

**KARAYOLU TAŞIMA KANUNU'NDAKİ EŞYA TAŞIMASINA,
TAŞIMACI ACENTESİNE, TAŞIMA İŞLERİ YÜKLENİCİSİNE
VE ZORUNLU SİĞORTAYA İLİŞKİN BAZI YANLIŞ
DÜZENLEMELER**

*Prof. Dr. Samim ÜNAN**

Türkiye Cumhuriyeti 2003 yılında "Karayolu Taşıma Kanunu" adını taşıyan 4925 sayılı yasayı kabul etmiştir (RG. 19 Temmuz 2003/ 25173).

Bu kanun (kısaca KTaşK), bir şekilde karayolu ile ilgisi bulunan çok sayıda meslek sahibi hakkında hükümler getirmiştir. KTaşK'nun 2. maddesi uyarınca "kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımaları, taşımacılar, taşıma acenteleri, taşıma işleri komisyoncuları, nakliyat ambarı işletmecileri, kargo işletmecileri, taşıma işlerinde çalışanlar, taşımalarda yararlanan her türlü taşıt, araç, gereç, yapılar ve benzerleri" kanunun kapsamında bulunmaktadır.

Kapsam dışında kalan haller ise 2. maddenin 2inci fıkrasında şu şekilde hükme bağlanmıştır:

- Özel otomobillerle veya bunların römorklarıyla yapılan taşımalar
- Genel ve katma bütçeli dairelere, il özel idarelerine, belediyelere, üniversitelere ve kamu iktisadi teşebbüslerine ait otomobillerle yapılan taşımalar
- Türk Silâhlı Kuvvetlerine ait motorlu taşıt ve bu taşıtların römorklarıyla yapılan taşımalar
- Lâstik tekerlekli traktörlerle çekilen römorklarla yapılan taşımalar

Öte yandan, bazı taşımaların KTaşK kapsamından çıkartılması imkanı öngörülmüştür. KTaşK m.2 fk.3 uyarınca

- İl sınırları içindeki taşımalar il ve ilçe trafik komisyonları ile işbirliği yapılarak valiliklere

* Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Taşıma Hukuku ve Sigorta Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi

- Yüz kilometreye kadar olan şehirlerarası taşımaların düzenlenmesi yine il ve ilçe trafik komisyonları ile işbirliği yapılarak valiliklere
- Belediye sınırları içindeki şehir içi taşımalar ise belediyelere

birakılabilecektir. Burada bahsi geçen valiliklere veya belediyelere bırakma "KTAŞK'na göre düzenlenecek yönetmelik esasları dahilinde mümkün olabilecektir.

KTAŞK hükümleri, uluslararası anlaşma hükümleri ile savaş, sıkıyönetim, olağanüstü hal ve doğal afet durumlarına ilişkin hükümlerin uygulanmasını engellemez (KTAŞK m.2 fk.4).

KTAŞK'nın içerdiği birçok hüküm ve KTAŞK uyarınca çıkarılan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde getirilen düzenleme, hukuka aykırı veya yanlış tercihlerin ürünüdür. Aşağıda bunlardan eşya taşıma, taşıma acenteliği, taşıma işleri komisyonculuğu ve sigortaya ilişkin bazılarına değineceğiz.

I- EŞYA TAŞIMASINA, TAŞIMACI ACENTESİNE, TAŞIMA İŞLERİ YÜKLENİCİSİNE VE ZORUNLU SİGORTAYA İLİŞKİN BAZI YANLIŞ DÜZENLEMELER

1- Yetki Belgesi Alma Zorunluluğu

KTAŞK m.5 uyarınca taşımacılık, acentelik, taşıma işleri komisyonculuğu, nakliyat ambarı işletmeciliği ve kargo işletmeciliği yapılabilmesi için Bakanlıktan (Ulaştırma Bakanlığı) yetki belgesi alınması zorunludur.

Yetki belgesi alınabilmesi ise "mesleki saygınlık", "mali yeterlilik" ve "mesleki yeterlilik" koşullarının yerine getirilmesine bağlıdır (KTAŞK m.5 fk.2).

