

MOTO KURYE ÖRGÜTLENMELERİNE  
GENEL BAKIŞ

# KURYELİKLE İLGİLİ TESPİT EDİLEN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ RAPORU



# KURYE HAKLARI DERNEĞİ

## KÜNYE

**Yayımlayan:** Kurye Hakları Derneği

**Tasarım:** mainpagestudio.com

**Yayın Tarihi:** Ekim, 2023

**Osmanağa Mah. Serasker Cad. No:33**

**(Serasker Han) Kat: 4 Daire: 27 Kadıköy/ İST**

**kuryehaklaridernegi@gmail.com**

**kuryehaklari.org**

**@kuryehaklari**

# İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ .....	4
<b>1.BÖLÜM</b>	
<b>MOTO KURYE ÖRGÜTLENMELERİNE GENEL BAKIŞ</b> .....	6
Moto Kuryelerin Örgütlenme Faaliyetleri.....	7
Dernek, Federasyon, Konfederasyon .....	7
Sendikalar .....	8
Komite, Birlik, Dayanışma Ağı, Oda.....	9
Üye Profili, Kurumsal Yapı ve İşleyiş.....	9
Faaliyetler, Sosyal Medya, Ne Kadar Kuryeye Ulaşıyor .....	12
Başvurular, Destek Mekanizmaları.....	15
Ortak Faaliyetler ve İş Birliği.....	16
Kurye Örgütlenmelerinin Güncel Planları.....	17
<b>2.BÖLÜM</b>	
<b>MOTO KURYELERİN GENEL SORUNLARI</b> .....	19
Hız Baskısı, Kurationsızlık ve Ölüm Getiriyor .....	19
Motosikletleri Fark Edin .....	20
Güvenceli İş İnsanca Çalışma Koşulları/Saatleri.....	21
Çalışma Saatleri Çok Ücretler Az .....	22
Mobbing ve Angarya Çok, Saygı ve Ekipman Az .....	25
Esnaf Kuryelik Büyük Sorun .....	27
Çok Tehlikeli Meslek Statüsü ve Mesleki Yeterlilik Belgesi.....	28
Moto Kuryelerin “En Önemli” Sorunu.....	30
Kuryelik Değil Kuryelikler Var .....	31
Kuryelerin En Önemli, Can Alıcı Sorunu Nedir? .....	31
Esnaf Kuryelik Hakkında Düşünceler ve Öneriler .....	33
E-Ticaret Verilerinin Söyledikleri .....	33
Kendi Hesabına Çalışma/Esnaf Kuryelik.....	34
Esnaf Kuryelik Nasıl Düzenlenmeli?.....	34
Esnaf Kuryelik Kaldırılmalı .....	37
Esnaf Kuryelik Tartışılmalı .....	40
<b>3.BÖLÜM</b>	
<b>KAMU KURUMLARINDAN VE İŞVERENLERDEN BEKLENTİLER</b> .....	41
Kamu Kurumları Kuryeler İçin Ne Yapmalı? .....	42
Kuryeler İşverenlerden Ne Bekliyor? .....	44
<b>SON SÖZ</b> .....	47

# ÖNSÖZ

Türkiye’de tarihi 30 sene öncesine dayansa da moto kuryelik özellikle çevrimiçi yemek sipariş şirketlerinin son 4-5 yılda yeni pazarlama stratejileri oluşturması ve internetten alışveriş alışkanlığının gelişmesi ile yaygınlık kazandı. Pandemi ile birlikte de başta yemek olmak üzere birçok sektörde paket servis ve eve teslim hayatın vazgeçilmez bir parçası haline geldi. Neredeyse moto kuryelerle çalışmayan sektör ve işletme kalmadı. Moto kuryelerin sayısı yüz binleri<sup>(1)</sup> bularak tarihin en yüksek seviyesine ulaştı.

Hizmet sektörünün en önemli parçalarından biri olmasına rağmen moto kuryeliğin henüz yasal güvencesi şekillenmedi. “Çok Tehlikeli Meslekler Statüsü”ne alınmadığı için “Mesleki Yeterlilik Belgesi” olmadan isteyen herkesin eğitimsiz olarak kuryelik yaptığı bir tablo ortaya çıktı. Sigortalı çalışma, işçi güvenliği ve sağlığı eğitimleri istisnai olarak kaldı. Platform şirketlerinin kendi hesabına çalışma (esnaf kurye) adı altında kuryeleri güvencesiz çalıştırması yaygınlaştı. Günlük çalışma saatleri 10-12 derken 14 saatleri bulmaya başladı. Göçmen işçilerin ortalamadan daha düşük ücretle ve güvencesiz çalıştırılmasına devam edildi. Sonuç olarak tüm bunlar moto kuryeleri, iş kazalarının/cinayetlerinin her geçen gün arttığı bir çalışma rejimi ile karşı karşıya bıraktı.

Sayıları yüz binleri bulan, uzun saatler ve güvencesiz, kaza ve ölümle burun buruna çalışan kuryelerin yasal güvencesi ve mesleki haklarının sınırlı olması; alanda faaliyet yürüten dayanışma/yardımlaşma ve mesleki örgütlenmelerin yaptıkları çalışmalar, etkinlik kapasiteleri/dereceleri, imkân ve kısıtlılıkları ile tespit ettikleri sorunlar ve çözüm önerilerinin neler olduğu sorularını akıllara getirmektedir.

Kuryelerin sorunlarını araştırmak, tespit etmek, raporlaştırmak ve farkındalık yaratmak için kurulan Kurye Hakları Derneği olarak; dernek, federasyon, sendika, komite ve birliklerin üye profillerini, kurumsal yapılarını ve işleyişlerini; kuryelerden hangi konularda başvurular aldıklarını ve destek mekanizmalarının olup olmadığını; ne tür çalışmalarda bulduklarını tespit etmek için bir saha araştırması gerçekleştirdik. Araştırma kapsamında kurye örgütlenmelerinin faaliyetlerinin ne kadar kuryeye ulaştığını, kuryelerle ve sorunlarıyla ilişki kurma biçimlerini, moto kuryelerin sorunlarını nasıl yorumladıklarını ve hangi sorunları

daha aciliyetli gördüklerini, esnaf kuryelik ile ilgili düşünce ve önerilerini; kendi aralarında ve ilgili kurumlarla iş birliği yapma deneyimlerini, geleceğe dair planlarını ve çözüm önerilerini bir araya getirdik.

Araştırmamızda yasal olarak kurulmuş, tüzel kişilikleri olan, İçişleri Bakanlığı’na bağlı Sivil Toplumla İlişkiler Genel Müdürlüğü’nde ve E-Devlet sisteminde kaydı bulunan dernek, federasyon, konfederasyon, sendikalar ile böyle bir kaydı olmasa da çalışmalarının belli bir sürekliliği olan, temsilcileri bulunan ve de sosyal medya mecralarını düzenli kullanan dayanışma ağı, birlik ve komite gibi örgütlenmeleri esas aldık.<sup>(2)</sup> Araştırmamız devam ederken yasal kuruluş sürecini tamamlamamış örgütlenmeleri görüşme planımıza dahil edemedik.

Türkiye’de 8’i federasyon, 1’i konfederasyon ve 15’i ilçe düzeyinde olmak üzere 69 kurye derneği; 3’ü işçi konfederasyonlarına bağlı 6 taşıma ve hizmet sendikası; 1 Esnaf Kurye Odası<sup>(3)</sup> ve dayanışma ağı, birlik ve komite adları altında örgütlenen 3 oluşumla birlikte toplam 79 kurye örgütlenmesi bulunmaktadır.<sup>(4)</sup>

Görüştüğümüz kurumları, kuruluş yılları, etkinlik düzeyleri, üye sayıları, buldukları şehir ve coğrafi bölge gibi faktörler göz önüne alınarak örgütlenmelerin çeşitliliğini yansıtacak şekilde belirledik. Bu kapsamda Türkiye’de 41. 502. 958 kişinin yaşadığı 14 şehirde faaliyet gösteren toplam 25 dernek, federasyon, konfederasyon, sendika, komite, birlik ve dayanışma ağı seçilmiş, bu yapıların temsilcileri ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Ortalama birer saat süren görüşmelerden 20’si yüz yüze 5’i ise online yapılmıştır.<sup>(5)</sup>

**1** Kamuoyunda yer yer kuryelerin sayısının 1 milyonu geçtiği dillendirilse de moto kurye sayısına dair istatistik veri bulunmamaktadır. Biz de bu nedenle sahadaki gözlemler ve örgüt temsilcilerinin genel ifadelerinden yola çıkarak “yüz binlerce kurye” ifadesini kullanmayı tercih ettik.

**2** Kurumsal listeyi hazırlarken resmi ve yetkili kurumlardaki kayıtları esas aldık. Araştırmamız boyunca, ihtiyaç duydukça konfederasyon, federasyon, sendika ve uzun yıllardır kurye çalışması yapan kişilerin de bilgilerine başvurduk. Bilgileri ile bize destek sunan tüm kurum temsilcilerine teşekkür ederiz. Ayrıca Türkiye’de ilk kuryelik deneyimleri ve ilk kurulan demekler hakkında bize katkı sunan Yakup Sağlam’a teşekkür ederiz.

**3** Bir yıldan uzun zamandır Ankara, İstanbul, İzmir ve Bursa’da hazırlık çalışmalarını sürdüren Esnaf Kuryeler Odası’nın ilki “Yük Taşımacılığını Destekleyici Hizmet Verenler Esnaf Odası” resmi adıyla 29 Eylül 2023’te Ankara’da kuruldu. Oda, saha görüşmelerini tamamladığımız, raporumuzun yazım aşaması bitmek üzereyken kurulduğu için görüşme listesine dahil edilememiştir.

**4** Özel olarak kuryelik üzerine kurulmamış olsa da taşıma ve hizmet sektöründe faaliyet yürüten, moto kuryelerle ilgili de çalışmalar yapan ve bu alanda örgütlenmeyi hedefleyen sendikalar ile görüşmeleri de araştırmamıza dahil ettik.

**5** Bazı Sendikalar, Federasyon ve Dernek temsilcileri ısrarlı görüşme taleplerimize olumlu dönüş yapmadıkları için kendileri ile görüşmeler gerçekleştirilememiştir.

# 1. BÖLÜM

## MOTO KURYE ÖRGÜTLENMELERİNE GENEL BAKIŞ

Türkiye’de moto kuryeler ilk 1990’lı yılların başında ortaya çıkmıştır. O yıllarda Ankara ve İstanbul’da gümrükler arası evrak taşıması yapan az sayıda moto kurye bulunuyordu. Sonrasında ise büyük ecza depoları, özellikle acil ilaçların dağıtımında motosikletli kuryeleri çalıştırmaya başladı. O yıllarda restoranların henüz paket servis hizmeti bulunmamaktaydı. İlk paket servis hizmeti, 1994 yılında Pizza Hut tarafından gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Ardından 1996’da Dominos Pizza Türkiye’de ilk şubasını açtı ve paket servise başladı. Yine aynı dönemde bazı restoranlar yaygın olmasa da kendilerine bağlı motosikletli kuryeler istihdam etti.

İlk çevrimiçi yemek siparişi dağıtan yemeksepeti.com ise 2001 yılında kuruldu. 2004’te günde 1.000 ve 2008’de günde 10.000 sipariş alan (Bkz. Wikipedia) Yemek Sepeti uzun süre paket servise ve kurye çalıştırmada öne çıkan firma oldu. 2006’da kurulan Çiçek Sepeti online çiçek, hediye dağıtımını ile başlayıp daha sonra elektronik, kişisel bakım ürünleri ve kozmetik gibi ürünleri de bünyesine kadar çok sayıda kurye çalıştıran platformlardan biri oldu. 2010 yılında kurulan Trendyol, giyim ile başladığı online alışverişi zamanla elektronik, yemek ve her türlü ürünle çoğalttı; binlerce arabalı ve motosikletli kuryenin istihdam edildiği bir firmaya dönüştü.

2010’lar itibariyle restoranlar, büyükşehirlerdeki tanınmış çok şubeli büfeler ve farklı sektörlerden işletmeler eskiye oranla daha fazla moto kurye istihdam etmeye başladı. İnternette alışveriş alışkanlığının gelişmesi ile birlikte yıllar içinde art arda yeni firmalar kuruldu. Büyük şirketlerin yanı sıra yerel ve küçük çapta kurye şirketleri de faaliyet göstermeye başladı.

2015’te kurulan Getir ise 2019 Aralık ayında 1,5 milyon siparişe ulaştı. Türkiye’nin tüm illerinde kurye çalıştıran bir firma oldu. TAB Gıda’nın dijital teslimat platformu Fiyuu 2016’da kuruldu ve çok geçmeden büyükşehirler başta olmak üzere birçok şehirde binlerce kuryenin çalıştığı bir platforma dönüştü. Yine 2016 yılında kurulan Paket Taxi de yıllar içinde Migros tarafından satın alınca

5.000’den fazla kuryenin sipariş dağıttığı bir firmaya dönüştü. 2019 yılında kurulan hızlı teslimat platformu Vigo da hızla genişleyerek binlerce kuryeyi bünyesine kattı. Şirketlerin çalıştırdıkları kurye sayılarını kamuoyu ile güncel olarak paylaşmadığını, bu rakamların şirket CEO’larının verdiği demeçlerden ve geçmiş yıllarda web sayfalarında yazdıkları “hakkımızda” yazılarından çıkartıldığını belirtmekte fayda var.

2020’de ise pandemi ile birlikte hem çevrimiçi platformlarda esnaf kurye sayısı hem de neredeyse her sektörde sigortalı, sigortasız ya da part-time çalışan kurye sayısı yüz binlere ulaştı.

### **Moto Kuryelerin Örgütlenme Faaliyetleri**

Bu raporda kurye derneklerinin ve örgütlenmelerinin tarihini anlatmak gibi bir hedefimiz bulunmamaktadır. Moto kuryelerin dernekleşme ve farklı örgüt modelleri ile bir araya gelmelerinin tarihsel seyrini, hangi yıllar arasında örgütlenme arayışlarının arttığını genel hatlarıyla kısaca sunmak istiyoruz.

### **Dernek, Federasyon, Konfederasyon**

Moto kuryelerin ilk örgütlenme modelleri dernekleşme olurken ilk dernekler ise moto kuryeliğin ortaya çıkmasından 15 yıl sonra kurulmaya başlamıştır. İlk moto kurye derneği 2005 yılında “Motorcular ve Kuryeler Derneği” adıyla Ankara’da kurulmuştur. 2007’de ise İstanbul’da Motosikletli Kuryeler Derneği kuruluşunu ilan etmiştir.

Motosikletli kuryeler arasında birlik ve beraberliği sağlamak, yardımlaşma ve dayanışmayı geliştirmek, kuryelerin sorunlarına dair yetkili kurumlarla görüşmeler gerçekleştirmek, moto kuryelik mesleğine saygınlık kazandırmak için Ankara ve İstanbul’da kurulan bu dernekler Türkiye’de kurulan ilk dernekler olarak ortaya çıkmaktadır.

“Motorcular ve Kuryeler Derneği” yıllar içinde kapandıktan sonra onun devamı olarak 2013’te “Ankara Motosikletli Kuryeler Derneği” kuruldu. Birkaç yıl sonra farklı illerde de dernekler ortaya çıkmaya başladı. 2016’da “Samsun Motosiklet ve Kuryeler Derneği” kuruluşunu ilan ederken “Sakarya Motosikletli Kuryeler Derneği” de aynı yıl içerisinde kuruldu. 2018’de “Motosikletli Kuryeler Yardımlaşma Dayanışma ve Eğitim Derneği” Denizli’de faaliyete başladı. 2019 yılında da başta Ankara ilçeleri olmak üzere, Bursa, Adana gibi illerde art arda şehir ve ilçe düzeylerinde motosikletli kuryeler dernekleri kuruluş açıklamalarını gerçekleştirdi. Çok geçmeden örgütlenme çalışması yürüten kuryeler illerdeki çalışmalarını koordine edebilmek, yetkili kurumlar nezdinde daha fazla muhatap

alınabilmek için federasyon(lar) kurmaya yöneldi. 5 derneğin bir araya gelmesi ile federasyonlaşmaya gidilebilmesi de 2019'daki dernekleşmenin hızlanmasında bir etken olarak öne çıktı. Zira İstanbul, Ankara ve İzmir başta olmak üzere bazı illerde federasyon kurma hedefiyle, 7 kurucu üye bir araya gelerek ilçe ve il dernekleri kurmaya başladı.

2019 yılı aynı zamanda Ankara'da "Tüm Anadolu Motosikletli Kuryeler Federasyonu" ve Bursa'da "Motosikletli Kuryeler Federasyonu"nun kurulduğu yıl oldu.

