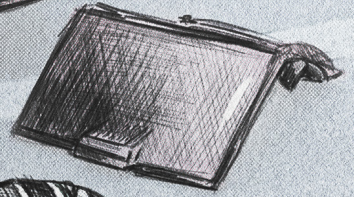
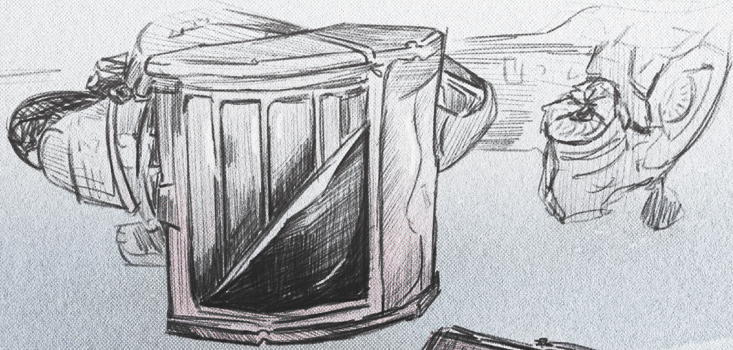


2023 MOTO KURYE ÖLÜMLERİ RAPORU



KURYE HAKLARI DERNEĞİ

KÜNYE

Yayımlayan: Kurye Hakları Derneği

Kapak Çizim: Gözde Soydan

Tasarım: mainpagestudio.com

Yayın Tarihi: Ocak, 2024

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

kuryehaklariderneđi@gmail.com

kuryehaklari.org

@kuryehaklari

Teşekkürler...

2023 Moto Kurye Ölümleri Raporu'na katkı sunan İş Güvenliği Uzmanı **Deniz İpek'e**, **İş Sağliğı ve İşçi Güvenliği Meclisi'ne**, Samet Özgül yazısı için **Berna Özgül'e** ve Tevfik Arayıcı yazısı için **Eylem Çalışkan/Taylan Deniz Yıldırım'a**; rapor hazırlığının tüm aşamalarında bizimle birlikte çalışan **Başak Kocadost'a**; yıl boyunca tuttıkları verileri bizimle paylaşan **Kurye Haber'e**; deneyimlerini, yorumlarını ve sahadan gözlemlerini bize ileten **moto kuryelere** teşekkür ederiz.

İçerik

1

Önsöz

SAYFA 4

3

Çok Tehlikeli İş Kolunda
Güvencesiz İşçiler:
Moto Kuryeler - Deniz İpek

SAYFA 22

5

Tevfik Arayıcı
- Eylem Çalışkan /
Taylan Deniz Yıldırım

SAYFA 38



2

Moto Kurye
Ölümlerine
Genel Bakış

SAYFA 6

4

Samet Özgül - Berna Özgül

SAYFA 32

6

Kuryeler Ölünce Moto
Kuryeler Ne Yapıyor?
- Mesut Çeki

SAYFA 44

7

Sonuç ve Öneri

SAYFA 52

ÖNSÖZ

Güvenli ve sağlıklı çalışma koşullarının eksikliğinin kuşkusuz en acı sonucu, çalışırken ölen işçilerin varlığı. Türkiye’de her yıl yüzlerce işçi çalışırken, yani yaşamını idame ettirmeye çalışırken hayatını kaybediyor. İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi (İSİG)’nin verilerine göre 2023 yılında en az 1929 işçi çalışırken hayatını kaybetti. Bu yüksek sayıda işçi ölümleri, güvencesizliğin uç bir göstergesi değil ne yazık ki ne kadar derinleştiğinin kritik bir işareti. İş süreçleri ile ilgili devam eden ihmallere, alınmayan önlemlere dayandığı ölçüde de bu ölümler, kaza denilip geçilemeyecek bir nitelik arz ediyor. Düzeltilmeyen çalışma şartlarına rağmen çalışmaya devam etmek zorunda olan, dolayısıyla bir anlamda canları pahasına çalıştırılan işçiler anlamına geliyor.

Bu yıl dünyanın çeşitli yerlerinde de moto kuryeler çalışırken hayatlarını kaybetti. Avustralya Sydney’de Temmuz-Ağustos aylarında 3 hafta ara ile iki Uber Eats kuryesinin hayatını kaybetmesi büyük tartışma yaratırken İngiltere’de hesap kiralayarak çalışan 17 yaşındaki bir çocuk işçinin ölümüyle teslimat platformlarının işleyişi bir kez daha odak noktası haline geldi. Hindistan’dan Brezilya’ya birçok ülkede moto kuryeler paket başı ödeme sistemleri, üzerlerindeki hız baskısı gibi sebeplerle trafik kazalarında yaşamlarını yitirdiler.

Kurye Hakları Derneği olarak geçen yıl olduğu gibi bu yıl da Türkiye’de çalışırken hayatlarını kaybeden moto kuryelerin kaydını tuttuk. Geçen yıl en az 58 olarak saptadığımız moto kurye ölümlerine karşılık bu yıl en az 68 moto kuryenin çalışırken hayatını kaybettiğini tespit ettik. Bu artan sayı sektörde iş güvenliği ve işçi sağlığı ile ilgili ciddi sorunların devam ettiğine işaret ediyor. Biz de bu sorunlara dikkat çekebilmek, kurye ölümlerine sebep olan faktörlerin incelenip gerekli düzenlemelerin yapılmasına ve önlemlerin alınmasına bir katkı sunabilmek ve en temelde insan hayatının değerini savunmak amacıyla bu raporu yayınlıyoruz.

Elinizdeki rapor, moto kurye ölümlerini merkezine alsa da bu ölümlere sebep olan faktörlerin çok sayıda kuryeyi ruhsal, mental ve fiziksel olarak her gün yaraladığını, sağlıklarını tehlikeye attığını, iş güvenliğinden uzak çalışma koşullarının çok sayıda hastalığa yol açtığını da vurgulamamız gerekiyor. Ayrıca bu yaşanan ölümler, kuryelerin geride kalan yakınlarını ve çalışma arkadaşlarını derinden etkileyerek onların hayatlarını da yaralıyor.

Her bir moto kuryenin bir hayat mücadelesi verdiğini, “eve ekmek götürmek” için türlü zorluklara göğüs gerdiğini, bir yaşamı, hayali ve geleceği olduğunu hatırlamanın önemine dikkat çeken Moto kurye Ölümüne Genel Bakış bölümü, çalışırken yaşamını yitiren 68 kuryenin ne zaman, nerede, kaç yaşında, hangi aylarda, mevsimlerde ve hangi firmalarda çalıştıkları gibi verileri paylaşıyor. Bu noktada çok uzun çalışma saatleri, zorlu hava koşullarında çalışmak, yeterli ve kaliteli ekipman eksikliği, hız temelli prim anlayışı, paket başı ödeme ve düşük ücret gibi unsurlar öne çıkarken hayatını kaybeden esnaf-kurye sayısının tekil restoranlarda çalışırken ölen kurye sayısına yaklaştığı görülüyor.

İş Güvenliği Uzmanı Deniz İpek, Çok tehlikeli İş Kolunda Güvencesiz İşçiler: Moto Kuryeler başlıklı yazısında bu denli güvencesiz koşullarda çalışan moto kuryelerin çok tehlikeli meslekler sınıfına alınmamasını irdeliyor. Var olan mevzuatın İş Sağlığı ve İş Güvenliği Kurullarının oluşturulmasına ve işçilerin kolektif temsiline izin vermediğini ortaya koyan yazı; işçi sağlığını sağlamak, ağır yaralanmaları ve ölümleri engellemek için işçilerin örgütlenerek temsilcileri aracılığı ile yasaların uygulanmasını denetlemesi ve yeni yasal güvenceleri kazanmaları gerekliliğine vurgu yapıyor.

Rapor, öğrencilik yaparken bir yandan da moto kurye olarak çalışan, daha 30larına gelmeden çalışırken hayatlarını kaybeden iki moto kuryeyi yakından ele alıyor. Ankara’da çalışırken trafikte 3 kişi tarafından bıçaklanarak öldürülen Samet Özgül’ün kardeşi Berna Özgül ailece yürüttükleri adalet mücadelesini detaylı şekilde anlatıyor. Karabük’te minibüs çarpması sonucu hayatını kaybeden Tevfik Arayıcı’nın kuzeni Eylem Çalışkan ve Taylan Deniz Yıldırım, Tevfik’in sosyal medya paylaşımlarının da izleğinde onu ölüme götüren çalışma şartlarına ışık tutuyor.

Mesut Çeki, Kuryeler Ölünce Moto Kuryeler Ne Yapıyor? başlıklı yazısında son 3 yılda daha da görünür hale gelen moto kurye ölümlerine karşı kuryelerin acısını, öfkesini, tepkisini nasıl dile getirdiğini anlatıyor. “Ölmek İstemiyoruz” diyerek düzenlenen basın açıklamalarına, cenazelerde oluşturulan anma konvoylarına değinen yazı, hem yas tutan hem de yaşam haklarını savunan kuryelerin mücadelelerine eğiliyor. Kuryelerin çalışırken ölmeye artık tahammüllerinin kalmadığını vurguluyor.

Sonuç ve Öneriler kısmı, kurye ölümlerinin önüne geçilebilmesi için geçen seneki raporda da kapsamlı şekilde sıraladığımız çok çeşitli aktörlere düşen görev ve sorumlulukları, alınması gereken önlemleri, yapılması gereken denetim ve düzenlemeleri özetliyor.

MOTO KURYE ÖLÜMLERİNE GENEL BAKIŞ

Bu bölümde 2023 yılında çalışırken hayatını kaybeden moto kuryelerle ilgili elde ettiğimiz veri ve bilgileri sunmaya çalışacağız. Moto kuryelerin yaşadığı iş cinayetleri çalışma koşullarıyla doğrudan ilişkilidir. Kaza denilerek göz ardı edilemeyecek derecede olan iş cinayetleri, çok çeşitli toplumsal ve siyasal faktörün varlığına işaret eder. Sektördeki sömürü ve baskı koşullarının, adaletsiz toplumsal koşulların ve etkisiz yargı mekanizmalarının varlığı moto kuryelerin hayatlarını sürekli tehdit etmektedir. Uzun süren çalışma süreleri, zorlu hava koşullarında çalışmak, hız temelli prim anlayışı, paket başı ödeme, düşük ücret gibi daha pek çok sebep sömürüyü katmerlediği gibi iş cinayetlerinin de koşullarını oluşturmaktadır.

İş cinayetlerinde işveren, motosiklet ve ekipman üreten şirketler, müşteriler, yerel yönetimler, bakanlıklar, basın, trafikteki paydaşlar vb. gibi sorumluluğu üstlenmesi gereken pek çok aktör bulunmaktadır. Tüm bunlarla birlikte çalışma koşullarının ve toplumsal adalet mekanizmalarının kuryelerin yaşamlarıyla doğrudan ilişkili olduğunu vurgulayarak moto kuryelerin haklarını ele alırken ve bu haklar için mücadele ederken onların emeğini ve yaşamını da düşünerek hareket etmemiz gerekmektedir.

2023 yılında Türkiye’de en az 68 kuryenin yaşamını yitirdiğini görüyoruz. Ancak ne ölüm dahil birçok konunun istatistiklerini tutan Türkiye İstatistik Kurumu(TÜİK) ne ölümlü ve yaralanmalı kazaların istatistiklerini tutan Trafik Şube Müdürlüğü ne de başka kamu kurumunun kurye ölümlerine dair bir istatistik tutmadığını görüyoruz. Biz geçen yıl olduğu gibi bu yıl da

Kurye Haber⁽¹⁾ ile ortak çalışarak, onlarına arşivlerini kullanarak, günlük ulusal ve yerel basın taraması yaparak, moto kuryelerin whatsapp ve telegram gruplarında paylaşılan bilgileri inceleyerek ulaştığımız kurye ölümleri bilgilerini aktarabildiğimiz düşünüldüğünde “en az” vurgusunun üzerinde yeniden düşünmemiz gerekmektedir.

Zira rapor boyunca birkaç kez tekrarlanan “moto kuryeliğin güvencesiz ve denetimsiz bir meslek olduğu” gerçeği, kurumsal firmalarda bile ölüm sayılarının fazlalığı mahalle aralarında sigortasız, tecrübesiz ve eğitimsiz, kötü ve bakımsız motosikletlerle çocuk yaşta kuryelerin, garsonluk yaparken ara sıra “pakete çıkan kuryelerin”, düşük ücretle çalışan göçmen kuryelerin ölümlerinin tespit edebildiğimizden daha fazla olduğunu düşündürmektedir.

Bu raporda çalışırken yaşamını yitiren moto kuryelerin ne zaman, nerede, kaç yaşında, hangi aylarda, mevsimlerde ve hangi firmalarda çalıştıkları verilerini paylaşacağız. Bu verilerin paylaşılması, moto kurye ölümlerine sebep olan faktörlerin mercek altına alınarak araştırılması ve ilgili önlemlerin alınması gerekliliğine dikkat çekme sorumluluğumuza dayanmaktadır. Dolayısıyla rapor, aşağıda sıralanan sayısal verilerin tüm kuryelerin yaşadığı sorunları tam anlamıyla yansıttığı iddiasında olmayıp daha ziyade kuryelerin yaşadığı çok çeşitli sorunların gün yüzüne çıkarılması ve kapsamlı şekilde ele alınması için bir çağrı niteliğindedir.

Bu noktada raporun amacının, kuryelerin hayatlarını sayısallaştırılmak değil, aksine kurye ölümlerine dikkat çekerek kuryelerin hayatlarını değerli kılmak olduğunu da belirtmemiz gerekir. Her kuryenin yaşadığı coğrafyada bir hayat mücadelesi verdiğini, “eve ekmek götürmek” için türlü zorluklara göğüs gerdiğini, bir yaşamı, hayali ve geleceği olduğunu daima hatırlamak ve hatırlatmak oldukça önemli, kıymetli ve insanidir.

(1) Kurye Haber, 3 yıldır tüm sosyal medya mecralarını kullanarak yayıncılık yapan, ülke çapında yüzlerce gönüllü muhabiri olan medya organıdır.