Bir mesleğe giriş koşullarını belirlemek, çalışma özgürlüğüne müdahale anlamını taşır. Çalışma özgürlüğü Anayasa'nın güvencesi altında olan bir özgürlüktür. Anayasa m.48 fk.1 uyarınca herkes dilediği alanda çalışma ve sözleşme hürriyetine sahiptir; özel teşebbüsler kurmak serbesttir. Bu özgürlüğe yapılacak müdahalelerin mutlaka kanunla gerçekleştirilmesi ve ayrıca bu gibi bir müdahalede kamu yararının mevcut olması gereklidir.

Devletin "mesleki saygınlık", "mali yeterlilik" ve "mesleki yeterlilik" gibi koşullar öngörmesi kamu güvenliğini yakından ilgilendiren fiili taşımacılar¹ (başka bir anlatıyla işlettikleri araçlarla taşımayı gerçekleştiren taşımacılar) bakımından uygun düşebilir. Belirli bir ölçüde taşıma işleri komis-

¹ Kanunda kullanılan deyimlere sadık kalarak "taşımacı" deyimini aynen muhafaza etmekteyiz. Ancak, Türk Ticaret Kanunu'nda karada eşya taşımayı üstlenenler için "taşıyıcı" denmiş olduğunu ve KTAŞK metninde de uygulamada yerleştiği görülen taşıyıcı deyimini tercih edilmiş olsaydı, daha doğru olacağını belirtelim.

yoncusu (taşıma işleri yüklenicisi)² bakımından da mali yeterlilik önem taşıyabilir. Çünkü, belirli koşullar altında o da taşımacı sıfatıyla sorumlu olacaktır. Buna karşılık, taşımacı acentesi olarak görev yapan kişiler bakımından mali yeterlilik koşulu tamamen gereksizdir. Çünkü acente sadece aracıdır. Kendi adına işlem yapmaz. Önemli olan acentenin temsil ettiği kişinin (taşımacının) mali yeterliliğidir.

Diğer taraftan, mali yeterlilik, mesleki saygınlık ve mesleki yeterlilik konusunda öngörülen koşulların dengeli ve makul olması gerekir. Bu koşulların Yönetmelik ile belirlenmesi kanımca hukuken doğru değildir. Bunların genel çerçevesinin kanunla çizilmiş olması lâzımdır. Kanun yalnız hangi yönden koşul getirileceğini beyan etmekle yetinir ve hiçbir çerçeve öngörmeksizin işi Yönetime bırakırsa, bu, hukuka uygun bir yetki devri sayılmamalıdır. Koşulların bütünüyle Yönetim tarafından saptanıp dayatılması, Anayasa'nın benimsediği "özgürlüğün sadece kanunla sınırlanabileceği" ilkesini dolanmak anlamına gelir. Koşulların Yönetmelik ile belirlenmesi bir an için mümkün ve hukuka uygun sayılsa dahi, makul olma sınırını aşan koşulların yönetsel yargıda iptali sağlanabilmelidir. Özellikle, mali yeterlilik alanında şu anda acentelik veya taşıma işleri yükleniciliği faaliyetini yürütmekte olanların güçlerini aşan ve onları "sahadan silme" sonucunu doğuracak olan koşullar getirilmesi "iş yapmaktan yasaklama" ile birdir.

Diğer taraftan, Yönetimin yetki belgesi ücretlerini "astronomik" miktarlar üzerinden saptaması hukukun en temel ilkelerine aykırıdır. Yetki belgesi verilmesi karşılığında ödenmesi gerekebilecek ücret sadece bu belgenin maliyeti kadar olmalıdır. Bu da beş-on YTL'ni aşmaz. Buna karşılık 100.000 YTL ve daha üzerinde belge ücreti belirlenmesi, Yönetimin "sahayı temizleme" (şu anda sahada olanları tribüne hatta stadın dışına çıkarma) kararlılığına sahip olduğunu veya -amacın sadece gelir elde etmek olduğu bir an için varsayılsa dahi- ödeme gücüne sahip olmayan vatandaşları mali yük altında bırakmaktan çekinmediğini gösterir. Bir Yönetim, vatandaşlarına hiçbir açıklaması olmayan yüksek tutarları ödeme yükümlülüğü getirir ve "ya öde ya terk et" derse, bunun hukukta yeri olamaz (eskiden Osmanlı Devleti'nde bu gibi uygulamalar "zulüm" kavramı altında değerlendirilmekte idi).

