kumandaları anlaşılır biçimde değil ise, kontrolleri de zamanında yapılmazsa, işçilerin hata yapma olanakları kaçınılmazdır. Bu vb. güvensiz durumların birleşmesi sonucunda, işçilerde güven kaybı olur ve iş kazası yaşamaları kaçınılmaz olacaktır.

Çalışma ortamında işçiler genel olarak; toz, buhar, nem, ışık, ses, sıvı, katı ve radyasyon gibi etkenlerden etkilenmektedirler. İşyeri ortamının kimyasal yapıdaki değişimi veya işyerindeki boya, solvent, çeşitli maddelerden oluşan tozlar, mor ötesi ışınlardan ileri gelen radyoaktif ve ozon parçacıkları, birtakım fizyolojik olayların sonucunda da oluşabilmektedir. İşyeri ortamındaki nem, sıcaklık, hava akımı, gürültü, kirli hava, yetersiz aydınlatma ve kimyasal etkenler, güvensiz olan davranışların ortaya çıkmasına neden olabilmektedir. İşyeri ortamındaki en ana faktör insandır. İnsan burada makineleri çalıştırarak, kontrollerini düzenli bir biçimde yapan ana etken konumundadır. Bu nedenle, çalışma ortamında oluşan kimyasal, fiziki ve biyolojik olumsuz şartlar, işçilerin hem sağlıklarına hem de bir süre sonra, bireylerde işgücü kaybına yol açabilmektedir. Böyle durumlarda iş kazalarının yaşanması kaçınılmazdır (Türkmen, 2016: 40).

1.5.5. İş Kazalarının Artmasının Nedenleri

İş kazaları fizyolojik, teknik ve psikolojik etkenlerin birlikte reaksiyon göstermesi sonucunda meydana gelmektedir. Çalışanların iş yerlerinde yaşamış oldukları iş kazaları, iş yerlerinde iş güvenliği önlemlerini almamaları sonucunda yaşanmaktadır. İş kazalarının yaşanmaması için, iş kazalarına uygun olan mevzuata uyulması ve gerekli teknik bilgilerin çalışanlara aktarılması gerekmektedir. İş kazalarının

yaşanmasına en çok etkin eden faktör ise insandır. Genel olarak bakıldığında iş kazalarının yaşanmasında iki durum kendini göstermektedir. Bunlar: Emniyetsiz hareketler ve emniyetsiz durumlardır. İş kazalarının yaşanmasına neden olan emniyetsiz hareket ve durumlar makine ve insan etkenlerine bağlı olarak gelişim göstermektedir. Türkiye’de 60’ın üzerinde işçi çalıştıran işletmeler, gerekli yatırımlar yaparak önceden iş kazalarını tespit edebilme ve gerekli önlemleri alabilme imkânlarına sahiptirler. Ancak, günümüzde Türkiye’de 60’ın altında işçi çalıştıran işletmeler %80’in sermaye gücü yetersiz olduğundan, iş kazalarını azaltabilme yoluna gidememektedirler. Bu tarz işletmelerde iş güvenliği ve iş denetim kurullarının kurulması mecburi değildir. Bu durum yasal bir eksiklik gibi gözükse de bu tür işletmeler tehlikeyi kaynaklarından yok edebilme yoluna gidebilmektedir. Bu nedenden dolayı, bu tarz işletmelerde çalışan işçilerde bir güven sorunu yaşanmaktadır. Çalışanlar firmanın yapısına ve kendilerine olan güvensizlikleri nedeniyle, iş kazaları sayısı artış göstermektedir (Türkmen, 2016: 121).

İş kazalarının artış göstermesine istihdam ve nüfus artış oranlarının payı büyük olmamaktadır. Geçmişten günümüze kadar teknolojinin hızlı gelişmesi ile birlikte bireysel korunma yollarının geliştirilmesi vb. uygulamalar ile nüfus yoğunlukları iş kazalarının ana sebebini oluşturmamaktadır. Bu etkenlerin iş kazalarının ana sebebini oluşturmamasının nedeni ise, iş kazalarına karşı verilen eğitimler çalışanlara hiç yansımamakta veya hiçbir şekilde yansıtılmamaktadır. İş kazalarının artmasının en büyük nedeni çalışanlara verilen eğitimlerin çalışanların da uygulamamasıdır. İş güvenliği üzerine verilen eğitimler yasalar ile şart ve gerekli olduğu önemli bir biçimde vurgulanmaktadır. İş kazası üzerine eğitim veren kişilerin değişmesi, beyaz yakalıları yerine mavi yakalıların vermesi gerekmektedir (Uçkun, 2016: 121).

İş kazalarının oluşmasında, kişilerin teknik bilgi ve fizyolojik özelliklerinin yanı sıra, psikolojik halleri de bu durumu etkilemektedir. İşletmeler bu konuda personellerine çeşitli alanlarda iş kazası konusu üzerine eğitim imkânı sunmaktadır. Günümüzde yaşanan iş kazaları çalışanların teknik ve bilgi yönünden eksik olduğunu tespit edildiğinden, bilgi ve teknik eğitiminin verilmesi ve bu konularla alakalı iş güvenliği konusunda uzman bir personel istihdam edilmelidir.

İş kazalarının artış göstermesindeki bir diğer unsur ise, işletmelerin ağır çalışma koşullarında otomasyonlu üretim sistemlerine geçiş yapmamalarından kaynaklanmaktadır. Otomasyon sistemlerine geçilmesi ile iş kazalarında azalış yaşanmaktadır. Çalışanlar, bazı ağır makineli araçlar ile yapılan işleri uzaktan kontrol ederek, çalışanların müdahalesi olmadan makinelerle işleri yürütebilmektedirler. Çeşitli ülkelerde, otomasyon sistemleri oldukça gelişmiştir ve işçiler yaptıkları işleri robotlar ile yönetmektedirler. Türkiye’de ise, tehlikeli ve ağır işlerin işçiler tarafından bedenleri ile yapmalarının istenmesi, çalışanlarda çeşitli algılamalardan dolayı aksaklıkların meydana gelmesi ile birtakım iş kazaları yaşanabilmektedir. Otomasyonlu çalışma sistemlerinde, yapılan tüm işler kapalı ortamlarda ve çalışanların uzaktan yönetebileceği bir sistem ile işler yürütülmektedir. Böylelikle iş kazalarının önüne geçilmektedir (Karacan ve Erdoğan, 2011: 110).

İşçilerin iş kazası yaşamalarında artış göstermesinin bir farklı nedeni ise niteliksiz olarak iş alınmalarıdır. İş kazalarının yaşanmasında çalışanın yapmış olduğu iş ile ilgili uyumu oldukça önemlidir. Aynı doğrultuda yapılan işin de, işçiye uyması büyük bir önem arz etmektedir. Yanlış işlerde yanlış kişilerin çalıştırılması, iş kazalarına neden olmaktadır. İş kazalarının yaşanmaması için, ergonomi biliminden yararlanılması gerekmektedir. Ergonomi biliminden yararlanan işletmeler de iş kazalarının daha az olduğu gözlemlenmektedir. Makinelerin insana uygun bir biçimde yerleştirilmesi ve yapılan işleri de işteki verimini olumlu bir biçimde etkilemektedir. Ellinin altında işçiler çalıştıranlar işletmeler, ergonomi konusunda hiçbir çalışma yapmamaktadır. Çalışma ortamlarında öncelikli olarak, iş yapılan makinelerin konumu, değeri ve işlevleri çalışanlardan önce gelmektedir. İşletme sahipleri, büyük paralar bağlayarak almış oldukları makineler ile işe daha fazla önem vermekte ve çalışanların sağlığından makinelere daha fazla önem vermektedirler. İşletmelerin bu tutumu benimsemesi ile iş kazalarında artış yaşanmaktadır.

1.5.6. İş Kazalarının Dünyadaki Durumu

Bütün dünyada başlayan globalleşme hareketleri ile birlikte, git gide hızlanan teknolojik gelişmeler ile teknoloji beklenmedik bir biçimde hızla büyümeye devam etmektedir. Teknolojinin gelişmesi ile birlikte, ekonomik sınırlarda genişlemeye

başlamış sermaye, mal ve hizmet akışının hızlanmasıyla beraber, büyük ekonomiler zorlu rekabetler ile karşı karşıya kalmıştır. İş kazalarının yaşanması ile ülkelerin ekonomilerinde meydana gelen kayıplar ve doğru orantılı olarak meydana gelen işgücü kayıplarıyla beraber, eğitim ve kültürel harcamalar da büyük bir kayba uğramıştır. Yaşanan iş kazaları sonucunda ise, çalışanların meslek hastalığına uğraması, ülke ekonomisinin büyük kayıplara uğramasına yol açmıştır. Dünya Sağlık Örgütü'nün yayınlamış olduğu verilere göre, meslek hastalıkları ve iş kazalarının maliyeti, GSMH' nin %4'ne karşı gelmektedir (Karacan ve Erdoğan, 2011: 139).

ABD'de yapılan bir araştırmaya göre, az hasarlı ve yaralanmalı gerçekleşen iş kazalarının ortalama maliyeti, 6000 ile 13000 dolar olduğu, yaşanan iş kazaları sonucunda ölümlü maliyetleri oranı ise, 800.000 ile 1.119.000 dolar olduğu belirlenmiştir. Dünya üzerinde her geçen gün, milyonlarca iş kazası yaşanmakta ve binlerce çalışan da hayatlarını yitirmektedir. Dünya üzerinde her on beş saniyede bir, 6.000'den fazla çalışan, iş kazası yaşamaktadır. Yıl içinde ise ortalama olarak 360 bin kişi iş kazası nedeniyle yaşamlarını yitirmektedir (Han, 2015: 25).

Dünya genelinde iş kazası sonucu yaralanmaların istatistiksel olarak verilen ölüm oranları %13 olarak tahmin edilmektedir. Bu oranlar, ülkelerin sosyal ve teknolojik açıdan gelişmişlik düzeylerine göre de farklılık göstermektedir.

İş kazalarını önlemeye yönelik yapılan çalışmalar ile iş sağlığı ve güvenliği konusunda birçok gelişme yaşanmıştır. Yaşanan bu gelişmeler ile birlikte, yeni düzenlemeler ve arayışlar gündeme gelmeye başlamıştır. Firmalarda gerçekleştirilen iş sağlığı ve güvenliği çalışmaları ile makroekonomik ve politik gelişmelere göre, iş kazalarının önlemeye çalışılmaktadır. İLO tarafından yapılan araştırmalara göre, bir işletmede çalışan her üç kişiden birinin iş kazası yaşadığı ve bu kaza sonucunda meslek hastalığına yakalandığı ve öldüğü tespit edilmiştir (Han, 2015: 22).

1.6. MALULLÜK SİGORTASI KAVRAMININ İNCELENMESİ

1.6.1. Malullük Kavramı

Maluliyet; kelime anlamı olarak “sakatlık” anlamına gelse de maluliyet ifadesi sigortalının çalıştığı süre içerisinde çalışma gücünün %60'ını veya vazifesini

yapamayacak şekilde bedensel zarara uğraması ve sağlığının geçici ya da kalıcı şekilde kaybedilmesidir.

Malullük statüsü, bireylerin kalıcı iş göremezlik nedeniyle tıbbi olarak öngörülebilir bir süre boyunca eski işlerini yapamayacakları anlamına gelir. Maluliyetin bir sonucu olarak, kazanma kapasitelerinin bir kısmını veya tamamını kaybetmesi beklenen sigortalıların maddi sıkıntı yaşamaları muhtemeldir. Bu nedenle maluliyet nedeniyle ekonomik sıkıntı yaşayan kişiler maluliyet sigortası ile desteklenmektedir (Akın, 2007: 146).

1.6.2. Malullük İle İlişkili Kavramlar

Malullük kavramları sigortalının rapor oranına ve çalışabilme durumuna göre 3 ayrı statüde incelenebilmektedir. Bu kavramlar; iş göremezlik kavramı, çalışma gücü kaybı ve meslekte kazanma gücü kaybı yönüyle incelenmektedir.

1.6.2.1. İş Göremezlik Kavramı

Bir meslek hastalığı ya da iş kazası sonucu kişinin bedensel veya ruhsal durumunun olumsuz olması ve bu olumsuzluk sonucunda kişinin çalışma hayatından geçici veya sürekli olarak uzak kalması olarak tanımlanmaktadır. Çalışmama geçici veya kalıcı olabilir. İş göremezlik kısa bir sürede ortadan kalkabileceğinden geçici iş göremezlik, bu durum daha uzun sürerse veya sürerse kalıcı iş göremezlik vardır. Sakatlık ve hastalık, insanların kendilerini zihinsel veya fiziksel olarak hasta hissettikleri bir durumu tanımlarken, sakatlık terimi bu durumun bir sonucunu tanımlamaktadır (Alper, 2018: 305).

İnsanların çalışma hayatlarını etkileyecek düzeyde ve yaptığı işi belirli bir düzeyde etkileyecek sağlık sorunlarının ortaya çıkması engellilik veya malullük kavramını ortaya çıkarır. Bu oran en az %60 iş gücü veya kazanma gücü kaybı” olarak belirtilmiştir.(m.25) İş göremezlik kavramında ise sigortalının bu denli bir sağlık sorunu olmadığı hafif yaralanmalar tek hekim muayenesi sonucu alınan geçici istirahat raporlar ile ilgili bir durumdur.

1.6.2.2. Çalışma Gücü Kaybı

Çalışma kapasitesi, “sigortalı kişinin, iş veya meslek ne olursa olsun, bir işi beden ve zihin bütünlüğü içinde yapabilme kabiliyeti” şeklindedir. Bu tanımdan hareketle çalışma gücü kaybını, maruz kalınan fiziksel yaralanma sonucunda kazanma kapasitesinin azalması olarak tanımlamak mümkündür. İşçinin yokluğu belirlenirken, fiziksel yaralanmanın nedeni sınırlı değildir. Bu nedenle, engelliliğin ortaya çıkma şekli çok önemli değildir. İşgücü kavramı geniş yorumlanan bir terimdir. Çünkü bu kavrama göre iş gücü kaybı sadece kişinin yaptığı işle ilgili olarak değil, potansiyel olarak çalışılabilir herhangi bir işle ilgili olarak da değerlendirilir. Levent Akın'a göre maluliyet kaybı belirlenirken kişinin geliri değil, sağlık muayenesine göre tespit edilen hareket kabiliyetindeki azalma dikkate alınır. Örnek vermek gerekirse, ciddi ayak hastalığı olan bir kişinin kolaylıkla saat tamiri yapabilmesi, işçinin kaybının belirlenmesinde kişinin gelir potansiyelinden çok tıbbi faktörün daha önemli olduğunu desteklemektedir (Akın, 2007: 147).

İş yerinde oluşan sağlık problemi, çalışma kabiliyetinin azalması, oluşan engellilik, sakatlık veya sürekli ya da geçici bakıma muhtaç olup olmadığının belirlenmesinde çalışma (iş) gücü kaybı kavramı önem oluşturmaktadır.

1.6.2.3. Meslekte Kazanma Gücü Kaybı

Sağlık kapasitesinin sağlık raporu oranınca %60'ını kaybeden bir kişi malullük aylığı alma hakkı kazanır. Fakat bu sağlık kaybının iş kazası olabilmesi için rahatsızlığının işyerinden kaynaklanması, meslek hastalığı ve iş kazası sonu oluşması şarttır. Bunun haricinde oluşan bir rahatsızlıkta sağlık oranı ne olursa olsun malullük hükümleri geçerli değildir.

İşyerinde kazanma gücü kaybının belirlenmesinde beş ölçek belirlenmiştir. Yönetmelikte belirtilen bu çizelgeler A, B, C, D ve E olarak düzenlenmiştir ve çizelgelerin düzenlenmesi tıbbi verilere dayanmaktadır. Tablo A iş kazaları ve meslek hastalıklarının neden olduğu aksama türlerini gösterirken; tablo B sektörleri; tablo C daimi iş göremezlik sembollerini ve tablo D meslekte kazanma kapasitesindeki düşüşü göstermektedir, son olarak tablo E'yi göstermektedir. Tablo D'ye göre belirlenen oran

ve sigortalının yaşı, maluliyet oranını belirlemek için kullanılır. Tüm ekspertiz işlemleri sonucunda sigortalının işyerindeki kazanç kaybı hakkında sorumlu kurum tarafından bilgi verilir. Sigortalı bilirkişi raporunun sonucuna itiraz etmekte ve yeni bir muayene talep etmekte serbesttir. İtirazı değerlendiren birim Yüksek Sağlık Kuruludur (YSK). Sigortalının tebligata itiraz etmemesi halinde, belirlenen mesleğe ilişkin iş göremezlik oranı belirlenir. Açıkça işteki yıpranma oranının zamanla değişmesi mümkündür. Böyle bir durumda, sigortalının durumu itibari ile mahkemeye başvurması ve durumun tekrar değerlendirilmesini talep etmesi tartışmalara neden oldu. Tartışmalar sonucunda konu Yargıtay'a taşınmıştır. Yargıtay 10. Hukuk Dairesi, YSK kararlarına itirazın olmadığını, sosyal güvenliğin uzmanlık gerektiren bir uzmanlık alanı olması nedeniyle tıbbi konularda ortaya çıkan uyuşmazlıkların çözüm yerinin doğabileceğini ileri sürdü. Sorumlu sağlık otoritesi Yargıtay 9. Hukuk Dairesi ise YSK kararlarına karşı temyiz yolunun olduğunu değerlendirmiş ve kararı 1961 Anayasası'nın yargı yetkisini ilan eden 7. maddesine ve Anayasa Mahkemesinin yargı yetkisini ilan eden 31. maddesine dayandırmıştır. 09.11.2018 Resmi Gazete' de yapılan konuşmada iddia hakkı bulunmaktadır (Şakar, 2017: 3).

1.7.Malullük İle Benzer Kavramlar

Kanunda net olarak tanımlanmayan engelli kavramı; engellilik, handikap ve hatta hastalık gibi terimlerle sürekli olarak karıştırılır ve bu terimler genellikle birbirinin yerine kullanılır. Ancak terimlerin her birinin farklı bir anlamı vardır ve bu nedenle farklı konular için kullanılır. Engellilik, engelliliğin en kafa karıştıran kavramlarından biridir. Engellilik kavramını fiziksel ve zihinsel engelli olmak üzere iki kategoriye ayırabiliriz. İnsanların fiziksel olarak yetersiz kalmasına, yeteneklerini ve hareket kabiliyetini sınırlandırmasına neden olan engel fiziksel iken, kişinin zihinsel yeteneklerini sınırlayan ve ruh sağlığı sorunlarına yol açan engel ise zihinsel bir engeldir. “Engellilik” ve “engellilik” kavramları aynı görünse de farklı anlamlar ifade etmektedir. 2022 Sayılı “65 Yaş Üstü Türk Vatandaşları, Muhtaçlar, Özürlüler, Yetimler ve Özürlüler Kanunu” na göre işini ve çalışma gücünü kaybedenler %40 ile %70 arasında sayılmaktadır. Oransal olarak sağlık durumunun %70'den fazlasını kaybedenler özürlü sayılır (a.5) (Uşan, 1999: 3).

Türk Sosyal Güvenlik Kanunu'na bakarsak özürlülük için tek bir ölçüt aranmaz. Maluliyetin oluşabilmesi için birden fazla unsurun bir araya gelmesi gerekir. Engellilik bu unsurlardan sadece biridir. İnsanların karşılaştığı her engel bir engel olsa da, her engel bir engel değildir. Bedensel ve zihinsel yetersizlikleri ifade etmek için kullanılan engelli terimi yerine, belirli durumlarda engelli terimi kullanılmıştır. Engellilik; engelliler Kanununun bazı kanun ve yönetmeliklerde değişiklik yapan 3. maddesine göre “zihinsel, bedensel, ruhsal, duysal ve sosyal yeteneklerini kaybetmesiyle sosyal hayata ve günlük yaşamlarına uyum sağlamakta güçlük çeken kişiler, çeşitli derecelerde doğuştan gelen veya sonuç olarak ortaya çıkan nedenleri karşılaması gerekir; korunmaya, bakıma, rehabilitasyona, tavsiyeye ve desteğe muhtaç kişi olarak tanımlanmıştır Bugün özürlü insanlardan çok özürlü insanlardan söz ediliyor. Kavramlar arasında bir bütünlük olmadığından durumdan farklı sonuçlar çıkmaktadır. Öğretimde bazı yazarlara göre engellilik sadece hareketlilik açısından incelenmesi gereken bir kavram değildir. Sadece engellilere değil, eski hükümlülere ve göçmenlere de engelli statüsü verilebilir. Bu nedenle birlikte kullanılsalar da engellilik kavramı engelliliği de içeren daha geniş bir kavramdır (Altan, 1998: 32).

Engellilik ve handikap terimleri, farklı anlamları olan iki farklı terimdir. Maluliyetin tespiti “Maliyet Tespit Usulü Hakkında Yönetmelik” hükümleri çerçevesinde yapılırken, maluliyet derecesinin tespiti ise “Maluliyet Ölçütlerinin Sınıflandırılması ve Sağlık Bakanlığının Raporları Hakkında Yönetmeliğine göre yapılır. Dolayısıyla sakatlık oranı ile yıpranma oranı farklı anlamlar taşımaktadır. Engelli sigortalıların çalışması mümkün olmamakla birlikte, ancak çalışabilecekleri belirlenen işlerde çalışabilirler.

1.8.MALUL KAVRAMININ İNCELENMESİ

5510 sayılı Kanunun 25 inci maddesinin birinci fıkrasında kimlerin özürlü sayılabileceği maddesinde; “Sağlık makamlarınca usulüne uygun olarak düzenlenecek raporlar ile sigortalı için sigortalı veya işverenin talebi üzerine kurumca onaylanan sağlık kuruluşlarına dayalı tıbbi kayıtların (a) bentleri kapsamında incelenmesi sonucunda (a.) ve (b) 4 üncü maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde yer alan iş kazası veya meslek hastalığı sonucu işyerinde veya Kurum Sağlık Kurulunca tespit

edilen sigortalının kazanç gücünün en az %60'ını kaybetmesi, c maddesinde belirtilen sigortalı için çalışma kapasitesinin en az %60'ı veya görevini yerine getiremeyecek şekilde işyerinde çalışır. Bu hükmün de belirttiği gibi sigortalının malul kabul edilebilmesi için kanun, sigortalının çalışma veya çalışma kapasitesinin %60'ını kaybetmesi gerektirmektedir. İlk işe girdikten sonra maluliyete neden olan maluliyetin, işte veya meslekte kazanma kapasitesinin %60'ının belirlenmesi ve maluliyet durumunun kurumun sağlık müdürlükleri tarafından belirlenmesi gerekmektedir. Dolayısıyla bireylerin maluliyet sigortasından yararlanabilmesi için bu şartların bir arada bulunması gerekmektedir (Yelmen, 2011: 249).