<https://kuryehaber.com>

https://Instagram.com/kurye_haber

https://twitter.com/kurye_haber

<https://www.facebook.com/moto.kurye.haber>

<https://vt.tiktok.com/ZSRjLkGvj>

2023 YILINDA HAYATINI KAYBEDEN MOTO KURYELER

	Adı Soyadı	Yaş	Kazanın Yaşandığı İl/ İlçe	Ölüm Tarihi	Çalıştığı Firma ⁽¹⁾	Ölüm Nedeni
1	Emre Tiftikçi	19	Ankara - Gölbaşı	4 Ocak 2023	Getir	Virajı alamadığı için kayıp direğe çarparak yaşamını yitirdi.
2	Yusuf Uğur Uzunsakalolu	20	İstanbul - Kadıköy	5 Ocak 2023	Trendyol	Makas atarak ilerleyen alkollü bir şoförün çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
3	Oğuzcan Aydın	18	Manisa - Akhisar	7 Ocak 2023	Restoran	Otomobil ile çarpışması sonucu yaşamını yitirdi.
4	Bülent Yahşi	34	İstanbul - Eyüpsultan	10 Ocak 2023	Yemek Sepeti	Sağ şeritte park etmiş bir kamyonu arkadan çarparak yaşamını yitirdi.
5	Oğuzhan Yazıksız	20	Sakarya - Akyazı	13 Ocak 2023	Dominos Pizza	Otomobille çarpışması sonucunda yaşamını yitirdi.
6	Salih Davut	40	Diyarbakır	15 Ocak 2023	Restoran	Otomobille çarpışması sonucunda yaşamını yitirdi.
7	Volkan Kemal Özdemir	45	İstanbul - Sancaktepe	27 Ocak 2023	Restoran	Otomobilin çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
8	Mehmet Tekin	26	İstanbul - Ataşehir	29 Ocak 2023	Trendyol	Aniden fren yapan bir otomobile çarpmasını sonucu yaşamını yitirdi.
9	Kulturayev Behruz	25	İstanbul - Avcılar	4 Şubat 2023	Restoran	Otomobilin çarpması sonucunda yaşamını yitirdi.
10	Serkan Özdemir	47	Antalya - Kemer	27 Şubat 2023	Restoran	Karşı şeritten gelen aracın çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
11	Ali	(-)	İstanbul - Beylikdüzü	2 Mart 2023	Restoran	Virajı alamayarak elektrik direğine çarpak yaşamını yitirdi.
12	İbrahim Bölükbaşı	40	İstanbul - Ataşehir	4 Mart 2023	Restoran	Direksiyon hakimiyetini kaybetmesi sonucu yaşamını yitirdi.
13	Şahin Çakar	28	Iğdır - Karakuyu	13 Mart 2023	Restoran	Sinyal vermeden manevra yapan bir kamyonun altında kalarak yaşamını yitirdi.
14	Özgür Demirer	35	Ordu	15 Mart 2023	Restoran	Seyir halindeyken önüne atlayan yayaya çarptıktan sonra ağaca çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
15	Serhat Erdem	15	Batman	19 Mart 2023	Restoran	Otomobilin çarpması sonucu yaşamını yitirdi.

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

2023 YILINDA HAYATINI KAYBEDEN MOTO KURYELER

	Adı Soyadı	Yaş	Kazanın Yaşandığı İl/ İlçe	Ölüm Tarihi	Çalıştığı Firma	Ölüm Nedeni
16	Hemra Mammedov	26	Bursa - Nilüfer	23 Mart 2023	Fiyuu Tıkla Gelsin	Seyir halindeyken bir aracın önüne kırmamasından dolayı kayıp düşen ve üzerinden otomobil geçmesi sonucu yaşamını yitirdi.
17	Hakan Yavuz	27	İzmir - Çiğli	15 Nisan 2023	Restoran	Makas atarak ilerleyen aracın çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
18	Yusuf Kaşıkçı	26	İstanbul - Avcılar	25 Nisan 2023	Getir	Bir kamyonun çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
19	Mustafa Alparslan	31	Mersin - Yenişehir	26 Nisan 2023	Restoran	Direksiyon hakimiyetini kaybetmesi sonucunda yaşamını yitirdi.
20	Adil Cinli	23	Antalya - Merkez	2 Mayıs 2023	Paket Taksi	Sağ şeritte park halindeki aracı son anda fark ederek önce araca sonra refüje çarparak yaşamını yitirdi.
21	Serdar Çomak	32	Elazığ	17 Mayıs 2023	Restoran	Otomobille çarpışması sonucunda yaşamını yitirdi.
22	Gürkan Demir	23	Kocaeli - Gebze	25 Mayıs 2023	Trendyol	Zincirleme kaza sonucu yaşamını yitirdi.
23	İbrahim Saygı	40	Manisa - Akhisar	12 Haziran 2023	Restoran	Minibüsün çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
24	Mehmet Akif Zengin	15	Kayseri - Melikgazi	24 Haziran 2023	Restoran	Yarış yapan iki araçtan birinin çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
25	Durmuş Mert	38	Ankara - Kırkkonaklar	3 Temmuz 2023	Paket taksi	Otomobille çarpışması sonucunda yaşamını yitirdi.
26	Durmuş Araç	45	Ankara - Emek	8 Temmuz 2023	Getir	Hatalı dönüş yapan bir aracın çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
27	İlker Çalışkan	22	İzmir	11 Temmuz 2023	Trendyol	Ters yönde ilerleyen bir aracın çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
28	Metin Acun	35-40	İstanbul - Gaziosmanpaşa	15 Temmuz 2023	Restoran	Önüne çıkan bir otomobile çarpması sonucunda yaşamını yitirdi.
29	Onurhan Ekiz	22	İzmir - Bayraklı	19 Temmuz 2023	Öğrenilemedi	Minibüsün çarpması sonucunda yaşamını yitirdi.
30	Batuhan Yakut	18	Tekirdağ - Kapaklı	7 Ağustos 2023	Restoran	Yol yapım çalışması yapılan yolda dengesini kaybederek yaşamını yitirdi.
31	Bedrettin Güler	35	İstanbul - Sultanbeyli	13 Ağustos 2023	Evrak kuryesi	Emniyet şeridinde park halindeki kamyonete çarparak yaşamını yitirdi.

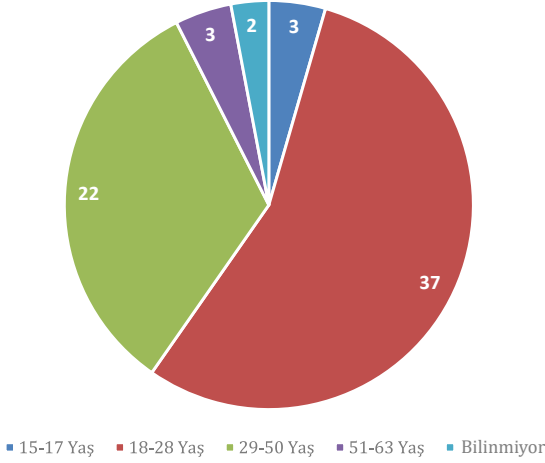
2023 YILINDA HAYATINI KAYBEDEN MOTO KURYELER

	Adı Soyadı	Yaş	Kazanın Yaşandığı İl/ İlçe	Ölüm Tarihi	Çalıştığı Firma	Ölüm Nedeni
32	Berat Saraçzade	26	Yalova	17 Ağustos 2023	Fiyuu Tıkla Gelsin	Minibüse çarpması sonucunda yaşamını yitirdi.
33	Doğukan Yılmaz	28	İstanbul - Beyoğlu	25 Ağustos 2023	Restoran	Henüz nedeni bilinmeyen bir "kaza"da yaşamını yitirdi.
34	Şafak Görkem Yeniay	21	İzmir - Karşıyaka	8 Eylül 2023	Yemek Sepeti	Otomobille çarpışması sonucunda yaşamını yitirdi.
35	Oğuz Şenol	21	İstanbul - Başakşehir	11 Eylül 2023	Restoran	Kırmızı ışıkta geçmeye çalışan yaya çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
36	Halil Şahin	21	Isparta	13 Eylül 2023	Restoran	Otomobille çarpışması sonucunda yaşamını yitirdi.
37	Hüseyin Yeniçağ	57	Kocaeli - Gebze	14 Eylül 2023	Restoran	Hafriyat kamyonunun çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
38	Alper Sevgili	26-27	Konya	16 Eylül 2023	Fiyuu Tıkla Gelsin	Hafriyat kamyonunun çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
39	Ahmet Kaya	63	İstanbul - Başakşehir	20 Eylül 2023	Restoran	Otomobilin çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
40	Mustafa Çankıran	27	Antalya - Aksu	29 Eylül 2023	Paketle kuryesi	Tır şoförünün hatalı dönüşü sonucu yaşamını yitirdi.
41	Yusuf Karaçöl	19	Iğdır	1 Ekim 2023	Restoran	Otomobilin çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
42	Mehmet Dalga	23	Van	4 Ekim 2023	Restoran	Kamyonetin çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
43	Mehmet Efe Altan	22	Aksaray	11 Ekim 2023	Restoran	Otomobilin hatalı sollaması sonucu yaşamını yitirdi.
44	Batuhan Denli	22-27	İstanbul - Üsküdar	19 Ekim 2023	Trendyol	Otobüs ile çarpışması sonucunda yaşamını yitirdi.
45	Bilal Şık	20	Mersin - Toroslar	22 Ekim 2023	Yemek Sepeti	Seyir halindeyken bir otomobilin kapısını açması sonucu yaşamını yitirdi.
46	Okan Çakmak	24	İzmir - Buca	21 Ekim 2023	Yemek Sepeti	Henüz nedeni bilinmeyen bir "kaza"da yaşamını yitirdi.
47	İsmi Öğrenilemedi.	(-)	İstanbul - Sultangazi	24 Ekim 2023	Evrak	Direksiyon hakimiyetini kaybederek bariyere çarpması sonucunda yaşamını yitirdi.
48	Güney Ayberk	23	Aydın - Söke	30 Ekim 2023	Fiyuu Tıkla Gelsin	Otomobilin çarpması sonucunda yaşamını yitirdi.
49	Olcan Göven	40	İzmir - Buca	5 Kasım 2023	Restoran	Ters yönden gelen bir otomobilin çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
50	Hilmi Omaca	55	İstanbul - Kadıköy	18 Kasım 2023	Yemek Sepeti	Makas atarak ilerleyen bir bir aracın takla atmasını sonucu yaşamını yitirdi.
51	Fatih Kurşun	22	Manisa	20 Kasım 2023	Fiyuu Tıkla Gelsin	Direksiyon hakimiyetini kaybetmesi sonucunda yaşamını yitirdi.

2023 YILINDA HAYATINI KAYBEDEN MOTO KURYELER

	Adı Soyadı	Yaş	Kazanın Yaşandığı İl/ İlçe	Ölüm Tarihi	Çalıştığı Firma	Ölüm Nedeni
52	Aykut Caner Birer	34	Mersin - Anamur	24 Kasım 2023	Restoran	Otomobille çarpışması sonucunda yaşamını yitirdi.
53	İbrahim Taşkın	30-35	Ankara - Keçiören	24 Kasım 2023	Öğrenilemedi	Alkollü bir sürücünün çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
54	Muhammed Ela	20	İstanbul - Kağıthane	28 Kasım 2023	Restoran	fırtınanın etkisiyle devrilen aydınlatma direğinin üzerine düşmesi sonucu yaşamını yitirdi.
55	Ömer Furkan Ekinci	25	İstanbul - Kartal	30 Kasım 2023	Fiyuu Tıkla Gelsin	Aniden ara sokaktan çıkan servis aracına çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
56	Yunus Emre Göçer	38	İstanbul - Fatih	7 Aralık 2023	Evrak	Otomobilin çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
57	Mustafa Koç	17	Kocaeli - Körfez	8 Aralık 2023	Restoran	Otomobille çarpışması sonucunda yaşamını yitirdi.
58	Tevfik Arayıcı	25	Karabük - Safranbolu	9 Aralık 2023	Restoran	Minibüsün çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
60	Aydogdy Orunav	25	İstanbul - Kadıköy	10 Aralık 2023	Yemek Sepeti	Henüz nedeni bilinmeyen bir "kaza"da yaşamını yitirdi.
60	Y.K	47	Ankara	15 Aralık 2023	Restoran	Otomobille çarpışması sonucunda yaşamını yitirdi.
61	Diyar Sönmez	24	Bingöl	20 Aralık 2023	Vigo	Kamyonetin çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
62	İsmi Öğrenilemedi.	(-)	İstanbul - Başakşehir	22 Aralık 2023	Restoran	Henüz nedeni bilinmeyen bir "kaza"da yaşamını yitirdi.
63	Mehmet Şakir Paksoy	21	Gaziantep	23 Aralık 2023	Restoran	Direksiyon hakimiyetini kaybetmesi sonucunda yaşamını yitirdi.
64	Nevruz Gümüş	30	İzmir - Karşıyaka	24 Aralık 2023	Restoran	Kırmızı ışıkta geçen bir servis aracının çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
65	Mert Huslu	29	İstanbul - Esenyurt	26 Aralık 2023	Vigo	Kamyon ile çarpışması sonucunda yaşamını yitirdi.
66	Feridun Kaplaner	31	İstanbul - Başakşehir	27 Aralık 2023	Trendyol	Tırın çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
67	Mehmet Nazif Yektir	26	Kocaeli - Gölcük	28 Aralık 2023	Trendyol	Tırın çarpması sonucu yaşamını yitirdi.
68	Feyat Özkan	45	Düzce	29 Aralık 2023	Restoran	Kırmızı ışıkta geçen otobüsün çarpması sonucu yaşamını yitirdi.

