



2022

MOTO KURYE ÖLÜMLERİ RAPORU

KURYE HAKLARI DERNEĞİ

KÜNYE

Yayımlayan: Kurye Hakları Derneği

Tasarım: mainpagestudio.com

Yayın Tarihi: Ocak, 2023

OsmanaĐa Mah. Serasker Cad. No:33
(Serasker Han) Kat: 4 Daire: 27 Kadıköy/ İST

kuryehaklaridernegi@gmail.com

kuryehaklari.org

@kuryehaklari

2022

MOTO KURYE ÖLÜMLERİ RAPORU

İçerik

1 Rapor Özeti SAYFA 4	3 Moto Kurye Ölümüne Genel Bakış SAYFA 12	6 Bir Gün Benim De Ölüm Haberim Yapılacak SAYFA 48	9 Kurye Ölümleri Haberlerine Yapılan Kurye Yorumları SAYFA 58
2 Önsöz SAYFA 8	4 Sorumluluk Zinciri ve Hukuki Süreçlere Dair Örnekler SAYFA 34	7 Moto Kurye Ölümünün Medyadaki Temsili SAYFA 50	10 Sonuç ve Öneri SAYFA 64
	5 Trafik Kazası mı, Arzu Toplumunun Yarattığı Cinayetler mi? SAYFA 42	8 Moto Kurye Ölümleri Meclis Gündeminde Nasıl Yer Buluyor? SAYFA 54	



RAPOR ÖZETİ

Türkiye’de tarihi çeyrek asır öncesine dayansa da moto kuryelik özellikle çevrimiçi yemek sipariş şirketlerinin son 4-5 yılda yeni pazarlama stratejileri oluşturması ile yaygınlık kazandı. Pandemi ile birlikte de başta yemek olmak üzere birçok sektörde paket servis ve eve teslim hayatın vazgeçilmez bir parçası haline geldi. Moto kuryelerin sayısı yüz binleri bularak tarihin en yüksek seviyesine ulaştı.

Hizmet sektörünün en önemli parçalarından biri olmasına rağmen kuryeliğin henüz yasal güvencelerinin şekillenmediği, “Tehlikeli Meslekler Statüsü”ne alınmadığı için “Mesleki Yeterlilik Belgesi” olmadan isteyen herkesin eğitimsiz olarak kuryelik yaptığı; sigortalı çalışmanın, işçi güvenliği ve sağlığı eğitimlerinin sınırlı kaldığı; kendi hesabına çalışma adı altında güvencesiz çalışmanın yaygınlaştığı; göçmen işçilerin düşük ücretle ve güvencesiz çalıştırıldığı; kurye iş kazalarının ve ölümlerinin arttığı bir tablo ile karşı karşıyayız.

Kuryelerin sorunlarını araştırmak, tespit etmek, raporlaştırmak, farkındalık yaratmak için motorlu, bisikletli, arabalı ve yaya kuryelerin çalışma hayatlarını zorlaştıran sorunlara dair kuryelerle, dernek, sendika ve vakıflarla; ilgili ulusal ve uluslararası kurumlarla, akademisyenler ve yasa yapıcılarla her türlü ortak çalışmayı yapmak gerekmektedir. Bütün bu ortaklıkları inşa ederek, moto kuryeliğin “Tehlikeli Meslekler Statüsü”ne alınması ve işçi güvenliği ve sağlığı konusunda politika taleplerinde bulunmak için kurulan Kurye Hakları Derneği olarak “2022 Moto Kurye Ölüm Raporu”nu tamamladık.

Veriler, Kurye Haber ve İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi verileri başta olmak üzere, kuryeler ile ilgili çalışma yürüten

sendika, konfederasyon ve derneklerin sosyal medya, whatsapp gruplarının düzenli takip edilmesi, dijital medyanın günlük olarak tarama ve takibi yapılarak elde edilmiştir. Moto kurye ölümlerine dair Aralık başında Cimer’e yapılan başvurumuza raporumuzu tamamladığımız tarihe kadar bir yanıt gelmemiştir.

2021’de en az 30 moto kuryenin⁽¹⁾ hayatını kaybettiği ülkemizde 2022’de en az 58 moto kurye çalışırken iş cinayetlerinde hayatını kaybetmiştir. Bu ağır tabloyu araştırma görevlisi, İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi gönüllüsü, çocuk hakları aktivisti, insan hakları çalışanı, avukat, sosyal medya uzmanı ve sahada kuryelik yapan arkadaşlarımızdan oluşan bir ekiple değerlendirdik.

“Önsöz”de platform ekonomileri ve kendi hesabına çalışmaya dair Uluslararası Çalışma Örgütü (İLO) ve sendikaların tanımlamalarına değinilerek; İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu’nun, “esnaf kurye”leri güvenceli hale getirmeye yetmediğine dikkat çekiliyor. Hızlı dağıtım ve kazalar arasındaki dolaysız ilişki ile bu kazaların cinayet olarak tanımlanması gerektiği; SGK verilerinin meslek hastalıkları ve işçi ölümlerine dair inandırıcı olmadığı yine veriler ile ortaya konuluyor.

“Moto Kurye Ölüm Raporu Genel Bakış” bölümünde kurye haklarının bütüncül tarzda ele alınmasının, ölümler kadar ölümlere yol açan nedenlerin de açığa çıkartılması bakımından hayati bir önem arz ettiği değerlendiriliyor. Moto kurye ölümlerinin kişisel bilgiler ile “kaza”ların oluş biçimleri, yaşandığı şehirler, mevsimler gibi ayrıntılı istatistiklerinin paylaşıldığı bölümde kurye ölümlerinin sayılara indirgenmemesinin, her kuryenin bir hikayesinin ve hayallerinin olduğu gerçeğinin unutulmaması gerektiğine vurgu yapılıyor.

“Sorumluluk Zinciri ve Hukuki Örnekler” başlığı altında, moto kuryelerin yaşam hakkı ihlalleri uluslararası ve ulusal hukuk metinleri ışığında inceleniyor. Devletin sorumluluklarını ne kadar yerine getirdiği kimi yasalar ve yasal boşluklar üzerinden ele alınırken görünmez kılınmaya çalışılan şirket sorumlulukları bağlayıcı insan hakları metinleri üzerinden değerlendirmeye tabi tutuluyor. 3 kurye ölümü ve devam eden 3 dava üzerinden hukuki süreç, yasal boşluklar ve ailelerin adalet arayışları gündeme getiriliyor.

(1) <https://kuryehaber.com/2022/01/2021-moto-kurye-olumleri-raporu/>

“Trafik Kazası mı, Arzu Toplumunun Yarattığı Cinayetler mi?” yazısında, kuryeliğin mevcut yasal tanımı ve mesleğin tehlike derecesi inceleniyor. Kuryeciliğin küresel çapta gelişim düzeyi ile birlikte dünyada ve Türkiye’de kuryelerin hak arayışlarına atıf yapılıyor. 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu’na atfen iş kazası tanımının neden yeterli olmadığı, yaşanan ölümlere neden iş cinayeti demek gerektiği ve bunların “önlenebilir” olduğunun altı çiziliyor. Müşteri memnuniyetinin ve arzuların anında tatmin edilmesinin kapitalizmdeki yeri örneklerle gösteriliyor.

“Bir Gün Benim De Ölüm Haberim Yapılacak” yazısında, kuryelerin ölümler karşısında yaşadıkları ölüm korkusu kendi cümleleri ile anlatılırken; “Medyada Moto Kurye Ölümünün Temsili” başlığı altında da kurye ölümlerinin merkez medya da esasen “trafik kazası” olarak görülmesi ve sorumluluk zincirinin yalnızca muhalif medya mecralarında kendisine yer bulabildiği mercek altına alınıyor. Şirketlerin hız vaadiyle verdiği “Ölümcül Reklamlar”ın kamusal sorumlulukla ele alınmasının hayati öneminde vurgu yapılan yazıda, kuryelerin kendi yarattıkları sektörel medyanın ve kurye dostu haberciliğin sorumluluk zincirine ışık tutmak için önemi ifade ediliyor.

“Moto Kurye Ölüm Raporu Meclis Gündeminde Nasıl Yer Buluyor?” bölümünde, TBMM’de 2022’de kurye ölümlerine dair verilen Araştırma ve Soru Önergeleri ışığında bu yakıcı konunun yasa yapıcıların gündeminde ne kadar yer aldığı/almadığı, önergelerin içerikleri ve bir düzenlemeye dönüşüp dönüşmediği inceleniyor.

“Sonuç ve Öneriler” bölümünde ise moto kurye ölümlerinin bu rapora yansıdığından çok daha fazla olduğu, alana dair çok yönlü verilerin tutulmasının kamu kurumları başta olmak üzere sendika, dernek ve sivil toplum örgütlerinin işbirliği ile geliştirilmesinin önemi hatırlatılıyor. Kurye ölümlerinin bir kader değil çok yönlü tedbirlerle önlenebilir cinayetler olduğuna dikkat çekilerek; kurye ölümlerinde ihmali ve sorumluluğu olan her kuruma ve kuryelere öneriler sıralanıyor.

Raporumuzu moto kuryelerin ve bu alanla ilgili çalışan tüm kişi ve kurumların çalışmalarına katkı sunması dileğiyle ilginize sunuyoruz.

2022

Moto Kurye Ölüm Raporu

58

Moto Kurye
iş cinayetlerinden
yaşamını kaybetti

Aylara Göre Moto Kurye Ölüm Raporu

Ocak: 3 Şubat: 3 Mart: 3 Nisan: 1 Mayıs: 5 Haziran: 2

Temmuz: 4 Ağustos: 13 Eylül: 2 Ekim: 8 Kasım: 6 Aralık: 8

Yaş gruplarına göre ölümler

16-18.....	7
19-27.....	26
28-50.....	22
58.....	1
Bilinmiyor....	2



Firmalara göre ölümler

Trendyol	9
Y. Sepeti	4
Evrak Kurye	4
Getir	2
Paket Taksit	2
Restaurant....	34



@kuryehaklari



kuryehaklari.org

ÖNSÖZ

Erkan Kıdak

Araştırma Görevlisi

İstihdam biçimleri ve çalışma yaşamı, teknolojik, sosyal ve iktisadi gelişmelerden azımsanmayacak ölçüde etkileniyor. Son yıllarda gıda dağıtım hizmetleri ve perakende ticaret faaliyetleri başta olmak üzere birçok sektörde platform tabanlı çalışmanın yaygınlaşması, buna işaret eden göstergeler arasında yer alıyor. Platform ekonominin gelişmesi, istihdam statülerinin belirsiz bir hâl almasına, istihdam statüleri arasındaki gri alanın her geçen gün genişlemesine yol açıyor.

Özellikle 2000'li yıllarla birlikte artan internet kullanımına bağlı olarak işçi-işveren ilişkileri de şekil değiştiriyor ve işçi statüsü hukuki görünürlüğünü kaybediyor. İşçiliğin yerini ise hızla kendi hesabına çalışma biçimleri alıyor. Kendi hesabına çalışanlar ile işçi statüsünde çalışanlar arasında nitelik itibarıyla bir ayrım yapmak ise oldukça güç duruma geliyor. Bu ayrımı yapma noktasında ise Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), küresel sendikalar ve birçok yazar yeni tanımlamalar yapmaya çalışıyor.

ILO'nun 1993 yılında hazırladığı Uluslararası İstihdam Statüleri Sınıflandırılması (ISCE-93)'na göre istihdam statüleri; ücretliler, işverenler, kendi hesabına çalışanlar, üretim kooperatifi üyeleri, ücretsiz aile işçileri ve sınıflandırılmayan statüde yer alanlar olmak üzere 6 farklı grupta toplanıyor. Ekonomik açıdan risk alma ve iş üzerinde otorite sahibi olma olgusu, istihdam statülerini ücretliler ve kendi hesabına çalışanlar olarak iki ana kategoriye ayırıyor. Ancak 2000'li yıllardaki teknolojik gelişmeler çerçevesinde ortaya çıkan yeni istihdam eğilimleri, bu iki ana kategori arasındaki belirsizlikleri attırıyor.

Öyle ki ILO, 2018 yılında yaptığı bir revizyonla İstihdam Statüleri Sınıflandırılması'na ilave olarak kendi hesabına çalışanları da otorite türüne göre bağımlı ve bağımsız statüde olmak üzere ikiye ayırdı. Bu ayrımın arkasında, kuşkusuz platform ekonominin sosyal statüler ve sınıflar üzerindeki etkisi önemli bir rol oynuyor. Ortaya çıkan model gig ekonomi olarak da tanımlanıyor. Gig kavramının kökeninde ise konser sözcüğü ve müzik enstrümanları yer alıyor. Bu model içerisinde platform, tüm enstrümanları bir araya getirme işlevini görüyor. Esnek istihdam rejiminin hatlarını çizen bu tür modeller, dünyadaki eğilime benzer şekilde Türkiye'de de varlığını hissettiriyor. Son dönemde artış gösteren esnaf kurye eğilimi de bu yapıyı yansıtan bir istihdam stratejisi olarak öne çıkıyor.

Posta ve kurye hizmetlerinde, kendi nam ve hesabına çalışan statüsünde görünen kuryeleri esnaf kurye olarak ifade etmek mümkün. Oysa yapılan araştırmalara bakıldığında bu kuryelerin fiili olarak bağımlılık unsuru başta olmak üzere iş sözleşmesinin unsurlarına sahip olduğu görülüyor. Bu yönüyle esnaf kurye modeliyle istihdamı, bir "sahte kendi hesabına çalışma" yöntemi olarak ifade etmek gerekiyor. Gerek dijital platformlara gerekse geleneksel işletmelere bağlı olarak çalışan kuryeler, esnaf kurye modeliyle klasik işçi-işveren ilişkisinin dışında bir istihdam ilişkisine tâbi oluyor. Bu durum, sermaye sahiplerine bağlı bir biçimde ücret geliri elde ederek yaşamını sürdüren geniş bir kesimin iş hukuku kapsamının dışında kalmasına, sonuç olarak da güvencesizleşmesine yol açıyor.

Güvencesizleşmenin boyutu yalnızca iş hukukuyla da sınırlı değil! İşçi statüsünde olmama nedeniyle esnaf kuryeler sosyal güvenlik şemsiyesi altına girmekte de zorlanıyor. Zira bağımsız çalışan olarak primlerini ödeme yükümlülükleri bulunuyor. Aksi takdirde sosyal güvenlik sisteminin sağladığı olanaklardan yararlanma olanaklarına erişemiyor. Esnaf kuryelerin 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu kapsamında yer alması da fiili açıdan mümkün olmuyor. Ayrıca işçi statüsünde olmamaları nedeniyle yasalara göre kurulu bulunan bir sendikaya üye olma hakkı da bulunmuyor. Özet olarak hukuki açıdan kendi nam ve hesabına çalışan gibi gözüküyor olmaları, kuryelerin fiili açıdan her türlü korumadan mahrum kalmasına yol açıyor. Türkiye'nin yapısal ekonomik koşulları çerçevesinde varlığını derinden hissettiren yoksulluk ve işsizlik riski, kuryelerin bu koşulları kabullenmesi üzerinde önemli derecede rol oynuyor. "Kendi işini patronu ol" söylemi ise nesnel bir zemine oturmuyor. Pandemi döneminde kurye emeğine olan talebi

artan platformlar ve diğer işletmeler, bu talebi emek maliyetlerini azaltmak amacıyla esnaf kurye istihdamıyla karşılamayı amaçlıyor. Bu yönüyle sistem bir ücretli istihdam kaçış yolu olarak işlev görüyor.

Tüm bunların dışında ücretli veya esnaf kuryelerin hukuki statülerinden bağımsız olarak çalışma hayatında karşılaştığı ortak sorunlar da mevcut! Bu sorunların başında ise sağlık ve güvenlik riskleri geliyor. Üzerlerindeki dağıtım baskısı, trafik koşullarının içerisinde var olan yapısal sorunlarla birleşerek onların her an kazayla burun buruna gelmesine yol açabiliyor. Dolayısıyla gündelik yaşamda trafikte karşılaşılması muhtemel olan herhangi bir kaza, bir kurye için iş kazası niteliği taşıyabiliyor. Bu noktada kaza ile cinayet ayrımını ortaya koymak gerekiyor. Her türlü hukuki, kurumsal ve fiili tedbir alınmasına rağmen karşılaşılan bir olay kaza niteliği taşıyabilecekken; risklerin ve çarelerin bilinmesine rağmen önlem alınmayarak karşılaşılan kaza ise -şüphesiz- cinayet olarak tanımlanabilecektir. Maalesef Türkiye’de kuryelerin ve farklı sektörlerde çalışan emekçilerin karşılaştığı olayların büyük çoğunluğu ikinci gruba dahil oluyor.

Kuryelerin ölümlerine veya uzuv kaybı gibi istenmeyen sonuçlara yol açan kazalar önlenabilir! Ancak önlemek için öngörmek ve öngörmek için de bilmek gerekiyor. Hem trafik kazalarında hem de mesleki risklere bağlı olarak ortaya çıkan hastalık ve iş kazalarında en temel neden dağıtım baskısı. Özellikle gıda ve market dağıtım platformları, birbirleriyle girdikleri rekabet nedeniyle kuryelere hızlı teslimat görevini dayatıyor. Bunun karşısında tüketicilerin sahip olduğu şikâyet ve puanlama hakkı da kuryelerin hızlı davranmasına neden olan diğer etmenler. Trafikte yer alan sürücülerin güvensiz davranışları ise, kuryelerin yaptığı kazalara yol açan nedenlerin en önemlileri arasında... Bu gerçeklere rağmen kuryeler, hukuken tehlikeli sınıfta yer almıyor. Burada özet olarak belirtilen tüm bu risklere karşı güvence sağlama noktasında adım atılmaması, kurye ölümlerine neden olan kazaların cinayet olarak adlandırılmasına nesnel bir zemin hazırlıyor.