1.9. ÖLÜM SİGORTASI KAVRAMININ İNCELENMESİ

1.9.1. Türkiye'deki Tarihsel Gelişim

Türkiye'de 1930'lu yıllardaki sanayileşme hareketlerinden sosyal güvenliğin modern anlamda kurulmasına kadar, dul ve yetimlerin sigortalıların ölümü nedeniyle uğradıkları gelir kaybı geleneksel güvenlik teknikleri ile telafi edilmeye çalışılmıştır. Hukuk sistemimizde ölüm sigortalarına yönelik hükümler; Osmanlı İmparatorluğu dönemindeki düzenlemeler, cumhuriyetin ilan edilmesinde önceki dönemlere yönelik düzenlemeler ve cumhuriyetin ilan edilmesinden sonraki düzenleme olmak üzere, 3 başlık altında incelenmesi yapılmaktadır (Canikoğlu, 2012: 379).

1.9.2. Osmanlı İmparatorluğu Dönemine İlişkin Düzenlemeler

Osmanlı Devletinde sigorta kapsamında ilk düzenleme 1869 tarihli Maadin yönetmeliğidir. Yönetmelik, madencilik alanında iş kazasında yaralanan işçiye ve vefatı halinde hak sahiplerine, miktarı Devlet tarafından belirlenen miktarda bir ödeme yapılmasını öngörmektedir. Düzenleme, yararlanıcılara devam eden yardımı zorunlu kılmasa da, bu kişileri tazminat yoluyla korumayı amaçlamaktadır. Bu süre zarfında yardımlar fonlarla sağlandı ve asker ve memurlar için bazı riskler sigortalandı. Bu sandıklardan ilki 1866'da kurulan Askeri Refah Fonu'dur. Devlet Memurları Emekli Sandığı 1881, Seyrisefain Emekli Sandığı 1890, Askeri ve Sivil Sandıkları ile Tersane İşçi ve Memurları Emekli ve 1909 Malul Sandığı, Hicaz Demiryolu Memurları ve

Memurları Hastalık ve Kaza Hallerinde Yardım Sandığı 1910, 1917 yılında Hayriye şirketi Tekaüt Fonu kurulmuş, ancak bu fonlardan sağlanan yardımlar sınırlı ve sosyal riskleri karşılamaya yetmemiştir (Tunçomağ, 1988: 3).

1.9.3. Cumhuriyetin İlanından Önceki Döneme İlişkin Düzenlemeler

Bu döneme TBMM dönemi de denilebilir. Bu dönemde çalışma koşullarının ağırlığı nedeniyle işçilerle Zonguldak ve Ereğli bölgeleri için yasal iki anlaşma yapılmıştır. Birincisi “Zonguldak ve Ereğli Havza-i Fahmiye’de Bulunan Kömür Tozu Meyveleri Umumi Emek Temini Hakkında Kanun”dur. Söz konusu yasa, üretim anında ortaya çıkan ve şirket tarafından kömürün kullanılmayan tozunun açık artırmayla satılacağını ve elde edilen gelir ile işçilere fayda sağlayacak şekilde kullanılacağını öngörmektedir. Bu yönüyle anılan kanun, sınırlı düzenlemeler içermesine rağmen sosyal güvenliğin ilk kanunu olarak kabul edilmektedir (Levent, 2012: 403).

Yasal düzenlemenin ikincisi ise "Ereğli Havza-i Fahriyesi Madenciler Kanununa Dair Kanun"dur. Kanun, Ereğli bölgesinde çalışanlar için yedek akçe kurulmasını öngörmektedir. Bu fonların gelirlerinin işçi ve işverenler tarafından alınan zorunlu primlerden elde edildiği ve bu gelirin hastalanan işçilere, yaşlı işçilere veya ölen işçilerin ailelerine aktarıldığı açıklanmıştır. 75. Sandıklar daha sonra "İşçi Sendikası" adı altında birleştirildi. Sendika, sandık üyelerine yardımın yanı sıra cenaze yardımı hak sahiplerine yapılacağını açıkladı. Sağlanan yardımlar sınırlı olmakla birlikte, işçi sendikası Sosyal Güvenlik Kurumu Türkiye’de ilk olarak tanınmakta ve ilk kez bir sosyal güvenlik uygulaması niteliğine kavuşmaktadır (Özgökçeler ve Sümer, 2015: 335).

1.9.4. Cumhuriyetin İlanından Sonraki Düzenlemeler

1926 sayılı 818 sayılı Borçlar Kanunu bu dönemde çıkarılmış olmasına rağmen, bu Kanun, çalışanların sosyal güvenliğine ilişkin önemli bir hüküm içermemektedir. Kanun işverenin ancak iş kazasında işçinin veya meslek hastalığı nedeniyle vefat etmesi durumunda destekten yoksun bırakılanlara tazminat ödeyeceğini öngörmektedir. Bu düzenleme, sosyal güvenlik hukukundan çok bir sorumluluk

hukuku meselesi olduğundan, hak sahiplerine sadece tazminat ödenmesi yoluyla sağlanan yardımlar yetersiz kalmıştır (Arıcı, 2015: 25).

3008 sayılı İş Kanununun 1936 yılında çıkarılması ile Türkiye'de ilk defa sosyal güvenliğin kurulması planlanmıştır. Kanun, meslek hastalığı veya iş kazası, yaşlılık, analık, işten çıkarma, ölüm ve hastalık risklerini kapsamına almaktadır⁷⁸. Kanunda ilgili 6 ay içerisinde meslek hastalığı, iş kazası ve analık sigortası kurulması öngörülmesine rağmen, 1945 yılında sadece Analık Sigortası, İş Kazası ve Meslek Hastalığı Kanunu çıkarılmıştır (Aslanköylü, 2009: 25).

Bu Kanunun 4'üncü maddesinde, sigortalıların menfaatleri arasında, defin için gerekli paralar ile sigortalının lehtarlarına atfedilebilecek gelirler düzenlenmiş, ayrıca lehtar grubu geniş tutulmuş, sigortalının çocuğu, eşi ve kardeşleri lehtarlardan sayılır (Madde 20). Sadece iş kazaları ve meslek hastalıklarından kaynaklanan ölümlerde; Sigortalının dul eşinin, yeniden evleninceye kadar yıllık gelirinin yüzde otuzu kadar bir gelir elde etmesi ve sigortalı kadının bir şekilde yoksulluğu ortadan kaldırması öngörülmüştür. Aylığa hak kazanabilmek için evliliğin kazadan önce yapılmış olması ve kanunda sigortalının çocuklarının 16 yaşına kadar yıllık gelir elde etmesi ve eğitim durumunda ise, 18 yaşına kadar, sigortalının vefatından sonra ana ve babasız kalan veya çocuğunun düşmesinden sonra bu duruma ilerleyen sigortalıların yıllık gelirlerinin %15'i, Çalışamayacak kadar malûl olan, yaşının üzerine çıktıktan sonra kesintisi yapılmayan çocuklar, sigortalının vefatından, evlat edinilmesinden veya sigortalının kabul edilmesinden veya ana-babasının düzeltilmesinden sonra doğan veya sigortalının babalığının tespiti. Sigortalı annenin vefatından doğan hakların çocuğun babasının bilinmesini gerektirmeyen bu haklardan müşterek sigortalı olan çocukların da yararlanması ve hak sahiplerinin 30 lira ödemesi şart koşulmuştur. Diğer taraftan, kaza anında geçimi Sigortalı tarafından teminat altına alınan veya kastedilen sigortalı ve 15 yaşına kadar olan kardeşleri, varsa, eşine veya kocasına ve sigortalının yıllık gelirinin %30'unu ve çocuklar sigortalının çocuğu varsa toplam gelir ile %60 arasındaki farkın, sigortalının dul olması halinde her kardeşin gelirinin çocuğa atfedilen gelirden (Madde 21) fazla olamayacağı hükme bağlanmıştır. Evlenme ödeneği olarak bir defada verilen yıllık ödeneğin 3 katı ödeneceği ve dolayısıyla kaybedilen hak nedeniyle diğer hak sahiplerine yapılacak gelir artışlarının bu ödemedan 3 yıl sonra başlayacağı belirtilmektedir (Aslanköylü, 2009: 203).

3008 sayılı İş Kanunu'nda ek sigorta branşları kurulmasına yönelik çabalardan ikincisi 6 Şubat 1949 tarihli ve 5417 sayılı Yaşlılık Sigortaları Kanunu ile hayata geçirilmiştir. Söz konusu kanun ara Kanunlarla değiştirilmiştir. 5417 sayılı Kanun'da ölüm aylığı hak sahiplerine bağlanabilmesi için şartlar sıkılaştırıldı: Ortalama her yıl için en az 200 gün yaşlılık sigorta primi ödenmesi, son 3 yılda asgari 200 prim günü ödenmesi gerekiyor ve sigortalının 50 yaşında olması gerekmektedir. Ölen Sigortalının dul eşinin koşulları sağlanması halinde ölüm aylığı alabilmesi için, sigortalının ölümünden en az 1 yıl önce evlenmiş olması ve özel kanunlara göre herhangi bir aylık veya ödenek almamış olması gerekir. Herhangi bir yerden veya sigortalı bir işte herhangi bir gelirin olmaması gerekir (Madde 14).

5417 sayılı Kanun kapsamında sigortalıların ölüm aylığı bağlanması için gerekli şartlar en az 15 yıl sigortalı olan veya ölüm tarihi itibari ile en az 3000 sigortalılık prim günü ödeyen veya 5 ile 20 yıl arasında sigortalılık süresi bulunan sigortalıların hak sahiplerine ölüm aylığı ödenir. Sigortalının malul eşine %50, çocukların her birine %25, sigortalının daha önceki eşinden olan anasız ve babasız çocuklarına ise %40 aylık bağlanması öngörülmüştür (Madde 21/1). Eski kanuna göre 18 yaşına kadar çocuklara bağlanan ölüm aylığı, bu kanuna göre belirli şartları taşıması halinde 25 yaşına çıkarılmıştır (Madde 21/2)

İşçiler için düzenlemeler yapılırken, 6 Ağustos 1949 tarihinde T.C. 5434 sayılı yayınlandı. Memurların sosyal sigortaları da emekli sandığı kanunu ile düzenlenmekte olup, ölen sigortalının dul ve yetimlerine çeşitli seçenekler dikkate alınarak ilgili kanuna göre ayrıntılı olarak ödenmektedir. Bu kapsamda görev süresi içinde veya görevinden ayrıldıktan sonra vefat edenler, 15 yıl ve daha fazla fiili görev süresi içinde vefat edenler, emeklilik, adi malullük veya malullük aylığı ile ölenler, ölüme yol açan olaylar sonucu vefat edenler, yedek subay okulu öğrencilerinden, okul veya hazırlık birliklerinde iş göremez hale gelenler veya emekliler sırasında ölenler veya hizmet süresi 25 yıl ve üzerinde olanlar kesintiler iade edilmeyen, 60 yaşından önce vefat edenler, malullük aylığı kesilenler, dul ve yetimler ile hizmete çağrılmadan ölenler, emekliliğe hak kazanmış ve 15 yıllık hizmetini tamamlamışsa belirli koşulları yerine getirdikleri takdirde ölüm aylığı alırlar. Bu kanuna göre yaşlılık, adi malullük ve hizmet malullüğü aylıkları dul eşi %50, çocuklara ve anne ve babaya %25 aylığı ödenir. 5434 sayılı Ölüm Sigortası Kanunu hükümleri daha sonra çıkarılan kanunlarla

değiştirilip 5510 sayılı Kanunla yürürlükten kaldırılmış olsa da Geçici Sigortalar Kanununun 4 üncü maddesinde yapılan atıf neticesinde 2008 yılı Ekim ayından önce katılmaya başlayanlar hakkında bu hükümler uygulanmaya devam etmektedir (Baycık, 2017: 32).

Ayrıca sosyal güvenlik açısından TSK personelinin yakından ilgilendiren 3 Ocak 1961 tarih ve 205 sayılı Ordu Yardım Tesisleri Kanunu çıkarılmıştır. OYAK üyeleri ağırlıklı olarak TSK'de görev yapan subay, astsubay ve uzman çavuşlardan oluşmaktadır (Madde 17). OYAK, üyelerinin ölümü halinde varislerine bir defaya mahsus kapsamlı vefat ödeneği vermektedir. Ölüm ödeneğinin miktarı, üyenin aldığı son aylık miktarın on iki katıdır. Bu desteğin yanı sıra üye, OYAK'a üye olduğu tarihten ölüm tarihine kadar geçen süreyi kapsayan (Madde 25/1) yaşlılık aylığı da alır. Emeklilik ödeneğinin, ölen üyenin yaşamı boyunca sunulacak beyannamede adı geçen mirasçılara ödenmesi öngörülmüştür (Madde 25/2). Görüldüğü gibi ölümü halinde üyenin yaşlılık aylığını kimin alacağını seçme yetkisi üyeye verilmiştir (Baycık, 2017: 32).

Bu dönemde fikir işçisi olan bankalar, sigorta şirketleri, ticaret odaları, borsalar ve bunların sendika çalışanları 3008 sayılı Kanun kapsamından çıkarılmış ve bu işçiler sosyal güvenliklerini sağlamak için karşılıklı yardım fonları kurmaya sevk edilmiştir. 1964'ten bu yana, çalışanlara ve ölüm halinde hak sahiplerine maluliyet, yaşlılık ve ölüm yardımı sağlamak için fonlar kurulmuştur (Caniklioğlu, 2014: 380).

1961 anayasasının kabul edilmesinden sonra yasal düzenlemeleriyle sosyal güvenlik alanında yoğun çalışmalar yapılmıştır. Bunlardan ilki 506 sayılı Sosyal Güvenlik Kanunu'dur. Sigortalının herhangi bir statüde aylık alırken veya tarafına aylık bağlanma şartları yerine getirmesi durumunda hak sahiplerince talep edilerek taraflarına aylık bağlanır.

Bir başka düzenleme ise 1479 sayılı Esnaf ve Diğer Serbest Meslek Sahipleri Sosyal Sigortalar Kurumu Kanunu olup meslek sahipleri 1080 gün prim ödemiş olması ve buna istinaden ölen sigortalının eş, çocuk, anne ve baba kayıtlarının bulunması ve taraflarına ölüm yardımı ve toptan ödeme yapılmasıdır.

Uzun vadeli sigorta kolları alanında bir diğer önemli düzenleme ise yurt dışında çalışan Türk vatandaşları için çıkarılan 30 Mayıs 1978 tarih ve 2147 sayılı çalışma saatlerinin sosyal güvenlik değerlendirmesine ilişkin belirlenen kanundur. Dâhil edilen ölüm sigortası sürelerini talep etmek için gereken tutarda. Daha sonra 3201 sayılı kanun ile Türk vatandaşlarının yurt dışında geçirdikleri çalışma saatleri ile bu sürelerin ara veya sonunda bir yıla kadar ispatlanmış işsizlik süreleri için borçlu olunabileceği hükmü ve yurt dışında geçirilen sürelerde ev hanımı olarak çalışanlardır (Madde 1) (Caniklioğlu, 2014: 380).

Çiftliklerde iş sözleşmesi ile geçici olarak çalışanların için 2925 sayılı Tarım İşçileri Sosyal Sigortalar Kanunu çıkarılmıştır. Kanunda evlilik ve ölüm yardımı olmadığı gibi cenaze yardımı yalnızca iş kazası durumunda ödenmekte ve hak sahipleri arasında anne ve babalar da yer almamaktadır (2925 S.K. Madde 25)

Tarımda serbest meslek sahiplerini için 2926 sayılı Sosyal Güvenlik Kanunu çıkarılmıştır. Bu kanunda ölüm sigortası yardımları şu şekilde sayılır: Ölen sigortalının eş, çocuk, anne ve babasına yıllık gelir ödenmesi, toplu ödeme yapılması ve cenaze giderleri için karşılık ayrılmasıdır. (2926 S.K. Ek madde 3)

5502 sayılı Sosyal Güvenlik Kanunuyla Bağ-kur ve Emekli Sandığı tüzel kişilikleri kaldırılarak tek bir Kurum olarak Sosyal Güvenlik Kurumu çatısı altında birleştirildi. Kanunun söz konusu bazı hükümleri 703 sayılı KHK ile yürürlükten kaldırılmış, 15.07.2018 tarihli ve 30479 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 4 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 403. maddelerinde ve müteakip maddelerde aynı içerikteki hükümlere yer verilmiştir (Ceylan, 2011: 150).

1.10.HAK SAHİPLERİNE YAPILAN YARDIMLAR VE PAYLAŞTIRILMASI

1.10.1. Eşin Aylık Oranı

5510 sayılı Kanunun bütün sigorta bentleri hariç olmak üzere sigortalının dul eşi ile çocuğu olmayan dul eşinin %50'si aylık işlerine dâhil olmadıkları için aylık bağlanır. Yasa veya yabancı mevzuat uyarınca veya kendi sigorta, gelir veya emekli maaşı temelinde. Bağlanmadığı takdirde aylık %75 oranında ödenmektedir (Madde 34/1-(a)). Görüldüğü gibi sigortalının dul eşinin %50 emekli aylığı alması için herhangi bir

koşul bulunmazken, %75'lik aylığın bağlanabilmesi için birbirinden bağımsız iki koşul belirlenmiştir. Birinci şart, eşin kazanç getirici bir işte çalışmıyor olması veya kendi gelir getirici çalışması nedeniyle herhangi bir gelir veya aylık almamış olması, ikinci şart ise eşin aylığa hak kazanacak çocuğu olmamasıdır. Şartlardan biri yerine getirildiği takdirde, dul kadın aylık %75 oranında emekli maaşı alamaz. Eşin çalışma koşulu değerlendirilirken, eşin çalışması nedeniyle herhangi bir gelir veya aylık alamayacağının varsayılması gerektiği tespit edilmiştir. Paragrafa göre bir gelir veya aylık alıyorsa, bu onun %75 oranında aylık almasına engel bulunmamaktadır (Civan, 2018).

Vefat eden sigortalının hak sahiplerinin aylığı, dul eşin aylık oranını etkilemez. Eşe yine emekli aylığın %75 oranında aylık bağlanır. Sigortalının dul eşinin daha önceki herhangi bir evliliğinden olan çocuklarına hisse ayrılma durumu olmaz. Bu durum Kanunda "aylık çocuğu olmayan dul" ibaresi şeklinde belirtilir.

5510 sayılı Kanunun anılan açık hükmüne göre, kanuni eş, hizmet akdiyle çalışmayan ancak ceza infaz kurumlarında ve tutukevlerinde kurulan kurum, atölye ve benzeri birimlerde çalışan veya Türkiye İş Kurumunca düzenlenen mesleki eğitim, geliştirme ve yeniden eğitime katılanlardan biri olarak lise veya üniversitelerde okurken zorunlu staj öğrencilerinden biri olarak çıraklık adayları, çıraklar ve Mesleki Eğitim Kanunu kapsamındaki şirketlerde mesleki eğitime engel değildir. Aylık alan dul kadın, %75'lik bir emekli maaşı almaktadır (Civan, 2018).

Kanunda eşlere aylık bağlanırken kadın veya erkek olmasında herhangi bir ayırım yapılmamaktadır. Aylık oran sadece eşlerin çalışıp çalışmamasına veya çocuklarının olup olmamasına göre değişir. Çalışan veya kendi çalışmasından emekli aylığı ala dul eş %50 oranında dul aylığı alır. Çalışmasının sona erdiği zaman işten ayrıldığı tarihi takip eden aybaşından itibaren aylık oranları değişir. Aynı şekilde ölüm aylığında bulunan bir yetim aylıktan çıkması durumunda aylıktan ayrıldıkları tarihi takip eden aybaşından itibaren dul eşin aylıkları %75 oranında ödenir.

Eşlerin çalışmaması veya herhangi bir geliri/maaş almamaları koşuluyla emekli maaşını %75 olarak belirleyen kuralın, emeklilik geliri olan eşler arasında, kıdemlerine göre ayrımcılık yapan bir kural olması nedeniyle, Anayasa'ya aykırı olduğu ileri sürüldü. Gelir ve dolayısıyla çalışan eş için eşitsizlik yaratır. Eşin kendi

kazançlı işinden veya sigortasından elde ettiği gelirin etkilenmediği, sosyal güvenlik hakkının geri alınmadığı ve eşin istihdam durumu ve buna ilişkin pozisyonları nedeniyle Anayasa Mahkemesi tarafından Anayasaya aykırılık suçlaması gelir / emekli maaşı çalışmayanların pozisyonlarına tekabül etmiyor Geliri /emekli maaşı olmayan bir eş eşitlenemez. Türkiye’de kadınların işgücüne katılımlarının düşük olması nedeniyle, kanaatimizce çalışan eş veya gelir/emeklilik alan eş teşvik edilmeli, çalışan veya gelir/emeklilik alan eşin ölüm yardımı oranları değişmemelidir (Emekçi, 2011: 317).

506 (Madde 68/1-(A)) ve 1479 (Madde 45/2-(a)) Kanunlarının her ikisinde de dul kadının aylık taksitleri 5510 sayılı Kanun ile aynı doğrultudadır. 5434 sayılı Kanunda düzeltilen hükümlerin eklenmesinden sonra (Madde 68/1-(a), 68/3), bazı istisnai durumlarda eşe ödenen aylık oranının değişebilmesi sağlanır. Çocuğun dul kadınla birlikte aylık bağlanması halinde, eşe aylık %60, çocuğa %30 (Madde 68/2), hak sahibi 30 yaş ve üzerinde ise aylık bağlanacağı düzenlenmiştir. Eş oranının yarısı kadar emekli maaşı alır. Ancak, evlilik ölümünden en az 10 yıl önce yapılmışsa veya bu evlilikten çocukları varsa bu indirimin uygulanmayacağı öngörülmektedir (Madde 71) (Ergin ve Ertan, 2011: 2334).

1.10.2. Ölen Sigortalının Yetimlerinin Aylıklarının Oranları

5510 sayılı Çocuk Kanununda öngörülen ölüm aylığına bağlanma şartları detaylı olarak ele alınmıştır. Koşulları sağlayan çocuklara aylık %25 oranında emekli maaşı verilir (Madde 34/1-(b)). Çocuğun kız, erkek veya malul olması, bağlanacak aylığın miktarını etkilemez, ancak kanunen istisna yapılır ve sigortalının vefatından sonra kalan ana babasız kalan çocuklar veya sigortalının ölüm gününde ana veya babası arasında herhangi bir evlilik bağı olmaması veya evlilik bağı bulunması halinde, anası veya babası sonradan evlenenlere ve herhangi bir talebi olmayanlara %50 oranında aylık bağlanır. Kendilerinden başka emekli maaşları bulunmaktadır (Madde 34/I-(c)) (Ertürk, 2008:1045).

