

**4925 SAYILI KARAYOLU TAŞIMA KANUNU'NA GÖRE  
KARAYOLUYLA YAPILAN TAŞIMALARIN TABİ OLDUĞU  
HUKUKÎ ESASLAR**

(THE LEGAL PRINCIPLES OF TRANSPORTING BY ROAD  
ACCORDING TO CARRIAGE BY ROAD ACT NUMBERED 4925)

- Yrd. Doç. Dr. Mertol CAN

•

**ÖZET**

*4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu* ve ona istinaden çıkarılan *Karayolu Taşıma Yönetmeliği* hükümlerinin incelendiği bu makalede, bu yeni hükümlerin müsbet ve menfi yönleri tespit edilmeye çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler**

Taşımacılık, Karayolu Taşımaları, Taşıma İşleri, Taşıma İşletmesi

**SUMMARY**

In this essay having been examined the provisions of *Carriage by Road Act numbered 4925* and *Carriage by Road Regulation* which based on this Act was tried to be brought into public view the positive and negative aspects of these new provisions.

**Key Words**

Transporting / Carriage, Transport on Road / Carriage on Road, Transportation Business, Transportation Firm.

## § 1. GİRİŞ

### I. TAŞIMACILIK FAALİYETİNİN ORTAYA ÇIKIŞI

Teknolojik gelişmenin ortaya çıkardığı muhtelif nakil vasıtaları, bir zamanlar aşılması mümkün olmayan topraklar ve denizleri, insanları birbirlerinden ayıran doğal sınırlar olmaktan çıkararak dünyanın farklı coğrafik bölgelerinde bulunan ve değişik kültürlerle mensup toplumlarını birbirleriyle tanıştırmıştır. Her geçen gün beşerî ihtiyaçların da çeşitlilik kazanarak artması, yeni kaynakların sağlanmasına yönelik keşifler dışında farklı ülkelerin toplumlarını karşı karşıya getiren savaflara dahi sebep olmuştur. Ancak, millî hukuk kurallarının yanında yeryüzünün genelinde de bir düzenin tesisine matûf hukuk kurallarının oluşması, sulh içindeki ilişkileri de beraberinde getirmiş ve milletlerarası nitelikteki beşerî ilişkilerin sayısı da giderek artmaya başlamıştır. Muhtelif malların ve bu arada insanların bir yerden başka bir yere nakledilmesine matûf ilişkilerin sayısının giderek artmasına sebep olan bu gelişim süreci ise, artık sosyal hayatın işleyişinde ayrı bir önemi haiz olan ve bazen «ulaştırma» bazen «taşımacılık» gibi üst kavramlarla ifade olunan ilişkiler bütününe ortaya çıkarmıştır. Ancak, belirtmek gerekir ki; tüm yer değiştirme faaliyetleri dışında en azından ülkemizdeki kamusal örgütlenmesi bakımından, muhabere (iletişim ve haberleşme) faaliyetlerini de kapsayan **ulaştırma**; sadece insanların ve malların yer değiştirmesine (taşınmasına) ilişkin faaliyetleri ifade eden **taşımacılığa** nazaran daha genel kapsamlıdır<sup>1</sup>.

### II. TAŞIMA TÜRLERİ

#### A. TAŞIMANIN YAPILDIĞI ORTAMA GÖRE

Taşıma faaliyetleri, yapıldıkları ortama göre «**kara taşımaları**», «**deniz taşımaları**», «**iç su taşımaları**» ve «**hava taşımaları**» olmak üzere dörde ayrılabilir<sup>2</sup>. Ancak, hemen belirtelim ki; nehir, göl gibi «**iç sularda yapılan taşımalar**», aslında yapılan faaliyetin icra olunduğu ortamın ve onun için kullanılan vasitanın özelliklerine nazaran daha ziyade deniz taşımalarına benzeseler de, genellikle tabi olacakları hukukî rejim bakımından kara taşımaları içerisinde mütalâa olunur<sup>3</sup>. Bu arada ayrıca, kara taşımalarının taşımamanın *karayolu* veya *demiryolu* ile yapılmasına göre de

<sup>1</sup> \* Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi  
Gerçekten, 9.4.1987 t.li ve 3348 s.lı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilât ve Görevleri Hakkında Kanun'un mezkûr bakanlığın görevlerinin tasrih edildiği 2'inci maddesine baktığımızda, ona haberleşme iş ve hizmetleri dolayısıyla da bazı görevler verildiğini görmekteyiz.

<sup>2</sup> **ARKAN, S.:** Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1982, (Bundan sonra "Taşıyıcının Sorumluluğu" şeklinde zikrolunacaktır.), sh. 1.

«karayolu taşımaları» ve «demiryolu taşımaları» olmak üzere iki ayrı alt türe ayrılması mümkündür<sup>4</sup>. Bu tasnif dolayısıyla kombine taşıma tabiri olunan taşımaların hususiyetine işaret edilmesinde de fayda vardır. Zira bu taşıma türünde taşımının tamamlanması kara, deniz, iç su veya hava taşımalarından bazılarının birlikte yapılmasını gerektirir<sup>5</sup>.

#### B. TAŞIMANIN KONUSUNU OLUŞTURAN ŞEYE GÖRE

Taşımalar, *konusuna*; bir başka deyişle *neyin taşındığına* göre ikiye ayrılır. Eğer, taşımının konusunu oluşturan şey, sadece nakil vasıtasına konulan eşyadan ibaretse; «eşya» taşımadan bahsedilir. Taşımaların konusunu, «insan» da teşkil edebilir ve bir nakil vasıtasıyla taşımın insanlar, o nakil vasıtasının işletilmesinde rol alanlar hariç; «yolcu» terimi ile ifade olunur<sup>6</sup>.

Taşımının konusu; sadece eşyanın veya insanın taşınmasından ibaret olabileceği gibi; hem eşyanın, hem de insanın birlikte taşımının konusunu oluşturması mümkündür. Tek başına taşımının konusunu oluşturan eşya, lisanımızda «yük» terimi ile ifade olunur<sup>7</sup>. Yolcu sayılan kişilere ait olan ve belli sınırlar dahilinde vasıtaya kabul edilen eşyanın ifadesinde ise «bagaj» teriminin kullanıldığını görmekteyiz<sup>8</sup>.

#### C. TAŞIMANIN AMACINA GÖRE

Taşımaların yapılma amacı; özellikle onların tabi olacağı hukukî esasların belirlenmesi bakımından önemlidir. Bu noktada, taşıma faaliyetleri yapılma amacına göre ilk olarak **özel amaçlı** veya **kamusal amaçlı**

<sup>3</sup> KALPSÜZ, T.: Deniz Ticareti Hukuku, C. I, Giriş – Gemi, Ankara 1971, sh. 79.; ARKAN, S.: Taşıyıcının Sorumluluğu, sh. 4. Belirtelim ki, iç su taşımalarının yaygın olarak ve sıklıkla yapıldığı bazı ülkelerde bu taşıma türünün de müstakilen düzenlenmiş olduğunu görüyoruz. Meselâ, Almanya’da Binnenschiffahrtsgesetz bu amaçla tedvin olunmuştur.

<sup>4</sup> ARKAN, kara taşımalarını demiryoluyla yapılan kara taşımaları ve diğer kara taşımaları olarak ikiye ayırmıştır. Bkz.: ARKAN, S.: Taşıyıcının Sorumluluğu, sh. 3.

<sup>5</sup> ARKAN, S.: Taşıyıcının Sorumluluğu, sh. 2.

<sup>6</sup> ARKAN, S.: Taşıyıcının Sorumluluğu, sh. 1 ve 2. Yolcu kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için ise bkz.: ÜLGEN, H.: Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987, sh. 48 vd. ile 68 vd.; CAN, M.: Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Ankara 2001, sh.25 vd.

<sup>7</sup> «Eşya»; «mal»; «yük» ve «emtia» terimlerinin taşıma hukuku bakımından değerlendirilmesi hakkında bkz.: ARKAN, S.: Taşıyıcının Sorumluluğu, sh. 1 ve 2, dn. (1).; DOĞANAY, İ.: Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C. 2, (m. 399-815), Ankara 1981, sh. 1715, dn. (606).

<sup>8</sup> Bagaj kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: ÜLGEN, H.: age, sh. 48 vd.; ARKAN, S.: Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukukî Sorunlar Üzerinde Düşünceler, BATİDER, Haziran 1983, C. XII, S. 1, (sh. 13 - 25), sh. 21.; CAN, M.: age., sh. 41 vd.

taşımalar olmak üzere iki ana grupta toplanabilir<sup>9</sup>. Ayrıca, taşımanın **iktisadî amaçlı** olup olmaması da onun tabi olacağı hukukî esasların tayininde rol oynar.

### III. TAŞIMA HUKUKU VE ONA TABİ OLAN İLİŞKİLER

Her beşerî ilişki gibi; ulaştırma veya taşımacılık kavramları içerisinde mütalâa olunan ilişkilerin de bir hukukî veçhesi mevcuttur. Bu vakiadan hareketle, ulaştırma veya taşımacılık kavramlarına dahil olan ilişkileri düzenleyen kuralları «**ulaştırma hukuku**» veya «**taşıma hukuku**» gibi üst başlıklar altında toplayabiliriz.

Taşıma hukuku, «*en geniş manada*» **nakil vasıtalarının kullanılması dolayısıyla ortaya çıkan veya nakil vasıtalarının kullanılmasını gerektiren** ilişkilerden, **insanların ve malların taşınmasına ilişkin olanları** tanzim eden kurallar bütünüdür ifade eder.

### IV. TAŞIMA HUKUKUNUN TASNİFİ

Taşıma hukukunun kuralları ile tanzim olunan ilişkilerin çeşitliliği karşısında; diğer bazı hukuk branşlarında yapıldığı gibi onun da değişik kriterlere nazaran ve pragmatik açıdan da değerlendirilebilecek tasniflere tabi tutulmasında fayda vardır. Taşıma hukukunun; «*taşıma işinin konusunu oluşturan şey*»; «*taşıma işinde kullanılan vasıtanın türü*»; «*taşıma ilişkisine taraf olan kişilerin başta tabiiyetleri olmak üzere belli nitelikleri*»; «*taşıma ilişkisini tanzim eden kuralın özel hukuk veya kamu hukuku karakterli olup olmadığı*» gibi kriterler dahilinde bazı tasniflere tabi tutulması mümkündür. Ancak, taşıma hukuku hakkından yapılan tasnifler içerisinde çok genel nitelikte olmasına karşılık belki de bazı hukukî ilişkilerin sistematize edilmesi açısından en gerekli olanı «*taşımanın yapıldığı ortama göre*» taşıma hukukunun tasnifidir<sup>10</sup>. Nitekim; anılan tasnifte esas alınan ve bu çalışmanın sınırlarının çizilmesinde de bir yerde muhtaç olduğumuz «*taşımanın yapıldığı ortam*» kriteri, taşıma hukukuna dahil bir çok kuralın hazırlanmasında da dikkate alınmıştır.

Taşımanın yapıldığı ortama göre taşıma hukuku, «**kara taşıma hukuku**»; «**deniz taşıma hukuku**» ve «**hava taşıma hukuku**» olmak üzere üçe ayrılır<sup>11</sup>. Anılan tasnifte yer alan **kara taşıma hukukunun** ise,

<sup>9</sup> Taşımanın amacı; taşıma vasıtasının tabi olacağı hukukî rejim bakımından da önem arzedebilir. Meselâ, bir kamu hizmetinin ifasına tahsis edilen veya fiilen bu amaç için kullanılan gemiler, devlet gemisi vasfını haiz olur. Ayrıntılı bilgi için bkz.: **KALPSÜZ, T.**: age., sh. 103 vd.

<sup>10</sup> **ARKAN, S.**: Taşıyıcının Sorumluluğu, sh. 1.

<sup>11</sup> Belirtelim ki; iç su taşımalarını kara taşıması ile ilgili hukukî esaslara tabi kılan hükümler veya görüşler bir kenara bırakılacak olursa; bu tasnife dördüncü bir kategori olarak iç su taşıma hukukunu da ekleyebiliriz.

taşımanın *karayoluyla* veya *demiryoluyla* yapılmasına göre kendi içerisinde ikiye ayrılması kabildir. Nitekim, bir çok yabancı hukuk düzeninde olduğu gibi Türk Hukukunda da karayoluyla yapılan taşıma işleri ile demiryoluyla yapılan taşıma işlerinin müstakilen düzenlenmesinin tercih edildiğini görmekteyiz<sup>12</sup>.

## V. KARAYOLUYLA TAŞIMA HUKUKUNUN KAYNAKLARI

### A. MİLLETLERARASI HUKUK BAKIMINDAN

Özellikle milletlerarası ticaretin gelişmesi ile farklı ülkeler arasında yapılan karayolu taşımalarının sayısının artması; bu nitelikteki taşımaların da bir düzen içerisinde gerçekleştirilmesi ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu vakıa, farklı ülkeler arasında yapılan; bazen de taşımanın başladığı devlet ülkesi ile varma yerinin bulunduğu devlet ülkesi dışında başka devletlere ait karayollarından da geçilmesinin zarurî olduğu taşımalar (transit taşımalar)<sup>13</sup> hakkında muhtelif milletlerarası «çok taraflı» veya «iki taraflı» sözleşmenin akdolunmasına neden olmuştur.

Güçlü bir karayolu taşıma filosuna sahip olması dışında bir çok ülkeyi birbirine bağlayan bir coğrafya da bulunması, Türkiye Cumhuriyeti devletinin de çok taraflı anlaşmaların bir kısmına taraf olmasına veya onlara sonradan katılmasına ve bir çok devletle de iki taraflı karayolu taşımacılığı hakkında anlaşma akdetmesine neden olmuştur.

Karayoluyla yapılan taşımalara ilişkin hükümleri muhtevi çok taraflı milletlerarası sözleşmelerden bazıları şunlardır:

- *Özel Karayolu Araçlarının Geçici İthalı Konusunda Gümrük Konvansiyonu (4 Haziran 1954)*
- *Ticari Karayolu Araçlarının Geçici İthalı Konusunda Gümrük Konvansiyonu (8 Mayıs 1956)*
- *Karayolundan Eşyanın Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (19 Mayıs 1956)*
- *Tehlikeli Maddelerin Karayolundan Uluslararası Nakline Dair Avrupa Anlaşması (30 Eylül 1957)*

<sup>12</sup> Demiryolu ile yapılan taşımalara uygulanacak olan millî ve milletlerarası hukuk kuralları hakkında bkz.: **ARKAN, S.**: Taşıyıcının Sorumluluğu, sh. 9, dn. (22).; **ARKAN, S.**: Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara 1987.; **ZEYNELOĞLU, A.**: Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara 1980, 107 vd.

<sup>13</sup> Ülkemizin transit taşımacılık bakımından bulunduğu konum hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: **ÖZDEN, Y.**: Türkiyenin Coğrafi Konumu ve Karayollarının Transit Taşımalardaki Rolü ve Önemi, Milletlerarası Karayolu Taşımacılığı ve Türkiye Semineri, (Tebliğler-Tartışmalar), (sh. 5-24), Ankara 1976, sh. 7 vd.

- *Karayolu Trafîği Konvansiyonu ( 8 Kasım 1968 )*
- *Karayolu İşaret ve Sinyalleri Konvansiyonu ( 8 Kasım 1968 )*
- *Uluslararası Karayolu Trafîğinde Yeralan Araç Mürettebatının Çalışmasına Dair Avrupa Anlaşması ( 1 Temmuz 1970 )*
- *Bozulabilir Maddelerin Uluslararası Nakli ve Bu Tıp Taşımalarda Kullanılan Özel Techizat Konusunda Anlaşma (1Eylül 1970)*
- *Karayolu Trafîği Konvansiyonu'na Ek Avrupa Anlaşması (1 Mayıs 1971)*
- *Karayolu İşaret ve Sinyalleri Konvansiyonu'na Ek Avrupa Anlaşması ( 1 Mayıs 1971 )*
- *Karayolu İşaret ve Sinyalleri Konvansiyonu'na Ek Avrupa Anlaşması'na ek Karayolu İşaretleri Protokolü (1 Mart 1973)*
- *TIR Karneleri Kapsamında Eşyanın Uluslararası Nakli Konusunda Gümrük Konvansiyonu (14 Kasım 1975)*
- *Uluslararası Ana Trafik Arterleri Konusunda Avrupa Anlaşması ( 15 Kasım 1975 )*
- *Eşyanın Sınır Kontrol Uyumunu Konusunda Uluslararası Konvansiyon (21 Ekim 1982)*
- *Önemli Uluslararası Kombine Taşımacılık Hatları ve İlgili Düzenlemeler Konusunda Avrupa Anlaşması (1 Şubat 1991)*
- *Önemli Uluslararası Kombine Taşımacılık Hatları ve İlgili Düzenlemeler Konusunda Avrupa Anlaşması'na Bağlı İç Suyollarında Kombine Taşımacılık Protokol'u ( 1997 ).*

Bu milletlerarası sözleşmeler içerisinde önemlilerden biri olan *Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route / CMR)*'ne katılmamız 07.12.1993 tarihli ve 3939 sayılı Kanunla<sup>14</sup> uygun bulunmuş olup ayrıca ona ek teşkil eden 05.07.1978 tarihli Protokole de, Sözleşme'nin 47 nci maddesine ihtirazî kayıt konulmak suretiyle katılmamız Bakanlar Kurulu tarafından 02.12.1994 tarihinde kararlaştırılmıştır.

20.8.1994 tarihli ve 22027 sayılı Resmî Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımaları Hakkında Yönetmelik'te yer alan hükümler ile ileride daha detaylı olarak ele alınacak olan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 12 ve 13'üncü

<sup>14</sup> 07.12.1993 tarihli ve 3939 sayılı Kanun için bkz. 14.12.1993 t.li ve 21788 s.lı RG

maddelerinde sevk edilen hükümler de bu alandaki düzenlemeler arasında mütalâa edilmelidir.

## B. MİLLÎ HUKUK BAKIMINDAN

Türk Hukuku bakımından **karayoluyla taşıma hukuku** içerisinde mütalâa edilebilecek olan kurallara mevzuatımızda muhtelif metinlerde rastlamaktayız. Ancak, belirtmeliyiz ki; bu dağınıklık daha ziyade söz konusu kuralların sevk edilme gayesine göre yer almaları uygun düşen hukukî metinlerin farklı olması gereğinden kaynaklanmaktadır.

Türk karayoluyla taşıma hukukunu oluşturan kurallar, özel hukuk ve kamu hukuku karakterli olmalarına göre iki ana grupta toplanabilir.

### 1. Özel Hukuk Karakterli Olanlar

Karayoluyla yapılan taşıma faaliyetlerinden doğan özel hukuk ilişkilerinin önemli bir kısmı, bu faaliyetlerin icrası için veya icrası

dolayısıyla yapılan sözleşmelerden kaynaklanır. Ancak, geniş manada yine taşıma hukuku içerisinde mütalâa olunabilecek ilişkilerin bir kısmının kaynağını haksız fiiller de teşkil edebilir.

a) Taşıma Faaliyetlerine İlişkin Sözleşmeler

aa) *Taşıma Sözleşmeleri (Eşya Taşıma Sözleşmesi – Yolcu Taşıma Sözleşmesi)*

Taşıma faaliyetlerine ilişkin sözleşmelerin başında **taşıma sözleşmeleri** gelir. Bu sözleşmeler hukukumuzda önce “**Nakliye Mukaveleleri**” başlığı altında Borçlar Kanunu’nun 431 ilâ 448’inci maddeleri arasında düzenlenmişti. Ancak, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu hazırlanırken muhtemelen bu sözleşmelerin çoğu zaman bir ticarî işletmeyi ilgilendirmesi veya en azından taraflarından birinin tacir sıfatını haiz kişiler olması dikkate alınarak denizyolu ile taşıma sözleşmeleri (*Deniz Yolu İle Eşya Taşıma (Navlun) Sözleşmeleri – Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi*) gibi bunların da Ticaret Kanunu içerisinde düzenlenmesinin isabetli olacağı düşünülerek taşıma sözleşmesine ilişkin bazı esasları öngören hükümler kıymetli evraka ayrılmış üçüncü kitap içerisinde “Taşıma İşleri ve Taşıma Senedi” başlığı altında sevk edilmiştir<sup>15</sup>. 6763 sayılı ve 29.6.1956 tarihli Türk Ticaret Kanunu'nun Meriyet ve Tatbik Şekli hakkında Kanun'un 41'inci maddesinin birinci fıkrası ile de Borçlar Kanunu'nun "**Nakliye Mukaveleleri**"ne ilişkin 431 ilâ 448'inci maddeleri yürürlükten kaldırılmıştır.

