

MOTO-KURYE HİZMETİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ

1. GİRİŞ

Türkiye’de son yıllarda pandemi sürecinin yaşanmasına paralel olarak hızla gelişen moto-kurye taşımacılığıyla çeşitli tüketim mallarının tüketiciye ulaştırılması işinin hukuki niteliği kamuoyu gündemini yakından ilgilendiren bir hal almıştır.

Bunun Türkiye kamuoyu gündemine taşınmasının bir nedeni de moto-kuryelerin söz konusu hizmeti gerçekleştirirken hız baskısı altında maruz kaldıkları ölümlü trafik kazalarıdır.¹

Adları kamuoyu tarafından yakından bilinen bu şirketler meydana getirdikleri organizasyonlarla anlaşmalı işyerlerinden ya da kendilerine ait olan depolardan temin ettikleri yiyecek/içecek ya da giyim eşyası gibi tüketim mallarının dağıtımını kurye sözleşmesi/taşıma sözleşmesi imzaladıkları motorlu taşıyıcılar vasıtasıyla yerine getirmektedirler.

Söz konusu firmaların teknolojiden yararlanarak gerçekleştirdikleri organizasyonlar, kendilerine ait depolarda muhafaza ettikleri malları (yiyecek/içecek, giyim eşyaları ya da teknolojik malları) ya da anlaştıkları yiyecek/içecek üreten firmaların mallarını müşteriye/tüketiciye moto-kuryeler vasıtasıyla ulaştırmaktadırlar.

Firmaların kurdukları organizasyon çerçevesinde gerçekleştirdikleri depolama ve dağıtım hizmeti birbirinin ayrılmaz bir parçasını oluşturmak olup, firmalar bu hizmeti dijital ağ sağlayıcılardan/platformlardan alınan destekle gerçekleştirmektedirler.²

2. YAPILAN İŞİN HUKUKİ NİTELİĞİ

Türk hukukunda sözleşme özgürlüğü ilkesi geçerlidir. Bununla birlikte yapılan sözleşmelerin kanuna aykırı olmaması, kanunun ortaya koyduğu hükümleri bertaraf etme amacı taşımaması gerekmektedir. Türk Medeni Kanunu’nun 2 nci maddesi uyarınca taraflar haklarını kullanırken ve borçlarını ifa ederken dürüstlük kuralına uymak zorundadır.

Uygulamada yukarıda belirtilen dağıtım hizmetinin sunumu için firma ile moto-kurye arasında nakliye sözleşmesi/taşıma sözleşmesi imzalanmaktadır. Bu çerçevede moto - kurye vergi mükellefi olmakta ve kendi nam ve hesabına iş yapan bağımsız bir şahıs işletmesi meydana getirilmektedir.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 850 nci maddesinde taşımacılık faaliyeti düzenlenmiştir. Konusu eşya taşımacılığı olan faaliyet karayolu, deniz yolu ya da hava yolu ile gerçekleştirilmektedir. Burada yer değiştirme mesafesinin önemi bulunmamaktadır.

Taşıma sözleşmesinin unsurları, taşıyıcının eşya taşıma taahhüdünde bulunması ve karşılığında gönderenin taşıma ücreti ödemesidir. Gönderen ve taşıyıcı arasında taşıma/nakliye sözleşmesi kurulması için tarafların karşılıklı birbirine uygun irade beyanında bulunması yeterlidir.

¹ İlk Korona virüs vakasının görüldüğü Mart 2020’den bu yana moto kuryeler yaklaşık 63 bin kazaya karıştı, bu kazalarda 190 moto kurye yaşamını yitirdi. (Ntv.com.tr. 05.03.2021)

² Tüketici, dijital ağ sağlayıcının programını akıllı telefona indirip sipariş vermekte, kurulan organizasyon bu ürün talebini depolarında muhafaza ettiği ürünlerden hazırlayarak moto kuryeye siparişi iletmekte ve moto kurye belirli bir zaman diliminde ürünü/mali sipariş verene/tüketiciye teslim etmektedir. Ürün bedelinin ödenmesi tüketici tarafından organizasyonun sahibi firmaya yapılmakta, moto kuryeye de bu şekilde yerine getirdiği her dağıtım hizmeti karşılığında parça başına bir ücret /bedel ödenmektedir.

