



## İSTANBUL'DAKİ MOTOSİKLETLİ KURYELERDE

# İŞ KAZASI NİTELİĞİNDEKİ

# TRAFİK KAZALARI\*

*Dr. Mine SOLAKOĐLU UÇAR*

*Marmara Üniv. Tıp Fak. Halk Sağlığı AD.*

*Dr. Nadi BAKIRCI*

*Yrd. Doç., Marmara Üniv. Tıp Fak. Halk Sağlığı AD.*

*Dr. Hande HARMANCI*

*Prof., Marmara Üniv. Tıp Fak. Halk Sağlığı AD.*

### Özet

Amaç: İstanbul'daki motosikletli kuryelerin iş kazası niteliğindeki trafik kazaları ve bunu etkileyen faktörleri belirlemektir.

Yöntem: Bu araştırma, İstanbul'da çalışan motosikletli kuryelerde yapılmıştır. Kuryelerin çalışma saatleri içinde toplandıkları ve bekledikleri bazı bölgeler bulunmaktadır. Bu araştırma kuryelerin Anadolu ve Avrupa yakasında bulunan iki ayrı toplanma bölgesinde yürütülmüştür. Veriler Aralık 2004'de toplanmıştır. Kuryelere araştırmanın amacı anlatılmış ve katılmayı kabul eden toplam 173 kuryeye yüzyüze görüşme tekniği ile anket uygulanmıştır.

Bulgular: Çalışmaya katılan motosikletli kuryelerin yaş ortalaması  $28.6 \pm 5.1$ 'dir. Motosikletli kurye olarak ortalama çalışma süreleri  $5.8 \pm 3.0$ , ortanca motosiklet kullanma süreleri 10.2 ise yıldır. En çok kullandıkları koruyucuları kasktır (%99.6). 156 (%90.2) kurye işlerini yürütürken trafik kazası geçirdiğini belirtmiştir ve ortanca kaza sayısı 3'tür (1-50). Kuryelerin işe başladıktan sonra ilk kaza geçirmeleri için geçen ortanca süre 12 (1-120) aydır. 53 (%34.0) kurye kaza nedeniyle işten ayrı kaldıklarını belirtmişlerdir. En sık kaza nedeni dikkatsizlik olarak bildirilmiştir (%50.3). İstirahat gerek-

tirecek boyutta kaza yapan 53 motosikletli kurye istirahat sürelerine göre değerlendirilmiştir. 18-26 yaş grubundaki kuryelerin %16'sı 27 yaş ve üzerindeki kuryelerin %57.1'i 3 ay ve üzerinde istirahat gerektiren kaza yaptıklarını belirtmişlerdir. ( $p=0.004$ ) Gün içinde dinlenme süresi olanların %80.0'ı, dinlenme süresi olmayanların %27.9'u 3 ay üzerinde istirahat gerektiren kaza yaptıklarını belirtmişlerdir ( $p=0.004$ ).

Tartışma: Bu araştırma, motosikletli kuryelerin önemli boyutlarda iş kazası niteliğindeki trafik kazalarına uğradığına işaret etmektedir. Bu kazaların oluşmasında uzun süre çalışma ve dinlenme olanağı bulamamalarının önemli etkisi olduğu görülmektedir. Motosikletli kuryelerin çalışma koşullarının kaza riskini azaltacak şekilde düzenlenmesi gerektiği ortadadır. Bu alanda çözümleyici nitelikte ileri araştırmaların yapılmasına ihtiyaç vardır.

### Abstract

**Aim:** The purpose of this study was to determine the work-related road accidents of motorcycle couriers in Istanbul.

**Method:** This study was conducted on motorcycle couriers who were working in courier companies in Istanbul. There were some places



that they have been gathered and waiting in working time. This study was conducted in two places that they are gathered in Anatolian and European regions of Istanbul. The aim of the study was told to the couriers and the 173 couriers who accepted to participate were interviewed with a structured questionnaire. Data was collected December 2004.