Ticaret Kanunu’nun üçüncü kitabında “*Taşıma İşleri ve Taşıma Senedi*” başlığı altında yer alan taşıma sözleşmelerine ilişkin hükümlerin sevk edilmesinde doğrudan doğruya kara, deniz ve hava taşımaları ayrımı gözetilmemişse de; bunların daha ziyade karayoluyla yapılan eşya ve yolcu taşımaları dikkate alınarak hazırlandığını kabul etmek gerekir. Ticaret Kanunu’nun **denizde taşıma işleri ile demir ve havayolları ile taşıma işlerine ve posta idaresine ilişkin özel hükümleri saklı tutan 764’üncü maddesi** hükmü de bu mülâhazayı teyit etmektedir. Hemen belirtelim ki; karada yapılan taşımaların da Ticaret Kanunu içerisinde yeniden düzenlenmesi tercihi isabetli olmakla birlikte bunların belki de ayrı bir kitap yerine muhtemelen sırf karada taşınan eşyayı temsil etmek üzere düzenlenen

<sup>15</sup> Ticaret Kanunu’nun taşıma sözleşmesi hakkında sevk edilen maddelerinde hüküm bulunduğu takdirde; taraflar arasındaki hukukî ilişkiye hangi hükümlerin uygulanacağı meselesi ortaya çıkar. Bu taktirde, meselenin bu sözleşmelerin mahiyetinden hareketle çözümlenmesi gerekir. Taşıma sözleşmelerinin hukukî mahiyeti hakkındaki görüşler için bkz.: **ARKAN, S.**: age., sh. 29-30.; **ÜLGEN, H.**: age., sh. 44-46.; **CAN, M.**: age., sh. 33 vd.



bir kıymetli evrak türü olan *taşıma senedi* dikkate alınarak kıymetli evraka dair hükümler arasında düzenlenmesinin tercihi doğru olmamıştır<sup>16</sup>.

#### *bb) Diğer Sözleşmeler*

Karayoluyla yapılan taşıma faaliyetlerine ilişkin sözleşmeler taşıma sözleşmelerinden ibaret değildir. Nitekim, taşınacak eşyanın yüklenmesine veya boşaltılmasına yahut istiflenmesine ilişkin sözleşmeler; bu eşya hakkındaki vergilerin ödenmesine ve özellikle gümrük mevzuatının gereklerinin yerine getirilmesinin üstlenilmesine ilişkin sözleşmeler; taşıma işinde kullanılacak nakil vasıtasının bakımına ve bazı özellikleri muhtevi olup olmadığının kontrolüne ilişkin sözleşmeler ile taşıma faaliyetlerinde istihdam olunan kişilerle yapılan sözleşmeler taşıma faaliyetleri dolayısıyla akdolan sözleşmelerden sadece bazılarıdır. Önemli bir kısmı Borçlar Kanunu'nda özel olarak düzenlenmiş bulunan hizmet, istisna veya vekâlet akdi niteliğindeki bu sözleşmeler dışında taşıma faaliyetleri dolayısıyla sıklıkla akdolan; hatta bazı taşıma türlerinde de akdolanması mecburî olan bir diğer sözleşmenin de Ticaret Kanunu'nun beşinci kitabında düzenlenmiş olan sigorta sözleşmesi olduğunu belirtmekte fayda vardır.

#### b) Taşıma Faaliyetleri Esnasında İşlenen Haksız Fiiller

Karayoluyla yapılan eşya ve yolcu taşımaları sırasında üçüncü kişilerin zarara uğramasına neden olacak haksız fiillerin işlenmesi de kabildir. Haksız fiilden doğan sorumluluk ile ilgili genel hükümler hukukumuzda Borçlar Kanunu'nun 41 vd.ki maddelerinde yer almaktadır. Ancak, karayolunda yapılan taşımalar esnasında işlenen haksız fiillerin bir kısmının *kusursuz (objektif) sorumluluk* esasının benimsenmesi suretiyle 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu içerisinde özel olarak düzenlenmiş bulunan trafik kazaları dolayısıyla ortaya çıktığı da gözden kaçırılmamalıdır.

## **2. Kamu Hukuku Karakterli Olanlar**

Karayoluyla yapılan taşıma işlerine ait ilişkiler dolayısıyla sevk edilmiş bulunan kamu hukuku karakterli kurallara da hukukumuzda çok farklı metinlerde rastlamak mümkündür. Meselâ, 1982 tarihli T.C. Anayasasının seyahat hürriyetini düzenleyen 23'üncü maddesi ile taşımacılık sektörü de dahil olmak üzere tüm alanlarda çalışanların bazı sosyal ve iktisadî haklarını güvence altına alan 48'inci vd.ki maddeleri;

<sup>16</sup> Nitekim, bu mülâhaza ile 29.6.1956 tarihinde kabul edilip 1.1.1957 tarihinde yürürlüğe giren ve 50 yıllı aşkın bir süredir ülkemizde uygulanan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun yerine geçmek üzere hazırlanan ve 24.2.2005 tarihinde de kamuoyuna açıklanan yeni Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Taslağı'nda da taşıma ile ilgili hükümler, kıymetli evraka dair kitaptan ayrılarak müstakil bir kitap içerisinde düzenlenmiştir.

başta Ulaştırma Bakanlığı; İç İşleri Bakanlığı; Karayolları Genel Müdürlüğü ve Belediyeler olmak üzere taşıma faaliyetlerini düzenlemeye yetkili olan bazı kamu kurum ve kuruluşlarının kuruluş; işleyiş ve görevleri ile ilgili düzenlemeler; taşıma faaliyetlerinden elde edilen gelir ve harcamalar dolayısıyla tahakkuk eden vergiler ve diğer malî yükümlülükler hakkındaki düzenlemeler; daha ziyade nakil vasıtaları kullanılarak işlenen kaçakçılık; göçmen kaçırma ve insan ticareti gibi suçlarla ilgili düzenlemeler taşıma hukuku içerisinde mütalâa edilip müstakilen incelenebilir.

Karayolundaki seyrüseferin bir düzen içerisinde cereyan etmesine matûf olan kurallar da karayoluyla taşıma hukukunun kamu hukuku karakterli olan kuralları arasında yer alır ve bu amaçla sevk edilmiş bulunan kuralların taşıma faaliyetleri bakımından ayrı bir öneminin bulunduğunu söylemek hiç de yanlış olmaz. Zira, karayoluyla yapılan eşya ve yolcu taşımalarının aksamadan gerçekleşmesi evvelâ taşımanın geçtiği karayolunda tam bir *seyir emniyetinin* sağlanmış olmasını gerektirir. Ülkemizde bu amaçla 13.10.1983 tarihinde kabul edilmiş olan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile ona istinaden çıkarılmış bulunan muhtelif yönetmeliklerde yer alan hükümlere baktığımızda, karayollarındaki seyir emniyetinin sağlanması hususunda İç İşleri Bakanlığı; Millî Eğitim Bakanlığı; Sağlık Bakanlığı; Ulaştırma Bakanlığı; Tarım Orman Köy İşleri Bakanlığı ve Belediyeler ile ülkemizdeki karayollarının yapım, bakım ve onarımını yürütmek üzere 11.2.1950 tarihli ve 5539 sayılı Kanun ile Bayındırlık ve İskân Bakanlığına bağlı bir kamu tüzel kişisi olarak kurulmuş bulunan Karayolları Genel Müdürlüğü'ne değişik görev ve yetkiler verildiğini görmekteyiz. Ancak, belirtmek gerekir ki; karayoluyla yapılan eşya ve yolcu taşımalarının aksamadan yürütülmesini temin için sadece karayollarındaki seyir emniyetinin sağlanmış olması yetmez. Ayrıca, eşya ve yolcu taşıma hizmetlerini sunanların da; icra ettikleri faaliyetlerin gerektirdiği ve daha ziyade *meslekî* nitelikte olan bazı esaslara riayet etmesi zorunludur.

Bir çok devletin taşıma hizmetlerine ilişkin esasları kendi millî hukuku içerisinde yeknesak kurallarla özel olarak düzenlenmeyi tercih etmesi; bizlere taşımacılık sektörünün bir ülkenin ekonomisinin işleyişindeki rolünün artık daha çok farkedildiğini göstermektedir<sup>17</sup>. Nitekim, ülkemizdeki eşya ve yolcu taşımalarının önemli bir kısmının karayoluyla yapılması gerçeğinin yanında yaşanan bazı sorunların ve aksaklıkların artık ülke ekonomisini hissedilir şekilde etkilemesi, Türk Kanun Koyucusunun da eşya ve yolcu taşıma hizmetlerinin sunulmasına

<sup>17</sup> ARKAN, karayolu taşımacılığını denetim altına almak üzere ilk defa (1927 yılında) özel bir düzenleme yapan ülkenin Danimarka olduğunu belirtmektedir. Bkz.: ARKAN, S.: Taşıyıcının Sorumluluğu, sh. 40.

ilişkin yeknesak kuralları özel bir kanun içerisinde düzenleme ihtiyacını duymasına sebep olmuş ve 10.7.2003 tarihinde 4925 sayılı *Karayolu Taşıma Kanunu* kabul edilmiştir<sup>18 19</sup>. Geçici ve yürütme ile yürürlük maddeleri hariç 36 maddeden oluşan bu Kanun'un amacı 1'inci maddesinde *karayolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ve benzeri hizmetlerin şartlarını belirlemek, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak, karayolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamak* şeklinde gösterilmiştir. Anılan Kanun'un 2'inci maddesinin birinci, ikinci ve dördüncü fıkralarına göre; **bu Kanun özel otomobillerle ve bunların römorklarıyla yapılan taşımalar, genel ve katma bütçeli dairelerle, il özel idareleri, belediyeler, üniversiteler ve kamu iktisadî teşebbüslerine ait otomobillerle yapılan taşımalar, Türk Silahlı Kuvvetlerine ait motorlu taşıt ve bunların römorkları ile yapılan taşımalar, lastik tekerlekli traktörlerle çekilen römorklarla yapılan taşımalar hariç;** uluslararası anlaşmalar ile savaş hali, sıkıyönetim, olağanüstü hal ve doğal afet durumlarında uygulanacak hükümler saklı kalmak şartıyla sadece **kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımaları, taşımacılar, taşıma acenteleri, taşıma işleri komisyoncuları, nakliyat ambarı ve kargo işletmecileri, taşıma işlerinde çalışanlar ile taşımalarda yararlanılan her türlü taşıt, araç, gereç, yapı ve benzerleri** hakkında uygulanır. Aynı maddenin üçüncü fıkrasına göre, il sınırları içerisindeki taşımalar ile yüz kilometreye kadar olan şehirlerarası taşımaların düzenlenmesi il ve ilçe trafik komisyonları ile işbirliği yapılmak suretiyle ilgili valiliklere; belediye sınırları içerisindeki şehiriçi taşımalar ise belediyelere bu Kanuna göre düzenlenecek yönetmelik esasları dahilinde bırakılabilir. Çıkarılma esasları 4925 sayılı Kanun'un 5'inci maddesinin

<sup>18</sup> Aslında, böyle bir düzenlemenin yapılmasına yönelik çalışmalar yakın bir tarihte başlamamıştır. Zira, Ulaştırma Bakanlığı tarafından ilki 1979 yılında hazırlanmış olan tasarılar, bir türlü kanunlaştırılmamıştır. Bkz.: **ARKAN, S.:** Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu (26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul) / (Bildiriler-Tartışmalar) , Ankara 1984, (sh. 97-125), sh. 101 ve 102.; Taşıyıcının Sorumluluğu, sh. 4, dn. (8).

<sup>19</sup> **KARAN,** ülkemizde uzun yıllar boyunca bir milli taşımacılık politikasının izlenememiş olmasının ve taşıma sektöründe yer alan menfaat gruplarının da, sorunlarının çözümünde ve ihtiyaçlarının karşılanmasında müessir olacak bir kanunun çıkarılmasını sağlayacak girişimlere gereken ilgiyi göstermemiş olmalarının; böyle bir düzenlemenin yapılmasını geciktirdiğini belirtiyor. Bkz.: **KARAN, H.:** Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği, **BATİDER,** C. XXII, S. 3, (sh. 97-137), sh. 99.

ikinci fıkrası ile 34'üncü maddesinde öngörülen mezkûr Yönetmelik 25.2.2004 tarihli ve 25384 sayılı Resmî Gazete'de *Karayolu Taşıma Yönetmeliği* adı altında yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu yönetmeliğin 4, 12, 15, 17, 21, 23, 26, 33, 35, 43, 53, 54, 61, 68, 73 ve 82'inci maddeleri ile bazı geçici maddeleri 8.9.2004 tarihli ve 25577 sayılı Resmî Gazetede Yayınlanan Yönetmelikle; 2, 4, 13, 14, 16, 17, 22, 29, 60, 68, 73, 75, ve 78'inci maddeleri ile yine bazı geçici maddeleri de 15.12.2004 tarihli ve 25671 sayılı Resmî Gazetede yayınlanan Yönetmelikle değiştirilmiştir.

Başlıktan da istidlâl olunacağı üzere, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu en azından bizim kamu hukuku karakterli bir düzenleme olarak mütalâa ettiğimiz bir Kanun olsa da, aşağıda yapılacak olan açıklamalarda da işaret olunacağı gibi; o özel hukuk alanında da müessir olabilecek hükümleri muhtevi bir metin olarak hazırlanmıştır. Kanun'un 36'ncı maddesi de bu tesbitimizi teyit etmektedir. Zira, anılan maddede 4925 sayılı Kanun'da hüküm bulunmayan hallerde, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu ve diğer ilgili mevzuatın uygulanacağı belirtilmektedir. Yani, bu madde hükmü ile 4925 sayılı Kanun'un hükümlerine, mezkûr düzenlemelere nazaran *özel hüküm* vasfı da verilmiştir.

## **§ 2. 4925 SAYILI KARAYOLU TAŞIMA KANUNU KAPSAMINA GİREN TAŞIMALARIN TABİ OLDUĞU HUKUKİ ESASLAR**

### **I. ULUSAL TAŞIMALARIN TABİ OLDUĞU ESASLAR**

#### **A. TAŞIMA İŞLERİ (FAALİYETLERİ) YETKİLİ TAŞIMA İŞLETMELERİ TARAFINDAN YÜRÜTÜLEBİLİR**

##### **1. «Taşıma İşi» ve «Taşıma İşi İşletmecisi» Kavramları**

a) Karayolu Taşıma Kanunu'nda Zikrolunan Taşıma İşleri ve Taşıma İşi İşletmeleri

4925 sayılı Kara Taşıma Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile hem «*taşıma işi*»; hem de «*taşıma işi işletmecisi*» Türk Hukuk lisanına dahil olan yeni kavramlar olarak karşımıza çıkmıştır. Anılan Kanun'un 3'üncü maddesine göre, **taşıma işi**, taşımacılık, acentelik, taşıma işleri komisyonculuğu, nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliğini; **taşıma işleri işletmecisi** ise, taşıma işlerinde faaliyette bulunacak taşımacı, acente, taşıma işleri komisyoncusu, nakliyat ambarı ve kargo işletmecisini ifade eder. Görüldüğü gibi, her iki kavram da belli işler ile uğraşan işletmecilerin **isimleri** («*taşımacı*»; «*acente*»; «*taşıma işleri komisyoncusu*», «*nakliyat ambarı*» ve «*kargo işletmecisi*») esas alınarak tespit olunmaya çalışılmıştır.

*aa) Taşımacı*

Ticaret Kanunu'nun taşıma ile ilgili hükümlerine (m. 762 - 815 ve m. 816 - 1262) baktığımızda hem bir taşıma sözleşmesine istinaden taşıma işini taahhüt edenlerin; hem de bu taşımayı fiilen gerçekleştirenlerin; kara taşımalarında «**taşıyıcı**»; deniz taşımalarında ise «**taşıyan**» terimi ile ifade edildiğini görmekteyiz. Hal böyle olmakla birlikte, 4925 sayılı Kanun hazırlanırken taşıma hukukumuzun mevcut terminolojisi nazara alınarak **taşıyıcı** veya **taşıyan** terimlerinden birinin tercih edilmesi mümkün iken; zaten varolan çeşitlilik **taşımacı** teriminin tercihi ile iyice arttırılmıştır<sup>20</sup>.

4925 sayılı Kanun'un 3'üncü maddesine göre, **taşımacı**, yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişiyi ifade eder<sup>21</sup>. Taşımacının üstlendiği **taşıma** faaliyeti de aynı maddede yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın kendisi tarafından teslim alındığı yerden (kalkış noktasından) bilete<sup>22</sup> veya taşıma

---

<sup>20</sup> 1981 yılında *Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısı* adı altında hazırlanıp Millî Güvenlik Konseyi'ne sunulan; ancak taşınan şeyin karayolu olmadığından bahisle adı sonradan *Karayolu Taşımacılığı Hakkında Kanun Tasarısı* haline getirilen metinde de **taşımacı** terimi tercih edilmiştir. Bu tasarı hakkında bilgi ve tercih olunan taşımacı terimine ilişkin yukarıdakine benzer değerlendirme için bkz.: **ARKAN, S.**: ag.teb., sh. 101-103, dn. (2), (3) ve (5).

<sup>21</sup> Kanun Koyucu, Ticaret Kanunu'nun 763'üncü maddesinde arızî olarak taşıma taahhüdünde bulunarak eşya taşıma işlerini yapanlar hakkında da sevkettiği hükümlerin uygulanacağını belirttiği için, taşıyıcı sıfatının iktisabı bakımından bu işleri meslek haline getirmek şart değildir. Ancak, 4925 sayılı Kanun sadece yetki belgesi olanları taşımacı saydığı için, bu kanunun hükümleri sadece taşıma işini meslek haline getirmiş olan taşıyıcılar hakkında uygulanır.

<sup>22</sup> Yolcu taşımacılığı dışında, sinema, tiyatro, konser gibi gösterilere girişlerde de kullanılan bilet, hukukumuzda özel olarak düzenlenmiş değildir. Bilet kavramı ve hukukî mahiyeti hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: **CAN, M.**: age., sh. 29 vd.

senedinde<sup>23</sup> <sup>24</sup> gösterilen varma yerine (varış noktasına) götürülmesi şeklinde tanımlanmıştır. Yine aynı maddeye göre, bu Kanun'un uygulanması bakımından «**eşya**»; insandan başka taşınabilen canlı veya cansız her türlü nesneyi; «**yolcu**» ise, taşıtı kullanan sürücü ile hizmetliler dışında taşıtta bulunan kişileri ifade eder.

Kanun Koyucu, taşımacı sayılan kişileri taşımayı kendi nam ve hesabına üstlenen kişilerle sınırlandırarak, onların acente ve özellikle taşıma işleri komisyoncusundan tefrikini kolaylaştırmak istemiştir. Zira, aşağıda da zikredeceğimiz gibi acente akit yapma yetkisini haiz olduğu ahvalde taşıma sözleşmelerini, taşımacı gibi kendi nam ve hesabına değil; taşımacı namına akdeder; taşıma işleri komisyoncusu ise taşıma işini kendi namına; ancak bir başkası hesabına üstlenir (4925 s.lı K 3).

Burada zikredilmesinde fayda olan bir diğer husus da kanunî tanımda yer alan “*taşımayı ücret karşılığında üstlenmek*” ibaresi ile öncelikle taşımacı sıfatını haiz olabilecek kişilerin, sadece taşıma sözleşmelerinin tarafı olarak yük veya yolcu taşıma taahhüdünde bulunanlarla sınırlı olduğunun vurgulanmak istendiğidir<sup>25</sup>. Ancak, bir kimsenin tarafı olduğu taşıma sözleşmesinde taahhüt ettiği taşıma işinin icrasını sonradan

<sup>23</sup> Ticaret Kanunu'nda bir kıymetli evrak türü olarak düzenlenmiş bulunan taşıma senedi, taşıyıcıya taşınmak üzere teslim olunan eşyayı temsil eden bir belgedir. Buna karşılık, CMR bakımından taşıma senedine tekabül eden belge olan «**sevk mektubu**» kıymetli evrak vasfını haiz olmayıp sadece bir ispat aracı niteliğindedir. Talep edildiğinde iki nüsha olarak tanzim edilmesi gereken (TK 768, I) taşıma senedinin bir nüshası gönderen tarafından imza edilerek taşıyıcıya verilir ve taşıma esnasında eşya ile birlikte sevk olunur. Diğer nüshası taşıyıcı tarafından imza edilerek gönderene geri verilen (TK 771, I) taşıma senedi başlıca üç fonksiyonu haizdir. Ticaret Kanunu'nun 772'inci maddesine göre, taşıyıcı, taşınacak eşyayı taşıma senedine veya ayrı bir kağıda, teslim aldığı zamandaki durumu hakkında bir **ihirazî kayıt** koymadan kabul edecek olursa, onun *dış görünüşü itibarıyla* hiçbir kusuru olmadığını kabul etmiş sayılır. Ancak, taşıyan eşyayı kayıtsız kabul etmiş olsa bile dışından anlaşılması kabil olmayan noksanların mevcudiyetini iddia ve ispat edebilir. Ayrıca, taşıma senedi emre yazılı ise taşıyıcının imzaladığı nüshanın cirosu ve teslimi eşyanın mülkiyetini nakleder (TK 771, I). Ve emre yazılı bir taşıma senedini iktisap ederek onun hamili olan kişi taşınan eşyanın gönderilene sayılır (TK 791, II). Taşıma senedinin üçüncü fonksiyonu dolayısıyla, onda gösterilmeyen hususlara dayanarak, eşya adına gönderilene ve taşıyıcı tarafından imza olunan emre yazılı taşıma senedinin hamiline karşı, hiçbir iddia dermeyan olunamaz (TK 771, II).

