

ŞOFÖRLERİN ÇALIŞMA SÜRELERİ VE BU SÜRELERİN İSPATI

1. GİRİŞ

Çalışma hayatında bazı işlerin niteliği, iş sürelerine ilişkin genel hükümlerin olduğu gibi uygulanmasına imkân tanımamaktadır. Karayollarında, demiryollarında ve deniz, göl ve akarsularda hareket hâlindeki taşıtlarda yapılan taşıma işleri bu işlerin başında gelmekte; özellikle uzun yol şoförlüğü, çalışma sürelerinin denetlenmesi bakımından kendine özgü sorunlar doğurmaktadır. Kanun koyucu bu ihtiyacı 4857 sayılı İş Kanunu'nun 76. maddesinde haftalık iş günlerine bölünemeyen işlere ilişkin usul ve esasların yönetmelikle düzenlenmesi şeklinde karşılamış, bu doğrultuda Haftalık İş Günlerine Bölünemeyen Çalışma Süreleri Yönetmeliği yürürlüğe konulmuştur.

Şoförlerin çalışma süreleri, çalışma mevzuatının yanı sıra trafik mevzuatında da ayrıca ve paralel biçimde düzenlenmiştir. Bu durum uygulamada iki farklı düzenlemenin bir arada değerlendirilmesini gerektirmekte; asıl güçlük ise bu sürelerin fiilen ne şekilde gerçekleştiğinin, özellikle yalnız seyahat eden uzun yol şoförleri bakımından, ispatı noktasında ortaya çıkmaktadır. Bu çalışmada önce şoförlerin çalışma sürelerine ilişkin mevzuat çerçevesi ortaya konulacak, ardından fazla çalışma, hafta tatili ile ulusal bayram ve genel tatil ücreti alacaklarının ispatına dair genel ilkeler ile uzun yol tır şoförlerine özgü ispat sorunları, Yargıtay 9. Hukuk Dairesinin 28.04.2026 tarihli, 2026/987 E.-2026/3954 K. sayılı kararı ve bu kararın da dayandığı yerleşik içtihat ışığında incelenecektir.

2. ŞOFÖRLERİN ÇALIŞMA SÜRELERİNE İLİŞKİN MEVZUAT ÇERÇEVESİ

A. Çalışma Mevzuatında Çalışma Dönemi ve Çalışma Süresi

Haftalık İş Günlerine Bölünemeyen Çalışma Süreleri Yönetmeliği kapsamına, karayollarında, demiryollarında ve deniz, göl ve akarsularda hareket hâlindeki taşıtlarda yapılan ve 854 sayılı Deniz İş Kanunu'na tabi olmayan taşıma işleri girmektedir. Yönetmelik, işveren tarafından belirlenen bir "çalışma dönemi" esasına dayanmakta olup bu dönem bakımından öngörülen süre ve sınırlar şöyledir:

1. Çalışma dönemi: işin niteliğine göre işveren tarafından belirlenir; en az 2, en çok 6 aylık bir denkleştirme süresidir.
2. Dönem içi toplam çalışma süresi: hafta sayısı ile haftalık çalışma süresinin çarpımını aşamaz.
3. Haftalara tam bölünemeyen sürelerde hesaplama: iş günü üzerinden, her iş günü 7,5 saat kabul edilerek yapılır.
4. Haftalık çalışma süresi: dönem içinde 45 saatten az veya çok belirlenebilir; ancak dönem ortalaması haftada 45 saati geçemez.

