

2024 MOTO KURYE ÖLÜMLERİ RAPORU



KURYE HAKLARI DERNEĞİ

KÜNYE

Yayımlayan: Kurye Hakları Derneği

Tasarım: mainpagestudio.com

Yayın Tarihi: Ocak, 2025

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

kuryehaklariderneđi@gmail.com

kuryehaklari.org

@kuryehaklari

Teşekkürler...

2024 Moto Kurye Ölümleri Raporu'na katkı sunan Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) İşin Geleceği Bölümü Yöneticisi **Baker Khundakji**'ye, Çalışma ve Toplum Dergisi Yayın Yönetmeni **Dr. Murat Özveri**'ye ve rapor hazırlığının tüm aşamalarında bizimle birlikte çalışan **Başak Kocadost**'a; veri paylaşımı ve yoldaşça dayanışmaları için **İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi**'ne (İSİG), yıl boyunca tuttıkları verileri bizimle paylaşan **Kurye Haber**'e, deneyimlerini, yorumlarını ve sahadan gözlemlerini bize ileten **moto kuryelere** teşekkür ederiz.

İçerik

1
SAYFA 5

Önsöz

3
SAYFA 24

Kuryelerin Ölümleri
Küresel Bir Meseledir
- Baker Khundakji

5
SAYFA 34

Moto Kuryeliğın Gizlenen
Hukuki Statüsü
- Dr. Murat Özveri



2
SAYFA 8

Moto Kurye
Ölümlerine
Genel Bakış

4
SAYFA 28

Ölümden Dönerler: Moto
Kurye Kazalarına Dair
Kurye Anlatıları

6
SAYFA 40

Kurye Ölümünün
Raporlanması Ve Tartı-
şılan Yasal Düzenleme

Sonuç ve
Öneriler

7
SAYFA 45

ÖNSÖZ

Türkiye’de her yıl yüzlerce işçinin, tam da hayatlarını sürdürebilmek için bir işte çalışırken temel yaşam hakları ellerinden alınıyor. İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi (İSiG), 2024 yılında en az 1897 işçinin iş cinayetlerinde öldüğünü bildiriyor. Bu yüksek sayıda can kaybı, yanlışlıkla ve beklenmedik biçimde, tekil kazalar olarak nitelendirilebilecek bir şekilde gerçekleşmiyor; gerekli önlemler alınmadan işçileri canları pahasına çalıştıran bir çalışma rejiminden ve bu rejimi devam ettiren ekonomik, politik ve hukuki sistemden kaynaklanıyor.

Kurye Hakları Derneği olarak 2024 yılında **en az** 63 kuryenin çalışırken hayatını kaybettiği tespit ettik. Raporlarımızda bu “en az” ibaresinin altını özellikle çiziyoruz. Zira Türkiye’de kurye ölümlerini kayıt altına alan herhangi bir resmi istatistik bulunmuyor. Kurye Haber ve İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi verileri başta olmak üzere, kuryeler ile ilgili çalışma yürüten sendika, konfederasyon ve derneklerin sosyal medya ve dijital iletişim gruplarının düzenli takip edilmesi, ilgili avukatlardan bilgi alınması, ulusal ve dijital medyanın günlük olarak tarama ve takibinin yapılması yoluyla vakalara ulaşabiliyoruz. Dolayısıyla bu ölümleri kendi kısıtlı imkanlarımızla kayıt altına alıyoruz.

Bu yıl da yüksek sayıda devam eden kurye ölümleri, sektördeki iş güvenliği ve işçi sağlığı ile ilgili ciddi sorunların devam ettiğine işaret ediyor. Bu sorunlara dikkat çekebilmek, kurye ölümlerine sebep olan faktörlerin incelenip gerekli önlemlerin alınmasına ve düzenlemelerin yapılmasına bir katkı sunabilmek ve en temelde insan hayatının değerini savunmak amacıyla bu yıl da raporumuzu yayınlıyoruz.

Moto Kurye Ölümlerine Genel Bakış bölümü, çalışırken yaşamını yitiren en az 63 kuryenin ne zaman, nerede, kaç yaşında, hangi aylarda, mevsimlerde ve hangi işyeri ve şirketlerde çalıştıkları gibi bilgileri paylaşıyor. Sektörde süregiden sömürü koşulları, paket başı ödeme ve hız temelli prim sistemi, düşük ücretler, uzun çalışma saatleri, eksik ve kalitesiz ekipman, zorlu hava koşullarında çalışmaya zorlanma ve etkisiz denetim mekanizmaları gibi faktörlerin kuryelerin yaşam hakkını etkilediğini ifade ediyor. Bu sene hayatını kaybeden kuryelerin 6’sının çocuk olmasına dikkat çekerek devletin çocuk hakları yükümlülüklerine işaret ediyor. Ayrıca 51-64 yaş aralığında da yine 6 kuryenin çalışırken öldüğünü tespit ederek kuryeliğin yalnız gençlerin yaptığı bir iş olarak ele alınmasının yanlışlığını ortaya koyuyor.

Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) İşin Geleceği Bölümü Yöneticisi olan **Baker Khundakji, Kuryelerin Ölümleri Küresel Bir Meseledir** başlıklı yazısında çeşitli ülkelerden kurye ölümlerine dair veriler paylaşarak kuryelerin dünyanın her yerinde ciddi iş güvenliği ve sağlık sorunlarıyla karşı karşıya kaldığını ve kuryeliğin çok tehlikeli bir meslek olarak değerlendirilmesi gerektiğini belirtmektedir. Khundakji, özellikle platform kuryelerinin iş güvenliği eksikliğinin, sektörün düzenlenmesi yönünde başlıca itici sebeplerden olduğunu ifade etmekte; hükümetlerin yeni düzenlemeler yoluna giderken platform şirketlerinin ise koruyucu güvenlik ekipmanları sağlamak, çalışanlara eğitimler vermek ya da sendikalarla mutabakatlar imzalamak durumunda kaldığına dikkat çekmektedir. Bu uygulamaları hem hükümetlerin hem de platform şirketlerinin platform teslimat sektöründe çalışmanın ek korumalar gerektirdiğini giderek daha fazla kabul ettiğinin göstergesi olarak gören yazı, Türkiye’deki politika yapıcıları da, kuryelerin maruz kaldığı yüksek riskleri gerçekçi bir şekilde değerlendirmeye ve sektörde iş güvenliği odaklı bir düzenleme üzerine düşünmeye davet etmektedir.

Elinizdeki rapor moto kurye ölümlerini merkezine alsada da, bu ölümlere sebep olan faktörlerin aynı zamanda çok sayıda kuryeyi duygusal, mental ve fiziksel olarak yaraladığını, sağlıklarını tehlikeye attığını, iş güvenliğinden uzak çalışma koşullarının çok sayıda meslek hastalığına yol açtığını da vurgulamamız gerekiyor. **Ölümden Dönenler: Moto Kurye Kazalarına Dair Kurye Anlatıları** bölümü çalışırken kaza yapan, günlerce, haftalarca

bazen aylarca tedavi gören ve çalışma hayatının dışında kalan fiziksel ve psikolojik etkilerini belki de bir ömür taşımak zorunda kalan moto kuryelere kulak veriyor. Ölümden dönenler, kuryelerin adeta şans eseri yaşadığını, bir kaza anında ve sonrasında nasıl korumasız ve güvencesiz olduğunu, ilgili kurumlardan destek alamadıklarını ve şirketlerin yalnızca bazılarının sembolik destekte bulunduğunu dile getiriyor. Hükümet yetkililerine ve şirketlere sorumluluklarını hatırlatan kuryeler ölen kuryeler için adalet, hayatta kalanlar için güvence istiyor.

Moto Kuryeliğin Gizlenen Hukuki Statüsü başlıklı yazısında Çalışma ve Toplum Dergisi Yayın Yönetmeni, Çalışma İlişkileri ve Endüstri İlişkileri alanında **Dr. Murat Özveri**, aslında işveren olan platform şirketlerinin iş yasasının getirdiği yükümlülüklerden kaçınmak ve olası iş kazalarında sorumlu olmaktan kurtulmak için bir dizi hukuka aykırı muvazaalı işlem ile kuryeleri “iş sahibi” gibi gösterdiğini ifade ediyor. Onları “esnaf kurye” olarak adlandırarak hem kuryeleri hem de devleti bu maddi ilişkinin niteliği ile bağdaşmayan hukuki statüyü kabule zorladıklarını dile getiriyor. Özveri, bu kuryelerin gerçekte “bağımlı çalışan” olduğunu, dolayısıyla da hukuki statülerinin “işçi” olduğunu ve de geçirdikleri kazaların da iş kazası olarak değerlendirilmesi gerektiğini belirtiyor. Yazı son olarak, kuryeye yaptığı işin tehlikelerini, bu tehlikelerin yarattığı riskleri, bu risklerden korunma yollarının neler olduğunu bildirme, kuryenin bu risklerden olumsuz etkilenmemesi için her türlü önlemi alma yükümlülüğünün işverende, yani platform şirketlerinde olduğunun altını çiziyor.

Kurye Ölümlerinin Raporlanması ve Tartışılan Yasal Düzenleme başlıklı raporun son yazısında, Kurye Hakları Derneği'nin kuryelerin güvencesiz çalışma koşullarını kamuoyuna duyurmasının, kurye ölümlerine dair verileri raporlayarak görünür kılmasının önemi vurgulanıyor. Ayrıca bu konularla ilgili yasal düzenleme sürecine kuryelerin ve kurye örgütlerinin dahil edilmesinin gerekliliği ifade edilerek gündemdeki düzenleme taslağının eksiklikleri tartışılıyor. Yazı, işçi sağlığı ve güvenliğinin temel bir hak olduğunu, bu konuda uluslararası normlara uygun hareket edilmesi gerektiğini ifade ediyor. Aslında birer iş cinayeti olan kurye ölümlerinin kayıt altına alınması ve kamuoyu ile paylaşılmasının, insan yaşamını hiçe sayan iş

modellerine karşı direniş araçlarından biri olduğu ifade edilerek işçi ölümünün izlenmesi ve raporlanmasının politik olduğu savunuluyor.

Sonuç ve Öneriler bölümü, bu yıl eksik de olsa sektörle ilgili bazı düzenlemelerin gündeme gelmesinin önemine değiniyor. Bu bölümde geçen senelerdeki raporlarda da yapıldığı gibi kurye ölümlerinin önüne geçilebilmesi için çok çeşitli aktörlere düşen görev ve sorumluluklar, alınması gereken önlemler, yapılması gereken denetim ve düzenlemeler özetleniyor.



MOTO KURYE ÖLÜMLERİNE GENEL BAKIŞ

Moto kurye ölümleri, bireysel hatalara dayalı trafik kazaları ya da talihsizlikler olarak değerlendirilmek yerine, sektördeki yapısal sorunların ve daha geniş toplumsal ilişkilerin bir parçası olarak ele alınarak derinlemesine incelenmelidir. Kuryelerin yaşam hakkını etkileyen olaylar; sektörde süregelen sömürü koşulları, paket başı ödeme ve hız temelli prim sistemi, düşük ücretler, uzun çalışma saatleri, zorlu hava koşullarında çalışmaya zorlanma ve etkisiz denetim mekanizmaları gibi unsurların bir yansımasıdır. Dolayısıyla bu ölümler, kişisel hataların ötesinde, bir bütün olarak sektördeki çalışma şartları ile yakından ilişkilidir. Bu olumsuz çalışma şartlarına müsaade eden ekonomik, idari ya da hukuki her türlü aktör ve kurumun da sorumluluğu vardır. Örneğin moto kuryeliğin “Çok Tehlikeli Meslekler Statüsü”ne alınmaması ve Mesleki Yeterlilik Belgesi’nin zorunlu hale getirilmemesi ölümcül sonuçları olan başlı başına bir yasal boşluğa işaret etmektedir.

Moto kuryelerin çalışma koşulları; tekil patronlar ve platform şirketleri, bakanlıklar, yerel yönetimler, medya, müşteriler, motosiklet ve ekipman üreten şirketler ve trafikteki diğer paydaşların tutumları altında şekillenmektedir. Bu nedenle, moto kurye ölümleri başta yasa yapıcılar ve patronlar olmak üzere tüm bu aktörlerin birbirine bağlı ve toplumsal adalet mekanizmalarına dahil olduğu bir sistem içinde değerlendirilmeli ve çözüm arayışı bu çerçevede ele alınmalıdır.

