

**“TAŞIMA İŞLERİ ORGANİZATÖRLÜĞÜ YÖNETMELİĞİ”  
HAKKINDA BİR DEĞERLENDİRME**

**AN ASSESSMENT ON THE  
“REGULATION ON TRANSPORTATION ORGANIZATION”**

**Dr. Öğr. Üyesi Umut AKDENİZ\***

**ÖZET**

6 Temmuz 2018 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan “Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği” 01.07.2019 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 6102 sayılı TTK’nun taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin ayrıntılı hükümlerinin karşısında böyle bir yönetmeliğin gerekliliği tartışmaya açıktır. Kaldı ki, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na göre kurulmuş, ulusal ve uluslararası taşımacılık alanında taşıma işleri organizatörü olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişileri kapsadığı belirtilen böyle bir yönetmeliğin, TTK’na değil de Ulaştırma Bakanlığı’na ilişkin bir KHK’ya dayanılarak çıkarılmış olması da tartışılması gereken bir diğer husustur. Çalışmamız, Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği’nin bu ve buna benzer hususlarını değerlendirmek için kaleme alınmıştır. Bu kapsamda, söz konusu Yönetmeliğin önemli maddeleri incelenmiş ve böyle bir yönetmeliğe ihtiyaç olup olmadığı tespit edilmeye çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Taşıma İşleri Organizatörü, Taşıma İşleri Komisyoncusu, Eşya Taşıma.

**ABSTRACT**

The “Regulation on Transportation Organization” is published in the Official Journal dated 6 July 2018 and entered into force on 1 July 2019. The necessity of such regulation is open to discussion in the face of the detailed provisions about transportation organizer of the Turkish Commercial Code no. 6102. The Regulation covers the natural and legal persons acting as transportation organizer in the field of national and international transport in accordance with the Turkish Commercial Code no. 6102. Nevertheless, this regulation has been issued on the basis of a decree law on the Ministry of Transport and Infrastructure and not the Turkish Commercial Code is an issue that should be discussed. Our study has been written to evaluate these and similar issues of the Regulation on Transportation Organizer. In this context, important articles of the said Regulation have been examined and tried to determine whether such regulation is needed.

**Keywords:** Transportation Organizer, Freight Forwarder, Carriage of Goods.

\* Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İşletme Bölümü, (umutakdeniz@gmail.com, ORCID: 0000-0003-0108-9900).  
(Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 28.08.2019/ Kabul Tarihi: 19.11.2019).

## I. GİRİŞ

Karayolu, demiryolu, denizyolu veya havayolu taşımacılığında ve/veya kombine taşımacılık alanında faaliyet gösterecek taşıma işleri organizatörlerinin hizmet esasları ve koşullarının belirlenmesi ile bu faaliyetlerde bulunanların, alıcıların, gönderenlerin hak, sorumluluk ve yükümlülüklerini tespit etmek; taşıma türlerinin birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini, denetimini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını temin etmek; etkin hizmet temini için gerekli olan düzeyde bir profesyonel eğitim ve denetim sistemi geliştirmek, taşıma işleri organizatörlerinin ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olarak faaliyet göstermelerini sağlamak amacıyla, 6 Temmuz 2018 tarihli resmi gazetede “Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği”<sup>1</sup> yayımlanmıştır<sup>2</sup>.

Esasen, taşıma işleri organizatörlüğü faaliyeti yönetmelik düzeyinde ilk olarak mülga Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nde<sup>3</sup> düzenlenmişti. Ancak taşıma işleri organizatörlüğü faaliyeti sadece karayolunda değil diğer taşıma ortamlarında da söz konusu olduğundan, Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile düzenlenmesi uygun olmamıştı<sup>4</sup>. Bu bakımdan ayrı bir yönetmelik ile düzenlenmesi yerinde bir karar olmakla birlikte belirtilmelidir ki; hâlihazırda yürürlükte bulunan Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nde<sup>5</sup> de taşıma işleri organizatörlüğüne ilişkin hükümler yer almaktadır. İki ayrı yönetmelikte aynı konuya ait hükümler öngörülmesi mevzuat yapma tekniği açısından yanlış olmuştur.

Zira Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği’nin geçici 3. maddesinde, yönetmelik hükümlerinin, bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten sonra Bakanlığa yetki belgesi için yeni başvurular ile yetki belgelerini yenileyerek taşıma işleri organizatörü yetki belgesine sahip olanlara uygulanacağı öngörülmüştür. Diğer yandan, her ne kadar taşıma işleri komisyonculuğunun Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nde değil ayrı bir yönetmelik ile düzenlenmesi yine yerinde bir karar olsa da, 6102 sayılı TTK’nun taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin ayrıntılı hükümlerinin karşısında böyle bir yönetmeliğin (en azından bazı hükümlerinin) gerekliliği tartışmaya açıktır. Aşağıda, söz konusu Yönetmelik hükümleri incelenecek ve bu hükümler çerçevesinde herhangi bir düzenlemeye ihtiyaç olup olmadığı değerlendirilecektir.

## II. YÖNETMELİĞİN KAPSAMI

“Kapsam” başlıklı 2. maddesinde Yönetmeliğin, “14/2/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununa<sup>6</sup> göre kurulmuş, ulusal ve uluslararası taşımacılık alanında taşıma işleri organizatörü olarak faaliyet gösteren<sup>7</sup> gerçek ve tüzel kişileri” kapsadığı ifade edilmiştir. Belirtmek gerekir ki; 6102 sayılı TTK’nda bu faaliyeti yerine getiren kişi için “taşıma işleri organizatörü” değil “taşıma işleri komisyoncusu” ifadesi kullanılmıştır. Dolayısıyla, - her ne kadar aşağıda taşıma işleri organizatörü ile taşıma işleri komisyoncusunun aynı kişi olduğunu varsaymış olsak da- TTK kapsamında faaliyet gösteren taşıma işleri komisyoncuları, bu Yönetmeliğin kendilerine uygulanamayacağını iddia edebilirler. Bu nedenle Yönetmelikte yer alan “taşıma işleri organizatörü” ifadesinin “taşıma işleri komisyoncusu” olarak değiştirilmesi gerekir. Aynı şekilde aşağıda tanımlar başlığı altında belirteceğimiz üzere, -yine her ne kadar, yaptıkları faaliyet dolayısıyla yeni TTK’nda “taşıma işleri komisyoncusu” yerine “taşıma işleri organizatörü” ifadesinin

<sup>1</sup> Bu yönetmeliğin taslak halindeki adı “Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmeliği” şeklindeydi.

<sup>2</sup> RG. Tarih: 6 Temmuz 2018 Sayı:30470. 31.12.2018 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan “Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği’nde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik” ile yürürlük tarihi 1.1.2019 olan Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği’nin yürürlüğe giriş tarihi 01.07.2019 tarihine ertelenmiştir.

<sup>3</sup> RG. Tarih: 11.06.2009 Sayı: 27255.

<sup>4</sup> Bununla birlikte söz konusu yönetmelikte taşıma işleri organizatörlerine diğer taşıma türlerinden de yararlanma yetkisi verilmişti(m.4). Yani Yönetmelik, karayolu taşımasına ilişkin olduğu hâlde diğer taşıma türleri bakımından da taşıma işleri organizatörüne yetki vermektedir.

<sup>5</sup> RG. Tarih: 08.01.2018 Sayı: 30295.

<sup>6</sup> RG. Tarih:14.02.2011 Sayı: 27846.

<sup>7</sup> Bu ifade “gösteren veya gösterecek olan” şeklinde olmalıdır.

kullanılmasının daha uygun olacağı görüşünde olsa da- Yönetmelikte taşıma işleri organizatörü için verilen tanım TTK'nda düzenleme altına alınan taşıma işleri komisyoncusunu karşılama-maktadır. Esasen, hatalı olan bu durum daha önce çıkarılan mevzuatla yaratılmıştır. Nitekim Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 1. maddesinde<sup>8</sup> taşıma işleri komisyoncusu ve taşıma işleri organizatörü ifadeleri yan yana kullanılmış ve taşıma işleri organizatörü adında, TTK'nda düzenleme altına alınan taşıma işleri komisyoncusundan farklı bir kişi yaratılmıştır. Aslında bu bakımdan Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'nin taşıma işleri komisyoncusunu da kapsadığının belirtildiği taslak metin (nispeten) daha doğru bir ifadeyi içermekteydi<sup>9</sup>. Ancak biz, madde metninde doğrudan 6102 sayılı TTK zikredildiğinden, taşıma işleri organizatörü ifadesini taşıma işleri komisyoncusu olarak kabul edecek ve değerlendirmelerimizi bu kapsamda yapacağız<sup>10</sup>.