İş kazaları ve meslek hastalıkları konusunda üzerinde durulması gereken sorunlardan birisi de istatistikler konusunda karşımıza çıkıyor. Bu noktada kurumsal veri yayınlama sorumluluğu Sosyal Güvenlik Kurumu (SGK)’nda. SGK’nın son yayınlanan 2020 yılı istatistiklerine bakıldığında ise Posta ve Kurye Hizmetleri’nde bağımlı statüde çalışanlardan 3 bin 47 kişi iş kazası geçirmiş ve

sadece 1 kişinin meslek hastalığına yakalandığı tespit edilmiştir! Aynı verilere göre iş kazası sonucu 3 işçi yaşamını yitirmiş, meslek hastalığı sonucu ölen işçi ise bulunmuyor. Kendi hesabına çalışan kuryelerden ise 19 kişinin iş kazası geçirdiği, hiç kimsenin meslek hastalığına yakalanmadığı ve ne iş kazası ne de meslek hastalığı sonucu kimsenin yaşamını yitirmediği belirlenmiş. Toplamda iş kazası sonucu yaşamını yitiren işçi sayısı bin 231 ve meslek hastalığı sonucu yaşamını yitiren işçi sayısı 5! Kendi hesabına çalışanlar arasında ise iş kazası sonucu yaşamını yitirenlerin sayısı toplamda sadece 9! Bu veriler, hastane kayıtlarına ve bildirimlere dayalı olarak ortaya koyuluyor.

Basın ve yayın araçları da kullanılarak oluşturulan daha sağlıklı verilere ise İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği (İSİG) Meclisi üzerinden erişilebiliyor. İSİG Meclisi’nin 2020 yılı için hazırladığı rapora bakıldığında ise ölüm sayısı en az 2 bin 427! Bu ölümlerin 248’i ise posta ve kurye hizmetlerinin ana işkolu olan taşımacılıkta yer alıyor. Tüm bu rakamlar, Türkiye’de işçi sağlığı ve iş güvenliğinin önemini vurgulamak açısından önemli.

Kurye Hakları Derneği tarafından hazırlanan bu rapor, 2022 yılında gerçekleşen moto-kurye ölümlerini bütünlüklü bir şekilde ele almayı amaçlıyor. Kuryelerin ölümüne yol açan kazaların iş kazası mı olduğu, yoksa bir iş cinayeti niteliği mi taşıdığı rapordan net bir şekilde anlaşılıyor. Raporda ayrıca ölümlerin hukuki sorumlusunun kim olduğu ve bu ölümlerin yaşam hakkı açısından nasıl ele alınması gerektiği ele alınıyor. Basında kurye ölümleri, çocuk kuryeler, TBMM gündeminde kurye ölümleri, kuryelerle ilgili yasal mevzuat, genel değerlendirme ve öneriler raporda yer alan diğer başlıklar arasında.

Bin bir emekle hazırlanan bu raporun kuryeler ve tüm emekçi sınıflar açısından olumlu gelişmelere yol açması dileğiyle...

MOTO KURYE ÖLÜMLERİNE GENEL BAKIŞ

Moto kuryelerin yaşadığı iş cinayetlerinin anlaşılabilmesi, kuryelerin haklarının bütüncül bir şekilde ele alınması ile oldukça ilişkilidir. İnsan hakları, doğası gereği bütüncül bir yaklaşımı ifade eder ve yine doğası gereği tüm hakların birbiriyle ilişkisi vardır. Bir diğer deyişle, kurye ölümlerini yalnızca yaşam hakkı çerçevesinde değerlendirmek, hakların bütüncül olduğu akılda tutulduğunda, birçok sorunun görünmez olmasına sebep olmaktadır. Örneğin bir kişinin yasal çalışma süresi olan 45 saatten fazla çalışıyor olması, onun dikkatini dağıtması için önemli bir unsurdur ve bu doğrudan yaşam hakkını etkileyebilir. Keza yine hız temelli prim anlayışı, kuryelerin daha hızlı bir şekilde hareket etmesine, trafik kurallarını ihlal etmesine neden olabilir. Kuryenin aldığı ücretin yaşadığı kentteki barınma, beslenme vb. haklarını karşılamak için yeterli olmaması, kuryenin birden fazla işte çalışmasına ve daha fazla risk almaya başlamasına neden olabilir. Sözün özü, bir hakkın hayata geçmiyor olması, bir diğer hakkın da hayata geçmesini etkiler ve bu durumun ağır sonuçları olabilir.

Moto kuryelerin yaşam hakkı, pek çok iş kolunda olduğu gibi, temel çalışma haklarının hayata geçmesiyle doğrudan ilişkilidir. **Bir kuryenin temel çalışma haklarına bakıldığında ise, bunun hayata geçmesinden sorumlu pek çok aktör bulunmaktadır.** Bunlar arasında kuryenin bağlı olarak çalıştığı iş yeri, motosikleti ve ekipmanları üreten şirketler, müşteriler, yerel yönetimler, bakanlıklar, basın, trafikteki paydaşlar vb. gibi pek çok sorumluluk sahibi aktör bulunmaktadır.

Türkiye’de 2022 yılının Kasım ayına dek toplam 295.270 araç ölüm ve yaralanma ile sonuçlanan kazaya karışmıştır. Bu araç cinsleri içinde en çok kazaya karışan araçların ilkinin 143.190 rakamıyla otomobiller oluştururken, ikincisini ise 54.007 rakamıyla motosikletler oluşturmaktadır.⁽¹⁾ Yani Türkiye’de her ay ortalama 5.000’e yakın ölüm ve yaralanma ile sonuçlanan motosiklet kazası gerçekleşmektedir. Geçen yıla bakıldığında da benzer istatistikler bulunmaktadır. 2021 yılında “ölümlü ve yaralanmalı kazalara karışan 308 bin 442 taşıtın % 49. 4’ünü otomobiller oluştururken %20.9 ile motosikletler ikinci sırada yer almaktadır.”⁽²⁾ Bu motosiklet kazalarının önemli bir bölümünü moto kuryeler oluşturmaktadır ancak bu konuda istatistik tutulmamaktadır.

Türkiye’de 2022 yılında **en az 58 kurye** hayatını kaybetmiştir. Ancak her ay ortalama 5.000 motosiklet sürücüsünün ölüm ve yaralanmalı kazaya karıştığı, bunun da önemli bir bölümünü moto kuryelerin oluşturduğu düşünüldüğünde **“en az”** vurgusunu yeniden hatırlatmak gerekmektedir.

Hayatını kaybeden moto kuryelerin nerelerde, kaç yaşında, hangi aylarda ve mevsimlerde, hangi firmalarda çalıştıklarına dair veriler aşağıda paylaşılmıştır. Bu verilerin paylaşılması, kuryelerin yaşadığı sorunları mercek altına alma çabasına dayanmaktadır. Bununla birlikte, aşağıdaki sayısal veriler tüm kuryelerin yaşadığı sorunların anlaşılmasını sağlayamayacağı gibi, kuryelerin hayatlarının sayısallaştırılmaması gerektiğini de unutmamak gerekir. Her kuryenin bir insan olduğunu, bir hikâyesi, hayalleri ve hayal kırıklıkları olduğunu daima hatırlamak ve hatırlatmak oldukça kıymetlidir.

(1) Trafik İstatistikleri Bülteni, Ülke Geneli, Kasım 2022. Trafik Başkanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü / <http://trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/04-Istatistik/Aylık/kasim22.pdf>

(2) Kaza Süsü Verilmiş Cinayetler: Moto Kurye Ölümleri, Mesut Çeki, 01.09.2022, Kurye Haber / <https://kuryehaber.com/2022/09/kaza-susu-verilmis-cinayetler-moto-kurye-olumleri/>

2022 YILINDA HAYATINI KAYBEDEN MOTO KURYELER

	Adı Soyadı	Yaş	Kazanın Yaşandığı İl/İlçe	Ölüm Tarihi	Çalıştığı Firma ⁽¹⁾	Ölüm Nedeni
1	Velit Barman	33	İstanbul/Tuzla	1 Ocak 2022	Restaurant	Otomobilin çarpması sonucu hayatını kaybetti.
2	Fırat Diri	22	İstanbul/Pendik	4 Ocak 2022	Paket Taksi	Otomobille çarpışması sonucunda hayatını kaybetti.
3	Necati Yasin Batır	19	Denizli/Merkezefendi	17 Ocak 2022	Yemek Sepeti	Alkollü araç kullanıcısının çarpması nedeniyle hayatını kaybetti.
4	Ahmet Rüştü Bayar	22	Ankara/Dikmen	10 Şubat 2022	Trendyol	Otomobilin çarpması sonucu hayatını kaybetti.
5	Güney Sarıkaya	25	İstanbul/Başakşehir	20 Şubat 2022	Trendyol	Emniyet şeridinde park halindeki araca çarpması sonucu hayatını kaybetti.
6	Ahmet Şahin	17	Manisa/Yunus Emre	24 Şubat 2022	Restaurant	Seyir halindeki kamyonla çarpması sonucu hayatını kaybetti.
7	Ahmethan Artukoğlu	26	İstanbul/ Kağıthane	3 Mart 2022	Trendyol	Otomobilin çarpması sonucu hayatını kaybetti.
8	Okan Öztürk	32	İstanbul/Küçükçekmece	23 Mart 2022	Evrak Kurye	Bariyerlere çarpıp hafriyat kamyonunun altında kalarak hayatını kaybetti.
9	Ahmet Karasu	22	Antalya/Kepez	26 Mart 2022	Restaurant	Dönüş yapan çöp kamyonuna çarpması sonucu hayatını kaybetti.
10	Zafer Umut Bayram	17	İstanbul/Sancaktepe	4 Nisan 2022	Restaurant	Yağış nedeniyle hakimiyetini kaybederek, çöp kamyonuna çarpması sonucu hayatını kaybetti.
11	Kubilay Aydın	25	İstanbul/Pendik	10 Mayıs 2022	Trendyol	Otomobilin çarpması sonucu hayatını kaybetti.
12	Mehmet Gülmez	22	İstanbul/Pendik	10 Mayıs 2022	Restaurant	Emniyet şeridinde park halindeki kamyonla çarparak hayatını kaybetti.
13	Kerep Aksungur	33	Çorum	11 Mayıs 2022	Restaurant	Otomobille çarpışması sonucunda hayatını kaybetti.
14	Şehmus Hatay	26	Adana/Seyhan	22 Mayıs 2022	Restaurant	Kırmızı ışıktaki geçen bir otomobilin çarpması sonucunda hayatını kaybetti.

(1) Tabloda **Restaurant** olarak adlandırılan tanımlama, restaurant kuryeleri için yapılmaktadır. Bu tanımlama, dönerci, pideci, çiğköfteci, sucu vb. yerlerde çalışan kuryeleri kapsamaktadır.

2022 YILINDA HAYATINI KAYBEDEN MOTO KURYELER

	Adı Soyadı	Yaş	Kazanın Yaşandığı İl/İlçe	Ölüm Tarihi	Çalıştığı Firma	Ölüm Nedeni
15	Osman Çetiner	33	Manisa/Yunus Emre	28 Mayıs 2022	Getir	Otomobille çarpışması sonucunda hayatını kaybetti.
16	Halil Togay	17	İzmir/Torbalı	17 Haziran 2022	İste Gelsin	Otomobilin çarpması sonucunda hayatını kaybetti.
17	Cavit Güdücü	39	Kocaeli/İzmit	25 Haziran 2022	Restaurant	İki kat arasında kalan asansörden çıkmaya çalışırken boşluğa düşerek hayatını kaybetti.
18	Sinan Kaya	28	Aydın/Çine	14 Temmuz 2022	Restaurant	Hakimiyetini kaybetmesi sonucunda hayatını kaybetti.
19	İsa Uzel	19	Kırıkkale	21 Temmuz 2022	Restaurant	Otomobilin çarpması sonucunda hayatını kaybetti.
20	Tayfun Aydoğan	22	İstanbul/Kadıköy	17 Temmuz 2022	Paket Taksi	Bilinmeyen bir nedenden, tek taraflı bir kaza yaşaması nedeniyle hayatını kaybetti.
21	İslam Sönmez	27	Adana/Seyhan	1 Ağustos 2022	Restaurant	Önüne çıkan bir otomobile çarpması sonucunda hayatını kaybetti.
22	Enes Aygüneş	19	Sakarya/Adapazarı	9 Ağustos 2022	Restaurant	Kamyonet ve minibüsün de karıştığı bir zincirleme kazada hayatını kaybetti.
23	Ali Ataç	21	İstanbul/Küçükçekmece	11 Ağustos 2022	Restaurant	Otomobille çarpışması sonucunda hayatını kaybetti.
24	Begenc Tarhanov	48	İzmir/Çeşme	15 Ağustos 2022	Restaurant	Vidanjörün yanından geçerken direksiyon hakimiyetini kaybederek devrilmesi sonucunda hayatını kaybetti.
25	Buğra Barış Kurt	18	Kocaeli/Darica	15 Ağustos 2022	Restaurant	Seyir halindeyken aydınlatma direğine çarparak hayatını kaybetti.
26	Abdülmecit Alğan	28	İstanbul/Beykoz	16 Ağustos 2022	Yemek Sepeti	Otomobilin çarpması sonucunda hayatını kaybetti.

2022 YILINDA HAYATINI KAYBEDEN MOTO KURYELER

	Adı Soyadı	Yaş	Kazanın Yaşandığı İl/İlçe	Ölüm Tarihi	Çalıştığı Firma	Ölüm Nedeni
27	Metin Sarıyer	28	İstanbul/Beykoz	16 Ağustos 2022	Yemek Sepeti	Otomobilin çarpması sonucunda hayatını kaybetti.
28	Rıdvan Kocatepe	28	İstanbul/Şişli	20 Ağustos 2022	Restaurant	Kırmızı ışıktaki geçen bir aracın çarpması sonucunda hayatını kaybetti.
29	Ylham Rahmedov	32	İstanbul/Kartal	23 Ağustos 2022	Restaurant	Bir otomobile çarpışması sonucunda hayatını kaybetti.
30	Hasan Şimşek	28	Mersin/Toroslar	23 Ağustos 2022	FiYUU	Otomobilin çarpması sonucunda hayatını kaybetti.
31	Sinan Çakır	42	İstanbul/Başakşehir	24 Ağustos 2022	Evrak Kuryesi	Kamyonla çarpışması sonucunda hayatını kaybetti.
32	İskender Çimen	17	Adana/Seyhan	28 Ağustos 2022	Restaurant	Sinyal vermeden manevra yapan bir tankerin altında kalarak hayatını kaybetti.
33	Demhat Abukan	18	İstanbul/Küçükçekmece	31 Ağustos 2022	Restaurant	Direksiyon hakimiyetini kaybederek refüje çarpması sonucunda hayatını kaybetti.
34	Alican Altun	22	İstanbul/Pendik	25 Eylül 2022	Restaurant	Polis tutanaklarında direksiyon hakimiyetini kaybettiği geçiyor olsa da bir görgü tanığı aracın çarpıp kaçması sonucunda hayatını kaybettiğini ifade etmiştir.
35	Furkan Öz	18	İstanbul/Sarıyer	27 Eylül 2022	Restaurant	Otomobile çarpması sonucunda hayatını kaybetti.
36	Yavuz Gülücü	29	Diyarbakır/Silvan	7 Ekim 2022	Restaurant	Trafiğe kapalı bir yolda polis arabasına çarpması sonucunda hayatını kaybetti.
37	Ali Bilgiç	28	İstanbul/Şişli	12 Ekim 2022	Evrak Kuryesi	Kaza nedeni bilinmiyor

2022 YILINDA HAYATINI KAYBEDEN MOTO KURYELER

	Adı Soyadı	Yaş	Kazanın Yaşandığı İl/İlçe	Ölüm Tarihi	Çalıştığı Firma	Ölüm Nedeni
38	Veli Metehan Çakır	20	Isparta	13 Ekim 2022	Restaurant	Kamyon ile çarpışması sonucunda hayatını kaybetti.
39	Umut Gökçöl	24	İstanbul/Ataşehir	15 Ekim 2022	Trendyol	Direksiyon hakimiyetini kaybettikten sonra bir aracın çarpması sonucunda hayatını kaybetti.
40	Semih Parıltı	30	Denizli/Merkezefendi	17 Ekim 2022	Restaurant	Otomobille çarpışması sonucunda hayatını kaybetti.
41	İbrahim P.	58	İstanbul/Küçükçekmece	21 Ekim 2022	Evrak Kuryesi	Kamyon ve bariyer arasında sıkışarak hayatını kaybetti.
42	Ayhan Ertürk	40	İstanbul/Pendik	22 Ekim 2022	Trendyol	Hızlı giden bir otomobilin çarpması sonucunda hayatını kaybetti.
43	Mahdi Shabani	25	İstanbul/Esenyurt	27 Ekim 2022	Restaurant	Bir otomobil ile çarpışması sonucunda hayatını kaybetti.
44	Rıza Sevinç	19	Düzce	29 Ekim 2022	Restaurant	Alkollü sürücünün çarpması sonucunda hayatını kaybetti.
45	Ayhan Yıldırım	41	İstanbul/Sarıyer	2 Kasım 2022	Yemek Sepeti	Tırın çarpması sonucunda hayatını kaybetti.
46	Samet Özgül	28	Ankara/Yenimahalle	6 Kasım 2022	Trendyol	Trafikte yol verme tartışmasında 3 kişinin bıçaklı saldırısı sonucunda hayatını kaybetti.
47	Bünyamin Berker	22	Malatya/Battalgazi	19 Kasım 2022	Restaurant	Kanalizasyon için açılan çukura düşmesi sonucunda hayatını kaybetti.
48	Doğan Karbuz	XX	İstanbul/Tuzla	22 Kasım 2022	Restaurant	Otomobilin çarpması sonucunda hayatını kaybetti.

