OZGURKONAKCİ.COM · LOJİSTİK REHBERİ · 28

Demiryolu yük taşımacılığı: CIM, SMGS ve ray açıklığı

Blok tren ve tek vagon, vagon tipleri, 1435 ve 1520 mm ray açıklığı, CIM senedi, SMGS, CIM/SMGS ortak senedi, taşıyıcının sorumluluğu ve Orta Koridor

Hazırlayan: Özgür Konakcı · Seviye: Orta · Sürüm: 12 Kasım 2026

Çevrimiçi ve interaktif sürüm: **https://ozgurkonakci.com/rehber/demiryolu-tasimaciligi-cim-smgs/**

KISA CEVAP

Uluslararası demiryolu yük taşımasına, yükün teslim alındığı ve teslim edildiği yer iki farklı OTIF üyesi devletteyse COTIF'in B eki olan CIM uygulanır; Türkiye OTIF üyesidir. Sözleşme CIM senediyle teyit edilir ve taşıyıcının kayıptaki sorumluluğu eksik brüt ağırlığın kilogramı başına 17 SDR ile sınırlıdır. Doğu Avrupa ve Asya'da SMGS uygulanır; iki bölge arasında CIM/SMGS ortak senedi, senedin sınırda yeniden yazılmasını önler. Kafkasya ve Orta Asya'daki 1520 mm hatlarla Avrupa'nın 1435 mm hatları arasında yük aktarılır ya da vagonların bojileri değiştirilir.

Blok tren ve tek vagon

Demiryolunda yük iki temel üretim biçimiyle taşınır. Hangisini kullanacağınız, hacminize ve varış noktasının hatta ne kadar yakın olduğuna bağlıdır.

- **Blok tren (block train):** Bütün vagonları benzer özellikte olan ve bir çıkış noktasından tek bir varış noktasına, yolda yeniden düzenlenmeden giden yük trenidir. Tren çoğu zaman tek bir yükü taşır; ama konteyner taşıyan vagonlardan da oluşabilir. Tanım, Avrupa demiryolu altyapı yöneticilerinin ortak sözlüğüne (RNE) dayanır.
- **Tek vagon (single wagonload):** Farklı göndericilerin vagonları çıkış bölgesindeki manevra (marşandiz) istasyonunda bir trende birleştirilir. Tren varış bölgesindeki manevra istasyonunda yeniden ayrıştırılır, vagonlar son noktalarına ayrı ayrı gider. RNE'ye göre bu hizmet daha karmaşık bir organizasyon, geniş bir hat ağı ve yeterli işlem hacmi gerektirir.

Pratikte ne anlama gelir? Bu bölüm tanımlardan çıkardığımız bir değerlendirmedir. Bir treni dolduracak düzenli hacminiz varsa blok tren, ara istasyonlarda beklemediği için daha öngörülebilirdir. Hacminiz birkaç vagonla sınırlıysa tek vagon kapıyı açar; ama her ayrıştırma noktası süreye eklenir. Konteyner trenleri, farklı göndericilerin konteynerlerini aynı blok trende toplayarak bu iki ucun arasında bir yol sunar.

Vagon tipleri

Avrupa'da yük vagonları, vagonun üzerine yazılan bir **kategori harfiyle** sınıflandırılır. Aşağıdaki liste, Avrupa Birliği Demiryolu Ajansı'nın (ERA) yayımladığı harf işaretleme ekinden alınmıştır. Harfin yanına eklenen küçük harfler vagonun özelliklerini ayrıntılandırır; burada yalnız ana kategorileri veriyoruz.

Harf	Kategori
E	Yüksek kenarlı açık vagon
F	Yüksek kenarlı açık vagon, özel tip
G	Kapalı vagon
H	Kapalı vagon, özel tip
I	Sıcaklık kontrollü vagon
K	İki dingilli düz (yassı) vagon, olağan tip
L	İki dingilli düz vagon, özel tip
O	Düz ve yüksek kenarlı açık karma vagon
R	Bojili düz vagon, olağan tip
S	Bojili düz vagon, özel tip
T	Açılır tavanlı vagon
U	Özel vagonlar
Z	Tank vagon

Vagon seçimi yükün cinsine, ağırlığına ve nasıl yükleneceğine göre taşıyıcıyla birlikte yapılır. Tehlikeli madde taşıyorsanız demiryolunda ayrıca RID kuralları uygulanır; ayrıntı **Tehlikeli madde taşımacılığı: IMDG ve ADR** konusunda. Gabari dışı yükler için **Proje taşımacılığı ve gabari dışı yükler** konusuna bakın.