Rapor boyunca sunduğumuz veriler, ölümlerle ilgili yalnız rakamsal bilgi vermeyi değil, aslolarak kuryelerin emeklerini ve yaşam mücadelelerini görünür kılmayı amaçlamaktadır. Her bir moto kuryenin çalıştığı şehirde ailesine, sevdiklerine ve topluma değer katmak için gösterdiği çaba, bu mücadelenin özünü oluşturmaktadır. Dolayısıyla amacımız, kuryelerin hayatlarını sayısallaştırmak değil, aksine onların emeklerinin ve yaşamlarının değerini hatırlatmak ve bu değeri savunmak için bir adım atmaktır.

Bu rapor, kuryelerin ölümüne sebep olan koşulların araştırılması ve önlemlerin hayata geçirilmesi için bir çağrı niteliğindedir. Sektörün insan onuruna yakışır, güvenli ve adil bir çalışma düzenine dönüşmesi için tüm sorumluluk sahibi aktörleri harekete geçmeye davet ediyoruz.



2024 YILINDA HAYATINI KAYBEDEN MOTO KURYELER

| | Adı Soyadı | Yaş | Kazanın Yaşandığı İl/ İlçe | Ölüm Tarihi | Çalıştığı Firma ⁽¹⁾ | Ölüm Nedeni |
|----|--------------------|-----|----------------------------|---------------|--------------------------------|---|
| 1 | Oğuzhan Gezer | 28 | İstanbul - Şişli | 3 Ocak 2024 | Trendyol | Ticari taksi müşterisinin arka sol kapıyı açması ile kapıya çarpan ve minübüsün altında kalarak yaşamını yitirdi. |
| 2 | VolkanKaraçık | 35 | İzmir - Bornova | 4 Ocak 2024 | Trendyol | Önüne çıkan araçtan kaynaklı gidon hakimiyetini kaybedip ağır yaralandı ve 5 aylık yaşam mücadelesini kaybetti. |
| 3 | Muhammed Ali Moral | 27 | İstanbul - Esenyurt | 13 Ocak 2024 | Evrak Kuryesi | Emniyet şeridinde arıza yaparak duran araca arkadan çarparak yaşamını yitirdi. |
| 4 | Ercüment İslamoğlu | 25 | İzmir - Karabağlar | 14 Ocak 2024 | Büfe Kuryesi | Minübüsle çarpışarak ağır yaralanıyor ve hastahane yaşamını yitiriyor. |
| 5 | Mustafa Gül | 34 | İstanbul - Kadıköy | 15 Ocak 2024 | Evrak Kuryesi | Alkollü bir şoförün çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 6 | Cihan Karatepe | 23 | İstanbul - Avcılar | 17 Ocak 2024 | Paket Taksi | Bilinmeyen bir nedenle gidon hakimiyetini yitirip refüje çarparak yaşamını yitirdi. |
| 7 | Haşim Araz | 42 | Mardin | 20 Ocak 2024 | Restoran | Önüne araç çıkması sonucu gidon hakimiyetini yitirerek ağır yaralandı ve 16 gün sonra yaşamını yitirdi. |
| 8 | Mehmet Ali Nar | 17 | Mersin | 1 Şubat 2024 | Paşa Döner | Bir otomobilin çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 9 | Hasan Çıbık | 29 | İstanbul - Kağıthane | 4 Şubat 2024 | Evrak Kuryesi | Emniyet şeridinde duran araca arkadan çarparak yaşamını yitirdi. |
| 10 | Ahmet Demirel | 20 | Kayseri | 7 Şubat 2024 | Restoran | Otomobille çarpışma sonucu yaşamını yitirdi. |
| 11 | Cihan Demir | 25 | İstanbul - Beşiktaş | 15 Şubat 2024 | Restoran | Bir otomobilin arkadan çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 12 | Mahmut Özdemir | 38 | Antalya - Serik | 24 Şubat 2024 | Restoran | Ambulansla çarpışma sonucu hayatını kaybetti. |
| 13 | Baran Gök | 17 | Adana - Seyhan | 28 Şubat 2024 | Kebapçı | Yaya geçidinden geçen bir motosiklete çarparak yaşamını yitirdi. |
| 14 | Ahmet Arda | 60 | Kocaeli | 4 Mart 2024 | Trendyol | Bir tırın çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 15 | Ferdi Ayyıldız | 23 | Kahramanmaraş | 6 Mart 2024 | Pasaport Pizza | Bir otomobilin çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 16 | Anıl Abdullah Gül | 27 | İstanbul - Beşiktaş | 9 Mart 2024 | Restoran | Bir otomobilin çarpması sonucu belediye otobüsünün altında kalarak yaşamını yitirdi. |

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

2024 YILINDA HAYATINI KAYBEDEN MOTO KURYELER

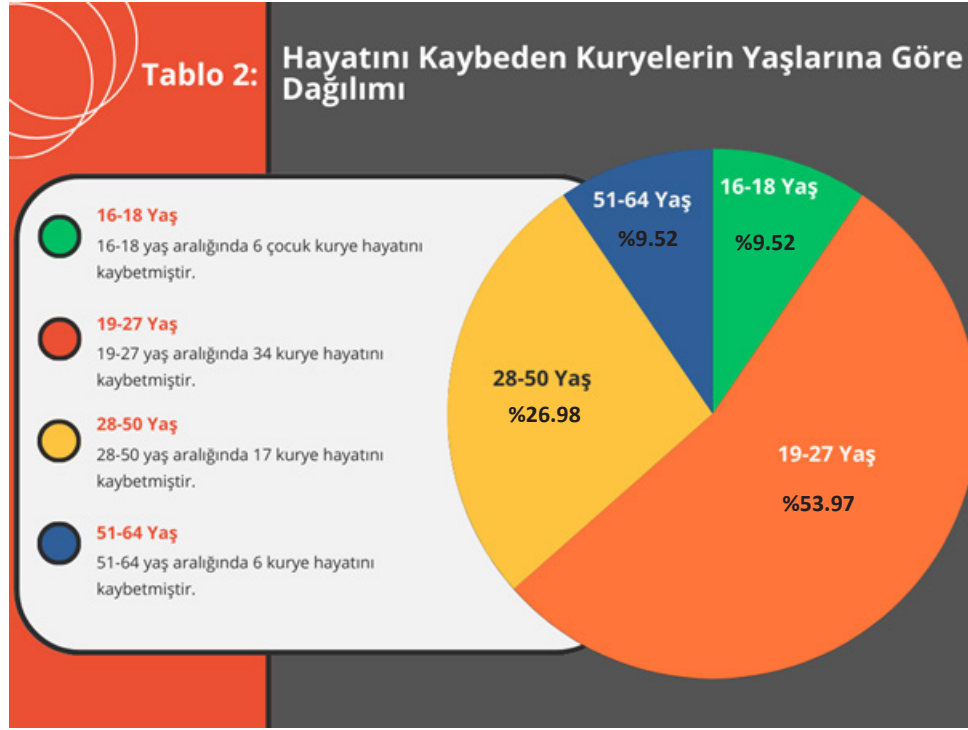
| | Adı Soyadı | Yaş | Kazanın Yaşandığı İl/ İlçe | Ölüm Tarihi | Çalıştığı Firma | Ölüm Nedeni |
|----|-----------------------|-------------|----------------------------|-----------------|-----------------|---|
| 17 | Berkin Sezer | 20 | Ankara Çankaya | 20 Mart 2024 | Dönerci | Virajı alamayıp kaza yapmış, 2 gün hastanede yaşam mücadelesi vererek yaşamını yitirdi. |
| 18 | Mehmet Efe Demircan | 26 | Kayseri | 28 Mart 2024 | Pideci | Bir otomobilin çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 19 | Aziz Soysaç | 25 | Denizli | 29 Mart 2024 | Restoran | Hatalı sollama yapan bir otomobile çarparak yaşamını yitirdi. |
| 20 | Muhammet Kaan Akbulak | 17 | Kocaeli | 11 Nisan 2024 | Restoran | Halk otobüsü ile çarpışma sonucu yaşamını yitirdi. |
| 21 | Kemal Kahveci | 43 | İstanbul - Pendik | 20 Nisan 2024 | Pizza Buls | Bir otomobilin çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 22 | Sefa Şerif Efe | 23 | Samsun | 21 Nisan 2024 | Maydonuz Döner | Bir otomobilin arkadan çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 23 | Murat Can Karaokur | 23 | Kahramanmaraş | 23 Nisan 2024 | Yemeksepeti | Sinyal vermeden dönüş yapan bir otomobile çarparak yaşamını yitirdi. |
| 24 | Tugay Atasoy | 29 | İstanbul - Arnavutköy | 24 Nisan 2024 | Evrak Kuryesi | Bir beton mikserinin çarpması sonucu yaşamını yitirmiştir. |
| 25 | Emre Erselvi | 22 | Manisa | 8 Mayıs 2024 | Evrak Kuryesi | Bir traktörün çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 26 | Mustafa Uğur | 40 | Samsun | 9 Mayıs 2024 | Dönerci | Bilinmeyen bir nedenle gidon hakimiyetini yitirip çöp konteynırına çarparak yaşamını yitirdi. |
| 27 | Ata Emre Akman | 25 | Balıkesir | 11 Mayıs 2024 | Dominos Pizza | Bir magandanın bıçaklı saldırısı sonucu yaşamını yitirdi. |
| 28 | Ali Can Keskin | 32 | İstanbul - Beşiktaş | 23 Mayıs 2024 | Yemeksepeti | Virajı alamayıp direğe çarparak yaşamını yitirdi. |
| 29 | Yunus Emre | 20li yaşlar | Bursa - Yıldırım | 25 Mayıs 2024 | Restoran | Gidon hakimiyetini kaybederek yaşamını yitirdi. |
| 30 | Emircan Mazak | 17 | Bartın | 5 Haziran 2024 | Restoran | Gidon hakimiyetini kaybederek orta refüşe çarparak yaşamını yitirdi. |
| 31 | Erkan Biber | 59 | İzmir - Seferihisar | 25 Haziran 2024 | Paket Taksi | Bir otomobilin çarpması sonucu ağır yaralandı 1 aylık yaşam mücadelesini kaybetti. |
| 32 | Beyhan Özkan | 52 | İstanbul - Küçükçekmece | 9 Temmuz 2024 | Evrak Kuryesi | Emniyet şeridine aniden giren bir otomobile çarpma sonucu yaşamını yitirdi. |