2- Taşıma Hizmeti

KTaşK m.5 fk.6 uyarınca "Taşımacılar, taşıma hizmetlerini kabul edilebilir bir neden olmaksızın veya zorunlu haller dışında yapmaktan kaçınmazlar ve taşıma hizmetinden herkesin her zaman yararlanmasını sağlamak zorundadırlar.

² Bu eskimiş deyim yerine artık modern eğilim ve anlayışlara uygun olarak "taşıma işleri örgütleyicisi" veya biraz daha fazla oranda Frenkçe içeren bir anlatımla "taşıma işleri organizatörü" veya Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'ndaki tercih doğrultusunda "taşıma işleri yüklenicisi" demek lazımdır.

Sözleşme yapma özgürlüğü de Anayasa'nın teminatı altındadır. Buna rağmen bazı hallerde kamu kararı gözetilerek bu özgürlüğe müdahalede bulunulması imkan dahilindedir.

İnsan taşıma söz konusu olduğunda taşımacıların sözleşme özgürlüğüne bazı sınırlamalar getirmek makul karşılanmalıdır. Özellikle, taksilerin boş olmalarına rağmen müşteri kabul etmemeleri veya taşıma önerisini gi-dilecek yön yahut güzergâh açısından geri çevirmeleri haklı tepkilere yol açmaktadır.

Eşya taşıması alanında sözleşme yapma zorunluluğu getirilmesi, insan taşımaya oranla daha zor benimsenecek bir çözümdür. Eşya taşıma kural olarak tarafların isteğine bağlı kalmalıdır.

Taşıma İşleri Yüklenicisinin eşya taşıma edimini taşımacı sıfatıyla üstlenme konusunda hiçbir zorunluluk altında olmaması gerekir. Çünkü, Taşıma İşleri Yüklenicisi, kural olarak taşımacı sıfatıyla taşımayı üstlenebileceği gibi eşyayı başka taşıyıcının taşımasını sağlamakla da yetinebilir (6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu m. 814). Yük ilgilisi, yapacağı beyanla Taşıma İşleri Yüklenicisini rızası dışında taşımacı haline getirememelidir.

Kanunda öngörülen "taşıma hizmetinden herkesin her zaman yararlanmasını sağlamak" yükümlülüğü çok geniştir. Bunun mutlaka sınırlanması gerekir. Herhangi bir taşımacı, herhangi bir gönderenin söz gelişi 1000 km. uzağa herhangi bir yükünü mutlaka taşımak gibi bir zorunluluk karşısında bırakılamaz.

3- Taşımacının Sorumluluğu

KTaşK m.6 fk.1 ve 2 aynen şöyledir:

"Yolcu ve eşya taşımaları, kanunlara ve taşımacı ile yolcu ve gönderen arasındaki sözleşmelere uygun olarak yapılır. Yolcu taşımaları biletsiz veya taşıma sözleşmesiz, eşya taşımaları taşıma senetsiz yapılamaz".

"Taşımacı, acentesinin acentelik sıfatıyla yapmış olduğu bu Kanun kapsamındaki faaliyet ve işlemlerinden müteselsilen sorumludur"

Eşya taşımalarının kanun ve sözleşme hükümlerine göre yapılması gerektiği hususunu kanunda ayrıca ve özel olarak belirtmeye lüzum yoktur. Bu, temel ve tartışmaya gereksinim bırakmayacak kadar açık bir ilkedir. Uyulması zorunlu kanun hükümleri esasen bağlayıcıdır. Taşıma sözleşmesinden kaynaklanan borçların yerine getirilmesi icap ettiğini de ayrıca hükme bağlamaya gerek yoktur. Bütün sözleşmeler gibi taşıma sözleşmesi de taraflar arasında kanun niteliğindedir. Eğer taşıma sözleşmesi üçüncü kişi lehine yapılmışsa o üçüncü kişinin de lehine doğan hakları borçlu taşımacıya karşı kullanabileceği kuşkusuz ve tartışmasızdır. Yasada incelemekte olduğumuz bu hüküm hiç yer almasaydı, hukuki sonuçta hiçbir değişiklik

meydana gelmezdi. Fayda veya zararı olmayan hükümlere kanunda yer vermek ise, hukukta anlamı olmayan bir uygulamadır.

