OZGURKONAKCİ.COM · LOJİSTİK REHBERİ · 22

Uluslararası karayolu taşımacılığı: CMR, komple ve parsiyel yük, geçiş belgeleri

Komple ve parsiyel yükün fiyat ve süre mantığı, CMR Konvansiyonu ve CMR senedi, TIR, geçiş belgeleri, UBAK (CEMT) kotası, kabotaj, yetki belgeleri ve sürüş süreleri

Hazırlayan: Özgür Konakcı · Seviye: Orta · Sürüm: 11 Kasım 2026

Çevrimiçi ve interaktif sürüm: **https://ozgurkonakci.com/rehber/uluslararasi-karayolu-cmr/**

KISA CEVAP

Uluslararası karayolu taşımacılığı, yükün kamyonla en az iki ülke arasında taşınmasıdır. Taşıma sözleşmesine CMR Konvansiyonu uygulanır: yükleme ve teslim yerleri farklı iki ülkedeyse ve bunlardan en az biri sözleşmeye taraf ise CMR zorunlu olarak devreye girer. Sözleşme CMR senediyle teyit edilir, taşıyıcının sorumluluğu brüt kilogram başına 8,33 SDR ile sınırlıdır. Aracın yabancı ülkelerde yük taşıyabilmesi için ise ikili anlaşmalara dayalı geçiş belgeleri ya da çok taraflı UBAK (CEMT) izni gerekir.

Komple ve parsiyel: fiyat ve süre nasıl oluşur?

Uluslararası karayolu taşımasında iki temel hizmet vardır. **Komple (FTL)** taşımada araç tek bir gönderici için yüklenir ve doğrudan alıcıya gider. **Parsiyel (LTL)** ya da **grupaj** taşımada birden fazla göndericinin yükü aynı araçta birleştirilir. Tanımlar ve araç ölçüleri **Karayolu araç tipleri ve LDM** konusunda; burada iş mantığına bakıyoruz.

Fiyat. Komple taşımada fiyat aracın tamamı içindir; yükün yarım ya da tam olması fiyatı değiştirmez. Parsiyel taşımada ise yükünüzün kapladığı taban alanı (LDM) ve ağırlığı ücretlendirilir; taşıyıcı LDM'yi teklifte belirttiği katsayıyla ağırlığa çevirir ve hangisi yüksekse onu esas alır.

Başabaş noktası. İki teklifi karşılaştırmanın kısa yolu şudur:

Başabaş LDM = Komple teklif ÷ Parsiyel LDM birim fiyatı

Yalnızca hesap örneği: Komple teklif 3.000, parsiyel fiyat LDM başına 400 ise (aynı para biriminde) başabaş 7,5 LDM'dir. Yükünüz bu değere yaklaşıyorsa komple daha mantıklıdır; çok altındaysa parsiyel ucuz kalır. Bu hesapta parsiyel teklifteki asgari ücreti ve ek kalemleri de hesaba katın.

Süre. Parsiyel yük çoğunlukla daha yavaş gider, çünkü:

- Yükler çıkış terminalinde toplanır; araç dolmadan yola çıkmaz.
- Varışta yük cross-dock (çapraz sevkiyat) terminalinde ayrıştırılır ve dağıtım aracına aktarılır.

- Aynı araçta çok sayıda gönderi olduğu için tek bir gönderinin gümrük ya da belge sorunu bütün aracı bekletebilir.

Komple yük ise yüklemeden teslime aynı araçta kalır; acil ve hassas yüklerde bu fark önemlidir. Parsiyelde belgeleri eksiksiz hazırlamak, hem kendi yükünüzü hem aynı araçtaki diğer yükleri beklemekten korur.

CMR Konvansiyonu ve CMR senedi

Kapsam

CMR, uluslararası karayolu eşya taşıma sözleşmesini düzenleyen ve 1956'da Cenevre'de kabul edilen konvansiyondur (Fransızca adının kısaltması). Şu taşımalara uygulanır (md. 1):

- Ücret karşılığında, karayolu taşıtıyla yapılan,
- Teslim alma ve teslim yerleri farklı iki ülkede olan,
- Bu ülkelerden en az biri sözleşmeye taraf olan taşımalar. Tarafların uyruğu ve ikametgâhı önemli değildir.

