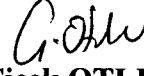




TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

7650

Aşağıdaki sorularımın **Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Vedat İŞIKHAN** tarafından Anayasa'nın 98. ve İçtüzüğü'nün 96. ve 99. Maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.


Çiçek OTLU

İstanbul Milletvekili

30 Kasım 2023 tarihinde İstanbul'da Avrasya Tüneli'nde meydana gelen kazada 38 yaşındaki moto kurye Yunus Emre Göçer'in hayatını kaybetmesi, moto kuryelerin çalışma koşullarında yaşadıkları sorunların artarak devam ettiğini göstermektedir. 29 Kasım 2017 tarihinde kabul edilen Ulusal Meslek Standardı'na göre, moto kuryeler kendisine teslim edilen gönderiyi, iş sağlığı güvenliği, trafik kuralları ve güvenli sürüş teknikleri çerçevesinde teslim etmelidir. Moto kuryelerin ve moto kurye hizmeti veren firmaların sayısı özellikle 2020 yılında yaşanan pandemi sürecinde artış göstermiştir. Moto kuryelerin günlük teslimatı on binleri bulabilmektedir. Kurye sayısının ve teslimatın artması ile sıklıkla ölümlü ya da yaralanmalı kazalar meydana gelmektedir.

Moto kuryelerin tamamının SGK kaydı yapılmadığı için Türkiye genelinde resmi sayısı tam olarak bilinmemektedir. Kayıtsız olarak çalışan kurye sayısının 2023 yılı Mart ayı itibari ile 1 milyonun üzerinde olduğu tahmin edilmektedir. İstanbul'da kayıtlı olarak çalışan kurye sayısı 2023 yılı itibari ile 250 bin civarındadır. Bu sayı kayıtsız olarak çalışanlarla iki katına çıkmaktadır. Kayıt dışı olduğu için sayısı bilinmese de binlerce göçmen de moto kuryelik yapmaktadır.

Kurumsal firmalarda çalışmayan kuryelerin büyük bölümü sigortasızdır. Başta Yemek Sepeti olmak üzere kimi firmalar da iş kolunu değiştirerek kuryeleri büro çalışanı olarak gösteriyor. Bir yandan sigortasız çalıştırma diğer yandan sendikalaşmanın önüne engeller çıkartılması kuryeleri güvencesizliğe sürüklüyor. Moto kuryeler, güvencesiz koşullarda, yoğun trafikte, esnek çalışma süreleri içerisinde, zararlı gaza, gürültüye, olumsuz hava koşullarına maruz kalarak stres altında çalışmak zorundadırlar. İş sağlığı ve güvenliği önlemlerini gerektiren kaza, yaralanma, sakatlanma ve ölüm riskleri bulunmaktadır.

Kurye Hakları Derneği'nin hazırladığı 2022 Moto Kurye Ölümleri Raporu'nda; 2022 yılında en az 58 moto kuryenin çalışırken iş kazasında hayatını kaybettiği belirtilmiştir. Rapora göre hayatını kaybeden kuryelerin büyük çoğunluğu 19-50 yaş aralığındadır. 4'ü, 17 yaşında olmak üzere 7'si çocuktur. Hayatını kaybeden kuryelerin 28'i İstanbul'da çalışırken yaşamını yitirmiştir.

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve teslimat sektörü bileşenlerinin 16 Mart 2022 tarihinde hazırladığı raporda, iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili moto kuryelerin güvenlik açısından risk arz eden, korumasız bir araçla hizmet ürettiği, bu aracın kullanımında güvenlik açısından özel ekipmanların kullanımına ihtiyaç olduğu, yapılan işin uzun süreli ve aralıksız olarak sürdürmeye uygun bir iş olmadığı, sürekli dikkat ve yoğunlaşma gerektirdiği, moto kuryeliğin mevsim şartlarından da doğrudan etkilenen bir iş olduğu ve tüm bu faktörler bir arada düşünüldüğünde moto kuryeliğin ölümlü iş kazası riski yüksek bir meslek olduğunun görüldüğüne dikkat çekilmiştir. Ürettikleri hizmette kullanılan aracın korumasızlığı ve işin niteliğinden doğan riskler nedeniyle moto kuryelik mesleği çok tehlikeli iş sınıfında yer alması gerektiği halde bu sınıfta yer almamaktadır. Bu sebeple işverenler iş güvenliği uzmanlığı, işyeri hekimliği ve hizmetlerini sunma zorunluluğuna sahip değildir.