### III. DAYANAK

Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'nin dayanağıyla ilgili olarak belirtmek gerekir ki, 6102 sayılı TTK'nun taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin hükümlerinde (917-930), gerektiğinde taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin olarak alt düzenleme yapılabileceğine ilişkin herhangi bir husus yer almamaktadır. Bu nedenle, incelemesini yaptığımız söz konusu yönetmeliğin dayanak açısından hukuka aykırı olduğu ifade edilmektedir<sup>11</sup>. Ancak 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaş-

tırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'de idareye bununla ilgili olarak yetki verildiğini görmekteyiz. Bununla birlikte söz konusu KHK'nde karayolu<sup>12</sup>, demiryolu<sup>13</sup> ve denizyolu<sup>14</sup> için yetki verildiği halde havayolu için yetki konusunda herhangi bir hüküm öngörülmemiştir. Yine de 6102 sayılı *Türk Ticaret Kanununa göre kurulmuş, ulusal ve uluslararası taşımacılık alanında taşıma işleri organizatörü olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişileri* kapsadığı belirtilen böyle bir yönetmeliğin Ulaştırma Bakanlığı'na ilişkin bir KHK'ye değil de yine TTK'na dayanılarak hazırlanması gerekirdi.

### IV. KAVRAM VE TANIMLAR

Yukarıda da belirttiğimiz üzere, Yönetmelik kapsamında yapılan faaliyetleri ve bu faaliyetleri yerine getiren kişileri belirtmek amacıyla "*taşıma işleri organizatörlüğü*" ve "*taşıma işleri organizatörü*" ifadelerinin kullanılması yerinde bir tercih olmamıştır. Böylece, taşımacılığın düzenleme altına alındığı mevzuatta (Türk Ticaret Kanunu, Karayolu Taşıma Kanunu, Karayolu Taşıma Yönetmeliği...) zaten bir terim birliği sağlanamamışken, bu durum Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'nde de devam ettirilmiştir.

<sup>8</sup> "Bu Yönetmeliğin amacı, karayolu taşımacılık faaliyetlerini ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek; taşımacılık faaliyetlerinde düzeni ve güvenliği sağlamak; taşımacı, acente, **taşıma işleri komisyonculuğu, taşıma işleri organizatörlüğü,...**"

<sup>9</sup> Taslak metin m.2 "Bu Yönetmelik, 14/2/2011 tarihli ve 6102 sayılı *Türk Ticaret Kanununa göre kurulmuş, taşıma işleri komisyoncusu ve/veya taşıma işleri organizatörü olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişileri kapsar*".

<sup>10</sup> Aynı yönde bkz. **Kula Değirmenci**, Nil (2019), "Türk Ticaret Kanunu ile Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'nin ilgili Hükümleri Işığında Taşıma İşleri Komisyonculuğu", *Batider*, C: 35, S:1, s.44.

<sup>11</sup> **Değirmenci**, Yönetmelik s.50 vd.

<sup>12</sup> "Karayolu taşımacılığı alanında taşımacı, organizatör, acente, komisyoncu, lojistik işletmecisi, terminal işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarını belirlemek, bunları yetkilendirmek ve denetlemek" m.7/1-b; " Karayolu taşımacılığı alanında taşımacı, organizatör, acente, komisyoncu, lojistik işletmecisi, terminal işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunanlar ile şoförler başta olmak üzere bu işlerde çalışanların mesleki yeterlik şartlarını belirlemek, bununla ilgili eğitim vermek veya verdirmek, sınav yapmak veya yaptırmak ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek" m.7/1-d.

<sup>13</sup> "Demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecileri ile demiryolu taşımacılığı alanında organizatör, acente, komisyoncu, gar veya istasyon işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarını belirlemek, bunları yetkilendirmek ve denetlemek" m.8/1-b. Ayrıca bkz. 8/1-d.

<sup>14</sup> "Deniz ve içsular ulaştırması alanında liman, iskele veya kıyı yapısı işletmecisi ile gemi işletmecisi, organizatör, acente, komisyoncu ve benzeri faaliyette bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarını belirlemek, bunları yetkilendirmek ve denetlemek" m.9/1-b. Ayrıca bkz. 9/1-d.

İncelemesini yaptığımız faaliyeti yerine getiren kişiyle ilgili olarak TTK Tasarısı'nın ilk hâlinde, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda kullanılan "taşıma işleri komisyoncusu" yerine "taşıma işleri yüklenicisi" ibaresi kullanılmıştır. Ancak, bu ibare Adalet Komisyonunda değiştirilmiş ve "Komisyoncu" ibaresi geri getirilmiştir. Buna gerekçe olarak da, 6762 sayılı Kanun'da kullanılan komisyoncu teriminin, "başkası hesabına taşıtma" işini daha iyi ifade ettiği gösterilmiştir<sup>15</sup>. Ancak, doktrinde, komisyoncu yanında vekilin de dolaylı temsilci sıfatıyla işlem yapabileceği kabul edilmektedir<sup>16</sup>. Türk Hukukunda, bir komisyoncunun söz konusu olabilmesi için, her durumda, kendi adına olduğu hâlde başkası hesabına hareket etme unsurunun varlığı gereklidir<sup>17</sup>. Ancak, 6102 sayılı TTK'nda, taşıma işleri komisyoncusunun gerekli sözleşmeleri yetki almış olması şartıyla gönderen adına yapabileceği hükmü öngörülmüştür (TTK m. 918/3). Bu nedenle, Tasarı'nın ilk hâlinde kullanılmış olan "yüklenici" teriminin "komisyoncu" terimine nazaran daha doğru bir ifade şekli olduğu düşünülebilir. Ancak, "taşıma işleri yüklenicisi", asıl faaliyetin taşıma yüklenimi olduğu, yani taşımanın bizzat gerçekleştirileceği düşüncesi uyandırabileceğinden kanaatimizce yerinde değildir<sup>18</sup>. Ayrıca, taşıma işleri yüklenicisi teriminin tercihi, taşıma işleri komisyoncusunun eser sözleşmesindeki müteahhit için yeni TBK'nda kullanılan yüklenici ile karıştırılması ihtimalini de doğururdu. Bununla birlikte "taşıma işleri aracı"<sup>19</sup> ibaresi de yerinde bir kullanım olmazdı. Zira "aracı" ifadesi bir üst kavramdır. Bu nedenle, söz konusu ifadenin

içine, komisyoncu dışında tellal, acente vs. de girmektedir.

Kanaatimizce, 6102 sayılı TTK'nda, taşıma işleri komisyoncusu ibaresi yerine "taşıtma işleri organizatörü" kavramı kullanılmalıydı<sup>20</sup>. Öncelikle, komisyoncu, taşıyıcıdan farklı olarak taşıma değil "taşıtma" işini üstlenir. Bu nedenle, komisyoncuyla ifade etmek için kullanılan ifadede taşıma yerine "taşıtma" ibaresi yer almalıdır<sup>21</sup>. İkinci olarak, TTK'nda, komisyoncunun asıl yükümlülüğünün eşyanın taşınması olduğu ve bunun taşıma işinin örgütlenmesini kapsadığı belirtilmiştir (m. 918/1). Yani, komisyoncu bir organizatör olarak hareket eder. Ayrıca belirtmek gerekir ki, "taşıtma işleri organizatörü" ibaresi, uygulamada kullanılan ve taşıma işleri komisyoncusunu ifade edip etmediği tartışmalı olan "freight forwarder" ibaresini de karşılayacak niteliktedir<sup>22</sup>. Çünkü 6762 sayılı Kanun'dan farklı olarak 6102 sayılı TTK bakımından taşıma işleri komisyoncusu için öngörülen yükümlülükler (bkz. m.118) dikkate alındığında, Kanun tarafından komisyoncuya *freight forwarder* sıfatı yüklendiği görülecektir<sup>23</sup>. Diğer yandan, aşağıda ayrıntılı olarak belirteceğimiz üzere 6102 sayılı TTK ile birlikte müvekkili adına ve hesabına hareket etme yetkisine sahip olan kişinin teknik olarak komisyoncu olarak nitelendirilmesi ve adlandırılması yanlış olur<sup>24</sup>. Faaliyeti yerine getiren kişiyi

<sup>15</sup> 22. Dönem Adalet Komisyonu Raporu, Türkiye Büyük Millet Meclisi Adalet Komisyonu Esas No: (1/1138), Karar No: 123, Tarih: 3/5/2007.

<sup>16</sup> **Yavuz**, Cevdet (1983) Türk-İsviçre ve Fransız Medeni Hukuklarında Dolaylı Temsil, İstanbul, Fakülteler, s.28 ve orada anılan yazarlar.

<sup>17</sup> YHGK, T: 04.11.1964, E: T/876, K: 635 (AD., 1965, s. 711); YHGK, T: 15.9.1971, E: 1969/T-736, K: 521 (TİK., 1972, s. 208).

<sup>18</sup> Aynı yönde **Kara**, Hacı (2006), "Deniz Taşımacılığında Freight Forwarder", Legal Hukuk Dergisi, Yıl 4, S: 37, s. 86.

<sup>19</sup> Bu ifade için bkz. **Kara**, s. 86.