Posta sözleşmelerine göre yapılan taşımalar, cenaze taşımaları ve ev eşyası taşımaları kapsam dışıdır (md. 1(4)). Hollanda Antlaşmalar Veritabanı'na göre **Türkiye CMR'ye 2 Ağustos 1995'te katıldı; Konvansiyon Türkiye için 31 Ekim 1995'te yürürlüğe girdi.** Sorumluluk sınırını SDR'ye çeviren 1978 Protokolü'ne de aynı tarihlerde taraf oldu.

CMR'nin hükümleri emredicidir: Konvansiyondan doğrudan ya da dolaylı olarak sapan sözleşme şartları geçersizdir (md. 41). Taşıyıcıyla "CMR uygulanmaz" diye anlaşmak sonuç doğurmaz.

Ro-Ro ve tren ayakları. Yüklü araç yolun bir kısmında gemiyle, trenle, iç su yoluyla ya da uçakla taşınır ve yük araçtan indirilmezse, CMR bütün taşımaya uygulanmaya devam eder (md. 2). Hasar yalnız o diğer taşıma moduna özgü bir olaydan doğduysa, taşıyıcının sorumluluğu o modun kurallarına göre belirlenir. Türkiye–İtalya Ro-Ro hattı gibi örnekler için **İntermodal ve kombine taşımacılık** konusuna bakın.

CMR senedi alan alan

Sözleşme CMR senediyle (hamule senedi, consignment note) teyit edilir; ancak senedin hiç düzenlenmemesi ya da kaybolması sözleşmeyi geçersiz kılmaz (md. 4). Senet, gönderen ve taşıyıcının imzaladığı **üç asıl nüsha** hâlinde düzenlenir: birincisi gönderene verilir, ikincisi yükle birlikte gider, üçüncüsünü taşıyıcı alır (md. 5). Senet kıymetli evrak değildir; bu farkın ayrıntısı **Taşıma belgeleri karşılaştırması: konşimento, seawaybill, AWB, CMR ve CIM** konusunda.

Grup	Alanlar (md. 6)
Her senette zorunlu (6(1))	Düzenlenme yeri ve tarihi; gönderenin, taşıyıcının ve alıcının adı ve adresi; teslim alma yeri ve tarihi, teslim yeri; malın olağan tanımı ve ambalaj şekli (tehlikeli maddede genel kabul gören tanım); koli sayısı, özel işaretleri ve numaraları; brüt ağırlık ya da başka şekilde ifade edilen miktar; taşımayla ilgili masraflar (navlun, ek masraflar, gümrük vergileri vb.); gümrük ve diğer işlemler için talimatlar; aksine bir şart olsa da taşımanın CMR'ye tabi olduğu kaydı

Grup	Alanlar (md. 6)
Varsa yazılır (6(2))	Aktarma yasağı; göndericinin üstlendiği masraflar; malın tesliminde tahsil edilecek bedel (ödemeli teslim); beyan edilen mal değeri ve teslimdeki özel menfaat tutarı; sigortaya ilişkin talimatlar; kararlaştırılan teslim süresi; taşıyıcıya verilen belgelerin listesi
İsteğe bağlı (6(3))	Tarafların yararlı gördüğü diğer bilgiler

İki alan pratikte sıkça atlanır ve sonradan maliyet yaratır:

- **CMR'ye tabilik kaydı (6(1)(k)):** Bu kayıt yoksa ve bu yüzden zarar doğarsa taşıyıcı sorumludur (md. 7(3)).
- **Teslim süresi (6(2)(f)):** Senette yazmıyorsa gecikme, "özenli bir taşıyıcının makul olarak ihtiyaç duyacağı süre" üzerinden tartışılır (md. 19). Teslim tarihi sizin için önemliyse senede yazdırın.