Eşya taşıma sözleşmelerinin "taşıma senetsiz yapılamayacağı" kuralı da lüzumsuzdur. 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 768inci maddesinde (fk.1 cümle 1) taşıma senedinin düzenlenmesi gönderenin tercihine bırakılmıştır. Taşıma senedi düzenleme imkanını, taşıma senedi düzenleme (taşımacı açısından senedi düzenleme) zorunluluğuna dönüştürmeye gereksinim duyulmasını gerektiren temel bir sebebin mevcut olmadığı kanısındayız.

Taşımacının, acentesi tarafından gerçekleştirilen (KTAŞK kapsamındaki) faaliyet ve işlemlerden acente ile birlikte müteselsilen sorumlu olacağı hükmü KTAŞK kapsamında yer alması gerekmeyen bir hükümdür. Kaldı ki, bu hüküm hukuken doğru da değildir.

Eğer acente sahip olduğu (kendisine usulüne uygun şekilde verilmiş olan) "temsilen işlem yapma" yetkisini kullanarak işlem yapmışsa, bunun sonuçlarının temsile ilişkin genel ilkeler uyarınca acenteye temsil yetkisi vermiş olan taşımacıyı bağlayacağı açıktır. Buna karşılık, acente temsil yetkisi olmaksızın veya yetkisini aşarak işlem yapmışsa, taşımacının bu işlemle bağlı olması için sebep yoktur (Bununla beraber, kanun bu halde dahi onun bazı şartlar altında bağlı olacağını öngörmüş ise, taşımacı acentenin işlemiyle bağlı hale gelebilecektir. Meselâ 6762 sayılı TTK m. 122 gereğince, taşımacı acentenin yetkisi olmadan veya yetkisini aşarak işlem yaptığını haber almış olmasına rağmen, bu işlemle bağlı olmayacağını derhal bildirmemişse, işlem taşımacı için bağlayıcılık kazanır).

Diğer taraftan, taşımacının sadece acente tarafından gerçekleştirilen işlemlerle değil, fakat acentenin (kanun kapsamındaki) bütün faaliyetlerinin (eylemlerinin) sonuçlarından sorumlu olacağına dair kural, adalete aykırıdır. Acentenin eylemleri, onu istihdam etmeyen taşımacıyı -bu eylemlerin culpa in contrahendo kapsamında değerlendirilmeleri mümkün değilse veya acente taşımacı tarafından üstlenilen bir borcun ifasında görev alan yardımcı şahıs sıfatıyla hareket etmemişse- bağlamaz.

4- Taşımacının Yükümlülüğü

KTAŞK m.7'de "Taşımacının Yükümlülüğü" başlığı altında

- *Taşımacının yolcu ve eşyayı taahhüt ettiği yere kadar götürmekle yükümlü olduğu (fk.1)*
- *Taşımacının.... beklenmeyen sebeplerle ilgili olarak ortaya çıkan ve taşımanın devamına engel olan sebeplerin belirsiz bir beklemeyi mecburi kılmaması veya varış noktasına kadar gerekli zamanın bir katından daha fazla beklemeyi gerektirmesi halinde, imkan olduğu tak-*

dirde başka bir güzergâh izleyerek taşımayı tamamlaması gerektiği aksi halde eşyayı hareket noktasına geri getirmekle yükümlü olacağı

- *Bu gibi hallerde eşya sahibinin bütün haklarının saklı olduğu ve taşımacının herhangi bir ek ödeme talep edemeyeceği*
- *Eşya için taşıma senedindeki hükümlerin uygulanacağı*

hükme bağlanmıştır.

Her şeyden önce “taşımacının..... eşyayı taahhüt ettiği yere kadar götürmekle yükümlü olacağı”, taşıma sözleşmesi hukukunun temel bir ilkesidir. Bunun düzenlenme yeri KTaşK değil, taşıma sözleşmesine ilişkin düzenlemenin yer aldığı Türk Ticaret Kanunu’dur.

Beklenmeyen şekilde ortaya çıkan taşımanın devamını engelleyici nitelikteki sebeplerle eğer belirsiz bir süre boyunca bekleme zorunluluğu meydana gelmişse veya varış noktasına kadar gerekli zamanın bir katından daha uzun bir bekleme söz konusu olacaksa, taşımacı, imkân olmak kaydıyla

- başka bir güzergâh izleyerek taşımayı tamamlamakla, veya
 - eşyayı hareket noktasına geri getirmekle
- yükümlü kılınmış bulunmaktadır.

