

İSTANBUL ANADOLU (.) İŞ MAHKEMESİNE

Dosya No:

DAVACI : Batuhan UÇAK (TC:4623234724757)

(Adresi buraya yazabilirsiniz.)

VEKİLİ : Av. Beril GÜÇLÜER (Baro Sicil No: 616954)

Dumlupınar Mah. Alemdar Sk. Teknik Yapı

Concord 2.Etap C Blok D:187 Kadıköy/İSTANBUL

DAVALI : Hızlı Taşımacılık Gemi İşletmeciliği A.Ş (VD: 4560481910)

(İşyeri adresini ve KEP adresini buraya yazabilirsiniz.)

KONU : Fazla mesai ücreti alacağının dava edilmesinden ibarettir.

DAVA DEĞERİ : 1.000 TL (Fazlaya ilişkin haklarımız saklı kalmak kaydıyla **BELİRSİZ ALACAK**)

**Davanız malvarlığı haklarına ilişkin ise harca esas olacak dava değerini mutlaka belirtmelisiniz. Belirsiz alacak davası veya kısmi dava arasındaki farkı mutlaka öğrenmelisiniz.*

"Fazla mesai alacağına ilişkin 01.04.2023 tarihinde tarafımızca arabuluculuk başvurusunda bulunulmuş olup arabuluculuk süreci davalı tarafla herhangi bir anlaşma sağlanamaması üzerine 16.04.2023 tarihinde sona erdiğinden işbu davayı açma gereği hâsıl olmuştur." (EK-1: Arabuluculuk Son Tutanağı)

I.AÇIKLAMALAR

1-Davacı müvekkil Batuhan UÇAK, davalı tarafla 05.01.2020 tarihinde iş sözleşmesi akdetmiş olup söz konusu iş sözleşmesine göre "baş makinist" olarak aylık net 7.500 TL ücret ile çalışmaya başlamıştır. Ancak çalışma koşullarındaki değişiklik sebebiyle müvekkil tarafından iş sözleşmesi 01.03.2023 tarihinden haklı nedenle feshedilmiştir. **(Davacı müvekkil ile davalı arasında imzalanan iş sözleşmesi davacı müvekkile verilmemiş olup davacının özlük dosyasında bulunmaktadır.)**

(EK-2: Hizmet Belgesi)

2-Davacı müvekkil, iş sözleşmesi sona erinceye kadar 2 gün çalışma, 2 gün dinlenme şeklinde; çalışılan günlerde günlük 24 saatlik çalışma esasının benimsendiği 48 saatlik vardiya sistemi ile çalışmış olup bir hafta 3 gün ve takip eden diğer hafta 4 gün olmak üzere çalıştığı süre boyunca ayda 15 gün hizmet ifasında bulunmuştur. Davacı müvekkile, çalışma süresi boyunca uygulanan söz konusu vardiya sistemine rağmen herhangi bir fazla mesai ücreti ödemesinde bulunulmamış olup bu durum, dilekçemizin devamında ayrıntılı olarak açıklanacağı üzere Deniz İş Hukuku mevzuatına ve ilgili Yargıtay Kararlarında benimsenen görüşlere tümüyle aykırılık teşkil etmektedir.

3- 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 26.maddesinde iş süresinin günde 8 saat ve haftada 48 saat olduğu; bu sürenin haftanın eşit günlerine bölünerek uygulanabileceği açıkça belirtilmiştir. Tarafı olduğumuz söz konusu uyuşmazlıkta, kanuni iş süresinin haftanın eşit günlerine bölünerek uygulanması gibi bir durum söz konusu olmadığından her ayın çalışılan 15 gününde 8 saati aşan 16 saatlik bir çalışmanın mevcut olduğu açıktır. Kabul etmemekle birlikte, haftalık çalışma saati esas alınsa dahi, her ayın birbirini takip eden haftalarında sırasıyla 72 ve 96 saatlik çalışmanın mevcut olduğu; kanuni iş süresi olan haftalık 48 saatlik çalışma süresinin aşıldığı açıkça belli olmaktadır.