Yaşamını Yitiren Kuryelerin Yaş Dağılımı

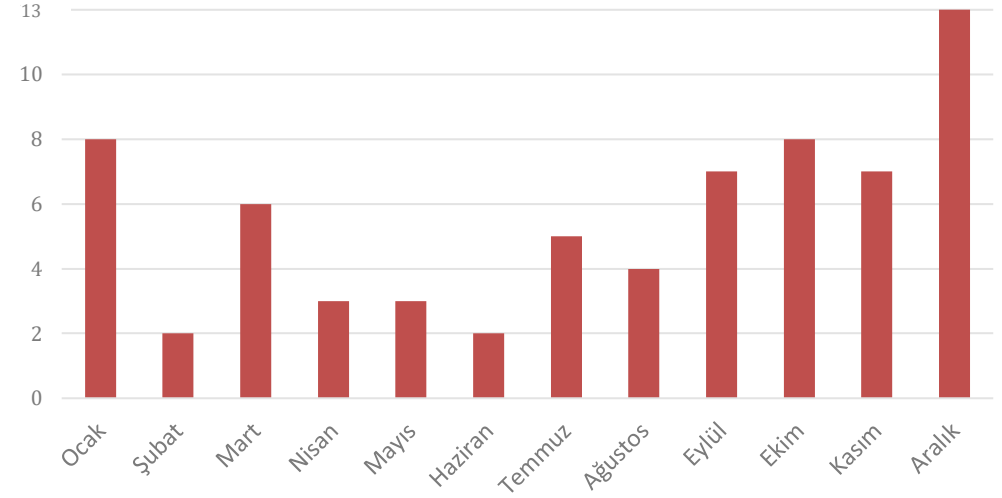


Verilere baktığımızda yaşamını yitiren kuryelerin büyük bir kısmı 18-28 yaş aralığında yer almaktadır. **2'si 15 yaşında olmak üzere 3 çocuk**, 18-28 yaş aralığında 37, 29-50 yaş aralığında 22, 51-63 yaş aralığında ise 3 kişi iş cinayetinde yaşamını yitirmiştir. Yaşamını yitiren 2 kuryenin ise yaşı öğrenilemedi.

Bu veriler göz önünde bulundurulduğunda ise üzerinde düşünülmesi gereken önemli noktalardan biri 18-28 yaş aralığındaki üniversite öğrenimi yaşında olan gençleri içeriyor oluşudur. Enflasyonun giderek artması, ekonomik koşulların zorlaşmasıyla birlikte eğitimin pahalılığı, barınma sorunları, harçlar vb. birçok sorunla birlikte krizin faturasının gençlere de yansması kaçınılmaz bir durumdur. Hem okuyup hem de çalışmak zorunda kalan hatta okulu bırakmak zorunda kalan üniversite öğrencilerinin sayısı her geçen gün artarken kuryelerin kaç tanesinin öğrenci olduğuna dair yeterli bilgi ve veriye henüz ulaşamamıştır.

Mevsim normalleri üzerinde seyreden sıcaklıklar ve bunu kapsayan iklim krizi sebebiyle kurye ölümlerinin tam olarak hangi mevsimlerde meydana geldiğinin anlaşılması da zorlaşmaktadır. Buna karşın moto kuryelerin yaşamını yitirdiği aylara ilişkin bir istatistiki veri oluşturulmuştur. Bu verilere göre ise kuryelerin çoğunlukla Ekim, Aralık ve Ocak aylarında yaşamını yitirdiği belirlenmiştir.

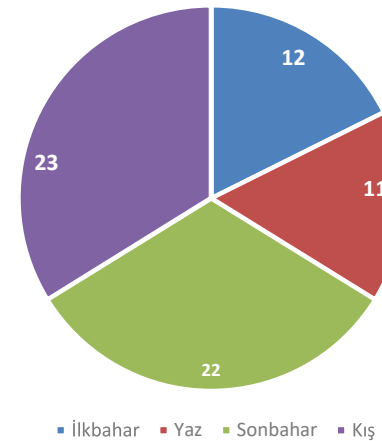
Kuryeler En Çok Hangi Aylarda Yaşamını Yitirdi?



Elde edilen diğer verilerle birlikte yağışlı, sisli ve yer yer karlı havalarda yeterli ekipman sağlanamamasının kaza ve ölümleri artırdığı tespit edilmiştir.

Elde edilen verilere göre moto kuryelerin en çok kış (Aralık, Ocak, Şubat) ve sonbahar aylarında (Eylül, Ekim, Kasım) yaşamını yitirdiği belirlenmiştir.

En Çok Hangi Mevsimde Kuryeler Yaşamını Yitirdi?



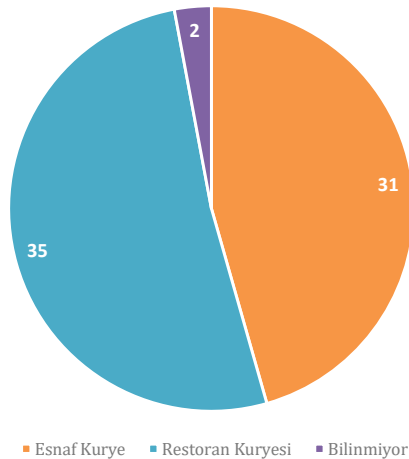
Ülkenin içinde bulunduğu ekonomik çıkmazlar, artan enflasyon, günbegün gelen zamlarla birlikte asıl mesleği kuryelik olmayan ancak buna mecbur bırakılan ya da tek bir iş ile yaşamını idame ettiremeyerek sadece kuryelik yapmayan çok sayıda kişi hava şartlarına ve koşullara göre kuryelik yaptığı gibi birçok öğrencinin de part time olarak bazı mevsimlerde kuryeliğe yöneldiği bilinmektedir.

Ayrıca bununla birlikte kış aylarında kuryelerin ekipman ve motosiklet bakımlarının yetersiz olması ve hava koşullarına yönelik tedbirlerin yetkililer tarafından yeterince alınmaması da gözlemlerimiz arasında yer alarak açığa çıkmaktadır.

Firmalara Göre Dağılım ise: Trendyol: 7 - Fiyuu Tıkla Gelsin: 6 Yemek Sepeti: 6 - Getir: 3 - Vigo: 2 - Paket Taksi: 2 - Dominos: 1 - Paketle: 1 - Evrak: 3 kurye yaşamını yitirdi. Yaşamını yitiren 2 kuryenin ise hangi firmada çalıştığı öğrenilemedi.

Yaşamını yitiren kuryelerin **35'ünü Restoran Kuryesi** oluştururken **31'ini ise Esnaf Kuryeler** oluşturmaktadır. Restoran Kuryelerinin kapsadığı alanlar dönerci, çig köfteci, pideci, sucu, bakkal, pastane gibi küçük esnaflardır. Bu tür küçük esnaf işletmeler için yaygın bir biçimde kullanılan ve "mahalle araları" diye ifade edilen söylem, burada yer alan işletmelerin

Yaşamını Yitiren Kuryelerin Çalıştıkları Yerelere Göre Dağılımları



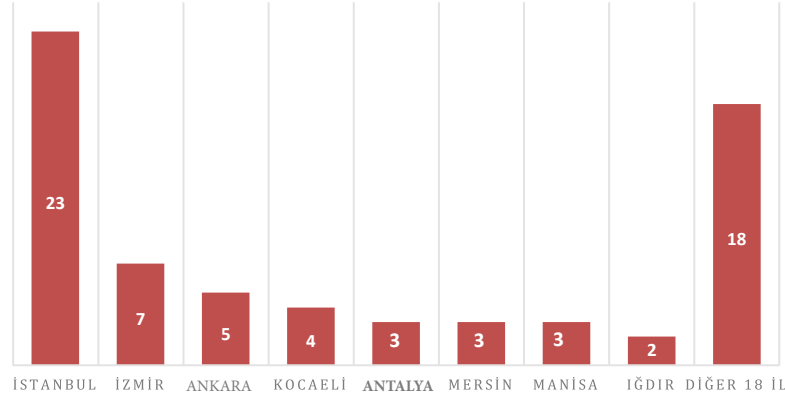
denetimlerinin de zor olduğuna ilişkin bir gerçekliği göstermektedir.

Restoran Kuryelerinin çalışma şartlarına ilişkin ayrıntılı verilere ulaşma imkânımız sınırlı kalmaktadır. Sahadan gözlemler ve kuryelerden gelen söylemler ile şunu söylemek gerekir ki; sigortasız çalıştırmanın, kalitesiz ekipman, kask ya da ekipman vermemenin, motosiklet bakımlarının zamanında yapılmamasının, iş(çi) güvenliği ve sağlığı tedbirlerinin alınmamasının ve mobbingin oldukça fazla ve yaygın olduğu yerler yine "mahalle araları" işletmeleridir. Bu yüzden Restoran Kuryelikte iş cinayetlerinin doğruluğu ve kesinliğine dair verilere ulaşmak zor olmaktadır.

Öte yandan Esnaf Kuryelik de diğer alanlarda olduğu gibi güvenli ve güvenceli bir çalışma yaşamını sağlayamamaktadır. 2023 yılında hayatını kaybeden esnaf-kurye sayısı, "mahalle arası" diye tabir edilen restoranlarla neredeyse aynı seviyeye gelmiştir. Ne kadar paket atarsan o kadar getirisi olan bir sistem kuryeler tarafından "kurtlar sofrası" olarak tasvir edilmektedir. 10-12 hatta 14 saate kadar uzayan çalışma saatleri, prim ve bonusları yakalamak için zamanla yarışan kuryeler zor çalışma koşullarına mahkûm edilmektedir. Tüm kişisel (yemek, yol, motor bakımı, ekipman vs.) giderlerin kuryeye ait olduğu ve hayat pahalılığı ile baş etmek için tüm riskleri üstlenme, ÖTV'nin yüksek oluşu ve ekipmanların pahalı olmasıyla birlikte kalitesiz ve yetersiz ekipmanlarla çalışmaya mahkûm olma gibi birçok sorunla kuryeler "yalnız" bir şekilde baş etmek zorunda bırakılmaktadır. Esnaf Kuryeler birçok konuda olduğu gibi işçi güvenliği ve sağlığı noktasında da yalnızlaştırılmakta ve kaderlerine terk edilmektedir.

Esnaf Kurye olarak çalışırken **yaşamını yitiren kuryelerin çoğunluğunun Yemek Sepeti, Trendyol Go, Fiyuu Tıkla Gelsin'de** olduğunu görüyoruz. Esnaf Kurye çalıştıran şirketler içinde en çok bu şirketlerinin kuryelerinin yaşamını yitiriyor olması şirketlerin, kuryelerin insan haklarına dair yükümlülüklerini tartışmaya açmalıdır ki buna mahkûm edilmelidirler. "Paket başı", "bonus", "avevli saatler" ile ne kadar paket atarsan hatta ne kadar "hızlı" paket atarsan o kadar kazanırsın sistemi sadece gelir-gider bağlamında değil, iş(çi) güvenliği ve sağlığı açısından da değerlendirilmeyi hak etmektedir.

Yaşamını Yitiren Kuryelerin İllere Göre Dağılımı



Elde edilen veriler doğrultusunda yaşamını yitiren moto kuryeler illere göre şöyle sıralanmıştır: İstanbul: 23, İzmir:7, Ankara: 5, Kocaeli:4, Antalya:3, Mersin:3, Manisa:3, Iğdır:2, Aksaray:1, Aydın:1, Batman:1, Bingöl:1, Bursa:1, Diyarbakır:1, Düzce:1, Elâzığ:1, Gaziantep:1, Isparta:1, Karabük:1, Kayseri:1, Konya:1, Ordu:1, Sakarya:1, Tekirdağ:1, Van:1, Yalova:1.

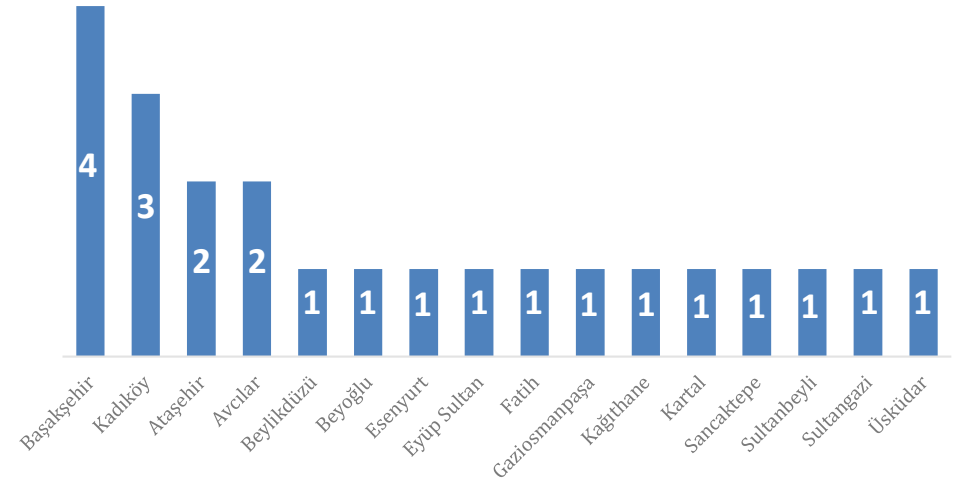
Ulaşılan veriler doğrultusunda Türkiye’de **en az 26 ilde** moto kuryeler yaşamını yitirmiştir. Ülke genelinde **68 kuryeden 23’ü İstanbul’da yaşamını yitirirken**; İstanbul’un en az 16 ilçesinde moto kurye ölümü tespit ediyoruz. Kuryelerin çoğunlukla İstanbul’un Başakşehir ve Kadıköy ilçelerinde yaşamını yitirdiği görülmektedir.

Bu yıl tespit edebildiğimiz **en az 5 mülteci moto kurye yaşamını yitirmiştir**. Bu ölümlerin ardından isimleri tespit etmenin bile günler sürmesi mülteci kuryelerin kayıt dışılık durumları ve güvencesiz bir şekilde çalıştıklarını yansıtmaktadır. Mülteci moto kuryelerin sigortasız ve kayıt dışı çalıştırılması başta olmak üzere, düşük ücrete ve neredeyse hiçbir İSİG önlemi olmadan çalıştırıldığı gelen bilgilerle birlikte sahadan gözlemlemekteyiz.

Çocuk kuryelerde bu yıl ölüm raporumuzun en can yakan kısmını oluşturuyor. Geçen yıl en küçüğü 17 yaşında olmak üzere 7 çocuk kurye yaşamını yitirmişti. Bu yıl çocuk kurye ölümleri 3 olsa da ölen **çocuk kuryelerden ikisinin 15 yaşında olması** trajik bir durumdur. Mahalle aralarında denetimlerin neredeyse hiç olmadığı ortamlarda motor kullanma hevesiyle birlikte ekonomik koşullarda göz önüne alınarak çocuk kurye sayısının çok daha fazla olduğu bilinen bir gerçektir.

Kurye ölümlerinin altını çizerek bu raporu yayınlama maksadımız; yetkililerin, kuryelerin güvenli koşullarda çalışma şartlarını güvenceye alması ve “Kuryeler Ölmesin” sözünün gerçek olabilmesi içindir. Güvenceli, denetimli, sağlıklı ve ölüm riskinden uzak çalışma koşulları için kuryeleri görün.