2020-21 yıllarında başta İstanbul ve İzmir olmak üzere Eskişehir, Düzce, Antalya, Bursa, Çanakkale, Kayseri, Diyarbakır gibi çok sayıda il ve ilçede kurye dernekleri açıldı.

2021-22'de aynı zamanda Eskişehir, Antalya, İstanbul ve İzmir'de yeni federasyonlar kuruluşlarını ilan etti.

Ve 2022 yılında İç Anadolu Kuryeler Federasyonu (Eskişehir), Motosikletli Kuryeler Federasyonu (Bursa) ve İzmir Kuryeler Federasyonu'nun bir araya gelmesi ile Türkiye'nin ilk Kuryeler Konfederasyonu kuruldu.

2022 yılı aynı zamanda Mersin, Hatay, Isparta, Malatya, Samsun gibi yerlerin yanı sıra İstanbul, İzmir ve Mersin'in ilçelerinde dernekleşmenin devam ettiği bir yıl oldu.

Okuduğunuz bu raporu hazırlayan Kurye Hakları Derneği de 2022 yılında kuruluşunu tamamlayan dernekler arasında yer aldı.

İçinde bulunduğumuz 2023 yılında da moto kuryelerin dernekleşmesi devam ediyor. İstanbul'da kurulan derneklerin yanında Bolu, Mardin, Lüleburgaz (Kırklareli) derneklerin kurulduğu yerlerden bazıları. Rapor yazımı devam ederken Karadeniz Motosikletli Kuryeler Federasyonu da kuruluşunu ilan etti.

## Sendikalar

Moto kurye adıyla ilk sendika 24/11/2015 tarihinde Motorlu Kurye İşçileri Sendikası olarak İstanbul'da kurulmuştur. 2021'de kurulan Turizm, Eğlence ve Hizmet İşçileri Sendikası (TEHİS) ve Restoran ve Otel İşçileri Sendikası (RESTO-İŞ) hizmet işçilerini kapsayan sendikalar olarak moto kuryelerin örgütlenmesi konusunda da faaliyetlerde bulunmaktadır.

Türkiye'de taşımacılık sendikalarının kuruluş tarihleri ise 1950'lere dayanmaktadır. Türk-İş Konfederasyonu'na bağlı Tüm Taşıma İşçileri Sendikası (TÜMTİS) ve

Türkiye Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu'na (DİSK) bağlı Türkiye Devrimci Kara, Hava ve Demiryolu Taşımacılığı İşçileri Sendikası (NAKLİYAT-İŞ) 1990'larda çeşitli kargo firmalarındaki dağıtımçıların hakları için faaliyet yürütmüşlerdir. Bu sendikaların moto kuryelere yönelik çalışmaları esasen 2020'de ilan edilen pandemi ile başlamıştır. 2012'de Hak İşçi Konfederasyonu'na bağlı kurulan Öz Taşıma-İş Sendikası da 2021'de İstanbul'da moto kurye dernekleri ile bir buluşma gerçekleştirerek kuryelerle ilgili çalışmalarda bulunacağını beyan etmiştir.

## Komite, Birlik, Dayanışma Ağı, Oda

Moto kuryelerin sorunları arttıkça ve bu sorunlar kamuoyunda daha görünür hale geldikçe kurye örgütlenmeleri de örgüt modelleri de gelişti. 2019 yılında Yemek Sepeti İşçi Komitesi kurulurken, 2021'de Moto kurye Kargo Çalışanları Birliği ve 2022'de de Moto Kurye - Kargo Emekçileri Dayanışma Ağı kuryelerle ilgili faaliyetlerde bulunmaya başladı.

Moto kuryelerin sorunlarının pandemiyle birlikte kamuoyunda daha da görünürlük kazanması; dernekleşmenin artmasına, sendikaların kurye çalışması yapmaya başlamasına, komite, birlik, dayanışma ağı, esnaf kurye odası gibi örgüt modelleri ile kuryelerin bir araya getirilmesi çabalarının yoğunlaşmasına yol açmıştır. 2019 öncesi moto kurye örgütlenmelerinin sayısı 10-15 civarındayken 2019- 2023 yılları arasında onlarca kurye örgütlenmesi kurulmuştur.

## Üye Profili, Kurumsal Yapı ve İşleyiş

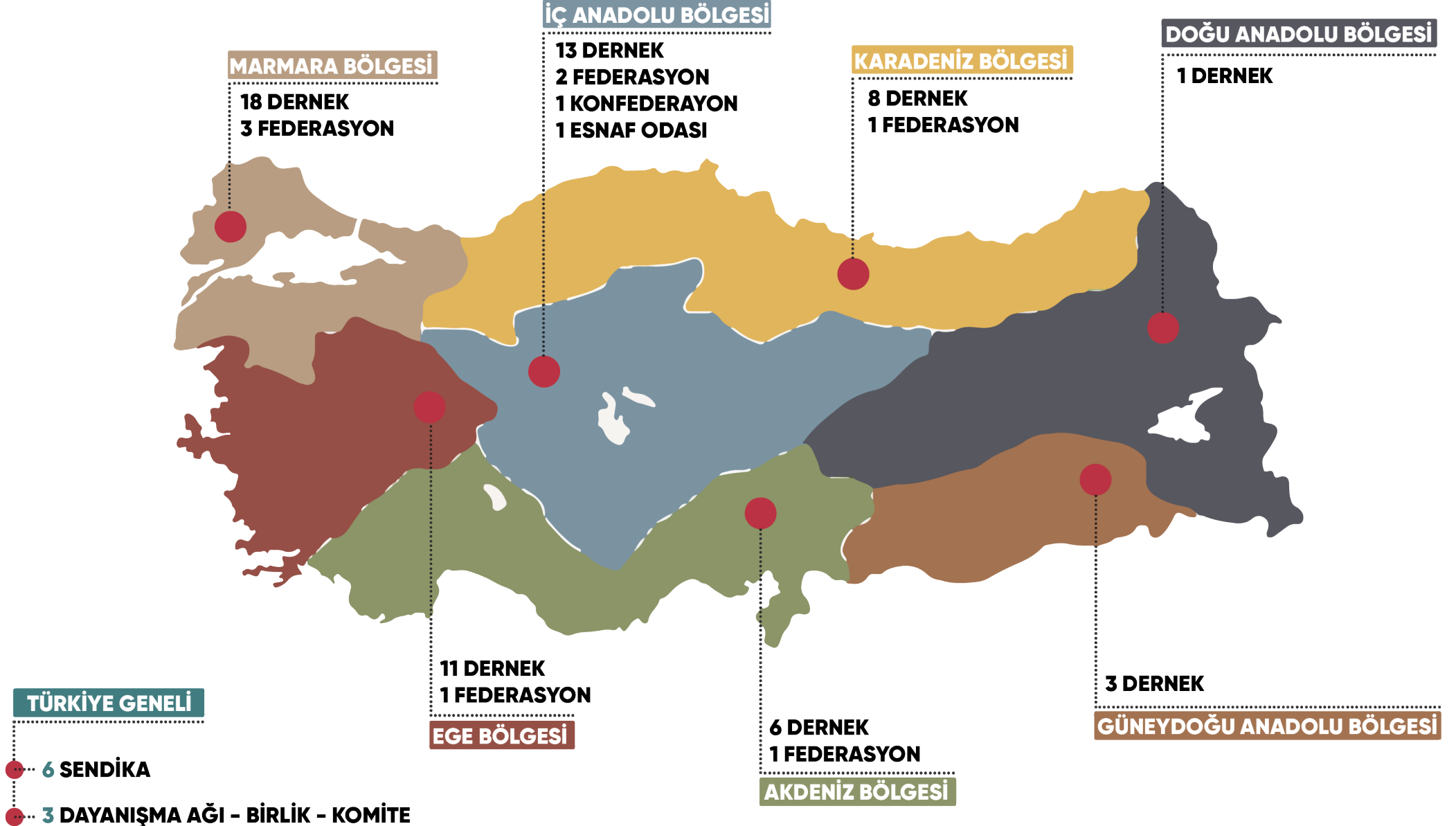
Konfederasyon ve federasyonlar üye sayılarını binlerle ifade ederken, dernekler ise birkaç istisnanın dışında üye sayılarını 100'ün altında ya da biraz üzerinde olarak beyan ettiler. Sendikal ve diğer örgütlenmelerin de üye sayılarının 100'ün altında kaldığı görüldü.

Kurye örgütlenmelerinde bir araya gelen kuryelerin yaş ortalamasına dair en fazla dile getirilen 25-34 yaş arası oldu. Fakat 18'den 60'a kadar her yaşta kuryenin örgütlenmelerde yer aldığı da temsilciler tarafından belirtildi. Örgütlerde yer alan kuryelerin %99'unun erkek olduğu; bazı derneklerde hiç kadın kurye üye bulunmadığı, yalnızca Mersin Motorlu Motorsuz Kuryeler Dayanışma Derneği'nin başkanının kadın olduğu da tespitlerimiz arasında yer aldı. Ankara'da 8 Ağustos 2022'de kurulan Türkiye'nin ilk Kadın Kuryeler Derneği'nin ise yaklaşık 1 senenin sonunda yeterli ilgi ve destek bulamadığı için kapanışını verdiğini not edebiliriz.

Yakın tarihe kadar, örgütlenmelerde restoran ve evrak kuryeleri önemli bir ağırlık oluşturup bordrolu kuryeler öne çıkarken son yıllarda belirgin biçimde esnaf kuryelerin arttığı ifade edildi.

# BÖLGELERE GÖRE KURYE ÖRGÜTLENMELERİ

Türkiye'de 8'i federasyon, 1'i konfederasyon ve 15'i ilçe düzeyinde olmak üzere 69 kurye derneği; 3'ü işçi konfederasyonlarına bağlı 6 taşıma ve hizmet sendikası; 1 Esnaf Kurye Odası ve dayanışma ağı, birlik ve komite adları altında örgütlenen 3 oluşumla birlikte toplam 79 kurye örgütlenmesi bulunmaktadır.



Üye dağılımı konusunda %60 bordrolu %40 esnaf kurye barındırdığını dile getiren derneklerin sayısı hâlâ çoğunlukta olsa da ve bazı dernekler bünyelerinde az sayıda esnaf kurye olduğunu söylese de esnaf kuryelerin sayılarının artış eğiliminde olduğunu tespit ettik.

Araştırma kapsamında görüştüğümüz 25 kurum başkanı ve temsilcisinin tamamına yakını kurumsal yapı ve işleyiş konusunda sorunlar yaşadıklarını dile getirdiler. Bazı örnekler dışında neredeyse tüm temsilciler mekanlarının kirasını ve giderlerini ödeme konusunda yaşadıkları zorluklara değindiler. Aidat sisteminin tam olarak işletilemediği, giderlerin başkan ve birkaç yönetici üzerinden karşılanmaya çalışıldığı, bağış getirebilecek çalışmaların son derece sınırlı olduğu ifade edildi.

Yine düzenli açılan ve faaliyet gösteren kurum sayısı birkaçı geçmezken kurumların ağırlıklı olarak toplantılarda ve haftanın belirli günlerinde açık olduğu görüldü. Mekanların fiziki olarak küçük, ekipman ve donanım konusunda yetersiz olduğu da belirtildi.

“Kararları yönetim toplantılarında alıyoruz” en sık ifade edilen cümlelerden birisi oldu. Bazı kurumlar ayda bir toplandıklarını belirtirken bazıları “zam dönemlerinde ve belli sorunlar çıktığında toplantı alıyoruz” dediler. Bazı kurum temsilcileri toplantılarına yönetim dışında bölgede tecrübeli kişileri de istişare için davet ettiklerini söylerken bir demek başkanı da “kararları ben alıyorum, birkaç kişiye fikir danışıp karar alıyorum” diye “işleyişi” aktardı. Birkaç demek/kurum dışında “düzenli üye toplantıları yapıyoruz” bilgisine rastlamadık. Kurumların işleyişi konusunda öne çıkan noktalardan birisi de üyelerin çalışmalara düzenli olarak katılmadığı gerçeği idi. Bazı yöneticiler bu durumu kuryelerin uzun çalışma saatlerinden kaynaklı diye yorumlarken bazıları da kuryelerin örgütlenmeye olan ilgisizliğine ve birlik beraberlik konusundaki zayıflığa dikkat çektiler.

## **Faaliyetler, Sosyal Medya, Ne Kadar Kuryeye**

### **Ulaşıyor**

Bu bölümde, hangi kurumun neler yaptığının dökümünü yapmaktansa kurye örgütlenmelerinin ne gibi faaliyetlerde bulduklarını genelştirerek aktarmanın ayrıca istisnai olarak yapılan etkinlikleri de aktarmanın faaliyet tablosunu daha iyi yansıtacağı düşüncesindeyiz.

Görüştüğümüz kurye örgütlenmelerinin birkaçı; kurumsal yapılarının tam oturmadığını, ilk başta çalışmalara katılan kişilerin geri çekildiğini ve kendilerinin de uzun çalışma saatlerinden ötürü faaliyette bulunamadığını ifade etti.

En çok öne çıkan faaliyetin üyelerle ve iletişimde olunan kuryelerle sosyalleşme pratiklerinin olduğu söylenebilir. Bu alanda üye toplantılarından dernekte sohbetlere, piknik-mangal yapmaktan kahvaltı organizasyonlarına, sahilde çekirdek kola buluşmalarına kadar bir çeşitlilik söz konusu. Fakat bu buluşmaların düzenliliğinden neredeyse kimse söz etmedi.

Yine özellikle demek örgütlenmelerinin bazıları; asgari ücret zamlarının açıklandığı dönemlerde fiyat tarifeleri önerileri hazırlayıp duyurma, kuryelere iş bulma, ucuz/indirimli ekipman ve motosiklet bakımı olanakları yaratma, çekiciler ile indirim sözleşmeleri yapma, uygun fiyata reflektörlü yelekler sağlama, iş yerleri ile sorun yaşayan kuryeler için işverenlerle görüşmeler yapma gibi faaliyetlerde bulduklarını ifade etti.

Kuryeler Konfederasyonu, federasyonlar ve bazı derneklerin moto kuryeliğin “Çok Tehlikeli Meslekler Statüsü”ne alınması ve MYK belgesinin devlet tarafından verilmesi konusunda ilgili kurumlara raporlar sunduğu, kendi girişimleri ile MYK sınavları ve belgelerini belirli sayıda kuryeye edindirdikleri, mesleki sorunlara dair çözüm önerilerini dosya olarak hazırlayıp yetkili kurumlara sundukları, TÜİK ve Trafik Şube Müdürlüğü’ne yazıp kurye kazalarını ve ölümlerini tespit etmeye çalıştıkları, mahkemelerden gelen bilirkişi taleplerine cevap yazdıkları, ilgili kurumların düzenlediği merkezi meslek seminerlerine katıldıkları dile getirildi. Bir iki kurum dışında bu faaliyetlerin düzenli yapıldığına dair bir bulguya ulaşamadık.

Kuryelerin maruz kaldığı hız baskısı, mobbing, sitelerde uzun yürüme mesafesi<sup>(1)</sup> ve kurye ölümlerine karşı basın açıklaması yapan kurum sayısı da son bir yılda bu konuda yapılan açıklama sayısı da bir elin parmaklarını geçmiyor.

Kuryelerin sorunları hakkında yerel ve ulusal medya organlarına röportaj verdiklerini dile getiren kurum temsilcileri de oldu. Ancak kuryelerin sorunları hakkında anket ve araştırma yaptığını söyleyen bir kurum temsilcisi olmadı.

Özellikle sendikal, komite, birlik, dayanışma ağı tarzında örgütlenen kurumlar; kuryelerin sorunlarına ve taleplerine dair bildiri ve broşür hazırlayıp dağıtıldığını, kuryeleri dinleme ve onlarla istişarelerde bulunmak için düzenli depo ziyaretleri gerçekleştirdiklerini aktardılar.

1

Birçok şehirde geniş alanlara kurulu olan siteler, içeride araç yolu olmasına rağmen motosikletlerin girişini yasaklıyor; kuryeler motorlarını site girişinde bırakıp ellerinde siparişlerle yüzlerce metre yürümek zorunda kalıyor.

Yemek Sepeti, Trendyol, Getir, Vigo gibi şirketlerde çalışan kuryelerin ücret artışı talepleri için depo ve şirket merkez ofisleri önünde toplanıp basın açıklaması ya da konvoy yapma gibi eylemlerine bazı örgütlenmeler kuryelerle birlikte süreci planlama boyutu ile bazı örgütlenmeler ise destek boyutu ile katıldığını ifade ettiler. Fakat kurye derneklerinin kitlesel kurye eylemlerine, protestolarına katılım düzeyinin son derece sınırlı kaldığı da tespitlerimiz arasında yer aldı.