Taşıma sözleşmesi herhangi bir şekle bağlı değildir. Yazılı veya sözlü yapılabilir. İspat hukuku yönünden yazılı yapılması gerekmektedir.

Taşıma ücretinin ödenmesi gönderenin asli yükümlülüğüdür. Ancak bunun aksi kararlaştırılabilir. Taraflar ücretin gönderilen tarafından ödenmesi konusunda anlaşabilirler. Bunun nedeni kanunun ücret ödenmesi ve ücretin ödenme zamanını içeren hükümlerinin tamamlayıcı mahiyette olmasıdır.

Yukarıda belirtilen hizmet görünüşte her ne kadar taşıma/nakliye işi olarak adlandırılrsa da moto-kuryeye her şart altında hizmet bedeli “gönderen” konumundaki firma tarafından ödenmektedir.

Bir hukuki ilişkinin taraflarının tüzel kişi olması hukuki statüsünden yararlanarak, kasten veya tek amaç olmamakla birlikte, ilişkinin diğer tarafını kendi menfaati için zarara uğratması veya sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmekten kaçınmaları söz konusu olabilmektedir.³

Günümüzde işveren tüzel kişinin farklı ve karmaşık iş organizasyonları içerisinde yer alması durumu sıklıkla karşımıza çıkmaktadır. Bu durumda **iş ve hizmet organizasyonu** kavramını esas almak daha uygun olmaktadır. Özellikle hizmet sektöründe ekonomik ve teknolojik gelişmeler sonucu işin görüldüğü yer genişleyerek işyeri dışına taşması olağan hale gelmiştir. Bu durumda artık işçinin işverenin organizasyonunda faaliyet gösterip göstermediğinin araştırılması gerekmektedir.⁴

Bir hukuki ilişkide değerlendirilmesi gereken, somut hukuki ilişkiyi tarafların nasıl tanımladıklarından öte, tarafların hukuk karşısındaki gerçek iradelerinin tespit edilerek ortaya konulmasıdır.

Somit hizmetin sunumunda da yapılan iş, işyeri dışında gerçekleştirilmekte ancak işverenin gözetimi ve denetimi altında, onun talimatı üzerine yerine getirilmektedir. Moto-kuryelerin kullandıkları araçlar çoğu kez kendilerine ait olmakta ya da firma tarafından temin edilmektedir.

4857 Sayılı İş Kanunu’nun 2 nci maddesi uyarınca araçlar da işyerinden sayılmaktadır.

“İş Kanunu işyerinin kapsamını belirlerken iş organizasyonu kavramını getirmiştir. Başka bir anlatımla, bir yer işverenin iş organizasyonu içinde yer alıyorsa o yer işyerinden sayılacaktır. Yeni istihdam türleri, üretim ve iş organizasyon teknikleri, bilgisayar teknolojisi, iş sözleşmelerinde bağımlılık unsurunun daha esnek bir şekilde değerlendirilmesine yol açtığı gibi işyeri kavramının da klasik işyeri dışına taşmasına neden olmuştur.”⁵

Ayrıca 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu’nun 413 üncü maddesi 2 nci fıkrası uyarınca, “işçi işverenle anlaşarak kendi araç ve malzemesini işin görülmesine özgülürse, aksi anlaşmada kararlaştırılmadıkça veya yerel adet bulunmadıkça işveren, bunun için işçiye uygun bir karşılık ödemekle yükümlüdür.”

Moto-kuryeler söz konusu işi yaparken firma logolu giysiler giymekte ve motorların üzerinde firma logosu bulunmaktadır.

Moto-kurye söz konusu hizmeti gerçekleştirmek üzere tüm gücünü verilen işe tahsis etmekte sürekli bir işte parça başına ücret karşılığında çalışmaktadır.