Bilgilerin doğruluğu. Senetteki bilgilerin yanlış ya da eksik olmasından doğan zararlardan gönderen sorumludur (md. 7(1)). Taşıyıcı yükü teslim alırken koli sayısını, işaretleri ve malın görünür durumunu kontrol eder; kontrol edemiyorsa gerekçeli çekincesini senede yazar (md. 8). Çekince yoksa yükün iyi durumda ve senette yazıldığı gibi teslim alındığı kabul edilir (md. 9).

e-CMR

CMR'ye Ek Elektronik Hamule Senedi Protokolü'ne **Türkiye 31 Ocak 2018'de katıldı; protokol Türkiye için 1 Mayıs 2018'de yürürlüğe girdi** (Hollanda Antlaşmalar Veritabanı). Türkiye'de rutin kullanımın ne kadar yaygın olduğunu doğrulayamadık. Ayrıntılar ve pilot çalışmalar **Dijital lojistik ve elektronik konşimento (eBL)** konusunda.

Taşıyıcının sorumluluğu: kısa özet

Taşıyıcı, yükü teslim aldığı andan teslim edene kadar meydana gelen tam ya da kısmi kayıp, hasar ve gecikmeden sorumludur (md. 17(1)). Konvansiyon bunun yanında sınırları ve istisnaları da sayar:

Konu	CMR'deki düzenleme
Sorumluluk sınırı	Eksik brüt ağırlığın kilogramı başına 8,33 SDR (md. 23(3), 1978 Protokolü)
Gecikme	Kanıtlanan zarar, en fazla taşıma ücreti tutarında (md. 23(5))
Sınırı yükseltmek	Ek ücret karşılığı değer beyanı (md. 24) ya da teslimde özel menfaat beyanı (md. 26)
Sınırın kalkması	Kasıt ya da kasıt sayılan ağır kusur (md. 29)
Özel riskler (md. 17(4))	Açık ve brandasız araç (açıkça kararlaştırılmışsa), ambalajın eksikliği, yükleme ve boşaltmayı gönderenin ya da alıcının yapması, malın doğası gereği kırılgan ya da bozulabilir olması, yetersiz işaretleme, canlı hayvan taşıması

Özel riskler listesindeki **yükleme ve istifin gönderen tarafından yapılması** maddesi pratikte önemlidir: yükü siz yükleyip bağladıysanız, kötü istiften doğan hasarda taşıyıcı bu istisnaya dayanabilir.

Sınırın yük değeriyle karşılaştırılması, SDR hesabı ve kargo sigortası **Taşıyıcının sorumluluğu ve kargo sigortası** konusunda; teslimde çekince, 7 günlük gizli hasar ihbarı, 21 günlük gecikme ihbarı ve 1 yıllık dava süresi ise **Hasar ve claim süreci** konusunda anlatılıyor.

TIR sistemi ve transit

CMR taşıma sözleşmesini düzenler; gümrük tarafını ise transit rejimi düzenler. Karayolu yükü birden fazla ülkeden gümrüklenmeden geçecekse, Türkiye'de iki yol öne çıkar: Ortak Transit (NCTS) ve TIR.

- **Dayanak:** BM Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) bünyesinde yapılan 1975 tarihli TIR Sözleşmesi. Ticaret Bakanlığı'na göre sözleşmenin Türkiye dahil 78 akit tarafı var (sistemi fiilen kullanan ülke sayısı daha az; bkz. **Transit taşımacılık ve gümrük transiti**) ve Türkiye TIR sistemini 1966'dan beri uyguluyor (son kontrol: Kasım 2026).
- **Teminat zinciri:** Teminat, IRU (Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği) ve ulusal kefil kuruluşlardan oluşan uluslararası garanti zincirine dayanır. Ticaret Bakanlığı'na göre Türkiye'de kefil kuruluş **TOBB**'dur.
- **Araç:** TIR'a girecek araç ya da konteynerin, sözleşme standartlarına uygun yapıldığını gösteren **Taşıt Onay Belgesi** olmalıdır. Belgeyi yetkili gümrük idareleri iki yıl geçerli olarak verir; işlemler ETOBS (Elektronik Taşıt Onay Belgesi Sistemi) üzerinden yürür.
- **Karne:** Bir TIR karnesi tek bir yolculuk için geçerlidir (TIR İşlemleri Genel Tebliği Seri No: 1, md. 19(2)).
- **eTIR:** Sözleşmenin elektronik sürümünü düzenleyen Ek 11, 25 Mayıs 2021'de yürürlüğe girdi.