Kuryelerin sorunlarına, işçi güvenliği ve ekipman kullanımına dikkat çekmek amacıyla farkındalık videosu çekip paylaşmak; belediyelerle iş birliği içinde farkındalık afişlerini billboardlara asmak, üyelerine “İleri Sürüş Eğitimi” vermek; işçi hakları ve güvenliği seminerleri düzenlemek, uluslararası kurye örgütlenmeleri ile ilişki geliştirip onlarla dayanışma açıklaması yapmak da dile getirildi. Ancak bu etkinlikler sürekli olmadığı gibi yalnızca bazı kurye örgütlenmeleri tarafından tekil olarak gerçekleştirilmiştir.

Görüşmeleri 6 Şubat Kahramanmaraş Depremi'nden sonra gerçekleştirdik. Kurye örgütlenmeleri depreme hazırlık eğitimlerinin önemine dikkat çekip bu konuda geleceğe dair planlarından bahsetse de 6 Şubat öncesi Deprem Hazırlığı ve Eğitimler noktasında somut adım atan dernek sayısının çok az olduğu görüldü.

Kurye derneklerinin yetkilileri birçoğu milli bayramlarda valilikler, trafik şube müdürlükleri ve motosiklet kulüpleri ile koordineli bir biçimde toplu sürüş etkinlikleri yaptığını söyledi.

Örgütlenmelerin sosyal medya hesapları üzerinden kuryelerin taleplerini duyurmak ve farkındalık yaratmak için paylaşımlarda bulunduğu da anlatılan faaliyetler arasındaydı. Fakat sosyal medya mecralarının sadece bazılarını kullandıkları, onları da istedikleri etkinlikte kullanamadıkları temsilciler tarafından dile getirildi.

Moto kurye örgütlenmeleri ağırlıklı olarak Facebook ve Instagram kullanmakta; birkaç dernek dışında sadece sendikal, birlik, komite, dayanışma ağı gibi örgütlenmelerin Twitter hesapları bulunmaktadır. Yine yalnızca birkaç kurumun web sayfası mevcuttur. Onlar da sayfalarını istedikleri etkinlikte ve zenginlikte kullanamadıklarını ifade etmişlerdir.

Kurumlar, sosyal medya hesaplarını daha çok kendi toplantı ve etkinliklerini duyurmak için kullanmaktadır. Farkındalık günleri, kandil ve milli bayramlara dair paylaşımlar dernek sayfalarında öne çıkmaktadır. Kuryelerle ilgili düzenli haber paylaşımı yapan sayfa olmamakla birlikte bazı hesaplarda dönem dönem kurye haberleri yer almaktadır. Basında çıkmış kimi haberler ve kurum temsilcilerinin röportajları da hesaplarda yayınlanmaktadır. Bazı dernek sayfaları iş ilanı, çalıntı veya satılık motosiklet ilanları da paylaşmaktadır.

Çoğu dernek ve bazı sendikalar kendilerine ait WhatsApp ve Telegram grupları olduğunu, o sayfalarda duyurular ve iş ilanları, motosiklet ekipman alım satımları yapılabildiğini söyledi. Bazı kurumlar bu gruplarda yüzlerce kişiyi bir araya getirdiğini ifade ederken bazıları gruplarında binlerce kişinin olduğu bilgisini paylaştı. Yine kimi derneklerin uzun yıllara dayanan Facebook grupları bulunduğu, buralarda ağırlıklı olarak iş ve ekipman ilanlarının paylaşıldığı dile getirildi. Dernek temsilcileri ayrıca önemli gördükleri duyuruları bu mecraları kullanarak kuryelere ulaştırdıklarını belirttiler.

Kurye örgütlenmelerinin temsilcileri faaliyetlerinin ne kadar kuryeye ulaştığına dair net sayılar vermese de üyelerinin çok ötesinde bir kurye kitlesine ulaşabildiklerine dikkat çekiyorlar

Bire bir ve yüz yüze seslenilen kurye sayısı bazı illerde onlarla bazı illerde ise yüzlerle ifade edilirken WhatsApp, Telegram ve sosyal medya hesapları üzerinden çağrılarının binlerce kuryeye ulaştığını dile getiriyorlar. Yemek Sepeti ve Trendyol eylemleri sürecine aktif katılan örgütlenmeler, o dönemde çıkardıkları bildiri ve broşürlerle binlerce kurye ile yüz yüze konuşma fırsatı bulduklarını anlattı. Bazı temsilciler de ulusal basına ve televizyonlara röportajlar verdiklerinde sadece kuryelere değil çok sayıda insana seslerini ulaştırdıklarını ifade ettiler. Tüm bunlara rağmen temsilciler, kuryelere ve topluma seslerini duyurma konusunda daha fazla mecraya ve desteğe ihtiyaçları olduğunu da eklediler.

## Başvurular, Destek Mekanizmaları

Geçtiğimiz dönemde kuryelerin derneklere en çok başvurusu iş konusunda gerçekleşti. Dernekler de kuryelerin iş bulmasına yardımcı olduklarını ifade etti. Bazı şehirlerdeki dernek temsilcileri ilişkide oldukları esnaflar üzerinden bu talepleri alıp iş arayan kuryeleri onlara yönlendirdiklerini söyledi. Bazı dernek temsilcileri de firmaların kurye alımları yapan yetkilileri ile görüşerek kuryelerin işe girmesinden aracı olduklarını dile getirdi.

İşten sonra öne çıkan başvuru konusu kazalar.. Birçok dernek temsilcisi, kaza ihbarının ardından bölgeye, eğer oraya yetişilemezse hastaneye gittiklerini belirtti. Üyelerine, kaza tutanaklarının eksiksiz tutulması konusunda uyarılarda bulunan dernekler talep halinde avukat desteği de sağladıklarını dile getirdi. Bazı dernekler kaza yapan kuryeler için yardım toplayıp çalışılmayan günler konusunda destekte bulduklarını bilgisini paylaştı.

Sendikal ve diğer örgütlenmelere en fazla başvuru ise işten atılma, mobbing gibi konularda gerçekleşti. Tüm bu örgütlenmeler de iş hukuku konusunda kuryelere avukat desteği verdiğini belirtti.



Bazı cadde ve sokaklarda yolların kötü olmasından ötürü kazaların yaşanması ve motosikletlerin yıpranması gibi şikayetlerle başvuru alan bir-iki dernek, ilgili belediyelere şikâyet dilekçeleri verdiklerini anlattı.

Kurye örgütlenmeleri, kendi tespit ettikleri sorunlar hakkında ilgili kurumlara başvurular yaptıklarını fakat genel olarak ilgisizlikle karşılandıklarını ve muhatap bulamadıklarını; bazı kurumlar da sundukları dilekçe ve raporların takdirle karşılandığını ancak işlevsel bir geri dönüşün sağlanmadığını, çok az olumlu dönüş aldıklarını, motorcu dostu bariyerlerin yapılması gibi bazı talepleri konusunda atılan adımların ise sembolik kaldığını belirtti.

İlgili kurumlara yapılan başvuru konularında öne çıkan başlıklar şöyle sıralanabilir: Mesleki Yeterlilik Belgesi'nin sınavla ve ücretsiz olarak kuryelere sağlanması, sigortasız kurye çalışan firmaların denetlenmesi, katil bariyer yerine motorcu dostu bariyerlerin artırılması, motosiklet ekipmanlarında ÖTV'nin kaldırılması, motosiklet hırsızlığına karşı önlemlerin artırılması, çalınan motorların bulunması, karlı-fırtınalı günlerde motosikletlerin trafiğe çıkmasının yasaklanması ve bu günlerde kuryelerin ücretli izinli sayılması. Görüştüğümüz 25 kurumdan sadece 10'u kuruluşlarından bu yana en az bir kere bu başlıklar hakkında girişimde bulduklarını söyledi.

## Ortak Faaliyetler ve İş Birliği

Ortak faaliyet ve iş birliği noktasında öne çıkan çalışma Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 16 Mart 2022'de düzenlediği "Teslimat Sektörü Sosyal Diyalog Toplantısı" olmuştur. Bu toplantıya kurye dernek, federasyon ve sendikalarından katılım sağlanmıştır.

Kimi belediyeler billboardlar üzerinden farkındalık çalışmalarına açık olsa da kurye örgütlenmeleri bunun yeterli olmadığını düşünüyor. Birkaç il dışında belediyelerin kurye dernekleri ile ortak farkındalık çalışmasını tespit edemedik.

AFAD ve Sivil Savunma ile deprem eğitimleri ve hazırlık çalışmaları yapan derneklerin 6 Şubat Kahramanmaraş Depremi'nde sahada önemli görevler üstlendiğini "Deprem Bölgesindeki Gönüllü Kuryelerin Deneyimleri Raporu"<sup>(2)</sup> muzda da paylaşmıştık. Görüştüğümüz 25 kurumdan sadece 5'inin Depreme Hazırlık kapsamında üyelerine çeşitli düzeylerde eğitimler sağladığını dinledik.

Sağlık Bakanlığında "İlk Yardım Eğitimi" alan derneklerin sayısı bir ikiye geçmemiştir.

Hukuk Büroları ile iş birliği içinde olduklarını hemen hemen birçok örgütlenme dile getirmiştir.

Milli Bayramlar ekseninde toplu sürüşler için Motosiklet Kulüpleri ile iş birliği de dernekler açısından söz konusu.

Dernekler "kendilerine yakın olan" derneklerle istişarelerde bulduklarını, aynı ilde bulunan derneklerin "ortak fiyat politikası" belirlediklerini ifade etti.

Sendikalar da kimi dönemlerde aynı alanda çalışan sendikalarla kuryelerin sorunları ve çözüm noktaları konusunda istişarelerde bulduklarını belirtti.

## Kurye Örgütlenmelerinin Güncel Planları

Görüşmeler boyunca edindiğimiz en önemli gözlemlerden birisi birkaç istisnai kurum dışında neredeyse tüm örgütlenmelerde toplantılara ve faaliyetlere katılan kurye sayısının son derece sınırlı olmasıydı. Birçok kurumun çalışması başkan ve 3-5 kişi tarafından sürdürülmeye çalışılmaktadır.

Güncel planlarını sorduğumuz kurum temsilcileri de en çok örgütlenme ve üyelik çalışmalarından bahsetti. 7 temsilci ise öncelikli hedeflerinin örgütlenme



olduğunu belirtti. Bir temsilci, üye aidatlarını toplamak ve dernek çalışmalarını için yeni bir ekip kurma hedeflerinin olduğunu vurguladı. Başka bir dernek temsilcisi de kuryeleri ve şehrin temsil etmek dışında bir hedefinin olmadığını dile getirdi. Yine bir temsilci çalışmalarını sürdürmeyeceklerini ve derneği kapatmayı planladıklarını söylerken başka bir temsilci ise kendi içlerinde kuryelerle tartışmalar yapıp nasıl bir yol haritası izleyeceklerini belirleyeceklerini anlattı.

Örgütlenmeden sonra en çok dile getirilen faaliyet başlıkları ise moto kuryeliğinin “Çok Tehlikeli Meslekler Statüsü”ne alınması ve Mesleki Yeterlilik Belgesi’nin kuryelere zorunlu olması konusunda yetkililerle görüşmeler yapılması, farkındalık çalışmaları yürütülmesi ve deprem hazırlık ve arama kurtarma eğitimleri organize edilmesi şeklindeydi.

Bu konularda ortak adımlar atılabilmesi için “ilgili kurumları düzenli ziyaret etme”, “milletvekilleri ve belediye başkanları ile meslek tanımı ve sorunları konusunda görüşme kanallarını yaratma ve istişare zeminini süreklileştirme” ve “kuryelerin çalışma koşullarının düzeltilmesi için denetimlerin artırılması konusunda başvurular yapma”nın bazı örgütlenmelerin planları arasında olduğunu gördük.

Eğitim üzerinde çok durulan bir diğer gündem maddesi. Kimi dernekler kuryelere “İleri Sürüş Eğitimleri” vermeyi planlarken kimi kurumlar da “işçi sağlığı ve güvenliği eğitimleri” organize etmeyi düşünüyor. Bazı kurumlar da başta üyeleri olmak üzere ulaşabilecekleri tüm kuryelere yönelik ekipman kullanmanın önemini hatırlatan çalışmalar yapacaklarını ifade ettiler. Kimi temsilciler de diğer derneklerle birlikte kuryeleri ve toplumu bilinçlendirici faaliyetler yapma fikrinden bahsetti. Bir sendika da sosyal medya hesaplarını çok dilli hale getirmeyi planladıklarını aktardı.

Birkaç örgütlenme de “esnaf kuryeliğinin yarattığı sonuçlarla mücadele etmek” için hukuki mücadeleyi sürdürme hedeflerinin altını çizdi.

Bir federasyon, konfederasyonlaşma planını ifade ederken bir sendika temsilcisi de “moto kuryelerin bir çatı örgütü altında toplanarak yasal haklarını kazanabileceklerine” dikkat çekti.

Kurye örgütlenmelerinin temsilcileri önümüzdeki dönem planlarında bu başlıkları dile getirirken hepsinin ortaklaştığı nokta, kuryelerin insanca çalışma koşullarına sahip olması ve kuryelik mesleğinin saygınlık kazanması oldu.

## 2. BÖLÜM

### MOTO KURYELERİN GENEL SORUNLARI

Çevrimiçi yemek/gıda sipariş şirketlerinin yaygınlaşması ve “hızlı teslimat” reklamları, müşteri puanlaması, paket başı pirim sisteminin yaygınlaşması, motosikletlilerin trafikte görülmemesi gibi sebeplerden ötürü ölümlü kurye kazalarının artması; hız baskısı, mesleki yeterlilik belgesinin zorunlu olmaması ve eğitimsizlik nedeniyle kuryelerin trafikte kural dışı davranışlarının öne çıkması; asgari ücretin açıklandığı süreçlerde özellikle kendi hesabına çalışan “esnaf kuryeler”in firmaların açıkladığı zam oranlarına karşı tepkilerinin sokağa taşması; uzun saatler, düşük ücret ve güvencesiz çalışma şartlarına karşı kuryelerin protestolarının artması gibi nedenlerden dolayı moto kuryelerin sorunları basında ve sosyal medyada daha fazla görünür hale geldi.

Moto kurye örgütlenmelerinin başkanları ve temsilcileri ile yaptığımız görüşmelerin en önemli bölümlerinden biri de hiç kuşkusuz kuryelerin sorunlarıydı. “Moto kuryelerin genel sorunları sizce nelerdir?” sorusuna verilen birçok ortak cevap olduğu gibi daha özgün sorunlar da dile getirildi.

#### Hız Baskısı, Kuralsızlık ve Ölüm Getiriyor

2000 yılından bu yana moto kuryelik yapan, İç Anadolu Motosikletli Kuryeler Federasyonu ve Kuryeler Konfederasyonu başkanlığını yürüten Onur Kocaoğlu “hız baskısı”na dikkat çekiyor: “Moto kuryelerin en can alıcı sorunu hız baskısıdır. Hız baskısı olunca doğal olarak üstünde bir baskı oluyor kuryenin. Yani ‘kuryeler çok hızlı gidiyor kural tanımıyor’ diyen adamlar bir gün önce ‘siparişim çabuk gelsin’ diyen adam aynı. Hem şikâyet ediyorlar kuryelerden hızlı gidiyor diye, bir gün sonra sipariş verdiğinde ‘çabuk gelsin’ diye şikâyet ediyorlar, sistemi sıkıştırıyorlar.”

Kocaoğlu hız baskısı ile kuryelerin kural dışı davranışları ve kurye ölümleri arasındaki bağı örneklerle anlatıyor: “Aslında biraz insanlardan kaynaklı kuryelerin kural tanımaması. Tabii ki kuryelerin hepsi kural tanımıyor diye bir şey yok. Kural tanıyanlar, nizami gidenler fazla aslında; sistemde barınmıyor. Neden? Kural tanıyan adam günde atıyorum misal 30 parça atarken, kural tanımayan adam

kırk sipariş yaptığı zaman gözde oldu. Fazla paket atanların ölüm haberleri de art arda çıkmaya başladı. Ama 40 sipariş atan adam bir süre sonra öldüğünde unutuluyor gidiyor.”