Yaşamını Yitiren Kuryelerin İstanbul’un İlçelerine Göre Dağılımı



ÇOK TEHLİKELİ İŞ KOLUNDA GÜVENCESİZ İŞÇİLER: MOTO KURYELER

Deniz İpek - İş Güvenliği Uzmanı

Taşımacılık sektörü, sermaye birikimin sürdürülmesinde başat bir role sahip olan bir sektör. Teknolojik dönüşümden etkilenerek gelişen sektör, ticaret hacminin büyümesine doğrudan etkide bulunuyor. Taşımacılık sektörü, ticaret kapitalizminin erken evrelerinden bu yana sistem içerisinde başat bir öneme sahip. Ticaretle uğraşan Venediklilerin 1455 gibi erken bir tarihte, nakliye maliyetlerinin azaltılması çabaları, sektörün kapitalist sermaye birikimindeki oynadığı tarihsel rolün başlangıcına işaret ediyor. Ticaret kapitalizminin erken döneminde, ticaretle deniz yollarının diğer yollara üstünlüğü görülüyor. Teknolojinin gelişmesiyle birlikte demir yolları ve kara yolu taşımacılığında, ardından da hava yolu taşımacılığında lojistik faaliyetlerinin yaygınlaştığı biliniyor. Sanayi kapitalizminin gelişmesine bağlı olarak kentleşme süreci hız kazanıyor. Kentleşmeyle birlikte de kara yolu taşımacılığı ön plana çıkıyor. Küresel lojistik pazar büyüklüğü 2022 yılında 10,68 trilyon ABD Doları olarak hesaplandı. E-ticaret endüstrisinin gelişmesi lojistik sektörünün de gelişimine katkı sundu. E-ticaret endüstrisi genişledikçe lojistik hizmetlerine olan talep de arttı. Artan talep doğrultusunda küresel lojistik pazar büyüklüğünün 2032 yılına kadar yaklaşık 18,23 trilyon ABD Dolarına ulaşması bekleniyor.

"Gig" ekonomisi

Türkiye’de daha çok esnaf kurye uygulamasıyla bilinen “gig” ekonomi modeli çalışanların “parça başı iş” olarak bilinen bağımlı iş ilişkisini sözde şirket ilişkisine çeviriyor. Bu modelin emekçilere özgürlük vereceği ve “kendi işinin patronu” olma lüksü yaşatacağı mottosuyla ortaya çıkarken, gerçekte işin böyle yürümediği, dünyanın pek çok yerinde farklı örneklerle görüldü. “Gig” ekonomisi nedir peki? Platform kapitalizminin emekçiyi ve

emek mücadelesini en çok etkileyen biçimi denilebilir. Dijital ekonomi, paylaşım ekonomisi, endüstri 4.0, platform ekonomisi/kapitalizmi cep telefonumuzdan bilgisayarımıza kadar her yere sirayet eden karmaşık ekonomik ilişkilerini adlandırmada kullanılan tanımlardan birkaçı. Gig, müzik sektöründen gelme bir terim olup kısa süreli işler anlamına gelmektedir. Gig ekonomisi tam da anlamına uygun olarak, kısa süreli, taban ücret garantisi olmayan ve güvencesiz işlerin dijital platformlar üzerinden yaygınlaştığı iktisadi ilişkileri tanımlar. Sistem; şirket-çalışan ilişkisini şirket-şirket ilişkisine çevirerek, kapitalizme yeni bir manevra alanı kazandırıyor. Teknolojinin ivmelendirdiği platform kapitalizmi, dijital kapitalizm, şirketlerin sermaye yapılarında da önemli değişiklikler yarattı. Türkiye’de hukuki anlamda iş kanununda hızla yaygınlaştırılan platform tarzı işleri tanımlayan hiçbir hüküm ve madde yok. Bu tür işler Borçlar Kanununda, o da Yargıtay’ın saçma bir emsal kararı üzerinden, “tüccar plasiyer” olarak tanımlanıyor. Eski sokak sütçüleri ve yoğurtcularını veya günümüzde belli bir firmanın ürünlerini kapı kapı dolaşarak satmaya çalışan veya ürünlerin tanıtım, reklam, satışını yapanları kapsayan bu muğlak kavramın platform işçilerine, moto kuryelere uygulanması hukuksuzluktur. Platform şirketleri Yargıtay’dan aldıkları bu karardan sonra kumanda ettikleri on binlerce işçiyi “hukuken” işçi saymayıp “esnaf, tüccar, kendi hesabına çalışan...” vb kapsamına geçirmeye başladılar. Türkiye’de çok farklı kuryelik modelleri var. Tek bir kuryelik yok kuryelikler var. Son yıllarda kendi hesabına çalışma biçimi yaygınlık kazansa da, küçük işletmelere bağlı SSK’lı ve sigortasız kuryelik yapan, yine küçük kurye firmalarına bağlı ya da bağımsız çalışan evrak kuryeliği, ecza depolarına ve çeşitli sektörlerle bağlı değişik tipte çalışma modelleri ile çok parçalı üretim ilişkileri içinde kuryelikler mevcut.

Meslek nedir?

Meslek; bir kimsenin hayatını kazanmak için yaptığı, kuralları toplum tarafından belirlenmiş ve belli bir eğitimle kazanılan bilgi ve becerilere dayalı faaliyetler bütünü olarak tanımlanmakta Türk Dil Kurumu tarafından. Yeryüzünde binlerce meslek bulunmaktadır. Türkiye’de resmi olarak tanımı yapılmış 900 yakın meslek var. Her bir meslek için tanım, görev alanları, genel olarak kullandığı araç ve gereçler, mesleğin gerektirdiği özellikler, çalışma ortamı ve koşulları, çalışma alanı ve iş bulma olanakları, meslek eğitiminin verildiği yerler, meslek eğitimine giriş koşulları, eğitimin süresi

ve içeriği, meslekte ilerleyebilme ve yeni meslekleri seçebilme olanakları, destekleyici meslek kuruluşları, farklı özellikler gösterir. Motosikletli Kurye (Seviye 3) Ulusal Meslek Standardı, Ulusal Meslek Standartlarının ve Ulusal Yeterliliklerin Hazırlanması Hakkında Yönetmelik ve Mesleki Yeterlilik Kurumu Sektör Komitelerinin Kuruluş, Görev, Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik hükümlerine göre MYK'nın oluşturduğu çalışma grubu tarafından hazırlanmış ve MYK Ulaştırma, Lojistik ve Haberleşme Sektör Komitesi tarafından incelendikten sonra MYK Yönetim Kurulunca onaylanmıştır.

Tehlike sınıfı kavramı

6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun 3/1(r) bendinde tehlike sınıfı kavramı, "İş sağlığı ve güvenliği açısından, yapılan işin özelliği işin her safhasında kullanılan veya ortaya çıkan maddeler, iş ekipmanı, üretim yöntem ve şekilleri, çalışma ortam ve şartları ile ilgili diğer hususlar dikkate alınarak iş yeri için belirlenen tehlike grubu" olarak tanımlanmıştır. Bu tanıma göre, tehlike sınıfının belirlenmesinde; yapılan iş, işin yapımında kullanılan maddeler ve ekipman, üretim sonucu ortaya çıkan maddi çalışma ortamı ve koşulları gibi unsurlar etken. İş yerleri tehlike sınıfına göre; az tehlikeli, tehlikeli ve çok tehlikeli sınıflarına ayrılmıştır.

Tehlike sınıfının önemi

6331 sayılı Kanun'un, büyük bölümünün uygulanmasında iş yerinin girdiği tehlike sınıfı esasına göre kayıtlanmış. 6331 sayılı Kanun ve ilgili mevzuata göre; iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili yükümlülükler tehlike sınıflarına göre düzenlenmiştir. Bu çerçevede aşağıda sıralanan yükümlülüklerde iş yerinin girdiği tehlike sınıfının belirlenmesi önem taşımaktadır: İş güvenliği uzmanlarının ve iş yeri hekimlerinin görevlendirilmesi ve çalışma sürelerinin belirlenmesinde, iş güvenliği uzmanlığı veya iş yeri hekimliği bakımından belirlenen niteliklere ve gerekli belgeye sahip olan işveren veya işveren vekili tarafından iş sağlığı ve güvenliği hizmet verilmesinde, diğer sağlık personelinin görevlendirilmesinde, işverenlere iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerinde destek sunulmasında, ilk yardımcı sayısının belirlenmesinde ve ilk yardımcı hariç olmak üzere destek elamanlarının görevlendirilmesi ve sayısının belirlenmesinde, acil durum planlarının

yenilenme döneminde, sağlık muayenelerinin dönemlerinde, iş sağlığı ve güvenliği eğitimlerinin süresi ve yenilenme dönemlerinde, başka iş yerlerinden çalışmak üzere gelen çalışanların iş sağlığı ve güvenliği eğitimi almadan işe başlatılmalarında, özel durumlar dışında iş sağlığı ve güvenliği kurulunun olağan toplantı zamanlarının belirlenmesinde, iş yerinde yapılan teftişlerde iş müfettişleri tarafından işin durdurulmasında, 6331 sayılı kanun kapsamında uygulanacak idari para cezalarının belirlenmesinde.

İş yeri tehlike sınıfının belirlenmesi

6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun "Tehlikeli Sınıfın Belirlenmesi" kenar başlıklı 9 uncu maddesinde, "İş yeri tehlike sınıfları; 31/05/2006 tarihli ve 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanununun 83 üncü maddesine göre belirlenen kısa vadeli sigorta kolları prim tarifesinde dikkate alınarak, İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü'nün Başkanlığında ilgili taraflarca oluşturulan komisyonun görüşleri doğrultusunda, Bakanlıkça çıkarılacak tebliğ ile tespit edilir. İş yeri tehlike sınıflarının tespitinde o iş yerinde yapılan asıl iş dikkate alınır." düzenlemesi yer almaktadır.

5510 sayılı Kanunun 83 üncü maddesi 10/01/2013 tarih ve 6385 sayılı Kanunun 10 uncu maddesiyle yürürlükten kaldırılmıştır. Öte yandan 6331 sayılı Kanunun 9 uncu maddesine dayanılarak ve 26/12/2012 günlü 28509 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak "İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin İş yeri Tehlike Sınıfları Tebliği" yürürlüğe girmiştir. İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin İş yeri Tehlike Sınıfları Tebliği'nin 1 inci maddesine göre, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun 9 uncu maddesi uyarınca iş yerlerinin iş sağlığı ve güvenliği açısından yer aldığı tehlike sınıfları, tebliğe ekli olan Ek-1'de yer alan İş yeri Tehlike Sınıfları Listesinde belirtilmiştir. Liste Ek-1'de yer verilen tehlike sınıfları NACE Rev.2-Altılı Ekonomik Faaliyet Sınıflaması esas alınarak hazırlanmıştır. Bu listede hangi işlerin hangi tehlike sınıfında yer aldığı düzenlenmiştir.

İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin İş yeri Tehlike Sınıfları Tebliğinin 2 nci maddesinde;

"(1) Tehlike sınıfının tespitinde bir iş yerinde yürütülen asıl işin tehlike sınıfı dikkate alınır.

(2) İşveren asıl iş faaliyet değişikliğini en geç bir ay içerisinde Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'na bildirir.

(3) Asıl işin tayininde tereddüde düşülmesi halinde iş yerinin kuruluş amacına bakılır. İş yerinde birden fazla asıl iş tanımına uygun faaliyetin yürütülmesi halinde, bu işlerden tehlike sınıfı yüksek olan iş esas alınır. 6331 sayılı Kanun'un iş yeri tanımına giren iş yerlerinde yapılan asıl işin yanında veya devamı niteliğinde faaliyet alanının genişletilmesi halinde o iş yerinde bu fıkrafta esas alınan kurala göre belirlenir." hükmü yer almaktadır.

Söz konusu düzenlemeye göre, 6331 sayılı Kanun uygulaması bakımından iş yeri içerisinde birden fazla işin görülmesi halinde, iş yerinin tehlike sınıfı iş yerinde yürütülen asıl işin tehlike sınıfı dikkate alınarak belirlenir. 6331 sayılı Kanun'un iş yeri tanımına giren iş yerlerinde yapılan asıl işin yanında veya devamı niteliğinde faaliyet alanının genişletilmesi halinde de aynı şekilde o iş yerinde tehlike sınıfı en yüksek olan işe göre belirlenmelidir.

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 "tehlikeli" olarak tanımlanmış.

53.20.09 altındaki **kurye faaliyetleri az tehlikeli**, 53.20.10 altındakiler de yalnızca tehlikeli olarak tanımlanmış. 6356 sayılı yasayla 20 İş kolu tanımlanmıştır. Bunlardan ulaştırma iş koluna giren 15 no'lu Taşımacılık, 16 no'lu Gemi Yapımı, Deniz Taşımacılığı, Ardiye ve Antrepoculuk 18 no'lu Konaklama ve Eğlence İşleri (fast food...) 07 no'lu İletişim (Ptt taşeron kurye işçileri) 10 no'lu Ticaret, Büro, Eğitim ve Güzel Sanatlar iş kolu, marketler ve depolarına çalışan motorlu kuryeler kapsayan 5 iş kolu bulunmaktadır.

İş yeri tehlike sınıfına yapılan itiraz

İş yeri tehlike sınıfına yapılan itirazların değerlendirilmesi için de İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin İş yeri Tehlike Sınıflarını belirlemeye yetkili komisyonunun yasal bir prosedürü Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı(ÇSGB) tarafından belirlenmiştir. Komisyonunda ÇSGB,

Sağlık Bakanlığı, Sanayi Bakanlığı, SGK, TÜİK, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, TESK, TOBB, Türk-İş, TİSK, Memur-Sen, TTB, TMMOB temsilcileri yer alıyor. NACE Rev.2 Altılı Ekonomik Faaliyet Sınıflamasına göre hazırlanmış İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin İş yeri Tehlike Sınıfları Tebliğinde yer alan tehlike sınıflarının belirlenmesi ve yapılan itirazların değerlendirilmesi ile ilgili işlemler için belirlenen prosedüre göre iş yerleri, Tehlike Sınıflarına ilişkin talepleri bağlı oldukları üst işveren kuruluşları (TİSK, TOBB, TESK, Kamu-İş) aracılığıyla gerçekleştirirler.

