

SİRKÜLER

İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik

BDO

AUDIT | TAX | ADVISORY

For the latest from BDO Turkey, follow us



Sirküler Tarihi : 07.09.2026
Sirküler No : 2026/041
Yayımlandığı Yer : LEBİB YALKIN DERGİSİ -Eylül 2026

BDO Yayıncılık A.Ş.

Eski Büyükdere Cad. No.14
Park Plaza Kat:4
34398 Maslak/İstanbul
Turkey

Tel: +90 212 365 62 00
Fax: +90 212 365 62 02
e-mail: bdo@bdo.com.tr
www.bdo.com.tr

UZUN YOL TIR ŞOFÖRLERİNİN ÇALIŞMA SÜRELERİ ¹

Dr. Halit BAŞBUĞA
E. SGK Denetmeni

Özet

Uzun yol tır şoförlüğü, küresel ve ulusal tedarik zincirinin en dinamik ve hayati unsurlarından biridir. Ancak bu meslek grubu, standart ofis veya fabrika işçilerinden tamamen farklı bir çalışma biçimine sahiptir. Bu makalede, 4857 sayılı İş Kanunu'ndaki genel çalışma süreleri temel alınarak, uzun yol şoförlerinin tabi olduğu özel yasal düzenlemeler (Karayolları Trafik Yönetmeliği ve AETR Sözleşmesi), çalışma ve dinlenme süreleri, dijital takograf uygulamaları ve konuyla ilgili Yargıtay kararları incelenmiştir.

Garantisi ile sınırlı bir Birleşik Krallık şirketi olan BDO International Limited'in üyesi ve bir Türk anonim şirketi olan BDO Yayıncılık A.Ş., bağımsız üye kuruluşlardan oluşan BDO ağıının bir parçasını teşkil etmektedir.

BDO International global ağıının toplam gelirleri 2025 yılında 16 milyar ABD Doları olarak gerçekleşmiştir. BDO, 169'dan fazla ülkede bulunan 870 ofiste faaliyet göstermekte olup, bu ofislerde denetim ve danışmanlık hizmetleri veren ortaklar dahil dünya çapında 94.900 kişi çalışmaktadır.

1. Giriş

Uzun yol tır şoförleri, küresel ve yerel tedarik zincirinin en önemli unsurlarından biri olmalarının yanı sıra, her gün binlerce kilometrelik yollarda büyük bir sorumluluk taşırlar. Bu meslek grubunun çalışma ve dinlenme sürelerinin düzenlenmesi; hem yollardaki genel trafik güvenliğinin sağlanması hem de şoförlerin fiziksel ve zihinsel sağlıklarının korunması açısından hayati bir önem taşır.

Dikkat ve titizlikle hazırlanan bu yayın, geniş anlamda görüşleri içermekte olup, genel bir yol gösterici olarak değerlendirilmelidir. Özel durumlarla ilgili olarak, mesleki görüş ve yardım almadan, bu yayına dayanarak uygulamalarda bulunulmamalıdır. Bu konuların kendi özel durumunuza ilişkin etkilerini görüşmek için BDO Yayıncılık A.Ş. ile temas kurabilirsiniz. Bu yayındaki bilgilere dayanarak belli eylemlerde bulunmak veya bulunmamak nedeniyle doğabilecek zararlar nedeniyle, BDO Yayıncılık A.Ş. ve ortakları, çalışanları ile yazarları herhangi bir yükümlülük veya sorumluluk kabul etmemektedirler.

Yorgunluk ve uykusuzluktan kaynaklanan kazaların önüne geçmek adına, ulusal ve uluslararası mevzuatlarla şoförlerin direksiyon başında geçirebilecekleri maksimum süreler, zorunlu mola ve dinlenme vakitleri katı kurallarla belirlenmiş ve takograf gibi cihazlarla denetim altına

¹ Dr. Halit BAŞBUĞA, E. SGK Denetmeni <https://orcid.org/0000-0001-9286-8912>

alınmıştır. Bu kurallar, sadece yasal bir zorunluluk değil, aynı zamanda lojistik sektöründe can güvenliğinin ve insana yakışır bir çalışma biçiminin temel güvencesidir.

