

## Kamyona İHA Saldırısı: İmha Olan Araç ve Yükün Zararını Kim Karşılacak?

*Rusça orijinal yayının Türkçe çevirisidir.*

*Kaynak: [Opsect — urvest.ru](http://Opsect — urvest.ru)*

Uluslararası karayolu taşımacılığında, yakın zamana kadar istisnai kabul edilen bir risk ortaya çıktı: Kamyon, insansız hava aracının (İHA) saldırısına hedef oluyor ya da düşen İHA ve parçaları nedeniyle hasar görüyor. Böyle bir olayın sonuçları, çekicinin onarım maliyetinden çok daha ağır olabilir. Aynı anda yükün telef olması, taşıma işvereni karşısındaki sorumluluk, sigortacının ret kararı, gümrük transitinin akıbeti ile yükün kurtarılması ve muhafazası, sürücünün tedavisi ve rehabilitasyonu masraflarına ilişkin sorular gündeme gelir.

Kamyon ve mal imha olduysa ne yapmalı? Zararları kim tazmin etmekle yükümlü: devlet mi, sigorta şirketi mi, taşımacı mı yoksa yük sahibi mi? Taşımacı mücbir sebebe dayanabilir mi? Bu yazıda, yabancı bir uluslararası karayolu taşımacıları derneğinin temsilcisinin bize başvurduğu durum örneğinden hareketle, Rusya mevzuatı, CMR Konvansiyonu ve 2025–2026 yargı kararları ışığında bu soruları ele alacağım.

### GERÇEK BİR VAKA: ULUSLARARASI TAŞIMA, ARAÇ KATARININ VE YÜKÜN KAYBIYLA SONUÇLANDI

Ekim 2026'da yabancı bir taşımacı, Rusya toprakları üzerinden Belarus'tan Türkiye'ye uluslararası bir sefer gerçekleştiriyordu. Hukuki yardım için başvuran taşımacı temsilcisinin verdiği bilgiye göre, Bryansk Bölgesi'nde kamyon bir İHA saldırısına uğradı. Çıkan yangın sonrasında çekici, yarı römork (dorse) ve taşınan mal neredeyse tamamen yok oldu; sürücü yaralanarak hastaneye kaldırıldı.

Hemen belirtmeliyim: Aktarılan olaylar başvuru sahibinin beyanlarıdır; olayın nedeni ve hukuki nitelendirilmesine ilişkin tarafımızca ulaşılmış bir soruşturma sonucu değildir. Taşımacının, sürücünün, araçların ve sigorta belgelerinin bilgileri bu yazıda açıklanmamaktadır.

İlk bakışta mesele açık görünür: Taşımacı saldırıda kusurlu değilse, kamyonun bedeli kendisine, malın bedeli ise sahibine ödenmelidir. Uygulamada durum çok daha karmaşıktır. Farklı zarar türleri, her biri kendine özgü kural ve prosedürlere tabi farklı hukuki ilişkilere girer.

### İHA SALDIRISI SONRASINDA ORTAYA ÇIKAN SONUÇLAR VE RİSKLER

Tipik bir durumda en az yedi risk grubu ayırt edilebilir:

- **Çekici ve yarı römorkun kaybı.** Araç sahibi pahalı bir varlığını kaybeder; buna karşın leasing veya kredi yükümlülükleri devam edebilir.
- **Taşınan malın kaybı veya hasarı.** Gönderici, alıcı, satın alan veya yük sigortacısı taşımacıya tazminat talebi yöneltebilir.
- **Sürücünün yaralanması.** Acil tıbbi yardım, yaralanmaların belgelenmesi, kişisel sigorta, iş ilişkisinden doğan ve diğer tazminatlar gündeme gelir.
- **Sigorta tazminatının reddi.** OSAGO (Rusya'daki zorunlu trafik sigortası) çekicinin imhasını teminat altına almaz; kasko ve yük sigortası ise savaş hallerini, terörü, sabotajı veya belirli bölgelerdeki hasarları teminat dışı bırakabilir.
- **Gümrük yükümlülükleri.** Mal gümrük transit rejimi altındaysa, yükün imha olması tek başına kanunda öngörülen bildirimin ve kaybın resmî olarak kayda geçirilmesinin yerine geçmez.