B. Günlük Çalışma Süresi ve Ara Dinlenmesi

Günlük çalışma süresine ilişkin kademeler, profesyonel sürücüler bakımından Karayolları Trafik Yönetmeliği'ndeki paralel düzenlemeyle birlikte fiilen araç kullanma süresini de belirleyen ortak sınırlardır:

1. Günlük iş süresi: en çok 11 saat.
2. Gece çalışma süresi (20.00-06.00): en çok 7,5 saat.
3. Profesyonel ve ağır vasıta ehliyetiyle araç kullananların günlük çalışma süresi: en çok 9 saat.
4. Ara dinlenmesi (4857 sayılı Kanun m. 68): 4 saat veya daha kısa işlerde 15 dakika; 4-7,5 saat (dâhil) arası işlerde 30 dakika; 7,5 saatten fazla işlerde 1 saat.
5. Günlük dinlenme: 24 saatlik süre içinde kesintisiz en az 11 saat dinlendirilmeden çalıştırma yasağı.



¹Haftalık İş Günlerine Bölünemeyen Çalışma Süreleri Yönetmeliği, RG. 06.04.2004, S. 25425.

Hareket hâlindeki taşıtlarda çalışanların ara dinlenmesi kural olarak duraklama yerlerinde, bu mümkün olmadığında taşıt içinde kullanılır. Yönetmelik kapsamındaki işçilere haftanın bir gününde kesintisiz 24 saatten az olmamak üzere hafta tatili verilmesi zorunludur.

C. Trafik Mevzuatında Araç Kullanma ve Dinlenme Süreleri

Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin² 98. maddesi, ticari amaçla yük taşımacılığı yapan ve azami ağırlığı 3,5 tonu geçen araç şoförleri ile şoförü dâhil 9 kişiyi aşan araçlarla yolcu taşıyan araç şoförleri için aşağıdaki süre ve sınırları öngörmektedir:

1. Araç kullanma yasağı: 24 saatlik herhangi bir sürede toplam 9 saatten ve aralıksız 4,5 saatten fazla araç kullanılamaz.
2. Hafta tatili: en fazla 6 günlük araç kullanma süresinin ardından en az 24 saatlik 1 gün; düzenli seferler dışındaki uluslararası yolcu taşımacılığında 12 gün sonunda 2 gün, birleşik 2 haftada toplam araç kullanma süresi 90 saati aşamaz.
3. Mola: sürekli 4,5 saatlik kullanımın sonunda en az 45 dakika (veya 15 dakikalık parçalar hâlinde kullanılabilir); bu molalar günlük dinlenme süresinden sayılmaz.
4. Günlük dinlenme: her 24 saatte kural olarak kesintisiz 11 saat; haftada 3 defadan fazla olmamak kaydıyla 9 saate indirilebilir; araç iki şoförle kullanıldığında her 30 saatte şoför başına en az 8 saat kesintisiz dinlenme aranır.
5. Feribot/tren ile taşınma: günlük dinlenme bir kez kesintiye uğrayabilir; bu kesinti karşılığında dinlenme süresi 2 saat uzatılır.

3. FAZLA ÇALIŞMA VE TATİL ÇALIŞMASININ İSPATINA İLİŞKİN GENEL İLKELER

Fazla çalışma iddiasını ispatla yükümlü olan işçidir. Bu noktada öncelik yazılı kayıtlardadır: işyerine giriş-çıkışı gösteren belgeler, işyeri iç yazışmaları. Yazılı delil yoksa tanık beyanına başvurulur; işin fiilen nasıl yürütüldüğü, yoğunluğu ve herkesçe bilinen bazı vakıalar da gözden kaçırılmamalıdır. Ücretin ödendiği ise ayrı bir mesele — bunu ispat yükü işverendedir ve burada yalnızca imzalı bordro, banka kaydı veya yemin gibi kesin nitelikteki deliller geçerlidir.

Tanık beyanına gelince: işverene karşı davası bulunan veya davacıyla menfaat birliği içindeki tanıkların sözlerine temkinli yaklaşmak gerekir. Bu beyanlar tek başına yeterli değildir; işin ve işyerinin özellikleri, karşı taraf tanıklarının anlatımları, iş müfettişi tutanak ve raporları ile aynı döneme ilişkin kesinleşmiş mahkeme kararları gibi destekleyici unsurlarla birlikte değerlendirilmelidir. Tanıklar zaten yalnızca kendi çalıştıkları dönemi bilebilir; beyanlarına da bu dönemle sınırlı olarak değer verilir. Aynı ilke hafta tatili ile ulusal bayram ve genel tatil çalışması için de geçerlidir. Son olarak, kanunda ve trafik mevzuatında öngörülen azami araç kullanma sürelerini aşan bir tanık beyanının, bu sınırı aşan kısmına itibar edilmez³.