Results: 173 couriers were accepted to participate. Age distribution of couriers was between 18-46 and the mean age was  $28.6 \pm 5.0$ . The median motorcycle riding period was 10.2 (7-12.5) years and median time for working as a courier was 5.8(1-16) years. The mostly used protective wearing was helmet (%99.6). 156 (90.2%) of them had work-related road accident and median number of accidents was 3 (1-50). According to the 87(50.3%) couriers the most reason for the accidents was carelessness. 53 couriers who had an accident with rest cure were evaluated according to their resting period. 16% of the couriers in the age group 18-26, and 57.1% of couriers in the age group 27 and higher had accidents with rest cure of 3 months and higher ( $p=0.004$ ).

Discussion: This study shows that motorcycle couriers have high risk for the occupational road accidents. Long working hours without resting periods has an important effect on the accidents. Working conditions of the motorcycle couriers must be regulated to decrease their accident risks. Further analytic studies need to be run in this field.

## Giriş

Dünyada 2000 yılında 1.2 milyondan fazla trafik kazalarına bağlı ölümler olduğu ve bunun tüm ölümlerin %2.3'üne denk geldiği tahmin edilmektedir. Bu tür ölümler genç erişkinlerde meydana gelmekte ve önemli yaşam kayıplarına neden olmaktadır. Bu yüzden trafik kazaları için DALY (disability adjusted life years) olarak ölçülen hastalık yükü oranı toplamın %2.8'den fazladır. Gelişmekte olan ülkelerde trafik kazalarına bağlı ölümler savunmasız olan yayalar, bisiklet ve motosiklet sürücüleri, motorize olmayan trafik kullanıcıları, otobüslerdeki yolcular arasında olmaktadır (1).

Devlet İstatistik Enstitüsü'nün 2003 verilerine göre ülkemizde toplam 67.031 trafik kazası olmuş

ve bunların 3.946'sı ölümlle sonuçlanmıştır (2). Aynı yıl için İstanbul'da meydana gelen trafik kazası 7.446 olup bunlarında 313'ü ölümlle sonuçlanmıştır (3). İstanbul'da 1999 ile 2000 yılları arasında trafik kazaları içinde en fazla artış görüldüğü motosiklet kazalarıdır (4).

2004 yılı Sosyal Sigortalar Kurumu istatistiklerine göre 2004 yılında 83.830 iş kazası, 384 meslek hastalığı vakası meydana gelmiş, bunların 841'ü ölümlle sonuçlanmıştır. 2004 yılında iş kazaları ve meslek hastalıkları sonucu kaybedilen iş günü sayısı ise, 1.983.410'dir. Yine aynı yıl için iş kazalarının nedenlerine bakıldığında taşıt kazaları %3.8 oranındadır (5).

İş kazası niteliğindeki trafik kazalarının birçok ülkede iş kazaları içinde önemli bir orana sahip olduğu bildirilmektedir. Ölümlle sonuçlanan iş kazaları içindeki trafik kazalarının oranı %20 ile %40 arasında değişmektedir (6,7,8). Trafikte meydana gelen iş kazalarının en fazla taşıma işinde çalışanlarda görüldüğü bildirilmiştir (9).

İstanbul'da trafik yoğunluğu, ulaşımda yaşanan sıkıntılar nedeniyle özellikle şirketler işleri hızlandırmak ve vakit kazanmak için motosikletli kuryeleri kullanmaktadır.

İstanbul'un hem Türkiye'nin en büyük ili olması, araç sayısının fazla olması ve kuryelerin işleri yetiştirmek amacıyla hızlı davranmak zorunda olmaları nedeniyle trafik kazaları açısından risk altındadırlar. Ülkemizde trafik kazaları ile ilgili araştırmalar yapılmış olmakla birlikte motosikletli kuryelerle ilgili yapılmış araştırma bulunmamaktadır. Biz bu araştırmada, İstanbul'daki motosikletli kuryelerin trafik kazalarını ve bunu etkileyen faktörleri belirlemeyi amaçladık.

