

**T.C.
OKAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**KARAYOLU TAŞIMACILIK FAALİYETLERİNDE
RİSK YÖNETİMİ VE SİGORTA**

Yeşim AVCI

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
İŞLETME ANABİLİM DALI
LOJİSTİK YÖNETİMİ PROGRAMI**

**DANIŞMAN
Doç. Dr. G. Şebnem URALCAN**

İSTANBUL, Eylül 2014

**T.C.
OKAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**KARAYOLU TAŞIMACILIK FAALİYETLERİNDE
RİSK YÖNETİMİ VE SİGORTA**

Yeşim AVCI

(112011033)

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
İŞLETME ANABİLİM DALI
LOJİSTİK YÖNETİMİ PROGRAMI**

DANIŞMAN

Doç. Dr. G. Şebnem URALCAN

İSTANBUL, Eylül 2014

T.C.
OKAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

KARAYOLU TAŞIMACILIK FAALİYETLERİNDE
RİSK YÖNETİMİ VE SİGORTA

Yeşim AVCI

(112011033)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İŞLETME ANABİLİM DALI

LOJİSTİK YÖNETİMİ PROGRAMI

Tezin Enstitüye Teslim Edildiği Tarih :

Tezin Savunulduğu Tarih :

Tez Danışmanı : Doç. Dr. G. Şebnem URALCAN _____

Diğer Jüri Üyeleri : Doç. Dr. A. Zafer ACAR _____

:Yrd. Doç. Dr. A. Murat KÖSEOĞLU _____

İSTANBUL, Eylül 2014

ÖNSÖZ

Dünyanın büyük bir pazar haline gelmesi mal dolaşımının, kontrollü, zamanında ve en ekonomik şekilde hareketliliğini, ancak bir ‘risk yönetim planı’ ile mümkün kılmaktadır. Bu plan oluşturulurken yararlanılacak yöntemlerden biri de sigortadır. Araştırmanın çıkış noktası; lojistik altyapı eksikliklerinin yol açtığı zararlar ve bu zararların ekonomik kayıpları olmuştur. Çalışmamızda; üçüncü şahıslara karşı sorumlulukları da bulunan bir lojistik işletmesinin, günümüz koşullarında rekabet edebilmesi için, izlenecek süreçler ile, lojistik risklerden arınma yöntemleri konusunda yapılabilecekler ortaya konulmuştur. Yöntem olarak; lojistik sektörü için tümden gelim, sigorta sektörü için tüme varım metodları kullanılmış ve sigorta şirketlerinin hasar istatistiklerinden yararlanılmıştır. Sürdürülebilir bir rekabet için sigorta desteği irdelenmiş, risklerin çözümleri, poliçe detaylarında ve hasar örneklerinde verilmiştir.

Çalışmanın birinci bölümünde; amaca yönelik kavramlar üzerinde durulmuştur. Çalışmanın ikinci ve üçüncü bölümlerinde; ticaret ve lojistik ilişkisine değinilmiş, lojistik faaliyetlerde karşılaşılabilecek olası risklerin katma değer yaratan sigorta ile çözümleri irdelenmiştir. Dördüncü bölümde karayolu taşımacılığında, ulusal ve uluslararası güvenli taşıma kuralları konusunda detaylandırma yapılmıştır. Beşinci bölümde; spesifik ticari sektörlerin taşıma, depolama ve sorumluluk riskleri ele alınmıştır. Lojistik işletmelerde iş güvenliğinin önemine vurgu yapılarak, sorumluluk sigortaları ile sağlıklı ve verimli, çalışan güvenliğinin sağlanması gerektiği irdelenmiştir. Sigorta ve lojistik swot analizi, eksiklerin giderilmesi, fırsatların değerlendirilmesi yönünden yararlı olma amacı taşımıştır. Sonuç bölümünde ise; sigortanın, lojistik sektöründeki rolüne dikkat çekilmiştir. Yaratılan katma değer ile gelişmenin sağlanması yönünde alınacak önlemler ve açılımlar konusunda farkındalık yaratılmıştır.