<sup>20</sup> Aynı yönde **Ünan**, Samim (2006), "Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki Eşya Taşımaya, Taşımacı Acentesine, Taşıma İşleri Yüklenicisine ve Zorunlu Sigortaya İlişkin Bazı Yanlış Düzenlemeler", Mehmet Somer'in Anısına Armağan, İstanbul, s.385, dpn.2; ancak yazar, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın ilk halinde yer alan "taşıma işleri yüklenicisi"nin de kullanılabileceği görüşündedir.

<sup>21</sup> Aynı yönde **Aydın**, Alihan (2006), "TTK Tasarısı'nda, Taşıma İşlerine Dair Hükümlerin Değerlendirilmesi", HPD, S: 6, Mayıs, s. 68.

<sup>22</sup> 6762 sayılı Kanun'daki düzenlemesiyle taşıma işleri komisyoncusu ile "freight forwarder"ın aynı şeyler olmadıkları ve tam olarak örtüşmedikleri yönünde bkz. **Doğrucu**, Muhittin (2004), "Freight Forwarder", Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 9, S: 1-4, s. 85.

<sup>23</sup> **Kula Değirmenci**, Nil (2012) Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme, İzmir, Dokuz Eylül, s. 88-89; **Kara**, s. 86.

<sup>24</sup> Aynı yönde **Misili**, Sinan (2015), "Yeni Türk Ticaret Kanunu ve 1998 Alman Taşıma Hukuku Reformu Işığında For-

ifade etmek üzere kullanılması gereken terim bakımından kanaatimiz bu şekilde olmasına rağmen yukarıda da belirttiğimiz üzere terim birliği açısından Yönetmelik'te TTK'nda tercih edilen “*taşıma işleri komisyoncusu*” ifadesinin kullanılması gerekirdi.

Yönetmeliğin 4. maddesinin 1 bendinde “*taşıma işleri organizatörü: yük<sup>25</sup> taşımacılığı alanında ilgili mevzuat uyarınca yetki belgesi veya faaliyet izni almış gerçek veya tüzel kişilerin imkân, kabiliyet ve kapasitelerini kullanarak kendi nam ve hesabına yük taşıması yaptırarak taşıma faturası/sözleşmesi düzenleyen, taşıma ile ilişkili depolama, paketleme, etiketleme, ambalajlama, sipariş yönetimi, gümrük, sigorta, dağıtım vb. lojistik işlemleri gerçekleştiren bir veya birden fazla taşıma türü kullanarak taşımacılık ve lojistik hizmetlerini sunmayı meslek edinen ve Bakanlıkça yetki belgesi verilen gerçek ve tüzel kişiler*” şeklinde tanımlanmıştır<sup>26</sup>. Yönetmelikte yapılan tanımda taşıma işleri organizatörünün “*kendi nam ve hesabına*” yük taşıması yaptıracağı belirtilmiştir. Bunun sonucu olarak Yönetmeliğin, taşımayı “*başkası ad ve hesabına*” yaptıran taşıma işleri komisyoncusuna uygulanamaması gibi bir durum ortaya çıkar<sup>27</sup>. Bu nedenle, bu ibarenin tanımdan çıkarılması gerekir. Şöyle ki, genel olarak komisyoncu, kendi namına ve bir müvekkil hesabına faaliyette bulunur (TBK. m.532/1). 6762 sayılı TTK'nun 808. maddesinin 1. fıkrasında da “*...kendi namına ve bir müvekkil hesabına*” faaliyette bulunacağı belir-

tilerek taşıma işleri komisyoncusunun sahip olduğu dolaylı temsil yetkisi açıkça vurgulanmıştır. Yani, kural olarak komisyoncu dolaylı temsil yetkisini haiz olarak iş görür<sup>28</sup>. Taşıma işleri komisyoncusu, eşyayı taşıyacak olan taşıyıcı ile kendi adına sözleşme yapar. Bu nedenle, taşıma işleri komisyoncusu, eşyayı taşıyan kişiye karşı müvekkilinin gizli bir temsilcisi (vekil) durumundadır<sup>29</sup>. Müvekkil ile taşıma işleri komisyoncusu arasındaki ilişkiler komisyonculuk sözleşmesi; taşıma işleri komisyoncusu ile taşıyıcı arasındaki ilişkiler ise taşıma sözleşmesi hükümlerine tâbidir. Çünkü komisyoncu, taşıma sözleşmesini kendi adına akdeder<sup>30</sup>. 6762 sayılı TTK bakımından durum böyle olmakla birlikte, 6102 sayılı TTK'nun yeni düzenlemesiyle “*kendi namına, müvekkil hesabına hareket etme*” ifadesi madde metninden çıkarılmıştır. Bununla birlikte, 6102 sayılı TTK'nun 918. maddesinin 1. fıkrasının b bendinde “*taşıma işini fiilen gerçekleştirecek taşıyıcıyı ve taşıyıcıları seçmek, eşyanın taşınması için gereken taşıma, ardiye ve taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmelerini yapmak*” taşıma işleri komisyoncusunun yükümlülükleri arasında sayılmıştır. Aynı maddenin 3. fıkrasında ise, taşıma işleri komisyoncusunun, gerekli sözleşmeleri kendi veya böyle bir yetki almış olması şartıyla, gönderen adına yapacağı öngörülmüştür. Görüldüğü üzere, taşıma işleri komisyoncusu böyle bir yetki aldığı takdirde, müvekkilini doğrudan temsil etme yetkisini haiz olur. Bu maddenin varlığı dolayısıyla, madde metninde açıkça belirtilme-

varder Sözleşmesinin Hukuki Niteliği, Özellikleri ve Forwarder Teriminin Karşılığı”, IÜHF, C: LXXIII, S: 2, s. 293.

<sup>25</sup> “Yük” ibaresi yerine “eşya” ibaresi kullanılmalıydı. Nitekim bkz. TTK.m.850/1 “Eşya her türlü yükü de kapsar”.

<sup>26</sup> Yönetmeliğin taslak halinde yapılan tanım ise şu şekildeydi: “*Taşıma işleri organizatörü: Yük taşımacılığı alanında ilgili mevzuat uyarınca yetki belgesi veya faaliyet izni almış gerçek veya tüzel kişilerin imkân, kabiliyet ve kapasitelerini kullanarak belirli taşıma güzergâhı üzerinden kendi nam ve hesabına yük taşıması yaptırarak taşıma faturası/sözleşmesi düzenleyen; ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya müstahdem gibi bağımlı bir sıfatı olmaksızın bir veya birden fazla taşımacıyı ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi ve onlar adına taşıma sözleşmesi yapmayı meslek edinen ve Bakanlıkça yetki belgesi verilen gerçek ve tüzel kişileri*” (m. 4/1).

<sup>27</sup> Aynı yönde **Değirmenci**, Yönetmelik s. 46.

<sup>28</sup> **Yavuz**, s. 28.

<sup>29</sup> **Helm**, Johann Georg (1986), Speditionsrecht, 2. völlig neu bearbeitete Auflage, Berlin, De Gruyter, §§ 407-409, 10; **Bilgişin**, Şevket Memedali (1950), Ticaret Hukuku Prensipleri, C: 1, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi – Duygu, s. 336 vd.

<sup>30</sup> 6762 sayılı TTK bakımından, şayet sözleşmede taşıma işleri komisyoncusunun müvekkil adına hareket etmesi şart koşulmuşsa artık taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden bahsedilemez. Böyle bir durumda adi vekâlet, simsarlık veya acente sözleşmesinin varlığından bahsedilebilir. İsviçre hukuku bakımından aynı yönde bkz. **Montanaro**, Giovanna (2001), Die Haftung des Spediteurs für Schäden an Gütern, Unter besonderer Berücksichtigung des Lufttransportes und der Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteurverbandes (AB SSV), Schulthess Zürich, s. 3.

miş olsa dahi taşıma işleri komisyoncusunun kural olarak kendi adına ve bir müvekkil hesabına hareket eden kimse olarak anlaşılması gerektiği belirtilmektedir<sup>31</sup>. Nitekim 917. maddenin gerekçesinde, komisyoncunun<sup>32</sup> 6762 sayılı TTK'nun 808. maddesinin birinci fıkrasında, “*ücret mukabilinde kendi namına ve bir müvekkili hesabına eşya taşıtan kişi*” olarak tanımlandığı, Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu hazırlanırken aynı doğrultuda bir tanımın esas alındığı ve ilgili hükümlerin böyle bir tanıma göre hazırlandığı belirtilerek, Alman Ticaret Kanunu'nun 453 ilâ 465. maddelerinden iktibas edilen TTK tasarısının 917 ilâ 930. maddelerinin temelinde de yine aynı tanımın yattığı ifade edilmiştir<sup>33</sup>. Ayrıca, yukarıda da belirttiğimiz gibi, Tasarı'nın ilk hâlinde kullanılan “yüklenici” ibaresi yerine “başkası hesabına taşıma” işini daha iyi ifade ettiği gerekçesiyle “Komisyoncu” ibaresi geri getirilmiştir. Görülüyor ki, kanun koyucu, taşıma işleri komisyoncusunun bu özelliğinin devam ettiğini belirtmektedir. Kanatimizce 6102 sayılı TTK'nın 918. maddesinin 3. fıkrasının varlığı karşısında “*kendi namına, müvekkil hesabına hareket etme*” taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin ayırt edici özelliklerinden biri olmaktan çıkmıştır<sup>34</sup>. Nitekim Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu Tasarısı'nın ilk hâlinde<sup>35</sup> “*başkası hesabına hareket*” ibaresi tasarı metninde yer almaktaydı. Ancak, bu ibare, komisyoncunun, kesin ücret<sup>36</sup> anlaşmasında olduğu gibi her zaman başkası hesabına hareket etmediği gerekçesiyle

adalet komisyonu tarafından kaldırılmış ve artık taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin, komisyoncunun eşyanın taşınmasını hem müvekkili hem de kendi hesabına üstlendiği bir sözleşme olarak anlaşılması gerektiği belirtilmiştir<sup>37</sup>. Ayrıca, “*Gönderenin Alacakları*”nın düzenlendiği 922. maddenin ilk cümlesindeki, “*gönderen, komisyoncunun kendi adına ve onun hesabına yaptığı sözleşmelerden doğan alacaklarını*” ibaresinin varlığı da bu görüşü destekler niteliktedir<sup>38</sup>.

