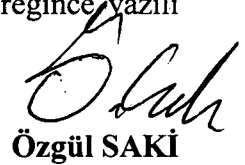




TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın **Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Sayın Vedat Işıkhhan** tarafından Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.


Özgül SAKİ

İstanbul Milletvekili

Kurye Hakları Derneği tarafından yayımlanan *Moto Kurye Ölümleri Raporu-2025*, Türkiye'de moto kuryeliğin fiilen yüksek riskli, güvencesiz ve ölümcül bir çalışma alanına dönüştüğünü ortaya koymaktadır. Rapora göre yalnızca 2025 yılı içinde en az 44 moto kurye çalışırken yaşamını yitirmiş, bu ölümlerin 13'ü İstanbul'da gerçekleşmiştir. Yaşamını yitiren kuryelerin %61'inin 18-28 yaş aralığında olması ve en az 4'ünün çocuk yaşta çalıştırılırken hayatını kaybetmesi, sektördeki yapısal güvencesizliğin ve kamusal denetimsizliğin ulaştığı boyutu açık biçimde göstermektedir.

Raporda, moto kuryelerin büyük bölümünün platform temelli, taşeronlaştırılmış, parçalı ve esnek çalışma biçimleri içinde istihdam edildiği; iş sağlığı ve güvenliği yükümlülüklerinin fiilen uygulanmadığı; çalışma sırasında meydana gelen ölümlerin ise çoğu durumda "trafik kazası" olarak kayda geçirilerek iş cinayeti niteliğinin görünmez kılındığı vurgulanmaktadır. Bu durum, iş sağlığı ve güvenliği alanında kamusal sorumluluğun sistematik biçimde aşındırıldığı göstermektedir.

Moto kurye olarak çalışan emekçilerin çalışma sırasında yaşamlarını yitirmeleri, hukuken iş kazası, niteliği itibarıyla ise iş cinayeti olarak değerlendirilmesi gereken vakalardır. İş sağlığı ve güvenliği mevzuatının oluşturulması, risk ve tehlike sınıflandırmalarının belirlenmesi, denetimlerin yürütülmesi, idari ve cezai yaptırımların uygulanması ile bu vakalara ilişkin istatistiki kayıtların tutulması ve şeffaf biçimde kamuoyuyla paylaşılması yükümlülüğü, mevzuat gereği doğrudan Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nın yetki ve sorumluluk alanındadır.

Bununla birlikte, dijital platformlar aracılığıyla yürütülen moto kuryelik faaliyeti, fiilen işveren-işçi ilişkisi yaratmasına rağmen "bağımsız çalışma", "esnek istihdam" veya "aracılık hizmeti" söylemleriyle hukuki sorumluluk alanının dışına itilmektedir. Oysa Türkiye'nin taraf olduğu ILO'nun 155 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Sözleşmesi ile 187 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Çerçeve Sözleşmesi, istihdam biçimine bakılmaksızın çalışanların güvenli ve sağlıklı çalışma koşullarına erişimini devletlerin pozitif yükümlülüğü olarak tanımlamaktadır. Bu yükümlülüklerin yerine getirilmemesi, yaşanan iş cinayetlerinin yalnızca hukuki değil, aynı zamanda siyasal sorumluluğunu da gündeme getirmektedir.

Bu bağlamda;