Kanun metninde belirtilmiş olan çocukların babasız ve anasız kalması durumunda, kendisinden aylık bağlanacak olan sigortalı ile hak sahibi durumunda

bulunan bireylerin aralarındaki duruma göre belirlenmiştir. Başka bir ifade ile, bu durum da sigortalının dosyalarından aylık bağlanılarak, hak sahiplerine göre değerlendirilmiştir.

506 sayılı Kanun'da aylık çocuk oranı %25 olarak belirlenmiş olmasına rağmen, "sigortalı babanın ölümü sırasında evlilik ilişkisi bulunmasına rağmen, annesi sonradan evlenenler için bu terim %50'dir". Babasız bir çocuğun bakımına dâhildir (Madde 68/1-(C)). Maddenin ters anlamından, sigortalı annenin ölümü anında evlilik bağı bulunmasına rağmen, babası sonradan evlenenlerin aylık oranının değişmediği ve %25 oranındaki aylık oranının verildiği anlaşılmaktadır. Veya %25'lik emekli maaşı oranı değişmeyecek. 5510 sayılı Kanun'da, anne ve babası sonradan evlenen çocuklara, anne-baba ayrımı yapılmaksızın %50 oranında aylık bağlanacağına dair bir hüküm bulunması, özellikle eşitlik ilkesine ilişkin çekinceleri ortadan kaldırmıştır (Gerek, 2006: 141).

1479 sayılı Kanun'da anasız ve babasız bırakılan çocuğa ilişkin bir hüküm bulunmamakta olup, aylık çocuk oranı %25 olarak sabitlenmiştir (Madde 45/2-(c)). Kural olarak, 5434 sayılı Kanuna göre çocuklara aylık %25, çocuk dul ile birlikte aylık bağlanırsa, çocuğun aylık %30'u, ölen çocuğunun ise eşi tarafından aylık %30'u ödenir. Aylık alan eşin yokluğunda eşin payı, çocuk ve ebeveyn aylığı arasında eşit olarak bölünür (Madde 68) (Gerek, 2006:141).

1.10.3. Hak Sahibinin Annesinin ve Babasının Aylık Oranları

5510 sayılı Kanun'da ana baba payları, müştereken hak sahibi olan kişilere göre belirlenir. Hak sahibi eşlerin ve çocukların her türlü gelir ve gelirlerinden elde edilen gelirlerin asgari ücretin net tutarından az olması ve istisna dışında herhangi bir gelir veya aylık hesaba katılmamış olması şartıyla, hak sahibi eş ve çocukların fazla payları olması halinde diğer çocukların kazandığı gelir ve aylıkların toplam maaşın %25'i kadar; anne ve babanın 65 yaşını doldurması halinde artırılan paya bakılmaksızın toplam %25 oranında ödeneceği belirtilmiştir (Madde 34/1-(d)) (Gökalp, 2014: 18).

Sigortalının eş ve çocuklarına ödenecek aylıkların hesaplanan kısmından ölüm aylığından az ise, kalan kısım aylığına hak kazanan anne ve babaya eşit olarak ödenir.

Ancak, her ebeveynin aylık ödemesi, ölüm yardımının %25'ini aşamaz. Bu durumda anne ve babanın aylık toplam tutarı %25 olduğundan, her iki ebeveynin de aylığa hak kazanması durumunda aylık tutar %12,5, bunlardan sadece birinin aylığa hak kazanması durumunda ise aylık oran uygulanacaktır. %25 olsun. Ancak bunlardan sadece birinin emekli maaşı alması ve diğerinin daha geç emekli olması durumunda, daha önce emekli maaşı alan anne veya babanın aylık oranı da yüzde 12,5'e düşüyor (Güzel, 2010: 295).

Sigortalının dul yetimine bağlanan aylıktan artan hisse olmadığı takdirde ana ve babaya aylık bağlanmaz. Artan hisselerin hesaplanması sigortalının ölüm anında olması şartına bağlı değildir. Daha sonradan aylıktan çıkan dul yetimine oranlarının değişmesi sonrasında ana babaya hisse ayrılabilir.

Anne ve babanın aylık taksitlerinin düzenlenmesinin mülga kanunlarda değerlendirilmesi yerinde olacaktır. 506 sayılı Kanun'da anne ve babanın aylık oranı %25 olarak belirlenmiştir. Ancak bunun için eş ve çocukların ölüm anında artan paya sahip olmaları gerekir ve sonradan artırılan pay nedeniyle ana-babaya aylık ödenemez (Madde 69). 506 sayılı Kanun, 1479 sayılı Kanun ve 5434 sayılı Kanunların aksine 5510 sayılı Kanunda böyle bir ifade bulunmamaktadır.

5434 sayılı Kanun, her ebeveyn için aylık oranı %25 olarak belirlemiş ve aylık maaş alan eşin yokluğunda, eşin payının çocuklar ile anne ve babanın maaşları arasında eşit olarak paylaştırılacağını belirlemiştir (Madde 68). 5510 sayılı Kanuna göre ana baba oranlarında farklılık olmadığı tespit edilmiştir.

1.10.4. Bağlanan Aylık Oranında İndirim Uygulanması

Bağlanacak aylıkların toplamı, hak sahiplerine bağlanacak aylıkların tutarını aşamaz. Hak sahiplerine bağlanacak aylıkların toplamı, sigortalının aylık tutarını aşamaz. Eşler, çocuklar ve ana-babanın müştereken talep hakkı varsa veya sigortalının lehtar olarak eşinden ikiden fazla çocuğu varsa, aylık taksitlerde indirim düşünülebilir. İndirim tek ve çift hisse şeklinde olabilir. Bu hesaplama %25 pay sahiplerine 1 pay, %50 pay sahiplerine 2 pay verilmekte ve paylar toplanarak aylık pay adedine bölünmektedir. Tek hisseli olanlar için bulunan miktar, çift hisseli olanlar için bulunan

miktarın iki katı oranında dağıtılır. Anne, baba emekli maaşı alırlarsa, her birine her ay bir hisseye tekabül eden miktarın yarısı ödenir. Aylık taksitlerin indirimi 506 sayılı Kanun (Madde 68/3), 1479 sayılı Kanun (Madde 45/5) ve 5434 sayılı kanun (Madde 68/5) ile aynı şekilde düzenlenir (Güzel, 2010: 295).

1.10.5. Emekli Aylığına Alt Sınır Oranı Uygulanması

5510 sayılı Kanuna göre emeklilik sisteminde emeklilik tabanı uygulaması Kanunun 33, 55 ve Değişiklik 19'uncu maddelerinde düzenlenmiştir. Yasanın 55/3'ü sigortalının çalışma süresinin her yılı için bildirilen prim ödeme gün sayısı esas alınarak vefat eden sigortalının aylıklarının hesaplanmasında esas alınacak aylık alt sınırının alt sınırı, prim gün sayısı Kanunun 82. maddesi uyarınca (asgari prime esas gelir) ölüm yılının ocak ayından, Kanunun 29/2. Sigortalılar Hakkında Kanunun 4/1-(a) ve (b) bentleri kapsamındaki Sigortalılar Kanununun yürürlüğe girdiği tarihten sonraki dönem için hesaplanarak, Kanuna göre belirlenen aylık ortalama gelirin %35'inden az olamaz. Sigortalının sorumlu olduğu eşi veya çocuğu varsa, ölen sigortalının hak sahiplerine ödenecek gelirler, gerçek kişi ise Kanunun 55' inci maddesine göre hesaplanan asgari aylık tutarının %80'inden, iki hak sahibi varsa %90'ından az olamaz (Güzel ve Caniklioğlu, 2019: 25).

Emekli alt sınır aylığı sigortalı Kanunda 4/1-(a), 4/1-(b) veya 4/1-(c) bentlerinden hangisine tabi çalışmakta olursa olsun sigortalının prim gün sayıları ve hizmet süreleri dikkate alınması sonrası emekli aylıklarını asgari düzeyde belirli bir rakamca sabitlemek suretiyle ödenir.

Bu aylıklar sigortalının çalıştığı statü durumlarına göre farklı rakamlar olarak belirlenir ve her yıl Ocak ve Temmuz aylarında belirlenen katsayı oranında artışla yükseltilerek ödenir.

506 sayılı Kanun, ölüm yardımının alt sınırının, günlük katkı payı tutarının aylık tutarının %35' inden az olamayacağını düzenlemektedir (Madde 96/1). Tek kişi için hesaplanan bu aylığın %80'inden, iki hak sahibi için %90'dan az olamaz (Madde 96/3).

1479 sayılı Kanunda hak sahiplerine bağlanacak aylık matrahı tutarı, temel seviyenin %45'inden, tek hak sahibi tek hak sahibi olduğunda bu miktar %80'den, iki kişi olduğunda %90'dan az olamaz ve ikiden fazla kişi için %100 Aylık ödeme yapılmaması öngörülmüştür (Madde 45/3) (Hüseyinli ve Aktuğ, 2012: 125).

1.11.ÖLÜM AYLIĞI

1.11.1. Ölüm Aylığının Başlangıcı

Sigortalının hak sahiplerine ödenen dul ve yetim aylıkları; Nitelik niteliğinin ölüm tarihinden sonra kazanılmış olması halinde, genellikle sigortalının ölüm tarihini takip eden ayın başında başlar (Madde 35/1-(a),(b)) (Hüseyinli ve Aktuğ, 2012: 125).

Bu nedenle, ölüm anında evli veya çalışan kız çocukları, boşanma kararının kesinleştiği tarihte yürürlüğe girip girmediği için bu zamanı izleyen ayın başından itibaren ölüm aylığı almaya hak kazanırlar. Sigortalının vefat tarihinde lehtar olması, ancak bu niteliğini kaybetmesi ve sonradan tekrar hak sahibi olması durumuna, lehtarın başvuru tarihini takip eden ayın başından itibaren ölüm aylığı başlamaz. Yasal durum (Madde 35/3). Diğer taraftan, yaşlılık veya malullük aylığı alırken ölen sigortalının hak sahiplerine de talep etmeleri halinde ölüm tarihini izleyen ayın başından itibaren aylık bağlanır (Hüseyinli ve Aktuğ, 2012: 125).

4/1(a) ve 4/1-(c) kapsamına giren ancak hem 4/1-(b) kapsamındaki hem de bu kapsamdaki yardımlarla birlikte aylık almaya hak kazanan sigortalılar, 4/1-(b) kapsamındaki hizmetlere ilişkin primler Prim ve prime ilişkin tüm borçların ödenmesi zorunludur (SSİY Madde 62/1). Önceki SGK uygulamasında, alacaklılara katkı payı ödeyen hak sahiplerinin yararlanabilmesi için, 4/1-(b) ölüm ödeneğine hak kazanabilmek için önce o borç, ödeme tarihinden sonra ödenir. Ölüm aylığı aybaşından itibaren ödeniyordu. Hak sahiplerine bağlanacak aylıklar sigortalının ölüm tarihini değil, ödeme tarihini takip eden ayın başında başladığı için şikâyetlere neden olmuştur. Bu konu 05/12/2017 tarihli Sosyal Güvenlik İşlemleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 62/1 maddesi ile düzenlenmiştir. Fıkranın sonuna eklenen cümle ile hak sahiplerine ödenecek aylıkların başlama tarihi ölüm veya hak sahibi statüsünün kazanıldığı tarih olarak belirlenmiş olup, ek 9 uncu madde ile herhangi bir

yükümlülük bulunmamakla birlikte ölüm tarihinden itibaren, ölüm tarihinden önceki süre için brüt asgari ücretin iki katına kadar katkı payı ödemekle yükümlü olduğu tespit edilenlerin aylıklarının, katkı payı ödemesi sırasında veya sonrasında, emeklilik başlangıç tarihi değiştirilmeden ödenecek ve ödenen emekli aylığının 1/3'ü kesilerek prim borçları kapatılacaktır. Bu, SGK' nın tahsilât kabiliyetini genişletti ve hak sahiplerinin emekli aylığını daha hızlı ve hak kaybı olmadan almalarını sağlamaktadır (Korkmaz, 2014: 29).

İstisnai olarak, ancak ödünç alma ve yeniden borçlanma durumunda, bu süreler için borcun ödenmesini takip eden ayın başında ölüm yardımı başlar (Madde 41/3-36/Son). Sigortalının dul yetimine ödenen aylıklar, ödeme tarihleri ve ödeme şekilleri aylık bağlayan kurum tarafından belirlenir. (Madde 55/6), hak sahiplerine ödenecek ölüm aylıklarının yasal olarak geç kalınmış talep edilmemiş ise en fazla dilekçe tarihinden itibaren beş yıl geriye gidilerek taraflarına aylık bağlanır. Beş yıldan fazla olan sürelerle hiçbir şekilde aylık bağlanma veya ikramiye ödeme imkânı bulunmamaktadır (Madde 97).

506 sayılı Kanun, ölüm aylığına hak kazandıkları günü takip eden ayın başından itibaren ölüm aylığının başlamasını öngörmektedir. Diğer bir ifadeyle, malullük veya yaşlılık aylığı alırken ölen veya bu aylığı alamadan ölen sigortalıların, malullük veya yaşlılık aylığı almaya hak kazanmış olmalarına rağmen, hak sahiplerine ödenecek ölüm aylığının başlamasıdır. Ölüm tarihinden sonra ödeme süresinin başlangıcı olarak, sigortalının veya lehtarın o ay içinde ölmesi halinde peşin ödenen aylıkları geri çevrilmez (Madde 98/2). Emeklilik, kazanılmış haklar olarak kabul edilir. Ölüm aylığına hak kazanıldığı tarihten itibaren 5 yıl sonra başvurulursa, bu aylığı başvuru tarihinden sonraki ayın başında başlar (Madde 99/1). Konuyla ilgili bir Yargıtay kararında; 506 sayılı Kanun döneminde vefat eden kızı için ölüm aylığı talebinde bulunan anne, aylığa hak kazanmasına rağmen, ölümünün ardından 5 yıl içinde "talep" eden sigortalının ve annenin 3 Nisan 2007 tarihli başvurusunu takip eden ayın başından itibaren herhangi bir talepte bulunmamıştır (Mutlay, 2014: 29).

506 sayılı Kanunda malullük veya yaşlılık aylığı alırken ölen hak sahiplerinin aylıklarının sigortalının hak kazandığı son aylık sürenin bitiş tarihinden itibaren ödenmesi nedeniyle 1479 sayılı Kanunda çifte ayırım yapılmıştır. Fiilen sigortalının

lehdarları için ölüm tarihini takip eden ayın başından itibaren. Kazanma tarihinden itibaren 5 yıl içinde hak kazanılmazsa, aylıkların başvuru tarihini takip eden ayın başında başlayacağı öngörülmektedir (Madde 43).

Yargıtay, Kanuna ilişkin kararında; ölüm yardımına hak kazanmada zamanaşımı veya zamanaşımı olmadığına, bu nedenle 5 yıldan sonra başvurulması halinde ölüm yardımının başvuru tarihinden itibaren verilmesi gerektiğine hükmetti. Görüldüğü gibi önceki kararında başvuru üzerine 5 yıl sonra dul ve yetim aylığının zamanaşımına uğradığını kabul etmiş, ancak bir sonraki kararında beyanını değiştirerek zamanaşımına uğramadığını kabul etmiştir. Kanaatimizce, sosyal güvenlik kanununda düzenlenen zamanaşımı süresi benzersizdir ve sadece ayın başında değişmektedir. Bu nedenle, mülga kanunlarda öngörülen aylıklar 5 yıl içinde talep edilmezse bu kısım zamanaşımına uğrayacak, ancak bu süreden sonra talep hakkı hak sahiplerinden mahrum bırakılmayacak ve bu durumda aylıklar takip eden ayın talep tarihinde başında başlar (Mutlay, 2014: 29).

5434 sayılı Kanun dul ve yetim aylığının başlangıcını her durum için ayrı ayrı düzenler. Buna göre dul ve yetimlere bağlanacak aylıklar; hizmette ölen kişilerin hizmet aylıklarının sona erme tarihi; Hizmette ölenlerin dul ve yetimlerinin yazılı başvuru tarihi açık, ölenlerin ölüm tarihi aylığı alırken ancak sadece ebeveynleri³⁷⁸ sandığa başvuru tarihin başından itibaren bağlıdır. Tarihini takip eden ay (Madde 91). Aylıklara, oluştukları tarihten itibaren 1 yılsonuna kadar kesintisiz olarak başvurulmaması halinde aylıklar tavana, bu tarihten itibaren 5 yıl içinde başvuruda bulunulması halinde, başvurunun olumlu sonuçlanması halinde birikecektir. 5 yıl sonra yapılmışsa, aylığın bağlandığı tarihe, takip eden ayın o Başvuru tarihindeki başlangıcına bağlanmaktadır (Madde 116). Görüldüğü gibi diğer sosyal güvenlik kanunlarında da benzer hükümler yer almakla birlikte ölüm aylığının başlaması münasebetiyle zamanaşımına kısmen değindiğimiz için Kanunda farklı zamanaşımı sürelerinin kabul edildiği ortaya çıkmıştır. 5510. Bu konuya daha sonra detaylı olarak zamanaşımı başlığı altında değinilecektir (Reisoğlu, 2012: 22).

1.12.ÖLÜM SİGORTASINDAN SAĞLANAN DİĞER YARDIMLAR

1.12.1. Toptan Ödeme Yapılması

Sigortalının vefatı sonrasında herhangi bir sigorta kolundan emeklilik şartlarını yerine getirememesi durumunda yatırmış olduğu prim gün sayılarının hak sahiplerine belirli oranda ödenmesine toptan ödeme denir.

Primin tahakkuk ettiği yıldan yazılı başvuru tarihine kadar geçen yıllar için her yıla ait tutar, her yılın cari güncelleme katsayısı ile güncellenir ve hak sahiplerine ölüm halinde yıllık emeklilik esaslarına göre toplu ödeme şekli (5510 S.K. Madde 36/1) sigortalının hizmet borcu varsa veya primler isteğe bağlı olarak ödeniyorsa bu primler de sigortalıdan mahsup edilir.

Yatırılan genel sağlık sigortası primleri hak sahiplerine toptan ödeme şeklinde ödenmemektedir. Aylık bağlanma şartları yerine geliyorsa ve sigortalının geride kalan dul yetim olarak hak sahibi varsa bu durumda kişilere toptan ödeme yapılamaz. Bu durumda herhangi bir seçim imkânı bulunmamakta olup doğrudan hak sahiplerine hisseleri oranında aylık bağlanır.

Medeni Kanun'un miras paylaşımına ilişkin hükümlerine paralel olarak şayet sigortalının vefat ettiği tarihte eşi hamile ise hak sahiplerine toplu ödeme yapılabilmesi için çocuğun doğumu beklenir veya varsa mahkeme süreci, davanın sonucuna göre hareket edilir.

5510 sayılı Kanunun 32/1. 4/1-(b) bendi kapsamında sigortalı sayılanların hak sahiplerinden aylık bağlanabilmeleri için, ölen sigortalının hiçbir prim ve prim yok. Genel sağlık sigortası primi dahil olmak üzere kendi sigortası kapsamında veya 4/1(b) kapsamında ödenecek ilgili borçlar. 5510 sayılı Kanun şemasına bakıldığında, 4/1-(b)'de prim ve prime ilişkin borçların hangi durumlarda ödeneceği konusunun kanunda açıkça yer aldığı görülmektedir. Bu sorun, uzun vadeli sigorta branşlarında o ana kadar ödenen katkı paylarının götürü vefat yardımında katkı payı yükümlülüğüne rağmen hak sahiplerine ödenip ödenmeyeceği sorusunu gündeme getirmektedir. SGK' nın alınan primleri geri ödediği kabul edilse bile bu durumda ödenmeyen sürelerin değerlendirilmesi sorunu ortaya çıkmaktadır. Bu nedenlerle kanaatimizce SGK

uygulamasının makul olduğunu ve olası sorunları engellediğini söylemek gerekmektedir (Reisoğlu, 2012: 22).

Kanun, hem sigortalılar hem de hak sahipleri tarafından toplu ödemelerle ödenen yardımlar olsa da, hak sahiplerinin, sigortalının sonraki faaliyetine veya krediye dayalı olarak ölüm aylığı almaya hak kazanabileceklerini belirtti. Ölüm sigortasını talep etmek için gereken prim ödeme günlerinin sayısı, yurt dışından sağlanan yardımların ödünç alınması veya birleştirilmesi veya daha sonraki fayda değerlendirmesine bağlı olarak hak kazanılan sürelerin eklenmesi suretiyle tamamlanırsa, toplu ödeme ile mahsup edilen süreler, 5510 Sayılı Kanun'un 31/2 nci maddesinde hak sahiplerinin yazılı talebi ve 36/4 maddesine göre canlandırılabilceğı belirtilmektedir (Sözer, 2016: 383).

506 Sayılı Kanun (Madde 71) ve 1479 Sayılı Kanun (Madde 45) aynı esaslara göre toptan ödeme yapılmasını öngörmekte olup, 5434 sayılı Kanunda da benzer hükümler yer almaktadır. Yıl ayrılır ve bu süre içinde başvuru yapılmaması halinde başvuru sahipleri arasında paylaştırılır (Madde 84). Ve hak sahiplerince hisseleri oranında paylaştırılır.

1.12.2. Evlenme Ödeneğı Verilmesi

Sigortalının vefatından sonra ölüm yardımı alan kızların evlenmeleri halinde aylıklarının düşeceğı belirtilmişti. Aylığı bu şekilde düşürülen kız çocuklarına 5510 sayılı Kanun kapsamında geçerli olmak kaydıyla, aldıkları aylıkların 2 yıllık kısmı evlilik yardımı olarak peşin ödenir. Çocuk 2 yılın sonuna kadar aylık bağlanır. Kız çocuğı bu süre içinde aylık almaz ancak genel sağlık sigortalısı olarak sağlık hizmetlerinden yararlanılmaktadır (5510 S.K. Madde 37/1).

Göründüğü gibi evlilik ödeneğinden sadece kızlar yararlanmaktadır. Kız yetimin ölüm aylığı alması gerekir. Sigortalının anne veya baba olması evlilik yardımının verilmesinde önemli değildir. Özürlü kız çocuklarına ölüm aylığı düşürülmediğı için evlilik ödeneğı ödenmesine de gerek yoktur. Bu durumun çocuklar arasında farklılık yaratıp yaratmadığını incelemek gerektiğinde, yasa koyucunun amacının bir kısmı Evlilik yoluyla gelir kaybını telafi etmek gerekmektedir. Evlilik

yardımları alan kızın eşi iki yıl içinde ölürse ve eşinden ölüm aylığı almaya hak kazanırsa, başvuru üzerine eşinin hak kazandığı ölüm aylığı verilir. Bu iki yıllık süre içinde aylık bağlanması beklendiği için kız çocuğuna evlilik yardımı yapılırsa, diğer hak sahiplerinin aylıkları, bu sürenin bitimini takip eden ödeme döneminden itibaren 34'üncü maddeye göre değerlendirilir. Evlilik yardımının verildiği (Madde 37/2) (Sözer, 2016: 383).