- **Ek masraflar.** Çekme/kurtarma, kalıntıların muhafazası, ekspertizler, olay yerinin temizlenmesi ve bunlarla bağlantılı ödemeler her zaman sigortaca karşılanmaz.
- **Sözleşmesel talepler.** Mal için yapılan taleplerin yanı sıra navlun ödemesi, teslimatın aksaması, bekleme masrafları, aracın değiştirilmesi ve diğer sonuçlara ilişkin uyuşmazlıklar doğabilir.

Zarar gören taşımacının en büyük hatası, yalnızca kamyon için tazminat almaya odaklanıp taşıma işverenin ve gümrük idaresinin kendisine yöneltebileceği talepleri gözden kaçırmasıdır.

## İHA SALDIRISI MÜCBİR SEBEP MİDİR?

İHA saldırısı olgusu tek başına taşımacıyı yükten doğan sorumluluktan otomatik olarak kurtarmaz. Eşyanın Karayoluyla Uluslararası Taşınması Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon'a (CMR) tabi uluslararası karayolu taşımacılarında, Konvansiyon'un 17. ve 18. maddeleri belirleyicidir [1].

Genel kural olarak taşımacı, malın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçen süre içindeki kayıp veya hasardan sorumludur. Bununla birlikte CMR'nin 17. maddesinin 2. fıkrası, zararın taşımacının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği durumlardan kaynaklanması halinde sorumluluktan kurtulmayı öngörür. 18. maddeye göre bu durumların varlığını taşımacının kendisi ispat eder.

Burada yalnızca "mücbir sebep" ifadesiyle yetinmemek önemlidir. Somut bir uluslararası uyuşmazlıkta şunların ispatı gerekir:

- aracın ve yükün hasar gördüğü yerin, zamanın ve hasarın oluş şeklinin kesin olarak tespiti;
- saldırı ile malın kaybı arasındaki doğrudan illiyet bağı;
- seçilen güzergâhın hukuka uygunluğu ve yürürlükteki kısıtlamalara uyulmuş olması;
- zararı önleyebilecek veya önemli ölçüde azaltabilecek, makul olarak erişilebilir önlemlerin bulunmaması;
- sürücünün ve nakliye şirketinin olay sonrasında zamanında harekete geçmesi;
- teslim alınan, kurtarılan ve kaybedilen mala ilişkin bilgilerin doğruluğu.

Ceza davası açılmasına ilişkin karar veya Ticaret ve Sanayi Odası'nın görüşü yararlı delillerdir; ancak sorumluluktan kurtulmayı garanti etmez. Mahkeme olayları bir bütün olarak değerlendirir ve şu soruları sorabilir: Riskler taşımacı tarafından biliniyor muydu, başka bir güzergâh seçebilir miydi, kısıtlamalara ve gerekli güvenlik önlemlerine uydu mu?

Ayrıca Rusya içi taşımaya ilişkin sonuçlar, CMR'ye tabi uluslararası taşımaya otomatik olarak uygulanmamalıdır: hukuki dayanaklar ve sorumluluğun belirlenme usulü farklılık gösterebilir.

## GERÇEK BİR DAVA: İHA SALDIRISINDAN SONRA TAŞIMACI KAYBOLAN YÜKÜN BEDELİNİ ÖDEDİ

A35-7109/2025 sayılı uyuşmazlık dikkat çekicidir. Dava dosyasına göre Temmuz 2024'te Kursk Bölgesi'nde bir İHA saldırısı sonrasında, mal taşıyan Mercedes-Benz Atego kamyon hasar gördü. Yükün bir kısmı teslim edilemedi. Yük sahibi 205.217,50 ruble tazminat talep etti.

Taşımacı mücbir sebebe, ceza soruşturması belgelerine ve Ticaret ve Sanayi Odası görüşüne dayandı. Buna rağmen 19. Ticaret İstinaf Mahkemesi 31 Temmuz 2026'da tahsil kararını onadı: Mahkemenin değerlendirmesine göre bölgedeki saldırı tehlikesi biliniyordu ve sunulan deliller sorumluluktan kurtulmak için yetersizdi.