2022 YILINDA HAYATINI KAYBEDEN MOTO KURYELER

	Adı Soyadı	Yaş	Kazanın Yaşandığı İl/İlçe	Ölüm Tarihi	Çalıştığı Firma	Ölüm Nedeni
49	Ali Topal	25	Samsun/Tekeköy	24 Kasım 2022	Restaurant	Otomobilin çarpması sonucunda hayatını kaybetti.
50	Hasan Önal	31	Ankara/Sincan	29 Kasım 2022	Trendyol	Direksiyon hakimiyetini kaybederek bariyerlere çarpması sonucunda hayatını kaybetti.
51	Baran Azun	28	İstanbul/Küçükçekmece	3 Aralık 2022	Trendyol	Kaza sebebi bilinmemektedir.
52	Mehmet Zülfü Aslan	25	Muğla/Menteşe	5 Aralık 2022	Restaurant	Beton mikserinin altında kalması sonucunda hayatını kaybetti.
53	Enes Çelik	19	Gaziantep/Şahinbey	11 Aralık 2022	Restaurant	Kaza sebebi bilinmemektedir.
54	Bilinmiyor(XX)	XX	İstanbul/Sultanbeyli	8 Aralık 2022	Restaurant	Tankerin altında kalması sonucunda hayatını kaybetti.
55	Ali Çubuk	34	Mersin/Tarsus	20 Aralık 2022	FİYUU	Evinde kalp krizi geçirerek hayatını kaybetti.
56	Berkan Özdemir	19	Ankara/Yenimahalle	24 Aralık 2022	Getir	Alkollü araç kullanıcısının çarpması sonucunda hayatını kaybetti.
57	Kadir Gulberdiyev	25	İstanbul/Kağıthane	25 Aralık 2022	Restaurant	Ters yöne girmesiyle birlikte bir aracın çarpması sonucunda hayatını kaybetti.
58	Hasan Cihan Aslan	26	İzmir/Bornova	26 Aralık 2022	Restaurant	İntihar ederek hayatını kaybetti.

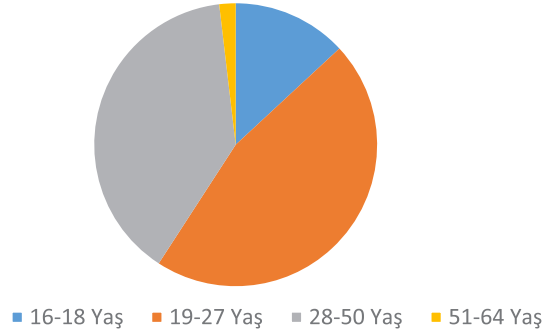
Sürekli gelen kurye ölüm haberleri, kuryelerin ölüm korkusu yaşamaya başlamasına neden olmuştur;⁽¹⁾

"Abi bir gün benim resmimi de o çerçeveye koyacaksınız haber yapacaksınız diye çok korkuyorum."

"Her sabah eşimle çocuklarımla helalleşerek işe başlıyorum ne olacak bu işin sonu hiç bilmiyorum."

"Kuryeler paket atmıyor cenazeler sebebiyle her gün bir meslektaşımızı toprağa veriyoruz. Yeter artık buna sebep olan herkesin Allah belasını versin. Cezalar ağırlaştırılsın biz ölmek istemiyoruz. Çok korkuyorum bir gün benim de burada haberim yapılacak diye."

Hayatını Kaybeden Kuryelerin Yaş Dağılımı

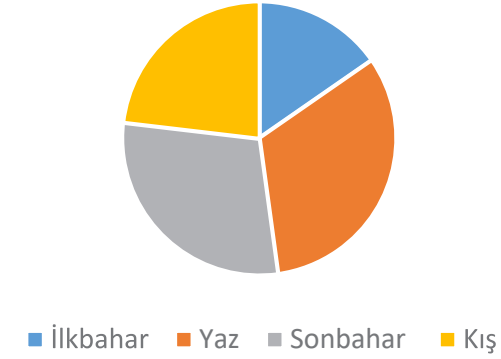


Hayatını kaybeden kuryelerin büyük çoğunluğu **19-50** yaş aralığında yer almaktadır. 4'ü, **17** yaşında olmak üzere 7 çocuk; **19-27** yaş aralığında 26 kişi; **28-50** yaş aralığında 22 kişi; **58** yaşında ise 1 kişi hayatını kaybetmiştir.

Bu verilerde üzerinde tartışılması gereken önemli noktalardan biri, 19-27 yaş aralığındaki üniversite öğrenimi yaşında olan gençleri içermesidir. Kuryelerin kaçının öğrenci olduğu bilgisine ulaşamamıştır ancak bu bilginin olmaması, kuryelerin üniversite öğrencisi olmayacağı anlamına da gelmemektedir. Devletin, bu yaş grubundaki öğrenciler ile ilgili ekonomik ve sosyal politikalarını gözden geçirmesi gerekmektedir.

(1) "Bir Gün Benim de Ölüm Haberim Yapılacak", 24 Aralık 2022, Kurye-haber.com: <https://kuryehaber.com/2022/12/bir-gun-benim-de-olum-haberim-yapilacak/> - Erişim Tarihi 28.12.2022

En Çok Hangi Mevsimde Kuryeler Hayatını Kaybetti?



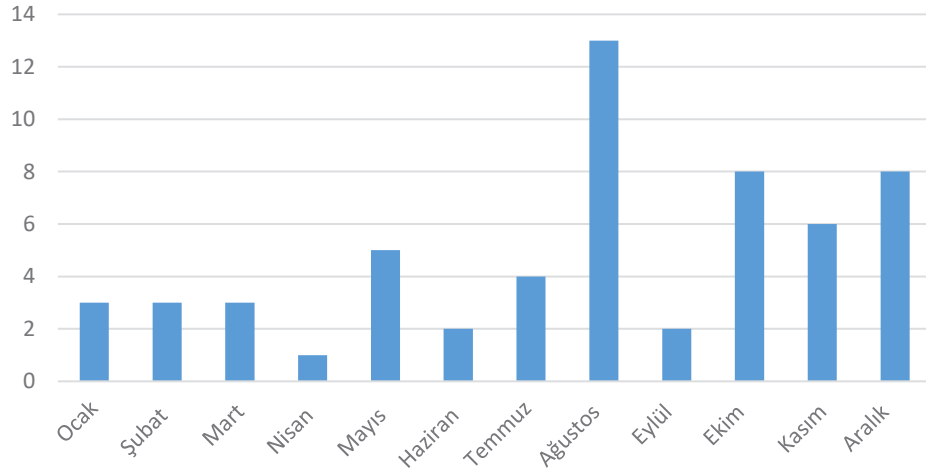
Moto kuryelerin en çok Yaz aylarında (Haziran, Temmuz, Ağustos) ve Sonbahar aylarında (Eylül, Ekim, Kasım) hayatını kaybettiği görülmektedir.

İstatistiki bir verimiz olmamakla birlikte, kuryeliği kışın yapmayan Yaz ve Sonbahar döneminde geçici olarak yapan "dönemsel kurye"liğin yaygın olduğunu sahadan gözlemlemekteyiz. Asıl mesleği kuryelik olmayan ya da tek mesleği kuryelik olmayan çok sayıda kişi hava şartlarına göre kuryelik yaptığı gibi birçok öğrencinin de part time olarak kimi mevsimlerde kuryeliğe yöneldiği bilinmektedir. Geçici ve part - time kuryelik yapan kişilerin tehdit algısı da iş güvenliği ve sağlığı tedbirlerini dikkate alması da sınırlı olabiliyor.

Ayrıca Yaz aylarında hava sıcaklığı nedeniyle kuryelerin ekipman kullanımını azalttığı da gözlemlerimiz arasında yer almaktadır. Ekipman kullanımı, motosiklet sürücülerinin karşı karşıya olduğu kazalarda hayatını kaybetmemesi açısından oldukça önemlidir. Bu nedenle yaz aylarında kuryelerin hayatını kaybetmesinin nedenleri arasında başta bu sayılabilmektedir.

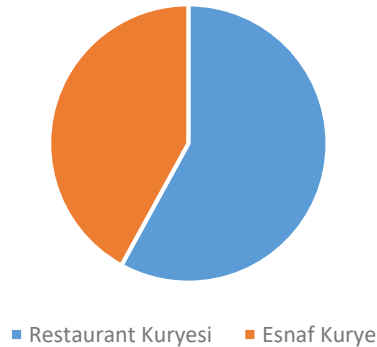
Kuryelerin sonbahar aylarında hayatını kaybetmesinin nedenlerine dair yukarıda ifade ettiklerimizden başka bir gözlemimiz bulunmamakla birlikte bu konunun araştırılması, kurye ölümlerin önlenmesi kamu otoritelerinin yükümlülüğüdür.

Kuryeler En Çok Hangi Aylarda Hayatını Kaybetti?



İklim krizi nedeniyle mevsimlerin normallerinin yaşanmıyor olması, kurye ölümlerinin tam olarak hangi mevsimlerde gerçekleştiğinin anlaşılmasını da zorlaştırmaktadır. Buna rağmen, moto kuryelerin hayatını kaybettiği aylara ilişkin de bir istatistiki veri oluşturulmuştur. Kuryelerin çoğunlukla Ağustos, Ekim ve Aralık aylarında hayatını kaybettiği görülmektedir. Ağustos ayında ekipman kullanımının kuryelerde azaldığına dair bir gözlemimiz bulunmakla birlikte, Ekim ve Aralık aylarında hayatını kaybeden kuryelere ilişkin benzer değerlendirme yapabilecek kadar elimizde bilgi bulunmamaktadır. Ancak şüphesiz ki, bu durum da kamu idareleri tarafından araştırılması gereken bir konudur.

Hayatını Kaybeden Kuryelerin Çalıştıkları Yere Göre Dağılımları



Hayatını kaybeden kuryelerin **%58'i**, yani 34'ü Restaurant kuryesi, **%42'si**, yani 24'ü ise Esnaf kuryedir. Restaurant kuryeleri, bir diğer deyişle dönerci, çiğ köfteci, pideci, sucu gibi küçük esnaflarda çalışan kuryelerin hayatını kaybediyor olması üstünde tartışılması gereken bir alanı ifade etmektedir. Bu tür küçük esnaf işletmeler için yaygın bir şekilde kullanılan ve "mahalle araları" ifade edilen söylem, buraların denetimlerinin zor olduğuna ilişkin de bir algıyı yansıtmaktadır. Ancak böylesi bir kabul, kuryelerin yaşam hakkı çerçevesinde düşünüldüğünde asla ikna edici bir açıklama değildir ve bu normalleştirilmemesi gereken bir algıyı ifade etmektedir. Restaurant kuryelerinin çalışma şartlarına dair ayrıntılı bir veriye ulaşma imkanımız olmadı. Yine sahadan gözlemler ile şunu ifade etmek isteriz ki; sigortasız çalıştırmanın, ekipman vermemenin ya da çok kalitesiz bir kask vermenin, motosiklet bakımlarının zamanında yapılmamasının, iş(çi) güvenliği ve sağlığı tedbirlerinin alınmamasının ve mobbingin en yaygın olduğu yerler yine "mahalle araları" işletmeleridir.

Öte yandan esnaf kuryelik de güvenli bir çalışma yaşamını ifade etmemektedir. Ne kadar paket atarsan o kadar para kazanılan bir sistem kuryeler tarafından "kurtlar sofrası" olarak tabir edilmektedir. 10-12 hatta 14 saate kadar uzayan çalışma saatleri, prim ve bonusları yakalamak için zamanla yarış, tüm giderler kuryeye ait olduğu ve hayat pahalılığı ile baş etmek için tüm riskleri üstlenme, ÖTV yüksek ve ekipmanlar pahalı diye kalitesiz ekipmanlar ile çalışmayı göze alma vb... Esnaf kuryeler birçok konuda olduğu gibi işçi güvenliği ve sağlığı noktasında da yalnızlaştırılmakta ve kendi kaderlerine terk edilmektedir. Bir kurye, bunu "*Bana göre esnaf modeli kaldırılması gerek ya da bi çözüm bulunması lazım kaza yapıyorsun sorumluluk alan yok iş ortamımız deyip tüm sorumluluğu kuryeye yıkıyorlar*" cümlesi ile ifade etmektedir.

Bu veriler ve gözlemler üzerinde kamu yetkilileri etraflıca değerlendirmeler yapmalı, hem restaurant hem de esnaf kuryelerin güvenli çalışma imkanlarını sağlamalı ve denetlemelidir.

Esnaflık kurye olarak çalışırken hayatını kaybeden kuryelerin çoğunun Trendyol Go'da çalıştığı görülmektedir.

Firmalara Göre Dağılım ise: Trendyol **9** - Yemek Sepeti **4** - Getir **2** - Fiyuu **1** - Paket Taksi **2** - İste Gelsin **1** - Evrak Kurye **4** kurye hayatını kaybetti.

Esnaflık kurye çalıştıran şirketler içinde en çok Trendyol kuryelerinin hayatını kaybediyor olması Trendyol başta olmak üzere şirketlerin, kuryelerin insan haklarına dair yükümlülüklerini tartışmaya açmalıdır. "Paket başı", "bonus", "alevli saatler" ile ne kadar paket atarsan ne kadar hızlı paket atarsan o kadar kazanırsın sistemi sadece gelir-gider bağlamında değil, iş(çi) güvenliği ve sağlığı açısından da değerlendirilmeyi hak ediyor. Kurye ölümlerine dair haberlerin altına yorum yapan kuryelerin de bu konuda söyleyecek sözleri var;

"Peş peşe bu kadar kurye ölüyor bunun sebebi Baran Azun, Mehmet Zülfü mü yoksa Enes Çelik mi yeter ya buradan kurye şirket sahibine yazıyorum, önlem al almazsan Allah ta aynı acıyı sana yaşatsın kimsenin eşi babası kardeşi çocuğu ölmesin artık."

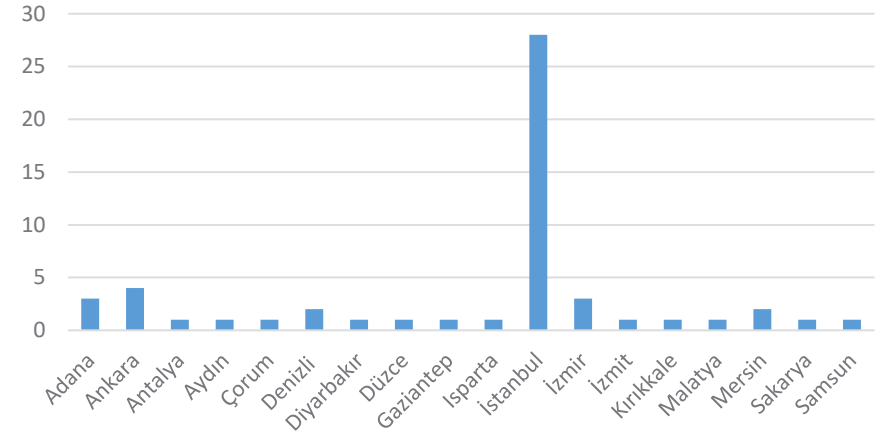
"Bir kuryede, esnaf kurye sistemindeki sorunları ifade etmektedir: "Paketler üst üste geliyor ve yemek sepetini kapatan yok ve acele acele siparişleri bir kurye atıyor ve sonuç kaza ve hüsrandır."

"Üzülmeyin bu devran böyle giderse sadece trendyol kuryelerinin ölümü göreceksiniz."

"Trendyol go işinize sahip çıkın diyen adamlar hadi gelin kuryenize"

sahip çıkın da görelim. Gerçi üzerinde paket varsa hemen o paketi aldirmek için başka kurye göndermişsinizdir cenazede de 2 ofisten yetkili gelir timsah gözyaşı sonra devam mobinglere..."

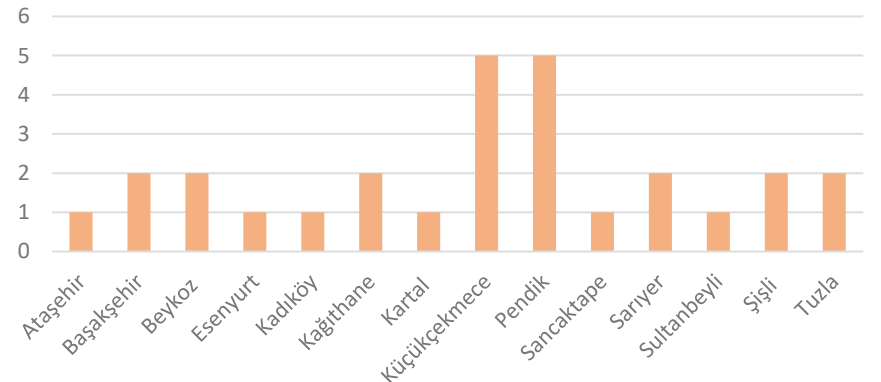
Hayatını Kaybeden Kuryelerin İllere Göre Dağılımı



Türkiye'de en az 18 il de moto kuryeler hayatını kaybetmiştir. 58 kuryeden 28'si İstanbul'da çalışırken hayatını kaybetmiştir.

Kuryeler, İstanbul'un en az 14 ilçesinde hayatını kaybetmiştir. İstanbul'da hayatını kaybeden kuryelerin çoğunlukla Pendik ve Küçükçekmece ilçelerinde hayatını kaybettiği görülmektedir. Bu çarpıcı tablo üzerine de kamu idaresi gerekli incelemeleri yapmalı ve tedbirleri almalıdır.

Hayatını Kaybeden Kuryelerin İstanbul'un İlçelerine Göre Dağılımı



MOTO KURYELERİN ÖLÜM NEDENLERİ

Kuryelerin ölüm nedenlerine ilişkin bir istatistik oluşturmak neredeyse mümkün değil. Çünkü her ölümden görgü tanıklarına ulaşmak mümkün olmadığı gibi polisin oluşturmuş olduğu kaza tutanaklarına ulaşabilmek de mümkün değil. Öte yandan kurye ölümlerinde hangi sürücünün hatalı olduğuna dair kanaat geliştirmenin kendisi, bu kazaların önlenmesinde yükümlülük sahibi olan kurumların sorumluluklarını görünmez hale getirecektir. Çünkü bu ölümlerin hepsi önlenabilir ihmalleri ifade etmektedir.