Üst İşveren kuruluşları, başvurularla ilgili kendi iç uygulamalarını belirleyip kendi alt birimlerine yazılı olarak duyururlar. Kamu görevlileri veya işçi sendikalarından gelecek talepler, ilgili Konfederasyonlar tarafından İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü'ne gönderilir. Tehlike sınıflarına ilişkin talepler hangi sektörü ilgilendiriyorsa, üst işveren kuruluşları ilgili sektör temsilcilerinin Komisyon toplantısına katılımını sağlar. Kamu görevlilerinin itirazı halinde Genel Müdürlük ilgili Kamu işveren tarafının temsilcilerinin Komisyon toplantısına katılımını sağlar. Prosedürden anlaşılacağı gibi işçilerin katılımı, temsiliyeti ve oy hakkı sınırlı memur ve işçi konfederasyonların bir temsilcinin katıldığı ve yılda bir defa Ocak ayında toplandığı görülmektedir.

2022'de 58, 2023'te 68 İş Cinayeti

Kurye Haber ve İSİG'in 2021 için yayınlanan raporlarda en az **32 moto kuryenin** iş cinayetlerinde hayatını kaybettiği tespit edilmişti. Kurye Hakları Derneği'nin "2022 Moto Kurye Ölümleri Raporu"nda iş cinayetiyle hayatını kaybedenlerin sayısı **58** olarak tespit edilse de bu sayının daha fazla olduğu tahmin ediliyor. Yine bu yazıyı okuduğunuz rapora göre de 2023'te en az **68** moto kuryenin iş cinayetlerinde hayatını kaybettiğini görüyoruz.

Moto kuryeliğin denetimsizliği ve güvencesizliğinin en önemli göstergelerinden birisi de ölümlerin ve ağır yaralanmaları kazaların istatistiklerinin tutulamamasıdır. Kurye örgütlenmelerinin sahadan gözlemleri ölümlerin sayısının çok daha fazla olduğu özellikle kurumsal firmalarda ve büyük şehirlerde çalışmayan, mahalle arası işletmelerde sigortasız ve ekipmansız çalışan kuryelerin ölümlerinin kamuoyuna çok

yansımadığı yönündedir.

TÜİK verilerine göre 2023 yılında trafiğe kayıtlı motosiklet sayısı ilk defa 5 milyonu geçti. Bu sayı 2022'de 4 milyon 141 bin 914'tü. Trafik Şube Müdürlüğü'nün "Trafik İstatistik Bülteni"ne göre Aralık 2023'te 5.798, 2023 yılında ise 74.092 motosiklet kazası meydana gelmiştir. Bu kazalar içinde kuryelerin kazaları ayrı bir başlık altında incelenmemiş olsa da motosiklet kazalarının azımsanmayacak bir bölümünün moto kuryeler tarafından gerçekleştirildiğini söylemek mümkün. Ne yazık ki, ağır yaralanmalı moto kurye kazalarının yaygın olduğu da sahadan gözlemlere dayalı olarak kurye örgütlerinin temsilcileri tarafından dile getirilmektedir.

Risk arz eden, korumasız araçla, çok uzun saat çalışma

Sonuç olarak moto kuryeler güvenlik açısından risk arz eden, korumasız bir araçla hizmet üretiyorlar. Bu aracın kullanımında güvenlik açısından özel ekipmanların kullanımına ihtiyaç var. Yapılan iş uzun süreli ve aralıksız olarak sürdürmeye uygun bir iş değil, zira sürekli dikkat ve yoğunlaşma gerektiriyor. Moto kuryelik mevsim şartlarından da doğrudan etkilenen bir iş. Tüm bu faktörler bir arada düşünüldüğünde moto kuryeliğin ölümlü iş kazası riski yüksek bir meslek olduğu görülüyor. Ürettikleri hizmette kullanılan aracın korumasızlığı ve işin niteliğinden doğan riskler gözetilerek **moto kuryelik mesleği çok tehlikeli iş sınıfında yer alması gerektiği halde bu sınıfta yer almıyor**. Uluslararası ve ulusal emek örgütlerinin saha çalışmaları mesleğin icrası için yasal zorunluluk olan M, A1, A2 ve A sınıfı sürücü belgesi dahi olmayan moto kuryeler olduğunu ortaya koyuyor. Sektöre artan ilgi sürücü deneyiminden yoksun moto kuryelerin oranının da hızla artmasına neden oluyor. Her ne kadar mesleki yeterlilik kurumu tarafından hazırlanmış bir motosikletli kurye ulusal yeterlilik standardı 2017 yılında yürürlüğe girmiş olsa da standartların bağlayıcı olmaması sektörde hayata geçememesine neden oluyor. Söz konusu standartlarda mesleki teçhizat tanımının geliştirilmesine de ihtiyaç var.

İşçi sağlığı için işçi katılımı şart

Sorunun önemli parçalarından biri de işçi katılımı. İş yerinde çalışanların

sağlık ve güvenliklerinin sağlanmasının temelinde işçilerin ve örgütlerinin katılımı yatmaktadır. Hem tarihsel olguların hem güncel araştırmaların ortaya koyduğu gerçek budur. Arizona Üniversitesi Profesörü Herbert Abrams halk sağlığı alanındaki Halk Sağlığı Politikası Dergisi'nde yayımlanan "Mesleki Sağlığın Kısa Tarihi" isimli makalesinde örgütlü emeğin, sanayi devriminden günümüze kadar birçok iş yeri sağlık ve güvenlik iyileştirmesinin merkezindeki temel faktör olduğunun altını çiziyor. Abrams, iş güvenliği uzmanları, doktorlar gibi profesyonel uzmanların; ölçümlerin yapılması, teşhislerin konulması, tehlikelerin tespit edilmesi gibi konularda çok değerli/önemli katkı sunsalar da yalnızca kolektif güce sahip işçilerin mücadele ve katılımlarının işçi sağlığına ilişkin bir değişiklik/ilerleme yarattığını vurguluyor.

İş yerlerinin yüzde 99'unda kurulların oluşturulmasının olanağı yok!

İşçi sağlığı ve iş güvenliğine ilişkin talepler, özellikle madenlerdeki büyük işçi katliamlarına yol açan iş cinayetlerinin sonrasında gerek kamuoyu gerekse işçilerin gündemine geliyorsa da genel olarak ülkemizde işçi sağlığı ve iş güvenliğine ilişkin taleplerin sendikalarla emek güçlerinin gündeminde önemine uygun bir ağırlıkta yer aldığı söylenemez. Bu konuda hazırlanmış olan 20 Haziran 2012 tarih ve 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ve bu kanuna dayanılarak çıkarılan İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Hizmetleri Yönetmeliği elbette göz göre göre gelen iş cinayetlerine tepkilerin sonucu, ama daha çok da uluslararası işçi sınıfının mücadelesinin bakışıyla şekillenen normların dikkate alınmak zorunda kalınmasıyla oluşturulmuştur. Ancak buna rağmen olumlu bir yasa değildir, işçi sağlığını tamamen piyasaya ve iş güvenliği şirketlerine devredip "al gülüm ver gülüm" sistemini kurumsallaştırdı. Nitekim, TİS'lerde ilk gündeme alınan maddeler işçi sağlığı ve iş güvenliğine ilişkin maddeler oluyor. Çünkü bu maddeler iş yerinde ne talepler tespit edilirken ne de pratikte gündeme getirildikleri için "sorunsuz maddeler" olarak tartışılmadan geçiriliyor. Yine, 50 ve üzerinde işçinin çalıştığı iş yerlerinde kurulması zorunlu kılınan İş Sağlığı ve İş Güvenliği Kurullarının, işçilerin daha iyi çalışma koşulları mücadelesinde ne kadar yer tuttuğu sorusuna verilen yanıtlar da hiç olumlu değildir. Yasa gereği iş sağlığı güvenliği kurulları yalnızca 50'den fazla işçi

çalıştıran iş yerlerinde kurulabilmektedir. Oysa bu iş yerleri SGK verilerine göre, toplam kayıtlı iş yerlerinin yalnızca yüzde 1'ine denk gelmektedir. Yani iş yerlerinin yüzde 99'unda bu kurulların oluşturulmasının olanağı yoktur.

Piyasacılık ve yasak savmacılık

“50 ve daha fazla işçinin çalıştığı iş yerlerinde kurulması zorunlu olan bu kurullar işliyor mu işlemiyor mu” diye bir denetim yapılırsa, denetçiye herhalde her iş yerinde, kağıt üstünde bir kurulun olduğu ve bazı kararlar aldığı söylenecektir. Ama işçilere sorsanız, çok büyük bir çoğunluğunun vereceği yanıt, “ne kurulu, benim haberim yok” olacaktır! Oysa, piyasacılık ve yasak savmacılığına rağmen İş Sağlığı ve İş Güvenliği Yönetmeliği bu kurullara; “İş yerinin niteliğine uygun bir iş sağlığı ve güvenliği iç yönerge taslağı hazırlamak ve yönergenin uygulanmasını izlemek, izleme sonuçlarını rapor haline getirip alınması gereken tedbirleri belirlemek ve kurul gündemine almak”tan, “kurulla ilgili konularda işçileri eğitme”ye kadar görevler de yüklüyor.

Ama bu kurulların gerek bileşimi gerekse çalışma (ya da çalışmama) tarzının işçi yığınlarıyla bir ilişkisi olmamak gibi çok önemli sorunları vardır. En başta, bu kurulun işçi temsilcisi ile iş yeri hekimi ve iş güvenliği uzmanı dışındaki tüm üyeleri patron tarafından seçiliyor. Dahası iş yeri hekimi ve iş güvenliği uzmanı da patronun maaşlarını ödediği personel. Bu yüzden emek meslek örgütleri iş güvenliği uzmanının ve iş yeri hekiminin patrone ücret aldığı bir statüden çıkarılarak, patronlardan alınacak primlerle oluşturulacak bir fondan ücret alan “patrone bağımsız” kişiler olmasını istiyor. Mücadeleci sendikacılar ise kuruldaki işçi sayısının patronlardan fazla ve kurulun başkanının da patron ya da temsilcisi değil, işçi temsilcilerinden birisinin olması, eşitlik halinde de başkanın oyunun iki oy sayılması gibi talepler öne sürüyor.

Kolektif temsil mümkün değil

Türkiye’de işçi sağlığı alanında işçi katılımı sadece işçi katılımının ön koşulları oluşmadığı için değil, 6331’deki katılım mekanizmaları da son derece yetersiz bir içerikle düzenlendiği için işlevsizdir. Hatta 6331 sayılı

yasasının işçi katılımını esas olarak doğrudan bireysel katılım formunda örgütlediği, işçi temsilciliği ya da işçi sağlığı güvenliği gibi kolektif temsil araçlarının mümkün olduğu ölçüde sınırlandırıldığı ya da kolektif temsiliyetten koparıldığı söylenebilir. Bu en açık şekilde iş sağlığı güvenliği kurullarında görünür hale gelmektedir. Diğer taraftan 6331 sayılı yasada işçi temsilcilerinin görev ve yetkileri incelendiğinde işçilerin sağlık ve güvenlik yönetimi uygulamasıyla ilgili bilgilerin pasif alıcıları konumuna itildiği görülmektedir.

Mevzuata göre çalışan temsilcisi; iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili çalışmalara katılma, çalışmalarını izleme, tehlike kaynağının yok edilmesi veya tehlikeden kaynaklanan riskin azaltılması için tedbir alınmasını isteme, tekliflerde bulunma ve benzeri konularda çalışanları temsil etmeye yetkilidir. Temsilcinin yetkileri katılma, izleme, isteme ve teklif etme ile sınırlandırılmış, uygulama ve denetleme, yaptırım gibi araçlarla sonuçlarının yönünü etkileme olanağından yoksun bırakılmıştır.

Moto Kuryeler örgütlenerek hayatta kalabilir

Moto kurye örgütlenmelerinin hepsi mesleklerinin “Çok Tehlikeli Meslekler Statüsü”ne girmesini istiyor. Eksik, yetersiz, işveren taraflı, fazlasıyla liberal iş hukuku alanında moto kuryelerin; işsiz bir iş hukuku tesis etmeye çalışan kapitalistlere karşı kolektif mekanizmalarını kurması gerekiyor. İşçi güvenliği ve sağlığı tedbirlerinin moto kuryelerin çalışma hayatında bir karşılığının olabilmesi için “İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin İş yeri Tehlike Sınıflarını belirlemeye yetkili komisyon”da temsil edilebilmenin imkanları yaratılmalı. Her yıl ölüm sayılarının arttığı moto kuryeliğin “Çok Tehlikeli Meslekler Statüsü”ne alınmasının sağlanması bir başlangıç noktası olacaktır.

Başka sektörlerden de bildiğimiz gibi 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ve “Çok Tehlikeli Meslekler Statüsü”ne girmek tek başına iş cinayetlerini engellemeye yetmemektedir. İşçi sağlığını sağlamak, ağır yaralanmaları ve ölümleri engellemek için işçilerin örgütlenmesi, temsilcileri aracılığı ile yasaların uygulanmasının denetlenmesi ve yeni yasal güvencelerin kazanılması gerekmektedir.



SAMET ÖZGÜL

Berna Özgül (Samet Özgül'ün Kardeşi)

Samet Özgül Kimdir?

Samet 3 Mart 1994 tarihinde Kırıkkale'de dünyaya gelmiştir, ancak ailesi ile Ankara'da yaşamaktaydı. Annesi ev hanımı, babası emeklidir. Samet'in 1 erkek kardeşi ve 4 kız kardeşi bulunmaktadır. Samet, Gazi Üniversitesi Tarih bölümünde ve İstanbul Üniversitesi'nde İş Sağlığı ve Güvenliği bölümünde eğitim almaktaydı. Ayrıca, geçimini sağlamak adına Trendyol Go şirketinde moto kuryelik yapmaktaydı. Hem okuyup hem çalışıyordu. Samet çok güler yüzlü ve sakin biriydi. Kendini geliştirmeye odaklı yaşar, yeni bir şeyler öğrenmeyi severdi. Samet'in en çok sevdiği şey spor yapmak ve Bws motoru ile gezmektir. Capoeira ve Muay Thai sporu alanında oldukça başarılıydı. Hatta eğer yaşasaydı, ringlere çıkıp bizleri temsil edecekti. Olayın yaşandığı Bws motoru ile gezmek istedi, keyfi olarak motoru ile son kez gezdi. Eve geldi, üstünü değiştirdi ve çalışmaya gitmeye hazırlanırken kapıda onu annesi ve kız kardeşi uğurladı. Binadan aşağı inerken annesine son kez bakarcasına baktı ve işe gitmeye yola koyuldu.

Samet Özgül Cinayeti Nasıl Meydana Geldi?