<sup>24</sup> Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 4'üncü maddesinde verilen tanıma göre, **taşıma senedi**, eşya ve kargo taşımalarında gönderen ile yetki belgesi sahibi arasında akdedilen, ilgili diğer mevzuat ve bu Yönetmelikte belirlenen şartları ihtiva eden belge ile bu tür bir sözleşmede bulunması gereken bilgileri ihtiva etmesi halinde taşıma senedi yerine geçecek olan taşıma faturası, taşıma irsaliyesi veya irsaliyeli taşıma faturasını ifade eder.

<sup>25</sup> Taşıma sözleşmesinde ödenmesi kararlaştırılan ücretin mutlaka para olmasının gerekip gerekmediği hakkında bkz.: **ARKAN, S.**: Taşıyıcının Sorumluluğu, sh. 15.

kendisinin yaptığı alt taşıma sözleşmeleri ile bir başkasına bırakması kabildir<sup>26</sup>. Bu taktirde, taşıma işini icra eden kişi (alt / fiilî taşımacı) kendisinin bizzat tarafı olmadığı taşıma sözleşmeleri ile taşınması taahhüt olunmuş yükleri veya yolcuları taşır. Bize göre, 4925 sayılı Kanun'da tarafı olduğu taşıma sözleşmesinin icrasını bizzat yerine getiren kişilerle; bunu sonradan yaptığı taşıma sözleşmeleri ile bir başkasına bırakanlar arasında

<sup>26</sup> Akdî borç ilişkilerinin bazılarında, taraflarının aralarındaki akitten doğan borçlarının **ifasını** bir üçüncü kişiye devretmeleri hukuken mümkündür. Türk Hukukunda, borçlarının ifasını devreden âkit ile bu borçların ifasını devralan üçüncü kişinin birbirlerinden terminolojik açıdan ayırılması, borçlarının ifasını devreden âkid için **asıl**; borçların ifasını devralan üçüncü kişi için ise **alt** sıfatının kullanılması suretiyle yapılır. Doktrinde de kabul gören bu ayırım Kanun Koyucu tarafından da benimsenmiş ve bazı kanun hükümleri kaleme alınırken bu sıfatlar kullanılmıştır. Bkz: **TANDOĞAN, H.**: Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri, C. II, (İstisna (Eser) ve Vekâlet Sözleşmeleri / Vekâletsiz İşgörmeye / Kefalet ve Garanti Sözleşmeleri), B. 3, Ankara 1987, (Bundan sonra "**age. C. II**" şeklinde zikredilecektir), sh. 76 vd.; 459 vd.; **EKONOMİ, M.**: İş Hukuku, C. I, (Ferdî İş Hukuku), B. 3, İstanbul 1984, sh. 53 vd.; **AYDEMİR, M.**: Türk Hukukunda İşveren, İşveren Vekili ve Alt İşveren Kavramları, İstanbul 1993, sh. 117 vd.; **CANBOLAT, T.**: Türk İş Hukukunda Asıl İşveren - Alt İşveren İlişkileri, İstanbul 1992, sh. 8 vd. Bu itibarla, bir taşıma sözleşmesinde *taşıma taahhüdünde bulunan* ile bu taşıma sözleşmesinin konusu olan *taşıma işini icra edenin* farklı kişiler olması halinde de, **asıl** ve **alt** sıfatlarının Türk Borçlar Hukuku terminolojisinde olduğu gibi kullanılarak bu kişilerin birbirlerinden ayrılması mümkündür. Buna göre, *asıl taşıyıcı*, gönderene taşıma taahhüdünde bulunan kişidir. *Alt taşıyıcı* ise, asıl taşıyanın taahhüdünün konusunu oluşturan taşıma işini icra eder. Alt taşıyıcı, taşıma işini fiilen icra eden kişi olduğundan, **fiilî taşıyıcı** şeklinde de ifade olunabilir. Bkz.: **ÜLGEN, H.**: age., sh. 63. Asıl taşıyıcı - alt taşıyıcı ayırımının söz konusu olduğu hallerde, karşımıza tarafları ve mahiyetleri itibarıyla birbirlerinden farklı iki akdî ilişki çıkar. Bunlardan ilki, *asıl taşıyıcı* ile *gönderen* arasındaki *taşıma sözleşmesidir*. Diğer akdî ilişki ise, *asıl taşıyıcı* ile *alt taşıyıcı* arasında kurulur. Görüldüğü gibi, eşya sahibi ile alt (fiilî) taşıyıcı arasında herhangi bir akdî ilişki mevcut değildir. Yani, alt taşıyıcının gönderene karşı herhangi bir akdî vebesi yoktur. Bu itibarla, asıl taşıyıcı ile alt taşıyıcı arasındaki akdî ilişkinin asıl taşıyıcı ile gönderen arasındaki akdî ilişkiden ayrı olarak değerlendirilmesi gerekir. Aslında, asıl taşıyıcı ile alt taşıyıcı arasındaki ilişki de bir sözleşmeden doğar. Bir taşıma sözleşmesinin ifası amacıyla akdedilen bu sözleşmede, asıl taşıyıcı «**gönderen**»; alt taşıyıcı ise «**akdî taşıyıcı**» mevkiindedir. Asıl taşıyıcı ile eşya sahibi gönderen arasında herhangi bir akdî ilişkinin bulunmamasının en önemli sonucu ise, eşya sahibi gönderenin alt taşıyıcı ve onun fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurundan doğan zararlarından dolayı alt taşıyıcıya karşı Ticaret Kanunu'nun taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki hükümlerine istinaden başvuramayacak olmasıdır. Eşya sahibi gönderen, alt taşıyıcı ve onun adamlarının sebep oldukları zararları için ona karşı sadece akid dışı (BK 41 vd.) sorumluluk hükümlerine dayanarak başvurabilirler. Bununla beraber, alt taşıyıcı ve adamlarının, asıl taşıyıcının tarafı olduğu taşıma sözleşmesi bakımından onun ifa yardımcıları mevkiinde (BK 100)

bir tefriki gerektirecek sarahat olmadığı için her ikisini de taşımacı saymaktan başka çare yoktur<sup>27</sup>.

*bb) Acente*

Acente müessesesi, hukukumuzda Ticaret Kanunu'nun 116 ilâ 134'üncü maddeleri arasında düzenlenmiştir. Bağımsız tacir yardımcılardan biri olarak kabul edilen acente, 4925 sayılı Kanun'un 3'üncü maddesinde Ticaret Kanunu'nun 116'ncı maddesinin birinci fıkrası esas alınarak ticarî mümessil, ticarî vekil, satış memuru veya müstahdem gibi bağımlı bir sıfatı olmaksızın bir sözleşmeye dayanarak belirli bir yer veya bölge içinde daimî surette bir veya birden fazla «**taşımacı**» ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi ve onlar adına taşıma sözleşmesi yapmayı meslek edinen kişidir şeklinde tanımlanmıştır<sup>28</sup>. Ancak, Ticaret Kanunu'nda zaten tanımlanmış bir kişiyi yeniden bir başka Kanun'da

oldukları da gözden kaçırılmamalıdır. Yani, eşya sahibi gönderenin alt taşıyıcı ve adamlarının fiillerinden dolayı asıl taşıyıcıya akdî sorumluluk hükümlerine istinaden başvurması mümkündür. Hal böyle olmakla birlikte, belirtmeliyiz ki; Ticaret Kanunu'nda alt taşıyıcı yerine ara taşıyıcı tabiri kullanılmıştır. Ticaret Kanunu'nun "**Ara taşıyıcılardan dolayı mesuliyet**" kenar başlığını taşıyan 784'üncü maddesine göre, taşıyıcı, taşınan eşyanın gönderilene teslimine kadar kendi yerine geçen bütün taşıyıcıların ve eşyanın taşınmasını kendilerine bıraktığı kimselerin fiil ve kusurlarından kendi kusuru gibi sorumlu olur. Görüldüğü gibi; madde hükmünde iki farklı kişiden bahsedilmektedir. Bunlardan ilki, «*taşıyıcının yerine geçen taşıyıcılar*»; diğeri ise, «*taşıyıcının taşıma işinin icrasını kendisine bıraktığı kişiler*»dir. Kanun terminolijisi bakımından ikisini de «ara taşıyıcı» olarak ifade etmek mümkünse de; yaratabileceği karışıklıklar dolayısıyla bunun çok isabetli olmayacağı açıktır. Bize göre, «*taşıyıcının taşıma işinin icrasını kendisine bıraktığı kişi*», alt taşıyıcıdır ve yukarıda belirttiğimiz gibi ona karşı taşıma sözleşmesine istinaden müracaat etmek kabil değildir. Buna karşılık, «*taşıyıcının yerine geçen taşıyıcı*» ise, İstanbul'dan Van'a yapılacak taşıma işinde taşınanın *İstanbul ile Ankara* arasındaki kısmının **A**; *Ankara ile Malatya* arasındaki kısmının **B** ve *Malatya ile Van* arasındaki kısmının da C adlı taşıyıcılar tarafından yapılmasında olduğu gibi, taşıma işinin icrasının birden ziyade taşıyıcı tarafından ifa edilen **taşıma edimlerinin** birbirinin peşi sıra gelmesi suretiyle gerçekleştirilmesi halinde karşımıza çıkar ve biri yek diğerinin yerine geçen taşıyıcılardan her biri akdin bir bölümü dolayısıyla gönderene karşı taşıma sözleşmesi hükümlerine göre sorumludur. Nitekim, Ticaret Kanunu'nunda bu ikinci kategoriye giren kişiler hakkında 787, 794, 796 ve 797'nci maddelerde sevk edilmiş bulunan hükümler de büyük ölçüde bu görüşümüzü teyid eder. Ancak, Kanun Koyucunun 784'üncü maddede sevk ettiği hüküm ile ilk taşıyıcının yerine başka taşıyıcıların geçtiği taşımalarda, sadece ilk taşıyıcıyı akdî taşıyıcı olarak kabul ettiği izlenimini yarattığını belirtmek de fayda vardır. "**Ara Taşıyıcı**" ibaresinin isabetsizliği hakkında bkz: **ARKAN, S.**: Taşıyıcının Sorumluluğu, sh. 103, dn. (26).

<sup>27</sup> Bu mesele bakımından aşağıda § 2. I. a)/cc)/eee)/bbbb)'de yapılan açıklamalara da bkz.

<sup>28</sup> 14.9.1972 t.li ve 1618 s.lı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu (Bkz. 28.9.1972 t.li ve 14320 s.lı RG) hükümlerine tabi acentaların da; 4925 s.lı Karayolu Taşıma Kanunu kapsamına girebileceği gözden kaçırılmamalıdır.



sadece **ticarî işletme** yerine **taşımacı** kelimesini ikame ederek bir yerde aynı tanımı tekrar ederek tespit etmeye hiç ihtiyaç olmadığı uzun izahatı gerektirmeyecek kadar açıktır. Ayrıca, bu düzenleme tarzı, taşıma işi ile uğraşan acentaları, sadece taşımacıların acentalığını üstlenenlerle sınırlandırmak gibi bir neticeyi de tevlid etmektedir.

4925 sayılı Kanun'un 10'uncu maddesinin birinci fıkrasına göre, acentalar, taşımacı yetki belgesi almadan kendi nam ve hesaplarına taşıma yapamaz ve yaptırılmazlar.

*cc) Taşıma İşleri Komisyoncusu*

aaa) Tanımı

Taşıma işleri komisyonculuğu hukukumuzda Ticaret Kanunu'nun 808 ilâ 815'inci maddeleri arasında düzenlenmiştir. Taşıma işleri komisyoncusunu Ticaret Kanunu'nun 808'inci maddesinin birinci fıkrasında tanımlayan Kanun Koyucu, aynı tanımı sadece dilini biraz güncelleştirerek 4925 sayılı Kanun'un 3'üncü maddesinde de tekrar etmek ihtiyacını duymuştur. Tamamen müşterek olan bu tanımlara göre, taşıma işleri komisyoncusu *ücreti karşılığında kendi namına ve bir müvekkil hesabına eşya taşıtmayı meslek edinmiş kişiyi* ifade eder. Her iki kanunî tanımında da; **yolcu taşıtma** değil; **eşya taşıtma** işini üstlenenlerin taşıma işleri komisyoncusu sayılacağı belirtilmekteyse de; Kanun Koyucu belki tereddütleri bertaraf etmek için 4925 sayılı Kanun'un 10'uncu maddesinin üçüncü fıkrasında yolcu taşımacılığında komisyonculuk yapılamayacağını öngörme ihtiyacını duymuştur<sup>29 30</sup>.

Ticaret Kanunu'nun 808'inci maddesinin ikinci fıkrasına göre, Kanun'da ayrıca düzenlenmemişse, komisyon sözleşmesi ve eşyanın taşınmasına ait hususlarda, taşıma sözleşmesi hakkındaki hükümler taşıma işleri komisyonculuğuna da tatbik olunur.

bbb) Borç ve Yükümlülükleri

Komisyoncu, müvekkilinin bir yerden diğer bir yere taşınmasını istediği eşya için kendi adına yaptığı taşıma sözleşmesinin gereklerini yerine getirmeye mecburdur (TK 809, I). Ancak, taşıyıcının ücretini ödeyen komisyoncu; ona halef olur; bir başka deyişle, taşıma ücretini ödediği takdirde taşıyıcının hakları komisyoncuya intikal eder (TK 813). Bununla

<sup>29</sup> Bu yasağa aykırı davrananlar, 3 milyar TL idarî para cezası ile tecziye olunur (4925 s.lı K 26 (e)).

<sup>30</sup> ZEYNEYOĞLU, taşıma işleri komisyonculuğunun eşya taşıma işleri ile sınırlandırılmış olmasından doğan boşluğun 14.9.1972 t.li ve 1618 s.lı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu ile giderildiğini belirtmektedir. Bkz.: ZEYNELOĞLU, A.: age., sh. 276.

beraber, taşıyıcıya karşı olan rücu hakkını kendi kusuru yüzünden zayi etmiş olan komisyoncu da, sırf bu sebeple sorumluluktan kurtulamaz (TK 809, III). Ayrıca, taşıma işini posta idaresi, Devlet Demir Yolları gibi özel hükümlere tabi bir taşıyıcıya gördürmüş olan komisyoncu, kanunda kendisine yüklenen sorumluluğun kaldırılmasını veya sınırlandırılmasını talep edemez (TK 765).

Taşıyıcıyı ve gerektiği takdirde ara komisyoncuları seçerken, tedbirli bir tacir gibi hareket etmesi iktiza eden komisyoncu; ayrıca, müvekkilinin menfaatlerini korumaya ve onun verdiği talimatlara uymaya da mecburdur (TK 809, I).

#### ccc) Ücret Hakkı ve Bu Hakkının Teminatı

Taşıma işleri komisyoncusu, eşyayı taşıyıcıya teslim ettiği anda ücretini talebe hak kazanır (TK 810). Ancak, komisyoncu taşıyıcı ile anlaştığı miktardan fazla bir taşıma ücretini müvekkili hesabına geçiremez (TK 809, II). Komisyoncu, taşınan eşyaya gerçekten veyahut taşıma senedini veya onun yerine geçecek ilmühaber yahut eşyanın bir mağaza veyahut antrepoya tevdi edildiğini bildiren makbuz kağıdına hamil olmak suretiyle hükmen zilyet ise; bu eşyanın taşıma masrafı, komisyon ücreti ve avanslarından dolayı eşya üzerinde hapis hakkını haiz olur (TK 811).

Eşyanın taşınmasına bir biri ardınca birden çok komisyoncu aracılık ettiği takdirde, sonuncu olarak aracılık eden komisyoncu, kendilerinden önceki komisyoncuların haklarını ve bilhassa onların taşınan eşya üzerindeki hapis haklarını kullanmaya mecburdur (TK 812, I). Bir komisyoncunun alacağı, kendisinden sonra gelen komisyoncu tarafından temin edilecek olursa, önce gelen komisyoncunun hapis hakkı ondan sonraki komisyoncuya geçer (TK 812, II)

#### ddd) Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Bizzat Yapıp Yapamayacağı Meselesi

Kanun Koyucu, Ticaret Kanunu'nda taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işini bizzat icra etmesine müsaade etmiştir. Nitekim, Ticaret Kanunu'nun 814'üncü maddesinin birinci fıkrasına göre, **aksine sözleşme olmadığı takdirde** komisyoncu eşyayı kendi vasıta ve adamları ile taşıyabileceği gibi kendi yerine geçen taşıyıcılara da taşıtabilir ve bu hallerde komisyoncu taşıyıcı sayılır. Ayrıca, aynı maddenin ikinci fıkrasına göre de, komisyoncu taşıma senedinin ikinci nüshasını kendi adına imza edip müvekkiline geri vermiş veya kendi adına taşıma ilmühaberi tanzim ederek müvekkiline vermiş veyahut kendisiyle müvekkili arasında taşıma ücreti ve bütün masraflara karşılık kesin bir para tayin edilmiş ise, yine taşıyıcı sayılır. Keza, Ticaret Kanunu'nun taşıma işleri

komisyoncusunun ne zaman ücreti talep etme hakkını kazanacağını düzenleyen 810'uncu maddesi de aynı istikamette kaleme alınmıştır. Anılan madde hükmüne göre, komisyoncunun üstlendiği işin kendi namına bir taşıyıcı seçerek taşıma sözleşmesi yapmaktan ibaret olduğu taraflar arasındaki sözleşmeden açıkça anlaşıldığı takdirde eşyayı taşıyıcıya teslim ettikten sonra ücretini istemeye hak kazanır; diğer hallerde ise, ücretin muaccel oluşu taşıma akdindeki hükümlere tabidir.

Kanun Koyucu, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda da taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işini bizzat yapmasına müsaade etmiştir. Ancak, anılan Kanun'un 10'uncu maddesinin birinci fıkrasına göre, taşıma işleri komisyoncularının bunun için ayrıca **taşımacı yetki belgesine** de sahip olmaları gerekir.

eee) Taşıma İşleri Komisyoncusunun Kendi Nam ve Hesabına Taşıma Sözleşmesi Akdedip Akdedemeyeceği Meselesi

aaaa) Kural / Taşıma İşleri Komisyoncularının Kendi Nam ve Hesabına Taşıma Sözleşmeleri Akdedemez

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 10'uncu maddesinin ikinci fıkrasında taşıma işleri komisyoncularının kendi namlarına eşya taşıtabilmeleri için bu taşımaları bir müvekkil hesabına yaptırımlarının zorunlu olduğu öngörülmüştür. Bu hüküm, bizleri taşıma işleri komisyoncuları hiçbir şekilde kendi nam ve hesabına taşıma sözleşmesi akdedemez gibi bir sonuca götürmektedir. Oysa, bir taşıma işleri komisyoncusunun olayların akışına göre bir taşımayı kendi ad ve hesabına yaptırması da gerekebilir. Bu yüzden, taşıma işleri komisyoncusu olarak taşıma işleri ile uğraşan bir kişinin taraf olduğu her taşıma sözleşmesinin hiçbir şekilde onun hesabına olamayacağının öngörülmesi isabetli olmamıştır.

bbbb) İstisna / Sadece Taşımacı Yetki Belgesine Sahip Olan Taşıma İşleri Komisyoncuları Kendi Ad ve Hesabına Taşıma Sözleşmesi Akdedebilir

Taşıma işleri komisyoncuları bakımından 4925 sayılı Kanun'un 10'uncu maddesinin ikinci fıkrasında getirilen sınırlandırmanın istisnası ise, aynı maddenin birinci fıkrasında öngörülmüştür. Anılan fıkra hükmüne göre, sadece **taşımacı yetki belgesine sahip olan** taşıma işleri komisyoncuları kendi ad ve hesabına taşıma yaptırabilirler. Görüldüğü gibi, Kanun Koyucu, taşıma işleri komisyoncusunun taşımacı yetki belgesine sahip olmasını, onun **taşımayı bizzat yapabilmesi** dışında; **kendi ad ve hesabına yaptırabilmesi** için de aramıştır. Bir başka deyişle; taşımayı **kendi namına başkası hesabına yaptıran** taşıma işleri komisyoncusunun taşımacı yetki

belgesi alması gerekmezken; bu işi **kendi ad ve hesabına yapması** veya **yaptırması** halinde bu belgeyi de haiz olması şarttır. Bu düzenleme tarzı belki Kanun Koyucunun *taşıma işini kendi ad ve hesabına yaptıran taşıma işleri komisyoncusunu*, daha önce zikrettiğimiz asıl (akdî) taşıyan-alt (fiilî) taşıyan ayırımında karşımıza çıkan asıl (akdî) taşıyana müsavi bir kişi olarak görmesinden kaynaklanmış olabilir. Ancak, bu hükümlerin bizi kendi ev veya büro eşyasını veya sahibi olduğu diğer bir işletmesindeki malları kendi ad ve hesabına taşıtmak isteyen bir taşıma işleri komisyoncusunun; bunu taşımacı yetki belgesine sahip olmadan yaptıramayacağı gibi bir sonuca da götürdüğü de gözden kaçırılmamalıdır.