Kuryelerin ölümlerine ilişkin bir istatistik bulunmamakta ancak genel anlamda kuryelerin üzerindeki hız baskısı, hız temelli puan sistemi, trafikteki motosiklet kullanıcılarının görmezden gelinmesine dayalı algı, alkollü trafik magandaları, ekipmansızlık ve/veya ekipmanların kalitesi, motosikletlerin kalitesi, mesleki yeterlilik eğitimlerinin zorunlu olmaması, yollardaki çukurlar, ölümcül bariyerler vb. pek çok neden kuryelerin hayatını kaybetmesine neden olmaktadır.

Kuryelerin medyası olan Kurye Haber'in sosyal medya hesaplarında kuryelerin gönderilere yaptığı yorumlar bu ölümlerin nedenlerine ilişkin ipuçları vermektedir;

"Ülke olarak devlet olarak millet olarak samimi değiliz ki kurye ölümleri sürekli kaza meydana gelen noktaların tespit edilip gerekli düzenlemelerin yapıp huzur içinde yaşanabilir bir şehir ülke olmasını çok görüyorlar. Kendi yakınları bir kaza sıkıntı yaşamış olsa anında müdahale yapılır. Kurye motorlarının 200 CC altı yasaklayacaksınız ABS fren mevsime göre lastik denetimi yapılacak motor büyük olacak yolda söz hakkı olacak, görmemezlikten gelmeyecek karşıdaki araç. Tabi motor sürücüleri de akli başında sürüş yapacak diğer sürücülere tehlike yaşatmayacak. Gişelerden köprüden kaçak geçiş yapıp diğer insanların duasını almayacak."

"Paketler üst üste geliyor ve yemek sepetini kapatan yok ve acele acele siparişleri bir kurye atıyor ve sonuç kaza ve hüsrana. Onlar sistemi açsın gerekirse patlasın dükkan sen bildiğinden şaşma kurye meslektaşım en fazla saatin dolar saatin gecikebilir ama canından önemli değil bir paket ve paketler."

"Kurye olarak şunu söylemeliyim çoğu kurye motorunun arka freni tutmuyor ekstra olarak iş yerleri ekipman konusunda çok cimri denetim yapılması bunların ortadan kaldırılması lazım"

"Kamyon, tanker, ölümlerde önemli bir unsur."

"Arabaların motorların bu kadar yakından takip etmemesi gerekiyor! Geçende bende yağmurda kaydım, ekipmanlarım vardı hamdolsun, yaya geçidi olduğu için tümsek vardı arkamda araç durmasıyla zincirleme kaza oldu! Trafikte bilinçli olmak da gerekiyor."

Çocuk Moto Kuryeler

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nın yayınlamış olduğu "Çocuk ve Genç İşçilerin Çalıştırılma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik"⁽²⁾e göre, çocuk ve genç işçilerin çalışma koşulları, çalışabilecekleri işler oldukça nettir. Yönetmeliğin 6.maddesinde, çocukların çalışma koşulları belirlenmiştir:

-Temel eğitimini tamamlamış ve okula gitmeyen çocukların çalışma saatleri günde yedi ve haftada otuz beş saatten fazla olamaz. Ancak, 15 yaşını tamamlamış çocuklar için bu süre günde sekiz ve haftada kırk saate kadar arttırılabilir.

-Çocuk ve genç işçilerin günlük çalışma süreleri, yirmidört saatlik zaman diliminde, kesintisiz on dört saat dinlenme süresi dikkate alınarak uygulanır.

-Okula devam eden çocukların eğitim dönemindeki çalışma süreleri, eğitim saatleri dışında olmak üzere, en fazla günde iki saat ve haftada on saat olabilir. Okulun kapalı olduğu dönemlerde çalışma süreleri birinci fıkrada belirtilen çalışma sürelerini aşamaz.

-İki saatten fazla dört saatten az süren işlerde otuz dakika, dört saatten yedi buçuk saate kadar olan işlerde çalışma süresinin ortasında bir saat olmak üzere ara dinlenmesi zorunludur.

Aynı yönetmelikte, devletin yükümlülükleri ve işverenin yükümlülükleri de açık bir şekilde ifade edilmiştir. Buna göre, işverenin çocuk veya genç işçiye eğitimler vermesi, kayıt altında çalıştırması, koruyucu ve önleyici ekipmanlar sağlaması, işyeri ve işin uygunluğunu tespit etmesi, çocuk öğrenim görmeye devam ediyorsa çalışma koşullarını bununla uyumlu hale getirmesi gibi yükümlülükleri bulunmaktadır.

Devletin yükümlülükleri ise çalışan çocuk ve ya gençlerle ilgili

(2) Çocuk ve Genç İşçilerin Çalıştırılma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik, 06.04.2004, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı / <https://kms.kaysis.gov.tr/Home/Goster/35379>

tüm aktörlere yönelik bilgilendirici, farkındalık yaratan eğitimler, seminerler düzenlemek, işyerlerini denetlemek vb. şeklinde düzenlenmiştir.

Yönetmelikte, bu konudaki düzenlemelerle birlikte çocuk ve genç işçilerin çalışabileceği işler de paylaşılmıştır. Kuryelik, çocukların yasal olarak çalışabileceği meslekler grubunda değildir. Çocuklar 16 yaşından itibaren M, A1 ve B1 sınıfı motosiklet ehliyeti alabilmektedir ancak bu durum çocukların kurye olarak çalışabileceği anlamına gelmemektedir. Bu nedenle, çocukların kuryelik yaparak hayatını kaybettiği bir durum, yetişkin kurye işçilerin yaşadığı gibi bir iş cinayeti olarak değerlendirilmesi gerektiği gibi ayrıca özel olarak bir çocuk hak ihlali niteliği de taşımaktadır.

Bu ihlal durumu, devletin ve ticari işletmenin sorumluluklarını tartışmaya açmaktadır ancak bu ticari işletmenin sorumluluğunu yerine getirmesinden de birincil yükümlülük sahibi olan devlet sorumludur. Nitekim bu durum Türkiye'nin de imzalamış olduğu Birleşmiş Milletler Çocuk Hakları Sözleşmesi'nin 16.maddesinin genel yorumunda da ifade edilmiştir. Çocuk Hakları Komitesi, sözleşmeyi imzalayan devletlere, sözleşmenin uygulanması için yükümlülükler getirmiştir. 16. genel yorum olan Özel sektörün çocuk hakları üzerindeki etkileri konusunda devletin yükümlülükleri başlığında komite "Devletler, herhangi bir ticari kuruluşun yol açtığı ya da katkıda bulunduğu çocuk hakları ihlal durumlarını araştırmalı, yargıya taşınmalı ve gerekli telafileri sağlamalıdır. Dolayısıyla bir Devlet, bu tür ihlallerin önlenmesi ve daha sonra telafi edilmesi için gerekli, uygun ve makul önlemleri almayan, ihlallerin ortaya çıkmasında payı olan ya da bu durumlara göz yuman veya yer alan iş kuruluşlarının bu fiillerinden sorumludur" demektedir. Komite bu sorumluluğun devletlere telafi ve tazminat yükümlülüğü getirdiğini ifade eder: "Devletlerin, çocuğun haklarının ihlaline karşı, bu ihlallerin ticari kuruluşlar dahil üçüncü taraflarca gerçekleştirildiği durumları da kapsayacak şekilde etkili tazminat ve telafi sağlama yükümlülükleri vardır. Komite 5 sayılı genel yorumunda hakların bir anlam taşıyabilmesi için ihlaller karşısında etkili telafi yollarının da bulunması gerektiğini belirtir."

Hayatını kaybeden en az 7 çocuk kuryenin, devletin ve ticari işletmelerin yükümlülükleri kapsamında değerlendirilmesi ve bu ihlalin tekrarlanmaması gerekmektedir. Sayısı istatistiksel olarak bilinmese de çok fazla çocuğun kuryelik yaptığı bilinmektedir. Kuryelik, yasal anlamda mesleki standartları düzenlenmemiş, tehlikeli meslekler statüsünde yer almayan, pek çok yasal boşluğun ticari işletmeler tarafından da kullanılabildiği bir mesleği

ifade etmektedir ve bu meslekte çok fazla insan ölüm ve yaralanmaya bağlı kazalar geçirmektedir. Çocukların da çalışmış olduğu bu meslek ile ilgili düzenlemelerin bir an önce yapılması, hayatını kaybeden çocukların "çocuk olma statüsü" göz önünde bulundurularak telafi ve tazminatların da bu şekilde ele alınması bir aciliyet arz etmektedir.

Mülteci Moto Kurye Ölümleri

Türkiye'de moto kuryelerin sayısına dair bilimsel olarak toplanmış bir veri bulunmamaktadır. 100 bin rakamını ifade edenler de var 1 milyon rakamını da. Benzer bir belirsizlik Türkiye'de moto kuryelik yapan mülteci işçiler için de geçerli. Büyük bölümü kaçak ve kayıt dışı çalıştığı için mülteci kuryeler hakkında da gerçek ya da gerçeğe yakın veriler bulmak pek mümkün değil. Sahadan gözlemler ise özellikle büyük şehirlerde "mahalle arası" dükkanlarda çok sayıda mülteci kuryenin çalıştığı yönündedir. Mülteci kuryelerin ekstra güvencesiz çalışma şartları Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) Türkiye Ofisi'nin 2021 yılında "Motosikletli Kuryeler Odağında Teslimat Sektörü Çalışanlarında Psikososyal Risk Analizi Araştırması"nda şu şekilde ifade ediliyor. "Araştırmaya katılan moto kuryelerin % 21,5'i sosyal güvencesiz olmadan çalışmaktadır. Bu oran Suriyeli erkek moto kuryelerde %68,4'tür." Benzer bir güvencesizlik ve riske açık olma hali ekipman kullanımı konusunda da görülüyor;"Toplam %31,3 oranında Türkiyeli ve % 65,8 Suriyeli moto kuryeler koruyucu ekipmanların hiçbirine sahip değildir."

İş sağlığı ve güvenliği konusunda oldukça dezavantajlı pozisyonda olan mülteci kuryelerin çalışma şartları ve kayıt dışılık durumları, kaza ve ölüm bilgilerinin kurumların, medyanın gündemine girme sini de zorlaştırıyor.

Bu yıl tespit edebildiğimiz en az 4 mülteci moto kurye iş cinayetlerinde yaşamını yitirdi. Bu ölümlerin ardından isimleri tespit etmenin bile günler sürmesi mülteci kuryelerin güvencesizlik ile birlikte kimsesizliğini yansıtmaktadır.

Mülteci moto kuryelerin sigortasız ve kayıt dışı çalıştırılması başta olmak üzere, düşük ücrete ve neredeyse hiç bir İSG önlemi olmadan çalıştırılması ilgili kurumlar tarafından daha sıkı denetlenmesi; güvencesiz kurye çalıştıran işletmelere karşı caydırıcı cezalar verilmesi bu alandaki güvencesiz çalışmayı ortadan kaldırmak için son derece önemli bir noktada durmaktadır.

Sorumluluk Zinciri ve Hukuki Süreçlere Dair Örnekler

İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi 3. Madde; Herkesin yaşama hakkı ile kişi özgürlüğü ve güvenliği vardır.

Anayasa Madde 17; Herkes yaşama, maddi ve manevi varlığını koruma ve geliştirme hakkına sahiptir. Yaşama hakkı, bütün hakların temelidir. Savaş, sıkıyönetim ve olağanüstü hallerde dahi durdurulamaz, yok edilemez.

Anayasa Madde 49; Çalışma, herkesin hakkı ve ödevidir. Devlet, çalışanların hayat seviyesini yükseltmek, çalışma hayatını geliştirmek için çalışanları korumak, çalışmayı desteklemek ve işsizliği önlemeye elverişli ekonomik bir ortam yaratmak için gerekli tedbirleri alır.

6331 Sayılı İş Sağlığı Ve Güvenliği Kanunu Madde 1 -(1) Bu Kanunun amacı; işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması ve mevcut sağlık ve güvenlik şartlarının iyileştirilmesi için işveren ve çalışanların görev, yetki, sorumluluk, hak ve yükümlülüklerini düzenlemektir.

Yaşam hakkı güvence altında mı?

Ulusal ve uluslararası hukuk metinlerinde "yaşam hakkı" en temel hak olarak tariflenir. Devletler yurttaşların yaşam haklarını güvenceye alacak önlemler almakla yükümlüdür.

Çalışma hakkı da en önemli insan haklarından birisidir. Emeği ile geçinen insanlar için çalışma hakkı yaşam hakkı ile doğrudan ilişkilidir. Herkesin yaşamını sürdürmeye yetecek insan onurunu koruyacak ve kendisini geliştirebileceği iş ve gelire ulaşabileceği koşulları yaratmak da devletin görevidir.

İşçi sağlığı ve güvenliği tedbirlerinin alınması, denetlenmesi ve karşılaşılan, tecrübe edilen olumsuzlukların ışığında ek tedbirlerin alınması bir tercih değil zorunluluk olarak ele alınmalıdır. İnsan hayatı görmezden gelinebilecek, ihmal ve sorumsuzluktan kaynaklı feda edilebilecek "bir şey" değildir!

Devletler, işçilerin insan haklarının hayata geçmesi konusunda birincil yükümlülük sahibi olsa da, şirketlerin de insan haklarına dayalı yükümlülükleri bulunmaktadır. Devlet, şirketlerin yükümlülüklerinin hayata geçmesinden yine sorumludur ancak şirketlerin sorumlulukları kamuoyunda yeterince tartışma konusu olmamaktadır.

Birleşmiş Milletler(BM)'in 2011 yılında yayınlamış olduğu İş Dünyası ve İnsan Haklarına Dair Rehber İlkeler, BM Koruma, Saygı Gösterme ve Telif Edici Çözüm Üretme Çerçevesinin Uygulanması⁽¹⁾ isimli belge, devletlerin ve şirketlerin insan hakları yükümlülüklerine geniş bir şekilde yer vermektedir.

BM'nin yayınlamış olduğu rehber ilkelere göre şirketler insan haklarına dayalı bir politika oluşturmalıdır:

Ticari şirketler, insan haklarına saygı gösterme sorumluluklarını yerleştirmek için, ilk iş olarak bu sorumluluğu yerine getirmekle ilgili taahhüdünü bir politika bildirisi ile ortaya koymalıdır. Bu bildirim:

- Ticari şirketin en üst kademesi tarafından onaylanan;
- İlgili iç ve/veya dış uzmanlık ile beslenen;
- Şirketin, faaliyetleri, ürünleri ve hizmetleri ile doğrudan bağlantılı olan personelinden, iş ortaklarından ve diğer taraflardan, insan hakları ile ilgili beklentilerini belirten;
- Kamuya açık olan ve içerde ve dışarda tüm personele, iş ortaklarına ve diğer ilgili taraflara bildirilen;
- Tüm ticari şirkete yerleştirilmek için gerekli olan uygulama politikalarına ve süreçlerine yansıtılan bir politika bildirisi.

(1) İş Dünyası ve İnsan Haklarına Dair Rehber İlkeler'e göz atmak için: <https://etkiniz.eu/wp-content/uploads/2021/01/BM-is-dunyas%C4%B1-ve-in-san-haklari.pdf>

BM, şirketlerin bu politikaları oluşturmalarının yeterli olmayacağını, bunun şeffaf ve izlenebilir olması gerektiğini ifade ederek, şirketlerin insan hakları durum değerlendirmesi yapması gerektiğini ifade eder:

Ticari şirketler, olumsuz insan hakları etkilerini tespit etmek, önlemek, azaltmak ve nasıl ele alındığını açıklamak için, insan hakları ile ilgili durum değerlendirmesi gerçekleştirmelidir. Bu süreçte, bulgular bir araya getirilerek ve açıklanarak mevcut ve potansiyel insan hakları etkileri değerlendirilmeli, sonuçlar takip edilmeli ve etkilerin nasıl ele alındığı duyurulmalıdır. İnsan hakları durum değerlendirmesi:

a. Ticari şirketin kendi faaliyetleri veya iş ilişkileri tarafından gerçekleştirilen işlemler, ürünler ve hizmetler ile doğrudan bağlantılı olan faaliyetleri ile sebep olabileceği veya katkıda bulunabileceği olumsuz insan hakları etkilerini içermelidir;

b. Ticari şirketin büyüklüğü, çok ciddi insan hakları riski ve işlemlerinin yapısı ve kapsamına göre, karmaşıklık açısından farklılık gösterecektir;

c. İnsan hakları risklerinin, ticari şirketin işlemleri ve çalışma kapsamı geliştikçe zaman içinde değişebileceğini kabul ederek, süreklilik arz etmelidir.

BM, insan hakları durum değerlendirmesinde şirketlerin ihlal ettiği veya herhangi bir olumsuzluğa katkıda bulunduğunu tespit ettiği durumlarda telafi edici çözümler üretmesi gerektiğini vurgular:

Ticari şirketler, olumsuz etkilere sebep olduklarını veya katkıda bulunduklarını tespit ettiklerinde, yasal süreçleri izleyerek çözümlerini üretmeli ve işbirliği yapmalıdır.

BM'nin çizmiş olduğu bu ana çerçeve şirketlerin yükümlülüklerine işaret eder ve bu yükümlülükler kimse için bir istisna oluşturmaz.

Aşağıda, hayatını kaybeden kuryelerden üçünün yargılama sürecine ilişkin sınırlı da olsa bir bilgi bulunmaktadır. Bu bilgileri değerlendirirken, devletin ve şirketlerin sorumlulukları hatırlamak, sorumluluk zincirini genişletmek açısından oldukça elzemdir.