Transit beyanı, teminat türleri ve mühür kuralları için **Transit taşımacılık ve gümrük transiti** konusuna bakın.

Geçiş belgeleri, UBAK (CEMT) kotası ve kabotaj

Bir Türk kamyonunun yabancı bir ülkeye girip orada yük indirip alabilmesi için CMR senedi ve gümrük belgeleri yetmez; o ülkenin **taşıma izni** de gerekir.

Geçiş belgesi. Karayolu Taşıma Yönetmeliği md. 4'e göre geçiş belgesi, ikili ve çok taraflı anlaşmalar gereğince yabancı ülkelerden ya da uluslararası örgütlerden temin edilen ve uluslararası taşımalarda kullanılan izin belgesidir; elektronik ortamda da düzenlenebilir. Belgeler Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı **Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü (UHDGM)** tarafından, **Geçiş Belgeleri Dağıtım Esasları Yönergesi**ne göre taşımacılara dağıtılır. Yönerge taşımaları dört türe ayırır:

Taşıma türü	Anlamı
İkili	İki akit ülke arasında, bu ülkelerin araçlarıyla yapılan taşıma
Transit	Bir ülkede başlayıp en az bir başka ülkeden geçerek üçüncü bir ülkede biten taşımada geçilen ülke için
Üçüncü ülke	Yükleme ya da boşaltma noktası aracın kayıtlı olduğu ülke dışında olan taşıma
Dönüş yükü	Varış ülkesinden ya da başka bir ülkeden geri dönüşte taşınan yük

Dağıtım, yönergedeki başvuru, puanlama ve iade kurallarına göre yapılır. Ülke kotaları ikili anlaşmalarla ve her yıl yeniden belirlendiği için burada kota sayısı vermiyoruz. Güncel duyurular UHDGM'nin yanı sıra ihracatçı birlikleri ve

sektör dernekleri üzerinden de paylaşılıyor.

UBAK (CEMT) izin belgesi. UBAK, Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı'nın Türkçe kısaltmasıdır; uluslararası literatürde ECMT ya da CEMT olarak geçer. Çok taraflı kotayı bugün OECD bünyesindeki **ITF (Uluslararası Taşımacılık Forumu)** yönetir. ITF'nin 2026 kullanım rehberine göre:

- İzin, üye ülkeler arasındaki taşımalarda ve bu ülkelerden transit geçişte geçerlidir; üye ülke ile üye olmayan bir ülke arasındaki taşımayı kapsamaz.
- 1 Ocak 2026 itibarıyla **43 ülke** sisteme katılıyor.
- Yıllık izin takvim yılı boyunca, kısa süreli izin 30 gün geçerlidir.
- Yerleşik olunan ülkeden ilk yüklü seferden sonra en fazla **üç yüklü sefer** o ülkeye uğramadan yapılabilir; ardından araç, yüklü ya da boş, kayıtlı olduğu ülkeye dönmelidir.
- İzin, aracın emisyon sınıfına bağlıdır (2026'da EURO V — EEV araçlar bu kategoride sayılır — ve EURO VI). Avusturya yalnız EURO VI izinlerini kabul eder.
- 1 Ocak 2026'dan itibaren basılı izinler ve seyir defterleri yerini dijital sisteme bıraktı; her sefer dijital seyir defterine işlenir.

Türkiye'de UBAK izinleri ayrı bir yönergeyle (**UBAK İzin Belgesi Dağıtım Esasları Yönergesi**) dağıtılır. UND'nin yayımladığı Ekim 2024 tarihli karşılaştırma tablosuna göre güncel sürümde başvuru için L2 veya M2 yetki belgesi aranıyor ve EURO VI izni için izin sayısının iki katı EURO VI araç gerekiyor. Başvuru koşulları sık değiştiği için yönergenin son hâlini kontrol edin (son kontrol: Kasım 2026).

Kabotaj. Kabotaj, yabancı bir taşıyıcının başka bir ülkenin içinde iki nokta arasında yük taşımasıdır.

- ITF rehberine göre UBAK izni kabotaja izin vermez.
- 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu md. 13'e göre yabancı plakalı taşıtlar Türkiye sınırları içindeki iki nokta arasında taşıma yapamaz.
- AB'deki kabotaj kuralları (uluslararası bir seferin ardından yedi gün içinde en fazla üç kabotaj seferi gibi) bir üye ülkede yerleşik taşıyıcılar için tanımlanmıştır (Avrupa Parlamentosu, Mart 2026).