Konteyner ve kombine taşıma: demiryolu tarafı

Çok modlu, intermodal ve kombine taşımanın farkı, swap body, refakatli taşıma (RoLa) ve Türkiye–Trieste hattı **İntermodal ve kombine taşımacılık** konusunda anlatılıyor. Burada yalnız demiryolu sözleşmesini ilgilendiren üç noktaya bakıyoruz:

- **CIM yük birimini tanır.** CIM Tek Tip Kuralları, konteyner, swap body, semi-treyler ve benzeri yükleme birimlerini "intermodal taşıma birimi" olarak tanımlar (md. 3).
- **Kombine taşıma için ayrı senet örneği vardır.** Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Komitesi'nin (CIT) CIM senedi kılavuzu (GLV-CIM), kombine taşıma için ayrı bir CIM senedi örneği verir; yük biriminin numarası, tipi ve brüt ağırlığı bu senede yazılır.
- **Karayolu ayağı CIM'in içine girebilir.** Sınır ötesi bir demiryolu taşımasını tamamlayan ve bir üye devletin iç trafiğinde yapılan karayolu ya da iç su yolu taşıması da tek sözleşme kapsamındaysa CIM'e tabidir (md. 1 §3). Deniz ayağı ise yalnız COTIF'in 24. maddesine göre listeye alınmış hatlarda CIM kapsamına girer (md. 1 §4).

Tersi durum da vardır: yüklü bir kamyon ya da dorse, yük araçtan indirilmeden yolun bir kısmında trenle taşınırsa sözleşme CMR'ye tabi kalır. Bu kural **CMR Konvansiyonu ve CMR senedi** bölümünde.

Ray açıklığı: 1435 ve 1520 mm

Ray açıklığı (track gauge), iki rayın iç kenarları arasındaki mesafedir. Avrupa'nın standart açıklığı **1435 mm**dir; AB'nin 2024'te yenilenen TEN-T Tüzüğü de ağın bu açıklığa geçişini hedefler. Orta Koridor'un Kazakistan, Azerbaycan ve Gürcistan bölümündeki hatlar ise Dünya Bankası'nın 2023 raporuna göre **1520 mm**dir.

Açıklığın değiştiği noktada tren olduğu gibi devam edemez. Fark iki yolla aşılır: yük, çoğunlukla konteyner, bir trenden diğerine aktarılır ya da vagonların bojileri değiştirilir. Her iki işlem de süre ve maliyet ekler; bu yüzden sınır noktalarının kapasitesi koridorun kapasitesini belirler.

Kesim	Ray açıklığı	Kaynak
Çin (Kazakistan sınırına kadar)	1435 mm	Railway Gazette, 14.06.2021
Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan	1520 mm	Dünya Bankası, Kasım 2023
Ahılkelek (Akhalkalaki, Gürcistan) – Kars – Türkiye	1435 mm	Railway Gazette, 2017
Avrupa standardı	1435 mm	AB TEN-T Tüzüğü 2024/1679

Kafkasya bağlantısı. Bakü–Tiflis–Kars (BTK) hattı 30 Ekim 2017'de açıldı. Gürcistan'daki Marabda–Ahılkelek kesimi 1520 mm, Kars'a giden yeni hat 1435 mm'dir; açıklık değişimi Ahılkelek'teki tesiste yapılır. Hat yeniden yapılanmanın ardından 2 Haziran 2026'da Ahılkelek'te düzenlenen törenle tam kapasiteyle açıldı. Kazakistan Ulaştırma Bakanlığı'nın aktardığına göre yıllık yük kapasitesi 1 milyon tondan 5 milyon tona çıktı. Açılışı aktaran bir sektör haberine göre Ahılkelek'teki terminalde vagonlar boji değiştirilerek 1520 mm'den 1435 mm'ye geçiyor.

Çin–Kazakistan sınırı. Kazakistan'ın 1520 mm ağı, Dostık sınırında Çin'in 1435 mm hatlarıyla buluşur; açıklık değişimi bu noktadaki aktarma terminallerinde yapılır.

COTIF ve CIM: hangi taşımaya uygulanır?