Olay, 5 Kasım 2022 günü Ankara, Yenimahalle ilçesinde meydana geldi. Samet, motosikletle seyir halindeyken hafif ticari aracın sürücüsü ile yol verme meselesinden dolayı tartıştı. Samet, aracın kırmızı ışıkta geçtiği için uyarıda bulunmuş, hafif ticari araç sürücüsü ise Samet'i yolda sıkıştırarak durmaya zorlamıştır. Araçtan inen 3 kişi, Samet'e saldırdı. Samet, darp edilerek boğazından bıçaklanarak ağır yaralandı. Saldırganlar, hiçbir şey olmamış gibi araçlarına binerek olay yerinden uzaklaştılar.

Olayın ardından kendi imkanlarıyla yakındaki hastaneye giden Samet, buradaki ilk müdahalesinin ardından Gülhane Eğitim ve Araştırma Hastanesi'ne sevk edildi. Ancak, tüm doktor müdahalelerine rağmen, 07.11.2022 tarihinde hayatını kaybetti. Gözaltına alınan 3 kişi, emniyetteki işlemlerin ardından adliyeye sevk edildi. Samet'i bıçaklayarak öldüren şüpheliler, savcı tarafından ifadeleri alındıktan sonra tutuklama talebiyle sulh ceza hakimliğine sevk edildi. Şüphelilerden Halil İbrahim Demirci tutuklanırken, Mustafa Demirci ve Bülent Açıköz ise adli kontrol şartıyla serbest bırakıldı.

Samet Özgül Davasının Süreci

Dava süreci savcının haziran ayında İddianamesini hazırlaması ile başladı. Dava süreci Ankara Sıhhiye Adliyesi 11.Ağır Ceza Mahkemesinde görüldü. İlk duruşmada tutuklu sanık Halil İbrahim Demirci, Samet'in kendilerine küfredtiğini iddia etti ve bu yüzden bıçak kullandığını söyledi. Tutuksuz sanık Mustafa Demirci ise Samet Özgül'ün durumunu hafife aldığını, "darbe almış gibi bir hali yoktu, diri duruyordu öldüğünü sonradan öğrendim" dedi. Tanık Tayfun K. Ankara Spor Salonu'nda bir partinin kurultayı olduğu gece görev almak üzere aracıyla çıktığını ve olayı şu şekilde anlattı: Işığa geldiğinde bir motosiklet sürücüsü kasklı bir şekilde önünde durdu. Ardından koyu renkli panelvan bir araç da dönecekti ancak araçtaki kişiler el işareti yaparak durmalarını sağladı. Tanık, olayın yaşandığı yerde bir kalabalık gördüğünü ve vatandaşların "Petrole doğru koş" diye bağırdıklarını duyduğunu belirtti. Yaralanan şahsın petrole doğru koştuğunu gördüğünü ifade etti. Şahısların araçlarına binip hızla olay yerinden uzaklaştıklarını söyledi. Tanık, olayın

tam anlarını göremediğini ve küfürleşme gibi sesler duymadığını ifade etti. 2. Duruşmada tanık olarak dinlenen A.B. yoldan geçerken olayı gördüğünü belirterek, “Moto kurye yolda durduktan sonra onun yanında hafif ticari bir araç durdu. İçinden birileri çıktı. Kavga çıkacağını anladığım için geri çekildim. ‘Kavga etmeyin’ diye bağırdım. Araçtan inen kişi moto kuryeye bir hamle yaptı ama çok göremedim. Bir kişi, ‘ne yaptın’ diye bağırdı sonra araca binip uzaklaştılar. Olay çok hızlı oldu” dedi.

2.duruşmada Savcı mütalaasını açıkladı. Sanık Halil İbrahim Demirci'nin ‘Kasten öldürme’ suçundan müebbet, Mustafa Demirci'nin de ‘Kasten öldürmeye yardım’ suçundan 20 yıla kadar hapisle cezalandırılmasını talep etti. Savcı, sanık Bülent Açıkgöz'ün ise üzerine atılı ‘Kasten öldürmeye yardım’ suçunu işlediğini gösterir her türlü şüpheden uzak, cezalandırılmasına yeterli delil bulunmadığından beraatine karar verilmesini istedi.3.duruşmada yargılanmanın biteceğini, dosyanın karara bağlanacağını belirten mahkeme başkanı, sanıklara son sözlerini sordu. Tutuklu sanık Halil İbrahim Demirci, Mustafa Demirci ve Bülent Açıkgöz yaşanan olaydan ötürü pişmanlıklarını dile getirdi. Kararını açıklayan mahkeme, tutuklu sanık Halil İbrahim Demirci'ye “kasten öldürme” suçundan (indirimsiz) müebbet hapis cezası verdi. Tutuksuz sanıklar Mustafa Demirci ve Bülent Açıkgöz'e de “kasten öldürmeye yardım etmek” suçundan 12 şer yıl hapis cezasına çarptırdı. Kararla birlikte tutuksuz sanıklar da tutuklandı.

Mahkeme, sanık Halil İbrahim Demirci'nin suçunun sabit olduğunu belirleyerek müebbet hapis cezasına çarptırdı. Sanığın kişisel geçmişi, suça eğilimli kişiliği, sosyal ilişkileri ve yargılama sürecindeki davranışları dikkate alınarak cezada takdir indirimi yapılmadı. Ayrıca, Halil İbrahim Demirci'nin bıçakla saldırısı sırasında diğer sanıkların da mağdura yönelik fiziki saldırıları devam ettiği vurgulandı. Sanıklar Mustafa Demirci ve Bülent Açıkgöz, Samet Özgül'ün öldürülmesine yardım etmek suçundan 12'şer yıl hapis cezasına çarptırıldı. Bölge Adliye Mahkemesi 1. Ceza dairesinin kararıyla ilgili olarak yapılan istinaf incelemesinde çeşitli hususlarda eksiklikler tespit edildi. İstinaf dairesi, Halil İbrahim Demirci'nin ve diğer sanıkların ayrı ayrı müdafii ile temsil edilmeleri gerektiğini belirtti. Ayrıca, mahkeme kararının denetime elverişli biçimde ve yeterli şekilde gerekçelendirilmemesi nedeniyle kararın bozulduğu ve sanıklar Mustafa

Demirci ve Bülent Açıkgöz'ün tahliyesine karar verildiği ifade edildi. Yerel mahkeme tarafından tekrar inceleme yapılacak ve yeni bir hüküm verilecektir.



Samet Özgül'ün Ailesinin ve Yakın Çevresinin Adalet Mücadelesi

Samet'in kız kardeşi, annesi, ailesi ve yakın çevresi ile bir adalet mücadelesi gerçekleştirdi. Birçok basın organı olayı ilk günden yayınladı. Yayılandıktan sonra Samet'in ailesi hemen evlerinin önünde ve olay yerinde basın açıklamaları yaptı. Annesi Hacer Baran basın toplantısında “oğlumun litrelerce kanı aktı” diyerek olaya isyan etti ve “vatandaş olarak adalet istiyorum” dedi. Aile daha yasını yaşayamadan oğulları için adalet istedi. Tek istedikleri suçlu olan bu kişilerin, en ağır ceza ile yargılanmaları. Başka insanların evlerine ateş düşsün istemiyorlardı. Daha sonrasında Instagram, Twitter ve Youtube'da Samet Özgül İçin Adalet adında hesaplar açtılar. İnsanlara olayı sosyal medya platformlarında duyurmaya çalıştılar. Seslerini ilk duyan Kurye Haber ve Tehis Sendikası oldu. Aileyi hiçbir zaman yalnız bırakmadılar gerek sosyal medya platformlarında gerekse

davalarda yanlarında oldular. Sonraki süreçte de duyulmalarına büyük bir ölçüde destek sağlayan BaBaLa TV'ye katılmaları oldu ve bu olayı orada dile getirdiler. Çok zor şartlarda İstanbul'a gittiler ve orada kız kardeşi abisinin olayını anlatarak "adalet" çağrısında bulundu ve "bizim gibi gözü yaşlı ailelere adalet ne zaman gelecek?" dedi. Milletvekilleri de TBMM'de bu konuyu gündeme getirdi, Mersin Milletvekili Perihan Koca bu konu hakkında mecliste konuşma yaptı, dava süreçlerinde katılım sağlayarak destek oldular. Avukat Feyza Altun, Samet'in olayını öğrenir öğrenmez, sosyal medyasında bir video çekerek dile getirdi, "cezasızlıklara" isyan etti ve "bir insanı öldürmek bu kadar kolay olmamalı!" dedi

Capoeira sporunda vefatının ardından antrenörleri ve sporcu arkadaşları etkinliklerinde onun için saygı duruşunda durdular ve onu andılar. 2023 yılının Eylül ayında Mot Ankara Grubu, Kuryeler, Başkent Motosikletli Kuryeler Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği ve Ankara'da bulunan birçok motor dernekleri valilikten izin alıp, kortej oluşturdular. Olay yerine kadar motorlarını sürdüler ve Samet'in kaskının üzerine karanfil bıraktılar ve aile ile basın açıklamasında bulundular. Seslenişleri ve haykırışları aynıydı, "adalet"ti. Birçok basın organı gerçekleştirdikleri korteji paylaştı. Twitter'da "#SametÖzgül için Adalet" etiketi ile etkileşimler yaptılar. Annesi ve kız kardeşi Instagram'da Kurye Haber ile canlı yayına katılarak, bu konuyu herkese duyurmaya çalıştılar. Samet Özgül'ün davasına öğrenen Elham adında rapçi "Samet Özgül Anısına" rap şarkısını yazdı. Birçok sanatçı, avukat, moto kurye, moto kurye dernekleri, motor grupları, motorcular, basın organı ve milletvekili bu konuyu yakından takip etti.

Açıkçası 28 yaşında bir genç hiç uğruna hayallerinden koparıldı, gençliğinin baharında gitti. Ailesi ve yakınlarının en son verilen kararda içine bir nebze de olsa su serpilmişti, ancak yarım kaldı... Daha önceden de serbest bırakılan 2 şahıs sadece 2,5 ay içeride kaldı ve İstinaf kararıyla tekrardan serbest bırakıldı. Mustafa Demirci taksicilik yapıyordu ve belki de hala bu işi yaparak başka insanların canını tehlikeye atıyor. Bülent Açıkgöz Samet'in olayından sonra tekrardan adam yaralamış ve içeri girmiş. Bu insanların başkalarına zarar vermeyeceklerinin garantisi yok. **Ailesi tekrardan mücadele edecek ve 3 kişinin de en ağır ceza ile yargılanmaları için ellerinden geleni yapacaklar. Başka Sametler ölmesin, başka canlar gitmesin... Suçlular hakkettikleri cezayı alsın, hiçbir suç cezasız kalmamasın!**





TEVFİK ARAYICI

Eylem Çalışkan - Taylan Deniz Yıldırım

(Tevfik Arayıcı'nın Kuzenleri)

Tevfik Arayıcı⁽¹⁾, 9 Temmuz 1998 yılında İzmir'de dünyaya geldi. Yaşıtlarına nazaran farklı, eğlenceli, yardımsever, şahsına münhasır tavırlarıyla hayatının her döneminde herkes tarafından çokça sevilen biri olmuştur hep.

Daha ufak bir çocukken babasını kaybeden Tevfik, hayatın zorluklarıyla çok erken yaşta tanıştı. Önünde bir baba figürü olmamasına rağmen bunu kendisinde bir eksiklikmiş gibi görmeyip hayatının her evresinde daha iyi şartlara ulaşmak için mücadele verdi. Nerden bilebilirdi ki bu mücadele onun hayatına mal olacak...

Çocukluk yıllarında dövüş sanatlarına ilgi duyan Tevfik, yıllarca kick boksla ilgilenmişti lakin sonrasında gerek maddi imkansızlıklar gerekse hayatın karşısına çıkardığı bazı problemler hasebiyle bu sporu bırakmak zorunda kalmıştı. Lise yıllarında birçok farklı deneyimler elde etmiş ve bunun

(1) Özel çocukları mutlu etmek için katıldığı projeden çekilmiş fotoğrafı

yanında farklı konularda kendisini sürekli geliştirmek için çaba sarf eden biri olmuştur. Bu çabasını, lise ikinci sınıftayken Erasmus ile İspanya'ya giderek taçlandırmıştı. Bu gezi kendisi için hayata bakış açısında önemli bir rol oynamış ve her daim gözlerinin içini parlatan bir mutlulukla bu tecrübesini çevresine de yaymıştı.

Tevfik için artık üniversiteye gitme zamanı gelmişti. Sınava ilk girişinde istediği neticeyi elde edemeyen Tevfik, ikinci senesinde Karabük Üniversitesi Aktüerya ve Risk Yönetimi bölümünü kazandı ve hayatının son yıllarını geçireceği o çok sevdiği Karabük'le olan hikayesi bu şekilde başlamış oldu.

Üniversitenin ilk yıllarında devlet yurdunda yaşamaya başladı. Daha sonrasında artık o yurt odası ona yetmemeye başladı. Kendini özgür hissetmek istemiş ve arkadaşlarıyla birlikte kendi evinde yaşamaya başlamıştı. Pek tabii bu özgürlüğün de bir bedeli olacaktı. Artık daha fazla paraya ihtiyacı olacak ve çalışmaya başlayacaktı. Bir yandan annesini de maddi olarak zorlamak istemeyen Tevfik'in, sadece iki yıl sürecek olan motorla serüveni de bu şekilde başlamış oldu.

Gecesini gündüzüne katıp çalışmaya başlayan Tevfik, bu işi elbette severek yapmıyordu fakat internet kafe açma hayalini gerçekleştirebilmek için yapabileceği başka bir şey olmadığını da farkındaydı.

Bu farkındalık, yaşamak isteyip yaşayamadığı sosyal hayatından feragat etmesine de sebep oluyordu. Örneğin;



Tevfik

@MrTefo35

...

Hayatıma birisi girdi, onunla beraber kendime iyi davranmadığım kadar güzel davrandım. Hasta olduk ilaçlar, vitaminler, sütler vs içtik. 1 haftada atlatamadığım hastalığım 2 günde geçti.