4. ÇALIŞMA SÜRELERİNİN İSPATINA İLİŞKİN ÖZELLİKLİ HUSUSLAR

Yurt içinde veya yurt dışında uzun mesafeler kat eden tır şoförleri genellikle yalnız seyahat eder. Bu tek başlılık, genel ispat kurallarının bu grup işçiler için ayrıca ele alınmasını zorunlu kılar.

A. Takograf/Takometre Kayıtlarının Önceliği: En güvenilir delil, araç takip sistemleri ve takograf kayıtları gibi teknik izleri içeren yazılı kayıtlardır. Yurt içi tır şoförlerinde fazla çalışma her türlü delille ispatlanabilir; ama dosyada takometre kaydı varsa incelemenin bu kayıtlar üzerinden yürütülmesi gerekir⁴. Uygulamada bu kayıtların güvenilirliği de zaman zaman tartışma konusu oluyor; örneğin şoförün kendisi kayıtların eksik tutulduğunu veya sonradan değiştirildiğini ileri sürebiliyor. Böyle bir durumda ispat yükü yeniden tanık beyanına döner — ancak bu kez aşağıdaki sınırlamalar devreye girer.



²Karayolları Trafik Yönetmeliği, RG. 18.07.1997, S. 23053 (mükerrer).

³Yargıtay 9. Hukuk Dairesi, E. 2016/33810, K. 2020/17832, T. 09.12.2020.

⁴Yargıtay 9. Hukuk Dairesi, E. 2010/39450, K. 2013/3675, T. 30.01.2013.

B. Tanığın Görgüye Dayalı Bilgi Sahibi Olması Şartı: Yazılı kayıt yoksa iş tanık beyanına kalır; ama uzun yol şoförlerinde bu görünüşte basit çözüm aslında pek işe yaramaz. Tanık, uyumsuzluk hakkında bilgi ve görgüsü bulunan üçüncü kişidir. Oysa tır şoförü tek başına yurt içinde veya yurt dışında uzun bir yolculuğa çıktığında, ona refakat etmeyen hiç kimse onun günlük çalışma düzenini görerek bilemez. Aynı düzende çalıştığını söyleyen başka bir şoförün anlatımı da görgüye dayalı sayılmaz; o da sonuçta kendi tahminini aktarır. Karar ayrıca şunu da vurgular: trafik mevzuatındaki azami araç kullanma veya dinlenme sürelerinden yola çıkarak "herkesçe bilinen genel vakıa" kabulüyle sonuca gidilemez, zira trafik kuralları herkes için geçerli tavan sınırları belirler; oysa uzun bir seferde zamanın nasıl kullanılacağı kişisel bir tercihtir⁵.

Bu, Dairenin kökleşmiş içtihadının bir yansımasıdır aslında. Daha önceki kararlarda da⁶ tır şoförlerinin çalışma biçiminin fazla çalışma ile hafta tatili ve ulusal bayram-genel tatil çalışması iddialarının ispatında ayrı bir değerlendirme gerektirdiği⁷ ve⁸ belirtilmiş; şoförün sabah işyerinden ayrılıp akşam veya gece dönüş yaptığı düzenli çalışma biçimleri hariç tutularak, uzun yol tır şoförlüğünde yalnızca görgüye dayalı tanık anlatımına itibar edilebileceği kabul edilmiştir.