Pratik sonuç: Araca saldırı gerçekten yaşanmış olsa bile, yük tazminatı uyuşmazlığı taşımacı aleyhine sonuçlanabilir. Güvenilir hukuki koruma önceden kurulur: güzergâhın, sevk sorumlusunun (dispeçerin) kararlarının, güvenlik uyarılarının ve sefer koşullarının belgelenmesiyle. İncelenen dava Rus hukukuna tabi yurt içi bir taşımaya ilişkindi; uluslararası sefer için Eşyanın Karayoluyla Uluslararası Taşınması Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon (CMR) ayrıca uygulanmalıdır.

## İMHA OLAN KAMYONUN BEDELİNİ KİM KARŞILAR?

İşe sigorta sözleşmesinden başlamak gerekir. Burada farklı sigorta türleri arasında temel bir karışıklık ortaya çıkar.

**OSAGO**, araç işletenin aracın kullanımı sırasında zarar görenlere karşı hukuki sorumluluk riskini sigortalar; İHA tarafından imha edilen kendi çekicisinin bedelini değil. Bu, 40-FZ sayılı Federal Kanun'un 6. maddesinden anlaşılmaktadır [3]. Yabancı kamyonun geçerli bir Rus OSAGO poliçesine sahip olması sorunu çözmez.

**Kasko** (aracın mal sigortası) çekicinin ve yarı römorkun hasarını veya tam ziyanı potansiyel olarak karşılayabilir. Ancak teminat kapsamındaki riskler, istisnalar, teminat bölgesi, ek protokoller, muafiyet, tam ziyan değerlendirilme usulü ve tazminatın kime ödeneceği dikkatle kontrol edilmelidir. Çekici ile yarı römorkun farklı malikleri ve ayrı poliçeleri olabilir.

Rus hukukuna göre Rusya Federasyonu Medeni Kanunu'nun 964. maddesi, kanunda veya sözleşmede aksi öngörülmedikçe, savaş hallerinde sigortacının tazminat ödemekten kurtulmasına genel olarak imkân tanır. Bununla birlikte terör ve sabotaj mekanik olarak savaş halleriyle eşitlenmemelidir: sözleşmenin ifadeleri ve olayın fiilî hukuki nitelendirmesi incelenmelidir [4]. Türkiye'de veya başka bir devlette düzenlenmiş poliçe için ayrıca uygulanacak yabancı hukukun belirlenmesi gerekecektir.

**Yük sigortası (Cargo Insurance)**, olay ve bölge teminat kapsamındaysa, mal üzerindeki mal varlığı menfaatini korur.

**Taşımacının sorumluluk sigortası (CMR Liability)** farklı bir amaca hizmet eder: genellikle taşımacının hak sahibine karşı tespit edilen sözleşmesel sorumluluğunu karşılar. Taşımacı CMR uyarınca haklı olarak sorumluluktan kurtulmuşsa, standart sorumluluk sigortası kendiliğinden malın bedelini karşılayan bir sigortaya dönüşmez.

### *Sigorta şirketi neden reddedebilir?*

A40-322396/2025 sayılı davada, leasing konusu FOTON AUMAN kamyon Belgorod Bölgesi'nde bir İHA saldırısı sonrasında imha oldu. Araç sahibi SOGAZ AŞ'den 7.395.000 ruble sigorta tazminatı talep etti. Mahkeme talebi reddetti: ilgili sözleşmenin şartları terör eyleminden kaynaklanan zararı açıkça teminat dışı bırakıyordu ve soruşturma belgeleri olayı bu şekilde nitelendirmişti. 9. Ticaret İstinaf Mahkemesi 26 Ağustos 2026'da ret kararını onadı [5].

Ancak bunun tersi bir örnek de mevcuttur. A40-266406/2023 sayılı davada Rusya Federasyonu Yüksek Mahkemesi 3 Şubat 2025'te, Belgorod Bölgesi'ndeki bir bombardıman sırasında hasar gören mal varlığı için "RSHB-Strahovanie" sigorta şirketinden 13.509.990 ruble tahsil edilmesini onadı. Mahkeme, bu sözleşmenin koşullarında, sigortacının dayandığı istisnanın uygulanması için ispatlanmış bir gerekçe bulamadı [6].