Üç Kurye Ölümü Üç Dava

1. Dava: Necati Yasin Batır;

16 Ocak 2022 tarihinde Denizli Merkezefendi İlçesi Muratdede Mahallesi'nde alkollü ve aşırı hızlı yapan Mehmet Kılıç idaresindeki otomobilin çarptığı Yemek Sepeti Bana Bi moto kuryesi 19 yaşındaki Necati Yasin Batır hayatını kaybeder. Olay sonrası gözaltına alınan Mehmet Kılıç çıkarıldığı mahkeme tarafından tutuklanır. Denizli 5. Asliye Ceza Mahkemesi'nde görülen 2. duruşmada 67 günlük tutukluluğun ardından 24 Mart 2022 günü serbest bırakılır. 2.71 promil alkollü olduğu Adli Tıp Raporu ile de onaylanan Mehmet Kılıç'ın tahliyesine Necati Yasin Batır'ın avukatı ve Savcılık yaptığı itiraz eder. Nöbetçi Ağır Ceza Mahkemesi'nin 5 gün sonra yeniden hakkında tutuklama kararı verdiği Mehmet Kılıç teslim olmaz ve kaçar. Tutuklama kararından 28 gün sonra bir yol kontrolünde yakalanan Kılıç yeniden hapse gönderilir. Cumhuriyet Savcısı'nın "trafik kurallarını ihlal ve bilinçli taksirle ölüme sebebiyet verme" suçundan cezalandırılmasını istediği Mehmet Kılıç hakkında 11 Mayıs 2022'de 5 yıl hapis cezası verilir. Batır ailesinden alınan bilgiye göre Mehmet Kılıç'ın Temmuz ayında tahliye edildiği öğrenilir.

19 Yaşındaki moto kurye Necati Yasin Batır'ın ölümüne dair davada sanık Mehmet Kılıç 6 aydan daha az tutuklu kalarak tahliye edilmiş olur.

2. Dava: Halil Togay;

17 Haziran 2022 tarihinde İzmir Torbalı İlçesi Alpkent Mahallesi 1035 sokakta Y.K. idaresindeki otomobil seyir halindeki İste Gelsin moto kuryesi 17 yaşındaki Halil Togay'a çarpar. Togay tüm müdahalelere rağmen kurtarılamaz. Ehliyetinde "gözlüklü" yazmasına rağmen o esnada gözlük kullanmayan ve sinyal vermeden dönüş alan, GPS kayıtları ile hızı 19 kilometre olduğu tespit edilen Halil Togay'a çarpan Y.K. olay sonrası gözaltına alınmasına rağmen tutuksuz yargılanmak üzere adli kontrol ile serbest bırakılır. Togay ailesinden alınan bilgiye göre Y.K. araçlarla acılı aileye "kan parası" amacıyla bir ev teklif ettiği öğrenilir.

17 yaşındaki moto kurye Halil Togay'ın ölümüne dair davada sanık Y.K. hiç tutuklanmazken dava tutuksuz yargılama ile devam etmektedir.

3. Dava: Samet Özgül;

5 Kasım 2022 tarihinde Ankara Yenimahalle İlçesi İvedik Caddesi üzerinde seyir halindeki 28 yaşındaki Trendyol Go moto kuryesi Samet Özgül kırmızı ıfıkta geçen bir otomobil  of r n  uyarır. Bunun  zerine otomobildeki 3 kişi  zg l  trafikte sıkıştırır. Samet  zg l konuşmak için motorunu durdurup kaskını çıkarır. Araçtan  nce Mustafa D. ve Bülent A. iner ve  zg l  darp etmeye ba lar. Ardından otomobilden inen Halil İbrahim D., Samet'i boğazından bıçaklar. Yaralı  ekilde Samet yere d  mesine rağmen 3 saldırgan onu darp etmeyi sürdürür. 3 trafik mağandası sonra araçlarına binip kaçarken Samet kendi imkanları ile yakındaki bir hastaneye gider. Samet  zg l tüm müdahalelere rağmen 7 Kasım'da hayatını kaybeder.

Polis tarafından yakalanan 3 saldırgan Sulh Ceza Hakimliğı'ne sevk edilir. Halil İbrahim D. "kasten adam öldürme" suçundan tutuklanırken Mustafa D. ve Bülent A. adli kontrol şartıyla serbest bırakılır.

28 yaşındaki moto kurye Samet  zg l n ölümüne dair davada 3 kişi tarafından işlenen cinayet bir kişinin tutuklu 2 kişinin ise adli kontrol ile tutuksuz yargılanması ile devam etmektedir.

Sorumlular nerede?

Moto kuryeler çalışma saatleri esnasında ölüyor,  ld r l yor! Kuryelerin "i  yeri", "içi yürüttükleri yer" esasen trafiktir. Ama kurye ölümleri "trafik kazası" değıldir.

Raporumuz içinde kurye ölümlerinin "i  kazası" mı "i  i cinayeti" mi olduğı konusunda yazılar yer almaktadır. Bu başlıkta, "i  i cinayetleri"ndeki sorumluluk zincirine dikkat çekmek istenmektedir.

Her hafta en az bir kurye ölmektedir. Onlarca kurye ağır sakatlanmaların, yüzlerce kurye hafif yaralanmaların olduğı kazalara maruz kalmaktadır.

Sorumluluk zincirinin en üstünde moto kuryeliğın "ok Tehlikeli Meslekler Statüsü"ne dahil edilmemesi bulunmaktadır. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı  l m riskiyle yürütülen moto kuryeliğı "ok Tehlikeli Meslekler Statüsü"ne aldığı takdirde "Mesleki Yeterlilik Belgesi" zorunlu hale geleceğı gibi İ  Sağılığı ve Güvenliğı tedbirleri de bu alanda daha sıkı uygulanmak ve denetlenmek durumunda kalacaktır. Mevcut durumda, kuryelerin trafikte

yaşadığı kazalar İ  Mahkemesi'nde g r lmediğı için "trafik kazası" olarak nitelendirilmekte, işyerlerinin sorumlulukları tartışma konusu olamamaktadır.

Esnaf kuryeler de⁽²⁾ dahil olmak üzere her kurye bir işverene bağılı çalışmaktadır. Kuryelerin mesleki yeterliliklerinden de ekipman kapasitelerinden de işverenler de sorumludur. İşverenlerin kuryelerin ölümleri sonrasındaki süreçlerde "ba  sağılığı" dilemek ve bazen mesaj yollamak dışında da sorumlulukları olduğunu d  n yoruz. Nasıl ki, fabrikada ölen bir i iden patronlar sorumluydu trafikte ölen kuryelerden de patronlar (esnaf kuryeler için "i  ortağı" görünümlü patronlar) sorumludur. Ne yazık ki, bu üç davadaki hukuki süreçte henüz işverenler taraf/sorumlu olarak yer almamaktadır. Özellikle esnaf kuryeler ile ilgili süreçte, kuryelerin i  ortağı gibi gözüküyor olması  irket ile kuryenin haklarına ilişkin şirketin sorumluluklarını yasal olarak ortadan kaldırmakta, kuryeleri şirketin karşısında savunmasız kılmaktadır. Bir diğ r deyişle, şirketler yasal bo luğı kullanarak insan hakları yükümlülüklerinden kaçınmaktadır ve devlet, çalışan kuryeleri şirketler karşısında yalnız bırakmaktadır.

Kuryelerin yaşam haklarını da korumak zorunda olan yasa yapıcılar; kuryelerin çalışma koşullarını ve öldükleri takdirde de devam eden haklarını düzenlemekle sorumlu olmalıdır. Bu üç dava özgülünde çalışırken ölen kuryelerin ailelerinin ortak talepleri adalettir.

Batır ailesi davanın her aşamasında basın açıklaması yaparak katilin en ağır şekilde cezalandırılmasını istemiştir.

Halil Togay'ın annesi basına verdiğı röportajlar ve Change Org'ta başlattığı imza kampanyası ile katilin tutuklu yargılanması talebinin duyulmasını istemiştir. Bununla birlikte Halil Togay'ın yasal olarak 18 ya ından küçük, yani "ocuk" statüsünde olduğı da d  n lecek olursa, çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nın yönetmeliğine göre Halil Togay'ın çalışmasının yasak olduğı bir i  kolunda çalışması, ayrıca bir ocuk hak ihlali anlamına gelmektedir. Ancak dava ile ilgili sınırlı bilgi doğrultusunda görülmektedir ki, bu durum bu şekilde ele alınmamıştır.

(2) Esnaf kuryeliğın statüsüne ve g vencesizliğıne dair raporun  ns z ne yeniden bakılabilir.

Samet Özgül'ün ailesi evlerinin ve hastanenin önünde ayrı ayrı "adalet istiyoruz" açıklamaları gerçekleştirirken daha sonrasında sosyal medyada Samet Özgül İçin Adalet sayfaları açarak adli kontrol ile serbest bırakılan iki şahsın da tutuklu yargılanmasını ve en ağır şekilde cezalandırılmaları talebini dile getirmiştir. Adalet Bakanlığı'nın ailelerin adalet talebine kulak vermesi, alt sınırdan cezalar ile yargılama yapılmasının ve tutuksuz yargılamaların yarattığı rahatsızlığı görmesi, yaşam hakları ihlal edilen kuryelerin haklarının korunması için gerekli yasal düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

Yalnızca bu üç kurye ölümü⁽³⁾ ve davası da gösteriyor ki; kuryelerin yaşam haklarının korunması ve bu hak ihlal edildiğinde de gerekli caydırıcı cezaların verilmesi, daha bütüncül bir bakışın ortaya konmasıyla ve bu doğrultuda sorumluluk zincirinin tartışılması ile mümkün olacaktır. Sorumluluk zincirinin görülmemesi ve sorumluların cezalandırılmıyor olması kurye ölümlerinin sürmesine neden olacaktır.

İş Cinayetlerinde Yaşamını Kaybeden Moto Kuryeler

Abdülmecit Alğan, **Ahmet Karasu**, Ahmet Rüştü Bayar, **Ahmet Şahin**, Ahmethan Artukoğlu, **Ali Ataç**, Ali Bilgiç, **Ali Çubuk**, Ali Topal, **Alican Altun**, Ayhan Ertürk, **Ayhan Yıldırım**, Baran Azun, **Begenc Tarhanov**, Berkan Özdemir, **Buğra Barış Kurt**, Bünyamin Berker, **Cavit Güdücü**, Demhat Abukan, **Doğan Karbuz**, Enes Aygüneş, **Enes Çelik**, Fırat Diri, **Furkan Öz**, Güney Sarıkaya, **Halil Togay**, Hasan Cihan Aslan, **Hasan Önal**, Hasan Şimşek, **İbrahim P.**, İsa Uzel, **İskender Çimen**, İslam Sönmez, **Kadir Gulberdiyev**, Kerep Aksungur, **Kubilay Aydın**, Mahdi Shabani, **Mehmet Gülmez**, Mehmet Zülfü Aslan, **Metin Sarıyer**, Necati Yasin Batır, **Okan Öztürk**, Osman Çetiner, **Rıdvan Kocatepe**, Rıza Sevinç, **Samet Özgül**, Semih Parıltı, **Sinan Çakır**, Sinan Kaya, **Şehmus Hatay**, Tayfun Aydoğan, **Umut Gökçöl**, Veli Metehan Çakır, **Velit Barman**, Yavuz Gülücü, **Ylham Rahmedov**, Zafer Umut Bayram

(3) Diğer 55 kurye ölümünde gerçekleşen adli sürece ilişkin bir bilgi bulunmamakla birlikte, bu konunun kamu idareleri ve sivil toplum örgütleri tarafından araştırılması gerekmektedir.

Trafik Kazası mı, Arzu Toplumunun Yarattığı Cinayetler mi?

Emre Gürcanlı

İSİG Meclisi Gönüllüsü

2022 yılında 'en az' 58 moto kurye hayatını kaybetti, yüzlerce moto kurye yaralandı. Her yüz trafik kazasının üçte birinden fazlasının motosiklet kazası veya motosikletlerin de yer aldığı kaza olduğu düşünüldüğünde kuryeliğin ne kadar tehlikeli bir iş olduğunu, hele ki yetiştirme telaşıyla birlikte düşünüldüğünde, anlamamak mümkün değil. Ama bu işin tehlike sınıfına baktığımızda ise nedense "çok tehlikeli" sınıfta hala değerlendirilmediğini görüyoruz. Tehlike Sınıfı Tebliği içinde 53 Kodlu, "Posta ve Kurye Faaliyetleri" altında 53.20.08 koduyla gıda, mobilya vb. satın alınan şeylere ilişkin evlere dağıtım faaliyetleri (şehir içi yük taşımacılığı ve evden eve nakliyat vb. hariç) tanımı yapılmış ve tehlike sınıfı "çok tehlikeli" değil "tehlikeli" olarak tanımlanmış! 53.20.09 altındaki kurye faaliyetleri az tehlikeli, 53.20.10 altındakiler de yalnızca tehlikeli olarak tanımlanmış.

Meslek Tanımı

Moto kuryelerin kim olduğu, mesleğinin ne olduğu bile yeni tanımlandı diyebiliriz. MYK Motosikletli Kurye Çalışma Grubunun katkıları ile hazırlanan Motosikletli Kurye (Seviye 3) Ulusal Meslek Standardı 29 Kasım 2017 tarihli ve 30255 (Mükerrer) sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmişti, buna göre meslek tanımı şöyle:

"2.1. Meslek Tanımı

Motosikletli Kurye (Seviye 3); iş sağlığı güvenliği, çevre koruma ve trafik kuralları ve güvenli sürüş teknikleri çerçevesinde; kendisine teslim edilen gönderiyi yerine motosikletle ulaştırma amacıyla, kuryelik faaliyetlerinin iş organizasyonunu, güzergâh belirleme ve ulaştırma faaliyetlerini gerçekleştiren, iş süreçlerinin kalitesinin artırılmasına ve bireysel mesleki gelişimine yönelik faaliyetleri yürüten kişidir.

Motosikletli Kurye (Seviye 3); kuryelik süreçlerini, ulaşım planına, kalite süreç ve ölçütlerine göre, beraberindeki gönderinin sorumluluğunu alarak gerçekleştirir."

Meslek tanımı içine de kalite kavramının hemen girdiğini, bunun da müşteri memnuniyetini işaret ettiğini söyleyip devam edelim. Binlerce trafik kazasına ve onlarca ölüme maruz kalan moto kuryelerin tehlike sınıfının tabiri caizse orta düzeyde tutulması ise ayrı bir sorun.

Hızla Gelişen Kuryelik

Amaç satmak, daha fazla satmak, satmak için her yolu denemek. Cep telefonunuzdan istediğinizi, belki de istediğiniz süre zarfında satın alabiliyorsunuz, teknoloji, internet, büyük veri, bulut teknolojisi, yapay zeka... Canımız gecenin bir vakti dürüm istiyor geliyor, Kara Cuma Kampanyası'ndan tablet alıyorsunuz, iki gün içinde elinizde, ıslak imzalı bir evrak bir saat içinde şehrin öte yakasına yetiştirilmek zorunda hemen kuryeniz hazır, kahveyi bile dışarıdan söylüyor keyfini sürüyorsunuz. Daha fazla satış yapmak için en önemli sözcükler müşteri memnuniyeti/arzuları tatmin etmek. İşte bu arzu ekonomisi internetten satış yapan onlarca şirketin giderek global marka olmasını da beraberinde getiriyor, özellikle pandemiyle birlikte ve sonrasında. Çoğu kez çalıştırdıklarına köle muamelesi yapan veya onları "freelancer" olarak görüp "işçi-işveren" ilişkilerinin bağlayıcılığından kaçan onlarca firma giderek daha fazla öne çıkıyor.

Oysa moto kuryeler hem tam gözümüzün önünde hem de hiç görmediğimiz emekçiler. Ama giderek daha görünür hale geliyorlar. Üç hafta önce Almanya'da büyük bir yürüyüş gerçekleştiren "Gorillas" kuryeleri (Getir bu firmayı satın aldı), kontak kapatarak

Bağcılar'da bir araya gelen onlarca Trendyol kuryesi ve pek çok yerde, kimi zaman da sosyal medyada giderek örgütleniyor moto kuryeler. Hakları için değil yalnızca, yaşamak ve ölmek için de direniyorlar. Talepler tüm dünyada ortak, hemen hemen aynı; "verilen primlerin azaltılması", "yoğun saatlerde sipariş dayatması", "siparişin her koşulda en kısa sürede yerine ulaşması"na karşı mücadele...

Konuyla ilgili yapılan bir çalışmada da zaten moto kuryelerin bu talepleri ve sorunları gündeme gelmişti. Söz konusu çalışmada mülakat yapılan moto kuryelerin anlattıkları, aslında onların neden öldüklerinin de ipuçlarını veriyor bize:

Bakımı yapılmayan, lastikleri yenilenmeyen motosikletler,

Sipariş yetiştirme telaşı (yemek soğumayacak, pizza tam 30 dakikada gidecek, yoksa maaştan kesilecek),

Yoğun iş temposu ve yorgunluk,

Olumsuz hava koşullarında çalışma,

Kasksız, eldivensiz çalışma,

Ehliyetsiz işçi çalıştırma,

Çocuk işçilik (Burak Demir 16 yaşındaydı!)

İş Kazası mı İş Cinayeti mi?

Bütün bu sorunlar giderilebilir ve moto kuryelerin geçirdiği trafik kazaları (ölümler ve yaralanmalar) da önlenabilir. İşte tam da bu noktada hatırlatalım. İSİG Meclisi olarak; bütün iş kazalarının önlenabilir olduğunun bilinciyle, yaşanan işçi ölümlerini 'iş kazası' olarak değil 'iş cinayeti' olarak tanımlıyoruz. Peki yasalarımıza göre iş kazası nedir? Hatırlatalım.

Bu noktada baz alınması gereken 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun 3.maddesinin g fıkrasıdır. Buna göre:

"İş kazası: İş yerinde veya işin yürütümü nedeniyle meydana gelen, ölüme sebebiyet veren veya vücut bütünlüğünü ruhen ya da bedenen engelli hâle getiren olay"dır.