Bu hususla ilgili olarak Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki hükümlere de değinmekte fayda vardır. Karayolu Taşıma Kanunu'nun 10. maddesinde de taşıma işleri komisyonculuğu yetki belgesine sahip olanların taşıyıcı yetki belgesi almadan kendi nam ve hesaplarına taşıma yapamayacakları ve yaptırılmayacakları hüküm altına alınmıştır (1. fıkra). Ayrıca, taşıma işleri komisyoncularının, kendi namlarına eşya taşıtabilmeleri için bu taşımaları bir müvekkil hesabına yapmalarının zorunlu olduğu belirtilmiştir (2. fıkra). Bu maddeye aykırı davranan taşıma işleri komisyoncularının iki bin Türk Lirası idari para cezası ile cezalandırılacağı da hükme bağlanmıştır (KTK. m. 26/e). Görüldüğü üzere, taşıyıcı yetki belgesi olmayan bir taşıma işleri komisyoncusu, taşımayı sadece kendi adına ve müvekkili hesabına yaptırabilecektir. Kendi ad ve hesabına taşıma yapmak veya yaptırmak isteyen bir taşıma işleri komisyoncusunun taşımacı yetki belgesine sahip olması gerekmektedir. 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 hâlinde bu belgeyi de haiz olması şarttır<sup>39</sup>. Bu

<sup>31</sup> Arkan, Sabih (2011), Ticarî İşletme Hukuku, 15. Baskı, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, s. 233.

<sup>32</sup> Madde gerekçesinde “*yüklenici*” ibaresi kullanılmıştır.

<sup>33</sup> 917. maddeye ilişkin gerekçe, s. 650.

<sup>34</sup> Aynı yönde bkz. Gass, Wolfram & (Boujong,K; Ebenroth, C. T.; Joost,D.) (2001), Handelsgesetzbuch, Band 2, § 343-475 h, Transportrecht Bank-und Börsenrecht, München, § 453, 16, 33 ve § 454, 56; aksi görüş için bkz. Bozer, Ali & Göle, Celal (2013), Ticari İşletme Hukuku, İkinci Bası, Ankara, Seçkin, s. 96.

<sup>35</sup> BT-Drucksache 13/8445, s. 106.

<sup>36</sup> Bu konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Akdeniz, Umut (2014), “Taşıma İşleri Komisyonculuğunda Kesin Ücret Anlaşması ve Bunun Hukuki Sonuçları”, Legal Hukuk Dergisi Cilt.11, Sayı. 132.

<sup>37</sup> BT-Drucksache 13/10014, s. 52.

<sup>38</sup> Bu konu hakkında ayrıca bkz. Akdeniz, Umut (2013), Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi, Ankara, Adalet, s. 13 vd.

<sup>39</sup> CAN, bu düzenleme tarzının, kanun koyucunun taşıma işini kendi ad ve hesabına yaptıran taşıma işleri komisyoncusunu, asıl (akdi) taşıyan-alt (fiili) taşıyan ayrımında ki, asıl (akdi) taşıyan gibi görmesinden kaynaklanmış olabileceğini, 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

hüküm, taşıma işleri komisyoncusunun taşımayı bizzat gerçekleştirmesi<sup>40</sup> bakımından kabul edilebilirse de, taşımayı üstlenen komisyoncunun taşımayı başka bir işletmeye gördürmesini ve toplama yük tatbikatını engeller niteliktedir. Ayrıca belirtmek gerekir ki, KTK'nın 10. maddesinin 1. ve 2. fıkraları birbirleriyle çelişir nitelikte kaleme alınmışlardır. Zira anılan maddenin 1. fıkrasında, taşıma işleri komisyoncularının belli şartlar altında kendi nam ve hesaplarına taşıma yapabilecekleri veya yaptırabilecekleri düzenlenmişken, 2. fıkrada taşıma işleri komisyoncularının kendi namlarına eşya taşıtabilmeleri için bu taşımaları bir müvekkil hesabına yapmalarının zorunlu olduğu belirtilmiş ve 1. fıkrada öngörülen yetki (kendi nam ve hesaplarına hareket edebilme) kaldırılmıştır.

Yönetmeliğin, taşıma işleri organizatörünün tanımlandığı hükmünde (m. 4/l) kullanılan “yük taşımacılığı alanında ilgili mevzuat uyarınca yetki belgesi veya faaliyet izni almış gerçek veya tüzel kişilerin imkân, kabiliyet ve kapasitelerini kullanarak” ifadesinin mefhumu muhalifinden, yetki belgesine sahip olmayan kişilerin imkân, kabiliyet ve kapasitelerini kullanarak faaliyet gösterenlerin taşıma işleri organizatörü olmadığı sonucuna varılacaktır. Bu yüzden tanımdaki bu ifade de hatalıdır ve tanımdan çıkarılmalıdır. Ayrıca tanımda taşıma işleri organizatörünün bu işi meslek edinmiş olması gerektiği ifade edilmiştir. Yönetmeliğin söz konusu hükmünün kanuna aykırı olup olmadığının tespiti bakımından taşıma işleri komisyonculuğu işinin meslek edinilmesi gerektiği hususunun 6102 sayılı TTK'nda da aranıp aranmadığının incelenmesi gerekir. 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 808. maddesinde taşıma işleri

komisyoncusu “*ücret mukabilinde, kendi namına ve bir müvekkil hesabına eşya taşıtmayı sanat ittihaz etmiş olan kimse*” şeklinde tarif edilerek, taşıma işleri komisyonculuğunun varlığı bakımından bu işin meslek edinilmiş olması gerektiği, yani, devamlılık unsurunun zorunluluğu kabul edilmişti. 6762 sayılı kanunda yer alan “*sanat ittihaz etmiş olmak*” ifadesi yerine, 6102 sayılı kanunda “*taşıma işleri komisyonculuğu bir ticarî işletme faaliyetidir*” (TTK. m. 917/2) ifadesi kullanılmıştır. Ancak, TTK'nun 917. maddesinin gerekçesinde 2. fıkrayla ilgili olarak herhangi bir açıklama yapılmamıştır. Buna karşın, TTK'nun taşıma işleri kitabının genel hükümleri arasında yer alan 850. maddesinin taşıma işlerinin ticarî işletme faaliyeti olduğunu öngören 3. fıkrasına ilişkin madde gerekçesinde, hükmün, taşıma işlerini ticarî işletme faaliyeti olarak kabul ederek sadece bir karine koyduğu, aksi hâlde 850 vd. maddelerinin kıyas yolu ile uygulanacağı ifade edilmiştir. Ayrıca taşıyıcının taşımayı bir meslek olarak icra etmesi gerektiği ile taşımacılık işinin bir esnaf işletmesi bağlamında yürütülemeyeceği belirtilmiştir. Acaba 6102 sayılı TTK'nda taşıma işleri komisyonculuğunun ticarî işletme faaliyeti olarak kabul edilmesi, bu işin meslek edinilmesini zorunlu bir unsur haline getirir mi<sup>41</sup>? Başka bir ifadeyle, taşıma işleri komisyonculuğu için devamlılık bir zorunluluk mudur<sup>42</sup>? Bu iş, bir ticarî işletme kapsamında bir defaya mahsus olarak yerine getirilemez mi? Türk Ticaret Kanunu'nun 11. maddesinin 1. fıkrasına göre, “*ticarî işletme, esnaf işletmesi için öngörülen sınırı aşan düzeyde gelir sağlamayı hedef tutan faaliyetlerin devamlı ve bağımsız şekilde yürütüldüğü işletmedir*”. Bu tanıma göre, ticarî bir işletme bünyesinde birbirinden farklı faaliyetler bir arada yürütülebilir. Ancak her bir faaliyetin ayrı ayrı ve sürekli yerine getirilmesi gerekmez. Buna göre taşıma işleri ko-

komisyoncusunun bunu taşımacı yetki belgesine sahip olmadan yaptırılmayacağı gibi bir sonuca götüreceğinin de gözden kaçırılmaması gerektiğini haklı olarak ifade etmektedir. **Can**, Mertol (2005), “4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabii Olduğu Hukukî Esaslar”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C: IX, S: 1-2, s. 29.