*dd) Nakliyat Ambarı İşletmecisi*

4925 sayılı Kanun'un 3'üncü maddesinde hem **nakliyat ambarı**; hem de **nakliyat ambarı işletmecisi** ayrı ayrı tanımlanmıştır. *Nakliyat ambarı*, bir veya birden fazla gönderenden toplu veya parça başı eşyanın teslim alınarak işletmecinin gözetimi ve denetimi altında yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, aktarma ve gönderilene teslim gibi hizmetlerin yapıldığı yeri; *nakliyat ambarı işletmecisi* ise, bağımsız bir işyerinin kullanma hakkına sahip olan ve eşyayı teslim alarak kendi gözetim ve denetimi altında; yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, aktarma ve gönderilene teslim gibi hizmetleri yerine getiren, taşımayı yapan veya yaptıran ve bundan doğacak sorumluluğu üstlenen kişiyi ifade eder.

*ee) Kargo İşletmecisi*

4925 sayılı Kanun'un 3'üncü maddesine göre, **kargo işletmecisi** bağımsız bir işyerinin kullanma hakkına sahip olan ve tek parçada en fazla **yüz** kilogramı geçmeyen genellikle ambalaj ve kap içerisinde olan küçük boyutlu koli, sandık, paket gibi parçadan ibaret **kargo** denilen eşyayı teslim alarak kısa sürede gönderilene ulaştırmak amacıyla kendi gözetimi ve denetimi altında yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, aktarma ve gönderilene teslim gibi hizmetleri yerine getiren, taşımayı yapan veya yaptıran ve bundan doğacak sorumluluğu üstlenen kişiyi ifade eder.

**b) Diğer Taşıma İşleri ve İşletmeleri**

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 3'üncü maddesi hükmünden taşıma işlerinin ve taşıma işi ile uğraşan işletmelerin yukarıda zikrolunanlarla sınırlı olup olmadığını anlamak kabil olmamakla birlikte; anılan Kanun'un terminaller hakkındaki 32'inci maddesi ve bu Kanun uygulanmasına yönelik olarak onun 5'inci maddesinin ikinci fıkrası ile 34'üncü maddesine istinaden çıkarılmış bulunan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin muhtelif maddelerine baktığımızda uğraştığı *işler* «**taşıma işi**» ve *işletmesi* «**taşıma işi işletmesi**» sayılan işletmecilerin sadece anılan

maddede tasrih olunanlardan ibaret olmadığını, bunlara «**lojistik**»; «**taşıma işleri organizatörlüğü**»; «**terminal**», «**oto kiralama**»; «**dağıtıcılık**» ve «**benzeri diğer işler**» ile uğraşan işletmelerin işletmecilerinin de dahil edilmesi gerektiğini görmekteyiz<sup>31</sup>.

Buna göre, taşıma işlerinin ve taşıma işleri ile uğraşan işletme türlerinin, mezkûr maddelerde sayılanlarla sınırlı olmadığı; bir yerde taşımacılık dolayısıyla yapılan her türlü işin **taşıma işi**; taşıma işlerinin yürütülmesi amacıyla kurulan her türlü işletmenin de **taşıma işi işletmesi** olarak tavsifinin gerektiği söylenebilir. Hal böyle olmakla birlikte, mezkûr yönetmeliğin Kanun'da sayılanlar dışındaki taşıma işleri ve işletmeleri ile ilgili hükümleri de muhtevî maddelerinin (meselâ, m. 2, I; 3; 6, I (a) ve 11) 4925 sayılı Kanunu'nun 34'üncü maddesinde tasrih olunan hususları aşan bir düzenleme getirdiği ve sırf bu yüzden iptallerinin talep edilebileceği gözden kaçırılmamalıdır<sup>32</sup>.

#### *aa) Lojistik İşletmecisi*

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 15.12.2004 tarihli ve 25671 sayılı Resmî Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Yönetmeliğin 2'inci maddesi ile değişik 4'üncü maddesine göre, lojistik işletmecisi taşımacılık faaliyetinin yanı sıra, bağımsız bir işyerinin kullanım hakkına sahip olarak müşterilerine ait eşyayı teslim aldıktan sonra kendi gözetim ve denetimi altında yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, paketleme, tasnif, etiketleme, satış veya pazarlama, sipariş planlaması, dağıtım, tedarik, nakliye ve benzeri hizmetleri üstlenen gerçek ve tüzel kişileri ifade eder.

#### *bb) Taşıma İşleri Organizatörü*

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 4'üncü maddesine göre taşıma işleri organizatörü 4925 sayılı Kanun ile bu Yönetmelik ve ilgili diğer mevzuatın taşımacılık sıfatı ile faaliyet gösterenlere getirdikleri yükümlülük ve sorumluluklar çerçevesinde taşımacı kabul edilerek, bu Yönetmeliğe göre yetki belgesi almış gerçek ve tüzel kişilerin imkân, kabiliyet ve kapasiteleri ile gerektiğinde diğer taşıma türlerinden de yararlanarak veya bunları kullanarak kombine taşımacılık dahil kendi nam ve hesabına taşıma yaptırarak taşıma faturası düzenleyecek tüzel kişileri ifade eder. Görüldüğü gibi, gerçek kişilerin taşıma işleri organizatörü olması kabil değildir<sup>33</sup>.

<sup>31</sup> Zira, daha önce de belirttiğimiz gibi 4925 sayılı Kanun'un muhtelif tanımların yapıldığı 3'üncü maddesine göre, **taşıma işleri**, taşımacılık, acentelik, taşıma işleri komisyonculuğu, nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliğini; **taşıma işleri işletmecisi** ise, taşıma işlerinde faaliyette bulunacak taşımacı, acente, taşıma işleri komisyoncusu, nakliyat ambarı ve kargo işletmecisini ifade eder.

<sup>32</sup> Benzer mülâhaza için bkz.: **KARAN, H.**: agm., sh. 101 ve 103.

*cc) Terminal İşletmecisi*

4925 sayılı Kanun'un 32'inci maddesi hariç; terminaller hakkındaki asıl düzenleme Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde yapılmıştır. Zaten anılan maddenin ikinci fıkrasında da terminallerin özelliklerinin yönetmelikle belirleneceği tasrih olunmuştur<sup>34</sup>.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 4'üncü maddesine göre «eşya / kargo terminali» ve «yolcu terminali» olmak üzere iki ayrı terminal türü vardır ve her ikisinin de Yönetmeliğin 51'inci maddesinde öngörülen özellikleri taşıması gerekir. Yönetmeliğin terminaller ve terminal işletmecileri bakımından aranacak şartların öngörüldüğü 51'inci maddesinin birinci fıkrasına göre, karayolu taşımacılığının ayrılmaz bir parçası ve temel altyapısı olan terminaller ve terminal işletmeciliği Ulaştırma Bakanlığının denetim ve iznine tabidir. Terminaller gerçek ve tüzel kişiler ile kamu kurum ve kuruluşları tarafından kurularak, inşa edilerek ve kiralanarak işletilebilir. Gerçek ve tüzel kişiler, asgarî terminal şartlarını haiz olmak kaydıyla ilgili yerel idareden izin alarak, bağımsız özel terminaller kurabilirler, inşa edebilirler ve / veya bu durumda olan terminalleri kiralayarak işletebilirler.

Burada, özellikle belirtilmesi gereken bir diğer husus da, 4925 sayılı Kanun'un 32'nci maddesinin birinci fıkrası ile düzenli seferli yolcu taşımaları bakımından kalkış ve varışların bir terminalden yapılması esasının getirilmiş olduğudur. Ancak, yeri ve zamanı önceden belirlenen ve nitelikleri yönetmelikte tespit edilen ara duraklarda<sup>35</sup> da yolcu indirmesi ve bindirmesi yapılabilir<sup>36</sup>. Aynı maddenin ikinci fıkrasına göre ise, yolcu taşımacılarının, en az bir yolcu terminaline bağımsız olarak veya birlikte sahip olmaları veya bu terminalin kullanma hakkını haiz olmaları zorunludur. Bununla beraber, aynı terminalden, nitelik ve niceliğine göre birden fazla taşımacı yararlanabilir. Eşya taşımacılığında ise terminal bulundurma zorunluluğu yoktur.

<sup>33</sup> KARAN, isabetli olarak bu sınırlandırmanın Anayasanın çalışma özgürlüğünü teminat altına alan 48'inci maddesi ile bu özgürlüğün ancak kamu yararı ile ve **kanunla** sınırlandırılabilceğini emreden 13'üncü maddesine aykırı olduğunu belirtmektedir. Bkz.: **KARAN, H.**: agm., sh. 104 ve 114 vd.

<sup>34</sup> Bu yüzden, Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde terminaller hakkında öngörülen hükümlerinin tamamen kanunî dayanaktan yoksun olduğu söylenemez. Aksi görüş için bkz.: **KARAN, H.**: agm., sh. 105.

<sup>35</sup> Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 4'üncü maddesine göre ara durak düzenli yolcu taşımacılığında, kalkış noktası ile varış noktası arasında bulunan, yolcuların asgarî ihtiyaçlarının karşılandığı ve yolcu indirilip bindirilen yeri ifade eder.

<sup>36</sup> 4925 sayılı Kanun'un 26'ncı maddesinin (k) bendine göre terminaller ve ara duraklar dışında yolcu indirip bindiren taşımacılar 300 milyon TL idarî para cezası ile tecziye olunur.

#### *dd) Oto Kiralama İşletmecisi*

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 4'üncü maddesine göre oto kiralama işletmecisi müşterilerine ticarî amaçla sürücülü veya sürücüsüz olarak 15+1 ve daha az koltuk kapasitesine sahip yolcu taşımaya mahsus taşıtları yurtiçinde ve/veya uluslararasıda olmak üzere, yazılı bir sözleşmeye dayanan bir bedel karşılığı ve belli bir süre için kiraya vermek şeklinde faaliyet gösterecek gerçek ve tüzel kişileri ifade eder.

#### *ee) Dağıtıcı*

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 4'üncü maddesine göre dağıtıcı tek parçada en fazla **5 kilogram** ağırlığındaki kargoların kısa sürede kapıdan kapıya kendi nam ve hesabına dağıtımını yapacak gerçek ve tüzel kişileri ifade eder. 4925 sayılı Kanun'un 3'üncü maddesinde yer alan **kargo işletmecisi** tanımını da dikkate aldığımızda; *dağıtıcı* ile *kargo işletmecisinin* benzer faaliyetleri icra eden kişiler olduğunu görmekteyiz. Zira, dağıtıcı, sadece 5 kilograama kadar; kargo işletmecisi ise 100 kilogramı geçmemek şartıyla 5 kilogramın üzerindeki kargoları da dağıtabildiğine göre; bu kişiler arasındaki en bariz farklılık, onların dağıtmaya yetkili oldukları kargonun azamî ağırlığı bakımındandır diyebiliriz<sup>37</sup>.

## **2. Taşıma İşletmesi İşletmeye Yetkili Olunduğunun Tevsiki**

### **a) Yetki Belgesi Alma Yükümlülüğü**

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 5'inci maddesinin birinci fıkrasına göre taşımacılık, acentelik ve taşıma işleri komisyonculuğu ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği yapılabilmesi için Ulaştırma Bakanlığında yetki belgesi alınması zorunludur<sup>38 39</sup>. Aynı esas, yetki belgesini, 4'üncü maddesinde kendisinin düzenlediği faaliyetlerde bulunacak kişilere çalışma izni veren ve bakanlıkça düzenlenen bir belge olarak tanımlayan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 6'ncı maddesinin

<sup>37</sup> Aynı görüş için bkz.: **KARAN, H.**: agm., sh. 105.

<sup>38</sup> **KARAN**, bu esasın, 4925 sayılı Kanun'un uygulanma alanını daralttığını belirtmektedir. Zira, yetki belgesi almadan taşıma işi ile uğraşanlar hakkında 4925 sayılı Kanun'un bazı hükümlerinin uygulanamayacağını; meselâ Kanun'da öngörülen zorunlu sigortayı yaptırmadan taşıma ile uğraşanların cezalandırılmayacağını belirtmektedir. Bkz.: **KARAN, H.**: agm., sh. 102 ve 103. Ancak, bu görüşe katılmak mümkün değildir. Zira, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu kapsamına giren taşımaların yetki belgesi olarak yapılması; bir kamusal yükümlülük olup; bu kanunun uygulanacağı kişileri tefrik eden bir durum değildir. Yani, 4925 sayılı Kanun, sadece yetki belgesi almış kişiler hakkında tatbik olunur diyemeyiz.

<sup>39</sup> Yetki belgesi almaksızın bu işlerle uğraşan kişilerin işletmeleri; ticarî işletme vasfını haiz ise; onların Ticaret Kanunu'nun 16'ncı maddesinin birinci fıkrası mucibince yine de tacir sayılacaklarını belirtmekte fayda vardır.

birinci fıkrasının (a) bendinde de tekrar edilmiş; ancak bu zorunluluk anılan bentte öngörülen diğer taşıma işletmelerinin işletmecilerine de teşmil edilmiştir. Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 6'ncı maddesinin ikinci fıkrasında ise, birinci fıkranın (a) bendinden zaten çıkan bir husus gereksiz yere tekrar edilmiş ve yetki belgesi alınmadan muhtevası bu yönetmelikle belirlenen herhangi bir faaliyette bulunulamayacağı ayrıca öngörülmüştür<sup>40</sup>.

4925 sayılı Kanun'un 5'inci maddesinin ikinci fıkrasına göre, 18.1.1954 tarihli ve 6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu hükümleri saklı kalmak şartıyla, taşımacılık, acentelik ve taşıma işleri komisyonculuğu ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği yetki belgesi alınabilmesi için taşıma işleri işletmecilerinin «**meslekî saygınlık**», «**malî yeterlilik**» ve «**meslekî yeterliliğe**» sahip olması gerekir<sup>41</sup>. Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 4'üncü maddesine göre, **meslekî saygınlık**, ticarî alanda ve mesleğin icrası ile ilgili konularda kötü şöhret sahibi olmamayı; **malî yeterlilik**, Yönetmelik kapsamındaki faaliyetlerle ilgili bir işletmenin kurulmasını, iyi yönetilmesini ve işletilmesini sağlamaya yönelik gerekli malî kaynaklara sahip olmayı; **meslekî yeterlilik** ise, mesleğin icrası ile ilgili eğitim, bilgi, beceri ve donanımına sahip olmayı ifade eder.

Görüldüğü gibi, 4925 sayılı Kanun'a göre yetki belgesi olarak taşıma işletmesi kurmuş kişileri, iktisadî faaliyeti bakımından malî yeterliği bulunan kişiler olarak kabul etmek gerekeceğinden; artık onların **esnaf** mı; yoksa **tacir** mi olduğunu araştırmaya gerek kalmayacaktır. Yani, taşıma işletmesi kurup açabilmek için malî yeterliğin gerekli olması, muhtemelen esnaf işletmesi mahiyetinde taşıma işletmesinin olamayacağı bir dönemi başlatacaktır. Zira, malî yeterliği olan kişinin iktisadî faaliyetinin nakdî sermayesinden ziyade emeğine dayandığı ve gelirinin de ancak geçimini sağlamaya yetecek derecede az olduğu (TK 17) iddia edilemez.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 6'ncı maddesinin birinci fıkrasının (b) bendine göre yetki belgesi almak için başvuruların ayrıca 12'inci maddede öngörülen genel şartlar ile 13'üncü maddede öngörülen özel şartları haiz olmaları da gerekir. Bu şartlar; anılan belgelerin yenilenmesinde de aranır.

4925 sayılı Kanun'un 5'inci maddesinin üçüncü fıkrasına göre taşımacılara yetki belgesinden ayrı olarak taşımalarda kullanılacak taşıtların niteliğini ve sayısını gösteren **taşıt belgesi** ile taşımacının taşıt belgesinde kayıtlı her taşıt için düzenlenen ve taşıtlarda bulundurulması gereken **taşıt**

<sup>40</sup> Yetki belgesi almadan taşımacılık faaliyetinde bulunanlar, 5 milyar lira idarî para cezası ile tecziye olunur (4925 s.lı K. 26 (a)).

<sup>41</sup> KARAN, bu şartların 96/26/AT sayılı Konsey Direktifi'nden mülhem olunarak öngörüldüğünü belirtmektedir. Bkz.: KARAN, H.: agm., sh. 109 ve 110.



**kartı** verilir. Bu arada, tehlikeli yük taşıyan taşıtlar ve bunların bağlı olduğu taşımacılar, taşıyacakları yüklerin özelliğine uygun olduğunu gösteren bilgi ve belgelere dayanarak ayrıca ilgili mercilerden izin almakla da yükümlüdürler (4925 s.lı K 5, VI)<sup>42</sup>.

#### b) Yetki Belgesi Türleri

Yetki belgelerinin neler olduğu hususu harflerle sembolize edilen türlere ayrılmış surette Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 11'inci maddesinde düzenlenmiştir.

#### A YETKİ BELGESİ

Ticarî amaçla otomobil ile yolcu taşımacılığı ve oto kiralama işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir ve taşımanın şekline göre üç türü vardır.

<b>A1 Yetki Belgesi</b>	<b>A2 Yetki Belgesi</b>	<b>A3 Yetki Belgesi</b>
Otomobil ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapacaklara verilir	Otomobil ile uluslararası yolcu taşımacılığı yapacaklara verilir.	Oto kiralama işletmeciliği yapacaklara

#### B YETKİ BELGESİ

Ticarî amaçla otobüs ile uluslararası yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir ve taşımanın şekline göre üç türü vardır.

<b>B1 Yetki Belgesi</b>	<b>B2 Yetki Belgesi</b>	<b>B3 Yetki Belgesi</b>
Belirli bir ücret ve zaman tarifesine göre, otobüs ile düzenli yolcu taşımacılığı yapacaklara verilir.	- Belirli bir zaman tarifesine uymaksızın yolcu durumuna göre arızı sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara; - Önceden gruplandırılmış yolcuları bir hareket noktasından alıp aynı hareket noktasına götürmek ve/veya getirmek suretiyle	Yetki belgesi sahibinin kendi adına ticarî olarak kayıt ve tescil edilmiş taşıt veya taşıtlarla, sadece kendi esas iştiğal konusu ile ilgili personelini taşıyacak ve ticarî maksatla taşımacılık yapmayacaklara verilir

<sup>42</sup> 4925 sayılı Kanun'un 26'ncı maddesinin (a) bendine göre bu yükümlüğü yerine getirmeyen taşımacılar 500 milyon TL idarî para cezası ile tecziye olunur.

	mekik sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara ve -1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu ile bu Kanuna göre hazırlanarak yayımlanan Seyahat Acentaları Yönetmeliği hükümlerine göre kurulmuş Seyahat Acentalığı Belgesine sahip olanlara verilir	
--	---	--

### C YETKİ BELGESİ

Ticarî amaçla uluslararası eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir ve taşımanın şekline göre üç türü vardır.

<b>C1 Yetki Belgesi</b>	<b>C2 Yetki Belgesi</b>	<b>C3 Yetki Belgesi</b>
Yetki belgesi sahibinin kendi adına ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş taşıt veya taşıtlarla, sadece kendi esas iştiğal konusu ile ilgili eşya taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara verilir	Belirli bir zaman tarifesine göre ve/veya belirli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya durumuna göre sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara verilir	Ev ve büro eşyası taşınması yapacaklara verilir.

### D YETKİ BELGESİ

Ticarî amaçla otobüs ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir ve taşımanın şekline göre üç türü vardır.

<b>D1 Yetki Belgesi</b>	<b>D2 Yetki Belgesi</b>	<b>D3 Yetki Belgesi</b>
Belirli bir ücret ve zaman tarifesine göre	- Belirli bir zaman tarifesine uymaksızın	Yetki belgesi sahibinin adına ticari olarak kayıt

otobüs ile düzenli yolcu taşımacılığı yapacaklara verilir	<p>yolcu durumuna göre arızı sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara;</p> <p>- Önceden gruplandırılmış yolcuları bir hareket noktasından alıp aynı hareket noktasına götürmek ve/veya getirmek suretiyle mekik sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara ve</p> <p>- 1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu ile bu Kanuna göre hazırlanarak yayımlanan Seyahat Acentaları Yönetmeliği hükümlerine göre kurulmuş Seyahat Acentalığı Belgesine sahip olanlara verilir</p>	ve tescil edilmiş taşıt/taşıtlarla, sadece kendi esas iştigal konusu ile ilgili personelini taşıyacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara verilir
---	--	---

### E YETKİ BELGESİ

Ticarî amaçla yolcu ve eşya taşımacılığı yapacak kamu kurum ve kuruluşlarına verilir ve taşımanın şekline göre iki türü vardır.

<b>E1 Yetki Belgesi</b>	<b>E2 Yetki Belgesi</b>
Yurtiçi ve/veya uluslararası yolcu taşımacılığı yapacaklara verilir.	Yurtiçi ve/veya uluslararası eşya taşımacılığı yapacaklara verilir

### F YETKİ BELGESİ

Ticarî amaçla yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir ve taşımanın şekline göre iki türü vardır<sup>43</sup>.

<sup>43</sup> Bu belgeye sahip olanlar, taşımacı yetki belgesi almadan kendi nam ve hesaplarına taşıma yapamaz ve yaptırılmazlar (4925 s.lı K 10, 1). Bu yasağa aykırı davranışlar, 3

<b>F1 Yetki Belgesi</b>	<b>E2 Yetki Belgesi</b>
Yurtiçi yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir.	Uluslararası yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir.