Evlilik ödeneği sadece bir kereye mahsus ödenir. Daha önceki evliliği sonucunda evlenme ödeneği alan yetimin ileride boşanması veya eşinin ölümü nedeniyle anne ve babasından dolayı bağlanmış olan ölüm aylığını tekrardan almaya başlayan kız çocuğu, yeniden evlenmesi halinde tekrardan evlilik ödeneği alamaz. Bu arada hak sahibinin eski eşiyle gerçekten birlikte yaşayıp yaşamadıklarını araştırılır, şayet eski eşiyle yeniden evlendiği tespit edilirse eş yardımı ödeneği ödenmez. Eski eşiyle birlikte yaşamadıkları tespit edilirse ve daha önceden evlilik yardımı almadığı anlaşırsa evlilik yardımı almaya hak kazanırlar.

506 sayılı Kanunda, kız çocuklarına 2 yıllık meblağ, evlenme yardımı (Ek 12. Madde) şeklinde, evlenme yardımının başlangıcı dâhil edilmeden verilirken, 1479 sayılı Kanunda evlenme yardımı, evlenme yardımına dâhil edilmemiştir. Ölüm sigortasının faydaları sayılır (Madde 40). 5434 sayılı Kanun'da, evli eş ve anne ile evlilikleri nedeniyle aylık bağlanan kız çocuklarına dul veya yetim aylığının 12 aylık tutarının sayılacağına dair çok daha kapsamlı bir düzenleme yapılmıştır. Görüldüğü gibi, yürürlükten kaldırılan sosyal güvenlik kanunlarının her birinde ayrı ayrı düzenlenen evlenme ödeneği, sigortalılar için 4/1-(a), 4/1-(b) çerçevesinde tek tip bir standarda bağlanmıştır (Sözer, 2017: 29).

1.12.3. Cenaze Ödeneği Verilmesi

Kurumun Yönetim Kurulu tarafından belirlenen ve Bakan tarafından onaylanan oran üzerinden ölüm yardımı; Ölen sigortalının lehtarları için bir defaya mahsus bir yardımdır. Ölüm ödeneği, sigortalının eşine, olmayana çocuklarına, olmayan anne ve babasına, yoksa kardeşlerine verilir (5510 S.K. Madde 37/3). Bu kişilere cenaze ödenemezse ve sigortalının cenazesinin bir gerçek veya tüzel kişi tarafından

yapıldığıının kanıtlanması halinde, cenaze ödeneği miktarını geçmeyecek şekilde belgelerden doğan tutar ödenir. Amerikan Sosyal Güvenlik sistemine bakarsak, ölüm yardımına (255 \$) benzer bir ödemenin öncelikle eşe ve eşin yokluğunda çocuklarına ödendiğini görüyoruz. Ölüm tarihinden itibaren 2 yıl içinde kuruma başvurma şartı aranır. En az 360 gün malullük, yaşlılık ve ölüm sigortası primlerinin raporlanması halinde vefat ödeneğinin düzenlenmesi için ölüm tarihinde sigortalı olma zorunluluğu yoktur ve sigortalının hangi statüde çalıştığı önemli değildir. Sigortalının sürekli malullük geliri, malullük, malullük veya yaşlılık aylığı almaması ve 360 gün malullük, yaşlılık ve ölüm sigortası primlerinin olmaması durumunda ölüm nedeninin önemi yoktur. Bu durumda ölüm yardımı sadece iş kazası veya meslek hastalığı sonucu vefat eden sigortalılara ödenir.

Ayrıca ölüm yardımı sadece sigortalının ölümü halinde verilir, sigortalının eşinin veya çocuğunun vefatı halinde sigortalıya ölüm tazminatı ödenmez. Sigortalının iş kazası veya meslek hastalığı sonucu vefatı halinde, ne kısa vadeli branştan ne de ölüm branşından ölüm yardımı ödenmeyecek ve kısa vadeden sadece bir ölüm tazminatı ödenecektir. Çünkü bunun, cenaze nedeniyle etkilenenlerin maruz kaldığı masrafların karşılanması ile ilgili olduğu varsayılmaktadır. Diğer yandan, sigortalının gıyabında ilgililerin cenaze masrafı olmadığı için cenaze ödeneği verilmesine de gerek yoktur (Tuncay, 2015: 463).

Ölen kişi 4/1-(c) kapsamında aktif çalışansa, ölümü halinde cenaze yardımı hak sahiplerine sigortalının görev yaptığı Kurumu tarafından ödenir. Diğer yandan vefat eden sigortalı 4/1-(c) bendi kapsamında tarafına emekli aylığı bağlanmış ise bu sefer hak sahiplerine SGK tarafından cenaze yardımı ödenir.

Vefat eden sigortalı 5510 sayılı Kanunun 4/1-(b) bendi statüsünde ise sigortalının prim borcunun olması cenaze ödeneği yapılmasına engel değildir. Ancak 360 prim günü veya daha az prim borcu bulunuyorsa aylık bağlanması söz konusu değildir.

Toplu ödeme yoluyla işlenen yardımlar için ölüm yardımı verilip verilmeyeceği de dikkate alınmalıdır. Çünkü toptan ödemeli tasfiye dönemleri iki şekilde yapılabilmektedir. Ya sigortalı yaşamı boyunca kıdem tazminatı aldı ya da dul ve yetim aylığı ödenemediği için hak sahiplerine tam olarak ödendi. Bu durumda

yardımlar yaşlılık ödeneğinden mahsup edildiğinden, sigortalının ölüm gününde en az 360 gün yaşlılık, malullük veya ölüm sigortası primi bildirilmesi şartı aranmaz. Ancak, hak sahipleri toplu ölüm yardımı alıyorsa, bu koşul ölüm tarihinden, yani hak sahiplerinin toplu ödemeyi almadan önce veya sonra ölüm yardımı talep etme koşulunun varlığını etkilemediğinden, bu koşul sağlanmaktadır (Tuncay, 2015:463).

Ölüm yardımı, sigortalı hangi statüde çalışırsa çalışsın kanunu varislerinin SGK dan talepleri üzerine hisseleri oranınca ödenir. Türkiye İstatistik Kurumu tarafından bir önceki yıl yayınlanan Tüketici Fiyat Endeksi (TÜFE) değişim oranının artırılması suretiyle hesaplanmaktadır. Buna göre 2022 yılı için ödenen cenaze parası vefat eden sigortalı 4/1- (c) kapsamında ise toplam 6338,46 TL diğer taraftan 4/1-(a) veya 4/1-(b) kapsamında çalışan ise 1250,00 TL dul-yetimine hisseleri oranında ödeme yapılır.

1.12.4. Sağlık Yardımı

Ölüm aylığı alan hak sahipleri, kayıt gerekmeksizin ve prim ödemedi evrensel olarak sigortalı sayılırlar ve bu nedenle sağlık hizmetlerinden yararlanırlar (Madde 60/1-(f))486). Ancak bu kişiler, kendi sigortaları gibi başka bir nedenle de genel sağlık yararlanıcısı olarak kabul edilirlerse, bu çerçevede bu kişiler genel sağlık yararlanıcısı sayılmaktadır (Madde 60(2))(Tuncay, 2015: 463).

Koruyucu sağlık hizmetleri, yatarak veya ayakta doktor tarafından yapılacak tetkikler, doktorun istemi üzerine teşhis için gerekli laboratuvar tetkik ve tahlilleri, klinik muayeneler, doku, organ ve kökler, hücre nakli ve tedavisi sağlık hizmetleri, acil sağlık hizmetleri, analık nedeniyle yatarak veya ayakta sağlık hizmetleri, diş ve ağız hastalıkları için gerekli sağlık hizmetleri ve tüp bebek tedavisi için Sağlık Bakanlığı'ndan onay alındıktan sonra ülkede tedavisi mümkün olmayan yabancılara tedavi sağlanması (5510 S.K. Madde 63, 66).

5510 sayılı Kanun, sağlık hizmetlerini diğer sosyal güvenlik kanunlarından daha kapsamlı bir şekilde düzenlemiş ve hak sahiplerinin genel sağlık sigortası haklarından sigortalılarla eşit olarak yararlanmasını sağlamıştır. 506 sayılı Kanun, sağlık sigortası kapsamında sağlanan sağlık hizmetlerinden emekli maaşı alan dul,

ocuk ve ebeveynlerin yararlanmasını düzenlemektedir (Madde 36). Diğer yandan, Sayılı Kanun'da yer alan sağlık hizmetleri ise doktor muayenesi, teğhis için gerekli tetkik ve tedavi, gerektiğinde hastaneye yatırılması, tedavi süresince gerekli ilaçların sağlanması (ilaçların %10'u yararlanıcı tarafından karęılanıyor) olarak tanımlanabilir. ayakta tedavide) (Madde 33). Sadece ocukların iyileğmesi için gerekli olan protez cihaz ve cihazlarının (Değişiklik 32) aylık nafaka lehtarları tarafından sağlanacağı düzenlenmiştir. 1479 sayılı Kanun, lm aylığı alanların sağlık sigortası yardımı almasını şart koşmakla birlikte (Ek Madde 11), sigortalının 8 ay boyunca sağlık sigortası primi demiş olmasını ve herhangi bir sigorta ve sağlık borcunun bulunmamasını şart koşmaktadır (Ek Madde 12) muayene ücretinin %10'u ve uygulanan ilaçların bedelinin hak sahiplerine ait olacağı hükme bağlanmıştır (Ek Madde 13) (şakar, 2011: 25).

5434 sayılı Kanun, klinik, laboratuvar ihtiyacı veya tıbbi muayene gerektiğinde herhangi bir sağlık kuruluşlarında yatış veya ayakta tedavi sırasında gerekli ilaç, ortez, protez ve tıbbi müdahalede kullanılan diğer aletlerin masraflarının ne şekilde veya hangi şartlarda karęılandıęı oransal düzenlenmiştir.

İKİNCİ BÖLÜM

TRAFİK KAZALARININ SOSYAL GÜVENLİK SİSTEMİNE MALİ ETKİLERİ

2.1. KAVRAM OLARAK TRAFİK- TRAFİK KAZALARI

Genel anlamda trafik yaya, hayvan ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleri olup bir başka ifadeyle kara, hava veya denizlerde kullanılan motorlu ve motorsuz taşıtlarla, insan ve hayvanlar arasındaki ilişkidir. Ve trafiği belirleyen en büyük unsur insandır. İnsan sadece yaya olarak değil yolcu veya sürücü olarak ta trafik içerisinde yer almaktadır. Bu sebeple trafikte alınacak tedbirler veya yapılacak hatalarda insana bağlı olacaktır.

Trafik ve trafik kazaları sadece Türkiye’de değil modern hayata aşına olan her toplumun sorunudur. Bu riski en aza indirmek için herkesin kişisel ve sorumlu davranışlarla kurallara hassasiyetle uyması ve sürücülere sürekli izleniyormuş gibi hissettirmeleri gerekir. Günümüzde meydana gelen trafik kazalarını tamamen durdurmak mümkün olmamakla birlikte bazı önlemlerle trafik kazaları, ölümler, yaralanmalar, yaralanmalar ve maddi hasarlar azaltılabilir (Demiröz, 2006: 5; Kılıçlar, 2011: 8).

2.2. TRAFİK KAZALARININ OLUŞMASINDA ETKİLİ OLAN FAKTÖRLER

Dünya da nüfus artması ve teknolojinin de gelişmesiyle birlikte araç sayısı da artmaktadır. Bu sebeptir ki trafikte oluşan yoğunluğa istinaden kazalarda da artış yaşanmaktadır. Trafik kazalarının oluşmasında insan, araç, yol yapısı ve çevre, yasal ve yönetsel gibi faktörlerin etkileri vardır.

2.2.1. İnsan Etkisinden Kaynaklanan Faktörler

Türkiye İstatistik Kurumu'na göre Türkiye'deki kazalarda en büyük suç insanda. Aracı yapanın ve çevreye hâkim olanın insan olduğu düşünülürse trafik kazalarının azaltılmasında en büyük görev bireye düşmektedir.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 84. maddesi kazaya neden olan sürücülerin önemli hatalarını düzenlemektedir. Bunlar:

- i. Sürücülerden; Kırmızı ışıktaki geçmek, araçların yasak olduğu yollarda araç kullanmak, arkadan çarpışmalar, karşıdan karşıya geçmenin yasak olduğu yerlerden geçmek, şeride müdahale etmek, kavşaklarda sollama önceliği ile uyumlamak vb. nedenlerle.
- ii. Yolcu hatası; Araçta asılı kalma, araç kullanırken inip binme, araç kullanırken hareket etme ve açık yükü araç kullanma vb.
- iii. Yaya hatası; Kazalar, örneğin yaya hataları sonucu meydana gelir. B. Kırmızı ışıktaki geçmek, aniden yola atlamak, duran bir aracın önünden veya arkasından geçmek, yolun ortasında yürümek, hareket halindeki bir araca binmek vb.

2.2.2. Araç etkisinden kaynaklanan faktörler

Türkiye araç merkezli bir ulaşım sistemine sahiptir. Hangi kusurla gelirlerse gelsinler kazalar her zaman araçların başına gelir. Araçlar üretimden hemen sonra teknik olarak kusursuz bir şekilde teslim edilmekte ve kullanım sonucu zamanla araçlarda aşınma, yıpranma ve teknik arızalar meydana gelmektedir. Ancak araçlarda gerekli bakımların zamanında yapılmaması teknik arızalara da yol açabilmektedir (Demiröz, 2006: 18).

Araç kusurları: Sorunlu frenler, sorunlu rot, makas, şaft, vites kutusu, vites kutusu hasarı, bozuk süspansiyon, bozuk direksiyon simidi, küçük kusurlar ve patlamış lastikler, aracın kusurlarıdır. Bu ve diğer unsurların eksiksiz ve çalışır durumda olması güvenli trafik için esastır. Bu nedenle teknik bakım yapılmadan araçların sürülmesi kanunen yasaktır (Türkmenel, 2012: 17; Demiröz, 2006: 18).

2.2.3. Yol yapısı ve çevrenin etkisinden kaynaklanan faktörler

Yol ve çevre faktörü açısından alt yapı olarak da adlandırılan; yolun fiziksel özelliklerinin elverişsiz olması trafik kazalarında rol oynamaktadır. Kazalara sebep olabilecek fiziksel ve geometrik özellikleri şöyle sayılabilir (Demiröz, 2006: 19-20).

Kaplama özellikleri (asfalt, beton kırışıklıkları, pürüzsüzlük). Karayolu güvenliği ile ilgili olarak, kazaların oluşmasını önlemek veya meydana gelen kazalarda hasarın daha az olmasını sağlamak için altyapı araştırmalarının yapılması önemli bir unsurdur. Çevre etkenlerde önemli bir faktördür. Örneğin yağmur ve karın yağması, sis buutlarının oluşması gibi meteorolojik olaylar ve bunlar araç sürücülerinin görüşünü ve araçların yola tutunmasını olumsuz etkilemekte ve trafik güvenliğini de tehlikeye atmaktadır.

2.2.4. Yasal ve yönetsel faktörler

Trafik güvenliğinin sağlanması söz konusu olduğunda yasal uygulama oldukça önemlidir. Trafik düzeninin sağlanması, trafikle ilgili kanun ve yönetmeliklerin Türkiye şartlarına uygun olması, uygulamaların iyi bir kontrol mekanizması ile izlenmesi ve cezaların caydırıcı olması çok önemlidir. Yaptırımlar hedefe yönelik ve orantılı olmalıdır. Cezalandırma faaliyeti için, cezalıyı hata yaptığına inandırmak gerekir. Karayolu güvenliği geliştirme ihtiyaçlarını karşılamak için uygulanabilir kuralların varlığı olumlu bir etkiye sahiptir (Demiröz, 2006: 20).

Cezaların amacı trafik ihlallerini önlemek ve kurallarına uyulmasını sağlamak olarak görülebilir. Bu amaca hizmet etmeyen veya bu amaca ulaşamayan bir ceza emri, kural ihlallerinin artmasına ve dolayısıyla trafik kazalarına yol açmaktadır (Demiröz, 2006: 20). Zararlı trafik yasaları, bozuk yollar ile birleştğinde, sürücülerini trafik suçları işlemeye teşvik etmektedir (Kaplan, 1998: 48).

Maalesef Türkiye’de genel olarak trafik kazaları ve bu kazaların yol açtığı maddi ve manevi kayıplar açısından iyi değildir. Artan şehirleşme, yeni araçların trafiğe girmesi ve yeterli altyapı seçeneklerinin olmaması nedeniyle ileriye dönük düzeltmelere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu da ancak trafiğin tek yönlü bir cadde olarak değil, acil bir çözüme ihtiyaç duyan bir olgu olarak bir bütün halinde ele alınması

durumunda mümkün olacaktır. Ancak her şeyden önce trafikte iletişimi iyi olan her bireyin çözümlerden en az diğeri kadar sorumlu hissetmesi sağlanmalıdır (Demiröz, 2006: 22).

2.3. TÜRKİYE’DE TRAFİĞİN GENEL DURUMU

Türkiye coğrafi konumundan dolayı dünyada her türlü taşımacılığın yapılabildiği bir ülkedir. Türkiye’de yolcu taşımacılığının %95’i, yük taşımacılığının %90’ı karayolu, %3’ü demiryolu, %0,1’i deniz ve %2’si havayoludur. Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye’de deniz taşımacılığı çok nadirdir. Hava yolculuğu da olması gerektiği kadar yaygın değil. Türkiye’de kara taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre ilk sıralarda yer almasının temel nedeni; çünkü otoyol altyapısındaki gelişmeler diğer ulaşım sistemlerine göre daha hızlıdır (Öztürk, 2013: 10-1; Demiröz, 2006: 7).

Kara taşımacılığı, ulaşım yatırımlarının büyük bir bölümünü oluşturmaya ve yatırımların çoğunun bu alanda yapılmasına rağmen, karayolu altyapısının yetersiz olduğu açıktır. Örneğin Türkiye’de karayolu güvenliği açısından önemli olan otoyol ağı halen yetersizdir (Demiröz, 2006: 7). 01.01.2018 tarihi itibarıyla Türkiye’deki toplam karayolu uzunluğu 67119 kilometredir. Karayolu, devlet yolu ve il yolu olmak üzere 3 yol sınıfından oluşmaktadır (www.kgm.gov.tr).

Türkiye’nin gelişmesi, milli gelir ve nüfus artışı ile birlikte araç kullanan kişi sayısı da artmaktadır. Bu, geliştirme sürecinde gerekli bir sonuçtur. Geliştirme süreci ve araç üretimi arttıkça aynı yolları kullanan araç sayısı da artıyor. Buna göre yolların düzenli bakım yapılmadan kullanılması, karayollarında trafik akışını artıracak ve buna bağlı kazalar artacaktır (Kılıç, 2015: 1).

Türkiye’de karayolu kazalarının başlıca nedenlerinden biri yolcu ve yük taşımacılığında karayolu taşımacılığına verilen önemdir. Geçmişten günümüze alternatif ulaşım türlerine yeterince yatırım yapılmamıştır. Demiryolu karayoluna göre kaza sayısı açısından 22, ölüm sayısı açısından 8 ve yaralanma sayısı açısından 17,7 kat daha tehlikelidir (Aygün, 2005: 9).

Otomobilin ucuzlayarak günümüzde kullanılması bazı değişiklikleri de beraberinde getirmiştir. Kentsel yaşamda sosyal, ekonomik ve çevresel gibi birçok farklı alanlarda bir dizi değişimlerle farklı sorunları da beraberinde getirmiştir.

Trafik kazalarının sebebiyet verdiği manevi ve maddi kayıplar, ülkelerin karşı karşıya olduğu en önemli sorunlardan biridir. Dünya Sağlık Örgütü'ne göre her yıl bir milyondan fazla insan trafik kazalarında ölüyor ve yaklaşık 50 milyon civarında insan yaralanıyor. Türkiye'de 2013 yılında trafik kazalarında ortalama 3.700 kişi yaşamını kaybetmiş, 275.000 kişi de yaralanmıştır. Bu nedenle Dünya Sağlık Örgütü tarafından, trafik kazaları bir halk sağlığı sorunu olarak kabul edilmektedir (Tuncaş ve Hamza, 2014: 7).

Trafik kazaları birçok manevi ve maddi zarara neden olmaktadır. Bu zararlardan en önemlileri; ölümler, yaralanmalar, sosyal ve ekonomik zararlar, mağdurların ve ailelerinin yaşam standartlarının düşmesi, kazaların mağdurlar ve aileleri üzerindeki olumsuz etkileri, mağdurların hayatlarında meydana gelen olumsuz değişikliklerdir. Kaza sonucu meydana gelen kazazedeler ve aileleri ile kaza sonucu mağdurlar ve ailelerinin iş hayatlarında meydana gelen olumsuz değişiklikler. Trafik kazası mağdurları ve yakınlarının yaşam standartları; Ayrıca aile ve arkadaşlık ilişkileri, iş ve sağlık üzerinde olumsuz bir etkisi vardır. Trafik kazaları azalırsa herkes doğrudan veya dolaylı olarak fayda sağlar (Demiröz, 2006: 8-9)

Trafik kazaları sonucunda mağdurlar ve yakınları stres, kaygı, hafıza kaybı, depresyon, uykusuzluk gibi sorunlar yaşarlar. Ruhsal rahatsızlıklara neden olması nedeniyle iş ve eğitim hayatlarında başarısız olurlar. Aynı zamanda yaralanan kişi ve yakınlarının iş ve eğitim hayatlarında başarısız olmalarına rağmen aile ve dostluk ilişkileri bozulmaktadır. Avrupa'da ve Türkiye'de yapılan araştırmaya göre, kaza nedeniyle mağdur ve yakınlarının iş verimlerinin düştüğü ve iş değiştirdikleri sonucuna ulaşılmıştır (Işıldar, 1998: 29-34).

2.4. TRAFİK KAZALARININ AZALTIMASI İÇİN YÜRÜTÜLEN KAMPANYALAR VE GERÇEKLEŞTİRİLEN FAALİYETLER

Trafik güvenliği yollardaki trafik akışında meydana gelebilecek olan kazaları en aza indirgeyip önlem alma amacıyla açıklanabilecek bir kavramdır. Kazaların kaçınılmaz olduğu trafikte bu durumu en az seviyeye düşürmek ve kaza olsa dahi çeşitli önlemler ile ölüm riskini azaltmak amaçlanmaktadır. Trafik güvenliği yüksek olan ülkelerde sürücüler ve yayalar daha bilinçli ve trafik kurallarını daha az ihlal eden kimselerdir. Çoruh ve Tortum'da (2014:1) trafik güvenliği kavramını belirli bir zaman içerisinde meydana gelen kazalardan sonuçlanan kayıp ve kaza sayılarının bir ölçüsü olarak genellikle de oran ile açıklanan bir kavram olarak tanımlamışlardır.