2. 4857 Sayılı İş Kanunu'na Göre Standart Çalışma Süreleri

Türkiye'de işçi ve işveren ilişkilerini düzenleyen temel kanun 4857 sayılı İş Kanunu²'dur. İş Kanunu'na göre normal çalışma sürelerinin ana hatları şunlardır:

İş Kanunu'nun 63. maddesine göre, genel bakımdan haftalık çalışma süresi en çok 45 saattir. Aksi kararlaştırılmamışsa bu süre, işyerlerinde haftanın çalışılan günlerine eşit ölçüde bölünerek uygulanır. Tarafların anlaşmasıyla günlük çalışma süresi farklı şekillerde dağıtılabilse de, bir işçinin günlük çalışma süresi her ne suretle olursa olsun 11 saati geçemez.

Haftalık 45 saati aşan çalışmalar fazla çalışma sayılır. Bir işçiye yaptırılacak fazla çalışmanın toplamı yılda 270 saatten fazla olamaz.

2.1. Ara Dinlenme Süreleri

İş Kanunu'nun 68'inci maddesinde ara dinlenme sürelerinin günlük çalışma süresinin ortalama bir zamanında o yerin gelenekleri ve işin gereğine göre ayarlanmak suretiyle işçilere;

- a) Dört saat veya daha kısa süreli işlerde onbeş dakika,
- b) Dört saatten fazla ve yedibuçuk saate kadar (yedibuçuk saat dahil) süreli işlerde yarım saat,
- c) Yedibuçuk saatten fazla süreli işlerde bir saat şeklinde verileceği belirtilmiştir.

İş Kanununa İlişkin Çalışma Süreleri Yönetmeliği³'nin 3'üncü maddesinde ara dinlenme süreleri düzenlenirken yirmi dört saat içinde kesintisiz on iki saat dinlenme süresinin dikkate alınarak düzenlenmesi gerektiği vurgulanmıştır. Yani bir çalışanın işten çıktıktan sonra 12 saat dinlenmeden bir sonraki gün işe gelmemesi gerekmektedir.

Günlük çalışma süresinin ortalama bir zamanında o yerin gelenekleri ve işin gereğine göre ayarlanan ara dinlenmeleri (yemek, çay molası vb.) iş süresinden sayılmaz. İşçi ara dinlenme süresini kullanırken işverenin emrinde iş görmeye hazır bir şekilde bekliorsa ara dinlenme süresi kullanılmamış sayılır. Ara dinlenme süresinin kullanıldığını kabul edebilmek için, işçinin ara dinlenme süresinde zamanını serbestçe kullanabiliyor olması gerekir.⁴

2.2. İşçilerin Hafta Tatili Hakkı

4857 sayılı İş Kanunu'nun esnek çalışma modeline imkan tanınması sayesinde, haftalık 45 saatlik normal çalışma süresi günde 11 saati aşmamak koşuluyla haftanın çalışılan günlerine farklı şekillerde dağıtılabilir. Bu doğrultuda işçi ve işveren, haftanın 6 günü günde 7,5 saat ya da haftanın 5 günü günde 9

² 10.06.2003/25134 tarih ve sayılı RG'de yayımlanmıştır.

³ 06.04.2004/25425 tarih ve sayılı RG'de yayımlanmıştır.

⁴ Sarper Süzek, Bireysel İş Hukuku-Genel Esaslar, (İstanbul: Beta Yay.,2018); 816

saat çalışma konusunda anlaşılabilmek ve belirlenen bu iş günlerinde çalışan işçi, 4857 sayılı İş Kanunu'nun 46'ncı maddesi uyarınca 7 günlük zaman dilimi içinde kesintisiz en az 24 saatlik hafta tatiline hak kazanmaktadır. Kanunen çalışılmadığı halde çalışma süresinden sayılan zamanlar, yasal izinler ve hekim raporuyla verilen 1 haftaya kadar hastalık izinleri ise bu kuralın istisnasını oluşturarak "çalışılmış gibi sayılan süreler" kapsamında değerlendirilmektedir. Yasal şartları taşıyan işçiye çalışmadığı hafta tatili günü için işveren tarafından bir iş karşılığı olmaksızın o günün ücreti tam olarak ödenmek zorundadır.