Yine Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu 13. Maddesine göre iş kazası:

a) Sigortalının iş yerinde bulunduğu sırada,

b) İşveren tarafından yürütülmekte olan iş nedeniyle veya görevi nedeniyle, sigortalı kendi adına ve hesabına bağımsız çalışıyorsa yürütmekte olduğu iş veya çalışma konusu nedeniyle iş yeri dışında,

c) Bir işverene bağlı olarak çalışan sigortalının, görevli olarak iş yeri dışında başka bir yere gönderilmesi nedeniyle asıl işini yapmaksızın geçen zamanlarda,

e) Sigortalıların, işverence sağlanan bir taşıtla işin yapıldığı yere gidiş geliş sırasında,

meydana gelen ve sigortalıyı hemen veya sonradan bedenen ya da ruhen özüre uğratan olaydır.

Burada "esnaf kurye" tipi çalışmanın (tıpkı yıllarca taşeronlara karşı verilen fiili mücadele sonucu taşeron işçilerin ana işveren işçisi sayılması gibi) verilecek fiili mücadele ile aşılması gerektiğini, tüm moto kuryelerin ana işveren işçisi olduğu gerçeğini hatırlatalım.

Moto kuryelerin geçirdiği trafik kazaları da sipariş yetiştirme baskısı, motosikletlerin gerekli bakımının yapılmaması, gerekli ekipmanların verilmemesi vb. yukarıda değindiğimiz ve benzeri nedenlerledir. Bu yüzden yasalarımıza göre 'iş kazasıdır' ve 'önlenbilir' olduğu için 'iş cinayeti' olarak tanımlanmalıdır.

Anahtar Sözcükler Müşteri Memnuniyeti!

Dünya kapitalizminde son yıllarda öne çıkan firmaların ortak özelliği özetle "satış" firmaları olması. Düşünsenize, o kadar otomobil firması, banka ve finans kuruluşu, petrol şirketi arasında Forbes'in 2018 yılı gelire göre yaptığı sıralamada, Amazon 18. sıradayken, bu yıl 13. olmuş. Market zinciri Walmart yine 1. sırada! Alibaba 182., Facebook 184. En değerli markalar arasında Amazon birinciliğini koruyor. Amaç satmak, daha fazla satmak, satmak için her yolu denemek. Cep telefonunuzdan istediğinizi, belki de istediğiniz süre zarfında satın alabiliyorsunuz, teknoloji, internet, büyük veri, bulut teknolojisi, yapay zeka... Gözlerimiz kamaşıyor, su istiyoruz geliyor, durum söylüyoruz geliyor, geliyor

da geliyor. Peki bunları kim getiriyor? Kapımızı çalan insan, insan emeği, moto kuryeler...

Daha fazla satış yapmak için en önemli sözcükler müşteri memnuniyeti. Kar, yağmur, çamur, fırtına, aşırı sıcak, yoğun trafik bizi ilgilendirmiyor, hemen istediğimiz gelecek, TV reklamındaki gibi Pazar sabahı bakkala gitmeye üşenen adam sucuğu kapısına getirecek, mutlu olacak(!) Ortada aslında bir "arzu sanayii" var, tüketim arzularını tatmin etmek isteyen yüz milyonlar, yağmurlu havada kapısında pizza görünce mutlu olan insanlar.

İşte bu arzu sanayii internetten satış yapan onlarca şirketin giderek global marka olmasını da beraberinde getiriyor. Çoğu kez çalıştırdıklarına köle muamelesi yapan veya onları "freelancer" olarak görüp "işçi-işveren" ilişkilerinin bağlayıcılığından kaçan onlarca firma giderek daha fazla öne çıkıyor. Örneğin Avrupa'da faaliyet gösteren Deliveroo, Justeat, Glovo ve Foodora gibi şirketler, yemek dağıtımı yapan bisikletli, motorlu kuryeleri çalışan olarak bile görmemekte. Bu alan "gig economy" bir başka ifadeyle "bağımsız (freelance) çalışanların ve kendi kendinin patronu olanların yarattığı bir ekonomi modeli" olarak lanse ediliyor. Halbuki Avrupa çapında yemek dağıtım kuryeliği yapanlar kendi aralarında örgütlenmiş ve 2016 yılında Foodora'ya karşı direnişe geçmişlerdi. Bunun gibi firmaların özelliği saat başına ücret vermek değil, işi parçalayıp belli görevler üzerinden "bağımsız/freelance" işler tanımlaması ve buna göre ücret ödemesi. Bir mimarın evinde proje yapması da, part-time olarak çalışan bir üniversite öğrencisinin cep telefonuna indirdiği uygulama aracılığıyla yemek paketi kuryeliği yapması da bu kapsamda değerlendiriliyor.

Moto kuryelerin net bir sayısını vermek henüz mümkün olmasa da yüz binleri bulduğu düşünülmektedir. Ve bu sayı her geçen gün artıyor. Örgütlülükleri ise alanın genişliği düşünüldüğünde oldukça sınırlı görünmektedir. İş kolu olarak moto kuryelerin örgütlenebilecekleri üçü işçi konfederasyonlarına bağlı beş sendika, ikisi konfederasyon olmak üzere onlarca dernek olmasına rağmen üye sayıları sembolik düzeyde seyretmektedir.

On binlerce moto kuryenin büyük bir kısmının örgütlülüğü yok, sigortası yok, işçi sağlığı ve iş güvenliği eğitimi yok, kişisel koruyucusu yok, motorunun bakımı yok... Ama onlar için kar, yağmur, çamur, trafik, baskı, stres, yaralanma ve ölüm var ve olmaya da devam ediyor.

Pandemi sonrasında işçi sınıfı dostu pek çok aydın ve yazarın da altını çizdiği üzere, yeni bir döneme, yeni bir emek rejimine doğru gittiğimiz gerçeğiyle karşı karşıyayız. Evden çalışma, işçi sağlığı ve iş güvenliği de dahil olmak üzere, sermayedarların pek çok maliyeti işçi sınıfı üzerine yıkması anlamına geldi. Kapitalist iş süreçlerinde bazı alanların "gereksiz" olduğu keşfedilirken, bunun da faturası işçi sınıfına çıkarıldı. Öte yandan pandemi öncesinde gelişmeye başlayan ama pandemiyle birlikte patlama yaşayan kargo ve lojistik sektörü ile bunların gerçekleştirilmesi için elzem yazılım sektörü bir anda gelişti. Geçmişin en büyük ciro, kar ve borsa değerine sahip şirketleri otomotiv, demir çelik, petrol, petro-kimya tesisleri olurken, onların yerini 90'larla birlikte bilgisayar/internet şirketleri alırken, bu dönem ise online perakende satış sektörü neredeyse başat konuma geldi. Amazon bu sürecin sembolü olurken daha önce ismini duymadığımız veya çok az duyduğumuz Deliveroo, Gorillas, JustEat, Glovo, Foodora, UberEats, Getir, Yemek Sepeti, Trendyol, Fiyuu, Paket Taksi, Scotty gibi şirketler yaşamımızın bir parçası oldu.

Küreselleşen satış ve lojistik sektörü ve dayatılan çalışma normları: Amazon Tipi Çalışma

Sözünü ettiğimiz sektörler o kadar büyüyor ki, bir yasa olarak sermayenin genişleme zorunluluğu sonucunda giderek başka ülkelere mutlaka yayılmak zorunda kalıyor. Yemek Sepeti büyüyor ama dünyanın en büyük online sipariş platformu Delivery Hero 2015 yılında hemen onu bünyesine katıyor. Gitti Gidiyor'u eBay satın alırken, Getir şirketi büyüyor, bünyesine yemek, çarşı/pazar dağıtımını da dahil edip, Türkiye dışında Hollanda, Almanya, Fransa, İspanya, İtalya ve son olarak da Portekiz'de hizmet vermeye başlıyor. İşçilerin direnerek bazı haklar kazandığı Trendyol, Avrupa'da 27 ülkeye online ticarete başlıyor. AliExpress, Amazon, eBay ve daha diğerleri. Tüm yatırımlar daha çok satmak üzerine odaklanırken, "çevrimiçi bir kapitalizm" yanılması, kuryeler, depo, lojistik işçileri ve tedarik zincirinin her parçasındaki işçiler hak alma mücadelesiyle bir anda yerle bir ediveriyor.

Tüm bu gerçeklerden sonra başlıktaki soruyu bir kez daha soralım, acaba karşımızda çözülmesi gereken bir trafik sorunu mu var, yoksa toplumsal bir sorun mu?

Bir Gün Benim De Ölüm Haberim Yapılacak

*Kuryelerin sorunlarına ve taleplerine dair iki yıla yakın bir süredir sahadan haberlerin paylaşıldığı **Kurye Haber**'de Aralık ayındaki kurye ölümleri ardından yayınlanan bu yazıyı kuryelerin psikolojisini yansıttığı için raporumuza eklemek istedik.*

"Abi bir gün benim resmimi de o çerçeveye koyacaksınız haber yapacaksınız diye çok korkuyorum."

"Admin bir gün başıma bir şey gelir haberimi yaparsanız şunu da bilin, 3 yaşındaki oğlum önce Allaha sonra kuryelere emanettir."

"Her sabah eşimle çocuklarımla helalleşerek işe başlıyorum ne olacak bu işin sonu hiç bilmiyorum."

"Artık alıştım sıra bana ne zaman gelecek diye bekliyorum rabbim rahmetiyle muamele etsin inşallah."

"Kuryeler paket atmıyor cenazeler sebebiyle her gün bir meslektaşımızı toprağa veriyoruz. Yeter artık buna sebep olan herkesin Allah belasını versin. Cezalar ağırlaştırılsın biz ölmek istemiyoruz. Çok korkuyorum bir gün benim de burada haberim yapılacak diye."

Kurye Haber'de yayınlanan kurye ölümleri haberlerine yapılan yorumlar ve gelen mesajlar bunlar. Bu içerikte onlarca yorum ve mesaj var. Ve bu notlardaki psikoloji her geçen gün yayılıyor. Ölüm haberleri altına yapılan yorumlarda, whatsapp gruplarında, paket beklemek için toplanılan işletmelerin önlerinde, ikili muhabbetlerde ve aile ortamındaki konuşmalarda bu psikolojinin izini sürmek mümkün.

Kuryeler neden ve nasıl ölüyor ya da öldürülüyor hakkında çok cümle kurmak istemiyoruz. (İsteyen bu konu hakkında "Kaza Süsü Verilmiş Cinayetler: Moto Kurye Ölüm Raporu"⁽¹⁾ yazısına bakabilir.) Zaten yaptığımız haberlerde ve yayınladığımız makalelerde bu konu üzerinde duruyoruz. Ölümlerdeki sorumluluk ya da sorumsuzluk zinciri hakkında içerikler paylaşmaya çalışıyoruz. Bize hemen her gün yansıyan bu psikolojiyi kamuoyunun dikkatine sunmak için yazıyoruz bu yazıyı.

Kuryeler yalnızca ölmüyor ölmekten korkuyor! Evet korkuyoruz!

Kuryeler güne "acaba akşam eve dönebilecek miyim" kaygısı ile başlıyor! Evet çok kaygılıyız!

Sevdikleri ile helalleşerek güne başlamak, her an ne ile karşılaşılacağını bilmeden trafikte yol almak katlanılması zor bir psikoloji! Evet zorlanıyoruz!

Motosiklet sürerken yüzde hissedilen rüzgar ensede hissedilen ölüm oluyor! Evet hissediyoruz!

Yaralanma ve ölüm istatistiği ne kadar tehlikeli bir meslek olduğunu gösterse de moto kuryelik hala "Tehlikeli Meslekler Statüsü"nde değil. Mesleki Yeterlilik Belgesi zorunlu değil. Ve biliyoruz ki, karşılaştığımız ölümlerin büyük bölümü engellenebilir nitelikte. Yeterli önlemler ve eğitimler alınmadığı, sorumluluk zinciri layıkıyla denetlenmediği, cezalar caydırıcı olmadığı, ölüme sebebiyet verenler adli kontroller ya da sınırlı cezalarla kurtulabildiği için ölüyor.

Kuryeler işçi sağlığı ve güvenliği tedbirlerinin uygulanmasını, gerekli tüm eğitimlerin verilmesini, önlemlerin alınmasını istiyor, ölmek istemiyor!

Biz de Kurye Haber olarak çerçevemizin boş kalmasını istiyor, ölüm haberi yapmak istemiyoruz!

(1) <https://kuryehaber.com/2022/09/kaza-susu-verilmis-cinayetler-moto-kurye-olumleri/>

Kurye Ölümlerinin Medyadaki Temsili

Ölümlerin artmasıyla birlikte moto kuryeler medyada daha fazla gündem olmaya başladı. Çalışma şekilleri farklı olmasından kaynaklı tek bir kuryelikten ziyade "kuryelikler" in olduğunu söylemek mümkün. Kuryelerin insanca yaşama ve saygınca mesleklerini yapabilmelerinin önünde yasal ve kamusal çok sayıda sorun olduğu biliniyor. Fakat tüm sorunların dışında kuryelerin en önemli ve çözüm bekleyen hayati gündemlerinin başında ölümlerin sürekli artması geliyor.

Medya kuryelerin yaşadığı sorunları genel olarak son nokta olan ölümlerden görüyor. Mesleki sorunlar medyada kendisine sınırlı düzeyde yer bulurken "kurye ölümleri" daha çok "trafik kazası" olarak geçiyor.

Ölümcül Reklamlar

Firmalar hızlı teslimat garantisi veren reklamlar yaparken kuryeleri de hız-puanlama-prim sistemiyle çalıştırıyor. Evinde bir tuşa dokunarak sipariş veren tüketiciler en hızlı şekilde siparişlerinin ellerinde olmasını istiyor. Sayısı giderek artan kuryeler birçok sektöre hizmet veriyor. Dağıtım ağı için özel kurulan şirketlerin yanı sıra işletmelere verilen hizmetle yüz binleri bulan kurye istihdamı ortaya çıkıyor. Online satış firmalarının dev sektör sahiplerince kapılması da gösteriyor ki, dağıtım ağı patronlar açısından çok karlı bir alan.

Bu karı katlamak için "hemen yanında, yemeğin sıcak, aklındaysa kapıda, uçarak" gibi hıza vurgu yapan bizim "ölümcül reklamlar" dediğimiz reklamlar TV, gazete ve dijital medyada öne çıkıyor. Reklamlarda güler yüzlü dağıtım yapan kuryeler gerçek

hayatta, trafikte şiddete ve hizmet verdikleri müşterilerden ve işverenlerden geciktikleri gerekçesiyle hakarete uğrayabiliyor. Hızlı teslimat baskısı eğitimsizlik ve kural hatalarıyla birleşince ölümlerin arkası kesilmiyor. Yaralanan, şiddete uğrayan ve ölen kuryelerin haberleri ise medyada çoğu zaman neden sonuç ilişkisi göz ardı edilerek "sansasyon" ve "dram" ikilemine sıkıştırılıyor. Kuryelerin sorunlarının görünmez olmasının ve ölümlerin sıradan trafik kazası gibi gösterilmesinin en temel nedenlerinden biri de merkez medyanın o dev şirketlerden aldıkları yüklü miktarlardaki reklam gelirleridir.

Reklamın İyisi Kötüsü Olmaz (Mı?)

Reklamın iyisi kötüsü olmaz sözü ne yazık ki geniş bir yaygınlık kazanmıştır. Reklam uğruna yalanın, yanlışın çok da önemli olmadığı, etik kuralların hiçe sayılabileceği pazarlama stratejistleri tarafından insanlara empoze edilmeye devam edilmektedir. Kurye ölümlerinin sorumluluk zincirinde önemli bir halka olan "ölümcül reklamlar" denetlenebilir mi ya da şikayet edilebilir mi?

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Tüketicinin ve Rekabetin Korunması Genel Müdürlüğü bünyesinde çalışan Reklam Kurulu, "4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun"a dayanarak faaliyet yürütmektedir. Reklam Kurulu'a bireysel başvuru olabileceği gibi Kurul resen de inceleme yapabilmektedir.

Kurul her ne kadar tüketicinin hakları temelli çalışsa da ilgili kurumlar kurye ölümlerindeki sorumluluk zincirinde hıza teşvik eden, iş güvenliği ve sağlığı kuralları ile çelişen reklamları denetime tabi tutması gerekmektedir. Zira reklamın iyi de olur kötüsü de ve hatta ölümcül sonuçların doğmasına katkı sunanı da...

Kurye Ölümleri Medyada Nasıl Görülüyor

Dünyada ve Türkiye'de kuryeler örgütlenmeye veya sorunlarını dile getirmeye başladıkça haberlere, tartışma programlarına ve parodilere konu olmaya başladı. Özellikle Türkiye'de seçimin yaklaşması münasebetiyle sorunları biraz daha görünür tartışılır oldu. Kurye ölümleri TV haberlerinde pek yer almasa da yazılı ve dijital medyada kısmen görünür olmaya başladı. Tartışma programlarına kuryelerin temsilcileri çağrıldı. Hak ihlali konularında yeterli olmasa da artık kuryelerden de bahsedilir oldu.

Bu yıl hayatını kaybeden kuryelerin adlarını Google'dan

aradığımızda ve önümüze çıkan haberlere baktığımızda “merkez medya” diye bilinen mecraların ölümlerinin tamamına yakını “trafik kazası” olarak ele aldığını görüyoruz. Sorumluluk zincirini göz ardı eden haber dili kurye ölümlerinin sorumlusunu “trafik canavarı” olarak ele almış oluyor!

Bunun istisnası bazı kurye dernekleri ile o mecralarda yapılan röportajlarda “acele et baskısı ölüme götürüyor”, “sipariş notu bizi ölüme götürüyor” gibi cümlelerin başlığa çıkartıldığını okuyabiliyoruz. Muhalif medya mecraları ise haberlerinde kurye ölümlerini “iş cinayeti” olarak ele alan bir dil kullanıyor. Sorumluluk zincirinde iş sağlığı ve güvenliği kurallarından, hız baskısına, denetimsizliğe ve eğitimsizliğe atıflar yapıyor.