C. Menfaat Birliği İçindeki Tanık Beyanları ve Yurt İçi/Yurt Dışı-Kısa Mesafe Ayrımı: Bir işçi çalışması boyunca hem uzun yol tır şoförlüğü hem de daha kısa mesafeli yükleme-boşaltma işi yapmış olabilir. Bu durumda iki dönem ayrı ayrı ele alınmalı, her biri kendi ispat rejimine tabi tutulmalıdır. Ayrıca aynı işverene karşı dava açmış ya da farklı mahkemelerde birbiriyle çelişen beyanlarda bulunmuş tanıkların sözleri, menfaat birliği taşıdıklarından, başka delil veya olgularla desteklenmedikçe tek başına yeterli sayılmaz.

D. Somut Uygulama. Davacı, çalıştığı süre boyunca kâh yurt içinde ve yurt dışında uzun yol tır şoförlüğü yapmış, kâh liman ile bir üretim tesisi arasında daha kısa mesafeli yükleme-boşaltma işinde çalışmıştır. Uzun yol döneminde tek başına araç kullandığı sabit olduğundan, bu döneme dair görgüye dayalı bilgisi olan bir tanık zaten bulunamaz. Kısa mesafeli çalıştığı dönemde ise durum farklı değildir: dinlenen tanıklar davacıyla menfaat birliği içindedir ve farklı mahkemelerde verdikleri ifadeler sefer sayısı ile çalışma saatleri bakımından birbiriyle çelişmektedir. Takograf kayıtlarına gelince — davacı bunları kendisi sunmuş olsa da, kayıtların değiştirilerek tutulduğunu yine kendisi ileri sürmüştür; dolayısıyla bu kayıtlara dayanmak da mümkün görünmemektedir. Sonuç olarak Daire, usulüne uygun ispatlanamayan fazla çalışma, hafta tatili ile ulusal bayram ve genel tatil ücreti alacaklarının kabulünü hatalı bulmuş; buna karşılık ücretin belirlenme yöntemiyle sigorta primlerinin gerçek ücret üzerinden bildirilmemesi nedeniyle haklı fesih ve kıdem tazminatı yönündeki tespitlere dokunmamıştır.

5. SONUÇ

Şoförlerin çalışma süreleri aslında iki ayrı düzenlemenin ortak alanında şekilleniyor: çalışma mevzuatı ve trafik mevzuatı, günlük 9 saatlik araç kullanma sınırı, 4,5 saatte bir mola ve 11 saatlik günlük dinlenme gibi büyük ölçüde aynı sınırları farklı başlıklar altında tekrarlıyor. Asıl güçlük, bu sınırların fiilen aşılar aşılmadığının ispatında ortaya çıkıyor — özellikle uzun yol şoförleri söz konusu olduğunda. Takograf ve benzeri teknik kayıt varsa ve güvenilirse, ispatta ilk sırayı o alır; yoksa ya da güvenilirliği sarsılmışsa, tanık beyanı ancak görgüye dayalıysa, menfaat birliğinden uzaksa ve yasal azami süreleri aşmıyorsa dikkate alınabilir. Uygulamada bu iki unsur — güvenilir teknik kayıt ve çalışma dönemlerinin doğru ayrıştırılması — çoğu zaman davanın kaderini belirliyor; danışmanlık verirken bu noktaya özellikle dikkat etmek gerekiyor.

BARIŞ ERDEM DANIŞMANLIK İŞ HUKUKU EKİBİ



⁵Yargıtay 9. Hukuk Dairesi, E. 2026/987, K. 2026/3954, T. 28.04.2026.

⁶Yargıtay 9. Hukuk Dairesi, E. 2022/2550, K. 2022/3399, T. 15.03.2022.

⁷Yargıtay 9. Hukuk Dairesi, E. 2016/19496, K. 2020/7108, T. 07.07.2020; E. 2016/14142, K. 2019/22557, T. 17.12.2019.

⁸Yargıtay (Kapatılan) 22. Hukuk Dairesi, E. 2017/6734, K. 2020/8463, T. 02.07.2020; E. 2017/23387, K. 2019/15885, T. 11.09.2019.