## Motosikletleri Fark Edin

İstanbul Kuryeler Federasyonu Başkanı Erhan Güven motosikletlerin trafikte fark edilmemesi ve denetimsizliğin öneminin altını çiziyor: “Trafikte tanınmamak, bilinmemek büyük bir sorun. Bunda bizim de suçlarımız var. Ama arabalar daha suçlu, çünkü bizi fark etmiyorlar. 53 yaşındayım, 18 yaşında ehliyet aldım, yıllardır araba kullanıyorum. Eskiden şerit değiştirirken bu kadar aynaya bakmazdık, artık bakıyorum çünkü çok motor var. Benzin fiyatları, trafikten kurtulmak, büyük şehirlerde yaşam tarzına saatlerin yetmemesi gibi sebeplerle artık çok fazla kişi motor kullanıyor. Bu yoğunlukta bir araba sinyal verir vermez aynaya bakmadan şerit değiştirdiğinde bir motorcu arkadaşımız -sadece kuryeler değil- ölüyor. Bizim kaportamız yok. Bariyere çarptığımızda, 3 kat bariyer ve hava yastığı da olsa ölebiliyoruz. Kaportamız vücudumuz ve üzerimize giydiğimiz teçhizat. En büyük sorunlarımızdan biri de trafikte denetlenmememiz. Sadece mahalle aralarında da değil, merkezlerde bile polisin yanından kasksız geçilebiliyor.”

Güven, katil bariyerleri ve ekipmanların pahalı olmasını da şu sözleri ile hatırlatıyor: “Katil bariyer diye tanımladığımız bariyerler büyük sorun. Birçok ilçede gündem olduğunda çalışmalar yapıldı. Ama durdu, bunu tekrar gündeme taşımamız gerekiyor. Maliyetli ve Karayolları'na maddi olarak yük. Ama Karayolları vergilerimizden kazanıyor ve biz vergimizi ödüyoruz. Bir kişinin daha canına mal olmaması için motorcu dostu bariyerlerin yapılması lazım. Başka bir sorun da ekipman pahalılığı. Ekipmanlar artık zorunlu ama çok pahalılar, vergileri çok yüksek.”

Antalya Motosikletli Kuryeler Derneği başkanı Mehmet Şirin Yıldız motosikletlerin trafikte fark edilmemelerini tüm kuryelerin ezberine bildiği bir benzetme ile yapıyor: “Motorcuların genel sorunu arabaların onları trafikte yok sayması. Biz bunları hep dile getiriyoruz. Ama bir türlü de benimsetemiyoruz. Bile bile önüme çıkıyor ben de geliyorum oradan. Farzet ki ben de arabayım ben senin üstünden atlayamam ki. Şimdi sen benim önüme kırdığın zaman ben o motoru nasıl durdurayım. Bu motorun da bir çapı var yani bir kaydığın zaman Allah korusun vücudun kaporta yani. Hani sonuçta arabaya vurdun mu araba gidiyor. Ama bizim direk vücudumuz kaportamız. Adam bile bile sinyal vermeden yola çıkıyor. Onu da geçtim şimdi yolda giderken kapı açmalar var. Kaç tane arkadaş daha sağa yanaşmadan aynaya bakmadan kapı açanlar yüzünden yaralandı. Trafikte en büyük sorunumuz yok sayılmamız.”

Yıldız, trafikte şoförler tarafından, talepleri konusunda yetkililer tarafından fark edilmek istediklerini söylüyor: “Moto kuryelik ağır meslek grubuna girerse bu meslek yeterlilik belgesi zorunlu hale gelirse, biz kaza oranını %50'ye belki düşürebiliriz. Ölüm oranı düşer kaza oranı düşer.”

Kayseri Motosikletli Kuryeler Derneği başkanı Halil Özsoy trafikte farkındalığın ve kurallara uymanın ne kadar az olduğuna dair yorum yapıyor: “Trafikte sorunlarımızı zaten söyleyemiyoruz kimseye. Çünkü biz trafikte sayılmayan insanlarız. Bu ülkede sinyal kullanmayı bilmeyen milyonlarca insan araç kullanıyor. Aynanın ne işe yaradığını bilmeyen milyonlarca insan araç kullanıyor. Şeridin ne olduğunu bilmeyen milyonlarca insan araç kullanıyor... Bunlar gibi saymayla bitmeyen binlerce hata var.”

Özsoy kuryeleri, motosiklet sürücülerini trafikte slalom yapmak ile suçlayanlara karşı da şunları dile getiriyor: “Sonra biz kuryeleri trafikte hep slalom yapan insanlar sanıyorlar. Halbuki biz slalom yapmıyoruz. Sizlerden kaçmaya çalışıyoruz. Kendimizi kurtarmaya çalışıyoruz.”

## Güvenceli İş İnsanca Çalışma Koşulları/Saatleri

Turizm, Eğlence ve Hizmet İşçileri Sendikası (TEHİS) başkanı Kubilay Çelik kuryelerin güvenceli bir yaşam ve iş talebinin birçok sorunun çözümünün kilit noktası olduğunu vurguluyor: “Kuryelerin tüm sorunlarına karşı güvenceli bir iş ve yaşam talebinin en kritik konu olduğunu düşünüyoruz. Moto kuryelerin öncelikle güvenceli bir işe ihtiyacı var. Bu sadece işten atmalar falan değil aynı zamanda sağlıkları açısından da bir güvence, aynı zamanda da iş cinayetlerinde kuryelerin ölmemesi açısından da bir güvenceye ihtiyaçlarının olduğunu söylüyoruz.”

“Moto kuryelerin iş cinayetlerinde ölmesi bizim için en büyük sorunlardan biri” diyen Çelik, kurye ölümlerine sebep olan firmaların çalışma sisteminden örnekler veriyor: “Mesela Moto Kurye Haber Yorum'u takip edenler bilecektir. 15 yaşında çocuk<sup>(1)</sup> diyebileceğimiz bir insan iki gün önce yaşamını yitirdi. Puan sistemi ve hız baskısı iş cinayetlerine sebep olan sorunlardan bazıları. Kuryeler saatte 3-4 paket atmaya zorlanıyor. Güvenceli çalışma koşulları hayata geçirilmeli ve bunlar denetlenmelidir.” “Uzun ve zorunlu çalışma süreleri kaldırılmalı” diyen TEHİS Başkanı Çelik, Türkiye'de haftalık çalışma süresinin 45 saat, günlük maksimum mesai çalışma süresinin ise 11 saat olduğunu hatırlatarak firmaların yasaları da kendi lehlerine esneterek kuryeleri uzun çalışmaya sürüklediğini anlatıyor: “Bir

1 Çelik'in atf yaptığı kurye 25 Haziran 2023 tarihinde Kayseri'de otomobil yarışı yapan iki trafik magandası yüzünden hayatını kaybeden 15 yaşındaki Mehmet Akif Zengin'dir.

kurye biliyoruz ki 12 saat 13 saat çalışıyor. 14-15 saatlere ulaşanlar var. Bunun temelinde yine verilen ücretlerin düşüklüğü yatıyor. Zaten kurye yeteri kadar para kazanıyor olabirse 15 saat 16 saat çalışmak zorunda kalmayacak.”

Kubilay Çelik, sendikaların örgütlenmesi önündeki engellerin kaldırılması gerektiğini, örgütlenme çalışması yapan sendikaların engellenmesi amacıyla şirketler tarafından iş kolu değişikliklerinin yapılmasının kuryeleri örgütsüzlüğe ve güvencesiz çalışmaya ittiğini belirtiyor.

“Bir kere işçi desen işçi değil, esnaf desen esnaf değil. Ne belli bir yemek saati hakları var, ne bir doğru düzgün işte hastalanma hakları var. Cenazeye gitme lüksleri yok. Kaza geçirdiği zaman hasta, sakat sakat çalışan arkadaşlarımız oluyor” diyen Tüm Taşıma İşçileri Sendikası (TÜMTİS) İstanbul 1 No’lu Şube Sekreteri Murat Küçükşahin de kuryelerin güvencesizliğini dile getiriyor.

Esnaf kuryelerin de bordrolu çalışan kuryelerin de çok sayıda sorunu olduğunu ifade eden Küçükşahin güvencesizlikle birlikte örgütsüzlüğe dikkat çekiyor: “Özellikle esnaf kurye arkadaşların örgütlenmesinin önünde inanılmaz bir engel var. Çünkü kendi hesabına şirket açıyorlar ve çoğu arkadaşımız sendika üyesi dahi olamıyor; çünkü Bağkur’lu. Moto kurye kadrolularla ilgili bahsedecek olursak bir kere hız problemi var, sakatlanma problemi var. İşte ekipmanların sağlıksız, iş sağlığı güvenliğine uygun olmamasından kaynaklı problemleri var. En önemlisi zam ayları geldiği zaman bir şey söyleyemiyor arkadaşlarımız.”

## Çalışma Saatleri Çok Ücretler Az

Moto Kurye Kargo Çalışanları Birliği temsilcisi Doğan Aras kuryelerin sorunlarını şöyle özetliyor: “İş güvenliği, çalışma saatleri, mobbing, ücret zamlarının düşük olması, güvenli iş ortamının olmaması.” “Çalışma saatleri çok uzun. Çok uzun olmasının nedeni ise kuryelerin giderlerini ödeyebilmesi için çok fazla çalışmak zorunda kalması. Yakıt fiyatı, vergiler çok yüksek olduğu için daha fazla mesai yapması gerekiyor. Yani motor başında daha fazla direksiyon sallamaktan söz ediliyor. Bu da ekonomik krizin bir sonucu ve bu da tabii ki güvenlik sorunu yaratıyor. Kazaların artmasını ortaya çıkıyor. Bu durum da kuryelerin yaşamlarını yitirmesi ile sonuçlanıyor” diyen Aras sorunların birbiri ile bağlı olduğuna dikkat çekiyor.

“İşçiler en çok ücret zamanlarından şikâyet ediyorlar. Daha çok tepki gösteriyorlar. Çünkü enflasyon yükseliyor, maliyetler yükseliyor. Ama kendilerine yapılan zam oranı çok düşük oluyor. Oysa ki çok iyi biliyoruz. Trendyol ve Getir gibi şirketler yurt dışındaki piyasalara da sermaye aktaran, oralarda iş kurmakla övünen firmalar. Yani, ‘bakın işte buralarda da varız’ diyerek duyuruyorlar. Bu başarıyı



size kazandıran kim? Tabii ki de motorlarının başındaki kuryeler.” diyen Aras, kuryelerin insani çalışma saatlerinde çalışması gerektiğini hatırlatıyor: “Yani normal yasa da çalışma 8 saat ise 8 saatlik bir çalışma süresi var. Bunun üzerine işçinin rızasıyla birlikte çıkılırsa bu işçiye fazla ücret olarak geri ödenmelidir. Ama bu usule çok uyulmadığını görüyoruz. Esnaf kuryelik modelinde ise bu çok farklı. Paket başı ücret aldıkları için farklı bir süreç işliyor. Kuryeler fazla paket attığında ellerine çok para geçeceğini düşünüyor. Ama maliyetler çok yüksek hiçbir işe yaramıyor.”

8 yıldır moto kuryelik yapan Ankara Kuryeler Derneği Başkanı Abdullah Taşkan kuryelerin neden uzun saatler çalışmak zorunda kaldığını şöyle anlatıyor: “Evet, çalışma saatleri uzun. Fakat 12 saatten aşağı çalışan kurye de kazanamıyor. Mesela şu anda Ankara’da (Mart 2023) genel şey 45 lira saat ücreti. E diyoruz ya asgari ücret zaten 40 lira. E bu adam ne yapıyor, en ufak bir hasar açtığında motor 3 lira 5 lira? 12 saat çalışıyor. O dediğimiz esnaf kuryelikte arkadaşlar 14 saat çalışıyor. Sabah 10.00’da açıyor adam akşam gece 12’de kapatıyor.”

Taşkan, ücretlerin düşüklüğü ve motosiklet ekipmanlarının pahalı olmasına da şöyle dikkat çekiyor: “Şimdi motosiklet lüks tüketime giriyor. Şu mont 4-5 bin, şu kask 3 bin lira. Ben nasıl alayım? Kırıldı bir şey oldu, çalındı. Yerine nasıl koyacaksın? Benim bir senede 3 tane kaskım çalındı. Kuryeler 5. katta olsa kaskla çıkıyor ya da kilitliyor motoruna, iki saat uğraşiyor.”

Türkiye'nin tek kadın kurye dernek başkanı Mersin Motorlu/Motorsuz Kuryeler Dayanışma Derneği'nden Bahan Lale de: "Kuryelerin çalışma saatlerine nazaran aldıkları ücretler azdır. İşletmeler az para vererek çok iş yaptırmaya çalışıyor. Bu yetmezmiş gibi kuryelere dükkânın diğer işlerini de yaptırmak istiyorlar." diyor.

Bahan Lale'nin altını çizdiği bir konu da şu; "İşletmelerin bazıları kurye lazım olunca bizi arıyor. Biz iş arayan kuryeleri onlara yönlendirebiliyoruz. Fakat daha ucuza çalıştıraabilecekleri bir kurye bulduklarında direk kurye arkadaşları işten çıkartabiliyorlar. Kuryeler derneğimize daha fazla üye olursa bu gibi sorunlara karşı yaptırım gücümüzün artacağını düşünüyoruz."

Malatya Motosikletli Kuryeler Derneği Başkanı Cihan Burak; "Motosikletli kuryelerin en büyük sorunları yetersiz ücret, uzun çalışma saatleri ve mobbing" diyerek devamında şu noktaları dile getiriyor: "Yakıt aldı başını gidiyor, insanlar uzun mesafe gidiyor. Yağ, yakıt temel ihtiyaçlar. Motorun temel ihtiyacı olan malzemelerin fiyatı yükseldiği için aldığımız ücretler yetersiz kalıyor. Bu psikolojik baskı da oluşturuyor. Uzun mesafe az ücret, gider fazla oluyor. Bu da ister istemez psikolojik bir baskı oluşturuyor kişi üstünde. Sağlıklı bir çalışma ortamı oluşmuyor. Kazaya daha elverişli bir zemin hazırlamış oluyor."

Burak, kuryelerin yaşadığı bir sorunun aynı zamanda başka sorunları da tetiklediğine dikkat çekiyor: "Gerek işverenin hız baskısı, zaman baskısı, uzun çalışma mesai baskısı, hava baskısı, ekonomik baskı hepsi birleşiyor psikolojik baskıya dalgınlığa ve kazaya sebebiyet veriyor. Yaralanma ve ölümlere sebep oluyor."

Düzce Motosikletli Kuryeler Derneği Başkanı Nail Koca da kuryelerin öne çıkan bazı sorunlarını şöyle özetliyor: "Moto kuryelerin bence genel sorunları çalışma koşulları. Bunu açmak gerekirse çalışma saatleri, alınan ücretler, ekipmanlar olmak üzere bunların tamamını değerlendirebiliriz"

"Bizim çoğu derneğin dernekleşme amacı kuryelerin haklarını savunmak daha iyi şartlarda çalışmalarını sağlamak" diyen Koca, kuryelerin çalışma şartlarının ağırlığını sıralıyor: "14-15 saat çalışan kuryeler oluyor. Özellikle bu esnaf kuryeler için doğru bir şey değil. Gün boyu rüzgâr yiyor, trafiğin stresini çekiyor, iş stresi, sürekli paket yetişecek mi, iptal olacak mı, olursa benden kesilecek mi vs. düşünceler, aynı zamanda psikolojik olarak da çok etkiliyor. Ben bunu doğru bulmuyorum. Bence mantıklı olan bir kuryenin 8 saat çalışıp daha sonra evine gidip ailesine ve çevresine vakit ayırması ve o günün stresini bir şekilde atması gerekir. Çünkü sürekli sürekli çalıştığın zaman psikolojik olarak bir çöküntüye sebep oluyor. Bir yılda insanın bütün karakterini değiştirebiliyor".

Nail Koca birçok kurum yetkilisinin dikkat çektiği ekipman ve motosiklet bakımı meselesini de şu şekilde özetliyor: "Bir de ekipman konusu var. Eldiven, taktığı kask, mont gerçekten hiç elverişli değil. Çoğunda işte ben ona kasket diyorum önünde bir cam var ve kafaya da bir baret gibi geçirilmiş kask diye vermişler. Bunlar doğru şeyler değil, kuryeler için de doğru ekipmanlar değil. Tam kapalı kask olması gerekiyor. Ayrıca giydikleri montların da özel olarak üretilmesi lazım gerçekten. Kurye için 4 mevsim gibi bir kurye montu veriliyor. Ama 4 mevsim giyemiyor ne yazık ki. Bunun için yazın ve kışın giyebileceği ayrı bir ekipman gibi düşünülüp geliştirilmesi lazım. Bir pompacıya bakıyoruz, petrolde kışın ne yapıyor? Kazak giyiyor, ona göre bir elbisesi var, yazın tişört giyiyor. Niyey? Çünkü sıcaktan ve soğuktan aldığı etki ile verimini ve motivasyonunu düşürür. Bu aynı şekilde kurye için de böyledir. Ekipman konusunda ciddi eksiklikler var.