2024 YILINDA HAYATINI KAYBEDEN MOTO KURYELER

| | Adı Soyadı | Yaş | Kazanın Yaşandığı İl/ İlçe | Ölüm Tarihi | Çalıştığı Firma | Ölüm Nedeni |
|----|-----------------------|-----|----------------------------|-----------------|--------------------|---|
| 33 | Mehmet Sait Atik | 21 | Adana - Seyhan | 25 Temmuz 2024 | Restoran | Ticari taksinin çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 34 | Muhammet Güven | 38 | İstanbul - Bağcılar | 28 Temmuz 2024 | Evrak Kuryesi | Emniyet şeridinde bir motosikletin çarpması sonucu başka bir otomobilin altında kalarak yaşamını yitirdi. |
| 35 | İbrahim Ortaklı | 26 | Eskişehir | 28 Temmuz 2024 | Restoran | Bir otomobilin çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 36 | Kemal Esmer | 32 | Diyarbakır | 7 Ağustos 2024 | Restoran | Alkollü bir şoförün çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 37 | Özgün Güneş | 40 | İstanbul - Kadıköy | 9 Ağustos 2024 | Restoran | Yayaya çarpma sonucu yaşanan kazada yaşamını yitirdi. İkinci iş günüydü. |
| 38 | Mehmet Emin İrgin | 17 | Aksaray | 13 Ağustos 2024 | Restoran | Park halindeki kamyonu arkadan çarparak yaşamını yitirdi. |
| 39 | İsa Erdem | 20 | Sakarya | 19 Ağustos 2024 | Restoran | Bir otomobilin çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 40 | Mustafa Bacakcı | 51 | Kocaeli | 23 Ağustos 2024 | Restoran | Bir ticari taksi ile çarpışma sonucu yaşamını yitirdi. |
| 41 | Talha Koşmaz | 18 | Kütahya | 26 Ağustos 2024 | Ünlü Pizza | Bir cip ile çarpışarak yaşamını yitirdi. |
| 42 | Mehmet Ayyıldız | 25 | İstanbul - Tuzla | 27 Ağustos 2024 | Yemeksepeti | D 100 Karayolu'nda bir otomobilin vurup kaçması ve bariyerlere çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 43 | Kerem Turhan | 21 | Sakarya | 28 Ağustos 2024 | Dominos Pizza | Bir otomobilin çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 44 | Özgür Çıplak | 47 | İzmir - Karşıyaka | 2 Eylül 2024 | Yemeksepeti | Bir kamyonu arkadan çarparak yaşamını yitirdi. |
| 45 | Murat Erkılıç | 25 | Bursa - Osmangazi | 14 Eylül 2024 | Restoran | Bilinmeyen bir nedenle gidon hakimiyetini yitirip bariyerlere çarparak yaşamını yitirdi. |
| 46 | Baran Çevik | 19 | Ankara - Polatlı | 16 Eylül 2024 | Dönerci | Işıklardan karşıya geçerken bir tırın çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 47 | Oktay Sözdinler | 58 | Ankara - Balgat | 21 Eylül 2024 | Fiyuu Tıkla Gelsin | Arıza yapan sağ şeritte duran otomobile çarpma sonucu yaşamını yitirdi. |
| 48 | Mahmut Kara | 19 | Manisa | 27 Eylül 2024 | Dönerci | Bir tankerin çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 49 | Emrah Koç | 23 | Batman | 28 Eylül 2024 | Restoran | Yayaya çarpma sonucu yaşanan kazada yaşamını yitirdi. |
| 50 | Abdullah Rıdvan Şahin | 19 | Karaman | 29 Eylül 2024 | Restoran | Gidon hakimiyetini kaybederek yaşamını yitirdi. |
| 51 | Ümit Becerikli | 26 | İstanbul - Esenyurt | 7 Ekim 2024 | Restoran | Yayaya çarpma sonucu yaşanan kazada yaşamını yitirdi. |

2024 YILINDA HAYATINI KAYBEDEN MOTO KURYELER

| | Adı Soyadı | Yaş | Kazanın Yaşandığı İl/ İlçe | Ölüm Tarihi | Çalıştığı Firma | Ölüm Nedeni |
|----|------------------|-------|----------------------------|----------------|--------------------|--|
| 52 | Hasan Emre | 27 | Manisa | 11 Ekim 2024 | Fiyuu Tıkla Gelsin | Kırmızıda geçen bir otomobilin çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 53 | Cemil Körükçü | 22 | Afyonkarahisar | 20 Ekim 2024 | Restoran | Bir otomobil ile çarpışma sonucu yaşamını yitirdi. |
| 54 | Osman Çiçil | 31 | Muğla - Bodrum | 22 Ekim 2024 | Dönerci | Alkollü bir şoförün arkadan vurması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 55 | Babajan Hamrayev | 34 | İstanbul - Zeytinburnu | 3 Kasım 2024 | Evrak Kuryesi | Bir otomobilin arkadan çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 56 | Murat Kutluk | 50-55 | İstanbul - Kadıköy | 2 Aralık 2024 | Restoran | Motosiklet üzerindeyken fenalaşarak yaşamını yitirdi. Eşi Aynur Kutluk; "sabahtan beri çarpıntısı vardı." |
| 57 | Mustafa Arıcan | 41 | Ankara - Çankaya | 8 Kasım 2024 | Restoran | Kırmızıda geçen bir otomobilin çarpması sonucu yaşamını yitirdi. |
| 58 | Emre Gürkan | 19 | Diyarbakır | 12 Kasım 2024 | Çiğ Köfteci | Bilinmeyen bir nedenle gidon hakimiyetini yitirip refüje çarparak yaşamını yitirdi. |
| 60 | Mehmet Aktaş | 24 | Burdur | 12 Kasım 2024 | Fiyuu Tıkla Gelsin | Bir kamyonla çarpışma sonucu yaşamını yitirdi. |
| 60 | Ümit Güney | 27 | Kocaeli | 16 Kasım 2024 | Paket Taksi | Kaza yapan ve yoldan kaldırılmaya çalışılan bir otomobile arkadan çarparak yaşamını yitirdi. |
| 61 | Okan Akgül | 25 | İstanbul - Beşiktaş | 28 Kasım 2024 | Trendyol | Sağ şeritte bilinmeyen bir nedenle duran ve herhangi bir işaret ve uyarıcısı olmayan otomobile arkadan çarpma sonucu yaşamını yitirdi. |
| 62 | Taha Cebir | 20 | Rize | 13 Aralık 2024 | Restoran | Bir otomobil ile çarpma sonucu yaşamını yitirdi. |
| 63 | Fatih Gültekin | 26 | İstanbul - Sultanbeyli | 13 Aralık 2024 | Dürümcü | Kazanın ayrıntısı bilinmiyor. |



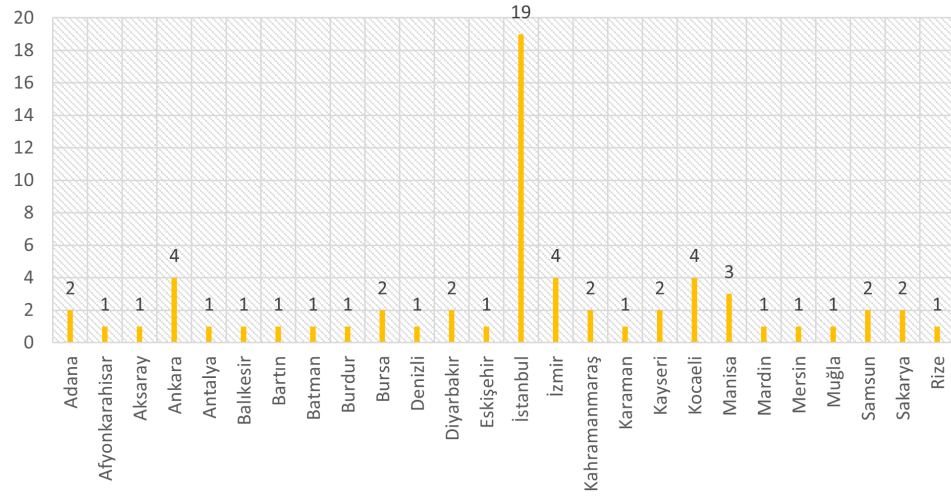
Yaşamını kaybeden kuryelerin yaş dağılımı, bu sektörün hangi yaş grubundaki insanlar tarafından daha çok tercih edildiğine dair de ipuçları vermektedir. Yaşamını kaybeden 63 kuryeden 34'ünü 19-27 yaş aralığındaki gençler oluşturmaktadır. Artan enflasyon, geçim şartlarının her geçen gün zorlaşması ve asgari ücretin giderek daha yetersiz kalmasının yanında gençler için iş imkanlarının kısıtlılığı, birçok genci kuryeliğe itmektedir. Ayrıca "ayda 120-150 bin TL kazanma imkanı", "kendi işinin patronu ol", "çalıştığın kadar kazan" gibi gençleri hedef alan şirketlerin para ile yaptırdığı influencer reklamları ve basının "bankacılardan 4 kat fazla kazanıyorlar", "moto kuryeler beyaz yakalıları solladı" gibi haber görünümlü reklamlarla ve manipülasyon ile özellikle bu yaş aralığını sektöre yönlendirmektedir. Bu yaş aralığı aynı zamanda üniversite öğrenimi yaşında olan gençler anlamına gelmektedir. Ancak hem okuyup hem de çalışmak veya okulu tamamen bırakmak zorunda kalan üniversite öğrencilerinin sayısı her geçen gün artsa da kuryelerin kaç tanesinin öğrenci olduğuna dair yeterli veriye ulaşılamamıştır.

2024 yılında, 28-50 yaş aralığında 17 ve 51-64 yaş aralığında 6 moto kurye çalışırken hayatını kaybetmiştir. Bu veriler, moto kuryeliğinin yalnızca gençler tarafından değil, aynı zamanda orta yaşlı insanlar ve emekli kişiler tarafından da yapılmak zorunda kaldığını göstermektedir. Ekonomik kriz, işsizlik, enflasyon, düşük asgari ücret ve emekli maaşları, bireyleri bu tehlikeli mesleğe itmektedir. Sanıldığı aksine, moto kuryelik sadece gençlerin tercih ettiği bir meslek değildir; her yaş grubundan insanın geçinebilmek ve hayatta kalmak için yöneldiği, ölüm, kaza ve meslek hastalıkları riskleri ile yapılan bir meslektir.

Çocuk Moto Kuryeler

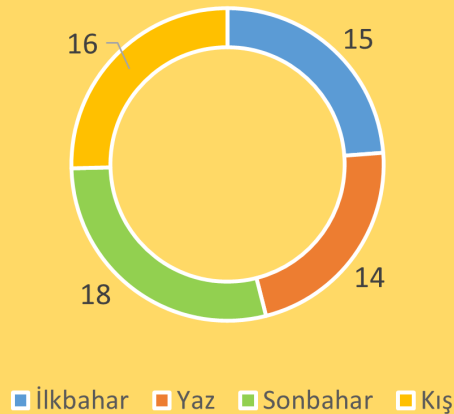
Hayatını kaybeden kuryelerin 6'sının çocuk olması hiç de düşük olmayan bir oranı ifade etmektedir. Deneyimi ve sürüş eğitimi olmaksızın çalışırken hayatını kaybeden çocukların varlığı, devletin çocuk hakları yükümlülükleri açısından ciddiyle tartışılması gereken bir hak ihlalidir. Ayrıca Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nın çocukların çalışabileceği iş kollarına ilişkin tanımlamalarına bakıldığında, çocukların taşımacılık sektöründe çalışabileceğine ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak 16 yaşını dolduran kişiler, A1 sınıfı motosiklet ehliyeti alabilmektedirler. A1 ehliyet alarak ya da mahalle arası işletmelerde (dürümcü, çığ köfteci, pideci, sucu, market, manav, tekel bayii vb.) çalışan çocukların kayıtsız bir şekilde çalıştığı da gözlemlenmektedir. Dolayısıyla yapılacak düzenlemelerde, sayıları hiç de az olmadığı tahmin edilen çocuk kuryelerle ilgili olarak da çocuk haklarını temel alan bir düzenleme yapılması gerekmektedir.

Tablo 3: Hayatını Kaybeden Kuryelerin İllere Göre Dağılımı



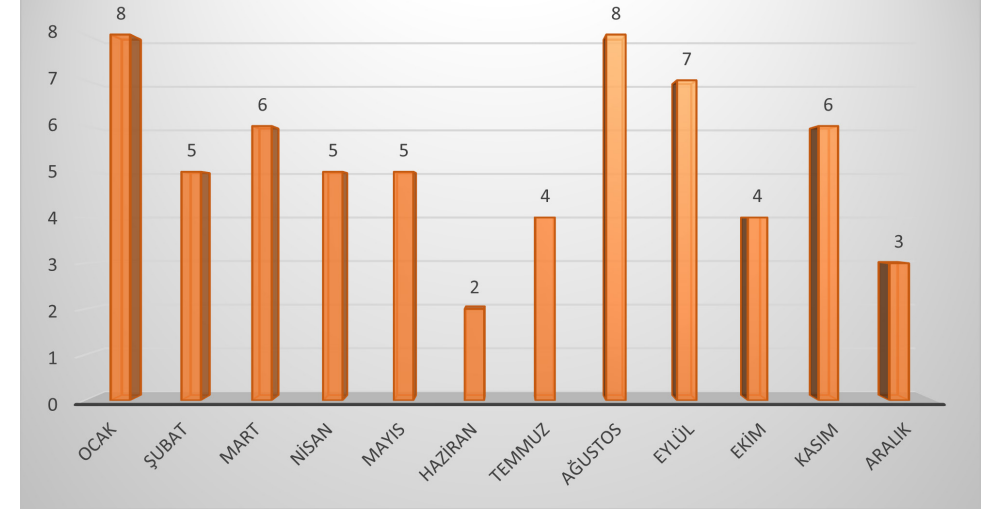
2024 yılında ölen 63 kuryenin 26 ilde hayatını kaybettiği tespit edilmiştir. Bu iller arasında büyük farkla kuryeler en çok İstanbul'da hayatını kaybetmiştir. Bu durumu nüfus farkı ile kolaylıkla değerlendirmek mümkündür. Ancak bu değerlendirmeleri yaparken yerel yönetimlerin ve kamu otoritelerinin sorumluluklarını hatırlatmak gerekmektedir. Yerel yönetimlerin ve bakanlıkların yaşam hakkını koruyan düzenlemeler yapmak ile ilgili yükümlülükleri bulunmaktadır.