Sosyal Medyada Kurye Ölümleri

“Kuryeler Ölmesin” sloganı pandemi ile birlikte görünür olmaya başlamış ve bunun en fazla işlendiği yer yine sosyal medya olmuştur. TV ve gazete haberlerinde yaşamını yitiren kuryeler ile ilgili haberleri çoğu zaman göremiyoruz. Trafikte kuralsız davrandıkları ön yargısı kazanın içeriğini aydınlatmadan direk hüküm verilmesiyle sonuçlanıyor. Zaman zaman kuryelerin kendileri dahi kuralsız sürüş yaptıkları için kurye ölümlerinin gerçekleştiğine inanıyor. Nedene bakılmaksızın sonucu gören bu bakış açısı şimdilerde parodilerde de işlenmeye başlandı. Bilişim çağı hız çağı olarak ifade ediliyor, bir telefonla dünyanın diğer ucuyla görüşebilen insanlar kuryeleri de adeta ışınlanarak hizmet verme arzusuyla yönetmeye yöneliyorlar. Bu hız baskısının kuralsızlığı da beraberinde getireceği ve sonucun ölüm olabileceği düşüncesi görmezden gelinebiliyor. Parodiler de tam da bu sonuçtan bakarak kuryeleri tiye alan ve onları kuralsızlığı kural haline getiren insanlar gibi gösteriyor.

Kuryeler kendi sorunlarını daha çok sosyal medya aracılığıyla dile getiriyor. Kurye ölümlerinin de yaygın olarak kendine yer bulduğu alan sosyal medya oluyor. Kurye derneklerinin ve sendikaların birçoğunun belli başlı sosyal medya mecralarının olduğunu gözlemleyebiliyoruz. Bu mecralar kurye ölümlerini esasen Kurye Haber ve İSİG (İşçi Sağlığı ve Güvenliği Meclisi) 'in yayınladığı haberleri paylaşarak kurye haberlerini duyuruyorlar. Kurye ölümlerini “iş cinayeti”olarak ele alan bu mecralar sorumluluk zincirine de atıf yapan paylaşımlarda bulunuyor. Kurye Haber ayrıca ölen kuryelerin arkadaşlarının ve ailelerinin anlatımlarını ve o kuryelerin geçmiş videolarını yayınlıyor. Mahkemeye taşınan ölümlere dair fikri takip ile birlikte sürece dair bilgilendirmelerde bulunuyor.

İki yıldır tüm sosyal medya mecralarındaki hesapları ile sektörel ve sahadan haberler yapan Kurye Haber, kurye ölümlerinin de duyurulduğu bir alan oldu. Kurum temsilcileri ve milletvekilleri medyada çıkan röportajlarında kurye ölümlerine dair çeşitli rakamlar ifade ediyorlar. Özellikle “pandemi döneminde kurye öldü” haberleri oldukça yaygın yapıldı. Fakat kişisel bilgilerin de yer aldığı, somut veriler ile Moto Kurye Ölüm Raporu ilk kez geçen sene Kurye Haber tarafından yayınlandı. İSİG’te iş cinayetleri verilerinde “Taşımacılık Sektörü” başlığı altında kurye ölümlerini raporlarında kayıt altına alıyor.

Sorumluluk Zincirine Işık Tutmak

2022 Moto Kurye Ölüm Raporu’da bize bir kez daha gösteriyor ki; kurye ölümleri görmezden gelinecek ya da sadece trafik kazası gibi ele alınabilecek; yahut kuryelerin kuralsızlıkları ile açıklanabilecek bir “durum” değildir!

Ölümcül Reklamlardan hız puan ve prim sistemine; işletme ve müşteri arasındaki “hız satma”, “hızlı alma” cenderesine; trafikte motosikletlerin ve kuryelerin görünmemesinden kuryelerin hız baskısı ve eğitimsizlikten kaynaklı yaptıkları kuralsızlıklara; iş sağlığı ve güvenliği eğitimlerinin yeterince yapılmamasından bu kurallarının sağlıklı denetlenmemesine; kuryeliğin “Tehlikeli Meslekler Statüsü”ne alınmamasından “Mesleki Yeterlilik Belgesi”nin zorunluluk haline getirilmemesine; kurye ölümleri ile ilgili davalarda işletmelerin sorumlu bir taraf olarak ele alınmamasına sorumluluk zincirinin halkalarını deşifre ederek yapılacak haberler kurye ölümleri gerçeğinin açığa çıkartılmasına katkı sunacaktır.

Kurye Ölüm Raporu Meclis Gündeminde Nasıl Yer Buluyor?

2022 yılı içerisinde Milletvekilleri tarafından verilen "Yazılı Soru Önergeleri" ve "Meclis Araştırma Önergeleri"ni Türkiye Büyük Millet Meclisi resmi web sayfası (tbmm.gov.tr) üzerinden inceledik. Direk ve dolaylı bir şekilde kurye ölümlerini konu alan önergeleri tek tek okuduk. Bu inceleme sonucunda ortaya çıkan tabloyu sizinle paylaşmak istiyoruz;

Meclis Araştırma Önergeleri kapsamında kuryeliğe dair **8 önerge** verilmiş. Verilen önergelerin yalnızca **3'ünde** kurye ölümlerine dair bilgi verilerek sorular sorulmuş.

Yazılı Soru Önergeleri kapsamında ise kuryeliğe dair **12 önerge** verildiğini görüyoruz. Bu önergelerin sadece **8'inde** kurye ölümlerine dair bilgi verilerek sorulmuş. 8 önergeden 5'ine bakanlık tarafından cevap verilmiş. Ve bu önergeler 17 kurye ölümünün gerçekleştiği 2022'nin ilk altı aylık dönemine ait. 41 kuryenin hayatını kaybettiği yılın ikinci altı aylık dönemine ait ise kurye ölümlerine dair TBMM'de önerge verilmediğini görüyoruz.

Onlarca kuryenin öldüğü bir yıl içerisinde TBMM'de iki partinin verdiği önergeler bağlamında kuryelerin çok da gündem edilmediğini tespit ediyoruz. Var olan önergelerin yalnızca bir bölümüne cevap verilirken; bu cevaplarla başta moto kuryeliğinin "Tehlikeli Meslekler Statüsü"ne alınması olmak üzere kurye ölümlerini durduracak bir düzenleme zemini yaratılamamıştır.

Araştırma ve Soru Önergeleri'ne dair özet bilgiler aşağıda paylaşılmaktadır. İlgilileri tbmm.gov.tr adresinden önergeleri ve yanıtları inceleyebilir.

Meclis Araştırma Önergeleri:

İzmir Milletvekili Murat ÇEPNİ HDP - 06/01/2022

"Motosikletli kuryelerin durumuna ilişkin sosyal medyada paylaşımı yapan Motokurye Haber-Yorum sayfasının 2021 yılı Motosikletli Kurye Ölüm Raporuna göre, 2021 yılı içerisinde en az 30 motosikletli kurye iş cinayetlerinde yaşamını yitirmiştir.

Motosikletli kuryelerin sorunlarının tespit edilmesi, başta can güvenliklerini sağlamak olmak üzere bu sorunlara kalıcı, etkin çözümler üretilmesi, çalışma standartlarının belirlenmesi, sosyal ve mali haklarının güvence altına alınmasının sağlanması amacıyla Anayasa'nın 98'inci, Meclis İç Tüzüğü'nün 104'üncü ve 105'inci maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılması için gereğini arz ve talep ederim."

Ağrı Milletvekili Abdullah KOÇ HDP - 07/03/2022

"Motokuryelerin %45'i salgın döneminde işe başlamıştır. Artan siparişler ve hızlı teslimat beklentileri, motosikletli kuryelerin gittikçe büyüyen sorunları ile iş sağlığı ve güvenliği risklerini de beraberinde getirmiştir.

Motokuryelik mesleğinin gelişimi ve "insana yakışır iş" zemininde değerlendirilmesi için motokuryelerin çalışma koşulları, mesleki standartları, iş sağlığı ve güvenliği standartları çerçevesinde iş cinayetlerinde yaşanan ölümlerin önlenmesi, tespiti ve incelenmesi amacıyla bir Araştırma Komisyonu kurulmasını ve bu hususta Anayasa'nın 98'inci İçtüzüğü'nün 104'üncü ve 105'inci maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılmasını arz ve teklif ederim."

Zonguldak Milletvekili Ünal DEMİRTAŞ CHP - 09/05/2022

Moto kuryelerin çalışma koşullarındaki aksaklıkların incelenerek çalışma şartlarının iyileştirilmesi için yapılması gerekenlerin belirlenmesi amacıyla bir Meclis Araştırması açılmasına ilişkin önergesi.

Yazılı Soru Önergeleri:**İzmir Milletvekili Ednan ARSLAN CHP - 05/01/2022**

"Artan talep, rekabet ve özellikle yiyecek sektöründe ürünlerin zamanında yerine ulaştırılması, erken teslimat gibi baskılar beraberinde yeni sorunları doğurmuştur. Motokuryelerin neden olduğu kazalar artarken, kurye sektöründe çalışan çok sayıda motosiklet sürücüsü; iş yükü, zaman baskısı ve alınmayan önlemler nedeniyle hayatını kaybetmiştir."

"2015 ve 2020 yılları arasında moto kuryelerin neden olduğu kaza sayısı ve bu kazalarda hayatını kaybedenlerin sayısı nedir? Bu kazalarda hayatını kaybeden motokurye sayısı nedir?"

CEVAPLANMADI**Giresun Milletvekili Necati TIĞLI CHP - 03/02/2022**

"Motosikletli kuryelik yapanların can güvenliğinin sağlanması, çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve ekonomik kazançlarının düzeltilmesi için neden sağlıklı bir çalışma yapmıyorsunuz?"

CEVAPLANMADI**Siirt Milletvekili Sıdık TAŞ HDP - 15/02/2022**

"Moto kurye ölümleri, çalışma koşulları, tehlikeli sınıfta ifade edilmesi ve kendi hesabına çalışan moto kuryelerin yasal mevzuatlarının düzenlenmesi."

SÜRE GEÇTİKTEN SONRA YANITLANDI**İzmir Milletvekili Bedri SERTER CHP - 16/02/2022**

"Moto kuryelerin çalışma koşullarına ve karıştıkları kaza sayısına ilişkin."

SÜRE GEÇTİKTEN SONRA YANITLANDI**İzmir Milletvekili Bedri SERTER CHP - 16/02/2022**

"Moto kuryelerin çalışma koşullarına ve İzmir ilinde karıştıkları kaza sayısına ilişkin."

SÜRE GEÇTİKTEN SONRA YANITLANDI**İzmir Milletvekili Bedri SERTER CHP - 16/02/2022**

"Mart 2020 öncesinde motokuryelerin neden olduğu kaza sayısı kaçtır? Bu sayı Mart 2020-Şubat 2022 arası kaç olmuştur?"

- Bu kazalarda kaç motokurye hayatını kaybetmiştir? Kaç yaralanmıştır?

- Söz konusu kazaların bir daha yaşanmaması için Bakanlığınızın aldığı önlemler nelerdir?"

SÜRE GEÇTİKTEN SONRA YANITLANDI**Zonguldak Milletvekili Ünal DEMİRTAŞ CHP - 28/04/2022**

"Motosikletli kuryeler çok ağır koşullarda çalışmalarına rağmen "Az tehlikeli" işler sınıfında yer almaktadır. Motosikletli kuryelerin "Çok tehlikeli" işler sınıfına alınması için bir düzenleme yapmayı düşünüyor musunuz?"

CEVAPLANMADI**Kocaeli Milletvekili Ömer Faruk GERGERLİOĞLU HDP - 30/06/2022**

Asansör boşluğuna düşerek yaşamını yitiren kurye Ali Güdücü'ye dair verilen önergede, sitenin asansör bakım ve onarıma bakan firma hakkında soruşturma olup olmadığını içeren bir önerge verilmiş.

CEVAPLANMADI

Kurye Ölümeleri Haberlerine Yapılan Kurye Yorumları

Moto kurye ölümelerini sosyal medya hesaplarından paylaşan Kurye Haber'in instagram sayfasındaki gönderilerinin altına kuryeler tarafından yapılan yorumlar...

- Bu düzeni asla affetmeyeceğim. Devrin daim olsun.
- **Burada siyasi mesaj yazmak çok isterdim ama ne kimse anlayacaktır ne de değişecektir. Allah rahmet eylesin ailesine sabır diliyorum.**
- Abi oradaydım. Paket atıyordum arkadaş ters yönden hızlı çıkıyormuş:(abi yapmayın girmeyin ters yönler 5 dk 10 dk erken gideceğim diye yapmayın etmeyin :(Arkadaşımıza Allah rahmet eylesin mekanı cennet olsun ailesine sabır diliyorum :(
- Rabbim ailesine sabır versin ve giden gençliğe cennet nasip etsin inşallah #kuryelerölmesin artık.
- **Bi kurye olarak sevdiklerimin kıymetini daha fazla bilmeye çalışıyorum son kez çıkmış olabilirim o gün evden belki de kim bilir ..**
- Allah ailesine ve sevenlerine sabır versin, camiamızın başı sağ olsun. Caydırıcı bir yaptırım uygulanmadığı sürece bu şekilde bu haberleri almaya maalesef devam edeceğiz. Artık birşeyler yapmamız lazım.
- Allah rahmet eylesin Ailesine sabır versin inşallah gencecik bir insanı hayattan koparmak bu kadar basit olmamalı cinayet zanlısı olarak yargılanması gerektiğini düşünüyorum .

- Kader işte ne zaman geleceği belli olmuyor. Bende ihlal yapmadan düzgün biçimde sürerken atladı yola çarptı bana olan bana oldu. Biz dikkat etsek bile sonumuz ya morg ya hastane koridorları.

- 19 ya 19 yaşında tam hayallerin kurulduğu hayata yeni gülümsediğin yaşta toprak oluyorsun çok üzıldüm Allah mekanını cennet eylesin gittiğin yer incitmesin seni.

- **Kurye arkadaşlar, gözünüzü seveyim freni olmayan motorlara binmeyin, kask başta olmak üzere tüm ekipmanınız tam olsun. Kafada kask olmayınca kimse ayılıp bayılmıyor. Şu kaskları tam takın. İstedikleri kadar konuşsunlar, arka fren de çok önemli. Özellikle düşük CC hafif motorlarda daha da önemli. Tek başına ön fren her zaman yetmiyor. Motor hafif olduğu için gidonu kırıyor ve düşüyorsunuz. Bir balata 100 lira. Altı üstü 100 lira. Değmez. İnanın hayatınızla oynadığınıza değmez. 1 paket fazla atmaya değmez. Haldır huldur gitmeyin. Önce canınızı düşünün. Motor üstündeyken evde bekleyeniniz olduğunu unutmayın. Kimse bizi önemsemiyor, kimse motorcuları umursamıyor. Siz, sadece siz kendinizi düşünebilirsiniz. Kendinizi koruyun, trafikteki her aracın sizin kaza yapmanıza sebep olacağı düşüncesini aklınızdan çıkarmayın. Bunları yıllardır motor süren bir abiniz bir kardeşiniz olarak söylüyorum. Lütfen kulak verin dediklerimize.**

- Tek tek ışıklarımız sönüyor allah rahmet eylesin.

- **Bunlar motorcular cemiyetinin suçudur kurye acele ediyorsa üstünde ki kurumların basıksıdır bir kaç gün iş bırakma eylemi yapın kimse aç kalmaz arkadaşım anlasınlar neyin ne olduğunu görsünler.**

- Üzülmeyin bu devran böyle giderse sadece trendyol kuryelerinin ölümü göreceksiniz.

- Bende kuryelik yapıyorum x bir şirkette, günümüz şartlarında borçsuz harçsız bir yuva kurabilmek için. Çektiğimiz çile çile değil. Bu ve bu gibi sayfalarda vefat eden meslektaşlarımızı gördükçe yarın bende bir kazaya ya da ihmale kurban gidecekmişim gibi hissediyorum, umarım ayağımıza taş değmeden bu mesleği bırakıp hayatımıza bakarız. Her giden can benden bir can götürüyor lütfen ekipmanları kuşanıp dikkat edin 1 paket

bizim canımızdan önemli değil 20tl az kazanalım ama evimize sevdiklerimize sağ salım dönelim unutmayalım bizi bekleyenler var paketten daha değerli.

- Böyle kazaların olduğunu gören belediyeler şu bariyerleri dost bariyere çevirmeyi düşünmüyorlar zahmet olacak hepsine ama ölüyoruz başka bir şey olmuyor kurye arkadaşın mekanı cennet olsun inşallah.

- Mekanı cennet olur inşallah , onu okuması gereken yaşta çalışmaya mecbur bırakan sistem utansın

- Valla ben nerede çukur görsem sürekli şikayet ediyorum bazı yollar bizim köyün yollarından bile kötü 153 e sürekli şikayette bulunuyorum aradan zaman geçiyor ama yapıyorlar şikayet etmesek yol öyle kalacak.

- Kuryeler olarak birlik olamadık ki.

- Allah rahmet eylesin (kurye işi tehlikeli meslekler arasında olmalı)

- Bir kurye olarak yemin ederim etimle kemiğimle tiksindim lanet işten artık.

- İnsanlar hayatı ile gençliği ile para kazanıyor bir can daha gitti 3 kuruş fazla kazanayım ailemi rahat geçindireyim diye firmalarda hala yapacakları 3 kuruş zammı erteledikçe erteliyorlar 1-2 ay daha kara geçmek için Allah rahmet eylesin nur içinde yatsın inşallah. Vebali ülkeyi bu hale getiren kuryelerin haklarını göz ardı edenlerin boynuna.

- Geçen gün Aydınlı da gördüm sohbet ettim. Yemek sepetinden trendyola yeni geçmişti sıcak kanlı cana yakın bir adamdı çok üzüldüm Allah rahmet eylesin.

- Pendik Cadde Bostan sahil orası akşamları çok tehlikeli or da ölümden döndüm sürücü kapısına motorla girdim alkollü bi adam önüme kırdı Allah korudu orası çok tehlikeli.

- O bölgede kuryelik yapıyorum günde en az 15 defa geçiyorum oradan her geçtiğimde aklıma gelecek artık allah rahmet eylesin (İstanbul/Basin Ekspres Yolu)

- Ya hak ya sabır. En yakın zamanda motorculuğu bırakmayı düşünüyorum artık. Allah rahmet eylesin.