Aynı şekilde motorda da böyle görüyoruz ki, düzenli olarak bakımlar yapılmıyor birçok işletmede. Biz Düzce olarak konuşacak olursak bugün çalışan kuryenin yüzde 60'lık kısmı işletme motoru ile çalışıyor. Yani yarım fazlası işletme motoru ile çalışıyor. Baktığımız zaman da işletmelerin motosikletleri doğru düzgün bakımını yaptırmadığını görüyoruz. Frenlerin doğru düzgün tutmadığını görüyoruz. Sürekli titreşimli motorlar ve arıza yapmaya müsait motorlar çünkü periyodik bakımları yapılmıyor."

## **Mobbing ve Angarya Çok, Saygı ve Ekipman Az**

"Mobbing en büyük sıkıntılarımızdan birisi" diyen Kuryeler Federasyonu Başkanı Murat Tomris, hem işveren hem de müşteri tarafından kuryelerin kışkaca alındığından bahsediyor: "İşletmeler kuryelere hız baskısı yapıyor, acele ettiriyor. Diğer taraftan müşterilerden de çok şikâyet var. Kurye siparişi teslim ettiği esnada 3.sınıf insan muamelesi gösteriyor. Çünkü eskiden de mesela köle pazarları olurdu ve kölelere bakış açıları çok farklıydı normal şekilde olan insanların. Çünkü onun köle olduğunu düşünür ona göre davranırdı. Emrivaki tavırlarla, işte dışlayıcı tavırlarla. Şimdi aslında kuryelere yapılan da modern köle yaklaşımı diye değerlendirebiliriz. Modern köleyiz yani. Aslında sen bir hizmet veriyorsun. Onun işte markete gitmesini veya restorana gitmesini, efor sarf etmesini engelliyorsun. Ondan sonra kapıda hizmet veriyorsun. O ise sana bir teşekkür veya bir güler yüz göstermiyor çoğu zaman. Bu da insanın zoruna gidiyor. Yani bir hizmet veriyorsun ve bu hizmeti verirken de dışlandığını hissediyorsun. Sitelere motosikletlerle alınmıyor kuryeler, uzun mesafeleri yürümek zorunda bırakılıyor. Eskiye göre azaldığını gözlemlese de angarya işler de devam ediyor. Kuryelere garsonluk işleri yaptırmaya çalışanlar, temizlik yapması için baskı yapanlar..."

Ekipman sorununun yakıcılığını da Tomris şöyle ifade ediyor: "Birçok restoran

kuryelere koruyucu ekipman vermiyor, kuryeler kendi bireysel çabaları ile yarım yamalak temin etmeye çalışıyor. Daha korkuncunu söyleyeyim, bir arkadaşımızın freni olmayan motosiklet ile paket atmaya zorlandığını biliyoruz.”

Motosikletli Kuryeler Federasyonu başkanı Turgut Ay da ekipman sorununu şöyle anlatıyor: “Motosikletli kuryenin parmak sileceğinden tutun da yağmurluğuna, botuna, eldivenine yazlık kışlık ekipmanına varana kadar firma karşılamak zorunda. Biz bunu Çalışma Bakanlığı’ndaki bir toplantıda da dile getirdik, yazıya döktük. O zamanlar esnaf kuryeler bu kadar faal değildi. Sigortalı kuryeler için dile getirmiştik. Esnaf kuryeler de kendi ekipmanını almak zorunda. Sonuçta sen bu işi yapıyorsun. Tepeden tırnağa her şeyini alacaksın kardeşim. Motorunun bakımını yaptıracaksın işte yazlık kışlık kıyafetini, korumalı kıyafetini olsun yaptığımız iş riskli iş.”

Ekipman, eğitim ve mesleki yeterlilik ile kurye ölümleri arasında bir ilişki olduğunu söyleyen Ay kurmaya çalıştıkları Esnaf Kurye Odası üzerinden kimi noktalara dikkat çekiyor: “Biz kurye akademisini kurup bu mesleğe başlamak isteyen kuryeye, ileri ve güvenli sürüş eğitimleri; müşteriyle nasıl muhabbet kurar, diksiyon eğitimi işte müşteri ilişkileri eğitimi vermek istiyoruz. Yani kurye akademisi, kurye gelince önce buradan bir eğitim alacak, sertifikasını alacak, mesleki yeterlilik belgesini alacak. Ondan sonra sahaya çıkacak. Bizim aslında en büyük amacımız bu, mücadelemiz bu, kuryeler ölmesin.”



Kuryelerin kendi işlerini layıkıyla yapması, müşterilere kibar davranması gerektiğini ifade eden Ay angarya işler konusuna da dikkat çekiyor: “Kuryeler restorana döndüğü zaman kendi işinin olmadığı işleri yapmayacak. Yapmaması lazım. Sen sonuçta dışarıda savaş veriyorsun. İçeride savaş veren ayrı. Sen şimdi komi misin bulaşıkçı mısın, süpürgeci misin?”

## Esnaf Kuryelik Büyük Sorun

Görüştüğümüz temsilcilerin hemen hepsi kuryelerin sorunlarını anlatırken esnaf kuryeliğe ayrı bir başlık açtı. Esnaf kuryelikle ilgili ayrı bir bölümümüz olacağı için burada sadece en önemli sorun olarak esnaf kuryeliği gören temsilcilerin bir kısmına yer vereceğiz.

“En önemli sorun esnaf-kurye meselesi” diyen Türkiye Devrimci Kara, Hava ve Demiryolu Taşımacılığı İşçileri Sendikası (Nakliyat-İş) başkanı Ali Rıza Küçükosmanoğlu, esnaf kuryeliğinin tamamen yasaklanması gerektiğini düşünenlerden. Aynı zamanda Dünya Sendikalar Federasyonu (WFTU) Başkan Yardımcısı olan Küçükosmanoğlu, dünyadaki örneklerle ve mücadelelere atf yaparak “esnaf-kuryeliğe dair itirazlarımızı önümüzdeki günlerde yasal bir zemine taşımayı düşünüyoruz. Dünyada da örnekleri var. Dünyadaki diğer örgütlerden de yararlanarak esnaf-kuryelikle ilgili hukuki mücadeleye başlamayı planlıyoruz” dedi.

Restoran ve Otel İşçileri Sendikası (Resto-İş) Başkanı Arslan Soylu ise kuryelerin sorunlarını üç ana başlıkta topluyor: “Kuryelerin birinci sorunsalı trafik. İkinci sorunsal ise ücretler. Esnaf kuryelik de büyük sorunsal. Özellikle kaza sürecinde herhangi bir güvencesi yok.”

Kuryelerin de eskiye oranla esnaf kuryeliği daha fazla sorgulamaya başladığını ifade eden Moto Kurye Kargo Emekçileri Dayanışma Ağı temsilcisi Müslüm Akyürek: “Biz zaten esnaf kuryeliğe karşı çıkıyorduk, kuryeler de bunu sorun olarak görmeye başladı ve esnaf kuryeliğe karşı bir şey oluşmaya başladı. Kendi işinin patronu oluyorsun gibi bir reklam artık kuryelerin gözünde bir şey canlandırmıyor. Esnaf kuryeliğinin uzun çalışma koşullarını getirdiğini gördüler. Güvencesiz çalışma koşullarını getirdiğini gördüler. Üç yıl beş yıl çalıştıktan sonra bir anda işsiz kalabileceklerini gördüler. Yıllık izinlerinin olmadığını gördüler. Ya da bir sürü arkadaşları öldükten sonra firmaların hiç arayıp ailesine başsağlığı bile dilemediğini görünce artık şey olmaya başladı. Yani esnaf kuryelik asıl sorun haline geldiğini görmeye başladılar.” diyor.

Akyürek patronların kuryeleri esnaf kuryeliğe ikna ederek üzerlerindeki sorumluluklardan sıyrılmaya çalıştıklarını söylüyor: “buradan görünen patronlar

atmışlar üzerlerinden yüklerini. Hem işçileri de ikna etmişler bunun böyle iyi bir model olduğuna hem de iyi para kazanıyorlar bu işten. İşçi sınıfının tarihsel çıkarlarını bir kalemde silmenin formülünü elde etmiş oldular. Yolunu bulmuş oldular. Bir sorun uzun süreli çalışıp yeterli ücreti alamamaları ise öteki önemli başlık da işçi sağlığı meselesi.”

Yemek Sepeti İşçi Komitesi'nden Kaan Gündeş: “Şu an sektörde Yemek Sepeti üzerine konuştuğumuz birinci sorun esnaf kuryelik. Biz hem komitede hem sendikada (Tümtis) tartışıyoruz. Biz bir güler yüzlü esnaf kurye modeli istemiyoruz. Biz açıkçası esnaf kurye modelinin kaldırılmasını istiyoruz” diyerek esnaf kuryeliği kaldırmak yerine esnaf kuryeler için haklar talep etmenin çelişkili olduğuna dikkat çekiyor. “Çünkü aslında esnaf kurye modelinin kendisinin sorgulanır olmasından ziyade bir kısım haklar talep ediliyor. (Ocak 2023'teki Trendyol protestolarına atıf yapılıyor.) Ki çok haklı şeyler insanlar karınlarını doyuruyor ve hayatlarını kurtarmaya çalışıyor vs. ama bunun dışında da bu kısmi iyileşmelerle esnaf kurye modelinin yeni bir taşeron biçimi olarak ilga edilmesini bir köprü olarak birbirine bağlayacak bir hani şey siyasal talepler sistemi, sloganlar sistemi olması gerektiğini düşünüyoruz.”

Gündeş, esnaf kuryelikte sosyal haklarının olmayışı ile güvencesiz çalışma ve sendikasızlığın sorunları derinleştirdiğini vurguluyor: “Herhangi bir sosyal hakkın güvencenin olmaması. Onun dışında sorun, kuryeliğin riskli meslek statüsünde olmaması. Gerekli işçi sağlığı ve güvenliği önlemlerinin alınmıyor olması. Nitelikli motor ve nitelikli korunma ekipleri verilmiyor olması, şirketlerin hız ve performans politikaları. Çalışma rejimi kuryeleri ölüme sürüklüyor. Bir de çok sendikasız bir sektör olması.”

## **Çok Tehlikeli Meslek Statüsü ve Mesleki Yeterlilik Belgesi**

Neredeyse tüm dernek ve sendika temsilcileri kurye ölümlerine ve eğitimsizliğe değindi. İsteyen herkesin, eğitimsiz ve donanımsız kurye olabildiğini eleştiren ve denetimlerin sıklaştırılmasının önemine değinen de çok sayıda temsilci oldu.

Başkent Motosikletli Kuryeler Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği Başkanı Aydın Teke bu durumu şöyle ifade etti: “Daha çok çevirmeye girmek istiyorum ben açıkçası. Niye? Çünkü içimizde o kadar çok ehliyetsiz, plakasız, bu işi 3 bin lira 5 bin lira motor alıp piyasaya çıkan genç, hani bu işi çok rahat gören o kadar arkadaşımız var ki.”

“Ölümler bu yüzden arttı, bunların önüne geçmek istiyoruz. Denetimsizlik! Bu

da mesleki yeterlilik belgesine dayanıyor. Mesleğimiz “Çok Tehlikeli Meslekler” arasına alınmalı” diyen Teke, “Mesleki Yeterlilik Belgesi”nin de göstermelik olmaması gerektiğini düşünüyor. “Mesleki yeterlilik belgesini de nasıl alırsınız? Cebinde önce beş yıllık ehliyetinin olması lazım. Beş yıldan sonra mesleki yeterlilik eğitim kursuna gidip yarım saatte verilen bir belge istemiyoruz. Biz bunu güzelce, ilk yardımından, ne bileyim paket nasıl teslim edilirinden, nasıl motor kullanılırından, ekipmanlar nasıl giyilirinden hani günlerce gerekirse sürececek bir eğitim olup mesleki yeterlilik belgesini almasını istiyorum.”

“Kuryelik mesleğini her önüne gelen yapabilir. Her ehliyetini cebine koyan yapabilir. Ama hiçbir eğitimi yok bu insanların” diyen İzmir Kurye ve Motorcular Derneği başkanı Armağan Kılıçaslan da mesleki yeterliliğin önemini vurguluyor. Moto kuryeliğin belirgin bir meslek tanımı olmasının ve ‘Çok Tehlikeli Meslekler’ arasına alınmasının önemine değinen Kılıçaslan; “Biz de elimizden geldiği kadar insanları eleyerek alıyoruz. Daha fazla alabiliriz. Ama öyle insanlar var ki bir derneğin içerisinde olup sizi kötü yerlere sevk edecek insanlar çok var. Güvenemiyoruz insanlara. Yeterlilik belgesi mesela çıkıyor olsaydı o zaman çoğu insan elenirdi.” diyor.

Ege Motorlu Kuryeler Derneği Başkanı Serkan Ayten de kuryelerin yetersiz ücret almasına, asgari ücrete çalışmalarına zorlanmalarına, kalitesiz ekipmanların koruyuculuğunun olmadığına değindikten sonra sözü aynı noktaya getiriyor: “Bizim en büyük sorun ‘Mesleki Yeterlilik Belgesi’nin olmaması. Her ehliyet alan yola çıksın istemiyoruz. Bunun tamamen eğitimini ekipman olarak, yol sürüş eğitimi olarak almasını istiyoruz. Yaşadığımız sorunlardan en başlıcası bu.”

Ayten, eğitim ve Tehlikeli Meslekler konusunu yetkili mercilere sunduklarının bilgisini de aktarıyor: “Bunu biz yasaya da sunduk. Ama hala bekliyoruz, dönüş olmadı. Tabii ki birçok sıkıntı var. Ama en önemli sorunumuz çözülürse diğerleri de daha kolay çözülecek gibi geliyor.”

Adana Motosikletli Kuryeler Derneği Başkanı Yalçın Parmak da herkesin kuryelik yapmaması gerektiğini düşünenlerden: “Mesleki Yeterlilik Belgesi zorunlu olursa bu mesleğe gelen kişilerin gerçekten yeterliliği var mı veya motosiklet kullanabiliyor mu, adres konusunda bilgisi var mı yetenekli yeteneksiz mi, konuşma kabiliyeti var mı, insanlara kendini anlatabiliyor mu, müşterinin karşısında iyi olabiliyor mu heyecan var mı, kalp rahatsızlığı var mı gibi tedbirler alınıp mesleğe giriş yapsa kurye kazaları biraz daha azalır.”

Parmak, Mesleki Yeterlilik Belgesi sorununun yetkililer tarafından mutlaka çözülmesi gerektiğine dikkat çekiyor: “Kuryelik sıradan bir meslek değil çok tehlikeli bir meslek. Fakat ‘Mesleki Yeterlilik Belgesi’ zorunlu olmadığı için

mesleğe uygun olmayanların dahi bu mesleğe giriş yaptığını, bundan kaynaklı da çok sorunlar çıktığını biliyoruz. Ölümün yüksek olmasının nedenlerinden biri de bu.”

“Bugün, Sosyal Medya Uzmanlığı, Tehlikeli Meslekler Statüsü alabilirken, neredeyse her gün kazaların, ölümlerin olduğu kuryelik bu Çok Tehlikeli Meslekler Statüsü’nde sayılmıyor, bu bir ayıp. Bu koşullar altında stresle çalışan kuryeler için kaza kaçınılmazlaşıyor.” diyor Bolu Motosikletli Kuryeler Derneği Başkanı Berat Kundakçı.

Konya Motosikletli Kuryeler Derneği Başkanı Osman Akça da her isteyen kurye olabilmesinden rahatsız olanlardan: “Önüne gelen herkes, öğrenciler ehliyeti olmadan kuryelik yapabiliyor. Kuryelerin çok para kazandığına dair yanıltıcı reklamlardan dolayı herkes kendini kuryeliğe atıyor. Bunun sonucunda da trafik kuralları olsun dinlemeden çalışıyorlar. Ondan dolayı bayağı sıkıntı yaşıyor. Şu anda ehliyetli ehliyetsiz motora binen ‘ben kuryeyim’ diyor.”