Moto-kuryelere belirli bir zaman süresinde dağıtımını gerçekleştirdikleri ürün/parça başına ücret ödenmektedir. Firmalar dağıtılacak ürünün depodan çıkışından tüketiciye ulaşmasına kadar geçen süreci gps ve çeşitli bilgisayar programlarıyla izleyerek moto-kuryeleri takip etmekte ve teslimatta



³ Türk İş Hukukunda Tüzelkişilik Perdesinin Aralanması, Fatma Arda Bicz, Legal Yayınları, S.43

⁴ Parça Başına Ücret, Yrd.Doç.Dr.M. Fatih Uşan, Seçkin Yayınları, S.80

⁵ Sarper Süzek, İş Hukuku, Beta Yayınevi, sayfa 161, Hamdi Mollamahmutoğlu İş Hukukum sayfa 152

gecikme hallerinde moto-kuryeyi uyarmaktadırlar. Burada işverenin gözetim ve denetimi altında bağımlı bir çalışma söz konusu olmaktadır.

Kuryeler sipariş bulunmayan zaman dilimlerinde ise depoların önünde verilecek işi/dağıtım işini gerçekleştirmek üzere hazır bir vaziyette beklemektedirler.

İşin beli bir zaman dilimi süresinde yerine getirilmesi zorunluluğu, bu işi yerine getirmek üzere hazır bir vaziyette beklemek, hizmet akdinin zaman unsuru oluşturmaktadır.

Yukarıda belirtilen somut olgular ve tarafların gerçek iradeleri ile hayatın olağan akışını göz önüne alındığında; moto-kuryelerin vergi mükellefi olmaları ve kendi nam ve hesabına çalıştıkları yönündeki iddianın fiili gerçeklikle örtüşmediği, maddi gerçeği perdeleme amacı taşıdığını söylemek mümkündür.

Moto-kuryenin işin/hizmetin gerçekleşmesinde kişisel faaliyeti/emek gücü ağırlıkta olup, hizmetin sağlanmasında ortaya koyduğu sermaye yalnızca sahip olduğu araçtır. Moto-kuryenin işe maddi katkısı bununla sınırlıdır ve yardımcı bir unsur niteliğindedir.

Tüm bu hususlar göz önünde bulundurulduğunda, iş organizasyonu sahibi firma/işveren ile moto-kurye arasındaki hukuki ilişki taşıma/nakliye sözleşmesi değil, bir iş sözleşmesidir.

3. SONUÇ

Türkiye’de son yıllarda sanal platformlar/dijital ağ sağlayıcıları vasıtasıyla yemek siparişi, market alışverişi vb. gibi alanlarda hizmet organizasyonları oluşturan firmalar söz konusu hizmetin dağıtım aşamasında nakliye sözleşmesi imzalayarak moto-kurye kullanmaya başlamışlardır. Söz konusu firmaların asıl işin parçası olan taşıma maliyetlerini azaltmanın yolu olarak bu modeli geliştirdikleri görülmektedir.

Organizasyonu oluşturan firmalar, moto-kuryeler ile taşıma/nakliye sözleşmesi imzalamakta; firmaların müşterilerine ulaştırması gereken malların taşınması ve teslimi işin konusunu oluşturmaktadır. Firma her nakliye/teslimat için moto-kuryeye belli bir miktar parça başına ödemede bulunmaktadır. Moto-kuryeler hizmetleri esnasında ağırlıklı olarak kendi araçlarını kullanmaktadırlar. Ayrıca söz konusu sözleşme çerçevesinde moto-kuryelerin vergi mükellefi olmaları (Kendi nam ve hesabına çalışan) sağlanmaktadır.

Yukarıda açıklanan hukuki ilişki nakliye sözleşmesine dayanıyor olarak görünmesine karşın; malın depodan ya da ilgili üretici firmadan alınıp tüketiciye kadar ulaştırılması sürecinin GPS ile firma tarafından kontrole tabi tutulması, her malın belli bir süre içinde teslim edilme zorunluluğu ve bunun denetlenmesi, moto-kuryelerin sipariş bulunmayan zaman dilimlerinde depoların önünde verilecek işi /dağıtım işini gerçekleştirmek üzere hazır bir vaziyette beklemeleri, moto kuryelerin üzerine firma ismini taşıyan giysileri giyme yükümlüğü bulunması, moto-kuryenin sermayeden çok emek gücünü ortaya koyarak hizmeti yerine getirmesi olguları göz önünde bulundurulduğunda; ortada bir nakliye sözleşmesinin değil, zaman ve bağımlılık ile parça başına ücret ödeme unsurlarını içeren bir iş sözleşmesi bulunduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

BARIŞ ERDEM DANIŞMANLIK İŞ HUKUKU EKİBİ