Hafta tatili hakkı, hukuken bölünmesi mümkün olmayan kesintisiz 24 saatlik bir zaman dilimini kapsar. Bu sürenin kısmen dahi olsa bölünmesi, işçinin izin deyken işe çağırılması veya tatilin 24 saatten daha az bir süreyle kullandırılması halinde yapılan dinlendirme hukuken geçersiz sayılır ve işçinin o hafta hiç hafta tatili yapmadığı kabul edilir.⁵

3. Lojistik Sektöründe Çalışma Süreleri ve Özel Mevzuat

İş hukuku mevzuatında uzun yol şoförlerine ilişkin doğrudan bir düzenleme yer almamaktadır. Uzun yol şoförlerinin çalışma biçimi, doğası gereği 4857 sayılı Kanun'un "haftalık 45 saatlik" standart biçimine her zaman tam uyum sağlayamaz. Bu nedenle şoförlerin çalışma ve dinlenme sürelerinde, Karayolları Trafik Kanunu, Karayolları Trafik Yönetmeliği ve Türkiye'nin de taraf olduğu AETR (Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması) kuralları esas alınır. Buna göre;

3.1. Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 98'inci Maddesi Uyarınca Çalışma Süreleri

3.1.1. Uzun Yol Şoförlerinin Çalışma Ve Ara Dinlenme Süreleri

Ticari amaçla yük taşıyan (ağırlığı 3,5 tonu geçen araçların) araç şoförlerinin 24 saatlik bir zaman diliminde toplam 9 saatten, kesintisiz olarak ise 4,5 saatten fazla araç kullanmaları yasaktır. 4,5 saatlik sürüşün ardından en az 45 dakika mola verilmesi veya sürüş içinde en az 15'er dakikalık bölümler halinde kullanılması zorunlu olup, bu esnada şoförlerin başka bir işle meşgul olması yasaktır.

Şoförlerin her 24 saat içerisinde en az 11 saat kesintisiz dinlenmesi esas olup bu süre, biri en az 8 saat kesintisiz olmak üzere iki veya üç ayrı süre halinde de kullanılabilir. Bu durumda günlük dinlenme süresi 1 saat daha artırılarak 12 saate çıkartılır. 11 saatlik kesintisiz günlük dinlenme süresi haftada 3 defadan fazla olmamak kaydıyla en az 9 saate indirilebilir.

En az 2 şoförün kullandığı araçlarda her 30 saatlik sürede her şoförün en az 8 saat kesintisiz dinlenmesi gerekirken; feribot veya trenle taşınma durumlarında dinlenme süresi, giriş-çıkışta 1 saati aşmamak kaydıyla bir kez kesintiye uğrayabilir ve bu durumda dinlenme süresine 2 saat eklenir. Uygun yatak ve dinlenme alanına sahip araçlarda, araç park halindeyken ve gerekli güvenlik önlemleri alınarak araç içerisinde dinlenme süresi geçirilebilir.

⁵ Nuri Çelik, Nurşen Canıklıoğlu, Talat Canbolat; İş Hukuku Dersleri, (İstanbul: Beta Yay.,2016); 572

3.1.2. Uzun Yol Şoförlerinin Hafta Tatili Hakkı

İş Kanunu'na paralel bir düzenlemeyle, uzun yol şoförlerinin en fazla 6 günlük araç kullanma süresinden sonra kesintisiz 24 saat hafta tatili kullanmaları zorunludur. Elbette ki bu süreler azami sürelerdir. Şoförlere daha kısa periyotlarda da (örneğin 5 günde bir) hafta tatili kullandırılabilir. Uluslararası düzensiz yolcu taşımacılığında hafta tatili 12 gün sürüşü takiben 2 gün tatil olarak uygulanabilir. Ayrıca iki ardışık hafta içindeki toplam sürüş süresinin hiçbir koşulda 90 saati aşmaması gerekmektedir.

3.1.3. Takoğraf Uygulamaları

Şoförlerin sürüş ve dinlenme süreleri, araçta bulunan ve manipüle edilmesi yasal olarak ağır cezalara tabi olan dijital takoğraf cihazları ile saniye saniye kaydedilir. Karayolları Trafik Yönetmeliği 99/a-2 maddesi gereği takoğraf cihazlarının, şehirlerarası yük veya yolcu nakliyatı yapan otobüs, kamyon ve çekicilerde kullanılır durumda bulundurulması ve kullanılması zorunludur. Ticari araç işleten şahıs veya tüzel kişiler takoğraf bulundurmak, takoğraf kayıtlarını araçta 1 ay, işyerinde ise 5 yıl saklamak, şoför detaylarını listelemek, çalışma sürelerini denetleyip kurallara uymayan şoförleri eğitmek ve gerekirse yedek şoför bulundurmakla; şoförler ise mesleki yeterlilik belgesi almak, takoğrafsız veya arızalı araç kullanmamak ve takoğraf kayıtlarını 1 ay boyunca araçta taşımakla yükümlüdürler.

3.2. AETR (Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması) Düzenlemeleri

Türkiye'nin taraf olduğu Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR), kapsamına giren uluslararası karayolu taşımalarında sürücülerin taşıt kullanma süreleri ile mola ve dinlenme dönemlerini düzenlemektedir.