1. Bakanlığınız kayıtlarına göre 2025 yılında Türkiye genelinde ve İstanbul özelinde çalışırken hayatını kaybeden moto kurye sayısı kaçtır? Bu veriler, Kurye Hakları Derneği'nin 2025 yılı için açıkladığı en az 44 ölüm verisinden farklıysa, bu fark hangi kayıt yöntemi, tanım veya sınıflandırma tercihlerinden kaynaklanmaktadır?
2. 2025 yılında yaşamını yitiren moto kuryelerden kaçını Bakanlığınız tarafından iş kazası / iş cinayeti olarak kayda geçirilmiştir? İş kazası olarak sınıflandırılmayan vakalar hangi hukuki gerekçelerle bu kapsam dışında bırakılmıştır?
3. Moto kuryelik faaliyeti, fiili risk düzeyi ve ölüm oranları ortadayken neden hâlen “çok tehlikeli işler” sınıfında açık ve bağlayıcı biçimde tanımlanmamaktadır? Bu konuda Bakanlığınız bünyesinde yapılmış herhangi bir risk değerlendirme raporu bulunmakta mıdır?
4. 2025 yılı içerisinde Türkiye genelinde ve İstanbul'da, dijital platformlar dâhil olmak üzere moto kuryelerin çalıştığı işyerlerine yönelik kaç iş sağlığı ve güvenliği denetimi yapılmıştır? Bu denetimlerin platform şirketleri bazında dağılımı nedir?
5. Yapılan denetimlerde tespit edilen ihlallerin başlıca türleri (çalışma süresi, ekipman, sigorta, çocuk işçiliği, risk değerlendirmesi yokluğu vb.) nelerdir? Bu ihlaller sonucunda kaç işyerine idari yaptırım, faaliyet durdurma veya suç duyurusu uygulanmıştır?
6. Paket başı ücretlendirme, teslimat süresi baskısı ve algoritmik performans puanlarının; moto kuryeleri aşırı hız, uzun çalışma saatleri ve riskli sürüşe zorladığı bilindiği hâlde, Bakanlığınız tarafından bu ilişkiyi ortaya koyan herhangi bir bilimsel etki analizi veya saha çalışması yapılmış mıdır?
7. Kurye Hakları Derneği raporunda vurgulanan biçimiyle, moto kuryelerin önemli bir bölümünün bağımsız çalışan gibi gösterilip fiilen işveren talimatı altında çalıştığı dikkate alındığında; Bakanlığınız bu istihdam biçiminin örtülü işçilik / muvazaalı bağımsız çalışma olup olmadığına ilişkin herhangi bir inceleme yürütmüş müdür?
8. Moto kuryelerin sigortalılık statülerine (4/a, 4/b, kayıt dışı) ilişkin Bakanlığınızın elinde bulunan en güncel dağılım verileri nelerdir? Bu veriler Türkiye geneli ve İstanbul özelinde ayrı ayrı tutulmakta mıdır?
9. İlgili Raporda özellikle vurgulanan kas-iskelet sistemi rahatsızlıkları, kronik fiziksel hasar ve ruhsal tükenmişlik gibi risklere rağmen, son beş yıl içinde moto kuryeler açısından tanınmış herhangi bir meslek hastalığı vakası bulunmakta mıdır? Bulunmuyorsa, bu durum Bakanlığınızın tanı ve bildirim mekanizması kurmamış olmasının sonucu mudur?
10. Moto kurye ölümlerinin önemli bir bölümünün kolluk kayıtlarında yalnızca “trafik kazası” olarak yer alması nedeniyle, bu vakaların iş kazası istatistiklerinden dışlandığı yönündeki eleştiriler hakkında Bakanlığınızın değerlendirmesi nedir? Bu durumun iş sağlığı ve güvenliği politikalarını yanıltıcı hale getirdiği kabul edilmekte midir?
11. Bakanlığınızın iş kazası ve meslek hastalığı istatistiklerinde, platform ekonomisi çalışanlarının ayrı bir kategori olarak izlenmemesi, giderek büyüyen bu emek alanı için kamusal politika üretimini fiilen imkânsız kılmamakta mıdır?
12. Bakanlığınız, Kurye Hakları Derneği'nin 2025 raporunda ortaya konulan veriler ışığında, moto kuryeliği yüksek riskli bir çalışma alanı olarak tanımlayan, platform şirketlerini açık işveren sorumluluğu altına alan ve iş sağlığı ve güvenliği yükümlülüklerini bağlayıcı hale getiren yeni bir yasal veya idari düzenleme hazırlığı içinde midir? Değilse, bu ölümlerin sürmesinin siyasal ve idari sorumluluğu kimdedir?