Pratikte bu, Avrupa'da yük indiren bir Türk aracının o ülkenin içinde ikinci bir yük alıp aynı ülkede teslim edemeyeceği anlamına gelir. Dönüş yükü planı bu yüzden izin türüne göre yapılır.

Türkiye'de uluslararası taşıma için yetki belgeleri

Türkiye'de ticari karayolu taşımacılığı, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na ve **Karayolu Taşıma Yönetmeliği**'ne (RG 08.01.2018, sayı 30295) göre Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan alınan **yetki belgesi** ile yapılır. Yönetmelik birçok kez değişti; son büyük değişikliklerden biri 15 Mayıs 2025'te yayımlandı. Eşya taşımacılığı ve organizasyonla ilgili başlıca türler (md. 6):

Belge	Kime verilir?	Uluslararası?
C1	Hususi (kendi yükünü taşıyan) eşya taşımacılığı	Yurt içi ve/veya uluslararası

Belge	Kime verilir?	Uluslararası?
C2	Ticari amaçla eşya taşımacılığı	Yurt içi ve/veya uluslararası
C3	Ticari amaçla taşınma eşyası (ev eşyası) taşımacılığı	Yurt içi ve/veya uluslararası
K1 / K2 / K3	Yalnız yurt içi: K1 ticari amaçla eşya, K2 hususi (kendi yükü), K3 taşınma eşyası	Hayır
L1 / L2	Ticari lojistik işletmeciliği	L1 yurt içi; L2 yurt içi ve/veya uluslararası
M1 / M2	Ticari amaçla tarifeli kargo işletmeciliği	M1 il içi; M2 yurt içi ve/veya uluslararası
R1 / R2 *(eski düzenleme)*	Taşıma işleri organizatörlüğü; bu belgeler artık verilmiyor, yerine TİO yetki belgesi geldi (tablonun altındaki nota bakın)	Artık verilmiyor (eskiden R1 yurt içi; R2 yurt içi ve/veya uluslararası)

Eski düzenleme: R1 ve R2. Taşıma işleri organizatörlüğü (freight forwarding) için eskiden Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ndeki R1 ve R2 yetki belgeleri kullanılıyordu; bu türler UHDGM'nin yayımladığı Yönetmelik metninde hâlâ listelenir. Ancak 27.08.2022 tarihli **Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği** (RG 31936) geçiş hükümlerinde R türü yetki belgelerini "mülga" olarak anar (geçici md. 3 ve 4). Bu faaliyet bugün karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve kombine taşımacılığı kapsayan **TİO yetki belgesi** ile yapılır (md. 5/1). Organizatörün belgesi ve sorumluluğu için: **Freight forwarder ne yapar?**

Göndericiyi ilgilendiren pratik sonuçlar:

- Yetki belgesi sahibinin kullandığı araçlar **taşıt belgesine** işlenir ve her araca **taşıt kartı** verilir (md. 16(4)). Taşıt belgesine kayıtlı olmayan araçlar sınır kapılarından çıkış yapamaz (md. 9(3)).
- Uluslararası taşımalar, ikili ve çok taraflı anlaşmalara ve bu Yönetmeliğe uygun yapılır (md. 9(1)).
- Taşıyıcınızın ya da organizatörünüzün yetki belgesi türünü sözleşmeden önce sorun. Uluslararası bir iş için K1 gibi yalnız yurt içi geçerli bir belge yeterli değildir; organizatörle çalışıyorsanız TİO yetki belgesini sorun (R1 ve R2 artık verilmiyor).

Yetki belgesi koşulları (sermaye, araç sayısı, araç yaşı) değişikliklerle sık güncellendiği için güncel metni mevzuat.gov.tr'den kontrol edin.

Sürücü kuralları: AETR, takograf ve teslim tarihi

Teslim tarihi yalnız mesafeye değil, sürücünün yasal çalışma sürelerine de bağlıdır.