## Gereç- Yöntem

Bu araştırma, İstanbul'da kurye şirketlerinde çalışan motosikletli kuryelerde yapılmıştır. İstanbul'da birçok kurye şirketi bulunmakta ve bu şirketlerde çalışan toplam kurye sayısı bilinmemektedir. Kuryelerin çalışma saatleri içinde toplandıkları ve bekledikleri bazı bölgeler bulunmaktadır. Bu bölgelerde kuryeleryaklaşık 15 dakika dinlenmekte ve telsizle işverenleri ile görüşmektedirler. Bu araştırma kuryelerin Anadolu ve Avrupa yakasında bulunan iki ayrı toplanma bölgesinde yürütülmüştür. Veriler Aralık 2004'de toplanmıştır. Kuryelere

araştırmanın amacı anlatılmış ve görüşmeyi kabul edenlere yüz yüze görüşme tekniği ile anket uygulanmıştır. 173 kurye araştırmaya katılmayı kabul etmiştir. Anket demografik özellikler, çalışma koşulları ve trafik kazalarını içeren sorulardan oluşmuştur. İş kazası niteliğinde trafik kazaları, işini yaptığı sürede motosiklet kullanırken geçirdiği kazalar olarak tanımlanmıştır.

Kazanın ağırlığı, istirahat gerektirmesi ve bu istirahatin süresine göre değerlendirilmiştir. İstirahat süresi, 3 ayı aşan istirahatler ve daha kısa süreli istirahatler olmak üzere sınıflandırılmıştır.

Analizler SPSS 11.0 paket program kullanılarak yapılmıştır. Kategorik değişkenler Pearson ki-kare ve Fisher's exact testi kullanılarak değerlendirilmiştir. Sürekli değişkenler Mann Whitney-U testi kullanılarak değerlendirilmiştir.

**Tablo-1:** Araştırmaya katılan motosikletli kuryelerin bazı sosyodemografik özelliklerine göre dağılımı

Yaş grupları	n(%)
18- 26 yaş	64 (37.0)
27 yaş ve üzeri	109 (63.0)
<b>Öğrenim Durumu</b>	
İlkokul mezunu	44 (23.6)
Ortaokul mezunu	66 (38.2)
Lise ve üniversite mezunu	66 (38.2)
<b>Motosikletlere düzenli bakım yaptırma</b>	
Evet	148 (85.5)
Hayır	24 (13.9)
Bilmiyorum	1(0.6)
<b>Kurye olarak çalışılan şirket</b>	
1-2 şirket	84 (48.6)
3 ve daha fazla şirket	89 (51.4)
<b>Motosiklet kullanma süresi (yıl) (ortanca, %25-%75)</b>	10.2 (7.0-12.5)
<b>Kurye olarak çalışma süresi (yıl) (ortanca, %25-%75)</b>	5.8 (1-16)
<b>Son çalıştıkları şirkette çalışma süresi (ay) (ortanca, %25-%75)</b>	24 (12-45)
<b>Gün içinde motosiklet kullanma süreleri (saat) (ortanca, %25-%75)</b>	10 (3-15)
<b>Gün içinde katedilen yol (km) (ortanca, %25-%75)</b>	200 (150-500)

## Bulgular

173 motosikletli kurye araştırmaya katılmayı kabul etmiştir. Kuryelerin yaşları 18-46 arasında olup, ortalama yaş  $28.6 \pm 5.0$ ; 103 (%63)'ü 27 yaş ve üzerindedir. 66 (%38.2) kurye ortaokul mezunu, 66 (%38.2) lise veya üniversite mezunudur. Ortanca motosiklet kullanma süreleri 10.2 (7.0-12.5) yıl, ortanca motosikletli kurye olarak çalışma süreleri de 5.8 (1-16) yıldır. Kuryelerin 148'i (%85.5) motosikletlerine düzenli bakım yaptıklarını belirtmişlerdir. Kuryelerin %51.4'ü kurye olarak çalışmaya başladıklarından beri 3 ve daha fazla şirket değiştirdiklerini belirtmişlerdir. En son çalıştıkları şirkette ortanca çalışma süreleri 24.0 (12-45) aydır. Kuryelerin gün içinde ortanca motosiklet kullanma süreleri 10 (3-15) saat, ortanca katedilen mesafe ise 200 (150-500) kilometredir (Tablo-1).