COTIF, Uluslararası Demiryolu Taşımaları Hakkında Sözleşme'dir. Sözleşmeyi Hükümetlerarası Uluslararası Demiryolu Taşımaları Örgütü (**OTIF**) yönetir; bugünkü metin, 1980 Sözleşmesi'nin 1999 Vilnius Protokolü ile değiştirilmiş hâlidir. COTIF'in yedi eki vardır. Yük taşıma sözleşmesini düzenleyen **CIM Tek Tip Kuralları** bunların **B ekidir**; OTIF'e göre bu metin 1 Temmuz 2006'da yürürlüğe girdi; son değişikliği 1 Mayıs 2016'da yürürlüğe girdi. Türkiye OTIF üyesidir; OTIF'in üye listesinde Gürcistan, Azerbaycan, İran ve Rusya da yer alır, Kazakistan ise yer almaz.

CIM, ücret karşılığı yapılan ve yükün teslim alındığı yer ile teslim yerinin **iki farklı üye devlette** bulunduğu her demiryolu yük taşıma sözleşmesine uygulanır (md. 1 §1). Bu yerlerden yalnız biri üye devletteyse, taraflar sözleşmenin CIM'e tabi olduğunu kararlaştırabilir (md. 1 §2).

Türkiye'deki yasal çerçeve. Uluslararası taşımada sözleşme CIM'e tabidir. Türk Ticaret Kanunu'nun taşıma hükümleri ise demiryolu taşımasına ilişkin özel hükümleri saklı tutar (TTK md. 852). Demiryolu işletmeciliği 6461 sayılı Kanunla (RG 01.05.2013) serbestleştirildi. Kanuna göre kamu tüzel kişileri ve şirketler, Bakanlıktan yetki alarak ulusal demiryolu ağında tren işletmecisi olabilir (md. 6). Taşımayı bir organizatör üstleniyorsa onun yetki belgesi için **Türkiye'de uluslararası taşıma için yetki belgeleri** bölümüne bakın.

CIM senedi (sevk mektubu)

CIM'de taşıma sözleşmesi, tek tip modele uyan bir **senetle** (consignment note, sevk mektubu) teyit edilir. Senedin hiç düzenlenmemesi, eksik düzenlenmesi ya da kaybolması sözleşmeyi geçersiz kılmaz (md. 6 §2). Senedi gönderen ve taşıyıcı imzalar (md. 6 §3). Her gönderi için ayrı senet düzenlenir; aksi kararlaştırılmadıkça bir senet birden fazla vagon yükünü kapsamaz (md. 6 §6). Senet, işlevsel olarak kâğıt senede eşdeğer olması koşuluyla elektronik kayıt da olabilir (md. 6 §9).

Senedin zorunlu kayıtları CIM md. 7'de sayılır: gönderen, taşıyıcı, alıcı, malın tanımı, ağırlığı gibi bilgilerin yanında, aksine bir şart olsa bile taşımanın CIM'e tabi olduğu kaydı da bulunur. Senedin delil değeri ve diğer taşıma belgeleriyle farkı **Taşıma belgeleri karşılaştırması** konusunda anlatılıyor; senet kıymetli evrak değildir.

Kâğıt senet ve nüshaları. CIT'in GLV-CIM kılavuzuna göre kâğıt senet beş numaralı yapraktan oluşur:

Yaprak	Adı	Kimde kalır?
1	Senedin aslı	Alıcı
2	Fatura	Varıştaki taşıyıcı
3	Varış bildirimi / gümrük	Gümrük ya da varıştaki taşıyıcı
4	Senedin ikinci nüshası (duplicate)	Gönderen
5	Faturanın ikinci nüshası	Çıkıştaki taşıyıcı

Göndericiyi ilgilendiren pratik noktalar:

- **1–30 numaralı kutuları siz doldurursunuz**; taşıyıcıyla başka türlü anlaşılmadıkça bu kutular gönderene aittir (GLV-CIM).
- Senet, biri **İngilizce, Fransızca ya da Almanca** olmak üzere bir veya birden fazla dilde doldurulur; taraflar başka bir düzen kararlaştırabilir (GLV-CIM).
- **Yüklemeyi kimin yapacağını yazılı kararlaştırın.** Anlaşma yoksa koli hâlindeki yükü taşıyıcı, tam vagon yükünü gönderen yükler (CIM md. 13 §1). Yükü siz yüklediyseniz, kötü yüklemeden doğan hasarda taşıyıcı özel risk istisnasına dayanabilir (md. 23 §3).
- **Gümrük.** AB gümrük bölgesinde ya da ortak transit rejimiyle yapılan taşımalarda senet CIM md. 7'deki şartları karşılamalıdır (md. 6 §7). Senette gümrük beyannamesinin MRN numarası için ayrılmış bir kutu vardır. Transit rejiminin kendisi **Transit taşımacılık ve gümrük transiti** konusunda.