Hangi kural? AB içinde (ve İsviçre ile AEA ülkeleri arasında) 561/2006 sayılı AB Tüzüğü uygulanır. Yolculuğun bir kısmı bu alanın dışında kalan uluslararası taşımalarda ise BM'nin **AETR** anlaşması geçerlidir (Tüzük md. 2(3)). Türkiye AETR'ye 4411 sayılı Kanunla katıldı; Hollanda Antlaşmalar Veritabanı'na göre anlaşma Türkiye için 15 Temmuz 2001'de yürürlüğe girdi. Türkiye'den AB'ye giden bir sefer bu nedenle AETR kapsamındadır. Tüzük, AETR'nin AB kurallarıyla uyumlu hâle getirilmesini öngörür; temel sınırlar aşağıdaki gibidir.

Kural (561/2006)	Sınır
Günlük sürüş	En fazla 9 saat; haftada iki kez 10 saate çıkabilir

Kural (561/2006)	Sınır
Haftalık sürüş	En fazla 56 saat
İki haftalık sürüş	En fazla 90 saat
Mola	En geç 4,5 saat sürüşten sonra en az 45 dakika (15 + 30 olarak bölünebilir)
Günlük dinlenme	En az 11 saat (haftada en fazla üç kez 9 saate inebilir)
Haftalık dinlenme	45 saat kesintisiz; iki haftada bir telafiyle 24 saate inebilir

Takograf. Sürüş ve dinlenme süreleri takografla kaydedilir. Türkiye'de uluslararası taşımada azami ağırlığı 3,5 tonu aşan yük araçları, **Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Araçlarda Kullanılan Takograf Cihazları Hakkında Yönetmelik** (RG 21.05.2010, 27587) kapsamındadır.

Teslim tarihine etkisi. Tek sürücülü bir araç günde en fazla 9–10 saat yol alabilir; sınır kapısında beklemek de sürücünün gününü tüketir. Uzun ve acil seferlerde taşıyıcılar bu yüzden çift sürücüyle çalışır, bu da fiyatı artırır. Teklif karşılaştırırken "kaç günde" sorusunun yanında "kaç sürücüyle" sorusunu da sorun.

Bu konu hangi derslerde işleniyor?

Uluslararası karayolu taşımacılığı, Türkiye'de lojistik ve dış ticaret programlarında ayrı ders olarak okutuluyor; FIATA diploma programlarında da ayrı bir modül. Derslerde CMR senedi, geçiş belgeleri, CEMT ve TIR sık işlenen başlıklar arasında.

- Irish International Freight Association (IIFA) — FIATA Diploma in Freight Forwarding — Road Transport
- Kastamonu Üniversitesi — Uluslararası Ticaret ve Lojistik (lisans) — Karayolu ve Demiryolu Taşımacılığı (AİS001)
- Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi — Uluslararası Ticaret ve Lojistik (lisans) — Karayolu Taşımacılığı (UTL317)
- Bursa Uludağ Üniversitesi Gemlik Asım Kocabıyık MYO — Dış Ticaret (ön lisans) — Karayolu Taşımacılığı ve Filo Yönetimi (LJTS007)
- Aydın Adnan Menderes Üniversitesi — Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık (lisans) — Transportation Management I (ULT403)

Rehberde nereden devam edilir?

- Araçlar ve LDM hesabı: **Karayolu araç tipleri ve LDM**
- Belgelerin hukuki farkı: **Taşıma belgeleri karşılaştırması: konşimento, seawaybill, AWB, CMR ve CIM**
- Sınırlar ve sigorta: **Taşıyıcının sorumluluğu ve kargo sigortası**; süreler: **Hasar ve claim süreci**
- Gümrük tarafı: **Transit taşımacılık ve gümrük transiti**
- Ro-Ro ve tren bağlantıları: **İntermodal ve kombine taşımacılık**
- Tehlikeli yükte ADR: **Tehlikeli madde taşımacılığı: IMDG ve ADR**
- Organizatörün yetki belgesi ve sorumluluğu: **Freight forwarder ne yapar?**