Ülkeler yük ve yolcu taşımacılığında demiryolu, deniz ve hava taşımacılığına öncelik vermek isteseler de çeşitli nedenlerle kara yolunu kullanmak zorunda kalıyorlar. Bu zorunluluk, yol güvenliğini sağlamaya yönelik tedbirleri gerektirmektedir (Gökdağ ve Atalay, 2015: 272). Taşımacılığın büyük çoğunluğunun kara yolları ile yapılması kara yollarının trafik güvenliğini sağlaması ve artırmasını zorunlu kılmaktadır. Şeker ve Kokangül'de (2020: 123) bu hususta yolcu ve yük taşımacılığında karayoluna ağırlık veren yatırımlar ile politikalar, karayolu trafik güvenliği problemini ortaya çıkarmakta bu kapsamda karayolu trafik güvenliğinin artırılması yönünde yapılacak çalışmaların önem arz ettiğini söylemişlerdir.

Güvenlik, insani ve sosyal hayatımızda temel ihtiyaçlarımızdan sonra gelen önemli bir ihtiyaçtır. Günümüzde güvenlik ihtiyacının önemli bir kısmı karayolu trafiğinde güvenlik ihtiyacıdır. Çünkü gerek yolcu gerekse yük taşımacılığının çoğunda kara yolları tercih edilmektedir (Özkan, Öztürk ve Öz, 2018: 330).

Kazaların birincil sebebi insanlardır. Araçları kullanan faktör insan olduğu için trafikte amaçlanan bu ‘güven ortamı’ için önce insanların bilinçlendirilmesi ve var olan dikkatlerini daha çok artırmaları yahut dikkatlerini dağıtacak unsurlardan trafik esnasında gerek sürücünün gerek yayanın uzak durması gerekmektedir. Bu bağlamda trafik kazalarını önlemek, kazalardaki ölüm riskini azaltmak için çeşitli çalışmalar yapılması gerekmektedir.

Dünya Sağlık Örgütü'nün 2004 yılında yayınladığı Dünya Sağlık Raporu'na göre, trafik kazalarını önlemek için önlem alınmaz ise 2020 yılında trafik kazalarının dokuzuncu insan ölüm nedeninden beşinci sıraya yükseleceği tespit edilmiştir.

İnsan hayatını güvende tutma ihtiyacı, bu konuları günlük hayatın çeşitli çevrelerinde ortaya çıkarmaktadır; evde, işte ve yolda güvenliğin nesnesi ve tüketicisi olan insan davranışını değiştirmek, güvenlik kampanyalarının temel amacıdır. Bunun esas sebebi ise trafik kazalarının temel sebebinin insan faktörü olmasından kaynaklanmaktadır. İnsan trafikteki her konumunda kazalara sebep olabilmektedir. Örneğin yaya durumunda iken yayalar için yanan kırmızı ışıktaki beklemek yerine acele ederek karşıya geçmeye çalışabilir yahut hareket halindeki bir arabanın nasıl olsa onu görünce duracağını düşünerek karşıya geçmeye çalışabilir. İnsan araç içerisinde yolcu durumunda iken de trafik kazasına sebep olabilir. Buna örnek olarak bireyin aracın penceresinden araç seyir halindeyken elini kolunu uzatması, sarkmaya çalışması verilebilir. Bu durumlarda yoldaki diğer sürücülerin dikkati dağılacak veya hızla gelen bir araç pencereden kolunu uzatmış olan bireyin koluna zarar verecektir. Yine birey sürücü durumunda iken de kazalara sebep olmaktadır. Trafik kurallarını ihlal etmek bunun başlıca örneğidir. Kısacası kazaların birincil faktörü olan insanlarda istendik yönde değişim olmadığı sürece trafik kazalarının önlenmesi olanaksızlaşmaktadır. Kazalarda “insan faktörünün” oynadığı önemli rol nedeniyle, ulaşım ve yol güvenliğinin sağlanması ve sürdürülebilir bir trafik güvenliği kültürünün oluşturulması gerekmektedir (Sümer, 2002: 2).

Birleşmiş Milletler değerlendirmeleri, Türkiye'deki motorlu taşıt sayısının 2020'de 30 milyona ulaşacağını ve Türkiye'nin de aralarında bulunduğu orta ve düşük gelirli ülkelerde trafik kazalarının sayısının ciddi olmadıkça 2020'de 2009'a göre yüzde 83 artacağını öngörüyor. Bu nedenle 2011-2020, Birleşmiş Milletler tarafından küresel karayolu güvenliği eyleminin 10. yıl dönümü olarak ilan edilmiştir. Türkiye’de 30 Mayıs 2012 tarihinde kabul edilen ve 2020 yılına kadar trafik kazalarından kaynaklanan ölümleri %50 oranında azaltmayı hedefleyen “Karayolu Trafik Güvenliği ve Eylem Planı”, trafik güvenliğini artırmaya yönelik kampanyalar başlatmaya motive eden unsurlardan biridir (Sungur, 2015: 106).

Sosyal sorumluluk yol güvenliği kampanyaları, trafik kazalarından kaynaklanan can ve mal güvenliği konularını ele alan, farklı sosyo-demografik özelliklere sahip kişileri eğitmeyi, tutum ve davranışlarını değiştirmeyi amaçlayan kampanyalar olarak tanımlanabilir. Devlet kurumu öncülüğünde yapılabildiği gibi özel sektör ve sivil toplum kuruluşları tarafından da yürütülebilen yol güvenliği kampanyaları, örgütsel yani idari faaliyetlerdir (Işık, 2011: 1).

Türkiye’de karayolu güvenliği 2000’li yıllarda esas alınmış ise de 2010 yılından sonra ciddi adımlar atılarak yeni kampanyalar ve projeler düzenlenmiştir.

2.5.TRAFİK KAZALARINI AZALTMA NOKTASINDA EĞİTİM FAALİYETLERİNİN YERİ VE ÖNEMİ

Ulaşım, günümüzde en önemli halk sağlığı sorunlarından biridir. Yol açtığı manevi ve maddi kayıplardan dolayı tüm dünya ülkelerinin karşı karşıya olduğu en büyük sorunlardan biridir. Ağaç ıslandığında bükülür, bu nedenle erken yol güvenliği eğitimi, güvenli bir sürüş ortamı yaratmak ve mevcut trafik kazası risklerini en aza indirmek için önemlidir. Çocuklara trafik kültürü örgün eğitime dâhil edilerek trafik bilincinin öğretilmesi, sürekli ve sistemli trafik güvenliği eğitimi ile mümkündür. Erken yaşta başlayan trafik eğitimi, çocukların doğru davranışları öğrenmelerini sağlar. Anaokulunda neden sürekli yol güvenliği eğitimi? Çünkü birey, toplum içinde yaşamını başarılı bir şekilde sürdürebilmek için gerekli temel becerileri okul öncesi dönemde kazanır. Örgün eğitim sistemimizde çocuklara yürümeye başladıkları andan itibaren verilen etkin ve sürekli yol güvenliği eğitimi, bu çocukların trafik kazalarında ölme riskini azaltmakla kalmayacak, aynı zamanda yayaların ve sürücülerin kurallara uymasını, kurallara uymasını, çevreye duyarlı ve saygılı olmasını sağlayacaktır (Kavsiracı ve Hatipoğlu, 2016: 213-230; Tombaklar, 2012: 16; Akınoğlu ve Gür, 2002: 2).

Trafik kazalarının kabul edilebilir düzeye indirilmesi için orta ve uzun vadede trafik modellerinde alternatiflerin belirlenmesi, mevcut modellerin iyileştirilmesi, yol kullanıcıları ve müfettişlerin eğitim düzeylerinin artırılması gerekmektedir. Öncelikle denetim ve eğitime önem verilmelidir (Kılıç, 2015: 2-5).

Kazaların azaltılması konusunda sürücü bilincinin artırılmasının yanı sıra sürücü eğitimlerinin etkinliğinin artırılması da önemli bir faktördür. Uygun yol güvenliği eğitimi alan sürücü sayısının artırılmasının, ticari ve özel sürücülerin bilinç düzeyinin artmasına dolayısıyla yol güvenliğine katkı sağlayacağı varsayılmaktadır (Yılmaz, 2015: 444).

2.6. TRAFİK KAZALARI İLE İLGİLİ SOSYAL VE EKONOMİK GÖSTERGELER

Teknolojinin gelişmesi ile birlikte, araç sektörü de hızlı üretim yapmaya başlamıştır ve tüm dünyada araç sayıları artış göstermiştir. Bununla birlikte de dünyanın birçok yerinde trafik kazaları yaşanmaya başlamıştır (Sungur, Akdur ve Piyal, 2014, s.114). Trafik kazaları dünyanın birçok ülkesinde sorunların en başında gelmektedir. Çok sık trafiğin olduğu ülkelerde kazaların en aza indirilmesi için, farklı çözümler arayışına girmişlerdir. Fakat özellikle de az gelişen ve gelişmekte olan devletlerde aranılan çözümler yetersiz kalmaktadır ve bu sorunlar her geçen gün devam etmektedir. Bu yüzden trafik kazalarının en fazla olduğu devletlerde, bu sorunlar finansal olarak ve sosyal etkileri de oldukça fazladır. Bu etkiler en genel anlamı ile “sosyo-ekonomik etkiler” başlığı altında değerlendirilmesi yapılmaktadır (Murat, 2010: 37).

Sosyo-ekonomik göstergeler ile trafik kazalarının arasında, son zamanlarda çok geniş bir kapsamda araştırılmaya başlanmıştır. Yapılan bu araştırmalar, trafik kazalarının gelişiminde “eğitim, gelir ve meslek” gibi faktörleri önemli bir rol oynadığını göstermiştir. Yine düşük sosyo ekonomik yoksulluğun ve yapıların trafik kazalarının sıklığının, yaralanma ve ölüm oranlarının artış göstermesinde önemli bir risk faktörünün olduğu göstermiştir (Pirdavani vd., 2017: 152-153).

Bu bölümde sosyo-ekonomik göstergeler ile trafik kazaları arasındaki ilişki detaylı olarak incelenmektedir.

2.6.1. Trafik Kazaları ile İlgili Sosyal Göstergeler

Trafik kazası araştırmalarının sonuçlarına göre trafik kazalarının temel nedeni insan davranışlarıdır. Bir toplumda eēitim, tutumlar, kontrol, ihtiyaçlar, kurumlar, kültür ve sosyalleşme gibi unsurlar sistemin alt parçalarıdır ve her birinin insan davranışı üzerinde etkisi vardır. İnsan davranışının psikolojik ve sosyolojik özellikleri vardır (Masilkova, 2017: 44). rneēin, yaralanan taraf kalıcı fiziksel hasara sahipse işini ve bu durumda ailesinin geçimini kaybedebilir. Avrupa'da ki bir araştırmada, böyle bir durumda aile gelirinin üçte bir oranında dřtēē ve bazen ailelerin çalışmak zorunda oldukları için çocuklarını okuldan aldıkları gözlemlendi. Burada da Avrupa İnsan Hakları Derneēi tarafından yapılan kapsamlı bir araştırma, engelli ailelerin %85'inin trafik kazaları sonucu yaşam kalitelerinde önemli bir bozulma olduēunu gözlemlemiştir (Weijermars vd., 2017: 107).

Trafik kazaları ile ilgili bir diēer faktör de toplumsal gelişmişlik düzeyidir. Trafik kazaları genellikle sosyal gelişimin düşük olduēu ülkelerde veya bir ülkede sosyal gelişimi düşük olan kişiler arasında meydana gelir. Kişiler yeterli mali kaynaēa sahip olmadıkları için karayolu ulaşım sisteminden yeterince yararlanamamaktadırlar. Aksine, sosyal gelişimi yüksek olan kişilerde trafik kazaları daha az görülmektedir. Bunun nedeni bu kişilerin eēitim düzeylerinin yüksek olmasıdır. Ayrıca bu gruptaki kişiler karayolu trafik sisteminden daha sık yararlanmaktadır (Elvik, 2000: 851).

2.6.1.1. Eēitim Göstergeleri

Trafik kazalarının nedenleri arasında en yüksek oranın insan faktöründen kaynaklandığı bilinmektedir. Diēer yandan eēitimin hayatın her alanında insan davranışlarını deēiřtirmede en etkili araç olduēu söylenebilir. Bu nedenle eēitim, sürücülerin, yayaların ve yolcuların yoldaki davranışlarını deēiřtirmede büyük rol oynamaktadır. Bu nedenle erken yaşlardan itibaren bu davranışları deēiřtiren eēitimlerin verilmesi trafik kazalarını önleyici etkiye sahiptir. Bu sayede toplumda trafik kuralları ve trafik kazaları konusunda farkındalık oluşturulabilir ve trafik kazalarının sayısı zamanla azaltılabilir. Bu açıdan eēitimin trafik kazaları üzerindeki etkisi, tartışmasız kabul edilmektedir (şengül, 2015: 30, 56).

Sürücülerin ehliyetleri öncesi ve ehliyetleri sırasında aldıkları eğitimlerin şüphesiz trafik kazalarının önlenmesinde büyük payı vardır. Ancak bu eğitimin dışında sürücü eğitiminin seviyesi de önemli bir faktör olabilir. Bilgilerin trafik kazaları üzerindeki etkisinin yanı sıra bilgilerin kime verildiği de önemlidir. Trafikle ilgili eğitim sadece sürücüye değil, trafikle ilgili tüm insanlara verilmelidir. Çocukların ebeveynleri üzerinde uyarıcı ve kontrol edici tutumları sayesinde, çocuklara erken yaşlardan itibaren yol güvenliği eğitimi verilmelidir. Okul öncesi eğitimde doğru ve etkili yol güvenliği eğitimi alan bir çocuk, sürücü, yolcu veya yaya olarak başta ebeveynleri olmak üzere tüm aile bireylerini uyarır ve yönlendirir. Kişilik iskeletinin okul öncesi dönemde oluştuğu düşünüldüğünde, çocuklara aile ortamında karayolu güvenliği eğitiminin yanı sıra örgün eğitim çerçevesinde sistematik ve bilimsel tekniklerle desteklenmiş karayolu güvenliği eğitimi verilmesi önemlidir. Bireylerin okul öncesi ve ilkokul döneminde edindikleri trafik bilgileri, onlara hayat boyu rehberlik edecek ve yoldaki davranışlarına rehberlik edecektir (Coşkun vd., 2000: 5).

Trafik kazalarının azaltılmasında eğitimin ciddi bir etkisi varken, trafik kazalarının tam tersine eğitim üzerinde etkisi vardır. Bunun nedeni, trafik kazalarında ölümcül veya kalıcı bedensel yaralanmalara maruz kalan kişilerin ekonomik olarak ciddi şekilde etkilenmesidir. Bu nedenle aile gelir düzeylerinin düşmesine bağlı olarak aile bireylerinin eğitiminde kesinti veya aksama olabilir ya da aldıkları eğitimin kalitesinde bozulma olabilir (El-hamidan, 2006: 15).

2.6.1.2. Sağlık Göstergeleri

Bugün bile trafik kazaları dünya çapında büyük bir sorundur ve önemini korumaktadır. Ülkeler kaynaklarını trafik kazalarını azaltmak için harcamalarına rağmen, kazaların ortalaması hala yüksek ve insanların hayatlarını büyük ölçüde etkiliyor. Trafik kazalarının kazaya karışan herkesin sağlığı üzerinde fiziksel ve psikolojik etkileri vardır. Fiziksel etki, yaralanma nedeniyle ölüme veya çeşitli sakatlıklara neden olabilir (Köksal, 1998: 64).

Trafik kazası sonrası yaralananlarda kalıcı bir fiziksel hasar olmasa bile psikolojik etkileri devam edebilir. Trafik kazaları sonrası uzun süreli sağlık

sorunlarının sosyal ve sosyal sonuçları vardır. Bu sonuçlar arasında üretkenliğin azalması, iş yükü ve hukuk sistemine ek maliyetler, tedavi maliyetleri, kişinin ve aile bireylerinin yaşam kalitesinin düşmesi en önemlileridir (Masilkova, 2017: 44).

Trafik kazaları, ölen ve yaralanan yakınlarının yanı sıra bedensel engellilerin hayatını her şekilde etkilemektedir. Bu kişilerde psikotrop madde kullanımı, yaşamın eskisi gibi bozulması, ilerideki yaşama gücünün yitirilmesi, aile durumunda olumsuz değişiklikler, kaza sonucu fiziksel nedenlerle iş değişikliği, arkadaşların fiziksel durumlarında bozulma gibi sorunlar olduğu saptanmıştır. Bunlar; aile ve iş ilişkileri, boşanma, ayrılık. Bu sorunların yanı sıra kaza sonrası ortaya çıkan başlıca psikolojik rahatsızlıklar günlük işlere karşı ilgi kaybı, araç kullanma yeteneğinin kaybı, özgüven eksikliği, kaygı, intihar düşünceleri, depresyon, kaygı, sinirlilik, intikam, uykusuzluk, sigara ve alkol tüketimi alışkanlıklar ortaya çıkmaktadır (Hisar, 2004: 16).

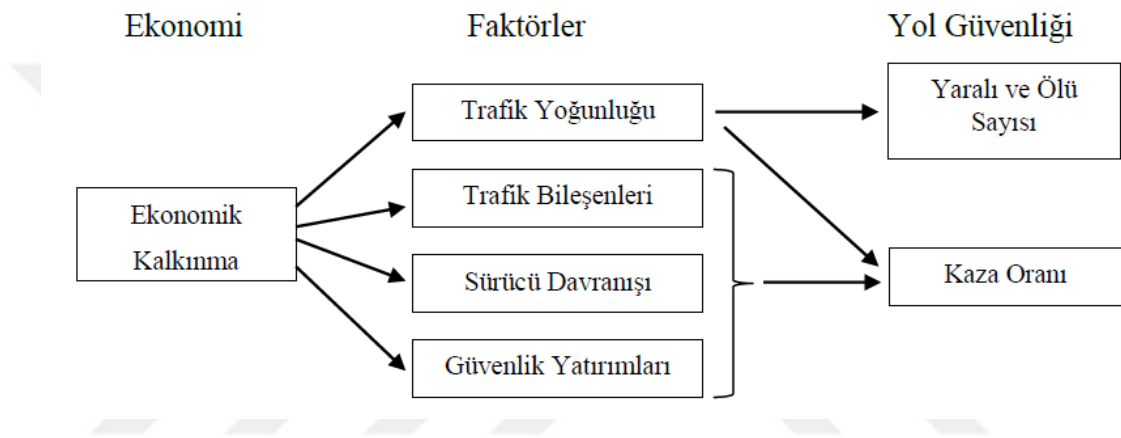
Yol ölümlerini önlemede önemli bir faktör, kaza sonrası ilk yardım ve acil bakımdır. Karayolu ölümlerinin %10'unun ilk beş dakikada, %50'sinin ise ilk yarım saatte meydana geldiği belirtiliyor. Bu nedenle kazalardan hızlı haberdar olmak, bilinçli ve hızlı bir şekilde kurtarma yapmak ve mümkün olan en kısa sürede ilk yardım ve acil yardım sağlamak çok önemlidir. Araştırmalar, acil servislerin bilinçli ve hızlı bir şekilde devreye alınması durumunda ölümleri en az %20 oranında azaltabileceğini gösteriyor. Ayrıca kazadan sonra kalıcı sakatlık oranının keskin bir şekilde düşmesi çok olasıdır (DPT, 2001: 26).

Bölüm 1'de trafik kazalarının nedenlerinin araştırıldığı çalışmalarda insan unsurunun %98 oranında kusurlu olduğu tespit edilmiştir. Trafik kazalarının insanlarda neden olduğu ölüm, yaralanma ve psikolojik sorunlar göz önüne alındığında, trafik kazalarının yol açtığı sorunların çift yönlü olduğu söylenebilir. İnsan davranışları büyük ölçüde trafik kazalarına yol açmakta ve bu kazalar kayıp ve yaralanmalarla sonuçlanmaktadır.

2.6.2. Trafik Kazaları İle İlgili Ekonomik Göstergeler

Birçok ekonomik gösterge, mikro ve makro gösterge, trafik kazaları ile doğrudan veya dolaylı olarak ilişkili olduğundan, trafik kazaları ve ekonomi arasındaki ilişkiyi anlamak için literatürde daha çok ekonomik gelişmişlik göstergeleri kullanılmaktadır. Trafik kazaları ve ekonomi arasındaki ilişki aşağıdaki Şekil 2. 1'de gösterilebilir.

Şekil 2.1: Ekonomi ile Trafik Kazaları Arasındaki İlişki



Kaynak: International Traffic Safety Data and Analysis Group, 2015: 25.

Şekil 2. 1'de görüldüğü gibi trafik kazası oranları ve ekonomik gelişme ile ilgili dört faktör bulunmaktadır. İlki, tıkanıklık da diyebileceğimiz trafik yoğunluğudur. Şekilde görüldüğü gibi trafik yoğunluğu yol güvenliği açısından risk teşkil etmekte ve ölüm ve yaralanmalar için bir risk faktörü olabilmektedir. Ayrıca trafik yoğunluğu önemli bir kaza nedenidir ve kaza sayısı veya oranı üzerinde doğrudan etkisi vardır. İkinci bir faktör olarak, ekonomik gelişme trafik bileşenlerini etkileyebilir ve bu da "riskli kilometre" oranında bir kaymaya yol açabilir. Örneğin ekonomik kalkınma; genç sürücülerin trafik deki yoğunluk payını, trafik yoğunluğunun hafta içi ve hafta sonu arasındaki dağılımını ve riskli ulaşım türlerinin trafik yoğunluğundaki payını (örneğin kamyonlar veya bisikletler) etkileyebilmektedir. Üçüncü bir faktör olarak, sürücü kendi davranışını ekonomik duruma uyarlayabilir. Örneğin, ekonomik koşulları iyi olan sürücüler daha sık acele edebilir ve daha hızlı sürebilir. Ayrıca

restoran ve barlarda alkol tüketimi nedeniyle alkollü araç kullanmaya yol açabilecek durumlar olabilir. Bu, alkollü sürücülerin kaza yapma olasılığını artırabilir. Dördüncü faktör olan ekonomik gelişme, hükümetler, işletmeler ve yol kullanıcıları tarafından yapılan güvenlik yatırımlarını etkileyebilir. Örneğin, karayolu yetkilileri, ekonomi durgunlaştığında altyapıya ve tüketici güvenliğine daha az yatırım yapabilir. İşletmeler ve tüketiciler, yeni (daha güvenli) araba satın almayı erteleyebilir ve kullanılmış (daha az güvenli) araba satın alabilir. Birinci faktör, ekonomik gelişmenin trafik yoğunluğu üzerindeki etkisiyle yaralanma ve ölüm sayısını ifade ederken, ekonomik gelişme, son üç faktöre göre kaza riskini dolayısıyla kazalarda yaralanan ve ölen kişi sayısını etkilemektedir. Belirtilen dört faktörün birbirinden bağımsız olmadığına dikkat edilmelidir (Uluslararası Trafik Güvenliği Veri ve Analiz Grubu, 2015: 23-24).