Tablo 4: Hayatını Kaybeden Kuryelerin Mevsimlere Göre Dağılımı



Kuryelerin hayatını kaybettiği mevsimlere bakılacak olursa büyük bir fark görülmemektedir. Bunun yanı sıra iklim krizi nedeniyle mevsim normallerinin yaşanmıyor oluşu da belirgin bir yorumu engellemektedir.

Tablo 5: Hayatını Kaybeden Kuryelerin Aylara Göre Dağılımı



2024 yılında kuryelerin en çok Ocak, Ağustos ve Eylül aylarında hayatını kaybettiği gözlemlenmektedir.

Ağustos ayında hayatını kaybeden kuryelerde 2022 yılına göre azalma, 2023 yılına göre ise bir artış söz konusudur. 2022 yılında önemli bir farkla kuryeler en çok Ağustos ayında hayatını kaybederken 2023 yılında ise ciddi bir düşüş yaşanmıştır. Ağustos ayı, hava sıcaklıklarının en çok arttığı aydır. Ağustos ayında sıcaklıklar nedeniyle kuryelerin ekipman kullanımını azalttığı gözlemlenmektedir. Bununla birlikte yaz ve sonbahar aylarında asıl mesleği veya tek mesleği kuryelik olmayan kişilerin dönemsel kuryelik yaptığı bilinmektedir. Ağustos ayının yüksekliğine ilişkin ayrıca bir araştırma yapılması gerekmektedir.

2024 yılının Ocak ayı, 8 kurye ölümü ile Ağustos ayı ile beraber en çok ölüm yaşanan aydır. Ocak 2023'te de 8 moto kurye hayatını kaybetmiştir. Ancak 2022 yılı ile kıyaslandığında önemli bir artış söz konusudur.

2024 yılında hayatını kaybeden kuryelerin %66'sını pideci, dönerci, çiğköfteci, sucu gibi tekil işletmelerde çalışan kuryeler, %22'sini Trendyol, Yemek Sepeti, Paket Taksi gibi platform şirketlerinde çalışan esnaf-kuryeler, %12'sini ise evrak kuryeleri oluşturmaktadır.

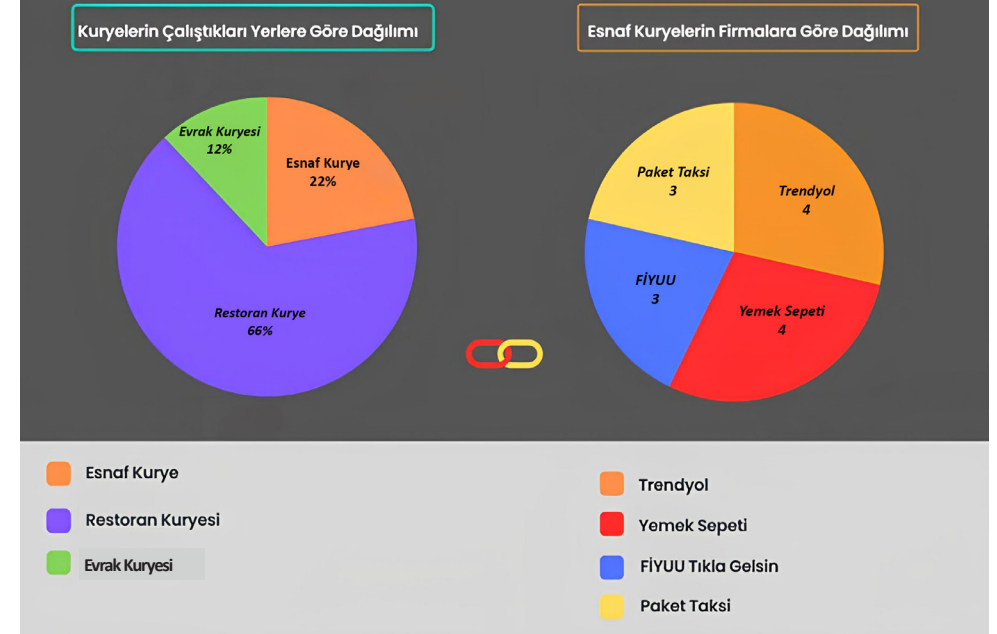
2024 yılında 41 restoran kuryesi, 14 esnaf-kurye ve 8 evrak kuryesi çalışırken hayatını kaybetmiştir. 2022 ve 2023 yıllarına kıyasla hayatını kaybeden restoran ve evrak kuryelerinin sayılarında artış, esnaf-kuryelerin sayısında ise düşüş gözlemlenmektedir. Öte yandan Kurye Hakları Derneği'nin bu rapordaki verileri için bilgiye eriştiği ağlar 2022 ve 2023 yıllarına göre de artmıştır. Artış gibi gözükse de bu istatistiğin, derneğin bilgiye erişim ağlarının genişlemesiyle ilişkili olabileceği unutulmamalıdır. Zira evrak kuryelerinin öldüğü vakalar, haberlerde kişilerin meslekleri belirtilmeden salt trafik kazası vakaları olarak geçmektedir. Dernek, bu sayıları evrak kuryelerinin dijital iletişim gruplarından, evrak kurye üyesi olan derneklerden ve bu derneklerin kaza/ölüm vakalarını takip eden avukatlarından elde etmiştir.

Tüm bu metodolojik hususlara rağmen restoran kurye ölümlerinin daha fazla olmasının çeşitli nedenleri öne sürülebilir. Öncelikle birçok restoran, ihtiyacı olan sayıda kurye istihdam etmek yerine az sayıda kurye çalıştırmakta ve bazıları ise siparişlerin yoğun olduğu saatlerde part-time kurye çalıştırmaktadır. Az kurye ile çok paket dağıtırmak beraberinde birçok riski doğurmaktadır. Bununla birlikte kuryelere ekipman verilmediğine veya kaliteli ekipman verilmediğine, motorların düzenli bakımlarının yapılmadığına, çalışma saatlerine ve koşullarına dek pek çok standardın bu işletmelerde ihlal edildiğine ilişkin derneğimizin gözlem ve duyumları bulunmaktadır.

Öte yandan platform şirketleri çalışan kurye sayılarını bildirmemektedir. Platform teslimat sektöründe önceki yıllara göre ücretlerdeki düşüş, giderlerin artması, sorunlar yaşandığında muhatap bulunamaması gibi sorunlar; çalışan kurye sayısının azalmasına yol açmış olabilir. Dolayısıyla ölüm oranlarındaki düşüş, çalışan sayısındaki azalmadan kaynaklanıyor olabilir. Ancak bu şirketlerin yıllara ve aylara dayalı olarak çalışan kurye sayılarını paylaşmıyor olması, isabetli değerlendirmeler yapmayı da olanaksız kılmaktadır.

Bunun yanı sıra, yine de bu dev şirketlerin çatısı altında hayatlarını kaybeden kurye sayısı oldukça yüksek bir sayıyı ifade etmektedir. Şirketlerin kuryelerin yaşam hakkını korumak için düzenlemeler yapmakla yükümlü olduğunu, bir kişi daha eksilmemesinin mümkün olabileceğini yüksek sesle hatırlatmak gerekmektedir. Dolayısıyla ismi geçen şirketler, bir an önce çalışma şartlarını gözden geçirmelidir.

Tablo 6: Hayatını Kaybeden Kuryelerin Çalıştıkları Yerlere ve Firmalara Göre Dağılımı



KURYELERİN ÖLÜMLERİ KÜRESEL BİR MESELEDİR

Baker Khundakji

İşin Geleceği Bölümü Yöneticisi - Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF)

Kuryelerin ve diğer platform çalışanlarının iş yerinde ciddi güvenlik ve sağlık sorunlarıyla karşı karşıya kaldığı yaygın olarak kabul edilmektedir. Ancak karşılaştıkları sorunları tam olarak anlamak veri eksikliği nedeniyle zordur. Sahada, lokasyon bazlı çalışan platform çalışanlarının tam sayısı genellikle bilinmemektedir. Ayrıca genelde işçi olarak kabul edilmediklerinden sağlık ve iş güvenliği istatistikleri ya toplanmamakta ya da başka kategoriler altında gizlenmektedir. Bu durum ise platform ekonomisindeki kuryelerin ve sürücülerin dünya genelinde karşı karşıya kaldıkları acımasız gerçeklerin üzerini örtmektedir.

Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF)'nin desteklediği kuryelerin iş güvenliği konusundaki çalışmalar ve kamuya açık veriler, kuryelerin her yerde güvencesiz çalışma koşullarıyla karşı karşıya olduğunu ve bu işin yüksek riskli bir meslek olarak değerlendirilmesi gerektiğini açıkça ortaya koymaktadır. Örneğin 2023 yılında yalnız 5 ülkede göçmen işçiler arasında kurye ölümleriyle ilgili yaptığımız bir araştırma, kazalar veya şiddet sonucu meydana gelen 26 ölümü ortaya koyarken araştırmacılar bu rakamın gerçek ölüm sayılarının çok altında olduğunu, yani aslında bu sayının 'büyük bir eksik tahmin' olduğunu belirtmiştir. Sektördeki işin tehlikelerini göstermek için mevcut verilerin kısa bir özeti bile yeterli olabilir:

ABD'de birçok kurye çalışırken öldürülüyor. 2023 yılında yayımlanan bir rapor, 2017'den bu yana 50'den fazla ölüm yaşandığını gösterirken 2024 yılına ait bir başka rapor, dijital uygulama çalışanlarına yönelik cinayetlerde en az 9 teslimat kuryesinin çalışırken öldürüldüğünü ortaya koymaktadır.

Ayrıca birçok kurye trafik kazalarında hayatını kaybetmektedir. Yalnızca New York şehrinde, 2024 yılında 10 kurye yaşamını yitirmiştir. Ulusal düzeyde bu rakamın daha yüksek olması muhtemeldir. Çünkü ABD Çalışma İstatistikleri Bürosu, teslimat ve taşımacılığın ülkedeki en tehlikeli 6. meslek grubu olduğunu rapor etmektedir.

Benzer bir durum Çin'de de görülmektedir. 2019 yılında, Şanghay'daki Trafik Polis Merkezi 300'den fazla kurye yaralanması vakası bildirmiş ve her iki günde bir kuryenin öldüğünü veya yaralandığını hesaplamıştır. 2023 yılında, Avustralya Taşımacılık İşçileri Sendikası (TWU), son dört yıl boyunca yalnızca Victoria eyaletinde yılda 150 kuryenin yaralandığını ortaya koymuştur. TWU daha önce 2020 yılında da Victoria eyaletinde sadece iki ay içinde 5 kuryenin çalışırken öldüğünü rapor etmişti. Öte yandan, İspanya'daki ulusal trafik gözlemevi, kurye trafik kazalarının tüm trafik kazalarının neredeyse üçte birini oluşturduğunu ve bu kazalara karışan kuryelerin çoğunluğunun Uber veya Glovo platformları için çalıştığını bildirdi. Ayrıca bu oranın artmakta olduğunu da vurguladılar. Bu veriler, dijital platformlarda teslimat kuryesi olarak çalışmanın, dünyanın neresinde olursa olsun son derece tehlikeli bir meslek olduğunu açıkça göstermektedir.