Kendinizi test edin

1. İstanbul'dan Münih'e gidecek bir yük için düzenlenen CMR senedinde "CMR'ye tabidir" kaydı unutuldu. Taşıma CMR'ye tabi midir? *(Cevap: Evet. CMR md. 1 koşulları sağlandığı için Konvansiyon uygulanır; senedin eksikliği sözleşmeyi etkilemez (md. 4). Kaydın eksikliğinden zarar doğarsa taşıyıcı sorumludur (md. 7(3)).)*
2. Komple teklif 2.800, parsiyel teklif LDM başına 350 (aynı para birimi). Yükünüz 12 Euro palet, istiflenemez. Hangisi daha uygun görünüyor? *(Cevap: 12 × 0,4 = 4,8 LDM; parsiyel maliyet 4,8 × 350 = 1.680. Başabaş 2.800 ÷ 350 = 8 LDM olduğundan parsiyel daha ucuz; ama süre ve asgari ücret de karşılaştırılmalı.)*
3. UBAK izniyle Türkiye'den Almanya'ya yük götüren bir araç, Almanya'da Hamburg'dan Münih'e yük alabilir mi? *(Cevap: Hayır. Bu kabotajdır; ITF rehberine göre UBAK izni kabotaja izin vermez.)*
4. Yükü göndericinin kendisi yükleyip bağladı; yolda kötü istif nedeniyle hasar oluştu. Taşıyıcı hangi CMR hükmüne dayanabilir? *(Cevap: Md. 17(4)(c): yükleme ve istifin gönderen tarafından yapılması özel risklerdendir.)*

Sık sorulan sorular

CMR senedi olmadan yapılan taşımaya CMR uygulanır mı?
Evet. CMR md. 4'e göre senedin hiç düzenlenmemesi, eksik düzenlenmesi ya da kaybolması taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemez; sözleşme yine CMR'ye tabidir. Ancak senet olmadığında teslim alma, malın durumu ve koli sayısı gibi konularda ispat zorlaşır.

Komple mi parsiyel mi göndermeliyim?
Yükünüzün kapladığı LDM'yi ve ağırlığını hesaplayın, iki teklif alın. Parsiyel teklif LDM başına fiyatla geliyorsa, komple fiyatı bu birim fiyata böldüğünüzde başabaş LDM'yi bulursunuz. Yükünüz bu değere yaklaştıkça komple daha mantıklı hâle gelir. Süre de hesaba girmeli: parsiyel yük konsolidasyon ve aktarma nedeniyle genellikle daha uzun sürer.

Geçiş belgesi ile UBAK (CEMT) izni arasındaki fark nedir?
Geçiş belgesi, Türkiye'nin bir ülkeyle yaptığı ikili anlaşmaya dayanır ve o ülkeye, o ülkeden ya da o ülke üzerinden yapılan taşımada kullanılır. UBAK izin belgesi ise ITF'nin yönettiği çok taraflı kotadan gelir ve 2026 itibarıyla 43 üye ülke arasındaki taşımalarda geçerlidir. Kabotaja hiçbiri izin vermez.

Yabancı plakalı bir kamyon Türkiye içinde iki şehir arasında yük taşıyabilir mi?
Hayır. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu md. 13'e göre yabancı plakalı taşıtlar Türkiye sınırları içindeki iki nokta arasında taşıma yapamaz. Bu yasağa kabotaj yasağı denir.

Türkiye e-CMR kullanıyor mu?
Türkiye e-CMR Ek Protokolü'ne 31 Ocak 2018'de katıldı; protokol Türkiye için 1 Mayıs 2018'de yürürlüğe girdi. Rutin kullanımın yaygınlığını doğrulayamadık; kullanmadan önce taşıyıcınıza ve varış ülkesinin e-CMR'yi kabul edip etmediğine bakın.