Tarih: Eylül, 2014

Yeşim AVCI

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
İÇİNDEKİLER	ii
ÖZET	ix
ABSTRACT.....	xi
KISALTMALAR.....	xiii
ŞEKİL LİSTESİ.....	xv
TABLO LİSTESİ.....	xvi
BÖLÜM 1. GİRİŞ ve AMAÇ.....	1
BÖLÜM 2. TİCARET-LOJİSTİK-SİGORTA KAVRAMLARI.....	5
2.1. TİCARET KAVRAMI	6
2.1.1. İç ve Dış Ticaret Tanımları	6
2.1.2. Ticaret ve Sigorta Kavramlarının Ülke Ödemeler Dengesi' ne Katkısı	7
2.2. LOJİSTİK KAVRAMI	11
2.2.1. Temel Lojistik Faaliyetler	11
2.2.2. Destekleyici Lojistik Faaliyetler	13
2.2.3. Lojistik Yönetimi	15
2.2.4. Ticaret ve Lojistik Kavramlarının İlişkisi.....	20
2.3. SİGORTA KAVRAMI.....	22
2.3.1. Ticaret ve Sigorta Kavramlarının İlişkisi.....	23
2.3.2. Sigorta ve Lojistik Kavramlarının İlişkisi	26

2.4. ULUSLARARASI TİCARET ODASI (INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE-ICC) ve DIŞ TİCARETTE SİGORTALI TESLİM ŞEKİLLERİ (INCOTERMS).....	30
2.4.1. Uluslararası Ticaret Örgütü (International Chamber of Commerce-ICC)....	30
2.4.2. Dış Ticarete Teslim Şekilleri (Incoterms)	31
2.5. LOJİSTİKTE EK DEĞER KAVRAMI VE SİGORTA ÖĞESİNİN EK DEĞERE KATKISI	34
2.5.1. Değer Zinciri.....	34
2.5.2. Lojistik Değer ve Ek Değer	35
2.5.3. Sigortalı Lojistik Ek Değer	37
BÖLÜM 3. TAŞIMA MODLARI, KARAYOLU TAŞIMA GÜVENLİĞİ ve LOJİSTİK RİSK YÖNETİM SÜREÇLERİ	39
3.1. TAŞIMA MODLARI	39
3.1.1. Karayolu Taşımacılığı.....	40
3.1.2. Denizyolu Taşımacılığı.....	44
3.1.3. Havayolu Taşımacılığı.....	46
3.1.4. Demiryolu Taşımacılığı	47
3.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı	47
3.2. KARAYOLU TAŞIMA KORİDORLARI	48
3.3. KARAYOLU TAŞIMA KANUNU (KTK)	50
3.4. KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YÜK GÜVENLİĞİ	53
3.4.1. Trafik Kazalarından Kaynaklanan Yük Hasarları	54
3.4.2. Kaza Sonrası Yük Güvenliği	57
3.4.3. Kazalar Dışında Meydana Gelen Yük Hasarları.....	59
3.5. TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞI.....	60
3.5.1. Tehlikeli Madde Taşımacılığında Taşıma Riskleri.....	61

3.5.2. Tehlikeli Madde Taşımacılığında Depolama Riskleri	62
3.6. TEHLİKELİ MADDELERİN KARAYOLUYLA ULUSLARARASI TAŞINMASINA İLİŞKİN AVRUPA ANLAŞMASI-ADR	65
3.7. ULUSLARARASI TIR SİSTEMİ (INTERNATIONAL ROADWAY UNION-IRU)-(TIR SÖZLEŞMESİ).....	66
3.8. ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMA KONVANSİYONU (CONVENTION RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDİSES PAR ROUTE-CMR).....	67
3.8.1. CMR Sözleşmesi Genel Hükümleri.....	69
3.8.2. CMR Sigorta Kapsamındaki Uygulama Hükümleri.....	75
3.8.3. CMR ve TTK Hükümlerinin Karşılaştırılması	76
3.8.4. CMR Sigortalarının Türkiye Uygulamaları	79
3.9. FİLO YÖNETİM SİSTEMLERİ	81
3.10. LOJİSTİK YÖNETİM SÜREÇLERİ	83
3.11. KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA LOJİSTİK FAALİYET RİSKLERİ	90
3.11.1. Ambalajlama-Etiketleme Hata ve Riskleri	93
3.11.2. Elleçleme (El İle İşleme), İndirme-Boşaltma, İstifleme Hata ve Riskleri ..	96
3.11.3. Taşımacılık ve Dağıtım Hata ve Riskleri.....	97
3.11.4. Depolama Hata ve Riskleri	101
3.12. LOJİSTİK RİSKLER VE SEKTÖRLER BAZINDA SÜREÇ RİSKLERİ	106
3.12.1. Tekstil ve Hazır Giyim Sektöründe Lojistik Riskler	108
3.12.2. Bozulabilir Ürün (İlaç-Sağlık-Gıda-Taze Çiçek) Sektöründe Lojistik Riskler.....	112
3.12.3. Otomotiv Sektöründe Lojistik Riskler	118
3.12.4. Proje Taşımacılığı (Fuar, İnşaat, Makine, Eğlence)' nda Lojistik Riskler	120
3.12.5. Canlı Hayvan Sektöründe Lojistik Riskler	123