Dünya genelinde kuryeleri kendileri de yüksek düzeyde kaza ve şiddet yaşadıklarını bildirmektedir:

ILO verilerine göre 2021 yılında, kuryelerin neredeyse %90'ı işte güvenlik kaygıları yaşadığını belirtmiştir. ABD'de 2021 yılında kuryelerin yaklaşık %22'si çalışırken bir kazaya ya da bir tür şiddete maruz kaldığını bildirmiştir. Yine Meksika'da, 2021 yılına ait bir araştırmaya göre, kuryelerin neredeyse %50'si kazaya ya da şiddete maruz kaldığını belirtmiştir. Brezilya'da ise 2023 yılında Bahia Üniversitesi tarafından yapılan bir araştırma, kuryelerin neredeyse %60'ının iş yerinde kazaların ya da şiddetin kurbanı olduğunu ortaya koymaktadır. Bu konuda daha sistematik çalışmalar yapılması gerektiği açık olsa da, kuryelerin kendileri bu işi son derece tehlikeli olarak gördüklerini ifade etmektedir.

Tehlikenin bir kısmının yolda olmanın doğasında olduğu söylenebilecekse de, büyük bir kısmı da platform ekonomisinde çalışmanın belirli şekillerde

kontrol edilmesinden kaynaklanmaktadır. Bu durum, sektörde yeni ortaya çıkmakta olan birçok düzenlemede de kabul edilmektedir. Aslında, özellikle kuryeler ve genel olarak platform çalışanları için güvenlik eksikliği, bu sektördeki işlerin düzenlenmesi yönünde başlıca itici etkenlerden biri olmaktadır İspanya'nın "Kurye Yasası," Avrupa Birliği'nin "Platform Çalışma Direktifi," Meksika'nın Çalışma Reformu Tasarısı ve Avustralya'nın "Yasal Boşlukları Kapatma" düzenlemeleri, bu savunmasız işçilerin sağlık ve güvenliğini iyileştirmenin yanı sıra diğer haklarını da güvence altına almayı amaçlamaktadır.

Bu konunun önemi, birçok önde gelen platform tarafından da dolaylı olarak kabul edilmiştir. Fairwork Foundation (Adil İş Vakfı)'ın 2024 yılında yaptığı araştırma; Hindistan'da 7 platformun, Şili'de bir platformun ve İtalya'da 5 platformdan 4'ünün artık koruyucu güvenlik ekipmanları sağladığını ve çalışanlara eğitim verdiğini göstermektedir. Bunlar, tıpkı Uber'in ITF ile imzaladığı ve sağlık ve güvenlik meselelerini işçilerle tartışmayı, onların güvenliğini artırmayı taahhüt eden mutabakat anlaşması gibi doğru yönde atılmış bir adımlardır.

Bu gerçekler, hem hükümetlerin hem de platform şirketlerinin platform teslimat sektöründe çalışmanın ne kadar tehlikeli olduğunu ve ek korumalar gerektirdiğini giderek daha fazla kabul ettiğini göstermektedir. Kurye Hakları Derneği'nin bu raporu, teslimat kuryelerinin yaşadığı tehlikelerle ilgili küresel kanıtlar bütününe önemli bir katkı sağlamaktadır. Türkiye'deki politika yapıcılarını, kuryelerin maruz kaldığı yüksek riskleri gerçekçi bir şekilde değerlendirmeye ve sektörde iş güvenliği odaklı bir düzenleme üzerine düşünmeye davet ediyoruz.

Dayanışmayla...



- 1) https://8585d5f5-3bf9-4ca9-81f2-26dce6d9e662.usrfiles.com/uqg/8585d5_aa7df6dcafeb4363b-0fa70f1d1cd80ef.pdf
<https://www.euronews.com/next/2022/04/07/over-50-us-gig-worker-deaths-in-five-years-highlight-the-dangers-of-the-platform-economy>
- 2) <https://documentedny.com/2024/12/05/delivery-worker-deaths-safety/>
- 3) 2021 yılında ABD Çalışma İstatistikleri Bürosu (BLS), yerel kurye ve teslimat işçileri arasında 24 ölüm bildirdi.
<https://www.bls.gov/iif/fatal-injuries-tables/fatal-occupational-injuries-table-a-1-2021.htm>
- 4) Degan Yu, Jiayuan Zhang, Gawon Yun, 'Delivery riders' safety and delivery efficiency in on-demand food delivery industry: The moderating role of monitoring algorithms', Research in Transportation Business & Management, Volume 55, 2024.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2210539524000452>
- 5) <https://www.twu.com.au/press/unreported-death-of-15th-food-delivery-rider-and-alarming-injury-rates-show-urgent-need-for-reform-twu/>
- 6) <https://www.publico.es/sociedad/riders-explotacion-laboral-riesgo-elevado-sufrir-accidentes.html>
- 7) ILO Flagship Report on Digital Labour Platforms, 2021,
<https://www.ilo.org/publications/flagship-reports/role-digital-labour-platforms-transforming-work-id-work-p.171>.
- 8) Laskaris, Z., Hussein, M., Stimpson, J.P. et al. A Price Too High: Injury and Assault among Delivery Gig Workers in New York City. Journal of Urban Health (2024).
<https://link.springer.com/article/10.1007/s11524-024-00873-9#Sec9>
- 9) <https://www.business-humanrights.org/es/%C3%BAltimas-noticias/m%C3%A9xico-el-47-de-los-repartidores-de-aplicaciones-de-entrega-han-sufrido-al-menos-un-accidente-laboral-la-media-mundial-es-de-21-seq%C3%BA-la-oit/>
- 10) Projeto Caminhos do Trabalho, Levantamento sobre o Trabalho de Entregadores e Motoristas das autointituladas "plataformas digitais", 2023,
<https://www.gov.br/fundacentro/pt-br/comunicacao/noticias/noticias/2023/agosto/fundacentro-e-ufba-celebram-acordo-para-mapear-adoecimento-ocupacional/relatorio-caminhos-do-trabalho-2023-entregadores-e-motoristas-final.pdf>
- 11) https://fair.work/wp-content/uploads/sites/17/2024/10/Fairwork_India_Report_2024.pdf ;
https://fair.work/wp-content/uploads/sites/17/2024/08/Fairwork-Chile-Report-2024_EN.pdf ;
https://fair.work/wp-content/uploads/sites/17/2024/08/Fairwork-Italy-Report-2024_EN.pdf

ÖLÜMDEN DÖNENLER: MOTO KURYE KAZALARINA DAİR KURYE ANLATILARI

“Her gün sabah evden helallik alarak çıkıyoruz. Akşam sağ salim evimize dönüp dönemeyeceğimizi bilmiyoruz. Siz hiç evden çıkarken ‘bugün ölebilirim ya da yaralanabilirim’ diye çıktınız mı? Biz her gün ölebileceğimizi ya da en iyi ihtimalle yaralanabileceğimizi düşünerek çalışıyoruz. Buna da moto kuryelik diyoruz. Ve işin acı tarafı düşündüklerimiz bir gün mutlaka başımıza geliyor. Ya ölüyoruz ya ölümden dönüyoruz. ”

Bu sözler İstanbul’da sinyal vermeden önüne kıran bir otomobile çarparak kaza yapan, kırılan ayağı iyileşsin diye aylarca çalışamayan, maddi ve psikolojik olarak zorluklar yaşayan moto kurye Ali’ye ait. Ali’nin anlattıkları on binlerce moto kuryenin ruh halinin aynası gibi.

Her gün yola çıkan moto kuryeler, hız baskısı, paket başı ödeme sistemi, trafikte motosikletlerin fark edilmemesi, eğitim yetersizliği gibi nedenlerden dolayı kaza ve ölüm riski ile iç içe çalışıyorlar. Rapor boyunca ele alınan kurye ölümlerinin nedenleri kurye kazalarının da nedenleridir. Bu yılki, raporumuzda ölümlerin yanı sıra, kurye kazalarına da dikkat çekelim ve ölümden dönen kuryelere söz verelim istedik.⁽¹⁾

İstatistiklere yansımayan acılar

Trafik Şube Müdürlüğü’nün Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri Raporu’na göre 2024 yılında 94.095 motosiklet kazası kayıtlara geçmiştir. Bu verilere göre aylık ortalama 7.841 motosiklet kazası gerçekleşmektedir. Ortalama günlük

(1) Moto kurye kazaları, kuryelerin kazalar sonrası yaşadıkları ve bu kazaların ardında yatan nedenler geniş kapsamlı araştırmalara ve raporlamalara konu edilmelidir.

motosiklet kazası sayısı ise 261’dir. Ne yazık ki, Trafik Şube Müdürlüğü (ya da herhangi bir ilgili kurum) motosiklet kazaları içerisinde moto kurye kazalarını ayrı bir başlık olarak incelememektedir. Fakat şehir trafiğinde moto kurye yoğunluğu ve saha gözlemleri dikkate alındığında bu kazaların hatırı sayılır bir bölümünde kuryelerin taraf olduğu ifade edilebilir.⁽²⁾

Kuryelerle ilgili istatistikler tutulmadığı gibi var olan istatistiklerin de insanların hikayelerini yansıtmadığı bir gerçek. Türkiye’de her yıl çok sayıda moto kurye, hem fiziksel hem de psikolojik açıdan büyük zararlar görüyor. Ölümün kıl payı sıyırıldığı bu kuryeler, yaşadıkları kazalar sonrasında hayatta kalabilmek için yalnızca bedensel değil, aynı zamanda ruhsal olarak da mücadele etmek zorunda kalıyor.

“ ‘Kaza anısı’ olmayan kurye yoktur”

“Kazayı yaklaşık 5 ay önce geçirdim, kazayı yaptığım yer kör noktaydı, araç sahibi de beni göremedi ben de onu göremedim o şekilde oldu.”

“Otobandan paket götürüyordum sağ şeritte 60-70 km/h ile sapağa gitmek isteyen bir araç beni fark etmeyip arkamdan çarptı.”

“Nisan ayında hafif yağmur yağmaya başladığı anda yol biraz bozuktu ve aniden arka teker kayarak motor yan yatıp sürüklenmeye başladı. Haliyle ben de sürüklenmek zorunda kaldım ve düşmenin etkisiyle sol el bileğimi kırdım.”

Yoldan herhangi bir moto kuryeyi çevirseniz, sohbeta başlasanız size mutlaka “kaza anısı” anlatacaktır. Hatta öyle ki, her kuryenin kaza anıları “askerlik anıları” gibidir. Başı vardır sonu yoktur. Kaza anısı olmayan kurye de yoktur.

Kazaların silin(mey)en izleri

“Sol kolumda ve sol işaret parmağımda 4.5 saate yakın süren açık bir ameliyat geçirdim toplamda 70’e yakın iç ve dış dikiş atıldı kolumda doktorun

(2) <https://bianet.org/yazi/her-gun-en-az-300-motosiklet-kazasi-oluyor-301179>

söylediğine ve raporlara göre %70 oran da kas ve tendon kopması mevcut olduğu için kalıcı iç dikişlerim mevcut parmağıma atılan dikişler alındı hissiyat kaybım genel olarak var.”

“Fiziksel olarak sağ omzum çıktı ve çok fazla darbeden dolayı şişmişti, şiş olduğu için yerine oturtamadılar. İyileşince oturttular ama şu an sağ omzumu yukarı kaldırınca kemik de dışarı çıkıyor. Büyük ihtimal ilerleyen zamanlarda daha çok sıkıntısını yaşarsam ameliyat olacağım.”

“Fiziksel olarak ön çapraz bağlarım koptu. Tabii ki bu da beni otomatik olarak hem psikolojik hem de ekonomik olarak sıkıntıya soktu.”

“Motor sürerken endişe duyuyorum artık, her an arkamdan biri çarpacak hissiyatı var hep ve iki ay çalışmadım, ödemelerim aksadı bankalarla sorun yaşadık baya.”

Moto kuryeler yaşadıkları fiziksel sorunları anlatırken oldukça soğukkanlı. Günlük rutin bir olayı anlatır gibi konuşuyorlar. Belki de bildikleri ve göze

aldıkları şeyleri yaşadıkları için biraz da doğal görüyorlar. Bazılarının kaza izleri kısa süre sonra kabuk bağlayıp silinse de birçok kurye bu izleri uzun yıllar taşıyor.

Maddi ve psikolojik izler

Ama kuryeler maddi ve psikolojik sorunlarını anlatırken aynı soğukkanlılık da olmuyor çoğu zaman. Sesleri titriyor. Derin iç çekişlere tanık oluyorsunuz. Çalışamayacak olmanın yarattığı ve yaratabileceği sorunların ağırlığı çöküyor üzerlerine. Özellikle de evli ve çocuk sahibi olan kuryeler...