Bu hüküm, belki yolcu ve eşyanın ortada kalmaması için iyiniyetle öngörülmüştür. Ancak, uygulamada manasız sonuçlara yol açabilecektir. Mesela, 1000 km. öteye yapılan bir taşımada varma yerine 25 km. kala heyelan sebebiyle yolun kapandığını ve alternatif bir güzergâhın da bulunmadığını varsayalım. Bu çerçevede içinde varış noktasına kadar gerekli zaman (25 km.nin katedilmesi için icap eden süre) en fazla bir saatten ibarettir. Eğer yol varış yerine ulaşılması için gerekli zamanın bir katından daha evvel (iki saatten önce) yeniden trafiğe açılmayacaksa (misalimizde açılmayacağını kabul edelim), taşımacının eşyayı 950 km. geriye götürmesi gerekecektir. Eşya geri götürüldüğünde ilgililerin bu geri dönüşe çok sevinecekleri ve bu çözümü üreten ve benimseyenlere övgülerde bulunacakları düşünülmüş olmalıdır.

KTaşK m. 7 fk.5’teki “eşya için taşıma senedindeki hükümler uygulanır” hükmünün amaç ve anlamı tamamen belirsizdir. Karayolu Taşıma Kanunu’nun amacı ticari ilişkileri düzenlemek ise Türk Ticaret kanunu’na ne gerek vardır? KTaşK sadece işin kamusal yönü ile ilgilenmeli, özel hukuk ilişkilerine asla el atmamalıdır. Ulaştırma Bakanlığı’nın üzerine hiçbir şekilde görev olmayan hususlarla ilgili düzenleme getirmeye kalkışması makul şekilde açıklanabilecek bir girişim değildir. Kaldı ki, Ulaştırma Bakanlığı’nın ticari nitelikteki düzenlemelere ilişkin herhangi bir uzmanlığı da yoktur.

5- Acente, Taşıma İşleri Komisyonculuğu... Yapanların Sorumluluğu

KTaşK m.9'a göre "Acenteler ve taşıma işleri komisyoncuları, bu sıfatla yapmış oldukları faaliyet ve işlemlerden taşımacı ile müştereken ve müteselsilen sorumludurlar"

Acenteler ve taşıma işleri yüklenicilerinin bu sıfatlarıyla gerçekleştirdikleri eylem ve işlemlerden dolayı taşımacı ile birlikte müştereken ve müteselsilen sorumlu olacaklarına ilişkin hüküm çok talihsiz bir düzenlemedir. Bunu acenteler ve taşıma işleri yüklenicileri açısından ayrı ayrı değerlendirmek gerekir:

Acentelerin kendilerini görevlendiren taşımacı ile birlikte müteselsilen sorumlu tutulmalarının altında yatan (yanlış) hukuki gerekçe şudur: Acenteler temsilen işlem yapmaktadırlar. Türkiye dahilinde acente aracılığıyla sözleşme ilişkileri kuranlar, özellikle acenteyi görevlendiren taşımacının yabancı bir firma olması durumunda, o yabancı firmaya ulaşmakta zorluk çekmektedirler. Bazı hallerde yabancı (veya yerli) taşımacının ödeme gücü de bulunmayabilmektedir. Bu sebeplerle, acentelerin sorumlu tutulması uygun olur.

Yukarıda kısaca özetlediğimiz gerekçe yeni ortaya atılmış değildir. Bundan yaklaşık yirmibeş sene kadar önce, Yargıtay, acente aracılığıyla kurulan sözleşmelerde acentenin de sorumlu tutulabileceğini ve acenteyi atamış olan kişiden alacaklı olanların, alacaklarını acenteden (ona ait malvarlığı unsurlarından) tahsil edebileceklerini karara bağlamıştı³. Bu yeni içtihat, birçok acentenin mağdur olmasına yol açmış ve kısa süre sonra Yargıtay, yanlış kararından Prof. Dr. Tahir Çağa'nın ortaya koymuş bulunduğu bilimsel gerekçeleri dikkate alarak dönmüş ve böylece hatadan vaz geçilmişti⁴. Ancak, yanlış düşünce, kaldırıldığı rafta sadece yirmi sene durabilmiş ve son zamanlarda yeniden gündeme getirilmiştir. Belirtmek gerekir ki, bu satırların yazarı, Adalet Bakanlığı tarafından oluşturulan Türk Ticaret Kanunu Taslağını hazırlamakla görevli komisyonda da, benzer bir eğilimin ortaya çıkmış olduğuna tanıklık etmiştir. Bu eğilimin önüne set çekebilmek ancak şiddetli eleştirilerle mümkün olabilmektedir. İşin önem taşıyan yanı, komisyonun dahi, acenteleri "temsilci" olarak değil, vatandaşları temsilci kisvesine bürünerek yanıtlan ve bu sebeple de sorumlu tutulması gereken kişiler olarak görmesidir.