En çok kullandıkları koruyucuları sırasıyla kask (%99.6) ve motorcu montu (%96.5) olarak belirtmişlerdir. 156 (%90.2) kurye trafik kazası geçirdiğini belirtmiştir ve ortanca kaza sayısı 3 (1-50)'dür. Kuryelerin işe başladıktan sonra ilk kaza geçirmeleri için geçen ortanca süre 12 (1-120) aydır.

53 (%34.0) kurye kaza nedeniyle işten ayrı kaldıklarını belirtmişlerdir. İşten ayrı kalanların ortanca işten ayrı kalma süreleri 2 (1-24) aydır. En sık kaza nedeni dikkatsizlik olarak bildirilmiştir (%50.3), (Tablo-2).

**Tablo-2:** Araştırmaya katılan motosikletli kuryelerin kaza ve koruyucu kullanma ile ilgili özellikleri

Kaza yapma durumu	n (%)
Evet	156 (90.2)
Hayır	17 (9.8)
<b>Kaza nedenleri</b>	
Dikkatsizlik	87 (50.3)
Sürücülerin kuryeleri önemsememeleri	40 (23.2)
Hava ve yol koşulları	16 (9.2)
Trafik kurallarına uyulmaması	13 (7.5)
Acil işler	13 (7.5)
Diğer	4 (2.3)
<b>Kaza nedeniyle işten ayrı kalma</b>	
Evet	53 (34.0)
Hayır	103 (66.0)
<b>Koruyucu kıyafet</b>	
Kask	172(99.6)
Motorcu montu	167 (96.5)
Eldiven	165 (95.4)
Motorcu pantolonu	156 (90.2)
Dizlik	123 (71.1)
Gözlük	33 (19.1)



**Tablo-3:** Kaza yapan motorlu kuryelerin bazı özelliklerine göre istirahat gerektiren kaza yapma durumları

	İstirahat gerektiren kaza		p
	Evet n (%)	Hayır n(%)	
<b>Öğrenim durumu*</b>			
İlkokul mezunu	7 (20.0)	28 (80.0)	0.1
Ortaokul mezunu	22 (35.5)	40 (64.5)	
Lise ve üniversite mezunu	24 (40.7)	35 (59.3)	
<b>Çalışılan şirket sayısı**</b>			
1 şirket	6 (23.1)	20 (76.9)	0.2
2 şirket	14 (29.8)	33 (70.2)	
3 ve üzeri şirket	33 (39.8)	50 (60.2)	
<b>Kaza sayısı*</b>			
1-2 kaza	10 (16.9)	49 (83.1)	0.001
3 kaza	14 (36.8)	24 (63.2)	
4 ve üzeri kaza	29 (49.2)	30 (50.8)	

n: 156, \*Pearson ki-kare, \*\*Fisher's exact test

**Tablo-4:** Araştırmaya katılan kuryelerin bazı özelliklerine göre işten ayrı kalma süreleri

	İşten ayrı kalma süresi		p
	1-2 ay n=33(%)	3 ay ve üzeri n=20(%)	
<b>Öğrenim durumu*</b>			
İlkokul mezunu	2 (28.6)	5 (71.4)	0.1
Ortaokul mezunu	16 (72.7)	6 (27.3)	
Lise ve üniversite mezunu	15 (62.5)	9 (37.5)	
<b>Gün içinde kat edilen yol (km)**</b>			
150-200	13 (59.1)	9 (40.9)	0.7
201 ve üzeri	20 (64.5)	11 (35.5)	
<b>Çalışılan şirket sayısı*</b>			
1 şirket	4 (66.7)	2 (33.3)	0.6
2 şirket	10 (71.4)	4 (28.6)	
3 ve üzeri şirket	19 (57.6)	14 (42.4)	
<b>Yaş grupları**</b>			
18-26 yaş arası	21 (84.0)	4 (16.0)	0.004
27 yaş ve üzeri	12 (42.9)	16 (57.1)	
<b>Gün içinde dinlenme**</b>			
Evet	2 (20.0)	8 (80.0)	0.004
Hayır	31 (72.1)	12 (27.9)	