Teslim süresi. Teslim süresini taraflar kararlaştırır. Anlaşma yoksa süre CIM md. 16 §2'deki üst sınırları aşamaz:

Gönderi	Sevk süresi	Taşıma süresi
Tam vagon yükü	12 saat	Her 400 km ve kesri için 24 saat
Vagon yükünden az	24 saat	Her 200 km ve kesri için 24 saat

Süre, yükün teslim alınmasıyla başlar; pazar günleri ve resmî tatillerde işlemez (md. 16 §4).

SMGS ve OSJD

SMGS, Doğu Avrupa ve Asya'da uygulanan uluslararası demiryolu yük taşıma anlaşmasıdır. Sekretaryasını Demiryolları İşbirliği Örgütü **OSJD** yürütür; OSJD, 28 Haziran 1956'da Sofya'da demiryolu bakanları konferansında kuruldu. CIT'in 2017 tarihli karşılaştırma kılavuzuna göre:

- SMGS ilk kez 1 Kasım 1951'de yürürlüğe girdi ve 1 Temmuz 2015'ten itibaren baştan sona yenilendi.
- SMGS, demiryolu şirketleri arasında değil, **devletler arasında** bir anlaşmadır.
- Resmî dil sürümleri **Rusça ve Çince**dir.
- OSJD üyelerinin çoğu SMGS'yi uygular; bunların bir kısmı aynı zamanda OTIF üyesidir.

Dünya Bankası'nın 2023 raporu, Orta Koridor'u bu yüzden iki ayrı demiryolu taşıma hukukunun buluştuğu yer olarak tanımlar: bir yanda OTIF ve CIM senedi, öbür yanda OSJD ve SMGS senedi.

Dikkat. SMGS metnini bu sayfa için doğrudan açıp okuyamadık. Aşağıdaki karşılaştırmada SMGS tarafı, CIT'in 1 Temmuz 2015 tarihli SMGS metnine dayanan 2017 kılavuzundan alınmıştır ve rakam içermez. SMGS'ye tabi bir sevkiyatta güncel metni taşıyıcınızdan isteyin.

CIM/SMGS ortak senedi

CIM ve SMGS bölgeleri arasında giden bir yükte eski yöntem, sınırdaki **yeniden sevk noktasında** SMGS senedini CIM senedine (ya da tersine) yeniden yazmaktır. **CIM/SMGS ortak senedi** bunun yerine geçer: aynı belge, CIM'in uygulandığı bölgede CIM senedi, SMGS'nin uygulandığı bölgede SMGS senedi olarak kullanılır. Kaynak: CIT ve OSJD'nin ortak kılavuzu GLV-CIM/SMGS (Temmuz 2021 baskısı).

- **Hukuki dayanak:** CIM md. 6 §8 ve SMGS md. 13.
- **İki ayrı sözleşme:** Yeniden sevk noktası, ilk sözleşmenin varış yeri ve ikinci sözleşmenin çıkış yeridir. Yükün orada teslim alınması, ilk sözleşmeye göre teslim sayılır. Nokta, senedin 29. kutusuna yazılır. Yani tek belge kullanılsa da yol boyunca iki taşıma hukuku geçerlidir.
- **Biçim:** Altı numaralı A4 yapraktan oluşur. Her kutu CIM, SMGS ya da her ikisi için işaretlidir. Kutu başlıkları iki ya da üç dildedir; biri Rusça, diğeri İngilizce, Fransızca ya da Almancadır. Çin için Çince eklenir.
- **Gümrük:** Ortak senet gümrük belgesi olarak da kullanılabilir.
- **Bağlayıcılık:** Kılavuz bir tavsiyedir; CIT ve OSJD üyelerini ancak benimsedikleri ölçüde bağlar.