4-Müvekkil Batuhan UÇAK, görevini ifa ettiği tüm günlerde tek baş makinist olarak gemide bulunmuştur. 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 27.maddesinde, aynı kanunun 26.maddesinde belirtilen iş sürelerinden istisna tutulanlar sayılmış olup bir baş makinistin ilgili kanuni iş süresinden istisna tutulabilmesi için söz konusu çalışma sürelerinde gemide birden fazla baş makinistin bulunması gerektiği açıkça düzenlenmiştir. İşbu düzenleme, müvekkilin söz konusu kanunun 26.maddesinde düzenlenen iş süresine tabi olduğunu göstermektedir. Ayrıca önemle belirtmek isteriz ki, 854 sayılı Kanunun 27.maddesinde, birden fazla kaptanın bulunduğu gemilerde birinci kaptanın, söz konusu kanunun 26.maddesinde belirtilen iş sürelerine tabi olmadığı da açıkça belirtilmiştir. Belirttiğimiz bu kanun maddelerini ve davamızın konusunu oluşturan somut uyuşmazlıkta Muradiye gemisinde bulunan gemi adamı sayılarını değerlendirdiğimizde, müvekkilin normal çalışma saatinin gemide bulunan kaptanların normal çalışma saatinden fazla olamayacağı açıktır. Oysa ki Hızlı Taşımacılık Gemi İşletmeciliğine ait söz konusu gemide 48 saatlik vardiya sisteminin uygulandığı 2(iki) çalışma gününde 2(iki) kaptan görev almasına karşın her kaptan, 6 saat çalışma ve 6 saat dinlenme şeklinde vardiya değişiminde bulunarak yalnızca 24 saat işbaşı yaparken müvekkil 48 saat boyunca bilfiil görev başında bulunmuş ve buna rağmen çalıştığı süre boyunca günlük 8 saati aşan süreler için tarafına herhangi bir fazla mesai ücreti ödemesi gerçekleştirilmemiştir.

Ayrıca önemle belirtmek isteriz ki, gerek kaptanlara yönelik söz konusu çalışma süresi uygulaması gerek davalı tarafın internet sitesinde yer alan 7 gün 24 saat kesintisiz hizmet verdiği ilişkin açıklamalar, (**EK:3 -<https://>**) diğer ispat vasıtalarımız saklı kalmak üzere geminin 24 saat boyunca bilfiil seferde (çalışma halinde) olduğunu ispatlar nitelikte olup sefer sırasında müvekkilin dinlenme ihtimalinin olamayacağı da açıkça ortadadır.

****EK-3 olarak belirttiğiniz internet sayfasından delil ederken Türkiye Noterler Birliği tarafından sağlanan e-tespit hizmetini kullanmanızı tavsiye ederiz.***

5- Müvekkilin günlük 24 saat ve iki günde 48 saat çalışma gerçekleştirdiği her vardiyada kesintisiz ve hiçbir dinlenme olmadan çalıştığına delil teşkil eden en önemli husus, yolcu ve yük taşımacılığı yapan gemilerde de kanunen uyulması zorunlu olan Gemilerin Gemi Adamları ile Donatılmasına İlişkin Ynergedir. Söz konusu yönerge uyarınca gemi sefer halindeyken en az bir baş makinistin aralıksız şekilde görev başında bulunması zorunludur. Aynı gemide aynı vardiya süreleri içerisinde kaptanlar bakımından 6 saat dinlenme ve 6 saat çalışma şeklinde mevzuata uygun iş süresi uygulaması yapılırken, şirketin kendi tasarrufunda olan politikası gereği 48 saatlik vardiya süresi içerisinde gemide yalnızca 1(bir) baş makinist bulundurması, vardiya süresi boyunca yasal mevzuat ve mevcut iş sözleşmesi gereği görev başında bulunması zorunlu olan müvekkilin fazla mesai creti alacağına halel getirmemekle birlikte aksinin iddia edilmesi geminin, baş makinist olmadan kanuna aykırı ve yeterli personel donanımına sahip olmadan araç ve yolcu taşıma faaliyetinde kullanıldığının ikrar edildiği anlamına gelecektir. **Nitekim gemiye ait olan jurnal defteri ve yağ-yakıt kayıt defterleri incelendiğinde müvekkilin 48 saatlik vardiya süresi boyunca görev alanına giren işlerle kesintisiz şekilde tam sorumluluk bilinciyle hareket ettiği ve bilfiil çalıştığı anlaşılacaktır.**