<sup>40</sup> Bu konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Akdeniz**, Umut (2013), “Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Üzerine Alması ve Bunun Hukuki Sonuçları”, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C. IV, S. 2, s. 181 vd.

<sup>41</sup> Eşya taşıma işinin meslek edinilmesi gerektiği yönünde bkz. **Ayhan**, Rıza & **Özdamar**, Mehmet & **Çağlar**, Hayrettin (2015), Ticari İşletme Hukuku, 8. Baskı, Ankara, Yetkin, s. 482.

<sup>42</sup> Devamlılık unsurunun bulunması gerektiği yönünde bkz. Arkan, s. 234.

misyonculuğu da bir ticarî işletme altında, bu iş meslek edinilmeden bir defaya mahsus olarak yerine getirilebilecektir. TTK'nun 917. maddesinin 2. fıkrasındaki “*taşıma işleri komisyonculuğu bir ticarî işletme faaliyetidir*” hükmünün bu şekilde anlaşılması gerektiği kanaatindeyiz. Diğer yandan, kanaatimizce sırf taşıma işleri komisyonculuğu ile uğraşılması durumunda işletmenin TTK'nun 11. maddesinde öngörülen ölçütlere uymaması durumunda dahi ticarî işletme sayılmasını haklı kılacak hiçbir gerekçe yoktur<sup>43</sup>. Taşıma işleri komisyonculuğu yapan bu işletme esnaf işletmesi de olabilir<sup>44</sup>. Tüm bu izahattan anlaşılacağı üzere, 6102 sayılı TTK bakımından taşıma işleri komisyonculuğunun bir meslek olarak yapılmasının zorunlu olmadığı, dolayısıyla kanuna uygunluk açısından Yönetmelikte bu işin meslek olarak yapılmasının şart edilemeyeceği kanaatindeyiz. Diğer yandan Karayolu Taşıma Kanunu'nda taşıma işleri komisyoncusunun eşya taşıma işini meslek edinen kişi olduğu belirtilerek taşıma işleri komisyonculuğu bakımından devamlılık unsuru şart koşulmuştur (KTK m.3). Ancak belirtmek gerekir ki, 6102 sayılı TTK'nda yapılan düzenleme ve öngörülen hükümlerle birlikte artık KTK'ndaki taşıma işleri komisyoncusu ile TTK'ndaki taşıma işleri komisyoncusu birbiriyle örtüşmemektedirler<sup>45</sup>. Bu halde, her ne kadar daha genel olsa da taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin özel düzenlemeyi içerdiğinden ve daha yeni tarihli olduğundan TTK hükümlerine üstünlük tanımak gerekir.

Yönetmeliğin “Tanımlar” başlıklı 4. maddesindeki tanımlardan bir diğeri “*alıcı*”dır. Söz konusu hükümde alıcı, “*taşıma belgesine göre yükün alıcısı veya taşıma belgesi hükümlerine uygun olarak alıcı tarafından atanmış veya taşıma sözleşmesi/belgesi olmadan yürütülen taşımalarda ise yükün varış noktasında idaresini üstlenen gerçek*

*veya tüzel kişiler*” olarak tanımlanmıştır. Yapılan tanımda bahsedilen kişi için taşıma hukuku literatüründe ve TTK'nda ve diğer mevzuatta<sup>46</sup> “*gönderilen*” ibaresi kullanılmaktadır. Bu nedenle “*alıcı*” yerine “*gönderilen*” teriminin kullanılması gerekirdi.

Yönetmeliğin 4. maddesinin “m” bendinde taşıma senedi “*yük taşımalarında gönderen ile yetki belgesi/faaliyet izni sahibi arasında akdedilen, ilgili diğer mevzuat ve bu Yönetmelikle belirlenen bilgileri ihtiva eden sözleşme belgesi veya bu tür bir sözleşmede bulunması gereken bilgileri ihtiva etmesi halinde taşıma senedi yerine geçecek olan taşıma faturası, taşıma irsaliyesi veya irsaliyeli taşıma faturası*” şeklinde tanımlanmıştır. Tanımda kullanılan “*yetki belgesi/faaliyet izni sahibi*” ifadesi ile taşıma işleri organizatörü mü yoksa taşıyıcı mı kastedilmektedir? Burada da bir belirsizlik vardır. Bu nedenle bu ifade yerine “*taşıyıcı*” ibaresi yer almalıdır.

Yönetmeliğin 4. maddesinin “n” bendinde ise taşımacının tanımı yapılmıştır. Buna göre “*taşımacı, ticarete konu olan yükü taşımaya kabul eden ve bu yükün belli bir çıkış noktasından başka bir varış noktasına taşınmasını sağlayarak alıcıya teslim eden ilgili mevzuat uyarınca yetki belgesi veya faaliyet iznine sahip gerçek ve tüzel kişileri*” ifade eder. Görüldüğü üzere Yönetmelikte, TTK'nda kara taşımaları için kullanılan “*taşıyıcı*” ve deniz taşımaları için kullanılan “*taşıyan*” ibareleri yerine “*taşımacı*” kavramı tercih edilmiştir. Terim birliği açısından burada taşıyıcı ibaresinin kullanılması gerekirdi<sup>47</sup>. Ayrıca tanımda kullanılan “*ticarete konu olan yük*” ifadesi ile ne kastedilmektedir? Ticarete konu olmayan eşyalara -bu anlamda örneğin taşınma eşyası taşımaları bu Yönetmelik kapsamına girmeyecek midir? Yanıltıcı olan bu ifadenin madde metninden çıkartılması gerekmektedir birlikte kanaatimizce, taşıyıcının yaptığı faaliyet kapsamında taşınma eşyası taşımaları da ticarete konu olan eşya kapsamında telakki edilmeli ve

<sup>43</sup> Aynı yönde **Adıgüzel**, Burak (2019), Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç), 2. Baskı, Ankara, Adalet, s. 307.

<sup>44</sup> Aynı yönde **Can**, Mertol (2017), CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri İle Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, 1. Bası, Ankara, İmaj, s. 139.

<sup>45</sup> Aynı yönde **Misili**, s. 295.

<sup>46</sup> Nitekim bkz. KTK. m. 3 vb.

<sup>47</sup> Aynı yönde bkz. **Değirmenci**, Yönetmelik, s. 47.



bunların da Yönetmelik kapsamına girdiği kabul edilmelidir.

## V. TAŞIMA İŞLERİ ORGANİZATÖRÜNÜN YÜKÜMLÜLÜK VE SORUMLULUKLARI

Öncelikle belirtmek gerekir ki; taşıma işleri organizatörünün sorumluluğunun yönetmelikte tek bir hükümle değil birden fazla hükümle düzenlenmiş olması ve madde başlıkları ile içeriklerinin birbirleriyle örtüşmemesi, yönetmeliğin belli bir sistematik gözetilmeden, kendi içinde uyumu konusunda çaba sarf edilmeden hazırlandığını göstermektedir. Nitekim Yönetmeliğin 5. maddesinin başlığı “*taşıma işleri organizatörünün sorumlulukları*” olmasına rağmen 15. maddesi de benzer bir biçimde “*genel sorumluluklar*” başlığını içermektedir. Kaldı ki 5. maddede sorumluluk değil yükümlülüklerden bahsedilmiştir<sup>48</sup>. Aynı şekilde, taşıma işleri organizatörlüğü yetki belgesi sahiplerinin yükümlülüklerinin düzenlendiği 16. maddesinde de yükümlülük dışında sorumluluğu düzenleyen hükümler öngörülmüştür. Örneğin; söz konusu maddenin 2. fıkrasında yetki belgesi sahiplerinin, yükü teslim aldıkları andan teslim edinceye kadar, yükün tamamen veya kısmen kaybindan, zayıından<sup>49</sup>, hasara uğramasından, çalınmasından, güvenliğini sağlamak, teslim alınan şeklini muhafaza etmekten, korunması ve taşınmasından sorumlu oldukları belirtilmiştir. Bu fıkranın yükümlülüklerin değil sorumluluğun düzenlendiği maddede yer alması gerekirdi. Ayrıca 16. madde-

nin ilk fıkrası<sup>50</sup>, 5. maddenin 2. fıkrasının<sup>51</sup> tekrarı olarak kaleme alınmıştır ve bu yönden gereksizdir.

Yönetmelikte ayrı bir madde olarak değil de yükümlülükler kısmında yer alması gereken hükümlerden bir tanesi de “*organizatörlük faaliyetlerinde hizmetin sürekliliği*” başlıklı 6. maddesidir. Bu maddeye göre “*Yetki belgesi sahipleri, almış oldukları yetki belgesi kapsamına giren hizmetlerde, hizmetin sürekliliğini sağlamak zorundadır*”.