2.6.2.1. Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla Göstergeleri (GSYİH)

Trafik kazaları ile ilgili araştırmalar, GSYİH’ deki artışın karayolu ölümlerindeki artışla el ele gittiğini gösteriyor. Bunun, kısa vadede büyüyen ekonomide artan karayolu trafiğinden kaynaklandığı sonucuna varıldı. Bu sonuç, toplumu yüksek gelire sahip ülkelerde uzun vadeli büyümenin yol açtığı artan karayolu güvenliği ve azalan karayolu ölümleri ile de doğrulanmaktadır. Bu ülkelerde güvenli yolların inşası, yüksek güvenliğe sahip araçların kullanılması ve ileri tıbbi tedavilerin uygulanması, yol güvenliğini artırmanın ve yol ölümlerini azaltmanın en önemli faktörleridir. Kuşkusuz, bu faktörler GSYİH ile ilgilidir. GSYİH ile ilgili ek önleyici tedbirler arasında hız sınırları, emniyet kemeri kullanımı ve yasal alkollü araç kullanma sınırlarının uygulanması yer alır. Bu konuyla ilgili birçok ülkeden verileri içeren deneysel çalışmalar, gelişmiş ülkelerde artan zenginliğin trafik ölümlerine karşı koruma sağladığını göstermektedir (Dadgar ve Norström, 2015: 1-2).

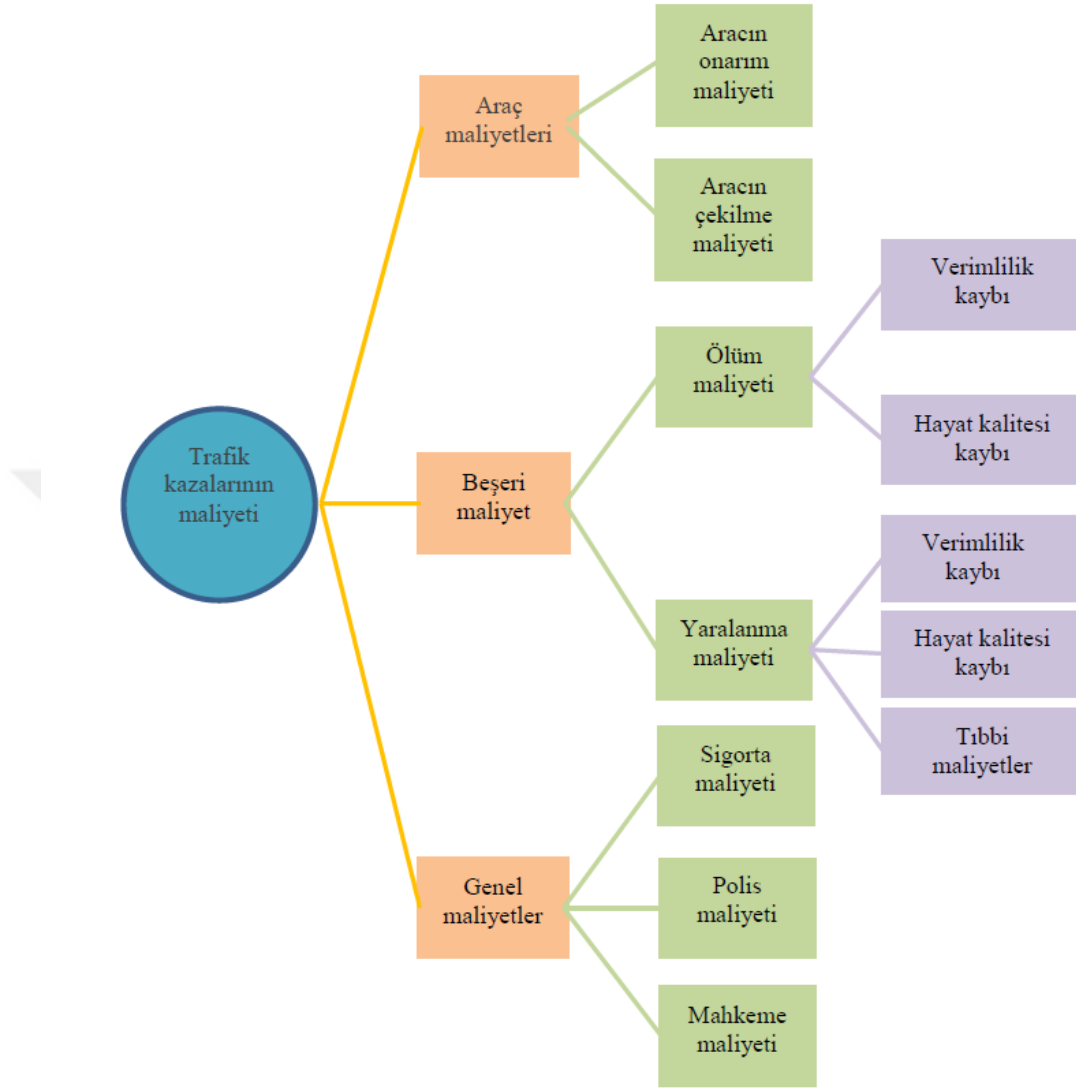
GSYİH ile trafik kazaları arasındaki bağlantının çift yönlü olduğu söylenebilir. Uzun vadeli ekonomik büyümenin trafik kazalarında azalmaya yol açması gibi trafik kazalarının da ekonomik büyüme üzerinde bazı etkilerinin olduğu söylenebilir. Trafik kazaları sebep oldukları maddi ve manevi kayıplarla ülke ekonomisini etkilemektedir. Trafik kazaları ekonomik büyümenin önünde bir engel olduğu gibi sosyal ve ekonomik göstergeleri etkilediği de söylenebilir. Orta ve düşük gelirli ülkelerde trafik kazaları

GSYİH'nın %2-3'ü kadar bir kayba neden olurken, küresel ekonomideki kaybın yılda 518 milyar ABD doları olduğu tahmin edilmektedir. Ajibola'nın (2015) araştırması, kişi başına düşen GSYİH ile toplam yol ağı ve trafik kazaları arasında negatif bir ilişki olduğunu bulmuştur (Ajibola, 2015: 15).

2.6.2.2.Kamu Maliyesi Göstergeleri

Devletin trafik kazalarını önlemeye yönelik harcamaları kamu maliyesini zorlamaktadır. Ancak bütçeden yıllık olarak ayrılan pay ne kadar büyük olursa trafik kazalarının sayısı o kadar hızlı düşebilir. Trafik kazalarının halk için ifade ettiği maliyetlerin yanı sıra, trafik önlemleri yatırımları ve harcamaları da belirli külfetleri beraberinde getirmektedir. Bu durum döngüsel bir ilişkiyi gösterir. Trafik kazaları, kamu maliyesinde maddi kayıplara yol açtığı gibi insan sermayesinde de ölüm, yaralanma ve maluliyet gibi ekonomik kayıplara neden olmaktadır. Trafik kazalarının kamu maliyesindeki izlerini daha detaylı anlamak için trafik kazalarının maliyetini hesaplamak gerekiyor. Karmaşık bir süreç olmasına rağmen, önemli ve gereklidir. Yol kazası maliyetleri, Şekil 8'de gösterildiği gibi genellikle üç ana bileşenden oluşur. Bunlar personel maliyetleri, araç maliyetleri ve genel kaza maliyetleridir. Bu üç temel bileşenden ilkinin temsil eden insan maliyetinin iki ana unsuru yaralanma ve ölümdür. Burada her iki unsurun maliyeti, manevi acıdan ziyade sigorta şirketleri tarafından ödenen tazminat miktarı ile ölçülmektedir. Ölümler için tıbbi harcamalar, ölümün olay yerinde mi yoksa hastanede mi gerçekleştiğine bağlı olarak değişir. Yaralanmalar üç kategoriye ayrılabilir: Küçük, ciddi ve sakatlayıcı. Bu üç kategori için tıbbi giderler, acil bakım, doktor ve hemşirelik hizmetleri, röntgen, CTS, ultrason, ameliyatlar, ilaçlar, fizik tedavi ve hastaneye yatış gibi büyük ve küçük yaralanmalar için yatarak ve ayakta tedavi dahil tüm kayıpları temsil eder. Trafik kazalarının maliyetinin hesaplanmasında ikinci bileşen olan araç maliyetleri, genellikle onarım maliyetleri ve araç geri alma ücretleri olarak ikiye ayrılmaktadır. Üçüncü ve son bileşen olan genel kaza giderleri, trafik polisi, sigorta ve mahkeme giderlerinden oluşmaktadır. Trafik polisi giderleri; kaza tutanakları, hasarlı araçların çekilmesi, inceleme ve raporlar, trafik polisinin geçirdiği süre, her çarpışmada kullanılan araç ve gereçleri içermektedir (Mofadal ve Kanitpong, 2016: 209).

Şekil 2.2: Trafik Kazalarının Maliyet Analiz



Kaynak: Bagherinabel, 2014: 20

Trafik kazalarının maliyetini hesaplarken, kazaların sonuçlarının her yerde aynı olmadığını ve ülkeden ülkeye veya bölgeden bölgeye değişebileceğini unutmamak önemlidir. Birçok araştırma, insan maliyetlerinin diğer maliyet türlerine göre en yüksek paya sahip olduğunu ortaya koymaktadır (Bagherinabel, 2014: 20).

2.6.2.3. Nüfus Artışı Göstergeleri

Bir ülkenin nüfus büyüklüğü ve sosyo-ekonomik yapısı birbiriyle etkileşim içinde olan iki değişkendir. Gelişmelere paralel olarak özellikle trafik sorunları ve trafik kazaları gelişmekte olan ülkelerde gündemdeki yerini korumuştur (Bagherinabel, 2014: 16). Gelişmekte olan ülkelerde özellikle son elli yılda hızlı nüfus artışına bağlı olarak trafik önemli ölçüde değişmiştir. Trafikteki artışa bağlı olarak trafik sorunları da artmıştır (Murat ve Şekerler, 2009: 4759).

Analiz edilen bölgenin nüfus bilgileri kazaların değerlendirilmesi için çok önemlidir. Bu nedenle nüfusu fazla olan bir ülkede trafik yoğunluğu ve trafik kazası sayısı fazladır.

2.7. YAŞANAN TRAFİK KAZALARININ SOSYAL GÜVENLİĞE MALİ ZARARLARI

Yol kazalarının neden olduğu ekonomik zarar, araçlara verilen hasarlarla sınırlı kalmamaktadır. Çünkü kazaya karışan bir araç, tamir edildikten sonra eski mali değerini geri kazanamaz. Trafik kazalarında ölen bir kişinin ailesi için manevi bir kayıp olduğu gibi ülke ekonomisi için de maddi bir kayıptır (Ursavaş ve Ege, 2004, s.37). Çünkü bir birey ülkesinin ekonomisine çeşitli sektörlerde hizmet vererek seçmiş olduğu alanda üretim sağlayarak veya hizmet vererek katkı sağlamaktadır. Bu bireyin yetişmesi ve ülkeye fayda veren bir birey olması için ise belirli bir eğitim alması gerekmektedir. Bu nedenle yıllar boyu üzerine emek verilmiş olan bireyin kaza sonucu hayatını kaybetmesi ülke ekonomisi için bir kayıp olarak nitelendirilebilir (Yılmaz vd., 2007, s.136).

Örneğin 1995 yılında hayatını kaybeden 6004 kişiye ders vermek için 40 kişilik bir sınıf düşünürseniz 150 ders gerekmektedir. 6004 kişinin hayatını kaybetmesi, bundan sonra bu kişilerin tüm hizmetlerinin ve çalışmalarının yok olacağı, diğer yandan trafik kazalarında yaralananların önemli bir bölümünün de sakat kalacağı anlamına gelmektedir. Yaralıların tedavisi, engellilerin rehabilitasyonu ve topluma kazandırılması için birçok hastanede doktor, hemşire ve diğer sağlık çalışanlarına

ihtiyaç duyulmaktadır. Dünya Sağlık Örgütü'ne göre, kalıcı sakatlıkların %15'i kazalardan, yarısı trafik kazalarından kaynaklanmaktadır. Çalışamayacak durumda olan, SSK ve Bağ-kur gibi sosyal güvenlik kurumlarına bağlı olanların, genç yaşta emekli olmaları veya ailelerine emekli maaşı ödemeleri sonucunda, trafik kazalarında ölüm ve yaralanmalar sonucu bu kurumlar hem maddi zarara uğramakta hem de maddi zarar görmektedir (Bagherinabel, 2014: 17).

Kazazedelerin sağlık giderleri de önemli bir ekonomik zarardır. Çoğunluğu yurt dışından ithal edilen protezler, ilaçlar, ambulanslar, cerrahi malzemeler hatırı sayılır bir meblağ oluşturmaktadır. Ayrıca doktorlar ve diğer sağlık çalışanları tarafından tedavi edilen hasta sayısı artmakta ve diğer insanların hastanelerde zaman kaybetmesine neden olmaktadır (Türkel, 2010: s.11).

Trafik kazası sayısı arttıkça, bu kazalarla mücadele için daha fazla trafik polisine ihtiyaç duyulmakta ve bu personelin ihtiyaç duyduğu inşaat araç ve gereçlerini devlet karşılamaktadır. Özellikle ölüm ve yaralanma ile sonuçlanan kazalara Cumhuriyet savcılığının müdahale etmesi gerektiğinden, kaza sayısı arttıkça savcı sayısı da artırılmalıdır (Bagherinabel, 2014: 18).

Diğer yandan, kaza sayısı arttıkça vatandaşlarımız daha çok mahkemelere yönelmektedir. Bu nedenle trafik mahkemeleri denen ve bilirkişi görüşü gerektiren mahkemeler kurulmuştur. Bu mahkemelerde çok sayıda hâkim ve diğer mahkeme personeline sadece trafik kazalarıyla ilgilenmek için ihtiyaç duyulmakta ve olay yerine sevk edilen bilirkişi ve diğer bilirkişiler için büyük bir masraf söz konusu olmaktadır. Trafik kazalarının yol açtığı ulaşım işçileri, sağlık çalışanları ve adliye çalışanlarının sayısındaki artış ülke ekonomisine ağır bir mali yük getirmektedir. Pek çok atölye kazaya karışmış araçların onarımı için hizmet vermektedir. Bu atölyelerdeki alan başka hizmet alanlarında da kullanılabileceği ve kaza olmasaydı daha avantajlı olabilecekti. ABD'de Ulusal Güvenlik Konseyi'nin yaptığı bir çalışmada, trafik kazalarının maliyetleri çok çarpıcı bir şekilde şu şekilde hesaplanmıştır. Buna göre bir kaza meydana geldiğinde ortalama maliyet (Bagherinabel, 2014: 19); taşıttaki maddi hasar 3 bin dolar, bir yaralanma 14 bin dolar, bir ölüm ise 290 bin dolar olarak gösterilmektedir.

Bu rakamları Türkiye’de 1995 yılında meydana gelen trafik kazalarına uyarlırsak 270 trilyon TL’ye varan bir zarar görürüz. İngiltere’de 1987 yılında yapılan bir araştırmaya göre, bir kişinin trafik kazasında ölmesinin ülke ekonomisine 70.000 £ civarında bir zarara yol açtığı hesaplanmıştır. 1986-1995 yılları arasında trafik kazalarının neden olduğu maddi hasar miktarı reel dolar bazında karşılaştırıldığında 3,2 kat artış göstermektedir (Akdağ, 2019: 227). Trafik kazaları sonucunda yollarımız erken yıpranmakta, yol boya ve levhaları zarar görmekte, yol kenarlarındaki korkuluklar yıkılmakta ve ülke ekonomisine maddi zararlar vermektedir. KGM yeni yollar ve otoyollar yaparken bir yandan da kazaların yol açtığı yol tahribatının olumsuz etkilerini gidermeye çalışıyor. ABD’de karayolu güvenliğine yatırılan her doların daha az kazada 110 dolar tasarruf sağladığı gösterilmiştir (Bagherinabel, 2014: 21).

Akdağ’ın (2019) trafik kazaları ve ekonomik kalkınma arasındaki ilişkinin analiz edilmesi amacı ile yapmış olduğu bir çalışmada kaza sayısı ile ekonomik kalkınma arasında kısa ve uzun dönem ilişkisi, hukuk üstünlüğü ile insani gelişmişlik endeksleri arasında tespit edilmiştir. Trafik kazaları söz edildiği gibi ülke ekonomisine mali açıdan oldukça zarar vererek çeşitli kayıplara sebep olmaktadır. Bu kayıplar kişi için olduğu kadar ülke ekonomisi için de çok önemli sorun oluşturmaktadır. Kazaları önleme çalışmalarının yapılması ve bunun için kara nokta analizi yapmak kaçınılmazdır. (Saplıoğlu ve Karaşahin, 2005: 322).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

YÖNTEM VE BULGULAR

3.1. YÖNTEM

Bu bölümde araştırmanın modeli, evren ve örnekleme, araştırmada kullanılan veri toplama araçları verilerin analizi ve kullanılan istatistiksel yöntemlere ilişkin bilgilere yer verilmiştir. Araştırmada 822 kişi üzerinden toplanan bilgiler bulunmakta olup verilerin analizinde SPSS 22 programı kullanılmıştır. Analizlere geçilmeden önce ödeme tutarları üzerinde normallik varsayımları kontrol edilmiştir. Bu varsayımlar sırasıyla Kolmogorov-Smirnov ve ShapiroWilk istatistik değerlerinin kıyaslanması, çarpıklık basıklık değerleri ve q-q plot grafiklerinin yorumlanması ile sağlanmıştır. Kolmogorov-Smirnov testi Rus bir matematikçi olan Simirnov tarafından meydana getirilen testler olduğu bilinmektedir. Kolmogorov tek bir örnek için uyum iyiliği testini önerirken buna karşılık Simirnov ise iki bağımsız örnek için uyum iyiliğini ortaya koymaya çalışmış ve bu yönde bir test geliştirmiştir (Bircan, Karagöz ve Kasapoğlu, 2003: 73). Frekans aralığı ile beraber bir yükseklik ve herhangi bir alt sınır şartı bulunmadığından Kolmogorov-Smirnov testinin uygulaması ve yorumlanması kolaydır (Kartal, 1998, akt; Bircan vd., 2003: 73).

Bu işlemler sonucunda her bir varsayım bazında verilerin normallik koşullarına uyumu kontrol edilerek verilerin normal dağılım göstermemesi nedeniyle parametrik olmayan testler kullanılmıştır. Veriler üzerinden betimleyici istatistikler açıklanmış ve üç ve üzeri grup arasındaki farklılık Kruskal Wallis analizi ile test edilmiştir. Kruskal Wallis testi ise tek yönlü varyans analizi olarak bilinmekle üç ya da daha fazla grubun karşılaştırılmasında kullanılmaktadır. İki grup arasında anlamlı farkın olup olmadığına bakılarak analizler gerçekleştirilir (Çoşkun vd., 2015: 212). Gruplar arasındaki farklılık varyansların homojen dağılmaması nedeniyle Games-Howell post hoc testi ile incelenmiştir. Kategorik değişkenler arasındaki fark kıkare analizi ile incelenmiştir. İstatistiksel anlamlılık düzeyi $p<0,05$ olarak kabul edilmiştir.

Bu işlemler sonucunda her bir varsayım bazında verilerin normallik koşullarına uyumu kontrol edilerek verilerin normal dağılım göstermemesi nedeniyle parametrik olmayan testler kullanılmıştır. Veriler üzerinden betimleyici istatistikler açıklanmış ve üç ve üzeri grup arasındaki farklılık Kruskal Wallis analizi ile test edilmiştir. Gruplar arasındaki farklılık varyansların homojen dağılmaması nedeniyle Games-Howell post hoc testi ile incelenmiştir. Kategorik değişkenler arasındaki fark kıkare analizi ile incelenmiştir. İstatistiksel anlamlılık düzeyi $p < 0.05$ olarak kabul edilmiştir.

3.1.1. Araştırma Sorusu:

Çalışmanın ana sorusu “Türkiye’deki Trafik Kazalarının Sosyal Güvenlik Sistemine Mali Etkileri nedir?” şeklinde. Bu soruya cevap aranması doğrultusunda, aşağıdaki sorulara cevap aranacaktır:

1. Yıl Bazlı Kişilere Ödenen Maluliyet Tutarları nelerdir?
2. Maluliyet Oranları Bazında Kişilere Ödenen Tutarları nelerdir?
3. Maluliyet Oranlarının Yıllara Göre Değişiminin nedir?
4. Maluliyet Oranlarının Gelire Giriş Öncesindeki ve Sonrasında Netleşen Ödeme Tutarları nelerdir?

3.1.2. Araştırmanın Varsayımı

Yıl Çalışma açısından trafik kazalarının gerçekleşme oranları ve bu durumun sosyal güvenliğe olan etkisinin hesaplanmasında hata payı olsa da ülke genelini örnekleyecek şekilde olduğu varsayılmış ve bu durum üzerinde çalışmanın sürecine yön verilerek sonuçlar elde edinilmeye çalışılmıştır.

3.1.3.Sınırlılıklar

Türkiye’de trafik kazaları ve bu kazalardan önce sürücülerin kendilerini ve araçlarını sigortalama durumları çok yaygın bir durumda değildir. Her geçen gün sürede sigortalama adına gelişen bir veriden bahsetmem mümkün olsa da hala ülke genelinde sigorta yapılmayan arabaların varlığının bir hayli yüksek durumda olduğundan bahsetmem mümkündür. Çalışma açısından bu durumun varlığı kazaların

maliyetlerinin sosyal güvenlik kurumuna ve bireyler açısından da maliyeti hesaplamaya tam olarak ulaşmakta bir sınırlılık olarak karşımızda durmaktadır. Yine benzer bir açıdan yaşanan kazaların ve maliyetlerin ülke genelinde SGK giderleri açısından net verileri elde edilmesi zor dururken kazaların gerçekleşme oranları da her zaman emniyet kayıtlarına irtikal etmediği için bu durumda bu çalışma açısından bir sınırlılık olarak görülebilir.

3.2. BULGULAR

Normallik Varsayımlarının Sınanması:

Normallik Testi

Analizlere geçilmeden önce normallik varsayımları kontrol edilmiştir. Aşağıda detaylarına yer verilen bu varsayımlar sırasıyla Kolmogorov-Smirnov ve Shapiro Wilk istatistik değerlerinin kıyaslanması, çarpıklık basıklık değerleri ve q-q plot grafiklerinin yorumlanması ile sağlanmıştır.