“İlk hafta uyumakta zorluk çektim, sonrasında kendimi yarım hissettim. Eskisi gibi kolumu kullanamıyorum, ama bir gün tekrar motorun üstüne bineceğim diye de moralimi bozmadım” diyor Ankara’dan Murat.

İzmir’den Yusuf ise “Eşim gebeliğinin ilk zamanlarındaydı. Kazadan sonra eşim benle sürekli ilgilenmek zorunda kaldı, bebeğimizi kaybetme korkusu yaşadık. Beni motive eden tek şey eşimin bana olan desteği ve ilgisiydi” diyor.

“Ailem çok fazla etkilendi normalde çalışırken falan beni aramazlardı. Şimdi annem abim falan arıyorlar ne zaman geleceksin nerde kaldın gibisinden ve sürekli baskı yapıyorlar kuryeliği bırakmam için.”

Bu yazı için görüştüğümüz 10 kuryenin tamamı ekonomik olarak zorlandığından bahsetti. Bir hafta rapor alan da, 5 ay yatmak zorunda kalan da... Zira kamuoyunda yanıltıcı reklamların aksine kuryeler çok para kazanamadığı gibi birikim de yapamıyor. Birkaç gün çalışmasa bile o ayı çevirmekte zorlanıyor.

Her kazayı kurye ile birlikte ailesi de sevdikleri de yapmış oluyor. Aileler iyileşme sürecinde destek olabildiği gibi, sürecin stresi ve ekonomik dengelerin bozulması aile ve evlilik ilişkilerinde ciddi gerginliklere de neden olabiliyor.

“Sigortalar yetersiz, sigortasızlık başa bela”

“Çalıştığım firmanın sigortası vardı, sigorta şirketine rapor yolladığım için



de bana belirlenen miktar kadar ödeme yapıldı haricinde şahsi sigortam mevcut değil.”

“Kaza sigortam yoktu, sosyal yardımlaşma derneğine başvuruda bulundum ama herhangi bir yardım alamadım.”

“Maalesef kaza sigortam yok.”

“Başvuracak yerler hakkında bilgim olmadığı için başvuru yapmadım. Araç sürücülerinin motosiklet kullanıcılarını fark etmeleri sağlanmalı ve yolların köstebek yuvası değil de normal bir şekilde yapılması.”

“Zorunlu trafik sigortam vardı herhangi bir yere başvurmadım. Kurye şirketlerinin çok da umurunda olduğumuzu düşünmüyorum. Zaten ölümler ve kazaları önlemek içinde firmalar ehliyet süresi şartı koysalar en azından ehliyeti alan direkt kurye olamaz. 2 senelik motor ehliyeti olan kişi olabilse mesela daha iyi olabilir tecrübe konusunda.”

“Abi sen de piyasanın içindesin. Sigortalar yetersiz, sigortasızlık başa bela. SGK’lı olsan firmalar zaten karışmıyor SGK ne kadar verirse ona talim oluyorsun. Eğer tedavi süreci uzarsa firma sana bir bahane ile yol vermeye çalışıyor. Esnaf kuryelerde her firma başka bir alem. Kimi firmalar rapor olunca günlük 1.000 TL, kimi firmalar 1 aylık rapor varsa asgari ücrete yakın ödemeler yapabiliyor. Bu ekonomik şartlarda akmasa da damlar misali bunlar. Zorunlu sigortaların artırılması ve sigorta hizmetleri hakkında tüm kuryelerin bilgilendirilmesi ve danışmanlık alabilmesi gerekiyor. Kimin başına ne zaman neyin geleceği belli değil. Çalışamaz duruma geldiğimizde geçinemeyeceksek, destek bulamayacaksak niye kelle koltukta çalışıyoruz ki?”

“Öldürülen kuryeler için ADALET, hayattaki kuryeler için GÜVENCE istiyoruz”

Kaza yapan kuryelerin bazılarını dinledik. Kazaya riskini artıran olumsuz çalışma şartları, sigortasızlık, var olan sigorta şartlarının yetersizliği, kazalar sonrası destek mekanizmalarına ulaşamama gibi sorunlar kuryeleri hem

ekonomik hem de psikolojik olarak zor duruma sokuyor.

Moto kuryeliğin “Çok Tehlikeli Meslekler Statüsü”ne alınmaması, Mesleki Yeterlilik Belgesi’nin zorunlu hale getirilmemesi, uzun çalışma saatleri, kuryeleri kazaya sürükleyen “hız baskısı”, “paket başı ödeme ve bonus/pirim sistemi”, kaliteli ekipmanların pahalı ve ÖTV’nin yüksek olması, motosikletler için ayrı yolların yapılmaması ve motosikletlerin trafikte fark edilmemesi gibi kurye ölümleriyle ilgili dile getirilen sorun ve talepler kurye kazaları için de geçerliliğini korumaktadır.

Kuryeler kaza anında veya sonrasında tek başına mücadele etmek zorunda bırakılmamalı. Zorunlu trafik sigortaları kapsamlı hale getirilmeli, firmalar kuryelerin hayatını önemsemek zorunda kalmalı. Ehliyet şartları sıkılaştırılmasıyla deneyim kazanmadan kuryeliğe başlanmasının önüne geçilebilir. Sigorta süreçlerinde net bir sistem oturtulmalı ve kuryelerin bilgilendirilmesi sağlanmalı.

İstanbul’dan Ahmet “Aldığımız eğitim yeterli değil diğer araç sürücüleri biz motorları bir araç olarak ya da motor üstünde bir can olarak görmüyorlar. Bu nedenle, yaşanmış kazalarda ölümcül ya da ciddi yaralanmalar olduğu takdirde kusurlu araç sahiplerine daha ağır yaptırımlar uygulanmalı” diyerek trafik kazalarının sadece kuryeler için değil, tüm yol kullanıcıları için bir tehlike oluşturduğunu, bu yüzden de kazaların önlenmesi için yalnızca kuryelerin değil, tüm araç sürücülerinin eğitilmesi gerektiğini belirtiyor.

2024 Moto Kurye Ölümleri Raporu’nu hazırlarken bu yıl ölümden dönen kuryelere de söz verelim istedik. Samet Özgül ⁽³⁾ için sosyal medyada adalet isteyen bir hashtag çalışmasında bir twitte “Öldürülen kuryeler için ADALET, hayattaki kuryeler için GÜVENCE istiyoruz” yazıyordu.

(3) <https://x.com/bernzgl94/status/1849858561331036656>

MOTO KURYELİĞİN GİZLENEN HUKUKİ STATÜSÜ

Dr. Murat Özveri

Çalışma ve Toplum Dergisi Yayın Yönetmeni

Kuryelik bugün ortaya çıkmış bir meslek değildir. Mal ve hizmetlerin ticaretin konusu olduğu günden bugüne kadar kuryelik çok önemli bir destek hizmeti olarak hep var olmuştur. Bugün verilen hizmetin ne olduğunun, bu hizmeti verenin kim olduğunun tartışılmasının nedeni, kuryeliğin “moto kurye” olarak adlandırılması ve yapılış şekli ile, niteliği ile uyumsuz bir hukuki statü içerisinde gösterilerek yaygınlaşmasıdır. Motosikletle bir ürünü, bir haberi, bir belgeyi bir noktadan diğerine taşıma işini yapan moto kuryelik yeni teknolojilerin ortaya çıkardığı yeni çalışma biçimlerine örnek olarak gösterilmektedir.

Yeni teknolojilerin ise yeni çalışma ilişkilerini beraberinde getirdiği vurgulanmaktadır. Oysa hiçbir teknoloji kendi başına ben devreye girip yeni ilişkiler yaratayım demez. Her yeni teknolojinin bir sahibi vardır. Bu sahip teknolojinin yeni olmasından faydalanarak kârlarına kâr katar. Diğer yandan yeni teknolojiler sayesinde üretilen mal veya hizmet bir gereksinim haline getirilememişse o mal veya hizmeti üretmenin sermayedar açısından anlamı olmayacaktır. Dolayısıyla yeni teknolojinin ortaya koyduğu mal veya hizmet üzerinden yeni gereksinimler yaratılmadan sermayenin yeni teknolojiyi kullanması olanaklı değildir. Moto kuryelik de bu çerçevede içerisinde doğmuş, bu hizmetin bir gereksinim olduğu kabul ettirilerek piyasası oluşturulmuştur.

Nitekim büyükşehirlerin her geçen gün artan ve karmaşıklaşan trafiği, hız gereksiniminin önemli hale gelmesi, zaman kısıtının ortadan kaldırılmak istenmesi gibi onlarca pratik nedenlerle moto kurye hizmeti almak vazgeçilmez bir gereksinim haline getirilmiştir. Bu hizmeti verenler, bu hizmetten kar edenler tarafından kendileri için en uygun, en az sorumluluk getirecek şekilde adlandırılıp “esnaf kurye” olarak tanımlanmışlardır.

Bu nedenle “Esnaf Kurye” adlandırması tesadüf değildir. Hukuk insan ilişkileri üzerinden hukuki statüler tarif eden, bu hukuki statüler üzerinden de haklar ve borçları belirleyen bir disiplindir. Kuryelik hizmeti üçlü ilişkinin doğmasına neden olmaktadır. Hukuk haklar ve borçları belirlemek için bu üçlü ilişkiyi bir hukuki statü üzerinden tanımlamak zorundadır.

Aslında sorun sanıldığı veya ortaya konulduğu kadar karmaşık değildir. Kurye ile ona işi verip belirli bir adrese gönderen kişi, kurye ile belirli adreste gönderiyi alan kişi, gönderiyi alan kişi ile kurye aracılığı ile gönderen kişi arasında maddi ilişkinin çözümü kuryenin hukuki statüsünü, dolayısıyla haklar ve borçlarını belirleyecektir.

Örneğin belirli bir adrese bir gönderi gönderenle bu gönderiyi alan arasında bu alışveriş, bir alım satım akdinden kaynaklanmış olabilir. Gönderen aynı zamanda satıcı, gönderiyi alan ise alıcıdır. Bu ikisi arasındaki haklar ve borçlar satış akdini düzenleyen hukuk kurallarına göre çözülecektir. Gönderiyi gönderen satıcı, anlaştıkları nitelik ve nicelikte bir malı teslim alan alıcı kararlaştırılan fiyatı ödemek borcu altına girmişlerdir. Her iki taraf da borcunu öder ve aradaki hukuki ilişki sonuçlanır. Belki bir daha herhangi bir ilişki dahi kurmayacaklardır. En azından hukuki bir zorunluluk altında değillerdir.

Gönderiyi gönderen ve kurye arasında da bir hukuki ilişki doğmuştur. Gönderiyi gönderen, kuryeden ücret karşılığı motor kullanarak gönderiyi belirttiği adrese gönderme hizmetini satın almıştır. Gönderiyi gönderen ile kurye arasındaki hukuki ilişkiye verdiğiniz anlam tarafların hakları ve borçlarını belirleyecektir.

Eğer kuryeyi başına “esnaf” sıfatını ekleyerek kendi nam ve hesabına çalışan kişi olarak tanımlarsanız, gönderiyi gönderen, onu istihdam eden kişi de kuryenin müşterisi sıfatını kazanacaktır. Taraflar arasında bir taşıma akdi doğmuş olacak, kurye bu akit kapsamında müşterisinin gönderisini belirtilen adrese taşıma borcu altına girmiş iş sahibi konumunda olacaktır. Yürüttüğü ekonomik faaliyet nedeniyle vergi yükümlüsü olacaktır. Kendi nam ve hesabına çalıştığı için 5510 sayılı yasa kapsamında sigortalı olacak, sigorta primlerini ödemek zorunda kalacaktır. Çalışma saatlerini, çalışma koşullarını, çalışma için gerekli araç ve gereçleri vb. bu hizmetin nasıl

hangi zamanda verileceğini kendisi özgürce belirleyecektir. Bu hizmeti verirken geçirdiği kaza trafik kazası olarak kabul edilecek, kendisi dışında bir başkasının sorumlu olması için o bir başkasının kaza somutunda kusurunun olması gerekecektir. Örneğin zamanında motorun bakımı yapılmadığı için frenlerinin tutmamasından kaynaklanan bir kazada, motorun bakımını yapma sorumluluğu kendisinde olduğu için kusur da kendisinde olacaktır.