KAYNAKLAR

CMR Konvansiyonu, 1978 Protokolü ile birleştirilmiş İngilizce metin (Oslo Üniversitesi antlaşma arşivi) — https://jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-02/cmr-consolidated.html
Hollanda Antlaşmalar Veritabanı — CMR, taraflar (Türkiye: katılım 02.08.1995, yürürlük 31.10.1995) — https://treatydatabase.overheid.nl/en/Treaty/Details/007714_p
Hollanda Antlaşmalar Veritabanı — CMR 1978 Protokolü (SDR), taraflar — https://treatydatabase.overheid.nl/en/Treaty/Details/000911_p
Hollanda Antlaşmalar Veritabanı — CMR Ek Protokolü (e-CMR), taraflar — https://treatydatabase.overheid.nl/en/Treaty/Details/011748_p
ITF (OECD) — ECMT Multilateral Quota User Guide 2026 — https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/user_guide_2026_e.pdf
UAB Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü — UBAK Kullanım Kılavuzu 3.13. madde yazısı (30.04.2026, UND yayını) — https://www.und.org.tr//files/2026/04/onemli-ubak-kullanim-kilavuzu-3-13-maddesi-17930.pdf
UND — UBAK İzin Belgesi Dağıtım Esasları Yönergesi güncellendi (karşılaştırma tablosu, 31.10.2024) — https://und.org.tr/files/2024/10/ubak-izin-belgesi-dagitim-esaslari-yonergesi-guncellendi.pdf
UAB UHDGM — UBAK İzin Belgesi Dağıtım Esasları güncelleme bilgi notu — https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/announcements/ubak-izin-belgesi-dagitim-esaslari-yonergesi-gunce/ubak-izin-belgesi-dagitim-esaslari-guncelleme-calismasi-bilgi-notu.pdf
UBAK İzin Belgesi Dağıtım Esasları Yönergesi (konsolide metin, Lexpera) — https://www.lexpera.com.tr/mevzuat/yonergeler/ubak-izin-belgesi-dagitim-esaslari-yonergesi-3
Geçiş Belgeleri Dağıtım Esasları Yönergesi (konsolide metin, Lexpera) — https://www.lexpera.com.tr/mevzuat/yonergeler/gecis-belgeleri-dagitim-esaslari-yonergesi-4
İMMİB — Geçiş belgeleri duyurusu (UAB UHDGM dağıtımı) — https://immib.org.tr/tr/gecis-belgeleri
UAB UHDGM — Karayolu Taşıma Yönetmeliği (UHDGM'nin yayımladığı metin; R türü belgeler TİO Yönetmeliği ile mülga) — https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/yonetmelikler/kty.pdf
Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UHDGM) — Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği (RG 27.08.2022/31936; 19.06.2025/32931 değişikliğiyle) — https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/undefined/tio-yonetmelik.pdf
Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı mevzuat sayfası — Karayolu Taşıma Yönetmeliği (RG 08.01.2018, 30295) — https://aile.gov.tr/eyhgm/mevzuat/ulusal-mevzuat/yonetmelikler/karayolu-tasima-yonetmeligi/
UND — Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde değişiklik (15.05.2025) karşılaştırma tablosu — https://www.und.org.tr//files/2025/05/karayolu-tasima-yonetmeliginde-degisiklik-yapilmasina-dair-yonetmelik-yayimlandi-2.pdf
4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu (RG 19.07.2003, 25173), md. 12–13 — https://www.tsb.org.tr/content/Legislations/1.5.4925.pdf
Ticaret Bakanlığı — TIR sıkça sorulan sorular — https://ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/sikca-sorulan-sorular/ticari/tir
Ticaret Bakanlığı — Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (TIR, eTIR) — https://trade.gov.tr/multinational-relations/united-nations-economic-commission-for-europe-unece
Hollanda Antlaşmalar Veritabanı — AETR, taraflar (Türkiye: yürürlük 15.07.2001) — https://treatydatabase.overheid.nl/en/Treaty/Details/002947_w
Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Araçlarda Kullanılan Takograf Cihazları Hakkında Yönetmelik (RG 21.05.2010, 27587) — https://alomaliye.com/2010/05/21/uluslararasi-karayolu-tasimaciligi-yapan-araclarda-kullanilan-takograf-cihazlari-hakkinda-yonetmelik/
Avrupa Komisyonu — Driving time and rest periods (561/2006 sayılı Tüzük) — https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/social-provisions/driving-time-and-rest-periods_en
561/2006 sayılı AB Tüzüğü, md. 2 (AETR ile ilişki) — https://www.legislation.gov.uk/eur/2006/561/adopted/data.pdf
Avrupa Parlamentosu bilgi notu — Road transport: market access (kabotaj, Mart 2026) — https://www.europarl.europa.eu/erpl-app-public/factsheets/pdf/en/FTU_3.4.2.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.