### G YETKİ BELGESİ

Ticarî amaçla eşya ve kargo taşımacılığı konusunda acentelik yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir ve taşımanın şekline göre dört türü mevcuttur<sup>44</sup>.

<b>G1 Yetki Belgesi</b>	<b>G2 Yetki Belgesi</b>	<b>G3 Yetki Belgesi</b>	<b>G4 Yetki Belgesi</b>
Yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir.	Uluslararası eşya taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir.	Yurtiçi kargo taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir.	Uluslararası kargo taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir.

### H YETKİ BELGESİ

Ticarî amaçla eşya taşımacılığı konusunda komisyonculuk yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir ve taşımanın şekline göre iki türü mevcuttur<sup>45</sup>.

<b>H1 Yetki Belgesi</b>	<b>H2 Yetki Belgesi</b>
Yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda komisyonculuk yapacaklara verilir.	Uluslararası eşya taşımacılığı konusunda komisyonculuk yapacaklara verilir.

### K YETKİ BELGESİ

milyar TL idarî para cezası ile tecziye olunur (4925 s.lı K 26 (e)).

<sup>44</sup> Bu belgeye sahip olanlar, taşımacı yetki belgesi almadan kendi nam ve hesaplarına taşıma yapamaz ve yaptırılmazlar (4925 s.lı K 10, I). Bu yasağa aykırı davrananlar, 3 milyar TL idarî para cezası ile tecziye olunur (4925 s.lı K 26 (e)).

<sup>45</sup> Bu belgeye sahip olanlar, taşımacı yetki belgesi almadan kendi nam ve hesaplarına taşıma yapamaz ve yaptırılmazlar (4925 s.lı K 10, I). Bu yasağa aykırı davrananlar, 3 milyar TL idarî para cezası ile tecziye olunur (4925 s.lı K 26 (e)).

Ticarî amaçla yurtiçi eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir ve taşımanın şekline göre üç türü vardır.

<b>K1 Yetki Belgesi</b>	<b>K2 Yetki Belgesi</b>	<b>K3 Yetki Belgesi</b>
Belirli bir zaman tarifesine göre ve/veya belirli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya taşımacılığı yapacaklara verilir.	Taşımacının kendi adına ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş taşıt veya taşıtlarla, sadece kendi esas işgal konusu ile ilgili eşya taşımacılığı yapacak ve ticarî maksatla taşımacılık yapmayacaklara verilir	Ev ve büro eşyası taşımacılığı yapacaklara verilir.

#### L YETKİ BELGESİ

Ticarî amaçla lojistik işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir ve taşımanın şekline göre iki türü vardır.

<b>L1 Yetki Belgesi</b>	<b>L2 Yetki Belgesi</b>
Yurtiçi lojistik işletmeciliği yapacaklara verilir.	Uluslararası lojistik işletmeciliği yapacaklara verilir.

#### M YETKİ BELGESİ

Ticarî amaçla kargo işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir ve taşımanın şekline göre üç türü vardır.

<b>M1 Yetki Belgesi</b>	<b>M2 Yetki Belgesi</b>	<b>M3 Yetki Belgesi</b>
İl sınırları içerisinde kargo işletmeciliği yapacaklara verilir.	Yurtiçi kargo işletmeciliği yapacaklara verilir	Uluslararası kargo işletmeciliği yapacaklara verilir.

#### N YETKİ BELGESİ

Ticarî amaçla il sınırları içinde ve yurtiçi nakliyat ambarı işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir ve taşımanın şekline göre iki türü vardır.

<b>N1 Yetki Belgesi</b>	<b>N2 Yetki Belgesi</b>
-------------------------	-------------------------

İl sınırları içinde nakliyat ambarı işletmeciliği yapacaklara verilir.	Yurtiçi nakliyat ambarı işletmeciliği yapacaklara verilir.
--	--

### P YETKİ BELGESİ

Dağıtıcılık yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir ve taşımanın şekline göre iki türü vardır.

<b>P1 Yetki Belgesi</b>	<b>P2 Yetki Belgesi</b>
İl sınırları içinde dağıtım yapacaklara verilir.	Yurtiçinde dağıtım yapacaklara verilir.

### R YETKİ BELGESİ

Ticarî amaçla yurtiçi ve uluslararası taşıma işleri organizatörlüğü yapacak tüzel kişilere verilir ve taşımanın şekline göre iki türü vardır.

<b>R1 Yetki Belgesi</b>	<b>R2 Yetki Belgesi</b>
Yurtiçi taşıma işleri organizatörlüğü yapacaklara verilir.	Uluslar arası taşıma işleri organizatörlüğü yapacaklara verilir.

### T YETKİ BELGESİ

Terminal işletmeciliği yapacak tüzel kişiler ile kamu kurum ve kuruluşlarına verilir ve üç türü vardır.

<b>T1 Yetki Belgesi</b>	<b>T2 Yetki Belgesi</b>	<b>T3 Yetki Belgesi</b>
Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde bulunan yolcu terminali işletmeciliği yapacaklara verilir.	Büyükşehir Belediyesi sınırları dışında kalan yerleşim birimlerindeki yolcu terminali işletmeciliği yapacaklara verilir	Eşya terminali işletmeciliği yapacaklara verilir.

## **B. TAŞIMA İŞLETMELERİNDE ÇALIŞANLARIN MESLEKÎ YETERLİĞİ HAİZ OLMASI GEREKİR**

### **1. Genel Olarak**

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na göre taşıma faaliyetleriyle uğraşan işletmeciler dışında bunların faaliyetlerinin icrasında rol alan

yöneticilerin ve bu amaçla istihdam edilen diğer kişilerin de meslekî yeterliği haiz olması gerekir. Meselâ, 4925 sayılı Kanun'un 7'inci maddesinin ikinci fıkrasına göre, taşımacılar ilgili mevzuat hükümlerine uygun bir taşıtı, nitelikli şoför ve hizmetli personeli ile sefere göndermek, şoförlerin sürücü belgelerinin bulunup bulunmadığını araştırmak, güzergâh mesafesini dikkate alarak yeteri kadar şoför bulundurmamak hususlarında gereken özeni ve duyarlılığı göstermek zorundadır<sup>46</sup>. Keza, yine taşımacılar aynı maddenin altıncı fıkrasına göre altışar aylık süre ile yılda en az iki kez şoförlerinin ceza puanı durumunu Emniyet Genel Müdürlüğünden öğrenmek ve ceza puanı yüksek olan şoförlerle ilgili, eğitim ve iç denetim yönünden gerekli tedbirleri almak zorundadırlar<sup>47</sup>.

Karayoluyla yapılan taşıma işleri ile uğraşan kişilerin meslekî yeterliği haiz olup olmadıklarının denetlenmesi; onların gerekli olan meslekî yeterliği kazanmaları için ne surette bir eğitime tabi tutulacakları ve meslekî yeterliği haiz olduğu tespit olunan kişilere verilecek olan belgeler ile ilgili hususlar *Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği*'nde ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir. Anılan Yönetmeliğin 5'inci maddesine göre meslekî yeterlilik belgesi'ne sahip olma şartına tabi personelin bu belgelerini, görevleri sırasında yanlarında bulundurmaları ve yapılacak denetimlerde ibraz etmeleri zorunludur.

## 2. Meslekî Yeterlilik Belgesi Türleri

Meslekî yeterlilik belgesi türleri ve bunlara sahip olanların hangi faaliyetlerle uğraşabilecekleri Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği'nin 6'ncı maddesinde düzenlenmiştir.

### a) Üst Düzey Yönetici (ÜDY) Meslekî Yeterlilik Belgesi

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 8.9.2004 tarihli ve 25577 sayılı Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Yönetmeliğin 1'inci maddesi ile değiştirilen 4'üncü maddesine göre, üst düzey yönetici, bu yönetmelik kapsamında faaliyet gösteren bir gerçek veya tüzel kişiyi temsil ve ilzam ederek sürekli ve etkin bir şekilde yöneten yönetim kurulu başkanı, yönetim kurulu üyesi, genel müdür, genel koordinatör, genel sekreter ve benzeri konumundaki veya bu ünvanlarla istihdam edilen kişileri, ifade eder. Aynı tanım, Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği'nin 4'üncü maddesinde de tekrarlanmıştır. Bu düzenleme tarzından, üst düzey yöneticilerin karşımıza bir ticaret şirketinin *yönetim*

<sup>46</sup> Bu yükümlülüğünü ihlâl eden taşımacılar 500 milyon TL idarî para cezası ile tecziye olunur (4925 s.lı K 26 (d)).

<sup>47</sup> Bu yükümlülüğünü ihlâl eden taşımacılar 300 milyon TL idarî para cezası ile tecziye olunur (4925 s.lı K 26 (d)).

*organını teşkil eden veya işletme içerisinde ticarî mümessil* (BK 449 vd.) mevkiinde çalışan kişiler olarak çıkabileceği istidlâl olunmaktadır. Ancak, yetki belgesini haiz olarak çalışma zorunluluğu; seçimin yapıldığı şirketin esas sözleşmesinde veya atamanın dayandığı sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça, bizi bu kişilerin seçim veya atama işlemlerinin öncesinde mezkûr belgeleri almış olmalarının mutlaka gerektiği sonucuna götürmemelidir. Bir başka deyişle, seçilen veya atanmış kişilerin yetki belgesini haiz olmaması; onların bu surette çalışmasına terettüp eden cezaî sonuçlar saklı kalmak şartıyla, yapılan seçim veya atama işlemlerinin geçerliğini etkilemez.

Üst düzey yönetici sayılan kişilere verilecek olan belgenin de faaliyet alanına göre numara ile ayrılan türleri vardır:

ÜDY1 uluslararası yolcu taşımacılığı; ÜDY2 yurtiçi yolcu taşımacılığı; ÜDY3 uluslararası eşya-kargo taşımacılığı; ÜDY4 yurtiçi eşya-kargo taşımacılığı için verilir.

#### b) Orta Düzey Yönetici (ODY) Meslekî Yeterlilik Belgesi

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 8.9.2004 tarihli ve 25577 sayılı Resmî Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Yönetmeliğin 1'inci maddesi ile değiştirilen 4'üncü maddesine göre, orta düzey yönetici, bu yönetmelik kapsamında faaliyet gösteren bir gerçek veya tüzel kişinin veya buna ait bağımsız bir birimin taşımacılık faaliyetlerini sürekli ve etkin bir şekilde sevk ve idare eden müdür/idareci, şef, uzman, operasyon yöneticisi, operatör ve benzeri ünvanlarla istihdam edilen kişileri ifade eder. Burada da, aynı tanım Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Meslekî Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği'nin 4'üncü maddesinde tekrarlanmıştır. Bu düzenleme tarzı, orta düzey yöneticilerin ise karşımıza işletme içerisinde daha ziyade *ticarî vekil* (BK 453) mevkiinde çalışan kişiler olarak çıkacağını göstermektedir.

Orta düzey yönetici sayılan kişilere verilecek olan belgenin de faaliyet alanına göre numara ile ayrılan türleri vardır:

ODY1 uluslararası yolcu taşımacılığı; ODY2 yurtiçi yolcu taşımacılığı; ODY3 uluslararası eşya-kargo taşımacılığı; ODY4 yurtiçi eşya-kargo taşımacılığı için verilir.

#### c) Sürücü (SRC) Türü Meslekî Yeterlilik Belgesi

Bu belgenin de faaliyet alanına göre numara ile ayrılan türleri vardır:

SRC1 uluslararası yolcu taşımacılığı; SRC2 yurtiçi yolcu taşımacılığı; SRC3 uluslararası eşya-kargo taşımacılığı; SRC4 yurtiçi eşya-kargo taşımacılığı; SRC5 tehlikeli madde taşımacılığı için verilir.



### **3. Dereceleri İtibarıyla Meslekî Yeterlilik Belgeleri Arasındaki İlişki**

Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği'nin 7'nci maddesinin birinci fıkrasına göre

- ÜDY1 türü belge sahibi olanlar, ÜDY2, ODY1 ve ODY2 belge türlerini,
  - ÜDY2 türü belge sahibi olanlar, ODY2 belge türünü,
  - ÜDY3 türü belge sahibi olanlar, ÜDY4, ODY3 ve ODY4 belge türlerini,
  - ÜDY4 türü belge sahibi olanlar, ODY4 belge türünü,
  - ODY1 türü belge sahibi olanlar, ODY2 belge türünü,
  - ODY3 türü belge sahibi olanlar, ODY4 belge türünü,
  - SRC1 türü belge sahibi olanlar, SRC2 belge türünü,
  - SRC3 türü belge sahibi olanlar, SRC4 belge türünü,
- almış kabul edilir.

### **C. TAŞIMALAR TÜKETİCİ KONUMUNDAKİ KİŞİLERİN MENFAATİ GÖZETİLEREK YAPILIR**

#### **1. 4925 Sayılı Kanun'daki Düzenleme Tarzı**

İnsanların birey olarak korunmasına ilişkin mülâhazaların etkisiyle ortaya çıkan tüketici hakları mefhumu; diğer bir çok batılı ülke hukukunda olduğu gibi artık Türk Hukukunda da genel kabul görmektedir. Nitekim, 4925 sayılı Kanun içerisinde yer alan hükümlerin önemli bir kısmı da taşıma hizmetlerinden istifade eden kişilerin korunmasına yöneliktir. Ancak, Kanun'un taşıma hizmetlerinden istifade eden kişilerin menfaatlerinin gözetilmesini temin etmek üzere sevk edilen hükümlerinden çıkan esaslar ile bunlara riayetsizliğe terettüp eden hüküm ve sonuçların incelenmesine geçmeden önce bunların Kanun'da karşımıza sistematik bir bütünlük içinde çıktığını söylemenin mümkün olmadığını da belirtmekte fayda vardır. Zira; bu gayeye matûf hükümler Kanun'da muhtelif maddeler içerisinde oldukça dağınık bir biçimde; gereksiz ve yanlış anlaşılmalara mahal verebilecek tekrarlar yapılarak ve içinde yer aldıkları maddenin kenar başlığından da anlaşılmaları kabil olmayacak surette sevk edilmiştir.

#### **2. Taşıma Hizmetlerinden İstifade Eden Kişilerin Menfaatlerinin Gözetilmesini Temin Eden Esaslar**

a) Taşımacılar Taşıma Hizmetlerini Sunmaktan Kaçınamazlar

4925 sayılı Kanun'un 5'inci maddesinin altıncı fıkrasına göre, taşımacılar kabul edilebilir bir neden veya zorunlu haller bulunmadıkça taşıma hizmetlerini görmekten kaçınamayacakları gibi herkesin taşıma hizmetinden her zaman yararlanmasını sağlayacak şekilde çalışmakla yükümlüdürler. Bu hükmün, taşıma sözleşmeleri bakımından akit serbestisi esasını daralttığı aşikârdır. Zira, anılan hüküm ile taşımacılar bir taşıma işinin ifasının sağlanmasına matûf sözleşmelerin kurulması için kendilerine yapılan icapları, onun reddini makûl gösteren bir neden veya zorunlu hal bulunmadıkça kabul etmekle yükümlü hale getirildikleri gibi; onlara karşı âkidi seçerken herhangi bir tercihte bulunma imkânı da verilmemiştir. Taşımacılar, riayet etmedikleri takdirde 400 milyon lira idarî para cezası ile (4925 s.lı K 26, (a)) tecziye olunacakları bu yükümlülüklerinden, sadece varma yerine ulaşılması için geçilmesi gereken yolların kış koşulları dolayısıyla kapalı veya her an kapanabilecek olması yahut o yol üzerinde gasp, adam kaçırma gibi olayların yaygınlaşması; veya o taşıma işinin yapılmasını engelleyen bir kamu tasarrufunun bulunması yahut vasıtada taşınacak eşyanın ya da yolcunun kabul edilebileceği bir yerin kalmaması gibi kabul edilebilir bir nedenin veya zorunlu halin bulunduğu durumlarda kurtulabilirler.

b) Eşya ve Yolcu Taşımaları Dolayısıyla Sözleşme Yapılması Zorunludur

Kanun Koyucu 4925 sayılı Kanun hükümlerine tabi olan eşya ve yolcu taşımalarının taşımacı (taşıyıcı) ile yolcu veya gönderen arasında akdolanacak bir sözleşmeye istinaden yapılmasını zorunlu kılmıştır. Zira, 6'ncı maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesine göre yolcu taşımaları biletsiz veya taşıma sözleşmesiz; eşya taşımaları ise taşıma senetsiz yapılamaz<sup>48</sup>. Ancak, bu hükme ilişkin cümle, yolcu ile yapılan taşıma sözleşmesini tevsik etmek üzere verilen ve doktrinde kıymetli evrakın bazı özelliklerini gösterdiği kabul edilerek teşhis ve ibraz senetleri arasında mütalâa olunan ve Kanun'un 3'üncü maddesinde yolcunun taşınması yükümlülüğünü içeren, yönetmelikte öngörülen şekil ve şartları muhtevi

<sup>48</sup> Karayolu Taşıma Kanunu'nun 26'ncı maddesinin (b) bendine göre, 6'ncı madde hükmüne riayet etmeksizin yolcu taşıyanlardan her yolcu için taşıma ücretinin 5 katı tutarında idarî para cezası alınır. Aynı bente göre, taşıma senedi olmadan eşya taşıyanlardan da 1 milyar TL idarî para cezası alınır. Aynı maddenin (c) bendine göre ise, 6'ncı maddenin birinci fıkrasına aykırı davrananlara 300 milyon TL idarî para cezası da verilir. Görüldüğü gibi; sözleşme akdetmeden ve bilet veya taşıma senedi düzenlemeden taşıma yapanlar; 26'ncı maddenin hem (b); hem de (c) bendi uyarınca tecziye olunabilir.

olarak yolcuya verilmesi zorunlu bir belge olarak tanımlanan «**bilet**» ile taşınmak üzere teslim olunan eşyayı temsil etmek üzere düzenlenen ve mer'î Ticaret Kanunumuza göre de kıymetli evrak vasfını haiz senetlerden olan «**taşıma senedini**» taşıma sözleşmesine müsavi gösterecek şekilde kaleme alındığı için; onun güdülen amaca çok uygun olduğu söylenemez. Ayrıca, belirtmek gerekir ki; yolcu taşımaları bakımından yolcu bileti düzenlenmeli veya taşıma sözleşmesi yapılmalı denildiği için; Kanun'da bilet düzenleme zorunluluğu getirilmemiş olmasına karşılık<sup>49</sup>; eşya taşımalarında taşıma senedinin düzenlenmesi mutlak surette zorunlu kılınmıştır<sup>50</sup>. Taşımacının eşya taşımalarındaki yükümlülüklerine dair 7'nci maddenin beşinci fıkrası hükmü de; vardığımız bu sonucu teyit etmektedir. Ancak, bir yerde malûmu ilân eder gibi “*Eşya için taşıma senedindeki hükümler uygulanır.*” şeklinde kaleme alınan bu fıkra hükmü ile neyin öngörülmek istendiği de çok açık değildir.

Taşıma senedine hangi hususların yazılacağı; Ticaret Kanunu'nun 769'uncu maddesinin birinci fıkrasında yedi bent halinde gösterilmiştir. Anılan fıkra hükmüne göre, taşıma senedine

- *Gönderilenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ile adresi;*
- *Eşyanın gönderildiği yerin adı ve taşıma senedinin emre yazılı olması isteniyorsa emre şerhi;*
- *Taşınacak eşyanın cinsi, sıklığı, istiap derecesi veya adedi ve paket halinde iseler paketlere yazılı numaralar ve işaretler ile ambalajın şekil ve vasfı;*
- *Gönderenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ile adresi;*
- *Taşıyıcının adı, soyadı veya ticaret unvanı ile adresi;*
- *Taşıma ücreti ve ücret ödenmişse bunun surette olduğu;*
- *Taşıma müddeti ve*
- *Taraflar arasında kararlaştırılan diğer hususlar*

yazılır. Bu kayıtları muhtevi olmayan taşıma senedi kıymetli evrak olarak değil; ancak, tesellüm ilmühaberi<sup>51</sup> veya başka bir ispat vesikası

<sup>49</sup> Aynı görüş için bkz.: **KARAN, H.**: agm., sh. 123.

<sup>50</sup> Ticaret Kanunu'nun 768'inci maddesine göre, gönderen talep etmedikçe taşıyıcı taşıma senedini düzenlemeye mecbur değildir.

<sup>51</sup> *Tesellüm ilmühaberi* ile Kanun Koyucunun kastettiği muhtemelen *taşıma ilmühaberidir*. Taşıma ilmühaberi, taşıma senedinin yerini tutmak üzere (TK 791) düzenlenen bir belge olmakla birlikte, onun gibi kıymetli evrak vasfını haiz değildir (TK 769, III). Ticaret Kanunu'nun 770'nci maddesine göre, taşıma senedi tanzim edilmemiş ise, gönderen talep ettiği takdirde taşıyıcı, taşıma senedine yazılacak

telakki olunur (TK 769, III). Taşıma senedinde yer alması gereken kayıtlardan birinin sehven yazılmamasından veya yanlış yahut hakikate aykırı olarak yazılmasından doğan zarar ve ziyan ise, gönderene aittir (TK 769, II, c. 1). Ayrıca, taşınacak eşya barut ve infilak maddeleri gibi tehlikeli eşyadan ise; bunu bildirmeyen ve ambalaj üzerine etiket ve işaret koymayan gönderen de, bundan doğan zarar ve ziyanı ödemekle mükellef olur (769, II, c. 2).