\*Pearson ki-kare, \*\*Fisher's exact test

156 (%90.2) kurye kaza geçirdiğini belirtmiş ve bu kuryeler istirahat gerektirmesi ve 30 günden fazla işten ayrı kalmasını gerektirecek bir kaza geçirmesine göre ayrıca değerlendirilmiştir. Öğrenim durumu, çalışılan şirket sayısı gibi değişkenlerle istirahat gerektiren kaza yapma durumuna bakıldığında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır. Tablo-3'te bu bulgular sunulmuştur. İstirahat gerektirecek boyutta kaza yapan kuryelerin gün içinde katettikleri ortalama mesafe 250 (200-

300) kilometre, diğerlerinde 200 (200- 250) kilometredir (p=0.04).

İstirahat gerektiren kaza yapan 53 motorlu kurye istirahat sürelerine göre değerlendirilmiştir. Öğrenim durumu, gün içinde kat edilen yol, çalışılan şirket sayısı gibi değişkenlerle kaza nedeniyle işten ayrı kalma süresine bakıldığında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır. 18-26 yaş grubundaki kuryelerin %16'sı, 27 yaş ve üzerindeki kuryelerin %57.1'i 3 ay ve üzerinde istirahat gerektiren kaza yaptıklarını belirtmişlerdir (p= 0.004). Gün içinde dinlenme süresi olanların %80.0'ı, dinlenme süresi olmayanların %27.9'u 3 ay üzerinde istirahat gerektiren kaza yaptıklarını belirtmişlerdir (p=0.004), (Tablo-4).

## Tartışma

Bu araştırma İstanbul'da çalışan motosikletli kuryelerin bir bölümünde iş kazası niteliğindeki trafik kazalarının tanımlayıcı özelliklerini ortaya koymaktadır. Araştırmada ulaşılabilen işçiler İstanbul'daki tüm motosikletli kuryeleri temsil etmemektedir. Buna karşın, 173 motosikletli kuryeyle görüşülebilmiş ve geçirdikleri iş kazalarının boyutlarının anlaşılması için önemli bilgiler edinilmiştir.

Motosikletli kuryelerin iş riskleri daha önce araştırılmamış bir konudur. Büyük şehirlerde bu iş kolu giderek büyümekte, daha fazla motosikletli kurye trafiğe çıkmaktadır. Araştırmanın bundan sonraki çalışmalara ışık tutması beklenmektedir.

Bulgularımıza göre motosikletli kuryeler uzun süredir motosiklet kullanmalarına karşın kurye olarak kısa süredir çalışmaktadırlar. Bu durum son yıllarda bu iş kolunda istihdamın artması ve işçilerin kısa süreli olarak bu işte çalışmak istemelerinden kaynaklanıyor olabilir. Genç işçilerin çoğunlukta olması ve tümünün erkek olması yapılan işin niteliği gereği işverenin bu özellikleri taşıyan işçilerle çalıştırmayı tercih etmesinden kaynaklanabilir. Ayrıca genç erkekler de motosikletle çalışabilecekleri bir işe yönelmiş olabilir.

Motosikletli kuryelerin gün içinde ortalama 10 saat motosiklet kullandıkları gözlenmiştir. Dikkat ve uyanıklık gerektiren böyle bir iş için bu durum kaza riskini çok artıracaktır.