Yönetmeliğin 5. maddesinin 2. fıkrasında “*taşımacılık*<sup>52</sup> işleri organizatörünün, faaliyetlerini ikili ve çok taraflı uluslararası anlaşma ve sözleşmelere, Kanuna, bu Yönetmeliğe ve ilgili diğer mevzuata uygun olarak gerçekleştirmesi esastır” hükmü yer almaktadır. Bu hüküm zaten bilinen ve olması gereken bir durumu ifade ettiğinden gereksizdir. Benzer bir gereksizlik, Yönetmeliğin “*genel kural olarak taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetinde yer alan tarafların hak, sorumluluk ve yükümlülükleri, ilgili mevzuat doğrultusunda, taraflar arasında akdedilen sözleşme hükümleriyle belirlenir. Taşıma işleri organizatörü ve onunla akdi ilişki kuran taraflar, akdi ilişkiden doğan edimlerini karşılıklı olarak yerine getirmekle yükümlüdür*” hükmünü havi 15. ve “*yetki belgesi sahipleri; taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetlerinin, ilgili kanunlara, kararnamelere, yönetmeliklere ve diğer mevzuata, Türkiye'nin taraf olduğu anlaşma ve sözleşmelere uygun olarak yürütülmesinden sorumludur*” hükmünü havi 16. maddeleri (8. fıkr) vb.<sup>53</sup> için de söz konusudur.

Yönetmeliğin 16. maddesinin 3. fıkrasında ise, yetki belgesi sahiplerinin, müşterilerinin talimatları, beyanları ve bildirilen teslim şekilleri doğrultusunda yükün taşınmasını organize etmek, gümrük

<sup>48</sup> “(1) Bu Yönetmelik kapsamına giren taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetinde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin Bakanlık tarafından verilecek yetki belgesini almaları zorunludur.

(2) Taşımacılık işleri organizatörünün, faaliyetlerini ikili ve çok taraflı uluslararası anlaşma ve sözleşmelere, Kanuna, bu Yönetmeliğe ve ilgili diğer mevzuata uygun olarak gerçekleştirmesi esastır.

(3) Taşıma işleri organizatörü, bu Yönetmelik kapsamındaki faaliyetlerini, Bakanlığa bildirdikleri merkez ve şubelerinde yürütmekle yükümlüdür”.

<sup>49</sup> Söz konusu fıkrada, aynı anlama geldiklerinden ya “kayıp” ya da “zıya” kelimelerinden bir tanesinin kullanılması gerekirdi.

<sup>50</sup> “Yetki belgesi sahipleri; taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetlerinin, ilgili kanunlara, kararnamelere, yönetmeliklere ve diğer mevzuata, Türkiye'nin taraf olduğu anlaşma ve sözleşmelere uygun olarak yürütülmesinden sorumludur”.

<sup>51</sup> “Taşımacılık işleri organizatörünün, faaliyetlerini ikili ve çok taraflı uluslararası anlaşma ve sözleşmelere, Kanuna, bu Yönetmeliğe ve ilgili diğer mevzuata uygun olarak gerçekleştirmesi esastır”.

<sup>52</sup> “taşımacılık” değil “taşıma” olmalıydı.

<sup>53</sup> Bkz. Yönetmeliğin 16. maddesinin 7. ve 8. fıkraları.

mevzuatında aranan şartların yerine getirilerek gümrük ve transit işlemleriyle ilgili gerekli beyanları müşterilerinden almak ve müşterilerine vermek ile sorumlu oldukları; 2. fıkrasında ise yetki belgesi sahiplerinin, yükü teslim aldıkları andan teslim edinceye kadar, yükün tamamen veya kısmen kaybindan, zayiinden, hasara uğramasından, çalınmasından, güvenliğini sağlamaktan, teslim alınan şeklini muhafaza etmekten, korunması ve taşınmasından sorumlu oldukları belirtilmiştir. Ancak, TTK'nun taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunun düzenlendiği hükümleri karşısında, Yönetmeliğin bu hükümlerine gerek bulunmamaktadır.

Diğer yandan Yönetmeliğin 16. maddesinin 2.fıkrasında, yetki belgesi sahipleri, yükü teslim aldıkları andan teslim edinceye kadar, yükün tamamen veya kısmen kaybindan, zayiinden, hasara uğramasından, çalınmasından, güvenliğini sağlamaktan, teslim alınan şeklini muhafaza etmekten, korunması ve taşınmasından sorumlu oldukları belirtilmiş ama sorumluluğun sona erme zamanı olarak yükün teslim edileceği kişiye ilişkin bir belirleme yapılmamıştır. Yükün tesliminden taşıyıcıya mı yoksa alıcıya (gönderilen) mi teslimi anlaşılmalıdır? Yükün alıcıya (gönderilene) teslimi kastedilmişse belirtmek gerekir ki bu durum taşıma işleri organizatörlerinin (komisyoncusunun) taşıyıcı sayılmasına yol açar ki; bu, "organizatör" (komisyoncu) kavramı ile bağdaşmaz.

Aynı durum Karayolu Taşıma Kanunu için de geçerlidir. Karayolu Taşıma Kanunu'nda da taşıma işleri komisyoncularının bu sıfatla yapmış oldukları faaliyet ve işlemlerden taşıyıcı ile müştereken ve müteselsilen sorumlu oldukları belirtilmiştir (m. 9)<sup>54</sup>. Görüldüğü üzere, söz konusu kanun kamu hukuku karakterli bir düzenleme olmasına rağmen, taşıma işlerinin özel hukuk tarafına ilişkin bir sorumluluk hükmünü de muhtevirdir.<sup>55</sup>

<sup>54</sup> Aynı yönde Karayolu Taşıma Yönetmeliği m. 40/1.

<sup>55</sup> Bu durumun eleştirisi için bkz. **Ülgen, Hüseyin & Kendigelen, Abuzer & Kaya, Arslan (2002), "Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısı Hakkında Düşünceler", Ömer Teoman'a**

Belirtmek gerekir ki, bu sorumluluk düzenlemesi, taşıma işleri komisyoncusu için 6102 sayılı yeni TTK'nda öngörülen sorumluluk esasına tamamen aykırıdır<sup>56</sup>. Aslında bu durum, yönetmelik hazırlanırken taşıma işleri organizatörünün hep bir taşıyıcı olarak kabul edilmesinin sonucudur ve kanaatimizce hatalıdır.

Yönetmeliğin 16. maddesinin 6. fıkrası ile 18. maddesinin 3. fıkrası ve taşıma işleri organizatörünün "taşıyıcı sorumluluk sigortası" yaptırmasının öngörüldüğü 19. maddesinin 2. fıkrası da aynı kabulün sonucu olarak karşımıza çıkmaktadırlar. Nitekim 16. maddenin 6. fıkrasında; yetki belgesi sahiplerinin, taraflar arasında mutabık kalınan haller dışında, **taşıma sözleşmesinde** yer almayan hizmetler için ücret talep edemeyecekleri hüküm altına alınmıştır. Ancak taraflar arasında taşıma değil organizatörlük sözleşmesi bulunduğundan, hükümde taşıma sözleşmesinden değil taşıma işleri organizatörlüğü sözleşmesinden bahsedilmeliydi. Kaldı ki bu halde dahi hüküm, sözleşmede yer almayan ancak mücbir sebep veya halin icabı yerine getirilmesi zorunlu olup da gönderenden talimat almaya imkân bulunmayan zorunlu durumlarda yapılan masrafın tahsilini engeller niteliktedir. Nitekim bu yönden TTK'na da aykırıdır<sup>57</sup>. Zira TTK'nun 870. maddesinin ilk fıkrasına göre, "taşıma ücreti, eşyanın tesliminde ödenir. Taşıyıcı, taşıma ücretinden başka, eşya için yapılan, **duruma ve şartlara göre gerekli olan giderleri de isteyebilir**". Yönetmeliğin 18. maddenin 3. fıkrasında ise gönderen ve alıcının (gönderilenin), taşıttığı yükün varış gümrüğüne varmasından sonra cirolanmış<sup>58</sup> olduğu taşıma senedini ve kararlaştırılmış olan taşıma bedeli ile taşımadan

55. Yaş Günü Armağan'ı, C: 1, İstanbul, s. 800-801; aynı yönde bkz. **Ünan**, s. 388.

<sup>56</sup> 6762 sayılı Kanun bakımından aynı yönde **Ülgen/ Kendigelen/Kaya**, s. 803.

<sup>57</sup> Aynı yönde **Değirmenci**, Yönetmelik s. 56.

<sup>58</sup> Yönetmelikte kullanılan bu ifade taşıma senedinin emre yazılı bir kıymetli evrak olduğu hususunda yanlış bir kanaat oluşturabileceğinden hatalıdır. Zira TTK'na göre taşıma senedi kıymetli evrak değildir. Bkz. TTK. m. 856'ya ilişkin gerekçe, s. 628-629.

doğan diğer bedelleri, düzenlenen taşıma senedi gereğince taşıma işleri organizatörüne vermek ve ödemekle yükümlü oldukları belirtilmiştir. Ancak TTK'na göre bu hakka esasen taşıyıcı sahiptir.