Paket servis yapan şirketlerin pazar payının 5 milyon doları bulunduğu ifade ediliyor. “30 dakikada”, “anında”, “hemen”, “uçarak kapıda” diye reklamlar yapılıyor. Müşteri yorum ve puanları, dağıtım tekeli olan uygulamalar da işletmelerin siparişlerini doğrudan etkiliyor. “Hızlı teslimat” vaadi ile “puanlama sistemi” arasında sıkışan moto kuryeler, daha fazla hız ve kuralsızlığa sürükleniyor.

Moto kuryeler günün büyük bir bölümünü motosiklet üzerinde geçirmektedir. Birçok firma ve dükkan kuryelere verdikleri motorların bakımlarını zamanında yapmamaktadır. Kask vermeyen, verse bile kaliteli kask vermeyen firma sayısı oldukça fazladır. Mont, dizlik, yağmurluk, motor etekliği/diz koruma rüzgarlık, elcik vb. ekipmanların tamamını sağlayan firma neredeyse yok denecek kadar azdır. Trafikte kışık lastikleri olmayan, gidonu sallanan, egzozu telle tutturulmuş birçok motor görülmektedir.

Fırtınalı ve yoğun kar yağışının olduğu günlerde tedbirler son dakikaya kadar alınmamaktadır. Valilikler motosiklet kullanımına ve moto kuryeliğe dair idari kararlarını meteorolojinin uyarısından sonra değil de çarpıcı kurye manzaraları sosyal medyaya yansıdıktan sonra açıklamaktadır. Büyük dağıtım şirketleri ise son ana kadar motosiklet ile paket serviste ısrar etmektedir.

Her yıl ki ölümlü ve yaralanmalı kazaların en az %15’inde motosikletler var. Bu kazalarda yaşanan yaralanma ve ölümlerde bariyerlerin de etkisi olduğu tespit edilmiştir. Mevcut bariyerlerin altlarında boşluklar ve dikme demirler bulunmaktadır. Herhangi bir kaza anında motosiklet kullanıcıları yere düşüyor ve savruluyor. Bu savrulma esnasında motorcular bariyerlerin altındaki boşluklarda ve dikme demir parçalarında uzuvlarını kaybediyor. Basit yaralanma ile sonuçlanması muhtemel kazalar bile ağır yaralanmalara ve ölümlere neden oluyor. Bu yüzden kuryeler ve tüm motorcular mevcut bariyerleri “Katil bariyer” olarak

adlandırıyor. “Motorcu dostu bariyer” ise mevcut bariyerlerin altı kapatılarak oluşturuluyor. Kaza durumunda esneme payı da olan bu bariyerler motorcuların savrularak çarpma hızını yavaşlatıyor. Böylece uzuv ve can kaybı en aza indirilmiş oluyor. Pilot bölgelerde yapılan motorcu dostu bariyerlerin bile 50’den fazla sürücünün hayatını kurtardığı tespit edilmiştir.

Türkiye’de kadın motorlu ve bisikletli kuryelerin sayısı her geçen gün artmaktadır. Hayatın her alanında olduğu gibi, kadınlar kuryelikte de ayrımcılığa uğramaktadır. İş yerlerinde mobbing, trafikte taciz ve daha düşük ücrete çalıştırma yaşanmaktadır. Kadın kuryeleri “kolay paketler”e yollama adı altında küçümseyici yaklaşımlar, eşit bir işçi olarak değil de “yardımcı işçi” gibi görmeler cinsiyet eşitsizliğinin ve mobbingin bir başka görünümüdür.