BÖLÜM 4. LOJİSTİK RİSKLERİN SİGORTA ÇÖZÜMLERİ	126
4.1. RİSK, İŞLETME RİSKLERİ, RİSK YÖNETİMİ VE SİGORTALANABİLİR RİSKLER.....	126
4.1.1. Risk	126
4.1.2. İşletme Riskleri	128
4.1.3. Risk Yönetimi	130
4.1.4. Lojistik Faaliyetlerde Risk Yönetimi.....	135
4.1.5. Sigorta Edilebilir Riskler	140
4.2. DÜNYA ' DA ve TÜRKİYE ' DE SİGORTACILIK TARİHİNİN GELİŞİMİ VE LLYOD ' S	144
4.3. TAŞIMACILIK VE DAĞITIM.....	147
4.3.1. Emtia Nakliyat Sigortası (Cargo Insurance) ve Klozları	150
4.3.1.1. Nakliyat Sigortaları ' nda Teminatlar	154
4.3.1.2. Nakliyat Sigortaları ' nda Fiyatlandırma	159
4.3.1.3. Nakliyat Sigorta Poliçeleri Üzerinde Yazılı Bulunması Gereken Bilgiler	160
4.3.1.4. Emtia (Yük) Taşıma Sigortaları ' nda Risk Faktörleri	160
4.3.1.5. Nakliyat Hasarlarının Önlenmesi ve Azaltılması Amacıyla Alınabilecek Önlemler	162
4.3.1.6. Nakliyat Sigortasında Hasar Yönetimi	165
4.3.2. Nakliyat Sigortası Çeşitleri.....	167
4.3.2.1. Sefer Esaslı Poliçe (Voyage Policy)	167
4.3.2.2. Nakliyat Emtia Abonman Sözleşmesi (Declaration Policy).....	167
4.3.2.3. Nakliyat Flotan Sözleşmeler (Floating Policy).....	168
4.3.2.4. Kıymet Taşıma Sigortaları (Money Insurance)	168
4.3.3. Karayolu Nakliyatında Kullanılan Diğer Sigortalar	169

4.3.3.1. Makina Montaj (Machinery Erection) All Risks Sigortası.....	169
4.3.3.2. Canlı Hayvan Hayat ve Su Ürünleri Sigortası (Agricultural Insurance)	171
4.3.3.3. Bitkisel Ürün ve Sera Sigortaları (Agricultural Insurance)	172
4.3.3.4. Karayolları Motorlu Taşıtlar Kasko Sigortası (Accident Insurance)...	173
4.3.4. Taşıma Sözleşmesi Örneği.....	174
4.3.5. Gerçekleşmiş Nakliyat Hasarlarından Örnekler	175
4.3.6. Hukuksal Boyut ve Anlaşmazlıklarda Dava Örnekleri.....	181
4.4. DEPOLAMA	183
4.4.1. Yangın Sigortası (Fire Insurance) ve Ek Teminatları.....	188
4.4.1.1. Duman-İs Ek Teminatı.....	192
4.4.1.2. Yıldırım-İnfilak (Lightning-Explosion) Ek Teminatı.....	192
4.4.1.3. İş Durması (Business Interruption Insurance) Ek Teminatı – Kâr Kaybı (Loss Of Profit Insurance) Ek Teminatı	192
4.4.1.4. Enkaz Kaldırma Masrafları (Removal Of Debris Clause) Ek Teminatı	194
4.4.1.5. Kiracı Mali Sorumluluk (Tenants Liability) Ek Teminatı:	194
4.4.1.6. Komşuluk Mali Sorumluluk (Neighboring Liability) Ek Teminatı.....	195
4.4.1.7. Grev-Lokavt-Kargaşalık-Halk Hareketleri-Terör GLHHT/Civil Comotions) Ek Teminatı.....	195
4.4.1.8. Deprem-Yanardağ Püskürmesi (Earthquake) Ek Teminatı	195
4.4.1.9. Kar Ağırlığı Ek Teminatı	196
4.4.1.10. Yer Kayması (Ground Risks) Ek Teminatı.....	196
4.4.1.11. Taşıt Çarpması Ek Teminatı	196
4.4.1.12. Sel-Seylap (Flood) Ek Teminatı	196
4.4.1.13. Dâhili Su Ek Teminatı	196