ÖÖ 4:28 · 27 Eki 2023 · 1.035 Görüntülenme

Bunu göz ardı edip çalışmaya devam eden Tefvik, işiyle ilgili birçok problem yaşıyordu. Hava koşulları veya elinde olmayan başka nedenlerle (trafiğin yoğun olması vs.) siparişlerini yetiştirebilmek uğruna geçirdiği kazalar, müşterilerden gördüğü psikolojik ve fiziksel şiddete maruz kalması onu psikolojik olarak çok yoruyordu ve kendi dilince sosyal medyasında şu şekilde paylaşımlarda bulunuyordu:



Tefvik
@MrTefo35

Siparişi götürdüm kapıya açtı şaşkın ifadeyle kanka siparişleri sen getirince hızlı geliyo başkası getirince gelmiyo dedi :D canımın kıymeti yok kardeşim açıyorum gazi dedim gülüyo :D şaka sanıyo gerçekten canımın kıymeti yok

ÖS 10:36 · 9 Eyl 2022



Tefvik
@MrTefo35

Yol tarifini bile yapamayan insanlara yemek götürmek çok zor. Bu tarafa dön ordan bu tarafa dön diyo. Abla o taraf nere diyom "bu taraf işte ya" diyo abla o taraf sağ mı sol mu ne taraf diyorum köprü'nün ordayım diyom köprü'nün ordan bu tarafa gir diyo. Sağ sol yok ablada

ÖS 7:22 · 2 Nis 2023 · 397 Görüntülenme



Tefvik
@MrTefo35

Temmuz ayının ortasına geldik bu neyin sağnak yağmuru. Kafayı yicem yağmurun hızından yağmurlukla canımı acıtıyor. Mük yemin ediyorum mük.

ÖS 12:12 · 9 Tem 2023 · 518 Görüntülenme



Tefvik
@MrTefo35

7 kilo vermişim. Allah bereket versin aldığımında üstüme olmayan motor pantolonu ve montu şimdi cuk oturuyor.

ÖÖ 6:47 · 4 Kas 2023 · 1.339 Görüntülenme



Tefvik
@MrTefo35

Son 2 haftadır parça parça uyku. Günde Max 4-5 saatlik uyku. Fiziksel yorgunluğa alışkın vücudun mental olarak paramparça olması

ÖS 1:54 · 14 Kas 2023 · 1.712 Görüntülenme



Tefvik
@MrTefo35
Yemeğim geç kaldı 1 puan vericem vsvs

ÖÖ 3:14 · 4 Ağu 2023 · 949 Görüntülenme

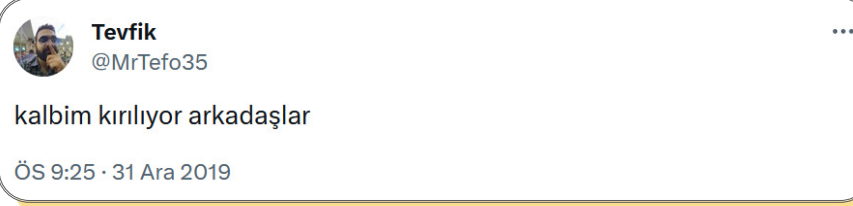
Trafikte yaşadığı problemlerden sadece bir örnek olarak;



Biz başımız belaya girince-girmeden polise gideriz bizi kurtarıp diyorduk polisler rütbelerini makamlarını kullanarak insanlara hakaret edebiliyor. Karakoldan suç duyurusunda bulundum ama polisim diye zorbalıkta bulunma hakları mı var?
@EmniyetGM @umitozdag @kilicdarogluk

ÖS 5:25 · 24 Ağu 2022

Tevfik, daha önce geçirdiği kazalardan dolayı yaptığı işin risklerinin gayet bilincinde bir insandı ama şunun da bilincindeydi; ona her daim destek olacak, arkasında duracak bir babası yoktu. Hassas ve yumuşak kalpli olan Tevfik, bu riskleri hissetmiş olacak ki, son zamanlarda yaptığı paylaşımların çoğu bıkkınlık ve ölüm içeriyordu.



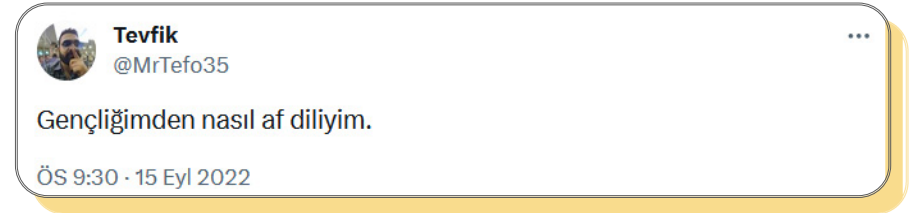
Tevfik, 9 Aralık 2023 Cumartesi günü saat 22:30 sularında, sadece 200 TL fazla kazanabilmek için yağmurlu havada çıktığı yolda, gözünün önünü dahi göremeyecek derecede alkol alıp trafiğe çıkan canı, hatalı sollama ile Tevfik'e çarpıp kaçmış ve onu oracıkta ölüme terk etmişti. Bu canı kaçıktan bir-iki saat sonra yakalanıp tutuklanmış lakin bizden canımızı, Tevfik'imizi koparmıştı...

Kazanın yaşandığı gün (akşam saat 20:00-21:00 arası) annesiyle son konuşmasında, "anneciğim üstüm çok ıslandı, üstümü değiştirip işe gideceğim sonra konuşalım" demişti. Ne annesi ne de Tevfik nereden bileceklerdi ki bu konuşmalarının son konuşma olacağını...

Gece 00:00'a doğru oğlunun kaza haberini alan anne Bahar Arayıcı, apar topar İzmir'den Karabük'e gitti. Yola "oğluma kemik suyuna çorba yapar, çabucak iyileştiririm" düşüncesiyle çıkmıştı. Oğlunu iyileştirip evine götüreceği düşüncesiyle yola çıkan Bahar teyzemiz hiç düşünür müydü

oğlunu tabut içinde götürüp babasının üzerine gömeceğini... Kazadan sonra Tevfik'in evine giden Bahar teyzemizi, Tevfik'in yağmurdan sınırsızlık olmuş ve hala kurumayan kıyafetleri karşıladı. Bir anne için ne kötü bir karşılanma... Kendini bilmez bir sarhoş yüzünden hayattan koparılan Tevfik'in, hastane morgunda yatarken kıyafetleri hala bıraktığı yerde duruyordu.

Bütün bu yazdıklarımız bir ajitasyon değil, pisi pisine yitip giden canlarımızın gerçek yaşam öyküleri. Tevfik ve daha nice güzel insanları, hayalleri hedefleri olan bu gençleri ailesinden, arkadaşlarından, sevenlerinden ayırdılar... Hayallerini yanda, sevdiklerini gözü yaşlı bıraktılar. Bu cinayetin failleri en ağır ceza ile cezalandırılana kadar bu işin peşinde olacağız. Gençecik bir insanın hayallerini yanda bırakmanın karşılığı olmalı. Bir zevk uğruna emeğinin, ekmeğinin peşinde olan insanların hayatları solup gitmemeli.



Sen af dileme Tevfik. Bizler af dileyelim. Seni bu koşullarda çalışmaya mecbur bırakıp hayatına mal olanlar af dilesin.

Umuyoruz ki, çok sevdiğin babanın kucagında huzurla uyuyorsundur. Seni hep gülümseyerek hatırlayacağız Tefo, seni çok seviyoruz ve asla unutmayacağız...

KURYELER ÖLÜNCE MOTO KURYELER NE YAPIYOR?

Mesut Çeki - Kurye Hakları Derneği Başkanı



Moto kurye ölümleri son 3 yılda daha görünür hale geldi. Kısa bir basın taraması yaptığımızda pandemiden önce kurye ölümlerine dair tek tük haberler dışında bir bilgiye rastlamıyoruz. Bu elbette ki kuryelerin iş cinayetlerinde hayatlarını kaybetmedikleri anlamına gelmiyor.

Pandemiden önce moto kuryelik mesleği kamuoyunun çok gündeminde değildi. Her ne kadar 1990'lı yıllardan itibaren gümrükler arası evrak, ecza depoları eczaneler/hastaneler arası çalışan moto kuryeler olsa da, 1990'lı yılların ortalarından beri pizza firmaları ve tanınmış restaurantlar paket servislerinde moto kurye istihdam etmeye başlasa da, 2000'li yıllar ile birlikte çevrimiçi yemek, çiçek, kozmetik, elektronik vb ürünleri moto kuryeler ile dağıtan firmalar kurulsun da; moto kuryelerin sayısı artsa da toplumda ve medya da kuryelerin görünürlüğü pandemi ile birlikte gerçekleşti demek yanlış olmaz.

Pandemiden önce de moto kuryeler çalışırken hayatlarını kaybediyordu. Başta "30 dakikada kapıda yoksa anında bedava" kampanyaları yapan Pizza firmaları olmak üzere hızlı teslimat, işçi güvenliği ve sağlığı tedbirlerine uymayan eğitim vermeyen firmalar ve trafikte motosikletlerin fark edilmemesi gibi nedenlerle moto kuryeler ölüyordu. Fakat bu ölümlerin birçoğu ya duyulmuyordu ya da basit trafik kazaları olarak 3. sayfa haberlerinde yer bulabiliyordu.

Pandemi ile birlikte özellikle "kapanma dönemi"nde özel görevliler dışında toplum evlerine kapanınca paket servis çalışanları (Arabalı ve Motorlu) özellikle de moto kuryeler herkes tarafından görünür hale gelmeye başladı. Boş sokaklarda polis, ambulans, belediye vb araçların dışında motosikletleri gördü herkes. Hatta öyle ki "pandeminin kahramanları" arasında moto kuryeler de sayılmaya başlandı.

Kuryeler Ölümünü Raporluyor

Nisan 2021'den itibaren bazı siyasilerin demeçleri ile "pandemide 190 moto kurye hayatını kaybetti" bilgisi basında dolaşmaya başladı. Herhangi resmi bir rapora dayanmadığı için bu sayı sürekli değişti. Şimdi bile "Pandemide kaç kurye öldü" diye arama motorlarında arattığımızda; "160", "187", "191", "200", "203", "222" ... rakamları çıkıyor ama bir rapor ile karşılaşmıyoruz.

2021 Mart ayında kurulan Kurye Haber, moto kuryelerin ölüm haberlerini de sayfasına taşımaya başladı. 2022'nin ilk günlerinde "Günlük basın ve sosyal medya taraması, moto kurye derneklerinin ve sendikalarının açıklamalarının incelenmesi, moto kurye WhatsApp ve Telegram gruplarının takibi ile derlediğimiz "2021 yılı Moto Kurye Ölümleri Raporu"nu paylaşıyoruz." diyen Kurye Haber 2021'de hayatını kaybeden en az 30 moto kuryenin isimlerini, yaşlarını ve şehirlerini yayınladı. 2023 Ocak ayında ise Kurye Hakları Derneği, Kurye Haber ve İSİG ile veri paylaşımı yaparak Türkiye'deki ilk kapsamlı "Moto Kurye Ölümleri Raporu"nu** (2022) yayınladı. Raporda moto kurye ölümleri ile ilgili istatistik veriler dışında, ölümlerin nedenleri, ölümler karşısında kuryelerin ruh hali, sorumluluk zinciri, kurye ölümlerinin medyadaki temsili, TBMM'de yer alma biçimi, çözüm önerileri yer aldı.

Raporlar medyada geniş yer bulurken çok sayıda milletvekilinin soru ve araştırma önermelerine dayanak olarak gösterildi.

Gerek Kurye Haber, Kurye Hakları Derneği, İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi (İSİG)'nin her kurye ölümünü özel haber olarak duyurması gerekse de diğer kurye örgütlenmelerinin, sendikaların, duyarlı gazetecilerin ve basın yayın organlarının ölüm haberlerini düzenli olarak işlemeye başlaması kurye ölümlerinin görünürlüğünü arttırdı.

Kuryeler "Ölmek İstemiyoruz" Diye Basın Açıklamaları Yapıyor

Pandemiden önce moto kurye ölümlerine ve kuryelerin sorunlarına dair basın açıklamalarına pek rastlayamıyoruz.⁽¹⁾ Daha çok bazı Kurye Dernekleri'nin başkanlarının istisnai olarak basına verdiği raporları görüyoruz.

Pandemi tedbirlerinin bir kısmı devam ederken 24 Mart 2021'de "Turizm, Eğlence ve Hizmet İşçileri Sendikası" (TEHİS)'nin çağrısıyla "Moto kuryeler ölmesin ve güvenceli iş güvenceli yaşam istiyoruz!" talebiyle İstanbul, İzmir, Adana, Mersin ve Hatay'da basın açıklamaları gerçekleştirildi.

15 Nisan 2021'de ise moto kuryeler İşçi Dayanışma Derneği ile birlikte İstanbul/Levent'te "Siparişi mi? Canımızı mı? Hangisini Daha Önce Teslim Edelim" pankartı açarak kurye ölümlerine ve güvencesiz çalışma koşullarına dikkat çekti.

9 Ekim 2021'de İstanbul Çağlayan Adliyesi önünde toplanan İstanbul Motosikletli Kuryeler Derneği'ne üye kuryeler "hız baskısı ve puanlama sistemi"nin kuryeleri ölüme sürüklediğini ifade ederek gerekli düzenlemelerin yapılması çağrısında bulundu.

17 Nisan 2022'de ise İstanbul/Kadıköy'de Kuryeler Federasyonu'na bağlı kurye dernekleri "Ürünler Hızlı Değil Güvenli Gelsin. Sadece Paket Değil

(1) Bunun istisnai örneklerinden birisi 17 Ağustos 2019'da sipariş dönüşü tırn altında kalarak hayatını kaybeden 16 yaşındaki çocuk kurye Burak Demir için arkadaşlarının ve ailesinin yaptığı basın açıklamasıdır. <https://www.birgun.net/haber/kuryelerden-burak-demir-icin-eylem-kaza-degildir-cinayet-266175>



Can da Taşıyoruz. BİZİ FARK EDİN" diyerek yetkililere ve kamuoyuna seslerini duyurmaya çalıştı.

Ayrıca Aralık 2021'den itibaren İstanbul, Ankara, Bursa, İzmir, Ankara, Manisa gibi illerde ücret artışı için yapılan basın açıklamalarında ve konvoylarda kurye ölümlerine dikkat çekildi. Kamuoyunda günlerde tartışılan Şubat 2022 Yemek Sepeti ve Ocak 2023 Trendyol Go eylemlerinde artan hayat pahalılığına karşı ücret artışı talebinin yanı sıra kuryeliğin tehlikeli olması ve güvencesizliği gündeme geldi.