Türkiye açısından. Kılavuzun 2021 baskısındaki katılımcı listesinde Gürcistan, Azerbaycan ve Kazakistan var, Türkiye yok. Türkiye çıkışlı ya da Türkiye'ye gelen bir Avrasya sevkiyatında hangi senedin, hangi noktaya kadar kullanılacağını taşıyıcınızdan yazılı teyit edin.

Taşıyıcının sorumluluğu: sınırlar ve süreler

CIM'de taşıyıcı, yükü teslim aldığı andan teslim edene kadar meydana gelen tam ya da kısmi kayıptan, hasardan ve teslim süresinin aşılmasından sorumludur; hangi demiryolu altyapısının kullanıldığı fark etmez (md. 23 §1). Aşağıdaki rakamlar CIM metninden alınmıştır. CIM'deki "hesap birimi", COTIF md. 9'a göre IMF'nin SDR'sidir.

Konu	CIM (COTIF Ek B)	SMGS (CIT 2017 kılavuzuna göre)
Kayıp	Eksik brüt ağırlığın kilogramı başına en fazla 17 SDR (md. 30 §2)	Kilogram başına sınır yok; tazminat malın değerine kadar
Hasar	Maldaki değer kaybı kadar (md. 32)	Kılavuzda ayrıca belirtilmemiş
Gecikme	Gecikmeden doğan zarar, en fazla taşıma ücretinin dört katı (md. 33 §1); tam kayıpta kayıp tazminatına eklenmez (md. 33 §2)	Tazminat ödenir; sınırı için SMGS metnine bakın
Sınırı yükseltmek	Değer beyanı (md. 34) ya da teslimde özel menfaat beyanı (md. 35)	—
Sınırın kalkması	Kasıt ya da zararın muhtemelen doğacağı bilinciyle pervasız davranış (md. 36)	Tam değer esas alındığı için böyle bir hüküm yok
Dava süresi	1 yıl; kasıt ve pervasızlık gibi bazı hâllerde 2 yıl (md. 48 §1)	Süre için SMGS metnine bakın; kasıtta uzamaz

Özel riskler. Zarar açık vagonla taşımadan, yetersiz ambalajdan, gönderenin yaptığı yüklemeden, yanlış tanımdan ya da canlı hayvan taşımasından doğmuş olabilecekse, CIM bunun o riskten doğduğunu varsayar; aksini zarar gören ispat eder (md. 23 §3, md. 25 §2).

Yolda fire. Doğası gereği ağırlık kaybeden yüklerde taşıyıcı, sıvı ya da nemli mallarda ağırlığın %2'sine, kuru mallarda %1'ine kadar olan fireden sorumlu değildir (md. 31 §1).

Süreler.

- Yükü kabul ettiğinizde kısmi kayıp, hasar ve gecikmeye dayalı dava hakkı kural olarak düşer (md. 47 §1). İstisnalar md. 47 §2'de sayılır.
- Teslimde fark edilmeyen kayıp ya da hasar, kabulden sonra ortaya çıkarsa tespit talebi en geç **7 gün** içinde yapılmalıdır (md. 47 §2).
- Dava süresi tam kayıpta teslim süresinin bitiminden sonraki 30. günden, kısmi kayıp, hasar ve gecikmede teslim gününden başlar (md. 48 §2).
- Talep yazılı olarak, aleyhine dava açılabilecek taşıyıcıya yapılır (md. 43 §1). Bu taşıyıcı ilk taşıyıcı, son taşıyıcı ya da zararın meydana geldiği kesimi yapan taşıyıcıdır (md. 45 §1).

Örnek. 20.000 kg'lık bir vagon yükü tamamen kayboldu. CIM'e göre sınır 20.000 × 17 = 340.000 SDR'dir. Aynı yük karayolunda CMR'ye göre 20.000 × 8,33 = 166.600 SDR ile sınırlı olurdu. Yükün gerçek değeri bu tutarın üstündeyse fark sigortasız kalır. Modlar arası karşılaştırma ve kargo sigortası için **Taşıyıcının sorumluluğu ve kargo sigortası**, hasar dosyası için **Hasar ve claim süreci** konusuna bakın.