Bu kararlar birbiriyle çelişmez: sonucu poliçenin somut şartları ve ispatlanan olay koşulları belirler. Bu nedenle sigortacının reddi davanın kaybedildiği anlamına gelmez; ancak saldırı olgusu da tazminatı garanti etmez.

## DEVLET ZARARI TAZMİN EDEBİLİR Mİ?

06.03.2006 tarihli ve 35-FZ sayılı "Terörle Mücadele Hakkında" Federal Kanun'un 18. maddesi, terör eylemi sonucu zarar gören gerçek ve tüzel kişilere, belirlenen usule göre devlet tarafından tazminat ödemeleri yapılmasını öngörür [7].

Rusya Federasyonu Hükümeti'nin 28.12.2019 tarihli ve 1928 sayılı Kararı, ilgili tazminatlar da dahil olmak üzere federal fonların bölgelere aktarılmasını düzenler. Bu kararın kurallarında, bir tüzel kişiye veya girişimciye mal kaybı nedeniyle yapılacak mali yardımın hesaplama tutarı 300.000 ruble olarak belirtilmiştir [8]. Ancak bu, imha olan her kamyonun sahibine yapılan genel bir ödeme değildir:

belirlenen usul, olayın hukuki niteliğinin, alıcının statüsü ve uygulanacak bölgesel düzenleme dikkate alınmalıdır.

Bölgede kayıtlı ticari faaliyeti bulunmayan, yalnızca transit geçen yabancı taşımacının durumu özellikle karmaşıktır. Böyle bir şirketin yardım hakkı ve başvuru usulü ayrıca incelenmelidir. Belirtilen tutarın aracın veya yükün tam piyasa değerini karşılamadığı açıktır.

Bryansk Bölgesi'nde ayrıca terör eylemlerinden zarar gören gerçek kişilere yapılacak ödemelere ilişkin özel kurallar yürürlükte (17.08.2026 tarihli ve 387-p sayılı karar). Yabancılar için, özellikle Rusya Federasyonu'nda daimî ikamet ve karşılıklılık şartlarıyla bağlantılı kısıtlamalar öngörülmüştür. Bu nedenle Rusya'da geçici olarak bulunan yabancı sürücü, söz konusu bölgesel ödemeye otomatik olarak hak kazanmaz [9].

### ***Doğrudan devlete karşı dava açılabilir mi?***

Saldırının Rusya topraklarında gerçekleşmiş olması tek başına devlet organlarının tüm zararları tazmin etmekle yükümlü olduğu anlamına gelmez. Hazineye karşı müstakil bir talep için, örneğin Rusya Federasyonu Medeni Kanunu'nun 1069. maddesi uyarınca, kanunda öngörülen sorumluluk sebeplerinin, ilgili organın eylem veya ihmalinin hukuka aykırılığının ve illiyet bağının tespit edilmesi gerekir. Bu tür sebepler olmaksızın yabancı kamyonun ve yükün tam bedelinin devletten tahsil edilmesinin öngörülebilirliği düşüktür.

### **YÜKÜN TAZMİNATINI KİM ALMALI?**

Bu her zaman taşımacı olmadığı gibi, her zaman gönderici de değildir. Malın kime ait olduğu, satış sözleşmesine göre beklenmedik telef (hasar) riskinin kime geçtiği, hangi teslim şartlarının (örneğin Incoterms) uygulandığı, sigorta sözleşmesini kimin yaptığı ve lehtar olarak kimin gösterildiği belirlenmelidir.

Burada farklı senaryolar mümkündür:

- uygun bir yük sigortası varsa, hak sahibi kişi Cargo sigortacısına başvurur;
- taşımacı malın kaybindan sorumluysa, yük sahibi ona talep yöneltir, taşımacı da CMR sorumluluk sigortasının teminatını kontrol eder;
- taşımacı CMR'nin 17(2). maddesi uyarınca sorumluluktan kurtulma sebeplerini ispatlarsa, ona yöneltilen talep reddedilebilir; ancak yükün mal sigortasından doğan hak ayrıca değerlendirilir;
- uygun sigorta yoksa ve zarardan sorumlu kişi de bulunmuyorsa, zarar ilgili mal varlığı riskini taşıyan tarafın üzerinde kalabilir.