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin "*Taşıma senedi ve sevk irsaliyesi*" kenar başlığını taşıyan 49'uncu maddesinin (a) bendine göre, yurtiçi eşya ve kargo taşımalarında, yetki belgesi sahiplerinin taşıma senedi düzenlemesi zorunlu olup, taşıma senedinde Ticaret Kanunu'nun 769 uncu maddesi hükümleri saklı kalmak kaydıyla, *taşımacı, gönderen ve alıcının unvanı, adresi, iletişim bilgileri, eşyanın cinsi, miktarı, niteliği, teslim alma ve teslim edilme yerleri ve şartları, taşıma süresi, taşıma şartları, taşıma ücreti, taşımacının vergi numarası* ve varsa *sigorta poliçesinin* belirtilmesi zorunludur<sup>52</sup>. Görüldüğü gibi, Yönetmelikte Karayolu Taşıma Kanunu'nun 36'ncı maddesi hükmü dolayısıyla gerekli olmamasına rağmen Ticaret Kanunu'nun 769'uncu maddesi hükmünün saklı tutulması zarurî görülmüştür.

#### c) Eşyanın ve Yolcunun Kanun İle Sözleşme Hükümlerine Uygun Olarak Taşınması Gerekir

Neden ihtiyaç duyulduğunu kestirmek mümkün olmamakla beraber, 4925 sayılı Kanun'un 6'ncı maddesinin birinci fıkrasının ilk cümlesinde, yolcu ve eşya taşımaları, kanunlara ve taşımacı ile yolcu ve gönderen arasındaki sözleşmelere uygun olarak yapılır denilmektedir. Muhtemelen, anılan hükmün amacı ülkede yapılan eşya veya yolcu taşımalarında ilgili kanun ve sözleşme hükümlerine riayetın zorunlu olup olmadığına ilişkin tereddütlerin bertaraf edilmesi değildir. Zira, Kanun'da böyle bir hüküm sevk edilmemiş olsaydı dahi eşya veya yolcu taşımalarında ilgili kişilerin mer'i kanun ve sözleşme hükümlerine riayete mecbur olduğu; aksi taktirde

hususları ihtiva eden bir ilmühaberi imzalayıp vermeye mecburdur. Görüldüğü gibi, eşyanın taşıyıcıya taşınmak üzere teslim edildiğini tevsik eden ve ihtirazî kaydı muhtevi olmadığı taktirde; taşıma senedi gibi dış görünümü itibarıyla eşyanın durumu hakkında karine fonksiyonunu da gören (TK 772) taşıma ilmühaberi, taşıma senedi düzenlenmemiş ve gönderen talep etmişse düzenlenen bir belgedir.

<sup>52</sup> Aynı maddenin (b) bendine göre ise, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşma ve sözleşmelerin hükümleri saklı kalmak şartıyla, uluslararası eşya taşımalarında sevk irsaliyesi aranmaz, uluslararası geçerliliği olan belgeler kullanılır. Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 4'üncü maddesinde taşıma senedinden farklı bir belge olarak tanımlanan **sevk irsaliyesi**, taşıma faaliyetinde bulunanların, taşınmasını üstlendikleri bir veya birden çok gönderilen ve gönderene ait aynı taşıtta, aynı zamanda taşınan eşya veya kargo için ilgili mevzuat hükümleri uyarınca düzenlenen belgeyi ifade eder.

bunun hukukî ve öngörölmüşse cezaî sonuçlarına katlanacağı herkes tarafından bilinmektedir. Bu yüzden, anılan hükmün de 26'ncı maddenin (b) ve (c) bentlerinde öngörölen idarî para cezalarının uygulanacağı fiillerin tesbiti dışında malûmu ilândan başka bir fonksiyonunun bulunduğu söylenemez.

Ancak, hemen belirtelim ki, 4925 sayılı Kanun'un muhtelif yükümlölüklerin ihlâli niteliğindeki fiiller hakkında idarî para cezalarının öngöröldüğü 26'ncı maddesinin (b) bendinde bu başlık altında zikrolunması gereken bir hükme de yer verildiğini görmekteyiz. Zira, Kanun Koyucu, anılan maddenin (b) bendinde yolcunun bilete tayin edilen yerinin bir başkasına verilmesi halinde yolcu başına taşıma ücretinin 5 katı tutarında idarî para cezası verileceğini öngörerek; aynı yer için mükerrer bilet verilmesini yasaklamıştır.

d) Eşyanın Herhangi Bir Zıya veya Hasara Uğramadan; Yolcunun İse Sağ ve Salim Varma Yerine Ulaştırılması Gerekir

4925 sayılı Kanun'un 6'ncı maddesinin üçüncü fıkrasına göre, taşımacı yolcu ve eşyanın güvenlik içinde taşınmasından sorumlu olup<sup>53</sup>; yolcu ve gönderenler de taşımacının güvenlik yönünden almış olduğu tedbirlere uymak zorundadırlar<sup>54</sup>. Taşımacı ve onun yaptığı sözleşmenin diğeri tarafı olan gönderen veya yolcuya düşen bazı yükümlölüklerin öngöröldüğü bu hüküm cümlesinde; taşımacının yükümlölüğünün "**o buna zorunludur** veya **o bununla yükümlüdür**" yerine "**o bundan sorumludur**" şeklinde ifade edilmesi hukuk lisanımızdaki yerleşik ifade tarzına uygun düşmemektedir.

6'ncı maddenin üçüncü fıkrası hükmüne benzer bir hüküm de 7'inci maddenin birinci fıkrasında sevk edilmiştir. Bu fıkra hükmüne göre ise; taşımacı, yolcuların sağlıklı, rahat ve güvenli bir yolculuk yapmasını sağlayacak tedbirleri almak, yolcu ve eşyayı taahhüt ettiğı yere kadar götürmekle yükümlüdür denilmektedir. Her iki hüküm arasında, ikincisinde taşımacının bu yükümlölüğünün varma yerine kadar devam edeceğinin vurgulanması dışında pek bir farklılık yoktur<sup>55</sup>.

<sup>53</sup> Bu yükümlölüğüne uygun davranmayan taşımacılar 500 milyon TL idarî para cezası ile tecziye olunur (4925 s.lı K 26 (c)).

<sup>54</sup> Ticaret Kanunu'nun 798'inci maddesine göre, yolcular taşıyıcılar tarafından iç hizmetleri tanzim için konmuş olan usul ve talimatı ihlâl etmemekle yükümlüdürler. Kanun'da öngörölmemiş olmakla birlikte, bu yükümlölüğü ihlâl eden yolcular vasıtaya alınmayabilir veya vasıttadan indirilebilir.

<sup>55</sup> Ancak, belirtelim ki; yolcuların güvenli ve rahat taşınmasına matûf tedbirleri almayan taşımacılar; 26'ncı maddenin hem (c) bendi uyarınca 500 milyon TL; hem de (d) bendi uyarınca 1 milyar TL idarî para cezası ile tecziye olunur. Yolcu ve eşyayı varma yerine ulaştırma yükümlölüğünü ihlâl eden taşımacılar da 26'ncı maddenin (d)

Taşımanın mümkün olduğu nisbette varma yerine ulaşılarak tamamlanmasını isteyen Kanun Koyucu 7'nci maddenin üçüncü fıkrasında karayolları alt yapısı, işletilmesi, trafiği, doğal afetler, meteorolojik şartlar ile arıza ve kaza hali dahil, beklenmeyen sebeplerle ilgili olarak ortaya çıkan ve taşımanın devamına engel olan sebeplerin, belirsiz bir bekleme mecburî kılması veya varış noktasına kadar gerekli zamanın bir katından daha fazla bekleme gerektirmesi halinde, imkân olduğu takdirde taşımacı bir başka güzergâhı izleyerek taşımayı tamamlamak, aksi halde yolcuyla güzergâh üzerinde yolcunun dilediği bir yere kadar götürmek veya yolcu ve eşyayı hareket noktasına geri getirmekle yükümlüdür hükmünü sevk etmiştir. Aynı maddenin dördüncü fıkrası hükmüne göre ise, bu gibi hallerde, yolcunun ve eşya sahibinin bütün hakları saklı olup, taşımacılar herhangi bir ek ödeme veya benzeri talepte bulunamazlar.

Taşımanın fiilen yapıldığı anlar dışında da taşımanın konusunu oluşturan eşyaya arız olabilecek zıya veya hasarın önlenmesi gereğini dikkate alan Kanun Koyucu, 4925 sayılı Kanun'un 9'uncu maddesinin ikinci cümlesinde **nakliyat ambarı** ve **kargo işletmeciliği** yapanların da, eşyayı teslim aldığı andan teslim edinceye kadar, eşyanın tamamen ve kısmen kaybından ve vuku bulacak hasarından, korunması ve taşınmasından, güvenliği ve düzenliliğini sağlamaktan, çevre kirliliğini önleme ve insan sağlığını koruma konusundaki kurallara uymaktan «sorumludur»<sup>56</sup> hükmünü sevk etmiştir<sup>57</sup>.

e) Düzenli Eşya ve Yolcu Taşımalarında Tarifelere Uymak Zorunludur

Kanun Koyucu, tarifeli taşıma esasını «**düzenli**» eşya ve yolcu taşımaları bakımından öngörmüştür. 4925 sayılı Kanun'un 3'üncü maddesine göre, **düzenli sefer** belirli bir zaman ve ücret tarifesi uyarınca tespit edilmiş bir güzergâhta önceden açıklanmış yerleşme birimleri arasında yapılan taşımaları ifade eder. Düzenli sefer bakımından kontrast kavram olan **arızî sefer** ise, aynı taşıyla bütün güzergâh boyunca aynı yolcu grubunun taşınması ve kalkış noktasına geri getirilmesi şeklindeki **kapalı kapı seferleri** ile **gidişi dolu, dönüşü boş veya gidişi boş, dönüşü dolu seferleri** ifade eder. Ancak belirtelim ki; Kanun'da arızî seferin sadece aynı

---

bendi uyarınca cezalandırılır.

<sup>56</sup> Bu hüküm cümlesinin de bir yükümlülüğü öngören hüküm olarak kaleme alınması uygun olurdu.

<sup>57</sup> Belirtmeliyiz ki; 26'ncı maddede muhtemelen nakliyat ambarı ve kargo işletmecilerinin aynı zamanda taşımacı vasfını haiz kişiler olacağı dikkate alınarak 9'uncu maddede öngörülen yükümlülüklerin ihlâli halinde uygulanacak bir idarî para cezası öngörülmemiştir.

yolcu grubunun taşındığı seferlerle sınırlandırılarak tanımlanması isabetli olmamıştır.

4925 sayılı Kanun'un 11'inci maddesinin ikinci ve dördüncü fıkralarına baktığımızda; Kanun Koyucunun düzenli yolcu ve eşya taşımalarını hem bir **ücret tarifesine**; hem de bir **zaman tarifesine** tabi olarak yapılması zorunluluğunu getirdiğini görmekteyiz. Aynı maddenin son fıkrasına göre, ücretsiz ve tarife altı uygulamalarına ilişkin esaslar ise, yönetmelikte düzenlenir.

*aa) Ücret Tarifesi İle İlgili Esaslar*

4925 sayılı Kanun'un 11'inci maddesinin birinci fıkrasına göre, düzenli yolcu ve eşya taşımaları, nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ücret tarifeleri, yetki belgesi sahiplerince geçerlilik süresi de belirtilmek suretiyle hazırlanır ve Ulaştırma Bakanlığına bildirilir. Ulaştırma Bakanlığı, yolcu ve eşya taşıma, yükleme, boşaltma, depolama ve aktarma hizmetleri de dahil olmak üzere ücret tarifelerinin, ülke ekonomisi ve kamu yararı aleyhine sonuç vermesi ve aşırı ücret uygulanması veya rekabet ortamının bozulması hallerinde ve gerektiğinde bir **taban ve tavan ücreti uygulamasını** başlatmaya ve bu uygulamada esas alınacak olan ücretleri tespiti yetkilidir (4925 s.lı K 11, III)<sup>58</sup>.

4925 sayılı Kanun'un 11'inci maddesinin dördüncü fıkrasına göre, ücret tarifeleri başlangıç ve bitiş noktaları arasında gidiş ve dönüşte **aynı** şekilde düzenlenir ve değişik fiyat tarifesi uygulanamaz<sup>59</sup>. Ayrıca, ücret tarifelerinin görülebilecek şekilde işyeri, terminal ve bilet satış yerlerine asılması ve taşıtlarda da bulundurulması gerekir (4925 s.lı K. 11, II)<sup>60</sup>.

*bb) Zaman Tarifesi İle İlgili Esaslar*

Düzenli yolcu ve eşya taşımaları ayrıca zaman tarifesine tâbidir. Taşımacılar tarafından geçerlilik süresi de belirtilmek suretiyle hazırlanan zaman tarifelerinin yürürlüğe girebilmesi için Ulaştırma Bakanlığınca onaylanması gerekir (4925 s.lı K 11, V)

<sup>58</sup> 4925 sayılı Kanun'un 26'ncı maddesinin (f) bendine göre ücret tarifesi düzenlemeyenler 500 milyon TL idarî para cezası ile tecziye olunur.

<sup>59</sup> 4925 sayılı Kanun'un 26'ncı maddesinin (f) bendine göre ücret tarifesini uygulamayanlar ile değişik tarife uygulayanlar 500 milyon TL idarî para cezası ile tecziye olunur.

<sup>60</sup> 4925 sayılı Kanun'un 26'ncı maddesinin (f) bendine göre 11'inci maddesinin ikinci fıkrasına aykırı davranışlar, 200 milyon TL idarî para cezası ile tecziye olunur. Ancak, anılan fıkrada ücret tarifesine uyma yükümlülüğünün de öngörüldüğü gözden kaçırılmamalıdır.

Taşımacılar, zaman tarifelerine de uymak ve onları ücret tarifeleri gibi görülebilecek şekilde işyeri, terminal ve bilet satış yerlerinde bulundurmamak zorundadırlar (4925 s.lı K 11, VI)<sup>61</sup> <sup>62</sup>.

#### **D. TAŞIMALARIN YAPILMASINDA KAMU YARARININ DA GÖZETİLMESİ GEREKİR**

4925 sayılı Kanun'un muhtelif maddelerinde ülkedeki taşımaların kamu yararı da gözetilerek yapılmasının gereğine işaret olunmaktadır. Bir kere, bu husus Kanun'un amacının tasrih olduğu 1'inci madde dışında ayrıca 4'üncü maddede sarahaten vurgulanmaktadır. Ayrıca, Kanun'un 6 ve 9'uncu maddelerinde de aynı gaye ile sevk edilmiş olan hükümler bulunmaktadır. Ancak, belirtmemiz gerekir ki; bu hükümler sevk edilirken kanun yapma tekniği ile ilgili esaslara pek riayet edilmemiştir. Zira, 6'ncı maddenin dördüncü fıkrasında taşımacıların; 9'uncu maddede ise nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği yapanların çevre kirliliğinin önlenmesi ve insan sağlığının korunması ile ilgili kurallara uyacakları ayrı ayrı belirtilmiş; ancak bu arada diğer işletmeciler sanki bundan muaf tutulmuş gibi bir izlenim de yaratılmıştır<sup>63</sup>.

#### **E. TAŞIMALAR SERBEST REKABET ORTAMINDA YAPILIR**

Her alanda olduğu gibi taşıma işleri ile uğraşan işletmeler arasında da rekabet ortamının sağlanmasının ve onun korunmasının önemini dikkate alan Kanun Koyucu 4925 sayılı Kanun içerisinde de bunun temininde rol oynayacak hükümler sevk etme gereğini duymuştur. Nitekim, Kanun'un 4'üncü maddesinde ülkedeki taşımaların serbest rekabet ortamında gerçekleştirileceğini sarahaten vurgulayan Kanun Koyucu; 5'inci maddenin yedinci fıkrasında ise, taşımaların diğer taşımacılar veya üçüncü şahıslar tarafından engellenemeyeceğini belirtmiştir<sup>64</sup>. Bununla beraber, belirtmek gerekir ki; aynı maddenin dördüncü fıkrasında Ulaştırma Bakanlığı bazı

<sup>61</sup> 4925 sayılı Kanun'un 26'ncı maddesinin (f) bendine göre zaman tarifesine uymayanlara 200 milyon TL; zaman tarifelerini görülebilecek şekilde işyeri, terminal ve bilet satış yerlerinde bulundurmayanlara ise, 100 milyon TL idarî para cezası verilir

<sup>62</sup> Ticaret Kanunu'nun "Seferin Durdurulması" kenar başlığını 799'uncu maddesinin (1) nr.lı bendine göre, yolcu sefer saatinde hareket yerinde hazır bulunmasa bile; dilerse ayrıca bir ücret ödemesi gerekmeksizin bir sonraki seferi yapacak vasıta ile seyahat edebilir. Ancak, yolcu bu hakkını kullanarak seyahat etsin etmesin taşıma ücretini tam olarak öder.

<sup>63</sup> 4925 sayılı Kanun'un 26'ncı maddesinin (c) bendine göre 6'ncı maddenin dördüncü fıkrasında öngörülen çevre kirliliğinin önlenmesi ve insan sağlığının korunması ile ilgili kurallara uyma yükümlülüğünü ihlâl eden taşımacılar 500 milyon TL idarî para cezası ile tecziye olunur (4925 s.lı K 26 (c)).

<sup>64</sup> 4925 sayılı Kanun'un 26'ncı maddesinin (a) bendine göre diğer bir taşımacının faaliyetlerini engelleyen taşımacılar 4 milyar TL idarî para cezası ile tecziye olunur.



hallerde taşıma işleri ile uğraşmak isteyen müteşebbislere yetki belgeleri vermekten kaçınmaya da yetkili kılınmıştır. Anılan fıkra hükmüne göre, Ulaştırma Bakanlığına taşıma işleri işletmecilerinin sayısı, yolcu ve eşya kapasitesi, taşıtların durumu, güvenlik veya benzeri nedenlerle yetki belgelerinin verilmesinde hem yeni düzenlemeler; hem de sınırlandırmalar getirmeye yetkilidir<sup>65</sup>.

## **F. YOLCULARA KARŞI SORUMLULUĞUN SİGORTALANMASI ZORUNLUDUR**

### **1. Yapılacak Olan Sigortanın Özellikleri**

Kanun Koyucu, 4925 sayılı Kanun'da sevkettiği hükümler ile şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacılarını Karayolları Trafik Kanunu'na göre yapılması zorunlu olan malî sorumluluk sigortası dışında yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğan sorumlulukları için de bir sorumluluk sigortasını yaptırmakla yükümlü hale getirmiştir<sup>66</sup>. Türkiye'de karayolu motorlu araçlar zorunlu malî sorumluluk sigortası branşında ruhsatı bulunan sigorta şirketleri tarafından yapılacak ve genel şartları Hazine Müsteşarlığınca onaylanacak olan bu sigortanın tarife ve talimatları Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakanlıkça tespit edilir ve Resmî Gazetede yayımlanır (4925 s.lı K. 18, IV ve V)<sup>67</sup>. Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakanlık tarifeyi serbest bırakmaya ve gerekli gördüğü takdirde, tespit edeceği yabancı ülkelerde ortaya çıkabilecek zararları teminat kapsamı dışında tutmaya yetkilidir (4925 s.lı K. 18, I ve IV).

Sigorta şirketleri, şekli ve kapsamı Bakanlığın uygun görüşü ve Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Bakanlığın onayı ile belirlenip Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliğince bastırılacak *sorumluluk sigortası belgesini*, poliçe ile birlikte sigorta ettirene vermek zorundadır. Poliçede araçların plâka numaraları belirtilir ve her araç için sorumluluk sigortası belgesi düzenlenir (4925 s.lı K. 23, I). Taşımacılar sorumluluk sigortası belgelerini araçlarında bulundurmak zorundadır. Sorumluluk sigortası belgesi bulunmayan araçlar sigorta teminatı sağlanıncaya kadar trafikten men edilir (4925 s.lı K. 23, II).

<sup>65</sup> KARAN, bu hükmün Avrupa Birliği bakımından kota uygulamasını kaldıran 25.10.1993 t.li 3118/93 s.lı Konsey Tüzüğü ile de bağdaşmadığını belirtmektedir. Bkz.: KARAN, H.: agm., sh. 119.

<sup>66</sup> 4925 sayılı Kanun'un 26'ncı maddesinin (1) bendine göre bu sigortayı yaptırmayan taşımacılar 1 milyar TL idarî para cezası ile tecziye olunur.

<sup>67</sup> 4925 sayılı Kanun'un 26'ncı maddesinin (1) bendine göre bu sigortayı yaptırmayan taşımacılar 1 milyar TL idarî para cezası ile tecziye olunur.