Orta Koridor ve Avrupa bağlantısı

Orta Koridor (Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı), Çin'i Orta Asya ve Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlayan, demiryolu ile Hazar ve Karadeniz geçişlerini birleştiren bir koridordur. Güzergâhın kendisi **Türkiye'den iki örnek koridor** bölümünde anlatılıyor. Burada demiryolu açısından önemli verileri, tarihleriyle birlikte veriyoruz:

- **Süre (2022).** Dünya Bankası'nın Kasım 2023 raporuna göre yükün Çin sınırındaki Dostık ya da Korgos'tan Romanya'daki Köstence'ye taşınması 2022'de ortalama 50–53 gün sürdü. Aynı rapora göre Türkiye üzerinden süre belirgin biçimde daha kısaydı (40–45 gün), ama kapasite sınırlıydı.
- **Darboğazlar.** Rapor en büyük gecikmeleri limanlardaki mod değişimlerine bağlar. Raporun önerileri: sınır işlemlerinin sadeleştirilmesi, Hazar ve Karadeniz geçişlerinde gemi ve liman verimliliğinin artırılması, kâğıtsız senet ve ön bildirim sistemi.
- **Hedef.** Rapor, gerekli politika ve yatırımlarla 2030'a kadar hacmin üç katına çıkabileceğini ve sürenin yarıya inebileceğini öngörür. Bu bir hedeftir, gerçekleşmiş bir sonuç değildir.
- **BTK (Haziran 2026).** Hat 2 Haziran 2026'da tam kapasiteyle açıldı; yıllık kapasitenin 5 milyon ton olduğu açıklandı (bkz. ray açıklığı).

Avrupa yönü. Türkiye'nin Kars'a uzanan hattı ve Avrupa ağı aynı 1435 mm açıklığı kullanır. Türkiye'den Avrupa'ya giden bir sevkiyatta çıkış ve varış ülkeleri OTIF üyesiyse sözleşme baştan sona CIM'e tabidir. Türkiye'nin demiryolu ihracatındaki payı ve yön verileri için **Taşıma modu nasıl seçilir?** konusuna bakın.

Koridorlardaki kapasite, sefer sıklığı ve süreler hızla değişir. Bu bölümdeki her rakamın tarihine bakın; teklif almadan önce güncel durumu taşıyıcınızdan teyit edin.

Bu konu hangi derslerde işleniyor?

Ders haritamızda demiryolu taşımacılığı ve CIM, 4 programda ayrı ders olarak, 27 programda da başka bir dersin içinde yer alıyor. Eskişehir Teknik Üniversitesi'nin raylı sistemler ön lisans programında konu birden fazla derse bölünüyor.

- Giresun Üniversitesi — Lojistik Yönetimi (lisans) — Demiryolu Taşımacılığı
- Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi — Uluslararası Ticaret ve Lojistik (lisans) — Demiryolu Taşımacılığı
- Kastamonu Üniversitesi — Uluslararası Ticaret ve Lojistik (lisans) — Karayolu ve Demiryolu Taşımacılığı (AİS001)
- Eskişehir Teknik Üniversitesi Ulaştırma MYO — Raylı Sistemler İşletmeciliği (ön lisans) — Demiryolu Taşımacılığı I ve II (RAY227, RAY226); aynı programda Raylı Sistem Trafiği (RAY102), Demiryolu Trafik Yönetiminde Yeni Yaklaşımlar (RAY266) ve Raylı Sistem Maliyet Analizi (RAY238)
- University of Antwerp — Master of Maritime and Logistics Management (yüksek lisans) — Antwerp rail school (2143TEWKOO)

Rehberde nereden devam edilir?

- Mod tanımları, yük birimleri ve RoLa: **İntermodal ve kombine taşımacılık**
- CIM senedinin diğer belgelerle farkı: **Taşıma belgeleri karşılaştırması: konşimento, seawaybill, AWB, CMR ve CIM**
- Sınırlar ve sigorta: **Taşıyıcının sorumluluğu ve kargo sigortası**; ihbar ve dosya: **Hasar ve claim süreci**
- Gümrük tarafı: **Transit taşımacılık ve gümrük transiti**
- Karayoluyla karşılaştırma: **Uluslararası karayolu taşımacılığı: CMR, komple ve parsiyel yük, geçiş belgeleri**

- Mod seçimi ve emisyon: **Taşıma modu nasıl seçilir?**
- Taşımayı organize eden taraf: **Freight forwarder ne yapar?**