CMR kapsamında sorumluluk söz konusuysa, yük kaybında standart tazminat sınırı, eksik brüt ağırlığın kilogramı başına 8,33 Özel Çekme Hakkı'dır (SDR); Konvansiyon'un ilgili metninin uygulanabilir olması ve farklı bir hesaplama için gerekçe bulunmaması şartıyla. CMR'nin 23, 24, 26 ve 29. maddeleri dikkate alınmalıdır: sınır her durumda mutlak değildir [1].

### **GÜMRÜK SONUÇLARI: YÜKÜN İMHASI REJİMİ OTOMATİK OLARAK KAPATMAZ**

Rusya üzerinden geçen taşımacı için bu, en çok hafife alınan risklerden biridir. Her şeyden önce malın gümrük statüsü ve taşıma rejimi belirlenmelidir: Belarus'tan Rusya üzerinden yapılan her taşıma, Avrasya Ekonomik Birliği (AEB) gümrük transit rejimi altında yapılmaz.

Yük fiilen AEB gümrük transit rejimi altındaysa, AEB Gümrük Kodu'nun 149. maddesi, kaza veya mücbir sebep halinde malın ve aracın korunması için mümkün önlemlerin alınmasını, en yakın gümrük idaresine derhal bildirim yapılmasını ve onun talimatlarına göre hareket edilmesini gerektirir. Bu gerekliliklerin yerine getirilmesi sırasında yapılan masraflar gümrük idaresince karşılanmaz [10].

AEB Gümrük Kodu'nun 153. maddesi, öngörülen koşullar altında, gümrük idaresinin yabancı malların kaza veya mücbir sebep nedeniyle imha olduğunu ya da geri dönüşü olmayacak şekilde kaybolduğunu

kabul etmesinden sonra gümrük vergilerini ödeme yükümlülüğünün sona ermesine imkân tanır. Ancak kaybın resmî olarak teyidi ve maddedeki sınırlamalara uyulması gerekecektir [11].

Dolayısıyla araç tazminatının yanı sıra hukuki çalışma, taşımacıya en az onun kadar önemli bir sonuç sağlayabilir: fiilen imha olmuş ve teslim edilemeyecek mal için gümrük vergisi tahakkuk ettirilmesinin önüne geçmek.

## ZARAR NASIL HESAPLANIR VE KİM TALEP ETMEYE YETKİLİDİR?

Filî kayıpların tutarı ile hukuken tahsil edilebilir taleplerin tutarı aynı şey değildir. Her bir varlık ve zarar gören için ayrı hesaplama hazırlanmalıdır: çekicinin olay tarihindeki piyasa değeri; yarı römorkun değeri; kaybolan mal partisinin belgelenmiş değeri; kullanılabilir kalıntıların (sovtajın) değeri; çekme/kurtarma ve muhafaza masrafları; belgelenmiş tedavi masrafları; kanun veya sözleşmenin tazminini öngördüğü diğer doğrudan zararlar.

Sigorta şirketi sigorta bedelini, yıpranma payını, muafiyeti, tam ziyan değerlendirilmesini ve kalıntıların korunmasına ilişkin şartları dikkate alabilir. Taşımacıya CMR kapsamında yöneltilen talep, mutlaka faturanın tam bedeline göre değil, Konvansiyon'un kendi kurallarına göre hesaplanır. Devlet mali yardımının ise genellikle kendine özgü limitleri ve şartları vardır. Bu nedenle tüm zararları otomatik olarak toplayıp tek bir toplam tutarı tek bir muhabata yöneltmek mümkün değildir.

Ayrıca leasing sözleşmesi ve rehin kontrol edilmelidir: kamyonun maliki kiralayan (leasing şirketi) olabilir, sigorta tazminatını alma hakkı ise poliçede belirtilen kişiye ait olabilir. Mal için talep hakkı yalnızca şirketin CMR belgesinde gösterilmiş olmasıyla değil; satış sözleşmesi, riskin geçişine ilişkin şartlar, sigorta ve uygulanacak hukukla da belirlenir. Bu ayırım yapılmazsa, başvurunun yetkisiz kişi tarafından yapıldığı gerekçesiyle ret alınabilir.