Acentenin kişisel sorumluluğunu öngörmek, hukuken doğru değildir. Acente, temsil yetkisine sahip bulunduğu hallerde temsilci olarak işlem yapar ve bu işlemler temsil olunan hakkında sonuç meydana getirir. Bu bilinen kural karşısında, acente ile işlem yapanlar, acenteyi görevlendiren ta-

³ Yargıtay 11. HD'nin 20.10.1982 gün ve 982/5727-5528 sayılı kararı

⁴ Bkz. ÇAĞA, Acenteler Aleyhine Müvekkillerine İzafeten Açılan Davalarda Sadır Olan İlamların İcrası- Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu I, Ankara 1984, s. 3 v.d.

şımacıнын ödeme gücünden veya sözleşmesel yükümlülüklerini yerine getirip getirmeyeceğinden kuşku duydukları takdirde, ya ilişkiye girmekten kaçınmalı ya da önce güvence elde ederek ilişkiye girmelidirler.

Acentenin kişisel sorumluluğu Borçlar Kanunu m.32 uyarınca ancak temsilen işlem yaptığını bildirmiş olmadığı zaman veya temsil yetkisi olmadığı halde işlem yapmış bulunduğu takdirde söz konusu olacaktır. Kaldı ki, acente temsilen işlem yaptığını bildirmiş olmasa dahi, eğer bir temsil ilişkisinin varlığı mevcut koşullardan anlaşılabilenekte ise veya gönderen bakımından acente yahut onu görevlendiren taşımacı ile sözleşme yapmak arasında herhangi bir fark yoksa, acente yine işlemde dolayı sorumluluk altına girmeyecek, hukuki ilişki taşımacı ile kurulmuş sayılacaktır.

6- Taşıma Yasağı

KTaşK m.10 fk.1 ve 2 uyarınca

“Acentelik ve taşıma işleri komisyonculuğu yetki belgesine sahip olanlar taşımacı yetki belgesi almadan kendi nam ve hesaplarına taşıma yapamaz ve yaptıramazlar”

“Taşıma işleri komisyoncularının kendi namlarına eşya taşıtabilmeleri için bu taşımaları bir müvekkil hesabına yaptırmaları zorunludur”.

Acentelerin taşımacı yetki belgesi almadan kendi adlarına ve hesaplarına

- taşıma yapamayacakları ve
 - taşıma yaptıramayacakları
- kuralı yanlıştır.

Öncelikle “taşıma yapmak” deyiminin anlamını açıklığa kavuşturmamız gerekir. Taşıma yapmak, dar yorum benimsenirse taşıma edimini bizzat yerine getirmek; geniş yorum benimsenirse taşıma taahhüdünde bulunmak anlamına gelmektedir.

Acenteler her iki anlamda da kendi ad ve hesaplarına eşya taşımazlar. Acentelik ilişkisi, başkası adına işlem yapmayı veya başkasının ticari faaliyeti için aracılık yapmayı içerir. Bu sebeple eğer acenteler kendi ad ve hesaplarına taşıma yaparlarsa, acentelik faaliyetinde değil, taşımacılık faaliyetinde bulunmuş olacaklardır. Kısaca, acentelik kavramı ile taşıma edimini üstlenme veya gönderen sıfatını kazanma birbiriyle bağdaşmamaktadır.

Öte yandan, acente, tamamen arızı olarak, araç işletmeksizin taşıma taahhüdünde bulunmuş olabilir. Araç işletmeyen bir kimsenin araç işleten taşımacılarla aynı koşullara tabi kılınması ve tıpkı onlar gibi taşımacı belgesi almak zorunda bırakılması yanlıştır.