Bursa Tüm Emekçi Motosikletli Kuryeler Derneği Başkanı Mahir Gökbay Ersoy kuryelerin sorunlarının sayılmakla bitmeyeceğini, çalışma şartlarından ücretlerin düşüklüğüne, kayıt dışı ve ehliyetsiz çalışmaktan ekipman sorununa, işverenlerin kuryelere sahip çıkmamasından kuryelerin birlik olamamasına kadar birçok sorun olduğundan bahsediyor. O da eğitime ve farkındalığa özel vurgu yapıyor:

“Önemli olan kuryelerin eğitim almaları, farkındalık yaratılması. Kuryelerle ilgili ‘Mesleki Yeterlilik Belgesi’nin zorunlu hale getirilmesini istiyoruz. İleri sürüş eğitimleri de alınmalı. Çünkü ben şahsi olarak araba ehliyeti olmayanın kuryelik yapmasını istemem. Bunun nedeni açık yani arabanın hareketini tahmin edemeyen kurye kaza yapmaya mecbur. Çünkü araba dünya benimmiş gibi hareket ediyor. Motor tam tersi. Esasında araba motoru gördüğü zaman tedirgin olmalı. Çünkü motor iki teker üzerinde duramaz... Ama ben en büyük sorunun eğitimsizlik olduğunu düşünüyorum. Bu eğitimi aldığımız zaman hiçbir ev annesiz babasız kalmasın.”

## **Moto Kuryelerin “En Önemli” Sorunu**

Sayısı yüz binleri bulan moto kuryeler hakkında genelleme yapmak kolay değil. Kolay olmadığı gibi yanıltıcı da olabilir. Zira tek bir moto kuryelikten bahsetmek mümkün değil. Moto kuryeliğin Türkiye’de ilk ortaya çıktığı 90’lı yılların başında kuryelik hakkında konuşmak daha kolaydı. Gümrükten gümrüğe evrak taşıyan ya da ecza depolarında ilaç dağıtımını yapan kuryeler vardı sadece. Fakat yıllar içinde kuryelerin sayısı da faaliyet yürüttüğü sektörler de çalışma biçimleri de arttı. Son 4-5 yılda öyle bir seviyeye ulaştı ki onlarca sektörde yüzlerce değişik

iş/işletme de yüz binlerce kurye çalışır duruma geldi.

## **Kuryelik Değil Kuryelikler Var**

Bu aynı zamanda tek bir kuryeliğin olmadığı kuryeliklerin olduğu anlamına geliyor. Yemek ve market ürünleri dağıtan, küçük ebatlı mağaza ürünleri ve elektronik eşya dağıtan, evrak ve ilaç dağıtan, altın, para ve yedek parça taşıyan, numune tekstil ürünleri taşıyan, evde denemeli kapıda ödemeli kıyafet ürünleri dağıtan, insanların unuttukları eşyalarını bir adresten diğerine götürülen ve aklınıza gelebilecek envai çeşitte ürün ve eşyayı dağıtan kuryelikler ortaya çıktı. Keza bordrolu çalışan, kendi şirketini kurup esnaf kurye olarak faaliyet gösteren, mevsimlik ya da kısa süreli çalışan, gün içerisinde müsait olduğunda paket atan, kayıtlı veya kayıtsız çalışan değişik tipte kuryeliklerden bahsediyoruz. Kuryelik yalnızca gençlerin yaptığı bir iş sanılsa da her yaşta evli, bekar, çocuklu kişilerin, göçmenlerin ve sayıları hala genel içinde az olsa da son dönemde artmaya başlayan çeşitli yaş gruplarından kadınların yaptığı bir meslekten bahsediyoruz.

Haliyle bu çeşitlilik içerisinde kuryelerin ortak sorunları olduğu gibi çalışılan sektöre ve çalışma şekline bağlı özgün sorunlar da söz konusu. Görüştüğümüz temsilcilerinin kurumlarının üye profillerini dikkate aldığımızda ağırlıklı olarak restoranlarda sigortalı-sigortasız çalışan kuryeler ve kendi hesabına çalışan esnaf kuryeler olduğunu görüyoruz. Yine belli bir oranda evrak kuryeliği yapan kişilerin de bu kurumlarda olduğundan söz edebiliriz.

## **Kuryelerin En Önemli, Can Alıcı Sorunu Nedir?**

Moto kuryelerin sorunlarının birbiri ile bağlantılı olduğunu, her bir problemin bir diğerine etki ettiğini ve çalışma koşullarının bir bütün olarak kuryeliği güvencesiz hale getirdiğini biliyoruz. Ancak genel sorunların tespiti ile birlikte kurye temsilcileri tarafından en aciliyetli gördükleri sorunun ifade edilmesini; önümüzdeki dönemde örgütler arasında iş birliklerinin oluşturulabilmesi, ortak talepler belirlenmesi ve stratejik planlamalar yapılabilmesi için yol açıcı olacağını düşünüyoruz. Bu amaçla, 14 ilden 25 moto kurye örgütlenmesinin temsilcisine moto “kuryelerin sorunlarının yanı sıra en önemli ve can alıcı sorunu nedir” diye de sorduk.

Kimi başkanlar “Trafikte Fark Edilmeme”, “Sitelere Motosikletlerin Alınmaması”, “Birlik Beraberliğin Olmamasına” dikkat çekerken 4 başkan “Çalışma Saatlerinin Uzun Olması”nın kuryelerin en önemli sorunu olduğunu dile getirdi. 6 başkan veya kurum temsilcisi de “Esnaf Kuryelik Modeli”nin ve beraberinde getirdiği güvencesizliğin bugün için moto kuryelerin en öne çıkan sorunu olduğunu söyledi.



# 2022 Moto Kurye Ölümleri Raporu

# 58

Moto Kurye iş cinayetlerinden yaşamını kaybetti



## Aylara Göre Moto Kurye Ölümleri

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

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

## Yaş gruplarına göre ölümler

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



## Firmalara göre ölümler

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

@kuryehaklari

kuryehaklari.org

Bu görsel Kurye Hakları Derneği olarak 2023 Ocak ayında “2022 Moto Kurye Ölümleri Raporu” adlı yayınladığımız rapordan alınmıştır.

Görüştüğümüz başkanların 4’ü “Mesleki Yeterlilik Belgesi”nin zorunlu hale getirilmesini en önemli sorun olarak dile getirdi. 8 kurum temsilcisi de moto kuryeliğin “Çok Tehlikeli Meslekler Statüsü”ne alınması ve “Mesleki Yeterlilik Belgesi”nin zorunlu olmasını aynı anda söyleyerek en önemli ve can alıcı sorun tarifi yaptı.

## Esnaf Kuryelik Hakkında Düşünceler ve Öneriler

Türkiye’de çevrimiçi yemek, mobil market ve e-ticaret siparişlerinin dağıtımını yapan firmaların kurulması 2000’li yılların başına dayansa da esasen 2015’ten sonra artmıştır. Bu uygulamaların yaygın olarak kullanılması ise 2019’da ilan edilen Covid-19 salgınından sonra gerçekleşmiştir. Esnaf kuryeliğinin yaygınlaşmasının alt yapısını görmek için kısaca e-ticaret ve internetten alışveriş yapma alışkanlıklarının son yıllardaki verilerini aktarmak istiyoruz.

## E-Ticaret Verilerinin Söyledikleri

Ticaret Bakanlığı’nın E-Ticaret Bilgi Sistemi (ETBİS) verilerine göre e-ticaret hacmi 2019’da 136 milyar TL olarak açıklanmıştır. Bu rakam pandeminin başladığı 2020 yılında 226,2 milyar TL’ye yükselmiştir. E-ticaret hacmi 2021’de 381,5 milyar TL, 2022 yılında ise 800,7 milyar TL’ye ulaşarak çok kısa bir sürede katlanarak büyümüştür. Ekonomistlere göre bu büyüme trendinin artarak devam etmesi öngörülmektedir.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre internetten mal ve hizmet satın alan ya da sipariş verenlerin sayısı 2022 yılında 26,4 milyon kişi iken 2023 yılında 28,4 milyon kişiye ulaştı. Bu da e-ticaretin 2023 yılında 2 milyon yeni müşteri kazandığı anlamına geliyor.

TÜİK Hanehalkı Bilişim Teknolojileri Kullanım Araştırması’na göre 2022’de %46 olan sene içinde internet üzerinden en az bir kere alışveriş yapanların oranı, 2023 yılında %49,5’e yükseldi. Yine TÜİK verilerine göre son bir yıl içinde internetten alınan ürünlere dair şu tespitler öne çıkıyor: “Son bir yıl içinde internetten en fazla giyim, ayakkabı ve aksesuar gibi ürünler satın alındı. 21 milyon 440 bin kişi bu ürünleri online satın alırken, 13 milyon 520 bin kişi de son bir yılda lokantalardan, fast food zincirlerinden online yemek siparişi verdi. Online gıda ürünleri satın alanların sayısı 10 milyon 535 bin kişi olurken, 9 milyon 145 bin kişi kozmetik, 8 milyon 810 bin kişi de cep telefonu, bilgisayar ve elektronik ürünler sipariş etti. Temizlik malzemelerini online alan kişi sayısı da 8 milyon 180 bin oldu.”

## Kendi Hesabına Çalışma/Esnaf Kuryelik

Sayısı on milyonları bulan ve her geçen gün artan online siparişleri dağıtma görevi de elbette ki kuryelere düşüyor.

Yıldan yıla artan e-ticaret hacmi ve internetten sipariş ve alışveriş verme alışkanlığı moto kuryelere olan ihtiyacı arttırmıştır. Artan kurye ihtiyacı karşısında patronlar işçi maliyetini ortadan kaldırmak ve sisteme düşen milyonlarca siparişi müşteriye “en hızlı biçimde” dağıtmak için çok sayıda moto kuryeye şahıs şirketi kurularak paket başı ücret karşılığında sözleşmeler imzalatmıştır. Bu durumu da “kendi işinin patronu olmak” şeklinde reklam etmişlerdir. Platform şirketlerinin kendi hesabına kurye çalıştırması dünyanın birçok ülkesinde de son yıllarda yaygınlık kazanmaktadır. Türkiye’deki çevrimiçi platform şirketlerinin son yıllarda büyümesi ve çalıştırdıkları kurye sayısının artış eğilimi pandemi ile birlikte daha da artmıştır. Yine pandemiden önce kuryeler daha çok belli işletmelerde, firmalarda bordrolu ya da sigortasız çalışırken pandemi döneminde ve sonrasında kendi hesabına çalışan kamuoyundaki yaygın adıyla “esnaf kuryelik” yaygınlık kazanmıştır.<sup>(2)</sup>

Türkiye için nispeten yeni olan “esnaf kuryelik” son yıllarda moto kuryeler arasında en çok tartışılan konular arasında yer almaktadır. Biz de araştırma kapsamında görüştüğümüz kurye örgütlenmeleri temsilcilerine “esnaf kuryelik” hakkındaki görüş ve önerilerini de sorduk. Bazı kurum temsilcileri esnaf kuryeliğinin kuryeler için kazanç anlamında artılarının olduğunu ve kimi noktalardan düzenlenmesi gerektiğini dile getirirken bazı temsilciler de esnaf kuryeliği “kölelik” ve “güvencesizlik” olarak ifade ederek kaldırılması gerektiğini ifade ediyor.

## Esnaf Kuryelik Nasıl Düzenlenmeli?

İstanbul Kuryeler Federasyonu başkanı Erhan Güven; “Esnaf-kuryeliğinin ilk zamanlarında çok arkadaşımız perişan oldu, şimdi öyle değil. Verilen tepkilerin ardından düzenlemeler geldi.” derken “Bundan sonra yapılması gereken şu: **Esnaf-kurye ile SGK’lı, bordrolu kuryenin aynı haklara sahip olması.** Firmalar bordrolu çalışanın SGK’sını yatırdığı gibi esnaf-kuryenin Bağkur’unu da kendisi yatırırsa ya da onun hak edişinden keserek yatırırsa bile daha iyi” önerisinde bulunuyor.

Motosikletli Kuryeler Federasyonu başkanı Turgut Ay; “İlk başlarda esnaf kuryeliğe karşıydık. Sonra araştırınca ve devlet de esnaf kuryeliği teşvik edince, insanlarımız

da bu işte para var gözüyle bakınca esnaf kuryelik patladı. Zaten pandemide esnaf kuryelik çıkmasa sadece SGK’lı kuryeler olsaydı o yükün altından kalkılmazdı.” derken **esnaf kuryeliğinin haklarını savunabilmek için derneklerin, federasyonların yetmediğine esnaf kurye odalarının kurulması gerektiği** önerisini dile getiriyor.

Kuryeler Federasyonu başkanı Murat Tomris; “Esnaf kuryelik aslında kötü bir seçim değil. Yani doğru hakkaniyetli bir şekilde yapılabilirse kötü bir seçim değil. Burada bazı şirketler mali yükümlülüklerden kurtulmak istiyor.” derken firmaların **esnaf kuryelere ücretsiz olarak kendi reklamlarını yaptırdıklarını bunun karşılığında en azından ekipmanları kuryelere ücretsiz dağıtması gerektiğine** de dikkat çekiyor.

“Esnaf kuryelik sistemi her zaman kölelik düzeninden başka bir şey değil. Kendi işinin patronu falan diyorlar ya hikâye.” diyen Ankara Kuryeler Derneği başkanı Abdullah Taşkan **Esnaf Kurye Odası** kurulmaya çalışılıyor eğer **kurulursa bazı iyileştirmeler ve kazanımlar** olabileceğine vurgu yapıyor.

“Esnaf kuryeye bakış açımız iyidir. Ben de şahsi olarak esnaf kuryeyim. Başından beridir esnaf kuryeyim yani. Ama sağlam firmada sağlam şartlarda. Yani sosyal güvence hakları olarak evet bir düzenleme yapılmalı. Fiyat belirlemede büyük şirketlerin ağzının ucundasın. Bunu ben hiçbir kimsenin kolay kolay yönetebileceğini zannetmiyorum.” diyen Bursa Tüm Emekçi Motosikletli Kuryeler Derneği başkanı Mahir Gökbay Ersoy **esnaf kuryeliğinin Bağ-Kur’lu olmasından kaynaklı sorunlarının Esnaf Kurye Odaları kurulduktan sonra düzenlenebileceğine** dair beklentilerini dile getiriyor.

Ege Motorlu Kuryeler Derneği başkanı Serkan Ayten güvencesizliğine ve sorunlarına rağmen insanların neden esnaf kuryeliğe yöneldiğini şu şekilde ifade ediyor; “Çoğu esnaf kurye arkadaşım soruyorum, esnaf kurye olarak çalışmanız size mantıklı mı geliyor mantıksız mı geliyor diye. %85’i memnun. Aldığı ücret anlamında söylüyorum ben bunu. Aldığı ücretten memnun olduğu için esnaf kuryeliğe karşı çıkan çok olmuyor. Çünkü hiçbir şekilde hakkı yok, talebi yok, bir yerde bir şey olsa hiçbir şekilde hakkını arayamıyor. Onun için çok karşıydık ama son zamanlarda asgari ücretin bu kadar az olması vs. vs. dolaylı bu işi yapma diyemiyoruz, adam bu işi yapmak zorunda.” Serkan Ayten, giderlerini azaltmak için **Bağ-Kur’u ödemeyen esnaf kuryelerin kazalara karşı güvencesiz olduğunu ve bunun kuryeler lehine düzenlenmesi gerektiğini** söylüyor.

Düzce Motosikletli Kuryeler Derneği başkanı Nail Koca; “Esnaf kurye bir noktada mantıklı çünkü kurye kendi hesabını kendi muhasebesini tutabiliyor. Esnaf kurye demek aynı zamanda taşeron işçi demek. Bu şekilde bazı noktalarda

mantıklı buluyorum. Kazanç ve sorumluluk konusunda ama doğru yönetildiğini düşünmüyorum.” diyor. Koca, **esnaf kuryelerin iş kanununa bağlı olmadıkları için çalışma şartlarına dair hiçbir söz haklarını bulunmadığını** bu ve benzeri konularda yetkililere sunmak üzere projeler oluşturduklarını dile getirdi.

Bolu Motosikletli Kuryeler Derneği başkanı Berat Kundakçı; “Esnaf-kurye denilen sistem tamamen kuryeyi sömürmek üzerine kurulu. Bütün Türkiye’de maalesef daha da yayılacağını düşünüyorum.” derken ancak **esnaf kuryelerin seslerini duyurabilirse iyileştirmelerin olabileceğine** dikkat çekiyor.