## YÜK SAHİBİNİN TALEBİNE KARŞI NASIL KORUNULUR?

Olaydan sonra taşıma işvereni, malın bedelinin tazmin edilmesi, ek taşımanın ödenmesi veya teslim edilmemenin diğer sonuçları için talep yazısı gönderebilir. Borcu kabul etmekte, taşımacının kusurlu olduğuna dair tutanak imzalamakta veya yükün bedelini ödemeyi vaat etmekte acele edilmemelidir. Önce uygulanacak hukuk, sözleşmenin içeriği, kaybın niteliği ve taşımacının eylemlerine ilişkin deliller belirlenmelidir.

Uluslararası sefer için CMR'nin 17–18. maddeleri, değer beyanı ve teslimattaki özel menfaat beyanına ilişkin şartlar ile sorumluluk sınırları önemlidir. Talepte bulunmaya kimin yetkili olduğu, malın gerçekten tamamen kaybolup kaybolmadığı, değerine ilişkin belgelerin bulunup bulunmadığı ve zararın yük sigortacısı tarafından tazmin edilip edilmediği tespit edilmelidir. Sigorta tazminatının alınması, aynı zararın taşımacıdan ikinci kez tahsiline yol açmamalıdır; sigortacının olası halefiyet (rücu) hakkı ayrıca değerlendirilir.

**Pratik tavsiye:** Yük sahibinin talebine ayrıntılı yanıt göndermeden önce seferin tek bir kronolojisini hazırlayın: malın teslim alınması, sevk sorumlusunun talimatları, güzergâh, uyarılar, saldırının zamanı, acil servislerin aranması, inceleme, bildirimler, yükle ilgili sonraki işlemler. Bu kronoloji hem CMR kapsamındaki savunmanın hem de sigortacılarla yazışmanın temelini oluşturur.

## SÜRÜCÜNÜN YARALANMASI: AYRI BİR KORUMA ALANI

Sürücü yaralanmışsa öncelikli adımlar tıbbi yardım ve tüm belgelerin saklanmasıdır: ambulans çağırısı, epikriz, tetkik sonuçları, teşhis, ameliyat bilgileri, tedavi masrafları ve çalışma gücüne etkileri. Aynı zamanda sürücüyle yapılan sözleşme, ferdi kaza sigortası, yurt dışı sağlık teminatı ve iş ilişkilerini düzenleyen mevzuat kontrol edilmelidir.

Sürücüye yapılacak ödemeler ile araç sahibinin mal varlığına ilişkin talepleri farklı hukuki taleplerdir. Bunlar, dayanakları ve talep sahipleri ayrılmadan tek bir başvuruda birleştirilmemelidir.

## İHA SALDIRISI SONRASI EYLEM PLANI: TAŞIMACI NE YAPMALI?

**Adım 1. İnsanların güvenliğini sağlayın.** Acil servisleri arayın; şüpheli nesnelere ve İHA kalıntılarına yaklaşmayın, polis ve kurtarma ekiplerinin çalışmalarını engellemeyin. Can güvenliği, malın korunmasından daha önemlidir.

**Adım 2. Olayı resmî olarak kayda geçirin.** İnceleme veya soruşturmayı hangi makamın yürüttüğünü tespit edin; dosya bilgilerini, olay yeri inceleme belgelerini ve hasarın teyidini talep edin.

**Adım 3. Delilleri tespit edin.** Fotoğraf ve videoları, koordinatları, sevk sorumlusunun mesajlarını, GPS/takograf verilerini, güzergâh bilgilerini, sürücünün belgelerini, tanık bilgilerini, kurtarılan ve kaybolan yükün dökümünü saklayın. Tespit işlemleri yalnızca güvenli koşullarda yapılmalıdır.

**Adım 4. Sigorta şirketlerine bildirimde bulunun.** Aracın ve yükün kayıtlı olduğu ülkelerdeki tüm poliçeleri kontrol edin, bildirimleri öngörülen şekilde ve sözleşmedeki sürelerde gönderin. Gerekli incelemeler ve onaylar tamamlanmadan kalıntıların hurdaya çıkarılması veya satışı konusunda nihai karar vermeyin.

**Adım 5. Taşımanın taraflarını bilgilendirin.** Olayı taşıma işverenine, göndericiye, alıcıya, taşıma işleri organizatörüne (forwarder), leasing şirketine ve diğer ilgililere bildirin; talimat isteyin ve yazışmaları saklayın.