6- Tüm bu bahsettiğimiz hususlara ek olarak önemle belirtmek isteriz ki, iddia ve taleplerimiz doğrultusunda işbu davanın neticesine etki edecek önemli bir Yargıtay kararı içtihatta yerini almıştır. Yargıtay kararına konu olan uyuşmazlık bir baş makinist ile İstanbul şehir Hatları Turizm Ticaret ve Anonim şirketi arasında meydana gelmiştir. **şehir Hatları bünyesinde faaliyet gösteren yolcu vapurlarında 24 saat kesintisiz sefer yapılmamasına rağmen, Yargıtay 9.Hukuk Dairesi 2015/21203.E, 2018/15514K. Sayılı kararıyla, davacı işçinin uyku ihtiyaını giderip gideremediğin tespiti yapılmadan karar verilmesini aykırı bularak yerel mahkeme kararını bozmuş ve davacı işçinin uyku ihtiyaını gideremediği durumlarda 20 saat çalıştığının kabul edilmesi gerektiği yönünde hüküm kurmuştur. (EK-4: Yargıtay Kararı)** İşbu davanın konusunu oluşturan somut uyuşmazlıkta, müvekkil 7 gün 24 saat kesintisiz sefer yapan Muradiye gemisinde 48 saatlik vardiya süresi boyunca tek baş makinist olarak görev yapmıştır. Sefer boyunca gemide kanunen bilfiil çalışması zorunlu baş makinistin dinlenebildiğinin ve uyku ihtiyaının giderebildiğinin iddiası dahi anlattiğımız nedenler ışığında söz konusu olamayacaktır. Aksinin iddia edilmesi, her gün binlerce yolcu ve araç taşımacılığı yapan davalı şirketin, insanların hayatını çok büyük ölçüde riske attığı anlamına gelecektir.

"Sonuç olarak, beyan ettiğimiz hususlar; iddialarımız ve diğer delillerimiz şimdilik saklı kalmak üzere iddialarımıza ispat aracı olarak işbu dava dilekçesine ek olarak sunduğumuz deliller, müvekkilin fazla mesai ücretine hak kazandığını ancak fazla mesai ücretinin davalı şirket tarafından ödenmediğini göstermektedir. Tüm bu hususlar ile ilgili kanun ve Yargıtay kararları da dikkate alınarak, saatlik çalışma ücretinin %25 fazlasının baz alınmasıyla fazla mesai creti alacağının hesaplanması ve müvekkile ödenmesi yönünde hüküm tesis edilmesi gerekmektedir. "

II. HUKUKİ SEBEPLER : Anayasa, TBK, HMK, 4054 sayılı İş Kanunu, 854 sayılı Deniz İş Kanunu, İlgili Yönetmelikler ve diğer sair mevzuat.

III. DELİLLER :

1-Arabiluculuk Son Tutanağı (EK-1)

2- Hizmet Belgesi (EK-2)

3-Sefer Süresine İlişkin İnternet Sitesi İçeriği(EK-3)

**Her bir delil bazında somutlaştırma yükümlülüğünü yerine getirmeliyiz. Bunu henüz en başında dava dilekçesinde yapmak çok daha faydalı olur.*

Örnek delil somutlaştırma açıklaması:

“3 numaralı delille, geminin 7 gün 24 saat sefer halinde olduğunu ve bu sebeple davacı müvekkilimizin vardiya süresi boyunca fiili çalışma halinde olduğunu ispat etmeye çalışıyoruz.”

4-Yargıtay Kararı(EK-4)

5-Müvekkil Özlük Dosyası

6-Gemi Jurnal, Yağ-Yakıt Defterleri

7-Gemide bulunan ve müvekkile ait diğer tüm yazışma ve kayıtlar

8-Maaş hesabı kayıtları

9-Bilirkişi

10-Tanık

11-Yemin

12-Keşif ve diğer tüm hukuki deliller

IV. TALEP :

Yukarıda arz ve izah ettiğimiz sebepler ışığında,

1-Davacı müvekkilin fazla mesai alacağının HMK' nın 107. maddesi uyarınca toplanacak delillere göre belirlenmesine karar verilmesini,

2-Fazlaya dair her türlü talep ve dava haklarımız saklı kalmak kaydıyla ve harca esas değer olmak üzere şimdilik geçici talep sonucumuz olan 1.000,00 TL'lik fazla mesai alacağının (belirsiz alacak) fazla mesai ücretine hak kazanıldığı tarihlerden itibaren davalıdan en yüksek mevduat faiziyle (yasal faizden az olmamak üzere) birlikte tahsiline karar verilmesini,

3-Yargılama masrafları ve kanuni vekâlet ücretinin davalıya yükletilmesine karar verilmesini talep ederiz.

Davacı-Batuhan UÇAK-Vekili:

Av. Beril GÜÇLÜER

**Davayı UYAP sistemi üzerinden açacaksanız bu kısma “ (e-imzalıdır)” yazmanız yeterli olur.*