Eğer gönderiyi gönderen kişi ile kurye arasındaki ilişkiyi iş sözleşmesi üzerinden tarif ederseniz manzara bambaşka bir alana evrimleşecektir. Bu durumda gönderiyi kuryeye veren işveren, kurye işçidir. İşveren olarak işçiye (kuryeye) ücret ödemek zorundadır. Bu ücret en az asgari ücret olacaktır. Aynı zamanda bu ücret en fazla hafta 45 saatlik çalışmanın karşılığıdır. Haftalık 45 saati, günlük 11 saati aşan çalışmalarda saat ücreti %50 fazla ödenmek zorunda olacaktır. İşveren kuryeye yedi günlük bir zaman dilimi içerisinde kesintisiz 24 saat ücretli hafta tatil hakkı tanıyacaktır. İşverenin bu ilişkide borcu, sadece kuryeye ücret ödemek değildir. İşverenin gözetim borcu vardır. Gözetim borcu kapsamında işin tehlikelerini, bu tehlikelerin beraberinde getirdiği riskleri, bu risklerden sakınmak için yapılması gerekenleri işveren belirlemek, kuryeye bu doğrultuda eğitim vermek, kuryenin bu risklerden sakınması için gerekli araçlarla donanmasını sağlamak, araç ve gereçlerin tehlike kaynağı olmasını engelleyecek bakımlarını yapmak zorundadır.



Bu iki hukuki statü arasında seçimi, kuryeyi mal veya hizmeti pazarlamanın en önemli basamağı haline getiren, bunun için organizasyon yapan işverenler belirlemiştir. Dünya ölçeğinde yaşanan salgın döneminde evden alışverişlerin artması, tedarikçi firmaların, internet üzerinden satış yapan işletmelerin iş hacmini arttırmıştır. Artan iş hacmini karşılamak için moto kuryelik başlı başına bir istihdam haline gelmiştir. İşverenler, artan istihdam olanağını iş sözleşmesiyle karşılamak yerine, iş yasasının getirdiği yükümlülüklerden kaçınmak, olası iş kazalarında sorumlu olmaktan kurtulmak için "esnaf kuryelik" olarak adlandırmayı seçmiş hem kuryeyi, hem devleti bu maddi ilişkinin niteliği ile bağdaşmayan hukuki statüyü kabule zorlamışlardır.

Kurye ile işveren arasında doğan iş ilişkisinin gizlenmesi için bir dizi hukuka aykırı muvazaalı işlemler ard arda gerçekleştirilmektedir. Muvazaa tarafların gerçek iradelerini perdelemek için gerçekleştirilen şeklen hukuki statü yaratan tüm işlemlerdir. Muvazaalı işlem sadece hukuka aykırı değildir, eğer bir önemi varsa ahlaka da aykırıdır. İnsanların, devletin aldatılması dolandırılmasıdır.

Her aşamada hile ve aldatma vardır. İşe alınan her moto kuryeye bir işyeri numarası alınmakta, moto kuryeler kendi nam ve hesabına çalışan işveren gibi SGK'ye bildirim yapılmaktadır. İş o ölçüde kanıksanmış, yasadışı hale gelmiştir ki moto kuryeye evi dışında işyeri numarası alabileceği ve kağıt üzerinde işyeri olarak gösterebileceği yerlerin verileceği internet üzerinden ilanla pazarlanabilmektedir. Aslında parça başı ücretle bağımlı olarak çalışan ve işçi olan motor kuryeler, işverenlerin sadece bir bildiri ile bir anda kendi adına çalışan bağımsız işverenliklere dönüştürülmekte, ticaret firmaları bu işçilere iş ortağı demektedir.

Oysa kurye ile işveren arasındaki ilişkide kuryenin ne götüreceği, nereye götüreceği, hangi güzergahtan götüreceği, günde aynı kişinin kaç gönderi taşıyacağı işverenin talimatı ile belirlenmekte; kurye işverenin emir ve talimatları altında iş görme borcunun gereklerini yerine getirmektedir. Dolayısıyla kurye bağımlı çalışandır. Bağımlılığın tüm unsurları maddi ilişkide mevcuttur. Kuryenin "kayden sigortalı" olmadığı olgusu, bağımlılığın olmadığını göstermez. Aksine, yeni çalışma ilişkilerinin güvencesiz yürütüldüğünü ve aslında bağımlılığın olduğunu gösteren bir olgudur. Aynı şey vergi konusunda da yapılmakta, yeni çalışma ilişkilerinde çalıştırılan vergi

yükünü de çalışana yüklemektedir.

Görüldüğü gibi yeni çalışma biçimleri tüm yeniliklerine karşın, işçi statüsünün belirleyici unsuru olan bağımlılığı ortadan kaldırmamış, perdelemiş, görünür olmasını engellemek için silikleştirmiştir. İş hukuku, yeni çalışma ilişkilerinin beraberinde getirdiği güvencesizliğe, gelir güvencesinin olmamasına, çalışanların sosyal güvenlik sisteminin dışına çıkartılmasına, işin maliyetinin çalışanlara yüklenmesine, kısaca sanayi devrimi sonrasına benzer sefalet koşullarının doğmasına engel olmak için, bağımlılığı perdeleyen, silikleştiren işveren örtülerini, bağımlılık kavramını yeni duruma uygun yorumlayarak kaldırmak zorundadır.

Eşyayı adıyla çağırmak gerekmektedir. İster evlerinden işyeri numarası aldırılarak ister sırf işyeri numarası verme hizmeti üzerinden kendilerine işyeri açılmış olsun, adına esnaf kurye denilen kişiler, gerçekte bağımlı çalışan ve dolayısıyla hukuki statüleri işçi olan kişilerdir.

İşçi-işveren ilişkisini gizlemek için kullanılan her şey aldatma, hile ve muvazaalı işlem olarak hukuken geçersizdir. Kurye, bir işverenin yapmış olduğu iş organizasyonu içerisinde yer almadan bu hizmeti vermesi olanaklı olmayacak biçimde, işverenin emir ve talimatları altında ücret karşılığında çalışmaktadır. Ücretin götürülen gönderi sayısına göre belirlenmesi, aradaki ilişkinin iş ve işveren ilişkisi olduğu gerçeğini değiştirmez. Sadece ücretin parça başı belirlendiğini gösterir.

Moto kuryelerin geçirdiği kazalar, aralarındaki ilişki işçi ve işveren ilişkisi olduğu için iş kazasıdır. Yaralanan kurye, iş kazası sigortasından hiç prim yatırılmamış olsa da yararlanma hakkına sahiptir. İşveren; kuryeye yaptığı işin tehlikelerini, bu tehlikelerin yarattığı riskleri, bu risklerden korunma yollarının neler olduğunu bildirme, kuryenin bu risklerden olumsuz etkilenmemesi için her türlü önlemi alma yükümlülüğündedir.

Ayrıca çalışma saatlerinden hafta tatili ve genel tatillere kadar işverenin iş yasasından kaynaklanan yükümlülükleri vardır. Bu yükümlülüklerden işverenin bir işyeri numarası alma, adına esnaf kurye demeye kurtulması olanaklı değildir. Kuryeler haklarını aramakta kararlı oldukça da hukuken de mümkün olmayacaktır.



KURYE ÖLÜMLERİNİN RAPORLANMASI ve TARTIŞILAN YASAL DÜZENLEME

Kurye Hakları Derneği olarak kurulduğumuzdan beri iki yılı aşkın süredir, moto kuryelerin çalışırken yaşadıkları sorunları, işçi sağlığı ve iş güvenliği şartlarını ve kuryelerin maruz kaldığı iş cinayetlerini takip ediyor ve raporluyoruz.⁽¹⁾ Hazırladığımız raporlarla yalnızca iş cinayetlerinin nedenlerini ve sorumluluk zincirini ortaya koymakla kalmıyor, aynı zamanda bu sorunların kamusal alanda görünür olmasına katkı sağlıyoruz.

Kamuoyunun dikkatini çekmek için moto kuryelerin, meslektaşlarının ölümleri sonrası düzenlediği protestoları paylaşmayı önemsiyoruz. Aynı zamanda, evlatlarını kaybeden kurye ailelerinin adalet arayışına destek oluyor, onların yanında mahkeme salonlarında ve adliye önlerinde “Kuryeler ölmesin” diyerek adalet talebimizi ve dayanışmamızı sürdürüyoruz. Kurumsal temsiliyetimizle kurye ölümlerine dair yıl boyunca basına mülakatlar veriyoruz.

Raporlarımız yalnızca sahada yankı bulmakla kalmıyor, ülke çapında farklı platformlarda da bir referans kaynağı olarak kullanılıyor. Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde milletvekilleri tarafından soru ve araştırma önergelerine konu edilen verilerimiz, ana muhalefet partisi liderinin meclis kürsüsünden

(1) 2021 yılında Kurye Haber Türkiye’deki ilk moto kurye ölümlerini yayınlamıştı. Ayrıca İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi (İSİG), iş cinayetleri raporlarında son yıllarda kurye ölümlerinin verilerini de paylaşmaktadır. Moto Kurye Ölümleri Raporlarını hazırlarken Kurye Haber ve İSİG Meclisi ile dayanışma içinde olduğumuzu da not düşmek isteriz.

çözüm önerilerimizi dile getirmesine de vesile olmuştur.

Bununla birlikte, tüm basın organlarının raporlarımızı esas alarak haberler yapması, çeşitli moto kurye dernekleri, federasyonları ve sendikalarının verilerimizi temel bilgi kaynağı kabul ederek sosyal medyada paylaşması, raporlarımızın önemini ve kapsayıcılığını ortaya koymaktadır. Ayrıca, moto kuryelerin güvencesiz çalışma şartlarına dair çalışmalar yapan akademisyenlerin, araştırmalarında raporlarımıza sıkça atıfta bulunması bu alandaki güvenilir bir kaynak olduğumuzu gözler önüne sermektedir.

Ayrıca raporlarımız İngilizceye çevrilerek başta Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) olmak üzere, dünyanın birçok ülkesinde faaliyet yürüten taşımacılık ve kurye sendika, birlik ve dayanışma ağları ile paylaşılmaktadır.

Moto kurye ölümlerine dikkat çeken ve bu konuda çözüm önerilerini ortaya koyan raporlarımızın böylesine geniş bir alanda kabul görmesi, doğru bir izleme, kayıt ve raporlama sürecinin ne kadar önemli olduğunun en somut göstergelerinden biridir. Bu çalışmalar, moto kuryelerin çalışma koşullarının düzeltilmesi için yürüttüğümüz mücadeleye güç katmaktadır.

Kurye Ölümlerinin İzlenmesi, İşçi Hakları Mücadelesinin Bir Parçasıdır

İşçi sağlığı ve iş güvenliği, bir lüks ya da ayrıcalık değil, temel bir insan hakkıdır. İş yerinde yaşam hakkını güvence altına almak, sadece ulusal sınırların içinde kalmayan, evrensel bir sorumluluktur. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) normları, iş kazalarının ve meslek hastalıklarının önlenmesi, risklerin tespiti ve çözümü konusunda devletlere, patronlara ve sendikalara önemli yükümlülükler getirir. Bu bağlamda, işçi ölümlerinin izlenmesi ve raporlanması, yalnızca bir veri toplama faaliyeti değil, mücadele ve toplumsal değişim için bir araçtır. İşçi hakları mücadelesinde bu çalışmalar, sorumluluğu üstlenen tüm taraflara hesap verme zorunluluğunu hatırlatan bir çağrı niteliğindedir.

Türkiye, Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi, Birleşmiş Milletler’in temel insan hakları belgeleri, Uluslararası Çalışma Örgütü’nün temel sözleşmeleri ve

Avrupa Sosyal Şartı gibi belgelere taraf olmuştur. Bu taahhütlere rağmen iş kazaları ve iş cinayetlerinin her yıl artan bir seyir izlemesi, devletlerin ve patronların yükümlülüklerini yerine getirmediğini açıkça ortaya koymaktadır. Raporlama çalışmalarının, bu ihlalleri görünür kılarak çözüm talep etmesi, sadece ulusal sınırları değil, uluslararası normları ve yükümlülükleri de kapsayan bir işçi hareketi pratiğidir.