AETR'nin 6'ncı maddesine göre günlük sürüş süresi kural olarak 9 saati aşamaz. Bu süre bir hafta içinde en fazla iki defa 10 saate çıkarılabilir. Haftalık toplam sürüş süresi 56 saati; birbirini izleyen herhangi iki hafta içindeki toplam sürüş süresi ise 90 saati aşamaz. Söz konusu sınırlar toplam çalışma süresine değil, taşıt kullanma süresine ilişkindir.

Anlaşmanın 7'nci maddesi uyarınca sürücünün 4,5 saatlik sürüş süresinden sonra, dinlenme dönemine başlamaması hâlinde, en az 45 dakika kesintisiz mola kullanması gerekir. Bu mola, ilki en az 15 dakika ve bunu takip eden ikincisi en az 30 dakika olmak üzere iki bölüm hâlinde kullanılabilir.

AETR'nin 8'inci maddesine göre düzenli haftalık dinlenme süresi en az 45 saattir. Birbirini izleyen herhangi iki hafta içinde sürücüye ya iki düzenli haftalık dinlenme ya da bir düzenli haftalık dinlenme ile en az 24 saatlik bir azaltılmış haftalık dinlenme kullandırılmalıdır. Haftalık dinlenme süresindeki azaltım, ilgili haftayı takip eden üçüncü haftanın sonuna kadar, azaltılan süreye eşit bir dinlenme süresiyle tek parça hâlinde telafi edilmeli ve en az 9 saatlik başka bir dinlenme süresine eklenmelidir. Haftalık dinlenme, önceki haftalık

dinlenmenin sona ermesinden itibaren en geç altı adet 24 saatlik dönemin sonunda başlamalıdır.

4. Yargıtay'ın Konuya Bakışı

Yargıtay'a göre uzun yol tır şoförlerinin fazla çalışma sürelerinin tespiti ve ispatı, seferlerin yurt içi veya yurt dışı olmasına göre temel bir ayrıma tabi tutulmaktadır. Yargıtay'ın istikrar kazanmış kararlarına göre, yurt dışına sefer yapan tır şoförlerinin salt tanık deliline dayanarak fazla çalışma ücreti talep etmeleri mümkün değildir; çünkü şoförlerin aynı seferde birlikte görev yapmadıkları sürece birbirlerinin günlük çalışma saatlerini tam olarak bilmeleri imkânsız kabul edilmekte, bu nedenle sadece tanık beyanına dayanan talepler ispatlanamadığı gerekçesiyle reddedilmektedir.⁶ Buna karşın yurt içinde çalışan tır şoförlerinin fazla çalışma, hafta tatili ve bayram ve genel tatil dönemlerindeki mesailerini yazılı delillerin yanı sıra tanık beyanlarıyla da ispat edebileceği kabul edilmektedir. Ancak yurt içi taşımacılıkta dosyaya takometre kayıtlarının sunulması halinde, bu kayıtlara tanık anlatımlarına kıyasla üstünlük tanınarak uzman bir bilirkişi marifetiyle inceleme yapılması gerekmektedir.⁷ Ayrıca, ulusal trafik mevzuatının getirdiği belirli sürelerde araç kullanma zorunlulukları nedeniyle yasal sınırların aşıldığının inandırıcı delillerle ortaya konulması aranmakta olup, eğer fazla çalışma hesabı doğrudan tanık beyanlarına dayandırılarak yapılacaksa, Karayolları Trafik Yönetmeliği uyarınca şoförün günlük 9 saat çalıştığı varsayılarak hesaplama yapılması yasal bir zorunluluk olarak belirtilmektedir.⁸

Karayolları Trafik Yönetmeliği'ndeki günlük en fazla 9 saat araç kullanma yasağı uzun yol TIR şoförleri için geçerli olsa da, hafriyat şoförleri için bu kural aynen uygulanamaz. Hafriyat işlerinde çalışan şoförlerin yükleme ve boşaltma süreçlerinde de çalışmalarının devam ettiği ve işin niteliği gereği yasal sınırların üzerinde çalışabildikleri kabul edilmektedir.⁹

5. Uzun Yol Tır Şoförlerinin Fiili Çalışma Biçimi ve Zorlukları

Kağıt üzerindeki mevzuat ne kadar net olursa olsun, sahada uzun yol şoförlüğünün kendine has, gri alanları olan bir yapısı vardır. Bir şoförün mesaisi sadece direksiyon sallamaktan ibaret değildir. Gümrük kapılarında günlerce süren beklemeler, yükün yüklenmesi veya boşaltılması için limanlarda, antrepolarda geçirilen süreler fiili çalışma veya hazırda bekleme süresi sayılır. Bu durum, şoförün zaman yönetimi üzerinde ciddi bir baskı oluşturur.