“Esnaf kuryelik şu an benim gözümde esnaf kuryelik değil. Esnaf kurye demiyorum o arkadaşlara kölelik diyorum. Çünkü esnaf kuryelik bir de kurye kendini iyi hissetsin diye patron kurye. Kendine kurye gibi sıfatlar takıyorlar ki rahat hissetsin. Özgür hissetsin kendini ama bir iş düşünün sizin sözleşmenizde sizi koruyan ya da sizin beyan ettiğiniz bir madde olmayan işte hakkaniyet olmaz. Tamamen bir tarafı koruyan bir sözleşme biliyorsunuz hepsi girerken bir sözleşme hatta sözleşmeler de artık dijital okudum onayladım. Hiçbiri okumuyor. Yani bilmiyor ellerinde sözleşme yok. Sadece tek tarafın yaptığı sözleşmeyle de girilen iş ortaklık değil kölelik olur.” diyen Kuryeler Konfederasyonu başkanı Onur Kocaoğlu, **sözleşme karşılıklı yapılmadığı takdirde** bu sistemde kuryelerin hep kaybeden olacağına dikkat çekiyor.

Başkent Motosikletli Kuryeler Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği başkanı Aydın Teke; “Yarın bir gün kaza yaptıkları zaman bir tazminat hakları yok. 50 cc motor alan piyasaya çıkabiliyor. Kaza riskleri artıyor. 50 cc’lik motoru 80 cc’ye çevirip B ehliyeti ile sürebiliyorlar. Hafif bir motor olduğu için dikkat edersen pandemiden sonraki kazalar arttı, çoğu da esnaf kurye. Adamların bekleme noktaları yok. Yağmurlu havada, karlı havada oturup bir çay içecekleri yerler yok.” diyerek esnaf kuryeliğinin zorluklarına dikkat çekiyor. Aydın Teke ayrıca **esnaf kuryeliğinin işçi olarak kabul edilmesini** istiyor diyor.

“Esnaf kurye bence şu an şu şartlarda kuryenin üzerine atılmış büyük bir yükür.” diyen Mersin Motorlu/Motorsuz Kuryeler Dayanışma Derneği başkanı Bahan Lale tüm masrafların kuryelere yüklenmesine ve özellikle ekipman meselesini vurguluyor; “Şu an bir kıyafet almaya kalksan **beş bin altı bin liradan aşağı donanımına sahip olamazsınız**. Bir tane de yetmeyecektir. Giyindiğiniz şey bir iki gün içinde kirleniyor. Onu yıkattığınızda bu sefer de donanımsız çıkmak zorunda kalıyorsunuz.”

Malatya Motosikletli Kuryeler Derneği başkanı Cihan Burak; “Esnaf kurye modelinde tüm masraflar esnaf kuryeye ait oluyor. Motorun bakımı, sigortası, çalışması. Yani maaşını kendi belirlemek zorunda!” diyor. Burak, **esnaf kuryelerin**

**gider hesabı yapmadan firmaların fiyatlarını kabul etmesinin sıkıntılara yol açtığını** söylüyor.

“Gittikçe herkes esnaf kuryeye dönüştürmüş. Bu işletmelerin çok hoşuna gidiyor hem sigortadan kazanıyorlar hem kazadan beladan hem yemeğinden suyundan kendimi sıyrıyor. Fatura da kesmiyor kurye tertemiz.” diyen Antalya Motosikletli Kuryeler Derneği başkanı Mehmet Şirin Yıldız **esnaf kuryelerin belki biraz fazla para kazandığını** ama ciddi kaza yapınca veya ölünce **o paranın da bir kıymeti kalmadığını** söylüyor.

Kayseri Motosikletli Kuryeler Derneği başkanı Halil Özsoy; “**Esnaf-kurye sistemi tamamen işletmelerin istediği bir sistem.**” derken sosyal sigortalar kurumunun işletmelerin nasıl paket attıklarını incelemesini öneriyor.

## Esnaf Kuryelik Kaldırılmalı

“Esnaf-kuryelik, işçi sınıfının yüzyıllardır kazandığı hakların dışında bir düzen dayatıyor kuryelere. İşsizliğin, açlığın getirisi olarak çekici görünen bu sistem, aslında birçok sorun çıkarıyor. Bugününü düşünmek zorunda olan esnaf-kurye, sigortasını düşükten yatırmaya çalışıyor ve bu yüzden emekli maaşının düşük olacağını öngöremeyebiliyor, görse de bugün daha fazla kazanabilmek için görmezden geliyor. Sistem moto kuryeyi buna zorluyor.” diyen Nakliyat-İş başkanı Ali Rıza Küçükosmanoğlu, **esnaf-kuryeliğinin yasaklanması** lazım diyor.

Samsun Motosikletli Kuryeler Derneği ve Resto-İş Başkanlığını yürüten Aslan Soylu; “Esnaf kuryeliğinin bir çalışma sistemi olması gerektiğini düşünmüyorum. Yakıştırması bile başka bir muhabbet (işinin patronusun ne demek). İş ortaklığından bahsederler ama herhangi bir güvencesi yok. Riskli iş kapsamına girilmesi gerekiyor. Sigortalı olması gerekiyor.” diyor. Soylu, kuryelerin çıkarına olmayan **esnaf kuryeliğinin derhal kaldırılması** fikrini dile getiriyor.

TÜMTİS İstanbul 1 No’lu Şube Sekreteri Murat Küçükşahin esnaf kuryeliğinin aslında “kölelik” olduğu benzetmesini yapıyor patronların bu sisteme dair kendilerince pozitif bir algı yaratmaya çalıştıklarına dair bir değerlendirme yapıyor; “Tamamen kölece çalışmanın önü açılıyor burada. Aslında esnaf kurye biraz bizim kullandığımız tabir. İş verenler şöyle kullanıyor, kendi işinin patronu kurye. Patronluk yaftası. Sen artık işçi değilsin. Sınıfını bilme, başka bir sınıftasın sen artık.”

“Hep esnaf kurye modeli diyor ki esnek saati belli olmayan istediğin saatte çalışan ama iş verenin kuralları dahilinde mutlaka orada olacaksın, dağıtımını yapacaksın, paketini dağıtacaksın ve ne kadar çok dağıtırsan o kadar çok

kazanırsın.” Küçükşahin, **esnaf kuryelerin yaşadıkları sorunlara dair** sahadan alınan geri dönüşler üzerinden düzenlemeler içeren bir **yasa tasarısı hazırlanması** gerektiğine dikkat çekiyor.

Moto Kurye Kargo Çalışanları Birliği temsilcisi Doğan Aras; “Esnaf kurye modeli Amerika’daki ve Avrupa’daki kurye işletmelerinin bir modeli aslında. Bu model ile her şirket kendi giderlerini ve maliyetlerini azaltmış oluyor. Çok karıştırmadan söylemek gerekirse ekonomide bu kadar kriz bu kadar sorun olmadığı durumda çalışabilen bir model olduğunu düşünüyorum. Paket başı ücret aldıkları için farklı bir süreç işliyor. Kuryeler fazla paket attığında ellerine çok para geçeceğini düşünüyor; ama maliyetler çok yüksek hiçbir işe yaramıyor.” diyor. Aras; **esnaf kuryeliğinin güvencesizlik ve sendikalaşmanın önünde büyük bir engel olarak görüyoruz.**

“Esnaf kurye modeli Türkiye’de çalışma sistemini esneten, çalışanların mağduriyetini derinleştiren bir sistem. Uzun çalışma saatleri ve güvencesizlik, işçi sağlığı ve güvenliğinin hiçe sayılması söz konusu” diyen TEHİS Başkanı Kubilay Çelik, esnaf kuryelerin işçi sayılması ve sigortalarının işveren tarafından yapılması gerektiğini dile getiriyor. Bu konu hakkında emsal bir dava açtıklarını da sözlerine ekliyor. Çelik; “Esnaf kuryelik ortadan kalkması gereken bir çalışma biçimi. İşçilerin daha fazla yağmalanması adına patronların kurduğu hileli bir çalışma biçimi. Kalkmaması durumunda burada işçiler adına yapılacak bir şey yok demek yanlış olur. Esnaf kuryelerinde işçi sayılması için mücadele etmek gerekir.” diyor.

“Tarihsel olarak işçi sınıfının belli başlı kazanımları vardı. Onlar sürekli törpülenmeye çalışılıyordu. Yani çalışma saatleri uzatılmaya çalışılıyordu, yıllık izinler şeyler falan kesilmeye çalışılıyordu. Esnaf kuryelikle bunlar tamamen ortadan kalkmış oluyor. Esnek çalışma denildi artık işçiler 12 saat 16 saat falan çalışan duruma geldi. Yıllık izin diye bir şey kalmadı. Sigortalı diye bir derdi kalmadı. Şirketlerin işten çıkartma gibi bir sorunları kalmadı.” diyen Moto Kurye Kargo Emekçileri Dayanışma Ağı’ndan Müslüm Akyürek, **kuryelerin aleyhine bir sistem olan esnaf kuryeliğinin hukuksal yönü ve açılacak davalar** avukat arkadaşları tarafından araştırıldığını ifade ediyor.

“Dernek başkanı olarak böyle bir şeye izin vermiyorum.” diyen İzmir Kurye ve Motorcular Derneği Başkanı Armağan Kılıçaslan **esnaf kuryeliğinin güvencesizliğine** dikkat çekiyor. “Kaza yapsa bu adam raporu kimden alacak. Sakat kalsa kimden hesap saracak. Kendini garantiye alacak hiçbir şeyi yok. Senelik izni yok. Hiçbir şeyi yok. Yani mantıklı adamın yapacağı bir şey değil. Ama adam işsiz mecbur bu işi yapıyorlar. Bu konuda bir düzenleme yapılmalı ama bunu kim yapacak. Şu anda kuryeliği ranta çevirmiş insanlar çok var. Kurye sektörünü rant sektörü



olarak kullanıyorlar bence.”

Adana Motosikletli Kuryeler Derneği başkanı Yalçın Parmak; “Esnaf kurye sistemine karşıyım. Çevremdeki insanlar, derneğe kayıtlı olanlar, hiçbiri esnaf kurye değil. Çoğu bordrolu.”

Parmak da birçok kurum temsilcisi gibi esnaf kuryeliğe sıcak bakmadıklarını ve **esnaf kuryeliğinin güvencesizliğinin kuryeler için büyük bir risk** olduğunu ifade ediyor.

“Esnaf kurye sistemi hiçbir şekilde baştan beri kafama yatmadı.” diyen Konya Motosikletli Kuryeler Derneği başkanı Osman Akça esnaf kuryeliğinin masraflarının çok olduğu, kaza ve ölüm durumunda kuryeye sahip çıkacak bir mekanizma olmadığını ifade ederek **esnaf kuryelik kaldırılmalı** diyor.

“Esnaf kuryeliğinin bütün alameti farikası 150 yıllık işçi kazanımlarını bir kalemde siliyor olması.” diyen Yemek Sepeti İşçi Komitesi’nden Kaan Gündeş bu sorunun dünyada da çok tartışma yarattığını hatırlatıyor; “Onunla ilgili aslında şunu yapıyoruz belirli yasalar çıktı. İlk önce İspanya’da Hollanda’da falan çıkmıştı. İspanya’da tamamen yasaklandı esnaf kurye. Avrupa’da da yasaklanıyordu ki, UBER falan orada bir lobi yaptı.” Gündeş; **“Esnaf kuryelik, ücretlerde hiçbir kayıp yaşatılmaksızın kaldırılmalı, sosyal güvenceli sigortalı iş olarak işler yeniden tesis edilmeli.”** diyor.

## Esnaf Kuryelik Tartış(ıl)malı

Esnaf kuryelik sadece Türkiye’de değil dünyanın her yerinde tartışılıyor. Çevrimiçi platform şirketleri kendi sistemlerini oturtmak için kendi hesabına parça başı çalışmayı teşvik etti. Türkiye’de de benzer bir süreç işledi. İlk başlarda birçok şirket asgari ücretin üzerinde, saat başı ve yüksek teşvikler verilerek başlanılan “esnaf kuryelik”, kuryeler arasında hızla bir çekim merkezi oldu. Zamanla neredeyse tüm şirketler paket başı ödemeye geçti. Kuryelerin maaşları teslim ettikleri paket sayısına göre belirlenmeye başladı. Çok paket atanın “çok” kazandığı, çok paket atmak için “uzun saatler” çalışmak zorunda kalınan bir sistem oluştu. Patronun karşılması gereken sigorta, ekipman, motosiklet ve benzin<sup>3)</sup> gibi giderler ise kuryenin üzerine yıkıldı.

İlk zamanlar “çok çalışıp çok kazanırım” mantığında olan kuryeler son yıllarda çok çalışsa da hayat pahalılığı ve yükselen giderlerle baş edememeye, uzun saatler çalışıp fazla paket teslim etmeye çalışırken ağır yaralanmalı ve ölümlü kazaların artmasına tanıklık etti. Kuryeler, giderleri çıktıktan sonra şirketlerin reklamlarında söylediği kadar yüksek gelirler elde edemediklerini gördü. Bu anlamda, bazı kurum temsilcileri esnaf kuryeliğinin kuryeler için kazanç anlamında artılarının olduğunu ifade etse de artan yaşam maliyetleri, ancak aynı oranda artmayan kazançlar karşısında esnaf kuryelik, birkaç sene önceki cazibesini yitirmeye ve kuryeler nezdinde tartışılır hale gelmeye başlamıştır.

Moto kurye örgütlenmelerinin temsilcilerinin esnaf kuryelik ile ilgili fikirleri esasen iki nokta da yoğunlaşmaktadır. Bazı temsilciler esnaf kuryelikte kuryeler lehine düzenlemeler yapılmalıdır derken bazıları da esnaf kuryeliğinin tamamen kaldırılması gerektiğini ifade etmektedir. Esnaf kuryelerin işçi statüsüne alınması da savunulan fikirler arasındadır. Esnaf kuryelerin işçi sayılması da kuşkusuz esnaf kuryeliğinin mevcut haliyle ortadan kaldırılması anlamına gelecektir. Zira birçok temsilcinin de söylediği gibi esnaf kurye modeli, şirketlerin işçi maliyetlerini üzerlerinden atmak için başvurduğu, düzenli maaş yerine kuryeye teslim ettiği sipariş kadar para verdiği bir çalışma rejimidir. Bu çalışma rejimi esnaf kuryeliğinin hem doğası hem de yapısal sorunudur.

Bu çalışma biçiminde, iş güvenliği, işçi sağlığı, ücret garantisi, ekipman desteği gibi konularda kuryeler lehine yapılacak her değişiklik/iyileştirme esnaf kuryelik sisteminin fiilen çözülmesi anlamına gelecektir. Çalışma şartlarına dair kuryeler tarafından yükseltile her iyileştirme talebi işverene üzerlerinden attıkları sorumlulukları hatırlatacak bir baskı unsuru oluşturacaktır.

3

*Benzin için kilometre başına şirketler belirli primler açıklasalar da uzun mesafeler, paket iptalleri ve açıklanan primin benzin zamları karşısında erimesi kuryeleri zorlayan bir noktada durmaktadır.*

## 3.BÖLÜM

### KAMU KURUMLARINDAN VE İŞVERENLERDEN BEKLENTİLER

“Kuryelerin sorunları anlatmakla bitmez. Yaşayan bilir. Evladımı, eşini her sabah dua ederek yollayanlar bilir. Biz iş yerinde patronla, trafikte şoförlerle ve kapı önlerinde, telefonlarda müşterilerle cebelleşiyoruz. Elbette ki anlayışlı patrona da şoföre de müşteriye de denk geliyoruz. Ama onların sayısı o kadar az ki, görünce biz de şaşırıyoruz. Son zamanlarda kuryelerin sorunları eskiye göre daha fazla tartışılır oldu. Basında haberler de arttı, kuryelerle ilgili araştırma yapanlar da. Ama esas sesimizi duyması, çalışma koşullarımızı düzenlemesi gerekenlerin gündemine hala girebilmiş değiliz. Biz yine de meslektaşlarımız için, kendimiz için ve sevdiğimizimizin arkamızdan yas tutmaması için çalışmaya, sesimizi yükseltmeye devam edeceğiz.”

Görüşme yaptığımız kurum temsilcilerinden birinin bu sözleri bizim de bu raporu yazma amacımızı özetliyor aslında. Kuryelerin sorunlarının saymakla bitmeyeceğini; iş hukukundan trafikteki düzenlemelere; işçi haklarını hiçe sayan işletmelerin denetlenmesinden çalışma saatlerinin kısıtlanmasına; sosyal güvenlik haklarının verilmesinden işçi güvenliği ve sağlığının sağlanmasına; insani olmayan çalışma şartlarının ortadan kaldırılma sına; moto kuryeliğinin ‘Çok Tehlikeli Meslekler Statüsü’ne alınmasından ‘Mesleki Yeterlilik Belgesi’ nin zorunlu hale getirilmesine kadar çok sayıda düzenlemenin gerektiğini tüm görüşmeler boyunca bir kez daha dinlemiş olduk.