Kendinizi test edin

1. Türkiye'den Almanya'ya giden bir vagon yükü için senet düzenlendi, ama "CIM'e tabidir" kaydı unutuldu. Sözleşme CIM'e tabi midir? *(Cevap: Evet. Teslim alma ve teslim yerleri iki farklı üye devlette olduğu için CIM uygulanır (md. 1 §1). Senedin eksik düzenlenmesi sözleşmeyi geçersiz kılmaz (md. 6 §2).)*
2. Teslim süresi kararlaştırılmamış, 1.200 km'lik bir tam vagon yükü için CIM'e göre azami teslim süresi kaç saattir? *(Cevap: 12 saat sevk süresi + 3 × 24 saat taşıma süresi = 84 saat. Pazar ve resmî tatiller sayılmaz.)*
3. 18.000 kg'lık bir yükün 2.000 kg'ı kayboldu. CIM'e göre taşıyıcının en fazla ödeyeceği tutar nedir? *(Cevap: Eksik ağırlık üzerinden 2.000 × 17 = 34.000 SDR. Değer beyanı yapılmışsa beyan edilen tutar sınırın yerine geçer.)*
4. CIM/SMGS ortak senedi kullanıldığında yol boyunca tek bir taşıma hukuku mu geçerlidir? *(Cevap: Hayır. Yeniden sevk noktasına kadar bir sözleşme, sonrasında diğeri geçerlidir; ortak senet yalnız senedin sınırda yeniden yazılmasını önler.)*
5. Teslimde fark edilmeyen bir hasarı kabulden 10 gün sonra fark ettiniz. CIM'e göre ne olur? *(Cevap: Tespit talebi kabulden sonra en geç 7 gün içinde yapılmalıydı (md. 47 §2). Süre geçtiği için hasara dayalı hak kaybedilmiş olabilir; diğer istisnaları bir hukukçuyla değerlendirin.)*

Sık sorulan sorular

Türkiye'den Avrupa'ya demiryolu taşımasında hangi kurallar geçerli?

Yükün teslim alındığı ve teslim edildiği yer iki farklı OTIF üyesi devletteyse sözleşmeye CIM Tek Tip Kuralları uygulanır (CIM md. 1 §1). Türkiye OTIF üyesidir. Sözleşme CIM senediyle teyit edilir.

CIM senedi konşimento gibi devredilebilir mi?

Hayır. CIM senedi taşıma sözleşmesinin ve yükün teslim alındığının delilidir; malı temsil eden kıymetli evrak değildir. Yük senette adı yazılı alıcıya teslim edilir.

CIM/SMGS ortak senedi ne işe yarar?

CIM ve SMGS bölgeleri arasında giden yükte senedin sınırdaki yeniden sevk noktasında yeniden yazılmasını önler. Aynı belge CIM bölgesinde CIM senedi, SMGS bölgesinde SMGS senedi olarak kullanılır; ama yol boyunca iki ayrı taşıma sözleşmesi ve iki ayrı hukuk geçerlidir.

CIM'de taşıyıcının sorumluluğu ne kadar?

Kayıpta eksik brüt ağırlığın kilogramı başına en fazla 17 SDR (md. 30 §2); gecikmede en fazla taşıma ücretinin dört katı (md. 33 §1). Değer beyanı ya da özel menfaat beyanıyla sınır yükseltilebilir; kasıt ya da pervasız davranışta sınır uygulanmaz (md. 36).

Ray açıklığı farkı yükü nasıl etkiler?

1520 mm ve 1435 mm hatların buluştuğu noktada tren olduğu gibi devam edemez. Yük başka trene aktarılır ya da vagonların bojileri değiştirilir. Bu işlemler süre ve maliyet ekler; Türkiye yönünde bu nokta Gürcistan'daki Ahılkelek'tir.