Tablo 3.1: Kolmogorov-Smirnov ve Shapiro-Wilk Anlamlılık Değerleri

	Kolmogorov-Smirnov			Shapiro-Wilk		
	İstatistik		p	İstatistik	sd	p
Ödeme Tutarı	,260	822	,000	,568	822	,000

Sd: serbestlik derecesi: anlamlılık değeri

Normallik dağılım analizi sonucunda aşağıdaki hipotez esas alınmıştır,

H₀: Veriler normal dağılım göstermektedir.

H₁: Veriler normal dağılım göstermemektedir.

Normallik testi sonuçlarına bakıldığında Kolmogorov-Smirnov ve Shapiro-Wilk testinin p değerleri alınır. Örneklem büyüklüğünün 50 ve altı olmasında ise Shapiro-Wilk anlamlılık değerleri temel alınırken, 50 üstündeki veri setlerinde Kolmogorov-Smirnov anlamlılık değerleri esas alınmaktadır. Tablo'de normallik hipotezi dikkate alındığında anlamlılık değerinin 0.05'ten büyük olması verilerin

normal dağılım gösterdiği kabul edilmektedir. Bu kapsamda, ödeme tutarı değişkeninin Kolmogorov- Smirnov sonuçlarının anlamlılık derecesine bakıldığında 0.05'ten küçük olması nedeniyle H_0 hipotezi reddedilmiş ve serinin normal dağılmadığı görülmüştür. Ancak bir veri setinde dağılımın normal olup olmadığına bir tek bu şekilde bakmak yeterli olmayacaktır. Bu nedenle bir sonraki bölümde çarpıklık basıklık değerleri incelenmiştir.

3.3. EĞİKLİK VE BASIKLIK DEĞERLERİ

Gruba ilişkin Skewness değerlerinin +1 ile -1 arasında, Kurtosis değerlerinin +2 ile -1 arasında olması gerekmektedir (Seçer, 2015: 25, 28). Konuya ilişkin diğer bir görüş ise Skewness ve kurtosis (çarpıklık ve basıklık) değerleri -2 ile +2 arasında değer aldığı için değişkenler normal dağılım gösterdiği varsayılmıştır (George ve Mallery, 2010).

Bu kapsamda aşağıdaki betimleyici istatistik tablosu ödeme tutarı değişkeni bazında incelendiğinde ve çarpıklık-basıklık değerlerine bakıldığında ödeme tutarına ilişkin değerlerin normal dağılım özelliği göstermediği görülmektedir.

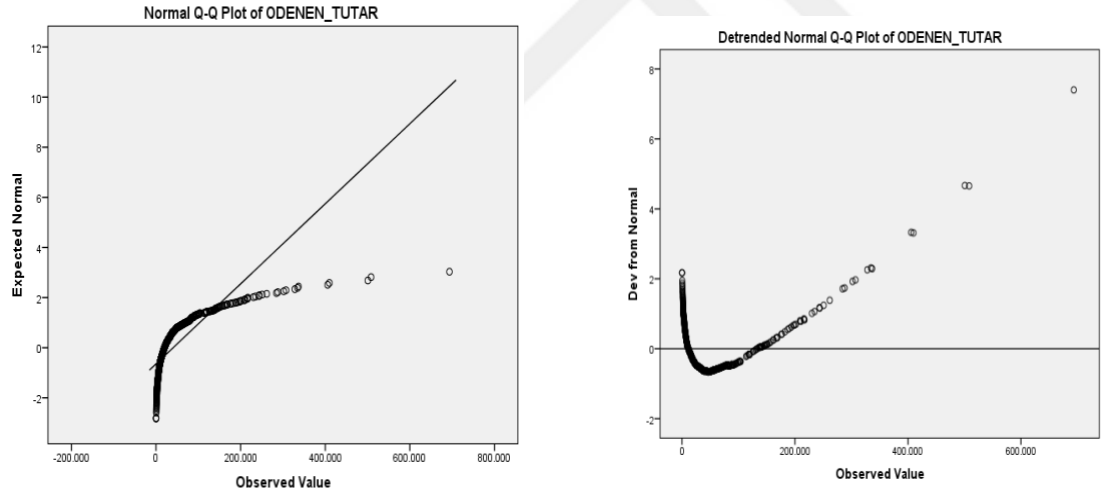
Tablo 3.1: Normal Dağılım Varsayımları için Betimsel İstatistikler

Ödeme Tutarı	Ortalama		İstatistik	Std. Hata
			40.356,55	2.184,05
	95% Güven Aralığında	Alt Sınır	36.069,57	
	Ortalama	Üst Sınır	44.643,53	
	%5 Kesilmiş Ortalama		30628,62	
	Medyan		19439,22	
	Varyans		3921001966,009	
	Standart Sapma		62617,90452	
	Minimum		,00	
	Maksimum		693.643,40	
	Aralık		693.643,40	
	Çeyrekler arası aralık		33.891,79	
	Çarpıklık		4,285	,085
	Basıklık		26,961	,170

3.4. LİNEER DAĞILIM İNCELEMESİ (Q-Q PLOT VE DETRENDED Q-Q PLOT GRAFİĞİ)

Normal Q-Q plot grafiğinde yer alan noktaların çizginin üzerinde veya çizgiye oldukça yakın olarak dağılması normal dağılıma işaret etmektedir. Bu çizginin çok dik olması ya da yatay olması normal dağılımdan uzaklaşıldığını göstermektedir. Detrended Q-Q plot grafiğinde ise noktaların grafikte yer alan yatay çizginin üzerinde ve altında rassal bir dağılım göstermesi, normal dağılım için beklenen bir durumdur. Bir başka değişle ile noktaların belirli bir değer etrafında kümelenmemesi, rastgele dağılmış olması gerekmektedir (Seçer, 2015: 154, 157). Ödeme tutar değişkeni bazında seride sapan değerlerin gözlemlenmesi nedeniyle dağılımın lineer (doğrusal) olmadığı ve serinin normal dağılım göstermemesi ile parametrik olmayan testlerin uygulanması sağlanmıştır.

Şekil 3.3: Q-Q Plot ve Detrended Q-Q Plot Grafikleri



3.4.1. Varsayımların Sınanması

Tablo 3.4: Yıl Bazlı Kişilere Ödenen Maluliyet Tutarlarının Kruskal Wallis Analizi ile İncelenmesi

Değişkenler	Yıl	N	$\bar{x}$	ss	Chi-Square	p
Ödenen Tutar	2014 ve Öncesi	131	63.383,15	87.854,67	170,325	.000**
	2015	109	56.900,93	70.915,20		
	2016	164	44.151,88	56.409,23		
	2017	165	30.041,24	40.072,56		
	2018	156	27.950,15	52.904,15		
	2019	97	21.750,07	54.003,22		

** $p < 0.01$ önem düzeyinde anlamlı

Yukarıdaki Tablo 3.4'te görüldüğü gibi, kişilere ödenen tutarlar arasındaki farkın yıl değişkenine göre yapılan Kruskal Wallis analizi ile incelenmesi sonucunda gruplar arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olduğu gözlemlenmiştir ($X^2=170,325$; $p < 0.01$). Bu farkın nedeni varyansların homojen dağılmaması nedeniyle Games-Howell post hoc testi ile incelenmiştir. Yıl bazlı günümüze yaklaştıkça maluliyete ilişkin ödenen tutarların azaldığı görülmektedir. Bu durumun nedeni teknolojinin gelişmesi ve ödenen tutarlarına ilişkin farkındalığın artması ile birlikte ödenen tutarların da daha bilinçli şekilde ödemeye konu edildiği olarak düşünülebilir.

Tablo 3.5: Maluliyet Oranları Bazında Kişilere Ödenen Tutarlarının Kruskal Wallis Analizi ile İncelenmesi

Değişkenler	Maluliyet Oranı	N	$\bar{x}$	ss	Chi-Square	p
Ödenen Tutar	0-15 Arası	159	14.348,18	19.373,60	263,377	.000**
	15,1- 20 Arası	120	18.513,78	20.187,72		
	20,1 -30 Arası	148	29.733,93	42.683,21		
	30,1-40 Arası	145	39.190,16	45.206,69		
	40,1-50 Arası	98	50.821,65	53.558,33		
	50,1-65 Arası	80	77.462,48	109.481,13		

**** $p < 0.01$ önem düzeyinde anlamlı**

Yukarıdaki Tablo 3.5'te görüldüğü gibi, kişilere ödenen tutarlar arasındaki farkın maluliyet oranı değişkenine göre yapılan Kruskal Wallis analizi sonucunda gruplar arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olduğu gözlemlenmiştir ($X^2=263,377$; $p < 0.01$). Bu farkın nedeni varyansların homojen dağılmaması nedeniyle Games-Howell post hoc testi ile incelenmiştir. Maluliyet oranı arttıkça kişilere ödenen ortalama tutarların da arttığı görülmüştür. Maluliyet oranının artmasına karşılık kişi başlı da azalma gözlemlense de bu durumun maliyet açısından ortalama tutarlarda azaltıcı yönde etki yaratmadığı görülmektedir.

Tablo 3.6: Maluliyet Oranlarının Yıllara Göre Değişiminin Kikare Analizi ile İncelenmesi

Maluliyet Oranları/ Yıl	2014 ve Öncesi	2015	2016	2017	2018	2019
0-15 Arası	27 (20,6%)	24 (22,0%)	34 (20,7%)	30 (18,2%)	26 (16,7%)	18 (18,6%)
15,1- 20 Arası	18 (13,7%)	11 (10,1%)	24 (14,6%)	28 (17,0%)	22 (14,1%)	17 (17,5%)
20,1 -30 Arası	24 (18,3%)	21 (19,3%)	18 (11,0%)	34 (20,6%)	34 (21,8%)	17 (17,5%)
30,1-40 Arası	27 (20,6%)	17 (15,6%)	36 (22,0%)	26 (15,8%)	22 (14,1%)	17 (17,5%)
40,1-50 Arası	12 (9,2%)	17 (15,6%)	20 (12,2%)	20 (12,1%)	19 (12,2%)	10 (10,3%)
50,1-65 Arası	10 (7,6%)	8 (7,3%)	15 (9,1%)	18 (10,9%)	20 (12,8%)	9 (9,3%)
66 ve Üzeri	13 (9,9%)	11 (10,1%)	17 (10,4%)	9 (5,5%)	13 (8,3%)	9 (9,3%)

Yukarıdaki Tablo 3.6’da görüldüğü gibi, maluliyet oranlarının yıllara göre değişimi kıkare analizi ile incelenmiş olup gruplar arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olmadığı gözlemlenmiştir ($p=808>0.05$). Maluliyet oranlarına ilişkin grup aralıkları, grupların homojenliği ve oranların frekansına bağlı olarak düzenlenmiştir. Maluliyet oranları yıllara göre incelendiğinde genel anlamda 2014 ve öncesinden günümüze kadar olan kısımda 0-15 maluliyete sahip bireylerin örneklem içindeki rasyolarının yıl bazlı dengeli düzeyde olduğu, diğer bir deyişle yıldan bağımsız bu oran grubundan her yıl belirli düzeyde hasar gözlemlendiği ve buna karşılık ödeme yapıldığı görülmektedir. Bu oran haricinde yıl bazlı dağılımın yine 20,1-30 ile 30,1-40 arasındaki maluliyet oranları üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Yıllara göre maluliyet oranlarındaki dengenin bozulmaması nedeniyle de yapılan analizin istatistiksel olarak anlamlı olmadığı görülmektedir.

Tablo 3.7: Maluliyet Oranlarının Gelire Giriş Öncesindeki ve Sonrasında Netleşen Ödeme Tutarlarının Betimsel İstatistik İncelemesi

Maluliyet Oranları (%)	N	Gelire Giriş Öncesi Ödeme Tutarı	Maluliyet Sonrası Ödenen Tutar
0-15 Arası	159	12.964,72 ± 16.473,73	14.348,17 ± 19.373,60
15,1- 20 Arası	120	16.280,79 ± 24.066,80	18.513,78 ± 20.187,72
20,1 -30 Arası	148	18.895,69 ± 24.946,29	29.733,93 ± 42.683,21
30,1-40 Arası	145	14.719,45 ± 19.953,48	39.190,15 ± 45.206,69
40,1-50 Arası	98	14.819,93 ± 15.342,21	50.821,65 ± 53.558,34
50,1-65 Arası	80	22.123,12 ± 33.862,84	77.462,47 ± 109.481,13
66 ve Üzeri	72	12.826,25 ± 12.540,83	102.907,72 ± 102.077,12

Yukarıdaki Tablo 3.7’de gelire giriş öncesinde yapılan ödeme tutarı ile maluliyet durumu netleştikten sonra yapılan ödeme tutarları verilmiştir. Maluliyetin netleşmesi sonrasında ödenen tutarlar ile gelire giriş öncesi yapılan ödeme tutarları arasındaki farkın maluliyet oranı arttıkça daha da büyüdüğü görülmektedir. Gelire giriş öncesinde ödenen tutar, netlik kazanmayan bir süreç üzerinden hesaplanan ve ödenen bir tutar olması nedeniyle bu aşamada maluliyetin netleşmesi sonrasındaki ödenecek

tutara etkisi açısından herhangi bir varsayım yapılamamaktadır. Dolayısıyla maluliyet oranından bağımsız gelire giriş öncesinde 12.800 TL -22.000 TL bantlarında ödenen tutarların, maluliyet netleştikten sonraki halinde yaklaşık 5 katına çıkabildiği görülmektedir.



SONUÇ

Kişiler yaşamış oldukları dönem içinde, iyi bir hayat standardı istemiş oldukları gibi, geleceklerinde de endişe duymak istemezler. Kişiler, geleceğini güvence altına alma istekleri “sosyal güvenlik” olgusunu ortaya çıkarmaktadır. İlkel toplumlarda dâhil sosyal güvenlik uygulamasının olduğu görülmektedir. Sosyal güvenlik sanayileşme dönemlerine kadar, kişisel olarak tasarruf birikim yolu ile karşılanmaktadır. Türkiye’de sosyal güvenliğin tarihsel gelişim süreçlerinde görülmekte olan “Lonca ve Ahilik Teşkilatları” dönemin modern sosyal güvenlik sistemleri olarak yer almaktadır. Sanayi devrimine paralel bir şekilde sosyal güvenlik ihtiyaçlarının artış göstermesiyle, kurumsal yapıya olan ihtiyaçları da beraberinde getirmektedir. İnsanların çalışma yaşamındaki yenilikleri, sosyal güvenlik ihtiyacını tetiklemektedir. Özellikle ’de II. Dünya Savaşı’nın ardından sosyal güvenlik alanında önemli değişim ve gelişmeler yaşanılmaya başlandığı bilinmektedir. “Uluslararası Çalışma Örgütü’nün” 102 numaralı sözleşmesi ile standart olarak kabul edilmiş olan sosyal güvenlik riskinde paralel olarak, bütün dünyada sosyal güvenlik kavramları da modern kurumsal yapılara dönüşmeye başlandığı görülmektedir.

Türkiye’de cumhuriyet dönemindeki küçük sandıklar halinde olan sosyal güvenlik yapıları da, uluslararası yapıdaki değişimlere paralel biçimde daha büyük kuruluşlar haline dönüşmeye başlanmıştır. Bu kurumlar: Sosyal Sigortalar Kurumu, Emekli Sandığı ve Bağ-Kur’dur. Bu kurumlar Türkiye’deki sosyal güvenlik tarihi ortalama elli senelik dönemde, insanların sosyal güvenlik ihtiyacını kavramsal seviyede sunmaya çalışmaktadırlar. 1990’lı senelere geldiğimizde, sosyal güvenlik kavramlarının hizmetinden daha fazla, sorun konuşulmaya başlanmıştır. Özellikle de, sosyal güvenlik açıklarının olması, kayıt dışı istihdamın, aktüer yal dengenin bozukluğu vb. sorunlar ile ön plana çıkmaktadır. Hükümetler, sosyal güvenlik anlamında yaşanan bu finansal açıkları karşılayabilmek amacı ile devlet bütçelerinde sosyal güvenlik kavramlarına kadar, kaynak aktarımı yapmaya başlamaktadırlar. Emekli Sandığı, Sosyal Sigortalar Kurumu ve Bağ-Kur’un finansman açığı, hazine veya vergilerin borçlanması ile finanse edilmektedir.

Araçların icat edilmesinden günümüze kadar yaşanmış olan bu kazalar, tüm dönemlerde çözüm ve ilgi aranan bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. “Dünya

Sağlık Örgütü (WHO)’nın 2010 senesinde yayınlamış olduğu verilere göre; dünya genelinde bir sene içerisinde “1.240.000”insan trafik kazalarında hayatını kaybetmektedir. Trafik kazalarından kaynaklanmış olan zarar ise, senede ortalama “\$518 milyarı” bulmaktadır (World Health Organization, 2013: 4). Aynı zamanda kara yollarında meydana gelen trafik kazaları da, dünyada yaşanılmakta olan ölüm nedenlerinin yaklaşık olarak %2,1’ini kapsamına almaktadır. Ölüm nedenlerine göre oluşmuş olan sıralamalarda ise, trafik kazalarının 2030 senesinde 7’nci sırada yer aldığı öngörülmüştür (Global Status Report On Road Safety, 2015: 10). Aynı zamanda döneme ait projeksiyonlar ile 13 ile 14 yaş arasında ölümlerin nedenlerinin sıralamasında, trafik kazalarının ilk sırada olduğu görülmektedir (Global Status Report On Road Safety, 2015: 10). Dolayısı ile de bu durum, bir devletin neslinin yok olması ve gelişmesinin durmasına, belki de gerilemesine kadar sonuçların doğuracağını söyleyebiliriz.

Risklerin gerçekleşmesiyle oluşacak zararların giderilmesi için kullanılmakta olan ekonomiler için, milli kaynaklar korunarak güçlendirilen sermayelerin birikilmesi, güvenli bir yol sağlanılmasına aracılık edebilen ve kişiler için önemli bir tasarruf aracı olan sigorta sisteminde, gündelik yaşamın her anında maruz kalınacak riskleri düşündüğümüz zaman, hayatın ayrılmayan bir parçası olarak karşımıza çıkabilmektedir.

Uluslararası hukuk kapsamında güvence altına alınan ve ana bir insan hakkı olan sosyal güvenlik haklarının, insanların onuru ve kişiliklerinin gelişmesi için, uluslararası ve ulusal çaba iş birlikleri aracılığı ile devletin kaynağında ve teşkilatıyla yürütülmüş olması gerekmektedir. Gerek kamu hukukunda gerekse özel hukukta kurallar kapsamında oluşturulan yasaları teminat altına alınarak, faaliyet alanları belirlenen sigortalılık ilişkileri, kişilerin hukuksal statüsü üstünde etki doğurabilmektedir.

İdarelerin gerçekleştirmiş olduğu tüm işlem ve eylemlerin yargı yolunda açık olduğu hükmü, hukuk devletinin bir gereği konumundadır. Vatandaş ve devlet arasında kurulmuş olan sigortacılık ilişkisinde, bir statü oluşturabilmek ve kaçınılmaz olmak, hukuki ilişkilerin süjelerinde olan “sigortalı, kurum, işveren ve 3’ncü kişilerin

arasında, gündelik yaşamın gereği olan hukuki uyumsuzluğun ve problemlerin doğmasına sebep olmaktadır.

Trafik kazası geçiren kişiler, bir hizmet sözleşmesi ya da ticari bir iş için ulaşım sırasında geçirmiş olduğu trafik kazaları ile işverenler tarafından görevlendirilmiş olanlar esnasında, geçirilen trafik kazaları veya kişiler işverenler ise, işle ilgili bir ulaşım gerçekleştirdiğinde, trafik kazaları geçirmelerinin “Türk Sosyal Güvenlik” sistemi kapsamında çeşitli hukuksal sonuçlar doğurabilmektedir. Örnek verecek olursak eğer, iş haricinde salt hayatın doğal akışı sırasında trafik kazaları geçiren bir kazazede de, sağlık yönünden yapılmış olan yardımlar “Sosyal Güvenlik Kurumu” tarafından karşılanır iken, kaza sonucunda maddi hukuktan doğan tazminatlar vb. mali yardımlar özel sigorta hükümlerince, karşılaması yapılmaktadır. Aksi durumda, bir hizmet sözleşmesinde ya da ticari bir iş için ulaşım sırasında, trafik kazaları geçiren ya da işverenlerin, bu kazaların sonrasında bir iş göremez hale gelmesi sonucunda, bu bireylere sürekli iş göremezlik geliri, maluliyet aylığı, ölüm halinde hak sahibine aylık veya kalıcı bir engellilik haline göre, yaşlılık aylığı bağlanabilmektedir. Örneğin, Malullük sigortası, bireyin sigortacılık süresince meydana gelen çalışmaların ya da meslekte kazanma gücündeki kayıplara yol açtıkları gelirlerin kesilmesinde veya gider artışına karşı koruma sağlayabilen bir sosyal sigorta dalıdır.

Trafik kazası geçiren veya geçirmiş olduğu kazayı bir hizmet sözleşmesinin gerektirmiş olduğu iş sırasında olan bir vakada, söz konusu bireyin işini yapamayacak derecede meslekte kazanma gücü ve kaybı yaşanması sonucunda Sosyal Güvenlik Kurumunca en başta sağlık yardımı akabinde araştırmalarının doğal bir sonucu olarak, maluliyet aylığı bağlanmaktadır. Bu durumda, trafik kazalarının sosyal güvenlik sistemleriyle önemli bir illiyet bağının olduğunu göstermiştir. Yapılan bu araştırmada Türkiye’deki trafik kazalarının sosyal güvenlik sistemine mali etkilerin tespit edilmesi amacı ile gerçekleştirilmiştir. Araştırmadan elde edilen bulguların sonuçları, sırası ile anlatılmıştır.

Yıl bazlı kişilere ödenen maluliyet tutarlarının ile incelenmesi sonucunda, yıl bazlı günümüze yaklaştıkça maluliyete ilişkin ödenen tutarların azaldığı görülmektedir. Bu durumun nedeni teknolojinin gelişmesi ve ödenen tutarlarına ilişkin

farkındalığın artması ile birlikte ödenen tutarların da daha bilinçli şekilde ödemeye konu edildiği olarak düşünülebilir.

Maluliyet oranları bazında kişilere ödenen tutarlarının incelenmesi sonucunda, Maluliyet oranı arttıkça kişilere ödenen ortalama tutarların da arttığı görülmüştür. Maluliyet oranının artmasına karşılık kişi bazlı da azalma gözlemlense de bu durumun maliyet açısından ortalama tutarlarda azaltıcı yönde etki yaratmadığı görülmektedir.