## 2. Sigorta Tazminatının Ödenmesi İle İlgili Esaslar

### a) Doğrudan Doğruya Sigortacıya Başvurabilme İmkânı

4925 sayılı Kanun ile öngörülen sorumluluk sigortasında da 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanun'na göre yapılacak zorunlu malî sorumluluk sigortasında olduğu gibi zarara uğrayan kişilere doğrudan doğruya sigortacıya başvurabilme imkânı bahşedilmiştir (4925 s.lı K 21). Ancak, bu sigortadan sigorta tazminatının ödenebilmesi için evvelâ onun kapsamına giren zarara yol açan olayın, sigorta ettiren veya hak sahibi tarafından öğrenildiği tarihten itibaren **otuz iş günü**, olay yurt dışında meydana gelmişse **altmış işgünü** içinde sigorta şirketine ihbar edilmesi gerekir (4925, K. 22, I). Görüldüğü gibi, 4925 sayılı Kanun içerisinde rizikonun ihbarı yükümlülüğü, Ticaret Kanunu'na nazaran farklı surette düzenlenmiştir. Zira, Ticaret Kanunu'nun 1292'nci maddesinin birinci fıkrasına göre, sigorta ettiren kimse sigortanın ilişkin olduğu rizikonun gerçekleştiğini öğrendiği tarihten itibaren **beş gün** içinde sigortacıya haber vermeye mecburdur. Bu müddetin işlemeye başlayacağı tarih, anılan fıkra muhtelif sorumluluk sigortası türleri bakımından farklı olarak tespit olunmuştur. Mezkûr müddet, üçüncü kişinin sigortalıya karşı dava açması halinde sigortacıya sigortalının müdafaasına da yardım etmeye mecbur tutan sorumluluk sigortalarında sigortalının tebligat üzerine davayı öğrendiği tarihten; sigortacının sadece sigortalının üçüncü kişiye vereceği tazminatın ödenmesinin kararlaştırıldığı sorumluluk sigortalarında ise, sigortalının hakkındaki mahkeme kararının kesinleştiğini öğrendiği tarihten veya dava olmaksızın yahut dava neticesi beklenmeksizin üçüncü kişiye tazminat ödenmişse, ödeme tarihinden itibaren işlemeye başlar. Buna göre, 4925 sayılı Kanun mucibince yapılan sorumluluk sigortasında; ihbar yükümlülüğü sigorta ettiren dışında doğrudan doğruya sigortacıya başvurmak isteyen hak sahibi mevkiinde olan mağdur kişilere de düşer. Ayrıca, bu ihbar olayın vukuu bulunduğu yere göre değişecek surette meydana geldiğinin öğrenildiği tarihten itibaren 30 veya 60 işgünü içerisinde yapılmalıdır. Ancak, hemen belirtelim ki; 30 ve 60 gün gibi uzun sayılabilecek müddetlerin hesabını **ışgününe** tabi kılmak; hiç isabetli olmamıştır. Eğer, bu müddetlerin resmî tatil günleri dolayısıyla kısaltılması arzu ediliyorsa; meselâ 30 işgünü yerine 40 veya 45 gün; 60 işgünü yerine de; meselâ 75 gün denilebilirdi.

İhbar yükümlülüğünün Kanun'da öngörülen müddetler içerisinde yerine getirilmemesinin sigortadan doğan hakların kaybına neden olmayacağını kabul etmek gerekir. Yani, bu müddetler hak düşürücü süre niteliğinde değildir. Ancak, bu müddetler içerisinde ihbarın yapılmaması halinde; Ticaret Kanunu'nun 1292'nci maddesinin üçüncü fıkrasında

öngörülen müeyyidelerin söz konusu olabileceği de gözden kaçırılmamalıdır.

4925 sayılı Kanun'un muhtemelen 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 99'uncu maddesinin birinci fıkrasından ilham alınarak sevkedilen 22'nci maddesinin üçüncü fıkrasına göre, sigortacılar, hak sahibinin kaza veya zarara ilişkin belgeleri sigortacıya ilettiği tarihten itibaren, sekiz iş günü içinde sorumluluk sigortası sınırları içinde kalan miktarı hak sahibine ödemek zorundadır. Aynı maddenin ikinci fıkrasına göre, sigorta ettiren de; kazaya, zarara veya olayla ilgili olarak açılacak davalara ilişkin bilgi ve belgeleri sigorta şirketine vermekle yükümlüdür<sup>68</sup>.

#### **b) Sigortacının Sigorta Ettirene veya Sigortalıya Karşı İleri Sürebileceği Hususları Hak Sahiplerine Karşı Kullanamaması**

Sigortacı, sigorta sözleşmesinden veya sigorta sözleşmesine ilişkin kanun hükümlerinden doğan ve tazminat yükümlülüğünün kaldırılması veya miktarının azaltılması sonucunu doğuran halleri hak sahiplerine karşı ileri süremez (4925 s.lı K 20, I). Ancak, hak sahibine ödemede bulunan sigortacı, sigorta sözleşmesine ve bu sözleşmeye ilişkin kanun hükümlerine göre, tazminatın kaldırılmasını veya azaltılmasını sağlayabileceği oranda taşımacıya rücu edebilir (4925 s.lı K 20, II).

#### **c) Birden Fazla Hak Sahibinin Müracaat Etmesi**

Şayet, hak sahiplerinin tazminat alacakları, sigorta sözleşmesinde öngörülen teminattan fazla ise hak sahiplerinden her birinin sigortacıya karşı yöneltebileceği tazminat talebi, teminat tutarının tazminat alacakları toplamına olan oranına göre indirimle tâbi tutulur (4925 s.lı K. 19, I).

Bununla beraber, başka tazminat taleplerinin bulunduğunu bilmeksizin hak sahiplerinden birine veya birkaçına kendilerine düşecek olandan fazla ödemede bulunan iyiniyetli sigortacı, yaptığı ödeme çerçevesinde diğer hak sahiplerine karşı da borcundan kurtulmuş sayılır (4925 s.lı K. 19, II).

#### **d) Yetkili Mahkeme ve İcra Daireleri**

Sigorta sözleşmesinden doğan anlaşmazlıklar, tazminat ve rücu talepleri nedeni ile açılacak davalarda ve icra takiplerinde yetkili mahkeme veya icra daireleri; sigorta şirketinin veya şubesinin, sigorta sözleşmesini yapan acentenin, sigortalının, hak sahibinin, rücu edilenin ikametgâhındaki veya zarara yol açan olayın meydana geldiği yerdeki mahkeme ve icra daireleridir (4925, s.lı K 25).

<sup>68</sup> 4925 sayılı Kanun'un 26'ncı maddesinin (i) bendine göre, bu yükümlülüğünü yerine getirmeyen sigorta ettirenler 500 milyon TL idarî para cezası ile tecziye olunur.

### e) Zamanaşımı

4925 sayılı Kanun'un 24'üncü maddesinin birinci fıkrasına göre bu Kanun'a göre yapılan sorumluluk sigortası sözleşmelerinden doğan her türlü tazminat davası, hak sahibinin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve her halde zarara neden olan olay tarihinden itibaren on yıl sonra zamanaşımına uğrar. Ancak, aynı maddenin ikinci fıkrasına göre, dava, cezayı gerektiren bir fiilden doğmakta ve 765 sayılı Türk Ceza Kanununda bu fiil için daha uzun bir zamanaşımı süresi öngörülmekte ise tazminat davasında bu ceza zamanaşımı uygulanır. Aslında, bu fıkra hükmü dolayısıyla o tarihte mer'i olan Ceza Kanunu'na atıf yapılması çok isabetli olmamıştır. Muhtemelen, "*fiil aynı zamanda suç teşkil eden bir fiil ise ve onun için daha uzun bir ceza davası zamanaşımı süresi öngörülmüşse, bu dava bakımından da o zamanaşımı süresi esas alınır*" gibi bir hüküm sevkedilseydi daha uygun olurdu. Ancak, her şeye rağmen, ülkemizde artık yeni bir Ceza Kanunu kabul edildiği dikkate alınarak fıkra hükmünde 765 sayılı Türk Ceza Kanunu'na yapılan atfın 1.4.2005 tarihinde yürürlüğe girecek olan 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'na yapıldığını kabul etmek gerekir.

4925 sayılı Kanun'un 24'üncü maddesinin üçüncü fıkrasına göre, sorumlu kişi hakkındaki zamanaşımını kesen sebepler, sigorta şirketi hakkında; sigorta şirketi hakkında zamanaşımını kesen sebepler de sorumlu kişi hakkında uygulanır.

Sorumluluk sigortasında tazminat yükümlülerinin birbirlerine karşı rücu hakları ise, kendi yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdikleri ve rücu edilecek kimseyi öğrendikleri günden başlayarak iki yılda zamanaşımına uğrar (4925 s.lı K. 24, IV).

### **3. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanuna Göre Yapılan Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortası İle Arasındaki İlişki**

4925 sayılı Kanun'un 19'uncü maddesinin üçüncü fıkrasına göre, meydana gelen zarar öncelikle taşımacının sorumluluk sigortasından karşılanır. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre yapılması zorunlu olan malî sorumluluk sigortasına ise, sadece bu sorumluluk sigortası ile karşılanamayan zararlar için müracaat edilir. Hal böyle olmakla birlikte, bu hüküm sigorta şirketleri arasındaki rekabeti bozabilecek niteliktedir. Zira, 4925 sayılı Kanun mucibince sorumluluk sigortasını yapmış olan sigortacının yaptığı ödeme ile ortaya çıkan zararın tamamı karşılanmışsa; bu 2918 sayılı Kanun mucibince sorumluluk sigortası yapmış olan sigortacının sigorta tazminatını ödemekten kurtulmasını intaç edecektir. Bu yüzden, böyle bir durumda en azından 4925 sayılı Kanun mucibince sigorta yapmış

ve zararı tazmin etmiş sigortacının; 2918 sayılı Kanun mucibince sigorta yapmış olan sigortacıya, ödediği tazminatı onunla paylaşmasını mümkün kılacak surette rücu etmesini mümkün kılan bir düzenlemeye de yer verilmeliydi. Öte yandan, böyle bir sigortanın ihdası yerine 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre yapılacak olan sigortanın limitlerini taşımacılar bakımından arttırmak da arzu edilen etkili korumayı sağlayabilirdi.

## **II. 4925 SAYILI KARAYOLU TAŞIMA KANUNU'NDA ULUSLARARASI TAŞIMALAR BAKIMINDAN ÖNGÖRÜLEN ESASLAR**

### **A. ULUSLARARASI NİTELİKTEKİ TAŞIMALARIN TABİ OLDUĞU HUKUK**

Uluslararası nitelikteki taşımaların tabi olacağı esaslar çoğu zaman milletlerarası hukuka dahil kurallar içerisinde karşımıza çıkar. Ancak, bir çok devlet, kendi millî hukuku içerisinde de bu tür taşımaların tabi olacağı bazı esasları düzenleme ihtiyacını duymuştur. Nitekim, Türk Kanun Koyucusu da 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu içerisinde uluslararası taşımalar bakımından bazı hükümler sevk etmiştir. Ayrıca, 18.4.1994 tarihli ve 95/5893 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile kabul edilen ve 20.08.1994 tarihli ve 22027 sayılı Resmî Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımaları Hakkında Yönetmelik de bu mahiyette bir düzenleme olarak karşımıza çıkmaktadır.

### **B. 4925 SAYILI KANUN BAKIMINDAN ULUSLARARASI NİTELİKTE SAYILAN TAŞIMALAR VE ONLARIN TABİ OLDUĞU ESASLAR**

#### **1. 4925 Sayılı Kanun Bakımından Uluslararası Nitelikte Sayılan Taşımalar**

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu bakımından hangi taşımaların uluslararası taşıma sayılacağı hususu Kanun'un birinci kısmının birinci bölümünde yer alan muhtelif tanımların verildiği 3'üncü madde içerisinde tespit edilmiştir. Anılan maddede verilen tanım mucibince, uluslararası taşıma Türkiye'den veya Türkiye'ye karayoluyla; Türkiye üzerinden karayoluyla transit, Türkiye'ye denizyolu, demiryolu ve havayolu ile gelip karayolundan üçüncü ülkelere yapılan taşımaları ifade eder. Buna göre,

- *Türkiye'den başka ülkelere karayoluyla yapılan taşımalar*
- *Başka ülkelere Türkiye'ye karayoluyla yapılan taşımalar*
- *Karayoluyla Türkiye üzerinden yapılan transit taşımalar*

- *Türkiye'ye denizyolu, demiryolu veya havayolu ile gelip karayolundan üçüncü ülkelere yapılan taşımalar*

**uluslararası taşıma sayılır.**

Hal böyle olmakla birlikte, 4925 sayılı Kanun'da uluslararası taşımalar bakımından cari olacak esasların öngörüldüğü "*Uluslararası Taşımalar*" başlığını taşıyan ve iki alt bölümden oluşan ikinci kısmında da uluslararası taşımanın tesbiti cihetine gidildiğini görmekteyiz. Gerçekten, ikinci kısmın "*Uluslararası Taşımaların Kapsamı ve Taşıma Yetkisi*" başlığını taşıyan birinci bölümünde yer alan ve muhtemelen 3'üncü maddede zaten bir tanımın verildiği gözden kaçırılarak sevk edilen 12'inci maddede de uluslararası taşımadan ne anlaşılması gerektiği hükme bağlanmıştır.

Anılan maddeye göre ise, **uluslararası yolcu ve eşya taşımaları;**

- *Türkiye'ye karayoluyla veya demiryoluyla herhangi bir hudut kapısından giren veya Türkiye'nin herhangi bir limanına denizyolu ile gelen karayolu taşıtlarıyla yapılan transit taşımaları,*

- *Türkiye'ye demiryolu, denizyolu veya havayoluyla gelen ve varış noktasından karayolu taşıtlarıyla üçüncü ülkelere yapılan taşımaları,*

- *Türkiye'den karayolu taşıtları ile diğer ülkelere yapılan taşımaları,*

- *Diğer ülkelere karayolu taşıtları ile Türkiye'ye yapılan taşımaları,*

kapsar.

## **2. Uluslararası Taşımalar Bakımından Cari Olan Esaslar**

a) Uluslararası Taşıma Yapabilecek Olan Taşımacılar ve Araçlar Sınırlı Olarak Tespit Edilmiştir

Uluslararası taşımaların kimler ve hangi araçlarla yapılabileceği hususu Kanun'un 13'üncü maddesinde yukarıda zikrettiğimiz 12'inci maddedeki taşıma türleri esas alınarak tespit edilmiştir.

*Türkiye'ye karayoluyla veya demiryoluyla herhangi bir hudut kapısından giren veya Türkiye'nin herhangi bir limanına denizyolu ile gelen karayolu taşıtlarıyla yapılan transit taşımaları, uluslararası ikili veya çok taraflı karayolu taşıma anlaşmalarına göre taşıma yapmaya yetkili veya Bakanlıkça izin verilmiş yabancı plâkalı taşıtlar ile uluslararası taşımalar için Bakanlıktan yetki belgesi almış taşımacılara ait taşıtlarla yapılabilir (4925, s.11 K, 13, I). Buna karşılık, Türkiye'ye demiryolu, denizyolu veya havayoluyla gelen ve varış noktasından karayolu taşıtlarıyla üçüncü ülkelere yapılan taşımalar, sadece Bakanlıktan uluslararası taşımacı yetki*

belgesi almış taşımacılar tarafından yapılır. Bu ikinci taşıma türü bakımından yabancı plâkalı taşıtlara taşıma yetkisi ancak Bakanlığın teklifi üzerine Bakanlar Kurulu kararı ile verilebilir (4925, s.lı K. 13, II). Her iki taşıma türü bakımından da taşıma yetkisi verilen taşıtların, hangi ülkelere hangi kara hudut kapısı, deniz limanı, hava alanı veya limanı, demiryolu istasyonu veya garından taşıma yapacağını Bakanlık belirler (4925, s.lı K 13, III)

*Türkiye'den karayolu taşıtları ile diğer ülkelere yapılan taşımalar ile diğer ülkelerden karayolu taşıtları ile Türkiye'ye yapılan taşımalar ise; uluslararası taşımacı yetki belgesine sahip taşımacılar ile uluslararası ikili veya çok taraflı karayolu taşıma anlaşmalarına göre izin verilmiş veya Bakanlıkça özel izin belgesi verilmiş yabancı taşımacılara ait taşıtlarla yapılabilir (4925, s.lı 13, IV).*

#### **b) Yabancı Plakalı Araçların Yapabileceği Taşımalar Sınırlandırılmıştır / Türk Plakalı Araçlara Tanınan İmtiyaz**

4925 sayılı Kanun'un 13'üncü maddesinin beşinci fıkrasında *29 Nisan 1926 tarihli ve 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret hakkında Kanun (Kabotaj Kanunu)* ile Türk gemilerine tanınan imtiyaza benzer bir imtiyaz tanınmış ve yabancı plâkalı taşıtların, Türkiye sınırları dahilindeki iki nokta arasında taşıma yapamayacakları öngörülmüştür. Ancak, belirtmek gerekir ki; katılmayı planladığımız Avrupa Topluluğunun rekabet hukukuna dair normları ile pek bağdaşmayan bu hükmün tıpkı Kabotaj Kanunu'nun benzer hükümleri gibi Türk Hukuku ile topluluk hukukunun uyumuna ilişkin çalışmalar yürütülürken değiştirilebileceği gözden kaçırılmamalıdır<sup>69</sup>.

#### **c) Sınır Kapılarına Yapılacak Taşımalar Sınırlandırılmıştır**

4925 sayılı Kanun'un 14'üncü maddesine göre, zorunlu hallerde sınır mülkî idare amirince verilecek izin dışında, ilgili kanunlara ve taşımacı ile yolcu ve gönderen arasındaki sözleşmelere aykırı olarak yolcu ve eşya, sınır kapılarına taşınmaz, buralarda aktarmaları yapılamaz. Ayrıca, eşyanın buralarda depolanması ve yolcuların da sınır kapısından yaya geçerek başka bir taşıta binmeleri yasaktır<sup>70</sup>.

#### **d) Gerektiği Taktirde Bazı Uluslararası Taşımalar Hakkında Kota Sistemi Uygulanabilir**

<sup>69</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz.: **KARAN, H.**: agm., sh. 130 ve 131.

<sup>70</sup> 4925 sayılı Kanun'un 26'ncı maddesinin (h) bendine göre 14'üncü madde hükmüne uygun davranmayanlar 500 milyon TL idarî para cezası ile tecziye olunur.

4925 sayılı Kanun'un 15'inci maddesinin birinci fıkrasına göre Türkiye'ye veya Türkiye üzerinden karayoluyla yapılacak transit taşımalarda, yurt içi taşımaları aksatmamak ve Türkiye üzerinden yapılan uluslararası taşımaları daha düzenli ve süratli kılmak amacıyla, gerektiğinde diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve tamamlayıcı olmak üzere alt yapının fiziksel sınırları ile güzergâhların belirlenmesine ilişkin mevzuat çerçevesinde, kota sistemi uygulanabilir. Aynı maddenin ikinci fıkrasına göre ise, karayolu taşıma anlaşması olmayan ülkelerin taşımada kullanacağı taşıtlar Bakanlıkça verilecek izne tâbidir.

#### **e) Yabancı Plakalı Araçlardan Ayrıca Geçiş Ücreti Alınır**

Türkiye, milletlerarası taşımalarda; özellikle transit taşımalarda karayolları en çok kullanılan ülkelerden biridir. İlk başta, ülkemiz için avantaj gibi gözükken bu durumun; karayollarımızın ve diğer alt yapı tesislerinin bakım ve onarımına ilişkin maliyeti önemli surette arttırdığı da gözden kaçırılmamalıdır<sup>71</sup>. Bu yüzden, karayolları ve diğer alt yapı tesislerinin bakımı ve onarımı için gereken masrafların bir kısmının da; onları kullanan yabancılardan alınması son derece doğaldır<sup>72</sup>. 4925 sayılı Kanun'un bu mülâhaza ile kaleme alınan 16'ncı maddesinin birinci ve dördüncü fıkralarına göre, ülkemizin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri saklı kalmak şartıyla; yabancı plakalı araçlardan karayolunun bakımı, korunması ile karayolu ve taşımanın yönetimine ilişkin giderlere katkıda bulunmak üzere **geçiş ücretleri** alınır<sup>73</sup>.

Ulaştırma Bakanlığı bu ücretleri tespit etmeye, artırmaya, indirmeye veya kaldırmaya yetkilidir (4925 s.lı K 16, III)<sup>74</sup>.

<sup>71</sup> **ORER, M.:** Transit Taşımacılığının Türkiye Karayollarında; Eskime, Trafik Kazası ve Düzeni Açısından Getirdiği Sorunlar, Milletlerarası Karayolu Taşımacılığı ve Türkiye Semineri, (Tebliğler-Tartışmalar), (sh. 180-193), Ankara 1976, sh. 188 vd.

<sup>72</sup> **ÖZDEN, Y.:** ag.teb., sh. 23. Ayrıca bkz.: **TUNCER, S.:** Transit Yollarımız ve Geçiş Ücretleri, Milletlerarası Karayolu Taşımacılığı ve Türkiye Semineri, (Tebliğler-Tartışmalar), (sh. 25-55), Ankara 1976, sh. 25 vd.