KAYNAKLAR

OTIF — COTIF 1999 (Ekler, CIM = Ek B; yürürlük ve değişiklik tarihleri) — https://otif.org/en/?p=172

COTIF 1999, CIM Tek Tip Kuralları (Ek B) — resmî olmayan konsolide metin, 01.11.2023 — https://www.digitalizetrade.org/files/legal/documents/COTIF_1999_01_11_2023_en.pdf

OTIF — Member States — https://otif.org/en/?p=51

OTIF — Membership of COTIF and application of appendices (19.01.2018) — https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2B-RevisionCommittee/2Bc-RevComInfoDoc/INF.2_e_Membership-of-COTIF-and-application-of-appendices-updated.pdf

CIT — GLV-CIM, CIM Consignment Note Manual, Edition 1 July 2019 — https://cit-rail.org/secure-media/files/glv-cim_en_2019-07-01.pdf?cid=386572

CIT/OSJD — GLV-CIM/SMGS, CIM/SMGS Consignment Note Manual, Edition 1 July 2021 — https://www.cit-rail.org/media/files/glv_cim-smgs_en_2021-06-11.pdf?cid=251168

CIT — Guideline comparing the legal regimes of CMR, CIM and SMGS (28.03.2017) — https://www.cit-rail.org/secure-media/files/guideline_cmr_cim_smgs_2017_03_28_en.pdf?cid=292731

CIT — Comparative matrix CIM/SMGS (07.04.2017) — https://www.cit-rail.org/secure-media/files/public/freight/0_-_comparative_matrix__07-04-2017.pdf?cid=403980

CIT — SMPS/SMGS — https://cit-rail.org/en/rail-transport-law/smps-smgs/

ERA Railway Terminology Collection — Block train (RNE Glossary) — https://www.era.europa.eu/era-railway-terminology-collection/blocktrain/term/rne_glossary

ERA Railway Terminology Collection — Single wagon train (RNE Glossary) — https://www.era.europa.eu/era-railway-terminology-collection/singlewagontrain/term/rne_glossary

ERA — Assignment of EVN, Appendix 6 Part 12: Letter marking for wagons (05.09.2019) — https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/Assignment%20of%20EVN%20-%20Appendix%206%20Part%2012.pdf

Avrupa Parlamentosu OEIL — TEN-T Tüzüğü (AB) 2024/1679 özeti — https://oeil.europarl.europa.eu/oeil/en/document-summary?id=1785876

Railway Gazette — Baku–Tbilisi–Kars railway corridor inaugurated (2017) — https://www.railwaygazette.com/infrastructure/baku-tbilisi-kars-railway-corridor-inaugurated/45406.article

Railway Gazette — Transhipment terminal increases capacity at Kazakhstan-China break of gauge (14.06.2021) — https://www.railwaygazette.com/freight/transhipment-terminal-increases-capacity-at-kazakhstan-china-break-of-gauge/59312.article

The Astana Times — Baku-Tbilisi-Kars Railway Capacity Boosted to 5 Million Tons (03.06.2026) — https://astanatimes.com/2026/06/baku-tbilisi-kars-railway-capacity-boosted-to-5-million-tons-strengthening-middle-corridor/

RailwayPRO — The Baku–Tbilisi–Kars Corridor is being relaunched at full capacity (Haziran 2026) — https://www.railwaypro.com/wp/the-baku-tbilisi-kars-corridor-is-being-relaunched-at-full-capacity/

Dünya Bankası — Middle Trade and Transport Corridor (Kasım 2023), tam metin — https://www.developmentaid.org/api/frontend/cms/file/2023/11/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf

Dünya Bankası — Basın bülteni, 27.11.2023 — https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2023/11/27/middle-corridor-through-central-asia-caucasus-can-boost-trade-connectivity-and-supply-chain-resilience

6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun (RG 01.05.2013, 28634) — alomaliye.com yayını — https://alomaliye.com/2013/05/01/turkiye-demiryolu-ulastirmasinin-serbestlestirilmesi-hakkinda-kanun/

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu — Ticaret Bakanlığı (Aydın İl Müdürlüğü) PDF — https://aydin.ticaret.gov.tr/data/5d91fe5b13b876a92027f370/6102%20Say%C4%B1l%C4%B1%20T%C3%BCrk%20Ticaret%20Kanunu.pdf

Bu rehber eğitim amaçlıdır ve yazarın kişisel görüşlerini yansıtır; çalıştığı ya da daha önce çalıştığı kurumların görüşü değildir. Sözleşme, gümrük ve finans kararlarında güncel resmî kaynaklara ve uzmanlara başvurun. Incoterms® Uluslararası Ticaret Odası'nın (ICC) tescilli markasıdır.

© 2026 Özgür Konakcı · ozgurkonakci.com. Bu belge, kaynak (ozgurkonakci.com) gösterilerek eğitim amaçlı paylaşılabilir ve çoğaltılabilir; ticari amaçla kullanılamaz.