Maluliyet oranlarının yıllara göre değişiminin incelenmesi sonucunda, Maluliyet oranlarına ilişkin grup aralıkları, grupların homojenliği ve oranların frekansına bağlı olarak düzenlenmiştir. Maluliyet oranları yıllara göre incelendiğinde genel anlamda 2014 ve öncesinden günümüze kadar olan kısımda 0-15 maluliyete sahip bireylerin örneklem içindeki rasyolarının yıl bazlı dengeli düzeyde olduğu, diğer bir deyişle yıldan bağımsız bu oran grubundan her yıl belirli düzeyde hasar gözlemlendiği ve buna karşılık ödeme yapıldığı görülmektedir. Bu oran haricinde yıl bazlı dağılımın yine 20,1-30 ile 30,1-40 arasındaki maluliyet oranları üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Yıllara göre maluliyet oranlarındaki dengenin bozulmaması nedeniyle de yapılan analizin istatistiksel olarak anlamlı olmadığı görülmektedir.

Maluliyet oranlarının gelire giriş öncesindeki ve sonrasında netleşen ödeme tutarlarının betimsel incelemesi sonucunda, gelire giriş öncesinde yapılan ödeme tutarı ile maluliyet durumu netleştikten sonra yapılan ödeme tutarları, Maluliyetin netleşmesi sonrasında ödenen tutarlar ile gelire giriş öncesi yapılan ödeme tutarları arasındaki farkın maluliyet oranı arttıkça daha da büyüdüğü görülmektedir. Gelire giriş öncesinde ödenen tutar, netlik kazanmayan bir süreç üzerinden hesaplanan ve ödenen bir tutar olması nedeniyle bu aşamada maluliyetin netleşmesi sonrasındaki ödenecek tutara etkisi açısından herhangi bir varsayım yapılamamaktadır. Dolayısıyla maluliyet oranından bağımsız gelire giriş öncesinde 12.800 TL -22.000 TL bantlarında ödenen tutarların, maluliyet netleştikten sonraki halinde yaklaşık 5 katına çıkabildiği görülmektedir.

KAYNAKÇA

- Adekunle, J. Aderamo (2012). Road Traffic Accident Injuries and Productivity in Nigeria. *Journal of Asian Scientific Research*, 2 (7), 334-344.
- Ahadi, Mohammad Reza and Ardakani, Hesamoddin Razi (2015). Estimating the Cost of Road Traffic Accidents in Iran Using Human Capital Method. *International Journal of Transportation Engineering*, 2 (3), 163-178.
- Ajibola, Yusuff Mulkat (2015). Impact Assessment of Road Traffic Accidents on Nigerian Economy. *Journal of Research in Humanities and Social Science*. 3 (12), 8-16.
- Akdağ, İlham (2019). Türkiye’de Trafik Kazaları Ve Ekonomik Kalkınma İlişkisi: Ardıl Sınır Testi Yaklaşımı. *Dicle Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(18), 225-248.
- Akın, Levent: Sosyal Güvenlik Hukukunda Bağımlı Çalışanların Maluliyeti, Yetkin Yayınları, Ankara, 2007, s. 146.
- Akın, Levent: Sosyal Sigortalar Hukukunun Genel Hükümleri ve Türleri Açısından Yargıtayın 2010 Yılı Kararlarının Değerlendirilmesi, Yargıtayın İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Kararlarının Değerlendirilmesi 2010, Ankara 2012, 403-595 (Değerlendirme).
- Akınoğlu, H. Ve Gür, Fatoş (2002). Örgün Eğitim Sistemimizde Sürekli Trafik Eğitimi İle İlgili Bir Uygulama, Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı, Ankara www.trafik.gov.tr/icerik/bildiriler/A6-21.doc (Erişim Tarihi: 20.12.2021).
- Akyüz, Ferhat: “Sosyal Yardımdan Sosyal Sigortaya: Bismarckyan ve İngiltere Sosyal Güvenlik Sistemlerinin Tarihsel Dönüşümü”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Volume: 1 Issue: 5, 20.11.2008, s.58.
- Alper, Yusuf: Sosyal Sigortalar Hukuku, 9.Baskı, Dora Yayınları, Bursa, 2018, s. 305
- Alper, Yusuf; Özgökçeler, Serhat; Sümer, Gözde: Ölüm Sigortasından Bağlanan Aylıkların Kız Çocuklarının İşgücü Katılımına ve İstihdamlarına Etkisi, *Siyaset, Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi*, 16. Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Kongresi Özel Sayısı, 2015, 335-350.
- Arıcı, Kadir: Türk Sosyal Güvenlik Hukuku, Ankara 2015 (Sosyal Güvenlik).

- Aslanköylü, Resul: Sosyal Sigortalar Kurumunca Yapılan Fazla ya da Yersiz Ödemelerin Geri Alınması, Kamu-İş, S. 2014/3, 23-35 (Yersiz Ödeme).
- Aslanköylü, Resul: Sosyal Güvenlik Hukukunda Sosyal Güvenliğe İlişkin Kanunların Geriye Yönelik Uygulanıp Uygulanamayacağı ve Kazanılmış Hak Kavramı, Sicil,Eylül 2009, 203-220 (Kazanılmış Hak).
- Aslanköylü, Resul: Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu Şerhi, Ankara 2009.
- Aygün Sinan (2005). II. Trafik Şurası. Ankara: Pano Ofset
- Aziz Can Tuncay, Sosyal Güvenlik Hukuku Dersleri, 7. Baskı, İstanbul, Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş., 1996, s.7.
- Bagherinabel, Elnaz (2014). Trafik Kazalarının Zaman Serisi Analizi ile Değerlendirilmesi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Zonguldak: Bülent Ecevit Üniversitesi. Sağlık Bilimleri Enstitüsü.
- Baycık, Gaye: Sosyal Güvenlik Kurumunun İş Kazası veya Meslek Hastalığından Kaynaklanan Rücu Davalarına Eleştirel Bakış, Sosyal Güvenlik Dergisi, Mayıs 2017, 31-69 (Rücu Davalarına Eleştirel Bakış).
- Bircan, Hüdaverdi; Karagöz, Yalçın; Kasapoğlu, Yakup (2003). Ki-Kare ve Kolmogorov Smirnov Uygunluk Testlerinin Simülasyon ile Elde Edilen Veriler Üzerinde Karşılaştırılması. *Cumhuriyet Üniversitesi İ.İ.B.F Dergisi*. 4 (1), 69-80.
- Caniklioğlu, Nurşen: Sosyal Sigortaların Genel Hükümleri ve Türleri, Yargıtay'ın İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukukuna İlişkin Kararlarının Değerlendirilmesi 2012, 379-558 (Değerlendirme).
- Caniklioğlu, Nurşen: Sosyal Sigortaların Genel Hükümleri ve Türleri, Yargıtay'ın İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukukuna İlişkin Kararlarının Değerlendirilmesi 2012, Ankara 2014, 379-558 (Değerlendirme).
- Ceylan, Cevdet: Sigortalılık Süresi, Yaklaşım, Temmuz 2011, 150-152.
- Civan, Orhan Ersun: Sosyal Güvenlik Hukuku ve Toplumsal Cinsiyet, Hukuk ve Toplumsal Cinsiyet Çalışmaları, Ankara 2018, 507-559 (Toplumsal Cinsiyet).

- Coşkun, Metin; Ocaklı, Harun; Saz, G. Zafer; Demir, İsmail (2000). Türkiye’de Trafik Eğitimi ve Jandarmanın Durumu. Erişim Tarihi: 17.04.2018, <http://www.trafik.gov.tr/SiteAssets/Yayinlar/Bildiriler/pdf/A6-91.pdf>
- Çoruh, Emine; Tortum, Ahmet (2014). Türkiye’de İllerin Trafik Güvenliğinin Analitik Hiyerarşi Prosesi (Ahp) İle Belirlenmesi. *Ordu Üniversitesi Bilim Ve Teknoloji Dergisi*, 4(2), 57-69.
- Çoşkun, Recai; Altunışık, Remzi; Bayraktaroğlu, Serkan; Yıldırım, Engin (2015). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri-SPSS Uygulamalı*. 8. Baskı. Sakarya: Sakarya Kitapevi.
- Dadgar Iman. and Norström Thor. (2015). Short-Term and Long-Term Effects of GDP on Traffic Deaths in 18 OECD Countries, 1960–2011. *J Epidemiol Community Health, Sweden*.1–8.
- Demiröz, Ayhan (2006). Trafik Kazalarının Nedenleri ve Önlenmesinde Halkla İlişkilerin Önemi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmış Doktora Tezi, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı [DPT], (2001). Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Trafik Düzeni, Karayollarında Can Güvenliği Alt Komisyonu Raporu. (Rapor No: DPT: 2579-ÖİK: 591), Ankara.
- Ekmekçi, Ömer: Sosyal Sigortaların Genel Hükümleri ve Türleri, Yargıtay’ın İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Kararlarının Değerlendirilmesi 2009, Ankara 2011, 317-429.
- El-Hamidan, Aid. (2006). “El-asar el-ictimaiyet lilhavadis el- mruriyet, el-muitemer el-tilim ve el-Selamet el-mruriyet”, camiat nayif el-Arebiyet lil-‘alum el- Emniyet, Riyaz.
- Elvik, Rune (2000). How Much Do Road Accidents Cost the National Economy? *Accident Analysis and Prevention*, (32) 849–851.
- Ergin, Hediye; Ertan, Emre: Ana ve Babadan Birinin Elde Ettiği Gelirin veya Aldığı Aylığın Diğerinin Ölüm Aylığı Almasına Etkisi, Prof. Dr. Sarper Süzek’e Armağan, C.III, İstanbul 2011, 2334-2335.
- Ertürk, Şükran: 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu’nda Değişiklik Öngören 5754 sayılı Kanun’dan Sonra Uzun Vadeli Sigorta

- Kollarına Genel Bir Bakış, Legal İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi, S. 2008/19, 1045-1066.
- George, Darren and Mallery, M., (2010). *SPSS for Windows Step by Step: A Simple Guide and Reference, 17.0*. Pearson.
- Gerek, Nüvit: Sosyal Güvenlik Uygulamalarında Ölüm Sigortasından Bağlanan Aylıklar Açısından SSK, Bağ-Kur ve T.C. Emekli Sandığı Arasındaki Farklı Yaklaşım, Sicil, Aralık 2006, 141-149.
- Gökalp Civan, Arzu: 4/1-(a) Kapsamındaki Sigortalılar Açısından Ölüm Sigortasının Yargı Kararları Işığında Değerlendirilmesi, Yayınlanmamış Sosyal Güvenlik Uzmanlığı Tezi, Aralık 2014.
- Gökdağ, Mahir ve Atalay, Ahmet (2015). Trafik Eğitiminin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkisi, Atatürk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi Cilt-Sayı: 8-2, Erzurum.
- Güven, Rana (2011). Meslek Hastalıkları Rehberi, ÇSGB, Ankara.
- Güzel, Ali; Okur, Rıza (2009). Sosyal Güvenlik Hukuku Ders Kitabı, Beta Yayınları, Yayın no:2117
- Güzel, Ali: Sosyal Sigortalar Hukukunun Genel Hükümleri ve Türleri, Yargıtayın İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukukuna İlişkin Kararlarının Değerlendirmesi 2008, Ankara 2010, 295-398.
- Han, İsmail (2015). İnşaat Sektörü Çalışanlarının İş Sağlığı ve Güvenliğine Yönelik Farkındalıklarının Belirlenmesi. Gediz Üniversitesi.
- Hisar, Kemal Macit (2004). Türkiye’de Meydana Gelen Trafik Kazalarının Oluş Nedenleri ve Bu Kazaların Azaltılması İçin Gereken Önlemler Üzerine Bir Araştırma. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Gazi Üniversitesi. Fen Bilimler Enstitüsü.
- Hüseyinli, Namık; Aktuğ, Semih: Türkiye ve Azerbaycan Sosyal Güvenlik Hukukunda Ölüm Sigortası, Kamu-İş, S. 2012/3, 125-153.
- Işık, İdil (2011). Trafik Güvenliği Kampanyalar ve İletişim. <http://blog.trafikhareketi.org/post/2011/06/08/Trafik-Guvenligi-Kampanyalar-Iletisim.aspx> Erişim Tarihi: 08.03.2021.

- Işıldar, Süleyman (1998). Yaralanma ve Ölümle Sonuçlanan Trafik Kazaları ve Bu Kazalarda Yaralanan ve Ölen Yakınlarının Karşılaştıkları Sorunlar, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.
- Kaplan Erdem (1998). “Trafik ve Trafik Polisinin Halkla İlişkileri” Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Karacan, Esin; Erdoğan, Özlem Nazan (2011). İşçi Sağlığı ve İş Güvenliğine İnsan Kaynakları Yönetimi Fonksiyonları Açısından Çözümsel Bir Yaklaşım. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 102-116.
- Kavıracı, Ozan ve Hatipoğlu, Seda (2016). The Effect Of Regular and Practical Traffic Training in Formal Education on Children's Traffic Knowledge and Perception. Pegem Eğitim ve Öğretim Dergisi, 6(2),
- Kılıç, Ömer Trafik Yönetimi ve Denetiminde Eğitimin Rolü ve Önemi (2015).URL:
http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.trafik.gov.tr%2FSiteAssets%2FYayinlar%2FBildiriler%2Fword%2FOmer_Kilic.doc&date=2015-12-21, ERİŞİM TARİHİ: 15.12.2021
- Kılıçlar, Mehmet (2014). Açılış Konuşması. 5. Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi Bildiriler Kitabı. İstanbul: İklim Matbaacılık
- Kitapçı, İsmail, (2007). Sosyal Devlet Işığında Türk Sosyal Güvenlik Sistemi ve Reform Arayışları, Süleyman Demirel Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi
- Korkmaz, Metin: Sosyal Güvenlik Kurumu’nun Üçüncü Kişilerin Sorumluluğundan Doğan Rücu Hakkının İdari ve Yargısal Boyutlarıyla İncelenmesi, Yayınlanmamış Sosyal Güvenlik Uzmanlığı Tezi, Ankara2014.
- Korkusuz, Refik; Uğur, Suat (2009). Sosyal Güvenlik Hukukuna Giriş, Karahan Kitabevi, Yayın no:70
- Masilkova, Monika (2017). Health and Social Consequences of Road Traffic Accidents. Social Sciences in Health, 19. 43- 47.
- Mofadal, I. A. Adam and Kanitpong, Kunnawee (2016). Analysis of Road Traffic Accident Costs in Sudan Using the Human Capital Method, Open Journal

of Civil Engineering, 6, 203-216. <http://dx.doi.org/10.4236/ojce>. (Erişim Tarihi: 04.03.2021).

Murat, Bedrettin (2010). ‘‘Hukuki Ve Cezai Sorumluluk Açısından Trafik Kazaları Ve Trafik Kazalarının Tespitinde Yeni Bir Model Önerisi’’, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmış Doktora Tezi, Ankara

Mutlay, Faruk Barış: Sosyal Sigorta Yardımlarına Hak Kazanma Koşulları ve Eşitlik İlkesi, İstanbul 2014.

Müjdat Şakar, Sosyal Sigortalar Uygulaması, 12.Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2017, s. 3.

Nurşen Caniklioğlu, ‘‘Türk Sosyal Güvenlik Hukukunda Sakatlara Emekli-Yaşlılık Aylığı Bağlanmasına Hak Kazanma Bakımından Bir Karşılaştırma’’, Kamu-iş Dergisi, C:6, S:4, 2002, s. 251.

Ömer Zühtü Altan, ‘‘Kota Tekniğı ve Kota Oranlarının Yükseltilmesi Ülkemizde Daha Çok Sakatın İstihdam Edilmesine Yardımcı Olabilir Mi’’, Mercek Dergisi, Nisan 1998, s. 32.

Özkan, Özgün.; Öztürk, İbrahim ve Öz, Bahar (2018). Trafik Güvenliğı Bağlamında Dürtüsel Sürücülüğün Sürücü Öfke İfadesi İle İlişkisi. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 7(2), 329-354.

Öztürk, Osman (2013). Türkiye’de Trafik Kazaları Gerçeğı II. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi Yayınları

Pehlivan, İbrahim (2016). İnşaat Sektöründe Çalışanların İş Sağliğı ve Güvenliğı Bilincinin İstatistiksel Olarak İncelenmesi. Gedik Üniversitesi.

Reisoğlu, Sefa: Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2012.

Sait Dirlik, Sosyal Güvenliğın Karşıladığı Riskler ve Türkiye’deki Durum, Ankara, Kamu-İş Yayınları, Temmuz 1989, s.4.

Saplıoğlu, Meltem.; Karaşahin, Mustafa (2006). Coğrafi Bilgi Sistemi Yardımı İle İsparta İli Kentiçi Trafik Kaza Analizi. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 12(3), 321-332.

Seçer, İsmail: SPSS ve LISREL ile Pratik Veri Analizi, 2. Baskı, Anı Yayıncılık, Ankara 2015.

Sözer, Ali Nazım: İşçi, Bağımsız Çalışan ve Kamu Görevlileri Bakımından Türk Sosyal Sigortalar Hukuku, İstanbul 2017 (Sosyal Sigortalar).

- Sözer, Ali Nazım: Sosyal Sigortalar Hukukunun Genel Hükümleri ve Türleri, Yargıtayın İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Kararlarının Değerlendirilmesi 2014, Ankara 2016, 383-501(Değerlendirme).
- Sungur, Elif (2015). Türkiye’de Kurumsal Sosyal Sorumluluk Anlayışıyla Gerçekleştirilen Trafik Güvenliği Kampanyaları; Kurumsal Sosyal Sorumluluk ve Kurumsal İtibar, (Editör Mine Demirtaş). İstanbul: Derin Yayınları.
- Sungur, İslim.; Akdur, Recep ve Piyal, Birgül (2014). Türkiye' deki Trafik Kazalarının Analizi. *Ankara Medical Journal*, 14(3).
- Sümer, Nebi (2002). Trafik Kazalarında Sosyal Psikolojik Etmenler: Sürücü Davranışları, Becerileri Ve Sosyal Politik Çevre. *Türk Psikoloji Yazıları*, 5(9-10), 1-36.
- Şakar, Mücahit, (2009), Sosyal Sigortalar Uygulaması, Beta Yayınları, Yayın no:2145
- Şakar, Müjdat: Sosyal Sigortalar Uygulaması, İstanbul 2011.
- Şeker, Ömer., ve Kokangül, Ali: Veri Zarflama Analizi İle Karayolları Genel Müdürlüğüne Bağlı Bölge Müdürlüklerinin Trafik Güvenliği Bakım-Onarım Hizmetlerinin Etkinliğinin Ölçülmesi1.
- Şengül, Ahmet (2015). Trafik Kazalarında Gerçek Verilerin Oluşturulması ve Trafik Kazalarının Önlenmesine Yönelik Etkin Eğitim Faaliyetlerinin İncelenmesi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Tombaklar, Ömer Halis (2012). “Çocuklar ve Trafik Kazaları”, Selçuk Üniversitesi Kazaları Araştırma, Önleme ve Uygulama Merkezi Yayınları, Yayın No:17, Konya
- Tuncay, Aziz Can,; Ekmekçi, Ömer (2005). Sosyal Güvenlik Hukuku Dersleri, Data Yayınları, Yayın No:1554
- Tuncay, Aziz Can: Sosyal Sigortaların Genel Hükümleri ve Türleri Açısından Yargıtayın 2013 Yılı Kararlarının Değerlendirilmesi, Yargıtay’ın İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Kararlarının Değerlendirilmesi 2013, İstanbul 2015, 463-602 (Değerlendirme).

- Tunçomağ, Kenan: Sosyal Güvenlik Kavramı ve Sosyal Sigortalar, Beta Yayınları, Yayın no:133
- Türkel, Mehmet Akif (2010). Ulaştırma Sektöründe Dışsal Maliyetler Ve Türkiye’de Trafik Kazalarının Ekonomik Analizi.
- Türkmen, Kezban (2016). Yapı İşlerinde Çalışanların Aldıkları Eğitimlerin İş Kazalarına Etkisi. Gedik Üniversitesi.
- Türkmenel, Hüsnü (2012). Trafik Kazalarının Azalmasında Trafik Birimlerinin Eğitimi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Uçkun, Gazi.; Yüksel, Asiye., Demir, Barış ve Yüksel, İclal (2013). Kurumsal İtibarın Artırılmasında İş Sağlığı ve Güvenliği Kültürünün Rolü ile Meslek Yüksek Okullarında Bulunan İş Güvenliği Uzmanlığı Programının Analizi.
- Ursavaş, Ahmet ve Ege, Ercüment (2004). Uyku Apne Sendromu Ve Trafik Kazaları. *Uludağ Üniversitesi Tıp Fakültesi Dergisi*, 30(1), 37-41.
- Uşan, Fatih Muhammed: İş Hukukunda Sakat İstihdamı, Türkiye Sağlık İşçileri Sendikası Yayınları, Ankara, 1999, s. 3.
- Yasak, Yeşim ve Kılıç, Nevin (2014). Psikolojik Değerlendirme İçin Psikoteknik Değerlendirme Merkezine Başvuran Sürücülerin Trafığe İlişkin Kişilik Özellikleri ve Tutumları. 5. Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi Bildiriler Kitabı. İstanbul: İklim Matbaacılık
- Yazıcı, Mehmet (2016). İş Sağlığı Ve Güvenliğinde Risk Yönetimi, Beta Yayınları, İstanbul.
- Yelmen, Yunus: “5510 Sayılı Kanuna Göre 4(a), (4(b) ve 4(c) Sigortalılarının Malullük Hali İle Malullük Sigortasından Sağlanan Yardımlar”, Mali Çözüm Dergisi, 2011, s. 249
- Yılmaz, Fatih (2011). AB ve İş Sağlığı Güvenliği, ÇASGEM Yayını, Ankara.
- Yılmaz, İbrahim; Erdogan, Saffet; Baybura, Tamer; Güllü, Mevlüt & Uysal, Murat (2009). Coğrafi Bilgi Sistemi Yardımıyla Trafik Kazalarının Analizi. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Fen Ve Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 7(2), 135-150.
- Yılmaz, Öznur (2014). Karayollarında Trafik Güvenliğini Etkileyen Sürücü Yorgunluğu ve Sürücülere Yönelik Eğitimler; 5.Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi Bildiriler Kitabı, İklim Matbaacılık, İstanbul

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı :Eren ÖZLÜ

Doğum Yeri :

Mesleği :

Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi :Anadolu Üniversitesi İktisat Fakültesi

Yüksek Lisans Öğrenimi :Polis Akademisi Başkanlığı Trafik Enstitüsü
Ulaşım Güvenliği ve Yönetimi Anabilim Dalı

Bildiği Yabancı Diller :İngilizce

İş Deneyimi

Stajlar :

Çalıştığı Kurumlar :