Yönetmeliğin “Mesleki Yeterlilik”<sup>59</sup> başlığını taşıyan 13. maddesinde bir yükümlülük öngörül-  
düğünden bunun yükümlüklerin düzenlendiği  
kısmında yer alması gerekirdi. Ayrıca, yönetmeliğin  
tanımlar kısmında ÜDY ve ODY'nin tanımı veril-  
diğinden söz konusu maddede bu kişilerin tanımının  
uzun uzadıya yazılması gereksiz bir tekrara ve  
hataya yol açmıştır. Nitekim 4. maddedeki ÜDY  
tanımında gerçek kişilerden bahsedilmiş olmasına  
rağmen<sup>60</sup> 13. maddede<sup>61</sup> sadece tüzel kişilerden  
bahsedilmiş; 4. maddedeki ODY tanımında bu-  
lunmamasına rağmen<sup>62</sup> 13. maddede<sup>63</sup> “veya buna  
ait bağımsız bir birimin” ifadesi yer almıştır.

Yönetmeliğin 5. maddesinde taşıma işleri  
organizatörlüğü faaliyetinde bulunacak gerçek ve  
tüzel kişilerin Bakanlık tarafından verilecek yetki  
belgesini almalarının zorunlu oldukları ifade edil-  
miştir. Söz konusu hükümde yer alan “Bu Yönet-  
melik kapsamına giren taşıma işleri organizatör-  
lüğü faaliyetinde bulunacak gerçek ve tüzel kişile-  
rin...” ifadesinin mefhumu muhalifinden sanki bu  
yönetmelik kapsamına girmeyen taşıma işleri  
organizatörü bulunabileceği ve bu Yönetmelik  
hükümlerine tabi olmadan bu faaliyeti yapabile-  
cekleri sonucu çıkmaktadır. Ancak Yönetmeliğin  
“Kapsam” başlıklı 2. maddesinde açıkça ve ayırım  
yapılmaksızın yönetmeliğin 6102 sayılı TTK'na  
göre kurulmuş taşıma işleri organizatörlerini kap-  
sadığı belirtilmiştir.

<sup>59</sup> “Mesleki yeterlilik: Taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetleri-  
nin icrası ile ilgili eğitim, bilgi, beceri ve donanıma sahip ol-  
mayı...” m. 4/h.

<sup>60</sup> “Üst düzey yönetici (ÜDY): Taşıma işleri organizatörlüğü  
faaliyeti gösteren kurum ve kuruluşlarda **gerçek** ve tüzel ki-  
şiliği temsil ve ilzam ederek...”.

<sup>61</sup> “Taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetinde bulunan kurum  
ve kuruluşlarda tüzel kişiliği temsil ve ilzam ederek...”.

<sup>62</sup> “Orta Düzey Yönetici (ODY): Bu Yönetmelik kapsamında  
faaliyet gösteren bir gerçek veya tüzel kişiliğin taşıma işleri  
organizatörlüğü...”.

<sup>63</sup> “Bu Yönetmelik kapsamında faaliyet gösteren bir gerçek  
veya tüzel kişiliğin veya buna ait bağımsız bir birimin...”.

Yönetmeliğin 16. maddesinin 11. ve de-  
vamındaki 12. fıkrasında yetki belgesi sahibi **tüzel  
kişilerin** bazı değişiklikleri (temsil ve/veya ilzama  
yetkili, şahıslar, unvan, adres değişikliği vb.) Ba-  
kanlığa bildirme yükümlülükleri düzenlenmiştir.  
Ancak, meydana gelen bu değişiklikleri bildirme  
yükümlülüğünün sadece tüzel kişiler için öngö-  
rülmesi gerçek kişilerin maddede zikredilmemesi  
hatalı olmuştur.

Yönetmeliğin 16. maddesinin 7. fıkrasında  
yetki belgesi sahiplerinin, müşterilerine verdiği  
hizmetleri ulusal ve uluslararası mevzuatta belirti-  
len süreler içerisinde yerine getirmekle yükümlü  
oldukları ifade edilmiştir. Kanaatimizce bu hüküm  
de tarafların sözleşmede süre kararlaştırabilme-  
lerini engelleyici nitelikte hatalı bir hü-  
kümdür.

Son olarak belirtmek gerekir ki; Yönetme-  
likte öncelikle sorumluluğa ilişkin hükümler öngö-  
rülmesi daha sonra yükümlüklerin düzenlenmesi  
hatalı olmuştur. Yükümlülüklerin önce sorumlulu-  
ğun ise daha sonra düzenlenmesi gerekirdi.

## VI. HİZMETTEN YARARLANANLARIN HAKLARI, YÜKÜMLÜLÜKLERİ VE SORUM- LULUKLARI

Yönetmeliğin, “hizmetten yararlananların  
hakları” başlığını taşıyan ve “bu Yönetmelik kap-  
samında yetki belgesi sahiplerinin verdikleri hizmet-  
lerden yararlananlar 6102 sayılı Türk Ticaret Ka-  
nunu, 11/1/2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar  
Kanunu ile Ülkemizce taraf olunan uluslararası  
sözleşme ve konvansiyonlarda yer alan haklara  
sahiptir” hükmünü havi olan 17. maddesi malum  
ilanı niteliğinde olduğundan gereksizdir.  
Kaldı ki, hükümden sanki hizmetten yararlanan  
kişilerin ilgili diğer kanunlardaki haklara sahip  
olamayacakları gibi olumsuz bir sonuç çıkmakta-  
dır.

Yönetmeliğin 18. maddesinde “hizmetten  
yararlananların sorumlulukları ve yükümlülükleri”

düzenlenmiştir<sup>64</sup>. Bu maddede genel olarak gönderenin ve alıcının (gönderilenin) sorumluluklarından bahsedilmiştir. Yukarıda, taşıma işleri organizatörünün yükümlülüklerinin düzenlendiği hükümler için söylediğimize benzer olarak, gönderen ve gönderilenin hukuki sorumlulukları genel olarak TTK'nda düzenlendiğinden ayrıca yönetmelikte bu kişilerin sorumluluğuna ilişkin hükümler öngörülmesi yerinde olmamıştır. Ayrıca, TTK'ndan farklı olarak, gönderenin tüketici olması hali istisna edilmemiştir. Zira TTK'nun 919. maddesinde, gönderenin tüketici olması halinde, kendisi için öngörülen yükümlülüklerin ihlalinden sadece kusuru varsa sorumlu olacağı hüküm altına alınmıştır.

Diğer yandan, Yönetmeliğin 19. maddesinin 1. fıkrasında *“taşıma işleri organizatörünün organize ettiği taşımacılık hizmetlerinde, gönderen ve alıcı, sigorta zorunluluğu kendisinde olan teslim şekilleri çerçevesinde taşıttığı yüke ilişkin sigorta yaptırmakla yükümlü”* oldukları hüküm altına alınmıştır. Ancak TTK'nda gönderen ve gönderilen için, eşyayı sigorta ettirme zorunluluğu öngörülmemiştir.

<sup>64</sup> “(1) Gönderen ve alıcı, taşıma işleri organizatörlerine verdiği talimatların içeriğindeki bilgilerin doğruluğundan sorumludur. Gönderen, bu talimatlarda belirttiği cins, kap, kilo ve ölçüdeki yükleri eksiksiz ve hasarsız olarak taşıma işleri organizatörünün belirttiği yere teslim etmekle yükümlüdür.  
(2) Gönderen ve alıcı, Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu (GTİP) dâhil, gümrük işlemlerinde, taşınan mala ilişkin talep edilen tüm bilgi ve belgeleri doğru ve eksiksiz olarak taşıma işleri organizatörüne vermekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğün eksik veya yanlış ifasından doğabilecek tüm sorumluluk, gönderen ve alıcıya aittir.  
(3) Gönderen ve alıcı, taşıttığı yükün varış gümrüğüne varmasından sonra cirolanmış olduğu taşıma senedini ve kararlaştırılmış olan taşıma bedeli ile taşımadan doğan diğer bedelleri, düzenlenen taşıma senedi gereğince taşıma işleri organizatörüne vermek ve ödemekle yükümlüdür.  
(4) Hizmetten yararlananlar, aldıkları hizmetlerin bedellerini fatura mukabilinde ve tarafla arasında yapılan sözleşme çerçevesinde yetki belgesi sahibine ödemek zorundadırlar.  
(5) Yetki belgesi sahiplerinin verdikleri hizmetlerden yararlananların diğer sorumluluk ve yükümlülüklerinde, Kanunun ilgili hükümleri esas alınır”.

## VII. DİĞER HUSUSLAR

### A. EĞİTİM

Yönetmeliğin 14. maddesinin ilk fıkrasında, taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetlerinde bulunan yetki belgesine sahip gerçek ve tüzel kişiler ile bunların en az iki çalışanın, Milli Eğitim Bakanlığınca yetkilendirilen mesleki eğitim kuruluşlarından ilgili eğitimleri almak zorunda oldukları ifade edilmiştir<sup>65</sup>. Ancak tüzel kişilerin eğitim almaları mümkün olmadığından fıkradaki ifade *“tüzel kişilerin en az iki çalışanın”* şeklinde olmalıydı.