Kurye örgütlerinin temsilcilerinin tüm bu sorunlara dair kamu kurumlarına ve iş verenlere düşen sorumluluklarla ilgili ifade ettikleri görüş ve önerilerinin hepsini alt alta aktaracağız. Sorumluluklarla ilgili görüş ve önerilerini, kaç temsilci tarafından dile getirildiğine bakmadan paylaşmanın önemli olduğunu düşünüyoruz.

## Kamu Kurumları Kuryeler İçin Ne Yapmalı?

### Türkiye Büyük Millet Meclisi

- TBMM, moto kuryelerin sorunlarını araştırmak için bir komisyon kurmalı, komisyona tüm taraflar katılmalı ve şeffaf bir biçimde çalışmalıdır. Komisyon sadece bir kez değil, belli periyotlarla kurye örgütlenmelerinden görüşler almalıdır.
- TBMM “Kat Mülkiyeti Kanunu”na dayanarak motosikletlerin girişinin yasaklandığı siteler konusunda kuryelerin uzun mesafeler ellerinde ağır siparişlerle yürümesini ortadan kaldıracak düzenleme yapmalıdır.
- Milletvekilleri temsil ettikleri illerdeki kurye örgütlenmeleri ile istişarelerde bulunmalı ve kurye sorunlarını Meclis gündemine taşımak için düzenli olarak soru ve araştırma önermeleri vermelidir.

### Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı

- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nın “İş Yeri Tehlike Sınıflar Listesi”nde bürolar, perakendecilik faaliyeti yürüten işletmeler, oteller vb. ile birlikte “Az Tehlikeli” olarak yer alan moto kuryelik “Çok Tehlikeli” meslekler sınıfına alınmalıdır.
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı kendisine bağlı Mesleki Yeterlilik Kurumu ile moto kuryelik için Mesleki Yeterlilik Belgesi'ni zorunlu hale getirilmesini düzenlemeli ve bu belgeleri kuryelere ücretsiz sağlamalıdır.
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'na bağlı Sosyal Güvenlik Denetmenleri ve Sosyal Güvenlik Müfettişleri, sigortasız ve kayıt dışı çalıştırılan moto kuryeleri denetlemeli, iş kanununa muhalefet eden işletmelere caydırıcı cezalar uygulanmalıdır.
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı esnaf kuryelerin “Bağ-Kur” primlerini yatırıp yatırmadığını ve naylon faturaları denetlemeli, sigortalı çalışmanın önemi konusunda moto kuryelere özel kamu spotları yayınlamalıdır.
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı “Esnaf Kuryelik”in sosyal güvencesini sağlamak için gerekli çalışmaları yapmalı, esnaf kuryeler çalıştıkları firmaların tek taraflı hazırladığı sözleşmelere mahkûm bırakılmamalıdır. Bazı temsilciler bu konuda “Bağ-Kur’u firmalar ödemeli” fikrini dile getirmektedir.

● II.Bölümde görüşlerini paylaştığımız bazı kurum temsilcileri de “Esnaf Kuryelik”in kaldırılmasını, yasaklanmasını önermektedir.

● Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı “2004 Tarihli Haftalık İş Günlerine Bölünemeyen Çalışma Süreleri Yönetmeliği”ne muhalefet eden, günlük 12 saatlik çalışma üzerinden reklamlar yayınlayan kurye çalıştıran firmaları mercak altına almalı, zorunlu veya gönüllü uzun çalışma saatlerinin önüne geçmelidir.

● Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı olumsuz hava şartlarında çalışmayan kuryelerin ücretli izinli sayılması için gerekli düzenlemeleri yapmalıdır.

● Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı moto kuryelerin sendikal örgütlenmeleri konusunda sendikaların taleplerine kulak vermeli, işverenlerin hileli iş kolu değiştirmesine karşı sendikaların ve moto kuryelerin lehine davranmalıdır.

### Diğer Bakanlıklar

● Hazine ve Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı lüks (mücevher, kürk vb.), sağlığa zararlı (alkol, sigara vb.) ve çevreye zararlı (benzin, vb.) mallardan aldığı Özel Tüketim Vergisi (ÖTV)'ni moto kuryelerin işçi güvenliği ve sağlığı için kullanması gereken ekipmanlardan yasal düzenleme yaparak almamalıdır.

● Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlükleri'nin sorumluluğunda bulunan bariyerleri Trafik Şube Müdürlüğü'nün kaza istatistiklerinin ve risk analizinin verileri üzerinden önceliklendirme yaparak yerel yönetimlerle iş birliği temelinde motorcu dostu bariyerlere çevirmelidir.

● Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Karayolları Genel Müdürlükleri şartların el verdiği yollarda moto kuryeler (ve motosiklet kullanıcıları) için özel şeritler yapmalıdır.

● İçişleri Bakanlığı'na bağlı Emniyet Müdürlüğü/Trafik Şube Müdürlüğü kurye kazalarına ve ölümlerine karşı, kayıt dışı çalışmayı önlemek için kasksız ve ehliyetsiz motosiklet kullanan sürücülere karşı denetimlerini sıklaştırmalıdır. Keza yasal olmayan ‘Motosikletlerde Silindir Hacmi Büyütme’ yaparak kuryelik yapanların da önüne geçilmelidir.

● İçişleri Bakanlığı'na bağlı valilikler başta kar olmak üzere fırtına ve yoğun yağış durumlarında moto kuryelerin trafiğe çıkışını yasaklamak için son dakikayı beklememeli, Meteoroloji Genel Müdürlüğü'nün uyarılarına bağlı tedbirleri erkenden almalı ve duymalıdır.

● Adalet Bakanlığı ve ilgili bakanlıklar iş kazası/cinayeti kapsamındaki moto kurye ölümlerinin sıradan trafik kazaları gibi ele alınıp failerin düşük cezalarla yargılanmasının önüne geçmek için düzenlemeler yapmalıdır.

### **Belediyeler**

● Belediyeler yol çalışmaları yaparken gerekli işaret ve işaretçiler konusunda titiz davranmalı, çevre güvenliği ve ışıklandırma konusunda ihmellere karşı ekstra denetim mekanizması kurmalıdır. Ayrıca belediyeler eskiyen, yıpranan sokak ve cadde tabelalarını yenilemeli, konut ve iş yeri numaraları konusunda gerekli yenileme ve güncellemeleri yapmalıdır.

● Moto kuryelerin taleplerinin muhatabı olan tüm kurumlar düzenli olarak farkındalık videoları ve afişleri ile kuryelerin sesini tüm topluma duyurmalıdır.

### **Kuryeler İşverenlerden Ne Bekliyor?**

Görüştüğümüz kurye örgütlerinin temsilcilerinden bazıları “Kuryelerin sorunlarına dair işverenlere ne gibi görevler düşmektedir?” sorumuza, kapitalizm koşullarında yaşadığımızı ve işverenlerin işçilere bir şey vermeyeceklerini, işçilerin bugüne kadar ne elde ettilerse mücadele ederek elde ettiklerini bundan sonra da birlik olarak mücadele ederek kazanımlar elde edebileceklerini ifade ettiler. Bazı temsilciler de işçi ve işverenlerin hakları ve sorumluluklarının anayasada ve ilgili yasalarda, yönetmeliklerde belirlendiğini ve işverenlerin bu yasalara uyması gerektiğini ve ilgili kurumların da yasaların işçiler lehine işlemesi için denetim görevini yerine getirmesini dile getirdiler. Yine bazı temsilciler, sendikalaşma ve toplu sözleşmeler ile kuryelerin haklarının güvence altına alınmasını işverenlerin sorumsuzluk yapmasını engelleyebileceğine dikkat çektiler.

Bu noktalar dışında işverenlerden beklentileri şu şekilde maddelemek mümkün:

- İşverenler iş kanunu uymalı, işçilerin haklarını gasp etmemelidir.
- Moto kuryeliğin bir meslek olduğu ve moto kuryelerin de insan olduğu unutulmamalıdır.
- Sigortasız kurye çalıştırılmamalıdır. İşverenlerin daha az maaşla daha uzun saat çalıştırmak için başvurdukları kayıt dışı kurye çalıştırmasına izin verilmemelidir.

● Kuryelerin paraları zamanında ve eksiksiz verilmelidir.

● Esnaf kurye çalıştıran firmalar asgari ücret ve giderleri güncelleyerek bir fiyat standardı oluşturmalıdır.

● Hız baskısı son bulmalıdır. Hızlı teslimat reklamlarından vazgeçilmelidir.

● Maaşla çalıştıran işletmeler az kurye ile çok paket attırmak yerine iş yoğunluğu oranında kurye istihdam etmelidir.

● İş güvenliği ve işçi sağlığı konusunda eğitimler ihmal edilmemeli, yasa ve yönetmeliklerde belirtilen önlemler eksiksiz alınmalıdır.

● İş kanununu hiçe sayan 12-14 ve daha fazla çalışma saatleri olmamalıdır.

● Mola anayasal bir haktır, kuryelerin paket beklerken geçirdiği zaman molaya sayılıp mola hakkı gasp edilmemelidir.

● Kuryelere dinlenebilecekleri, yazın sıcağın kışın soğuktan korunacakları bekleme alanları sağlanmalıdır.

● Moto kuryeler sadece kuryelik yapmalıdır. Bulaşık, servis, dolap dizme, masa silme vb. angarya işler yaptırılmamalıdır.

● Kuryelere mevsimine göre koruyucu ekipmanlar sağlanmalı, motosiklet bakımları ihmal edilmemelidir.

● Ürünlerin teslimat süreleri, mutfağın paketi hazırlama kapasitesine, kurye sayısına ve bölgenin trafik yoğunluğuna göre kuryelerle değerlendirme yapılarak belirlenmelidir.

● Motosikletlerin girişinin yasak olduğu, uzun yürüme mesafeleri olan sitelere yürüyerek sipariş teslim etme dayatması yapılmamalı, site yönetimi ve müşterilerle görüşerek ortak bir çözüm noktası bulunmalıdır.

● Kötü hava şartlarında paket servis kapatılmalıdır.

● Mesleki Yeterlilik Belgesi sadece kuryelerin çıkarına değildir, işi bilen donanımlı kuryelerle çalışmak için işverenler de MYK belgesinin zorunlu olmasını savunmalıdır.

# SON SÖZ



Raporu bitirirken saha araştırmasını yapan ve aynı zamanda kuryeliğe devam eden kişiler olarak birkaç gözlem ve tespitimizi de paylaşmak istiyoruz.

Bu raporu hazırlarken gördük ki, Türkiye’de 18 yıllık tarihi olan Moto Kurye Örgütlenmeleri’ne dair derli toplu hiçbir yazı, inceleme, araştırma yok. Görüştüğümüz ve sordüğümüz hiçbir kurye örgütünün elinde aktif kurye derneklerinin, sendikalarının, birliklerinin tam listesi bulunmamaktadır. Tüm kurye örgütlenmelerinin birbiri ile iletişimde buldukları mail ya da WhatsApp grubu<sup>(1)</sup> gibi bir ilişki ağı da kurulamamıştır. Haliyle kurye örgütlenmelerinin buldukları yerlerde neler yaptıkları, hangi deneyimleri biriktirdikleri, hangi konularda kendilerini geliştirdikleri veya ne gibi konularda zorlandıklarına dair bir bilgi havuzu da oluşturulamamıştır.

Yapılan faaliyetler bölümünden de görüleceği gibi çoğu birbirinden kopuk fakat çeşitliliği olan çok sayıda faaliyet gerçekleştirilmektedir. Örgütler arası ilişki ağı ve iletişim sınırlı olduğu ya da olmadığı için kuryelerin faydasına olabilecek faaliyetler eş güdümlü gerçekleştirilememekte ve yaygınlaşmamaktadır.

Kurye örgütlenmeleri özellikle sendikalar arasında bazı kurye eylemleri döneminde sınırlı iş birlikleri gelişse de genel olarak iş birliği ve istişarelerin zayıf kaldığını söylemek mümkün. Kuryelerin sorunlarına ve çözüm önerilerine dair ortak düşünülen birçok örgütlenme arasında iletişim olmadığı gibi ortak bir faaliyet ve etkinlik programı da organize edilememektedir.

Her örgütü kapsayacak mesleki sorunlar için bir iletişim ağının olmaması kurye örgütlenmelerinin aynı gündem/talep altında, aynı dönemde, aynı anda birçok yerde harekete geçememesine, güçlü bir ses çıkartamamasına neden

1

Birbiri ile koordineli kurulan federasyon ve derneklerin kendi aralarında WP grupları bulunmaktadır.



olmaktadır. Her örgüt sınırlı gücü ve olanakları ile farklı gündemlerle az sayıda bölgede kuryelerin sesi olmaya çalışmaktadır.

Düzenli bir işleyişi olan, ofisi çoğu zaman açık ve işlevsel olan, yönetim kurulu başta olmak üzere üyelerinin çalışmalarına aktif olarak katıldığı, kuryelerin sorunlarına dair dönemsel çalışmalar dışında faaliyetlerini belli bir istikrar içinde yapan kurye örgütlenmesi neredeyse bulunmamaktadır.

Kuryelerin sorunlarının çözülebilmesi ve de kamu kurumlarından ve işverenlerden beklentilerin gerçekleşebilmesi için kurye örgütlenmelerinin etkinlik düzeylerinin gelişmesi, örgütlenme kapasitesinin büyümesi; kurumlar, işverenler ve kamuoyu nezdinde temsiliyet düzeylerinin artmasına ihtiyaç olduğu görülmektedir.

Ayrıca kurye örgütleri arasında iş birliklerinin geliştirilebilmesi ve de kurumsal deneyim, birikim ve olanakların paylaşılması için güven ilişkilerinin oluşturulması gerekmektedir. Ortak sorun tarifleri ve çözüm önerileri olan örgütlerin birlikte faaliyet yürütebilecekleri zeminlerin oluşturulmasının moto kuryelerin sorunlarının çözümü noktasında önemli bir enerjiyi açığa çıkartacağını düşünüyoruz. Kurye örgütlerinin ortak iş yapma kültürünün gelişmesinin daha fazla moto kuryenin örgütlenmesine de vesile olacağına inanıyoruz.

## Görüştüğümüz Kurumlar:

Kuryeler Konfederasyonu  
İstanbul Kuryeler Federasyonu  
Motosikletli Kuryeler Federasyonu  
Kuryeler Federasyonu

Adana Motosikletli Kuryeler Derneği  
Ankara Kuryeler Derneği  
Başkent Motosikletli Kuryeler Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği  
Antalya Motosikletli Kuryeler Derneği  
Bursa Tüm Emekçi Motosikletli Kuryeler Derneği  
Bolu Motosikletli Kuryeler Derneği  
Düzce Motosikletli Kuryeler Derneği  
Ege Motorlu Kuryeler Derneği  
İzmir Motorcular ve Kuryeler Derneği  
Kayseri Motosikletli Kuryeler Derneği  
Konya Motosikletli Kuryeler Derneği  
Malatya Motosikletli Kuryeler Derneği  
Mersin Motorlu Motorsuz Kuryeler Dayanışma Derneği  
Samsun Motosiklet ve Kuryeler Derneği

TÜMTİS ( Tüm Taşıma İşçileri Sendikası )  
Nakliyat-İş (Türkiye Devrimci Kara, Hava, Demiryolu İşçileri Sendikası)  
Resto-İş (Restaurant ve Otel İşçileri Sendikası)  
TEHİS (Turizm Eğlence Ve Hizmet İşçileri Sendikası)

Motokurye - Kargo Emekçileri Dayanışma Ağı  
Motokurye Kargo Çalışanları Birliği  
Yemeksepeti İşçi Komitesi

Kuryelerin sorunlarını araştırmak, tespit etmek, raporlaştırmak ve farkındalık yaratmak için kurulan Kurye Hakları Derneđi olarak; dernek, federasyon, sendika, komite ve birliklerin üye profillerini, kurumsal yapılarını ve işleyişlerini; kuryelerden hangi konularda başvurular aldıklarını ve destek mekanizmalarının olup olmadığını; ne tūr çalışmalarda bulduklarını tespit etmek için bir saha araştırması gerçekleştirdik.

Araştırma kapsamında kurye örgütlenmelerinin faaliyetlerinin ne kadar kuryeye ulaştığını, kuryelerle ve sorunlarıyla ilişki kurma biçimlerini, moto kuryelerin sorunlarını nasıl yorumladıklarını ve hangi sorunları daha aciliyetli gördüklerini, esnaf kuryelik ile ilgili düşünce ve önerilerini; kendi aralarında ve ilgili kurumlarla iř birliği yapma deneyimlerini, geleceğe dair planlarını ve çözüm önerilerini bir araya getirdik.