İşçiler işe başladıktan ortalama bir yıl içinde ilk kazalarını geçirmektedir. 10 kuryeden 9'u en az bir



iş kazası niteliğinde trafik kazası geçirdiğini bildirmektedir. Her üç işçiden biri de istirahat gerektirecek boyutta bir kaza geçirmiştir. Buradaki en dikkat çekici nokta işten ayrı kaldıkları sürenin ortalama 2 ay gibi çok yüksek seviyelerde olmasıdır. Bu durum, motosikletli kuryelerin geçirdikleri kazaların çok ciddi sonuçları olduğunu göstermektedir. Bu çalışmada işine devam ettiremeyecek derecede sakatlanmaya veya ölüme neden olan kazalar incelenmemiştir. Araştırmaya katılan işçiler kaza geçirdikten sonra da çalışmaya devam etmiş olanlar arasındadır. Buna rağmen, bildirilen kazaların ağırlığı ciddiyetini korumuştur. Kaldı ki, birçok araştırma ölümlerle sonuçlanan iş kazalarında taşıma sektörünün önemli bir payı olduğuna işaret etmiştir (10,11).

Ağır kaza geçirenlerin çoğunlukla dinlenme fırsatı bulamayan işçiler olması da önemli bir bulgudur. Bununla paralel olarak, istirahat gerektirecek düzeyde kaza geçirenler de gün içinde motosikletleri ile uzun mesafeler kat etmektedirler.

Bildirilen en önemli kaza nedeni dikkatsizlik ve sürücülerin kuryeleri önemsememesidir. Daha önce belirttiğimiz uzun çalışma süreleri yorgunluğa neden olan ve dikkati dağıtan en önemli faktör olarak değerlendirilebilir.

Bu çalışmadaki bulguların bu iş kolunda çalışanlara genellenemiyor oluşu ve kaza geçirip sakatlanarak işini bırakanların ve ölenlerin değerlendirmeye alınamaması araştırmanın sınırlılıklarını oluşturmuştur.

Sonuç olarak bu araştırma, motosikletli kuryelerin önemli boyutlarda iş kazası niteliğinde trafik kazalarına uğradığını işaret etmektedir. Bu kazaların oluşmasında uzun süre çalışma ve dinlenememe başta olmak üzere çalışma koşullarının önemli etkisi olduğu görülmektedir. Motosikletli kuryelerin çalışma koşullarının kaza riskini azaltacak şekilde düzenlenmesi gerektiği ortadadır.

Bu alanda yapılacak ileri araştırmaların bir yandan tüm çalışanlara genellenebilecek nitelikte olması diğer yandan işten ayrılmaları da hesaba katılacak izlemlerle yapılmasında fayda vardır.

## Kaynaklar

1. World Health Report 2002, 'Reducing Risks, Promoting Healthy Life', Chapter 4- Quantifying selected major risks to health, page 72.
2. [http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab\\_id=50](http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=50)
3. [www.tuik.gov.tr/yillik/yillik-2004.pdf](http://www.tuik.gov.tr/yillik/yillik-2004.pdf), Türkiye İstatistik Yıllığı 2004, sayfa: 236.
4. <http://www.ibt.gov.tr/IBB/DocLib/pdf/bilgi hizmetleri/ya-yinlar/istatistikler/ulasim/t415.pdf>
5. <http://isggm.calisma.gov.tr/haberler/sskistatistik2004.asp>
6. Rossignol M., Pineault M., Fatal occupational injury rates: Quebec, 1981 through 1988, Am J Public Health, 1993; 83(11): 1563-1566.
7. Trent R.B., Location of fatal work injuries in the United States: 1980-1985, J Occup Med 1989; 31(8):674-676.
8. Charbotel B., Chiron M., Martin J.L., Bergeret A., Work-related road accidents in France, Eur J Epidemiol, 2001;17(8):773-8.
9. Boufous S., Williamson A., Work-related traffic crashes: a record linkage study, Accid Anal Prev, 2006; 38(1): 14-21.
10. Harrison J.E., Mandryk J.A., Frommer M.S., Work-related road fatalities in Australia, 1982-1984, Accid Anal Prev 1993; 25(4): 443-451.
11. Toscano G., Windau J., The changing character of fatal work injuries, Monthly Labor Review, 117 (10): 17-28 OCT 1994.●

\*9.Ulusal Halk Sağlığı Günleri'nde poster olarak sunulmuştur. Ankara, 28 Eylül-1 Ekim 2005.