<sup>73</sup> Ancak, yabancı plakalı araçlardan geçiş ücretinin alınması ilk defa 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile getirilmiş bir uygulama değildir. Meselâ, 10.11.1975 t.li ve 7/10792 s.lı Bakanlar Kurulu Kararının ekinde yer alan Türkiye Üzerinden Karayolu Transit Taşımaları İle Türkiye'den Transit Eşyanın Taşınması Esasları arasında da geçiş ücretlerinin alınacağı öngörülmekteydi. Hatta, mezkûr esasların 9'uncu maddesinde, o dönem motorinin ülkemizde daha ucuz olduğu dikkate alınarak yabancı plakalı araçlardan akaryakıt bedel farkının alınacağı dahi öngörülmüştür. Anılan Karar için bkz. 23.12.1975 t.li ve 15447 s.lı RG.

<sup>74</sup> Bu ücretlerin tesbitinde dikkate alınması gereken hususlar hakkında bkz.: **KARAN, H.:** agm., sh. 132 ve 133.



Köprü, tünel ve otoyol ücreti gibi karayolu alt yapısının kullanılmasından alınan ücret ile eşya ve taşıtlar için yapılan hizmetlerin ücretleri ise, bu geçiş ücretlerine dahil değildir (4925 s.lı K 16, II).

### **§ 3. TAŞIMA FAALİYETLERİNİN İCRASINDA 4925 SAYILI KANUN'DA ÖNGÖRÜLEN ESASLARA RIAYET EDİLMEMESİNİN SONUÇLARI**

#### **I. CEZAÎ SORUMLULUK BAKIMINDAN**

##### **A. KANUN'DAKİ DÜZENLEME TARZI**

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun "Çeşitli Hükümler" başlığını taşıyan dördüncü kısmının birinci bölümünün ilk iki kısmında bu kanunda öngörülen esaslara riayet edilmemesinin cezaî sonuçları hükme bağlanmıştır. "Cezalar" başlığını taşıyan birinci bölümün 26'ncı maddesinde Kanun'un muhtelif maddelerine uygun davranmayanlar hakkında verilecek idarî para cezaları tek tek gösterilmiştir. "İdarî Müeyyideler" başlığını taşıyan ikinci bölümde ise; muhtevi olduğu tek madde olan 31'inci madde içerisinde önce birinci fıkrada yetki belgelerinin iptalinin şartlarının tespit edildiğini; sonra da ikinci fıkrada 26'ncı maddede öngörülen cezalardan birine ilişkin olan fiilin (*yetki belgelerinde, taşıt belgelerinde ve taşıt kartlarında tahrifat*) tasrih edildiğini görmekteyiz<sup>75</sup>.

##### **B. KANUN'DA ÖNGÖRÜLEN PARA CEZALARI İDARÎ MÜEYYİDE NİTELİĞİNDEDİR**

4925 sayılı Kanun'un 26'ncı maddesinde öngörülen para cezaları, maddenin kenar başlığında da belirtildiği üzere adli değil; idarî müeyyide niteliğindedir. Bu yüzden, failleri adli bakımdan sabıkalı durumuna düşmez. Ancak, belirtmek gerekir ki; Kanun'da tasrih edilen fiiller arasında (meselâ bazı resmî belgelerde tahrifat gibi) aynı zamanda adli cezayı da gerektirebilecek olanlar vardır.

##### **C. PARA CEZALARINA İTİRAZ**

4925 sayılı Kanun'un 30'uncu maddesinin birinci fıkrasının ilk cümlesine göre, para cezalarına karşı tebliğ tarihinden itibaren **otuz gün** içerisinde yetkili idare mahkemesine itiraz edilebilir. Yetkili mahkemenin ise, İdarî Yargılama Usulü Kanunu'na göre taayyün edeceği açıktır. Kanun Koyucu, 30'uncu maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesinde mahkemenin itiraz üzerine vereceği kararla ilgili kanun yollarını kapatmış

<sup>75</sup> Ancak, 4925 sayılı Kanun'un 26'ncı maddesinin (j) bendi sevkeldikten sonra 31'inci maddenin ikinci fıkrasının sevkeldilmesinin çok gerekli olmadığını; hatta bunun Kanun'da gereksiz bir tekrarı ortaya çıkardığını belirtmekte fayda vardır.

ve itiraz üzerine verilen kararların kesin olacağını hükme bağlamıştır. Yani, mahkemenin itiraz üzerine vereceği kararın temyizi kabil değildir.

#### **D. PARA CEZALARININ ÖDENMESİNE İLİŞKİN ESASLAR**

4925 sayılı Kanun'un 28'inci maddesine göre idarî para cezalarına dair tutanakların düzenlenmesi ve tahsiline ait usul ve esaslar ise, Maliye Bakanlığının görüşü alınarak hazırlanacak yönetmelikle düzenlenir. Kanun'un 29'uncu maddesinin üçüncü fıkrasının birinci cümlesinde ise, para cezalarının Maliye Bakanlığının sayman mutemetlerine, mal sandıklarına veya Bakanlıkça yetkili kılınmış personele ödenebileceği; ödemenin de banka, posta çeki veya kredi kartı ile de yapılabileceği belirtilmektedir. Hal böyle olmakla birlikte, aynı fıkranın ikinci cümlesinde ise, Maliye Bakanlığı kredi kartı ile tahsilat yapılmasına izin vermeye, tahsilatın saymanlık hesaplarına aktarılmasına ilişkin süreleri ve diğer usul ve esasları belirlemeye yetkili olduğu tasrih edilmektedir. Görüldüğü gibi; önce birinci cümlede ödemenin kredi kartı ile yapılabileceği öngörüldükten sonra; ardından bunun Maliye Bakanlığının iznine bağlı olduğu belirtilerek çelişkili bir durum yaratılmıştır.

#### **E. PARA CEZALARININ VAKTİNDE ÖDENMEMESİNİN SONUÇLARI**

4925 sayılı Kanun'un 29'uncu maddesinin birinci fıkrasına göre, para cezalarına ilişkin tahsilatlar derhal yapılmadığı takdirde; para cezasına ilişkin tutanağın tebliği tarihinden itibaren otuz gün içinde ödemenin yapılması gerekir. Otuz günlük sürenin ödeme yapılmadan geçmesi halinde ceza iki katına çıkar ve onun da 10 gün içerisinde ödenmesi gerekir. Şayet, 30 günlük sürenin geçmesiyle işlemeye başlayan bu 10 günlük süre içerisinde de ödeme yapılmayacak olursa, ceza üç katına çıkar.

Süresinde ödenmeyen para cezaları için ise, 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümleri uygulanır (4925 s.lı K. 29, II).

#### **F. SUÇ TEŞKİL EDEN BİRDEN ZİYADE FİİLİN İŞLENMİŞ OLMASI VE FİİLİN AYNI ZAMANDA BİR BAŞKA SUÇUN UNSURLARINI DA TAŞIMASININ SONUÇLARI**

Bir kimse idarî suç teşkil eden bazı fiilleri bir arada işleyecek olursa 27'nci maddenin ikinci fıkrasında **maddî ictima** esası benimsendiği için bunların her biri dolayısıyla ayrı ayrı cezalandırılır. Şayet bir fiil; ayrıca Kanun veya Yönetmelikte tarif edilen bir başka suçun unsurlarını da taşıyorsa; fail hakkında o suç hakkında öngörülen idarî müeyyide de uygulanır (4925, s.lı K 27, I).

## **G. SUÇ TEŞKİL EDEN FİİLLERİN TEKRAR İŞLENMESİNİN (TEKERRÜRÜN) SONUÇLARI**

4925 sayılı Kanun'un 30'uncu maddesinin ikinci fıkrasına göre, aynı nitelikteki bir suçu 1 yıl içerisinde üç defa işlediği tespit edilen gerçek ve tüzel kişilere, işlediği suçların cezalarının toplamının on katı para cezası verilir ve taşıt şoförünün yurt içi taşımalarda ticarî araç kullanım belgesi, yurt dışı taşımalarda da uluslararası sürücü sertifikası bir yıl süreyle askıya alınır.

Ceza hukukunda tekerrür, suç teşkil eden fiilin tekrar işlenmesini ifade eder ve tekerrür halindeki faile cezası ağırlaştırılmış olarak verilir. Ancak, 4925 sayılı Kanun'daki fiiller bakımından tekerrür; **“aynı fiile”** değil; neyin kastedildiği çok açık olmamakla birlikte **“aynı nitelikteki fiile”** bağlanmıştır.

## **II. HUKUKÎ SORUMLULUK BAKIMINDAN**

### **A. GENEL OLARAK**

Daha önce belirttiğimiz gibi 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu aslında ülkemizde karayolu taşımalarının bir düzen içerisinde cereyan etmesine matûf esasların öngörüldüğü ve kamu hukuku karakterli bir düzenleme olması gerekirken; biraz da amacını aşarak özel hukuk (tazminat) sorumluluğu ile ilgili bazı esasları da muhtevi olarak kaleme alınmıştır. Bunda, muhtemelen Kanun hazırlanırken konuyla ilgili çevrelerin görüşlerinden yeterince istifade edilmemesi veya bu çevrelerde yer alan kişi ve kurumların yapılan çalışmalara gereken ilgiyi göstermemesi müessir olmuştur. Kabulünün üzerinden çok uzunca bir süre geçmeden değişik çevrelerden gelen ciddi eleştirilere maruz kalması göstermektedir ki; bu Kanun'un yakında kapsamlı bir tadilâta uğraması; hatta yeniden hazırlanması çok fazla yadırganacak bir gelişme olmayacaktır. Ancak, Türkiye Büyük Millet Meclisinin tasarrufu olan bir Kanun'un bir parçası olarak pozitif hukukumuza giren hükümlerin bu haliyle uygulandığı dönemde ne surette anlaşılması gerektiğinin tesbiti de zarurîdir. Bu tespit; Kanun'un sorumluluk hukuku ile ilgili bazı esasları öngören maddeleri bakımından da gereklidir.

### **B. 4925 SAYILI KARAYOLU TAŞIMA KANUNU'NUN HUKUKÎ SORUMLULUK HAKKINDAKİ HÜKÜMLERİ**

Kanun'nun bu mahiyetteki hükümleri muhtelif maddelerde karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan ilki **“Taşımacının Sorumluluğu”** kenar başlığını taşıyan 6'ncı maddededir. Anılan maddede taşımacının hangi zarardan ne surette sorumlu olacağı hiç belirtilmeden sadece ikinci fıkrasında

*“Taşımacı, acentesinin acentelik sıfatıyla yapmış olduğu bu Kanun kapsamındaki faaliyet ve işlemlerden müteselsilen sorumludur.”* denilmektedir. Anılan fıkra hükmüne benzer bir hüküm de *“Acente, Taşıma İşleri Komisyonculuğu, Nakliyat Ambarı ve Kargo İşletmeciliği Yapanların Sorumluluğu”* kenar başlığını taşıyan 9’uncu maddenin birinci cümlesinde sevk edilmiş ve *“Acenteler ve taşıma işleri komisyoncuları bu sıfatla yapmış oldukları faaliyet ve işlemlerden taşımacı ile müştereken ve müteselsilen sorumludur.”* denmiştir. Görüldüğü gibi, burada taşımacının faaliyet ve işlemlerinden sorumlu olduğu kişilerin arasına acentanın yanında taşıma işleri komisyoncusu da eklenmiştir. Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nin 22’inci maddesinin bu hüküm esas alınarak hazırlanan (h) bendinde ise, Yönetmelikle taşıma işleri organizatörünün de düzenlediği dikkate alınarak *“Acenteler, taşıma işleri komisyoncuları ve taşıma işleri organizatörleri; bu sıfatla yapmış oldukları faaliyet ve işlemlerden, taşımacılar ile müştereken ve müteselsilen sorumludurlar.”* denilmiştir.

4925 sayılı Kanun’un 9’uncu maddesinin *“Nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği yapanlar, eşyayı teslim aldığı andan teslim edinceye kadar, eşyanın tamamı ve kısmen kaybindan ve vuku bulacak hasarından, ... sorumludur.”* şeklindeki ikinci cümlesi de bir sorumluluk hükmü olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kanun’un 17 ve 18’inci maddelerinde ise, Ticaret Kanunu’nda taşıyıcının yolcuların uğradığı zararlardan doğan sorumluluğu düzenlenmiş olmasına rağmen hiç gerek olmadığı halde taşımacının yolcuların uğradığı zararlardan doğan sorumluluğu hususî olarak düzenlenmiştir. 17’inci maddeye göre, *“Şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacıları; duraklamalar dahil olmak üzere yolcunun kalkış noktasından, varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumludur.”* Bu sorumluluğun niteliği ise, yolcuların ölmesinden veya yaralanmasından doğacak sorumluluk için yaptırılması zorunlu olan **karayolu taşımacılık malî sorumluluk sigortası** ile ilgili esasların öngörüldüğü 18’inci maddenin ikinci fıkrasından çıkmaktadır. Ticaret Kanunu’nun 806’ncı maddesinin ikinci fıkrasına paralel olarak kaleme alınan bu fıkra hükmüne göre, *“...taşımacı; kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya hak sahibinin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur.”*<sup>76</sup> Ayrıca, aynı maddenin üçüncü fıkrasına göre

<sup>76</sup> Aynı zamanda tacir sıfatını haiz olan taşımacıya kusur izafe edilip edilemeyeceği araştırılırken, onun basiretli bir tacir gibi davranıp davranmadığına da bakmak gerekir (TK 20, II). Aynı görüş için bkz.: **ARKAN, S.**: ag.teb., sh. 109.

taşımacı sorumluluktan kurtulmasa bile, kazanın oluşunda zarar görenin de kusurunun (müterafik kusur) bulunduğunu ispat ederek, durum ve şartlara göre **tazminattan** indirim yapılmasını da sağlayabilir.

Belki, zikrettiğimiz maddelerde öngörülen yükümlülüklerin **bu Kanun'da öngörülen idarî cezaların uygulanacağı fiillerin tespiti için** sevk edildiği iddia edilebilir. Ancak, müştereken ve müteselsil sorumluluk; tazminat ödeme yükümlülüğü gibi terim ve ifadelerle yer verilen bir düzenlemenin sadece kamu hukuku karakterli olduğunu kabul etmek, pek mümkün gibi gözükmemektedir. Yani, taşıma sektöründe yer alan kişilerin sebep olduğu zararlardan doğabilecek sorumlulukları araştırılırken Ticaret Kanunu ve bu arada Borçlar Kanunu'nda sevk edilen hükümler yanında 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu hükümlerinin de dikkate alınması gerekir. Hatta, bu Kanun'un 36'ncı maddesi dikkate alındığında onun hükümlerinin özel hüküm vasfını haiz olduğunu kabul etmek bir yerde zorunludur.

#### § 4. SONUÇ

Türk taşıma hukuku bakımından belki de bir mihenk taşı olması gayesiyle hazırlanan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve ona istinaden çıkarılan başta Karayolu Taşıma Yönetmeliği olmak üzere diğer bazı yönetmelik ve talimatlar, aslında bizim «**kamu hukuku**» karakterli olarak mütalâa ettiğimiz; muhtemelen hazırlayanların da o nazarla baktığı düzenlemeler olmasına rağmen ne yazık ki «**özel hukuk**» bakımından başta Türk Ticaret Kanunu'nun olmak üzere mer'î hükümlerle yaratılmış bulunan sisteme müdahale teşkil eden; hatta onu zedeleyebilecek bazı hükümleri de muhtevirdirler.

Bu çalışma dolayısıyla yapılan açıklamalardan da istidlâl olunacağı üzere, hem Karayolu Taşıma Kanunu'nun; hem de Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin hazırlanması sırasında biraz acele edilmiş; konuyla ilgili tüm çevrelerin görüşlerine yeterince başvurulmamış ve madde metinleri kaleme alınırken de kazuist yöntemin sakıncaları hiç önemsenmemiştir. Nitekim, Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin bir yıl geçmeden iki büyük tadilâta uğramış olması da, bu tespitleri fazlasıyla teyit etmektedir. Ayrıca, hem Kanun'da; hem de Yönetmelik'de bu tip düzenlemeler yapılırken özellikle tatbikatta yer alan kişiler bakımından dikkat edilmesi gereken bazı hususlar da maalesef gözardı edilmiştir. Meselâ, Kanun'un bazı kavramların tanımlandığı 2'inci maddesinde her bir tanım cümlesinin ayrı bir bent numarası ile gösterilmesi; muhtemelen uygulamada yer alanların onları zikredecekleri zaman işini daha kolaylaştırırdı. Yönetmeliğin tanımlar maddesinde yöntem olarak başvuru *alfabetik sıra* esası ise; biraz daha pragmatik gibi gözükse de onun da çok tatminkâr olduğu söylenemez. Öte

yandan, bu Kanun'da ve ona istinaden yapılacak olan diğler düzenlemelerde bir taşıma sözleşmesine istinaden taşıma taahhüdünde bulunan kişilerin; kara taşımaları dolayısıyla kullanılan **taşıyıcı** veya deniz taşımaları dolayısıyla kullanılan **taşıyan** terimlerinden biri tercih edilerek ifade edilmesi mümkün olduğu halde; **taşımacı** terimi tercih edilerek zaten hukukumuzda varolan terminolojik farklılık daha da artırılmıştır.

4925 sayılı Kanun'da yer alan hükümlerin belli bir sistem dahilinde sevk edilmiş olduğu da söylenemez. Meselâ, Kanun'un ikinci Bölümünün "**Genel Kurallar**" başlığı ile bu bölümün ilk maddesi olan 4'üncü maddenin "**Genel Kural**" şeklindeki başlığı ahenk halinde değildir. Zira, bölüm başlığından taşımanın birden ziyade genel kurala bağlandığı anlaşılırken; 4'üncü maddenin kenar başlığından tek genel kuralın bu maddede yer alan ile sınırlı olduğu çıkmaktadır. Yine aynı bölüm içerisinde yer alan 6 ve 7'inci maddelerin başlıklarının da çok isabetli olduğu söylenemez. Zira, "*Taşımacının Sorumluluğu*" kenar başlığını taşıyan ve muhtemelen 17'inci madde de hiç dikkate alınmadan veya farkedilmeden hazırlanan 6'ncı madde bir sorumluluk maddesinden ziyade taşımacı tabir olunan kişilerin yükümlülüklerinden bir kısmının tasrih olunduğu bir madde mahiyetindedir. Ayrıca, maddenin sorumluluk hukukuna dair tek esası muhtevi olan ikinci fıkrası hükmünün; 9'uncu maddede başka sorumluluk sùjeleri de ilâve edilerek ve ifade tarzı da değiştirilerek bir yerde yeniden belirtilmesi ile Kanun'daki gereksiz tekrarlardan bir diğeri yaratılmıştır. "*Taşımacının Yükümlülüđu*" kenar başlığı altında sevk edilen 7'nci maddede ise; yine taşımacı tabir olunan kişilerin yükümlülüklerinin sayılmasına devam edilmiş; ama Kanun'da öngörülenlerin bunlarla sınırlı olmadığı gözden kaçırılmıştır. Oysa, böyle bir başlık altında; taşımacıya bu Kanun ile tahmil olunan bütün; ezcümle bir önceki 6'ncı maddede ve Kanun'un diğler maddelerinde öngörülen bütün yükümlülüklerin zikrolunması gerekirdi.

Kanun Koyucu, 4925 sayılı Kanun'da sevkettiği hükümler ile şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacılarını Karayolları Trafik Kanunu'na göre yapılması zorunlu olan malî sorumluluk sigortası dışında yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğan sorumlulukları için ayrı bir sorumluluk sigortasını yaptırmakla yükümlü hale getirmiştir. Kanun'un 19'uncu maddesinin üçüncü fıkrasına göre, meydana gelen zarar öncelikle taşımacının sorumluluk sigortasından karşılanır ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre yapılması zorunlu olan malî sorumluluk sigortasına sadece bu sorumluluk sigortası ile karşılanamayan zararlar için müracaat edilir. Ancak, yolcuları daha etkili korumak isteyen Kanun Koyucunun sigorta şirketleri arasındaki rekabeti de bozabilecek bu düzenlemeyi yapması yerine, sadece 2918 sayılı Karayolları Trafik

Kanunu'na göre yapılacak olan sigortanın sigorta bedelinin arttırılmasını sağlayacak bir hükmü sevk etmesi de yeterli olabilirdi.

Buraya kadar yapılan izahat göstermektedir ki; 4925 sayılı Kanun muhtemelen çözüm getireceğinden daha fazla sorun yaratacaktır. Bununla beraber, isabetli bulmadığımız çok sayıda hükmü muhtevî olan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve ona istinaden yapılan diğer düzenlemeler artık her Şeye rağmen pozitif hukukumuzun bir parçasını teşkil ettiği için; onların sırf beğenmediğimiz bazı yönlerinin bulunduğundan bahisle görmezlikten gelinmesinin mümkün olmadığı da aşikârdır. Bu yüzden, çok fazla sorun yaŐanmadan ilgili çevrelerde bu Kanun'un ve ona dayanarak yapılan düzenlemelerin amaçlarını aŐmayacak surette ihtiyaçlara uygun hale getirilmesine ilişkin çalışmalar bir an evvel baŐlatılmalı ve gerekiyorsa belli bir zaman kaybı da göze alınarak bütün düzenlemeler sil baŐtan yeniden yapılmalıdır.