Uzun yol şoförleri için tırın kabini hem bir ofis hem bir mutfak hem de bir yatak odasıdır. Sosyal izolasyon, uyku düzensizlikleri ve evden uzakta kalmanın yarattığı psikolojik yük, mesleğin en yıpratıcı yönleridir. Öte yandan sektörde

⁶ Yargıtay 22. HD. 02.05.2013 T., E.2012/20294, K. 2013/93333 (Çalışma Ve Toplum Dergisi; Erişim tarihi 24.06.2026)

⁷ Yargıtay 9. HD. 30.01.2013 T., E. 2010/39450, K.2013/3675 (Çalışma Ve Toplum Dergisi; Erişim tarihi 24.06.2026)

⁸ Haluk Hadi Sümer, Hasan Kayırgan; İşçilik Alacakları ve Hesaplamaları, (Ankara: Seçkin Yay.,2022); 751

⁹ Haluk Hadi Sümer, Hasan Kayırgan; İşçilik Alacakları ve Hesaplamaları, (Ankara: Seçkin Yay.,2022); 753

genellikle taban maaşa ek olarak kat edilen kilometre veya sefer başına (sefer primi) ödemesi yapılır. Her ne kadar takograf denetimleri olsa da sefer primi sistemi bazen şoförleri daha fazla kazanmak adına yasal sınırları zorlamaya teşvik edebilmektedir.

6. Sonuç

Uzun yol tır şoförlüğü, ulusal ve küresel lojistik ağının sürdürülebilirliği açısından stratejik bir öneme sahiptir. Bu meslek grubu kendine has çalışma dinamikleri nedeniyle genel iş hukuku kalıplarının dışına taşan bir meslek grubudur. 4857 sayılı İş Kanunu'nun haftalık 45 saatlik standart çalışma süresi, bu sektörün doğası gereği her zaman tam olarak uygulanamadığından; şoförlerin hakları ve çalışma süreleri Karayolları Trafik Yönetmeliği ve AETR Sözleşmesi gibi özel mevzuatlarla koruma altına alınmaya çalışılmıştır. Sürüş ve dinlenme sürelerinin dijital takograf gibi manipülasyonu ağır cezalara tabi cihazlarla denetlenmesi, hem yorgunluğa bağlı kazaların önlenmesinde hem de işçilik alacaklarının doğru bir şekilde tespitinde önemli bir rol oynamaktadır. Yargıtay'ın yerleşik içtihatları da bu teknik altyapıyı destekler nitelikte olup, özellikle yurt dışı seferlerde soyut tanık beyanları yerine somut veri ve belgelerin aranması, yurt içinde ise takometre kayıtlarına üstünlük tanınması hukuki güvenliği sağlamaktadır. Netice itibarıyla, lojistik sektöründe hem hukuki ihtilafların asgariye indirilmesi hem de insana yakışır çalışma koşullarının tesisi; ulusal ve uluslararası mevzuatla çizilen günlük 9 saatlik sürüş sınırı ile zorunlu dinlenme vakitlerine işverenler ve şoförler tarafından titizlikle uyulmasından geçmektedir.

Kaynakça

1. Süzek, Sarper, Bireysel İş Hukuku-Genel Esaslar. İstanbul: Beta Yayınları,2018.
2. Çelik, Nuri, Nurşen Caniklioğlu ve Talat Canbolat, İş Hukuku Dersleri. İstanbul: Beta Yayınları, 2016.
3. Sümer, Haluk Hadi ve Hasan Kayırgan. İşçilik Alacakları ve Hesaplamaları. (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2022.
4. Kanunu, İ. (2003). 4857 Sayılı İş Kanunu. *Resmî Gazete*, 10(2003), 25134.
5. Gazete, T. R. (2004). İş Kanununa ilişkin çalışma süreleri yönetmeliği. *Alıntılanma adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2004/04/20040406.htm>*, 6.Karayolları Trafik Yönetmeliği
6. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (Kanun No. 4411). (1999, 25 Temmuz). *Resmî Gazete* (Sayı: 23766).
7. Yargıtay 9. HD. 30.01.2013 T., E. 2010/39450, K.2013/3675
8. Yargıtay 22. HD. 02.05.2013 T., E.2012/20294, K. 2013/9333

Saygılarımızla,