Bu bağlamda;

- 1- Bakanlığınız verilerine göre kayıtlı çalışan motokurye sayısı kaçtır? Moto kuryelerin yaş dağılımı ne şekildedir?
- 2- Moto kuryelerin yaşadıkları kazaların trafik kazası değil, iş kazası olarak kaydedilmesi için çalışmalarınız var mıdır? Son beş yılda kaç moto kuryenin yaşadığı kaza resmi verilere iş kazası olarak yansımıştır?
- 3- Moto kuryelerin yaşadıkları sorunların tüm yönleriyle tespit edilmesi için, kayıt dışı çalışan motokurye sayısı belirlenecek midir? Firmaların moto kuryeleri kayıt dışı çalıştırmalarını engellemek için ne gibi çalışmalarınız vardır?
- 4- Moto kuryelerin mağduriyetlerinin giderilmesi için moto kuryeliğin çok tehlikeli meslekler sınıfında yer alması sağlanacak mıdır?
- 5- Motokuryelerin ekipmanlarının yeni teknolojiye uygun olmasının sağlanması ve motokuryelerin ekipman ve teçhizatından alınan ÖTV’nin kaldırılması için girişimleriniz olacak mıdır? Moto kuryelere güvenli motorlar ve ekipmanlar sağlamak, kuryeleri güvenli koşullarda çalışmaya zorlayan işletmeleri denetlenmek gibi bir çalışmanız var mıdır?
- 6- Moto kuryelerin sorunlarının tespit ve çözümünde Anayasa’nın çalışma ile ilgili hükümleri ve Türkiye’nin taraf olduğu ILO’nun ilgili sözleşmeleri referans alınacak mıdır?
- 7- Moto kuryelere iş sağlığı ve güvenliği eğitimleri verilmesi zorunlu hale getirilecek midir?
- 8- Moto kuryelerin çalışma koşulları, maaşları, sigortalarının düzenli yatırılmasının denetlenmesi gibi bir çalışmanız var mıdır?
- 9- Moto kuryelerin olumsuz çalışma koşulları nedeni ile bakanlığınıza yaptığı kaç başvuru vardır? Başvurular sonrasında gerekli incelemeler yapılmış mıdır?
- 10- Bakanlığınız moto kurye çalıştıran işyerlerinin denetimini yapmakta mıdır? Moto kuryelere görev tanımı dışında iş yaptıran işyerleri tespit edilmiş midir? Görev tanımı dışında moto kurye çalıştıran işletmelere ne gibi yaptırım uygulanmaktadır?

- 11- Bakanlığınızın moto kuryelerin meslek hastalıkları riskleri üzerine bir çalışması var mıdır? Bakanlığınız kayıtlarına göre kaç moto kurye meslek hastalığına yakalanmıştır? Bu kuryelerin mağduriyetleri nasıl giderilmiştir?
- 12- Bakanlığınızın moto kuryelerin çalışma koşullarını, kazanımlarını düzenleme, sigortasız çalışmayı sonlandırma, sendikalaşmanın önündeki fiili ve keyfi engelleri kaldırarak sendika üyeliğini yaygınlaştırma konularında ne gibi çalışmaları vardır?
- 13- Kazaları ve ölümleri en aza indirmek için paket servis yapan şirketlerin daha fazla kar uğruna dayattığı kuralsızlığı, hız baskısını ve puanlama sistemini kaldırmayı amaçlayan bir çalışmanız var mıdır?
- 14- Moto kuryelerin fırtınalı ve karlı havalarda meteorolojinin uyarılarına göre zamanında idari tedbirlerin alınması, moto kuryelerin işletmelerin insafına terk edilmemesi, kuryeler ile tüketicileri karşı karşıya getirmeden ve araba ile çalışma imkanı olmayan kuryelerin ücretli izinli sayılması yönündeki talepleri için bir çalışmanız bulunmakta mıdır?
- 15- Motorcuların “Katil bariyer” yerine “Motorcu dostu bariyer” kullanımının yaygınlaştırılması talebini ilgili bakanlıkla da görüşerek karşılama konusunda bir çalışmanız var mıdır?
- 16- Kadın kuryelerin işyerlerinde ve trafikte cinsiyet eşitliğinin sağlanması, sektör içinde toplumsal cinsiyet eğitimlerinin verilmesi, mobbingin ve her türlü erkek egemen baskının sonlandırılarak eşit meslektaşlar olarak görülme talepleri doğrultusunda bir çalışmanız bulunmakta mıdır?