**Adım 6. Gümrük işlemlerini çözüme kavuşturun.** Geçerli gümrük rejimini belirleyin, öngörülen bir yükümlülük varsa ilgili gümrük idaresine bildirimde bulunun, gerekli gümrük işleminin belgelendirilmesini sağlayın.

**Adım 7. Zararı değerlendirin ve talepleri ayırın.** Çekicinin, yarı römorkun ve yükün değerini, hasar tutarını, kurtarma, muhafaza ve tedavi masraflarını tespit edin. Belgeleri maliklere ve sigorta türlerine göre ayırın.

**Adım 8. Hukuki pozisyonu oluşturun.** CMR'yi, taşıma sözleşmesini, güzergâhı, kısıtlamaları ve olayın önlenemezliğine ilişkin delilleri inceleyin; gerekirse usule ilişkin taleplerde ve ödeme taleplerinde bulunun.

Bu aşamadaki ana görev, tüm makamlara aynı yazıları göndermek değil, olayın bütünlüklü bir delil tablosunu oluşturmaktır. Bir belgede yapılan dikkatsiz bir hukuki nitelendirme, daha sonra başka bir talebi, özellikle sigorta talebini zorlaştırabilir.

## RİSKLER SEFER BAŞLAMADAN NASIL AZALTILIR?

Uluslararası taşımacılara temel tavsiye: özellikle güzergâh düzenli olarak tehdit bildirilen bölgelerden geçiyorsa, İHA risklerinin kontrolünü sefer hazırlığının standart prosedürüne dahil etmek.

Taşımadan önce şunlar yapılmalıdır: güncel yol kısıtlamaları ve uyarıları kontrol etmek; güzergâh seçimini belgelemek; durum değiştiğinde yapılacaklar konusunda taşıma işvereniyle mutabakat sağlamak; kasko teminatını çekici ve yarı römork için ayrı ayrı değerlendirmek; Cargo ve CMR sigortasının gerçek içeriğini kontrol etmek; terör, savaş halleri ve belirli bölgelerin teminat dışı bırakılıp bırakılmadığını öğrenmek; acil bildirimden sorumlu kişileri belirlemek; hasarın tespiti ve delillerin korunması usulünü belirlemek.

Ayrıca yük sahibiyle malı kimin sigortaladığı, lehtarın kim olduğu ve olağanüstü bir durumda hangi bildirimlerin yapılacağı konusunda mutabakat sağlanması tavsiye edilir. Taşıma siparişine "taşımacı mücbir sebepten sorumlu değildir" ibaresinin eklenmesi, uygulanacak Konvansiyon ve emredici hükümler karşısında sorumluluktan kurtulmayı tek başına garanti etmez.

## SONUÇ

---

Kamyona yapılan İHA saldırısı tek bir sigorta hasarı değil, birkaç bağımsız uyuşmazlığın olası başlangıcıdır. Taşımacı kendi aracını kaybetme, kaskodan tazminat alamama, imha olan yük için talep ve ek gümrük masraflarıyla karşılaşma riskiyle karşı karşıyadır.

Ancak bu sonuçlar kaçınılmaz değildir. Uygun sigorta teminatı varsa, hasar gören mal varlığı için tazminat almak mümkündür. Önlenemez koşullar ispatlanırsa, CMR kapsamında yük sahibine karşı sorumluluktan kurtulmak mümkündür. Malın kaybı usulüne uygun belgelenirse, gümrük yükümlülükleri çözüme kavuşturulabilir.

## TAVSİYELER

---

Sigortacının yanıtını veya soruşturmanın sonuçlanmasını beklemeyin. Olaydan sonraki ilk saatlerden itibaren üç temel alanda eş zamanlı hareket etmek gerekir: DELİLLER, SİGORTA, TALEPLERE KARŞI SAVUNMA.

Bir nakliye şirketinin ağır bir olaydan sonra mali istikrarını koruyup korumayacağını çoğu zaman zamanında yapılan hukuki çalışma belirler.

Dış ticaret ve uluslararası taşımacılık alanında hukuki yardım talepleri, +7 911 362 91 21 numarası üzerinden