- Bir gün benim haberimde böyle olacak herhalde.

- Kardeşim bu nedir ya kafayı yiyecem dakika başı kuryeler vefat ediyor adalet yok ki bu ülkede bu kadar kolay mi canlar bide bunun acısı ömür boyu aileleri yaşıyor.

- Hiç bir haberlerde bile çıkmıyor.

- Ekmek parası kazanmak o kadar zor ki şu memlekete kele koltukta çalışıyoruz.

- Bugün yarın bizim de fotomuz olacak bu ne adaletsiz bir sistemdir arkadaş !!!!

- Allah rahmet eylesin mekanı cennet olsun bizde kuryelik yapıyoruz kelle koltukta gidiyoruz Allah hepimizi korusun.

- Allah rahmet eylesin aslında kurye olarak kask kamerası taksak çok iyi olacaktı bir de ona mı para verecez.

- Motosiklet ehliyet yaşı 18 olmamalı bu yaşlar çok dikkatsiz olduğumuz hızlı yaşamayı sevdiğimiz yaşlar o yüzden bence daha bilinçli olunan yaşlarda motor ehliyeti alınmalı.

- Allah rahmet eylesin mekanı cennet olsun. Videoyu izledim çok acemice bi hareket yapmış yaşımdan da zaten belli tecrübesiz olduğu.. Gerçekten ehliyet alırken daha detaylı eğitimler verip ehliyet almayı zorlaştırmaları lazım.

- Allah rahmet eylesin. 17 yaşında kurye daha genç ya. Bende 16 senedir kuryelik yapıyorum.

- Eğer bir tankerin sağından ya da solundan geçilecek ise şoförün sizi görüp ona göre hareket etmesi için uyarı olarak korna basıp şoförün sizi kendi aynasından fark etmesini sağlamalıyız. Sağ veya sol aynadan şoförün sizi görebileceği bir şekilde sizde kendinizi konumlandırın.

- Allah rahmet eylesin mekanı cennet olsun mersinde kuryelik yaptığımdan beri 6 kaza yaptım hepsinde karşı taraf suçlu ne zaman bitecek bu ölümler biz evimize ekmek parası götürmeye çalışıyoruz.

- Daha ne kadar sürecek bu ölümler sorsan maganda biz kuryeleriz ama her gün ölen biziz.

- Nasıl halen gezebiliyor anlayamıyorum hiç bir kameramı plaka görmemiş adı herif elini kolunu sallayarak geziyor gencecik yeni evli çocuk toprağın altına giriyor Allah Ailesine Sabır Versin.

- Boğazım düğüm düğüm oldu. Allah belasını versin bunların bu kaçınıcı ya pisi pisine insanlar ölüyor bunlar yüzünden. yazık günah gencecik ekmeğinde bir çocuk çok üzüldüm çok.

-Hala bizi müşteri hızlı gelirse sevinirim yazıyor ve patronlar baskı uyguluyor bu duruma karşı elimizden gelen bi şey yok.

- İnanmıyorum arkadaşımın haberini buradan mı görecektim çok tarifsiz duygular içindeyim bizzat tanışık olduğum arada konuştuğumuz kalbinin temizliği yüzünden okunan bir kardeşimdi Metin. Allahım sen günahlarını bağışla sevenlerine başta ailesi olmak üzere sabır ver yarabbim.

- Rabbim günahlarını affetsin her gün birer birer eksiliyoruz lütfen arkadaşlar ailenizi sizi sevenleri düşünün olabildiğince dikkatli olalım.

- Allah belanızı versin lan can bu gitti nasıl serbest bırakılıyor ben böyle adaletinde böyle işinde yeter yeter ne zaman görüneceğiz biz bilerek yapılmış bir şey nasıl serbest bırakılıyor aynısını o yaşasın nasıl oluyormuş ailesi nasıl perişan oluyor bak görsün yeter be can gitti adalet bu muydu.

- Bu kaçınıcı yaa yeter artık her gün birileri ölüyor şirketlerin iş verenlerin umrunda değil devlette bu duruma bi çare bulmuyor. Her gün birer birer ölüp gidiyoruz yazık günah bu insanlara ailesi ne haldedir kim bilir.

- İnsanların 2 ürün ucuz zevki için o kadar genç ölüyor yeter artık biri de buna dur desin alışveriş yapmayın trendyol kapanmalı gençlerimiz ölüyor yazık değil mi anneye babaya.

- Bu gencecik adamı bu sisteme mecbur edenden, buna anlayış göstermek sizin yolda sıkıştıran, siteye sokmayan, keyfine göre acele ettirene kadar cümlelerinizi allah kahretsin.

- Bende kuryeyim valla motosiklet kullanmaktan çok korkuyorum başka iş de yok Rabbime sığınıp çıkıyorum işe.

- Allah rahmet eylesin. Lütfen artık sipariş notlarına acil, acele vs yazmayın.

- Kardeşim benim be ne yaptın sen ha ne yaptın bizi bırakıp nere gittin Hep beraber içtik beraber eğlendik beraber yedik büyüdük şimdi hiç yakıştı mı be allah mekanını cennet eylesin tüm kalbimiz seninle

- Resmen cinayet. Kanım dondu. Ailesi nasıl perişan olmuştur. Allah rahmet eylesin!

- Moto kuryeleri gördükleri halde bile üstüne süren ruh hastası insanlar var bu memlekette Allah onları kahrı perişan etsin

- Kendi arkadaş çevremden ekipman giymeyenlere soruyorum neden diye sıcak kanka yanıyoruz diyorlar. Bir kaza sonucu yaralanıp canlarının yanmasından veya ölüm ile sonuçlanıp sevdiklerinin canını yakmaktansa kask ve mont içinde sıcaktan yanmak seni hayata bağlayan ufak bir etken sadece. Allah rahmet eylesin sevenlerinin başı sağ olsun

- Bu mesleğe bi standart gelmediği sürece daha çok kaza, yaralanma, ölüm duyup göreceğiz. Bilinçli sürücü olmak ayrı bir şey, istediğin eğitimi versen de zihniyet değişmediği sürece olmaz. Bir aracın sağından geçilmeyeceğinin bilincine sahip değilse sürücü sonucuna katlanır. Allah rahmet eylesin.

-Bana göre esnaf modülü kaldırılması gerek yada bi çözüm bulunması lazım kaza yapıyorsun sorumluluk alan yok iş ortağımız deyip tüm sorumluluğu kuryeye yıkıyorlar.

SONUÇ VE ÖNERİLER

2021 yılında en az 30 moto kurye iş cinayetlerinde hayatlarını kaybetmiştir.⁽¹⁾ Geçen bir yılda bu sayı neredeyse %100'e yakın bir artışla 58'e yükselmiştir. Sigortasız ve denetimsiz çalışan mülteci kuryeler başta olmak üzere "mahalle araları"ndaki kurye ölümlerinin bir bölümünün de medyaya yansımadağı düşünölmektedir.

Moto kurye ölümlerinin istatistikleri esasen İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi(İSİG) ve son dönemde de Kurye Haber tarafından tutulmaktadır. Ağır yaralanmalı kazaların istatistik verileri ise tutulamamaktadır. Ağır yaralanmalı kaza geçiren ve tedavinin bir aşamasında hayatlarını kaybeden kuryelere dair tekil örnekler dışında bilgilerin kamuoyuna yansımadağı tahmin edilmektedir.

E-Ticaret'in gelişmesi ile birlikte her geçen gün kuryelerin sayısı artmaktadır. Bu sayının artışı, yasal düzenlemeler yapılmadağı müddetçe beraberinde yeni iş cinayetlerini de getirecektir. Moto kuryelerin ölüm nedenleri, trafik kazası olarak gözüküyor olsa da kuryelerin çalışma koşullarında sistematikleşen ihlaller bulunmaktadır ve bunlar bir an önce çözölməsi gereken sorunları ifade etmektedir. Nitekim kurye ölümlerinin yansıma biçimi ve bu yargısal süreçlerinin akıbetleri de çalışan kuryelerin ve yakınlarının adalet duygusunu zedelemektedir.

Raporda yer alan tüm verilerin, devletin ve şirketlerin insan hakları yükümlölükleri ile birlikte değeriendirilmesi gerekmektedir. Bu rapordaki veriler aynı zamanda göstermiştir ki, her bir kurye ölümünde müşterilerden şirketlere, medyadan TBMM'ye, bakanlıklardan yerel yönetimlere dek uzanan geniş bir sorumluluk zinciri bulunmaktadır. Bu aktörlerin, her bir ihlali, sistemi

dönüştürmek için bir fırsat olarak görməsi, her bir ihlalden zarar görenleri tatmin edecek telafi ve tazminat süreçlerini hayata geçirmesi ve bu konuda işbirlikleri yaparak adımlar atması ümit edilmektedir.

Aşağıda tüm aktörlere yönelik politika talepleri ve öneriler sıralanmıştır:

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı;

- Moto kuryelik "Tehlikeli Meslekler" sınıfına dahil edilmelidir.
- Kurye ölüm ve yaralanmalarına ilişkin istatistik veriler tutmalı, moto kuryelik mesleğinin çalışma koşullarına ilişkin araştırmalar yaparak kamuoyunu şeffaf bir şekilde bilgilendirmelidir.
- Yapılan tanımlama doğrultusunda moto kuryelerin çalışma koşullarının denetlenmesi, mesleki yeterlilik ve güvenli sürüş belgesi olmayan kuryelerin çalıştırılmaması konusunda takipçi olmalıdır.
- Uluslararası sözleşmeler çerçevesinde moto kuryelik mesleğine dair yasal düzenlemeler yapılmalıdır.
- Esnaf kuryelerin sosyal güvencesi teminat altına alınmalıdır. Günlük çalışma saatleri yasal ve insani koşulları aşmamalıdır.
- Kayıt dışı ve güvencesiz çalışma denetim altına alınmalıdır.
- Moto kuryelik mesleği ile ilgili herhangi bir düzenleme veya çalışma yapmadan evvel kuryelerle ve kurye örgütleriyle iş birlikleri yapılmalıdır.

Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı;

- Çocuk koruma koordinasyondan sorumlu olan Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, kuryelik yaparken hayatını kaybeden çocukların davalarına müdahil olması ve bu davaların bir çocuk hak ihlali olarak değeriendirilmesi için gerekli girişimlerde bulunması gerekmektedir.
- Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ve Milli Eğitim Bakanlığı ile koordineli bir şekilde kayıt dışı bir şekilde kuryelik yapan çocukların çalıştıkları iş yerlerini denetlemesi, bu işyerlerine yaptırımlar uygulaması ve eğitim sistemi ile ilişkisi kopan çocukları yeniden entegre etmesi gerekmektedir.

(1) <https://kuryehaber.com/2022/01/2021-moto-kurye-olumleri-raporu/>

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlükleri'nin sorumluluğunda bulunan bariyerleri motorcu dostu bariyerlere çevirmelidir.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı;

- Hızlı teslimat ve buna dair kurulmuş sistemlerin işleyişinde reklamlar temel bir yerde duruyor. Firmaların verdiği hızlı teslimat taahhütlü reklamlar kuryeleri ölüme götüren en başat sorunlardan ilkinin oluşturmaktadır. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı kuryeleri ölüme götüren bu tür "ölümcül reklamlar"ı yasaklamalıdır.

Belediyeler

- Motosiklet kullanıcılarının tepki gösterdikleri "Katil Bariyerler"i "Motorcu Dostu Bariyerler" e dönüştürülmesi için kapsamlı çalışmalar yapılmalıdır.

- Dünyada örneği olan ve artan kurye sayısı da elzem olan kuryelere ayrı yol organizasyonu için çalışma başlatılmalıdır.

- Yol bakım, ışıklandırma, uyarıcı levhalar konusundaki denetimler sıklaştırılmalı, en küçük ihmalin ağır yaralanmalara ve ölümlere neden olduğu unutulmamalıdır.

Şirketler ve Küçük İşletmeler

- Mesleğin tehlikeli niteliği dikkate alınarak, günlük ve haftalık çalışma süreleri yasal süreleri aşmamalıdır. Esnaf kuryelerin 12 ve hatta 14 saatleri bulan çalışma sürelerine imkan veren şirket politikaları ortadan kaldırılmalıdır.

- Herkese insanca yaşayabileceği bir ücret verilerek, kuryeyi zamanla ve kuryeyi kurye ile yarıştıran, "ne kadar hızlı ve ne kadar uzun çalışırsan günün sonunda o kadar kazanırsın" mantığı ile prim, bonus ve alevli saatler gibi işçi güvenliğini tehlikeye atan yöntemlerden vazgeçilmelidir.

- Az personelle geniş alanlarda sipariş dağıtmanın kuryelerin hayatlarını tehlikeye attığı görülmeli ve ölümcül sonuçları olan dağıtım stratejilerine son verilmelidir.

- Hızlı, acil, anında spotları ile yapılan "ölümcül reklamlar" yapılmamalıdır.

- Sigortasız ve ehliyetsiz kurye çalıştırılmamalıdır.

- İş(çi) güvenliği ve iş sağlığı eğitimlerinin tehlikeli mesleklere uygun şekilde yılda bir vermeli. Güvenli sürüş eğitimi almayan hiçbir kurye siparişe gönderilmemelidir.

- Kendi hesabına çalışan kuryeler ile şirketlerin yaptığı sözleşmeler moto kuryeleri güvencesizleştiren maddelerden arındırılmalıdır. Paket başı değil saat başı ücretlendirmenin yapıldığı, işçi sağlığı ve güvenliği sorumluluğunu işverenlerin üstlendiği; kuryelerin de söz sahibi olduğu şeffaf sözleşmeler yapılmalıdır.

- Çocuk işçi çalıştırılmamalıdır.

- Şirketler/işletmeler, moto kuryeler ile ilgili kurulan dernek, sendika ve ilgili örgütlerle daha fazla işbirliği yapmalı ve şirketlerinin/işletmelerinin insan haklarıyla uyumlu çalışma koşullarının olabilmesi için işbirlikleri yapmalıdır.

Medya

- Medya kuruluşları firma reklamlarında hızlı teslimat sloganları na yer vermemeli, güvenli teslimat içeriğini öne çıkararak durumun kamusal bilince dönüşmesini sağlamalıdır.

- Moto kurye ölümleri haberleştirilirken konu trafik kazası olarak ele alınmamalı, yaşanan durumun iş cinayeti olduğunun altı çizilmeli ve yetkili kurumların göreve davet edildiği, sorumluluk zincirini ortaya çıkaran ve farkındalık yaratan haber içerikleri üretilmelidir.

- Moto kurye ölümleri ile ilgili haberlerde medya kuruluşları mesleklerinin etiği gereği kimseyi hedef göstermemelidir.

Müşteriler

- Firmaların daha fazla müşteri memnuniyeti sloganıyla hızlı sipariş, sıcak sipariş vb. pazarlama stratejileri oluşturdukları alanlarda müşteriler hızlı değil güvenli teslimat konusunda duyarlılık geliştirmeli verilen hizmetin kalite puanlamasını hıza göre değil güvenliğe göre yapmalıdır.

Moto Kurye Örgütlenmeleri

- Moto kurye konfederasyon, federasyon, dernek, sendika ve diğer örgütlenmeleri kurye ölümleri ve sorumluluk zincirinde bulunan taraflar üzerinde kamuoyu baskısı oluşturmaktadır.

- Moto kurye ölümlerine dair kuryelerde farkındalık çalışmaları yürütmelidir. İşçi sağlığı ve güvenliği olmadan çalışılmaması gerektiğini mesleki bir bilince dönüştürmek için sorumluluk üstlenmelidir.

Moto Kuryeler

- Sayısı yüz binleri bulan moto kuryeler, ortak bir dil ve örgütlenme ağı oluşturma konusunda adımlar atmalıdır.

- Çalışma ve yaşam hakkı konusunda yasalarca tanımlanmış haklarını öğrenmek, bu hakları kullanmak ve geliştirmek için kesintisiz bir çaba içinde olmalıdır.

- Mesleki Yeterlilik Belgesi'nin zorunlu olması, sigortasız ve ekipmansız çalışmamanın istisnasız kural haline gelmesi konusunda mesleki bilincin yaygınlaşması her kuryenin önceliği olmalıdır.

- Hızlı teslimat baskısından kaynaklanan trafikte kural ihlalleri yapmayı meşrulaştırmak yerine kendilerini hıza zorlayan mobbing lere karşı ortak tutumlar geliştirmeli, iş sağlığı ve güvenliği kanununun getirdiği tüm haklarını sonuna kadar kullanmalıdır.

- Olumsuz hava koşullarında siparişe çıkmaya zorlayan patronların baskısına karşı 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununun 13. Maddesi'ndeki ciddi ve tehlikeli durumlarda "çalışmaktan kaçınma hakkı"nı kullanmaktan çekinmemelidir.

Teşekkürler...

2022 Moto Kurye Ölümleri Raporu'na yazıları ile katkı sunan Araştırma Görevlisi Erkan Kıdak'a, İş Sağlığı ve İşçi Güvenliği Meclisi'ne ve İSİG Meclisi Gönüllüsü Emre Gürcanlı'ya ve rapor hazırlığının tüm aşamalarında bizimle birlikte çalışan Çocuk Hakları Aktivisti/İnsan Hakları Savunucusu Alper Yalçın'a teşekkür ederiz.

Yıl boyunca tuttukları verileri bizimle paylaşan Kurye Haber'e; deneyimlerini, yorumlarını ve sahadan gözlemlerini bize ileten moto kuryelere teşekkür ederiz.

2022

MOTO KURYE ÖLÜMLERİ RAPORU

Kurye Hakları Derneği

Adres: Osmanađa Mah. Serasker Caddesi.
No:33(Serasker Han) Kat:4 Daire: 27
Kadıköy - İstanbul

E-mail: kuryehaklaridernegi@gmail.com

Rapor: Moto Kurye Ölümleri Raporu 2022

Yayın Tarihi: 10 Ocak 2023

kuryehaklari.org