Yasal Düzenlemeler İstisare ile Hazırlanmalı

Kurye Hakları Derneği ve moto kurye camiasının yıllardır süren mücadelesi, nihayet yasal düzeyde bir düzenleme gereğinin kabulünü sağladı. İlgili bakanlıklar tarafından kuryelik mesleği ile ilgili atılacak adımların ve bu konuda bir düzenleme girişiminin önemli olduğunu düşünüyoruz. Ancak düzenleme sürecinin hükümet tarafından kurye örgütlenmeleri ile katılımcı şekilde yürütülmemesi büyük bir eksikliklerdir.

Yasa ve yönetmelik taslaklarının kurye örgütlenmeleri ve bizzat kuryelerle paylaşılması ve de dijital imkanlar kullanılarak en geniş istisare zemininin yaratılması; kuryelerin acilietli sorunlarının gelecek olan düzenlemede çözüme kavuşabilmesi için elzemdir. Kuryeler kendi geleceklerini ilgilendiren düzenlemeleri bölük pörçük olarak basından duymak yerine bu karar süreçlerinde kendilerine de söz verilmesini istemektedir.

Öte yandan bahsi geçen düzenlemenin kamuoyuna yansıyan başlıkları, bu tasarının kuryelerin ihtiyaçlarını karşılamayacağı kaygısını beraberinde getirmektedir. Yeni düzenleme ile düşünülen değişiklikler arasında şu hususlar yer almaktadır: Kurye işletmecileri, teslim aldıkları gönderi için taşıma süresi taahhüdünde bulunmayacak. Kuryeler gönderinin ‘makul bir sürede’ teslimini sağlayacak. Teslimi mümkün olmayan adresler için kurye gönderisi kabul edilemeyecek. Moto kuryeler için belirli suçlardan hükümlü olmama şartı aranacak. Yemek kuryeliği yapan işletmelerde, tek parçada en fazla 20 kilogram ağırlığı veya 100 desimetreküp hacminde olan ve kargo niteliği taşımayan ürünler taşınabilecek. Moto kuryeler taşıdıkları gönderilerin hasara uğramasından sorumlu olacak ve çevreyi ve insan sağlığını koruma ve çevre kirliliğini önleme amacıyla gerekli tedbirleri alacak. KVKK kapsamında, gönderici ve alıcı bilgilerinin gizliliği sağlanacak.

Alicısına teslim edilmeyen gönderiler, gönderen kişi ya da kuruma geri götürülecek. Kuryelere koruyucu ekipman kullanım zorunluluğu gelecek. Koruyucu ekipman içerisinde yer alan reflektifli yelek üzerinde kurye ibaresi yazacak. Kurye teslimi için kaydedilecek motosiklet veya mopedler 10 yaşından büyük olamayacak. Ayrıca mesleki yeterlilik belgesi alımı ile kayıt dışılıkla mücadele edilecek.

Bu düzenlemelerin bazıları, sektördeki sorunların çözümüne katkı sunabilir. Ancak düzenlemelerin kuryelerin gerçek taleplerini karşılayıp karşılamadığı soru işaretleri barındırmaktadır.

Kuryeler Ne İstiyor?

Moto kuryeler ve kurye örgütlenmeleri, yasal düzenlemelerin uzun süredir eksikliği hissedilen bir gereklilik olduğunu belirtmektedir. Herkesin elini kolunu sallayarak, hiçbir eğitim almadan ve hatta ehliyeti dahi olmadan moto kuryelik yapabilmesi rahatsızlıkla karşılanmaktadır. Basına yansıyan yasa tasarısıyla bu kaygıların bir nebze olsun hafifletileceği düşünülüyor. Özellikle kuryelikteki kayıt dışılığının önlenmesi ve mesleki yeterlilik belgesinin zorunlu hale getirilmesi, kurye camiası için önemli bir düzenleme olarak görülüyor. Hızlı teslimat taahhüdünün kalkmasının ve yerine makul sürede teslimatın gelmesinin şayet iyi bir denetim olursa kuryelerin lehine olması bekleniyor.

Yasa tasarısının en başından itibaren kuryelerin talepleri dikkate alınarak oluşturulması, düzenlemenin gerçek çözümler getirmesini sağlayacaktır. Kurye örgütleri de bu yasal düzenlemenin geniş bir toplumsal tartışma ve sektördeki tüm aktörlerin katılımıyla şekillendirilmesi gerektiğini vurguluyor. Zira bu şekilde yürütülmeyen tasarılar önemli eksiklikler barındırıyor. Örneğin düzenlemeyi hazırlayan bakanlıkların aynı zamanda uygulama ve denetim sorumluluğu bulunuyor. Bu tasarıda ise bunun ne ölçüde yapılacağı belirsizliğini koruyor.

Yine tasarı, moto kuryeliğin tehlikeli bir meslek olduğunu ve bu mesleğin “çok tehlikeli meslekler” arasına alınması gerektiğini göz ardı ediyor. Oysa moto kuryelerin talepleri arasında, mesleklerinin “çok tehlikeli” kategorisine

alınarak hak ettikleri tanım ve teminatı almaları başı çekiyor. Kaza ve iş cinayeti vakalarına karşı ciddi önlemler almadan yürürlüğe giren bir yasa, hayati bir anlam da ifade etmeyecektir. Ayrıca, yalnız mesleki yeterlilik belgesinin değil, eğitim masraflarının da patronlar tarafından karşılanması ve ileri sürüş eğitimlerinin zorunlu hale getirilmesi gerekmektedir.

Geçinebilecek seviyede ücret, insana yaraşır çalışma koşulları ve çalışanların korunması gibi taleplerin tasarıda yer almadığı, basına yansıyan başlıklardan anlaşılmaktadır. 10-12 saat süren çalışma saatleri, sigortasız genç işgücü kullanımı ve çalışma koşullarındaki güvencesizlikler, kuryeler için halen çözülmemiş sorunlar arasındadır. Çalışma saatlerinin kısıtlanması, kuryelerin insanca yaşamalarını sağlayacak koşulların ortaya konması ve bu doğrultuda uygun bir ücret belirlenmesi işçi sağlığı ve güvenliği konusunda kritik bir noktada durmaktadır. Bununla birlikte, önemli taleplerden biri de 18 yaş altı çocukların yasalara uygun olmayan şekilde çalıştırılmalarının önlenmesi ve kötü hava koşullarında ücretli izin verilerek kuryelerin yaşamlarının tehlikeye atılmamasının sağlanmasıdır.

Kendilerine sorulmadan kendileri hakkında alınan kararların can alıcı sonuçları ile karşı karşıya kalan kuryeler, yalnızca yasal haklarının değil, yaşam haklarının da güvence altına alınmasını istiyor.

Esasen iş cinayetleri olan kurye ölümlerinin kayıt altına alınması ve kamuoyu ile paylaşılması, insan yaşamını hiçe sayan iş modellerine karşı direniş araçlarından biridir. İşçi ölümleri sadece istatistik değil, tüm yönleriyle hak mücadelelerinin merkezine alınması gereken ağır toplumsal bir sorundur. İşçi ölümlerinin izlenmesi ve raporlanması politiktir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Moto kurye ölümlerinin tek bir nedeni olmadığı gibi çözümü için de birkaç maddelik bir düzenleme yeterli olmayacaktır. Ölümün arkasında yatan, kuryeyi o ani ve acı fren sesine götüren sürecin kapsamlı olarak araştırılması, sorumluluk zincirinin tüm halkalarının bütünlüklü olarak ele alınması gerekmektedir.

Geçtiğimiz yılların aksine bu yıl “ölüm raporu” hazırladığımız dönemde, kimi yasal düzenlemeler tartışılmaktadır. Eksik de olsa bazı düzenlemelerin gündeme gelmesini Kurye Hakları Derneği olarak önemsiyoruz. Ancak düzenlemenin kuryelerle ve moto kurye örgütlenmeleri ile resmi kanallardan paylaşılması, konunun en önemli öznelere sürecin dışında bırakılacağı ve olası düzenlemenin yetersizlikler barındıracağı kaygısını oluşturmaktadır.

Bu yıl da, raporlarımızda yer alan verilerin, sorun tespitlerinin ve çözüm önerilerinin yasa yapıcılar tarafından dikkate alınması talebimizi yineliyoruz. Moto kurye ölümlerinin önlenebilir olduğunu, yasa yapıcılardan patronlara, reklamlardan müşterilere, trafikteki paydaşlardan kuryelere ve kurye örgütlenmelerine kadar tüm tarafların üzerlerine düşen sorumluluklar olduğunu bir kez daha hatırlatıyoruz.

Moto kuryelik mesleği Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından “Çok Tehlikeli Meslekler” sınıfına dahil edilmeli, kuryelerin çalışma koşulları denetlenmeli, mesleki yeterlilik ve güvenli sürüş belgesi olmayan kuryeler çalıştırılmamalıdır. Yasal ve insani olmayan 12-14 saat gibi uzun çalışma saatleri, çocuk yaşta işçi çalıştırma, kayıt dışı çalıştırma gibi uygulamaların önüne geçilmesi sağlanmalıdır.

Yolların ve trafiğin motosiklet sürücülerine uygun hale getirilmesi, motosikletlerin diğer araç sürücüleri tarafından fark edilmesi büyük önem taşımaktadır. Kazalarda ağır yaralanma ve ölümlere neden olan, motorcuların “katil bariyer” diye adlandırdıkları bariyerlerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Belediyeler tarafından “Motorcu Dostu Bariyerler”e dönüştürülmesi için kapsamlı çalışmaların yapılması, yol bakım, ışıklandırma, uyarıcı levhalar konusundaki denetimlerin sıkılaştırılması gerekmektedir. Fransa, Arjantin, Malezya gibi ülkelerde örnekleri bulunan motosikletliler için özel şeritli yolların, pilot bölgelerde hayata geçirilmesi ve yaygınlaştırılması da kuryelerin güvenliği açısından hayati önem taşımaktadır.

Ticaret Bakanlığı Tüketicinin Korunması ve Piyasa Gözetimi Genel Müdürlüğü bünyesinde faaliyet gösteren Reklam Kurulu tarafından 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 önem arz etmektedir.

Şirketler ve işletmelerin, kuryelere insanca yaşayabileceği bir ücret vermesi; prim, bonus ve aevli saatler gibi işçi güvenliğini tehlikeye atan yöntemlerden vazgeçmesi gerekmektedir. Sigortasız ve ehliyetsiz kurye çalıştırılmaması; esnaf-kuryelerini iş sözleşmelerinin 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 yapılmaması, Yunus Emre Göçer, Tevfik Kalkan, Sefa Şerif Efe ve daha birçok davada “taksirle ölüme neden olma” maddesine dayanak gösterilerek düşük cezaların verilmesi ve neredeyse hiç tutuklanmanın olmaması üzerinde durulmalıdır. Samet Özgül, Ata Emre Akman ve Muhammet Çetinkaya gibi silahlı ve bıçaklı saldırılar sonucu hayatlarını kaybeden kurye ölümlerinde takdir indirimleri yerine 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 kamuya paylaşmasına ve bu ölümlerde sorumluluğu olan kurumlar üzerinde daha çok baskı oluşturmaya büyük ihtiyaç vardır.

Kuryeleri olumsuz hava koşullarında siparişe çıkmaya zorlayan patronların baskısına karşı, kuryelerin 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununun 13. Maddesi’ndeki ciddi ve tehlikeli durumlarda “çalışmaktan kaçınma hakkı”nı kullanabilmesi güvence altına alınmalıdır. Valilikler kötü hava şartlarında idari tedbir kararları almak konusunda meteorolojik verileri ve sahadaki kurye örgütlenmelerinin taleplerini daha titizlikle değerlendirmelidir.

Kuryeler, canlarını hiçe sayan güvencesiz çalışma rejimine karşı hayatlarını ve haklarını savunmalı, geçinebilmek için çok uzun saatler çalışmalarını gerektiren “piyasa şartları” maskesi altındaki düşük ücretlere itiraz etmeli, iş yerindeki baskı ve mobbinglere ortak tutumlar geliştirmeli, sadece bugünlerini değil geleceklerini de düşünerek daha güvenli ve insanca bir yaşam için örgütlenerek birlik olmalıdırlar.



2024

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 2024

Yayın Tarihi: 20 Ocak 2025