Ayrıca taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetinde bulunabilecekler arasında sadece tüzel kişiler değil gerçek kişiler de bulunduğundan söz konusu maddenin 3. fıkrasında sadece şirketlerde 3 yıllık fiili çalışma tecrübesinin aranması hatalı olmuştur.

### B. BELGE ÜCRETİ

Yönetmeliğin 23. maddesinin ilk fıkrasında taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetinde bulunabilmek için alınması gerekli yetki belgesinin ücreti 150.000 TL olarak belirlenmiştir. Kanaatimizce bu miktar taşıma işleri organizatörlüğü faaliyeti için yüksektir. Diğer yandan, bedelin yüksekliği, bunun hem Yönetmelikle belirlenmesi hem de Anayasamızda ifadesini bulan çalışma ve sözleşme hürriyeti açısından anayasaya aykırılık teşkil etmektedir<sup>66</sup>.

## SONUÇ

Öncelikle 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na göre kurulmuş, ulusal ve uluslararası taşımacılık alanında taşıma işleri organizatörü olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişileri kapsadığı belirtilen böyle bir yönetmeliğin Ulaştırma Bakanlığı'na ilişkin bir KHK'ye değil de yine TTK'na dayanılarak hazırlanması gerekirdi. Kaldı ki 6102 sayılı

<sup>65</sup> “Taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetlerinde bulunan yetki belgesine sahip gerçek ve tüzel kişiler ile bunların en az iki çalışanı, Milli Eğitim Bakanlığınca yetkilendirilen mesleki eğitim kuruluşlarından ilgili eğitimleri almak zorundadırlar”.

<sup>66</sup> 25.02.2004 tarihli 25384 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği bakımından aynı yönde **Karan**, Hakan (2004), “Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği”, Batider, C: 22, S: 3, s. 99 vd.

TTK'nda söz konusu faaliyeti yerine getiren kişi için “*taşıma işleri organizatörü*” değil “*taşıma işleri komisyoncusu*” ifadesi kullanılmıştır. Dolayısıyla, Yönetmelikte yer alan “*taşıma işleri organizatörü*” ifadesinin “*taşıma işleri komisyoncusu*” olarak değiştirilmesi gerekir. Ayrıca, yönetmelikte sadece kendi ad ve hesabına faaliyet gösteren taşıma işleri organizatörlerinin kapsama alması hatalı olmuştur.

Diğer yandan, Yönetmelik hazırlanırken acele ve özensiz davranılmıştır. Örneğin, hizmetten yararlananların hakları düzenlenmiş ama taşıma işleri organizatörlerinin haklarına ilişkin bir hüküm öngörülmemiştir. Ayrıca, Yönetmeliğin 16. maddesinin 11. ve 12. fıkralarında yetki belgesi sahibi kişilerin kendileriyle ilgili bazı değişiklikleri (temsil ve/veya ilzama yetkili, şahıslar, unvan, adres değişikliği vb.) Bakanlığa bildirme yükümlülüğü sadece tüzel kişiler için öngörülmüş gerçek kişiler unutulmuştur. Aynı şekilde, idari para cezalarının düzenlendiği 21. maddenin 1. fıkrasının (ç) bendinde, istihdam edilen orta düzey yöneticilerde bulunması gereken ODY belgesinin mevcut olmaması durumunda para cezası verilecek kişiler olarak sadece tüzel kişiler sayılmış gerçek kişiler yine unutulmuştur. Taşıma işleri organizatörünün sorumluluğu için yönetmeliğin farklı yerlerinde hüküm öngörülmesi sistematik bakımdan da yanlış olmuştur.

Taşıma işleri organizatörlerinin yükümlülük ve sorumluluklarına ilişkin olarak taşıma işleri komisyoncularına ilişkin bu hükümler zaten TTK'nda yer aldığından ayrıca Yönetmelikte buna ilişkin hükümler öngörülmüş olması hatalı olmuştur. Bu nedenle, en azından söz konusu hükümlerin yönetmelikten çıkartılması gerekmektedir. Diğer yandan, taşıma işleri organizatörünün TTK'ndan farklı olarak taşıyıcı olarak kabul edilmesi ve onun gibi sorumlu tutulması kanuna aykırı bir durum teşkil etmektedir.

Sonuç olarak, incelemiş olduğumuz hükümleri çerçevesinde, yüksek olan belge ücreti öngörülmesinin dışında herhangi bir yenilik getirmemesi yanında, var olan mevzuat açısından karmaşaya sebep olabilecek böyle bir yönetmeliğe ihtiyaç olmadığı kanaatine varılmıştır.

## KAYNAKÇA

- ADIGÜZEL**, Burak (2019), Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç), 2. Baskı, Ankara, Adalet.
- AKDENİZ**, Umut (2013), Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi, Ankara, Adalet.
- AKDENİZ**, Umut (2013), “Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Üzerine Alması ve Bunun Hukuki Sonuçları”, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C. IV, S. 2, s. 181-204.
- AKDENİZ**, Umut (2014), “Taşıma İşleri Komisyonculuğunda Kesin Ücret Anlaşması ve Bunun Hukuki Sonuçları”, Legal Hukuk Dergisi C. 11, S. 132.
- ARKAN**, Sabih (2011), Ticarî İşletme Hukuku, 15. Baskı, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.
- AYDIN**, Alihan (2006), “TTK Tasarısı’nda, Taşıma İşlerine Dair Hükümlerin Değerlendirilmesi”, HPD, S: 6, Mayıs, s. 67-74.
- AYHAN**, Rıza & **ÖZDAMAR**, Mehmet & **ÇAĞLAR**, Hayrettin (2015), Ticari İşletme Hukuku, 8. Baskı, Ankara, Yetkin.
- BİLGİŞİN**, Şevket Memedali (1950), Ticaret Hukuku Prensipleri, C: I, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi.
- BOZER**, Ali & **GÖLE**, Celal (2013), Ticari İşletme Hukuku, İkinci Bası, Ankara, Seçkin.
- CAN**, Mertol (2017), CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri İle Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, 1. Bası, Ankara, İmaj (Genel Esaslar).
- CAN**, Mertol (2005), “4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukuki Esaslar”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C: IX, S: 1-2, s. 11-63 (Karayolu Taşıma Kanunu).
- DOĞRUCU**, Muhittin (2004), “Freight Forwarder”, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 9, S: 1-4, s. 83-109.
- GASS**, Wolfram (Boujong,K; Ebenroth, C.T.; Joost, D.) (2001), Handlungsbuch, Band 2, § 343-475 h, Transportrecht Bank-und Börsenrecht, München.
- HELM**, Johann Georg (1986), Spediti-  
onsrecht, 2. völlig neu bearbeitete Auflage, Berlin, De Gruyter.
- KARA**, Hacı (2006), “Deniz Taşımacı-lığında Freight Forwarder”, Legal Hukuk Dergisi, Yıl 4, S: 37, s. 67-89.
- KARAN**, Hakan (2004), “Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği”, Batider, C: 22, S: 3, s. 99-137.
- KULA DEĞİRMENCİ**, Nil (2019), “Türk Ticaret Kanunu ile Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği’nin İlgili Hükümleri Işığında Taşıma İşleri Komisyonculuğu”, *Batider*, C: 35, S: 1, s. 17-65 (Yönetmelik).
- KULA DEĞİRMENCİ**, Nil (2012) Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himmeyesine İlişkin Bir İnceleme, İzmir, Dokuz Eylül.
- MİSİLİ**, Sinan (2015), “Yeni Türk Ticaret Kanunu ve 1998 Alman Taşıma Hukuku Reformu Işığında Forvarder Sözleşmesinin Hukuki Niteliği, Özellikleri ve Forvarder Teriminin Karşılığı”, *İÜHF*, C: LXXIII, S: 2, s. 269-304.
- MONTANARO**, Giovanna (2001), Die Haftung des Spediteurs für Schäden an Gütern, Unter besonderer Berücksichtigung des Lufttransportes und der Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteurverbandes (AB SSV), Schulthess Zürich.
- ÜLGEN**, Hüseyin & **Kendigelen**, Abuzer & **Kaya**, Arslan (2002), “Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısı Hakkında Düşünceler”, Ömer Teoman’a 55. Yaş Günü Armağan’ı, C: I, İstanbul, s. 795-804.
- ÜNAN**, Samim (2006), “Karayolu Taşıma Kanunu’ndaki Eşya Taşımaya, Taşımacı Acentesine, Taşıma İşleri Yüklenicisine ve Zorunlu Sigortaya İlişkin Bazı Yanlış Düzenlemeler”, Mehmet Somer’in Anısına Armağan, İstanbul, s. 383-401.
- YAVUZ**, Cevdet (1983) Türk-İsviçre ve Fransız Medeni Hukuklarında Dolaylı Temsil, İstanbul, Fakülteler.