Kuryeler Cenazelerde "Anma Konvoyları" Gerçekleştiriyor

Yakın tarihte bir kurye cenazesinin arkasında yüzlerce moto kuryenin konvoyunu 10 Mayıs 2022'de (2) İstanbul/Pendik'te bir otomobilin çarpması sonucunda hayatını kaybeden Trendyol moto kuryesi Kubilay Aydın'ın uğurlanmasında gördük. Yüzlerce kurye önce Kubilay'ın evinin önünde toplandı sonrasında cenaze aracı arkasında toplu bir sürüş gerçekleştirdi.

5 Kasım 2022'de Ankara'da 3 trafik mağandası tarafından bıçakla yaralanan ve 7 Kasım'da hastanede hayatını kaybeden Trendyol moto kuryesi Samet Özgül'ün cenazesine binden fazla moto kurye katıldı. 10 Kasım'da Özgül ailesinin evlerinin önünde "Adalet İstiyoruz" diye yaptığı açıklamaya moto kuryeler de katıldı. Samet Özgül davası boyunca kuryeler sürecin takipçisi oldu. (3)

19 Kasım 2022'de öğrencisi olduğu Malatya İnönü Üniversitesi'nde kuryelik yaparken aydınlatma ve uyarıcı levhalar olmadığı için belediyenin açtığı çukura düşerek ağır yaralanan ve hastanede hayatını kaybeden Bünyamin Berker için Malatyalı kuryeler kazanın olduğu karanlık caddede toplanarak mumlar yakıp sorumluların yargılanmasını istedi.

Kurye Haber ve whatsapp gruplarında ve kimi medya mecralarında konvoy görüntüleri yayıldıkça moto kuryelerde arkadaşlarının cenazelerini toplu olarak kaldırma eğiliminin geliştiğini söylemek mümkün. Gürkan Demir'i Kocaeli/Gebze'de, Durmuş Mert'i Ankara'da, İlker Çalışkan'ı Balıkesir/ Bandırma'da Batuhan Denli İstanbul/Üsküdar'da meslektaşları konvoylarla uğurladı.

Karabük/Safranbolu'da bir trafik mağandasının çarpması sonucu hayatını kaybeden Tefik Arayıcı'nın cenazesi İzmir/Karabağlar'da kurye konvoyu

(2) Yakın tarihte kuryelerin cenaze konvoyları başlamadan önce 16 Ocak 2022'de Denizli'de alkollü bir trafik mağandasının çarparak ölümüne neden olduğu 19 yaşındaki Yemek Sepeti kuryesi Necati Yasin Batır'ın dava sürecinde 25 Şubat ve 24 Mart 2022 tarihlerinde kurye dernekleri kent merkezinde Batır ailesi ile birlikte basın açıklamaları ve toplu sürüşler gerçekleştirdi.

(3) Samet Özgül davası boyunca 12 Temmuz, 13 Eylül, 27 Eylül 2023 tarihlerinde mahkeme önünde, davaya dikkat çekmek için ve Samet'in ölüm yıl dönümünde toplu sürüşler gerçekleştirildi. Sosyal medyada farkındalık çalışmaları yapıldı.

ile kaldırılırken, kuryelerin birçoğunun motosikletinin sepetinde "Kuryeler Ölmesin/Yunus Emre Göçer İçin Adalet" afişlerinin asılı olması dikkat çekti. Yine izinli gününde bir şoförün çarpması sonucu hayatını kaybeden Zeynep Demir Bayraklı'da ve İstanbul/İkitelli'de tırın çarpması sonucu hayatını kaybeden Feridun Kaplener memleketi Gaziantep'e uğurlanırken yüzlerce kuryelik konvoylara tanıklık ettik. Adalet isteyen ve "Kuryeler Ölmesin" yazılı afişlerin asılı olduğu motosikletleri bu konvoylarda da gördük.



Kuryeler Hem Yas Tutuyor Hem de Yaşam Haklarını Savunuyor

7 Eylül 2023'te gece saatlerinde İzmir/Karşıyaka'da 21 yaşındaki Yemek Sepeti kuryesi Şafak Görkem Yeniay'ın bir trafik mağandasının çarpması sonucu hayatını kaybetmesi sonrasında ise ertesi gün arkadaşları Karşıyaka çarşısında toplanarak; "Ölüyoruz Duyun Bizi" diye basın açıklaması yaptı. Kuryeler daha sonra Şafak'ın hayatını kaybettiği yere kadar toplu sürüş gerçekleştirip, kornalarına basarak kurye ölümlerini protesto etti.

21 Ekim 2023'te ise Mersin'de 20 yaşındaki Yemek Sepeti kuryesi Bilal Şık'ın duran bir aracın kapı sını açması sonrası yol savrulması ve arkadan gelen kamyonetin altında kalarak hayatını kaybetmesi şehirdeki kuryeler arasında infiale neden oldu. Yüzlerce moto kurye önce Bilal'in cenazesine toplu olarak katıldı. Cenaze sonrası dağılmayan kuryeler "Kan ile Beslenen İşveren Modeli" başlığı ile güvencesiz çalışma şartlarına ve kurye ölümlerine tepki gösterdi. Açıklama sonrasında kuryeler Bilal'in hayatını kaybettiği Toroslar Kuvvayi Milliye Caddesi'ni trafiğe kapatarak, kornalarını çalarak ve "Kuryeler Ölmesin" diye slogan atarak protestolarını sürdürdü. Bu protesto bir kurye ölümü ve cenazesi sonrası gerçekleşen ilk protesto olarak kayıtlara geçti.

İzmir'de 21 Ekim'de bir otomobilin çarpması ile ağır yaralanan ve 23 Ekim'de hayatını kaybeden 24 yaşındaki Yemek Sepeti kuryesi Okan Çakmak'ın cenazesine konvoy şeklinde katılan kuryeler daha sonrasında Alsancak Gar Meydanı'nda toplanarak, "Sipariş mi? Canımız mı? Moto Kurye İşçileri Köle Değildir" pankartı açarak hız baskısına, işçi sağlığı ve güvenliği tedbirlerinin alınmamasına ve uzun çalışma saatlerine tepki gösteren bir basın açıklaması gerçekleştirdi.

30 Kasım'da İstanbul/Avrasya Tüneli Aksaray çıkışında Somali Cumhurbaşkanı'nın oğlu Muhammed Hasan Şeyh Mahmud'un kullandığı otomobilin çarpması sonucu ağır yaralanan ve 5 Aralık'ta hayatını kaybeden evrak kuryesi Yunus Emre Göçer'in Maltepe'deki cenazesine yüzlerce kurye katıldı. Davadaki ⁽⁴⁾hukuksuzluklara tepki gösteren kuryeler 10 Aralık'ta Zincirlikuyu'dan Çağlayan Adliyesi'ne kadar "Yunus Emre İçin Adalet Sürüşü" gerçekleştirdi. Aynı gün İzmir'den başlayarak tüm Türkiye'ye yayılan başka bir protesto biçimine tanıklık ettik. Moto kuryeler "Kuryeler Ölmesin/Yunus

(4) <https://www.evrensel.net/haber/505383/kaza-susu-verilmis-cinayetin-kronolojisi-artik-tum-turkiye-biliyor>

Emre Göçer İçin Adalet" yazılı afişler çıkartarak motosikletlerine yapıştırdılar ve fotoğraflarını Kurye Haber sosyal medya hesaplarından ve WP gruplarından paylaştı. Çok geçmeden İstanbul'un birçok ilçesine, Ankara'ya, Adana'ya, Mersin'e, Düzce'ye, Sakarya'ya, Samsun'a, Antalya'ya, Muğla'ya ve diğer şehirlere bu "Adalet" protestosu yayıldı. Yunus Emre Göçer için Antalya'da kitlesel "Adalet Sürüşü" ve Sakarya'da "Adalet İstiyoruz" basın açıklaması gerçekleştirildi.

26 Aralık'ta Kocaeli/Gölcük'te bir tırın çarpması sonucu ağır yaralanan 28 Aralık'ta hayatını kaybeden Trendyol kuryesi Mehmet Nazif Yektir'in cenazesi memleketi Şanlıurfa'ya uğurlanırken meslektaşları 29 Aralık'ta toplu bir anma sürüşü gerçekleştirirken Mehmet'in hayatını kaybettiği yerde duran motosikletinin üzerine karanfiller bıraktı.

Kurye Yorumlarının Ruh Hali Değişiyor

2022 Moto Kurye Ölümleri Raporu'nda da "Kurye Ölümleri Haberlerine Yapılan Kurye Yorumları" yer almıştı.⁽⁵⁾ O yorumlarda ağırlıklı olarak başsağlığı ve ölüm korkusu hakimdi. "Bir gün benim ölüm haberimde yapılacak" duygusu öne çıkıyordu.

Kurye Haber sayfasında yayınlanan ölüm haberlerine yapılan yorumları incelediğimizde bu yıl başsağlığı ve ölüm korkusu ile birlikte "Her gün birimiz tek tek veda ediyoruz bir şekilde, bunun önüne geçmeliyiz!!!" duygusunun geliştiğini de gözlemliyoruz.

"Tahammülümüz kalmadı" diyen birçok kurye, gerek ölüm haberleri gerekse de trafik mağandalarının saldırıları sonrası haberlere; "Bir gün değil 3 gün boyunca bütün motorcular toplanıp eylem yapsak keşke. Hangi firmada faaliyet gösterdiğimiz fark etmez 3 gün eylem herkes anlar kıymetimizi." yorumları yazmaya başladı. Bu duyguyu birçok kurye yorumunda okuyabiliyoruz. Son sözü yine o kurye yorumlarından birine bırakalım; "Ne zaman duyulacağız her gün birimiz. Bir gün hepimiz gideceğiz yaşlara bak. Daha 30'a gelmeden ölüyoruz. Artık görsünler sesimizi duyuralım gerekirse grev yapalım 2 gün motora çıkmayalım bakalım bizi anlayacaklar mı."

(5) <https://kuryehaklari.org/moto-kurye-olumleri-raporu-2022/>

SONUÇ VE ÖNERİ

Moto kurye ölümlerinin altında çok çeşitli ekonomik, siyasal, sosyal sorunlar yatıyor. Bu ölümlerin önüne geçilebilmesi için bu sorunların kapsamlı bir biçimde araştırılması ve bütünlüklü olarak ele alınması gerekiyor. Bu noktada farklı düzeylerde çok sayıda aktöre görev ve sorumluluklar düşüyor.

Öncelikle moto kuryelik mesleğinin “Çok Tehlikeli Meslekler” sınıfına dahil edilmesi, çalışma koşullarının denetlenmesi, mesleki yeterlilik ve güvenli sürüş belgesi olmayan kuryelerin çalıştırılmaması gerekiyor. Yasal ve insani koşulları aşan çalışma saatleri, çocuk yaşta işçi çalıştırma, kayıt dışı çalıştırma gibi uygulamaların önüne geçilmesi elzem görünüyor.

Yolların ve trafiğin motosiklet sürücülerine uygun hale getirilmesi, motosikletlerin diğer araç sürücülerinden fark edilmesi yine büyük önem taşıyor. Kazalarda ağır yaralanma ve ölümlere neden olan, motorcuların “katil bariyer” diye adlandırdıkları bariyerlerin “Motorcu Dostu Bariyerler”e dönüştürülmesi için kapsamlı çalışmaların yapılması, yol bakım, ışıklandırma, uyarıcı levhalar konusundaki denetimlerin sıklaştırılması gerekiyor. Motosikletliler için özel şeritli yolların pilot bölgelerde hayat geçirilmesi ve yaygınlaştırılması da kuryelerin güvenliği açısından hayati önem taşıyor.

Hızlı teslimat taahhütlü reklamların yasaklanması, medyada güvenli teslimat vurgusunun öne çıkarılarak kurye ölümleri hakkında farkındalık yaratan haber içeriklerine yer verilmesi ve müşterilerin de hızı değil teslimatın güvenliğini esas alması yine büyük önem taşıyor.

Şirketler ve işletmelerin, kuryelere insanca yaşayabileceği bir ücret vermesi; prim, bonus ve aevli saatler gibi işçi güvenliğini tehlikeye atan yöntemlerden vazgeçmesi gerekiyor. Sigortasız ve ehliyetsiz kurye çalıştırılmaması; kendi hesabına çalışan esnaf-kuryeler ile şirketlerin yaptığı sözleşmelerin moto kuryeleri güvencesizleştiren maddelerden arındırılması önem arz ediyor. Paket başı değil saat başı ücretlendirmenin yapıldığı, işçi sağlığı ve güvenliği sorumluluğunun işverenlerin üstlendiği ve kuryelerin de söz sahibi olduğu şeffaf sözleşmeler kuryeler için hayati görünüyor.

Moto kurye ölümlerine dair davalarda etkin soruşturmanın yapılması, “taksirle ölüme neden olma” maddesine dayanak gösterilerek düşük cezaların verilmesi ve neredeyse hiç tutuklanmanın olmaması üzerinde durulmalı, kurye ölümlerinde cezasızlık değil vicdanları rahatlatacak hukuki düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

Moto kuryeler ile ilgili kurulan federasyon, dernek, sendika, oda ve diğer örgütlenmelerin kurye ölümlerini daha çok gündem etmesine, altında yatan sebepleri araştırarak güvencesiz çalışma koşullarını kamuyla paylaşmasına ve bu ölümlerde sorumluluğu olan kurumlar üzerinde daha çok baskı oluşturmaya büyük ihtiyaç var.

Moto Kuryelerin de 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 çekinmemesi gerekiyor.

Kuryeler, onları adeta canları pahasına çalıştıran bu çalışma rejimine karşı haklarını savunmalı, geçinebilmek için çok uzun saatler çalışmalarını gerektiren düşük ücretlere itiraz etmeli, işyerindeki baskı ve mobbinglere karşı ortak tutumlar geliştirmeli, daha güvenli ve insanca bir yaşam için örgütlenerek birlik olmalıdırlar.

(1) Moto kurye ölümlerine dair kurumlara düşen görevleri 2023 Moto Kurye Ölümleri Raporu'muzda “Sonuç ve Öneriler” başlığı altında ayrıntılı olarak ele almıştık. Sorunlar muhatapları tarafından bu yıl da çözüm ve pratik adımlar bekliyor.

<https://kuryehaklari.org/wp-content/uploads/2023/11/2022-Moto-Kurye-Olumlari-Raporu.pdf>

2023

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 2023

Yayın Tarihi: 5 Ocak 2024