4.4.1.14. Fırtına Ek Teminatı.....	196
4.4.2. Depo Sözleşmesi Örneği.....	197
4.4.3. Gerçekleşmiş Depo Yangın Hasarlarından Örnekler.....	197
4.5. SORUMLULUK.....	201
4.5.1. Üçüncü Şahıslar Sorumluluk Sigortası ve Kapsamı	203
4.5.2. Nakliye Aracısı (Freight Forwarder) Yasal Sorumluluk Sigortası ve Kapsamı	204
4.5.3. Taşıyıcı Sorumluluk Sigortası (Yurtiçi Nakliyeci Sorumluluk Sigortası) ve Kapsamı	208
4.5.4. Depocu (Depo İşletenleri) Sorumluluk Sigortası ve Kapsamı.....	210
4.5.5. Diğer Sorumluluk Sigortaları.....	211
4.5.5.1. Karayolu Zorunlu Sorumluluk (Trafik) Sigortası– Yeşilkart (Green Card) Sigortası - Avrupa Birliği Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası Kapsamları	211
4.5.5.2. İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası (Voluntary Liability Insurance)...	214
4.5.5.3. Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Sigortası.....	215
4.5.5.4. Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk Sigortası	215
4.5.5.5. Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası.....	216
4.5.6. Gerçekleşmiş Sorumluluk Hasarlarından Örnekler	217
4.5.7. Hukuksal Boyut ve Anlaşmazlıklarda Dava Örnekleri.....	222
4.6. YEŞİL LOJİSTİK–GERİ DÖNÜŞÜM LOJİSTİĞİ ve SİGORTA İLİŞKİSİ... 225	
4.7. TİCARİ ve SINAİ RİSKLERDEN KORUNMA, SİGORTA KAYNAKLI RİSK PAYLAŞIMI ve ÜRETİM POTANSİYELİ OLAN SAHALAR.....	232
4.7.1. İhracat Kredi Sigortası/İhracat Kredi Garantisi (Export Credit Guarantee)234	
4.7.2. Çevre Kirliliği Sorumluluk Sigortası (Environmental Impairment Liability Insurance).....	236
4.7.3. Hukuksal Koruma Sigortası (Legal Costs And Expenses Insurance).....	238

4.8. LOJİSTİK İŞLETMELERDE İŞ GÜVENLİĞİ VE SİGORTA İLİŞKİSİ	239
4.9. TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN RİSK ve SİGORTA BAŞLIKLIL SWOT ANALİZİ	241
BÖLÜM 5. SONUÇ VE ÖNERİLER	245
5.1. SONUÇLAR.....	246
5.2. ÖNERİLER.....	248
KAYNAKÇALAR.....	258
EKLER.....	274
EK A: Taşıma Sözleşmesi	274
EK B: Depo Sözleşmesi.....	274
EK C: Taşıma Riskleri Konusunda Önem Arz Eden Sigortacılık Terimleri	274
ÖZGEÇMİŞ	290

ÖZET

KARAYOLU TAŞIMACILIK FAALİYETLERİNDE RİSK YÖNETİMİ ve SİGORTA

Ticaretin sağlıklı yapılabilmesi istemi, zamanla lojistik denilen sistemi yaratmıştır. Ticaretin ve mal dolaşımının ana itici gücü olan taşımacılık sektörünün olası riskleri kontrol altına alınmadan, küresel ticaretin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması mümkün değildir. Uluslararası ticaret, takasla yapıldığı dönemden sanal dünyaya doğru gelişim gösterirken, risk ve risk yönetimi konusu özenle gözetilmiştir. Ancak Türkiye bu gelişmeye ayak uydururken, bu iki unsuru göz ardı etmiştir. Bu gözlem, çalışmamızın çıkış noktası olmuştur.

Çalışmamızın amacı; küresel ticaretin standardizasyon kurallarının yerel ticaret için de, kabul görüp uygulanmasına katkıda bulunmaktır. Ticaret taşımacılıktan ayrı düşünülmemeyeceğine göre, malların güvenle yer değiştirebilmesi için eksikliklere işaret edilmiş, çözümler üretilmeye çalışılmıştır.

Çalışmamızda; taşımacılık, depolama ve sorumluluklar başlıkları altında, karayolu taşımacılığı lojistik risklerinin güvence altına alınabileceği sigorta türleri ele alınmıştır. Sigorta sektörünün, ekonominin karşılaştığı riskleri ölçerek, yöneterek ve transfer edilmesini sağlayarak azalttığı kanaatine varılmıştır. Böylece riskin gerçekleşmesi durumunda, işletme kaynaklarının daha düzgün ve verimli kullanılmasının sağlandığı belirlenmiştir.

Sigorta sektörünün lojistiğe olan katma değeri; hasar önleme faaliyetleri ile hasar olasılığını azaltmak, gerçekleşme olasılığı olan risklerin hasar düzeyini öngörüp, hasarlarını karşılayarak ekonomik kaybın telafisini sağlamak, böylece kaynakların daha verimli kullanımına aracı olmaktır.

Araştırmada, lojistik sektörünün riskleri belirlenmiş, bunları güvence altına alan sigorta türleri belirtilmiş, henüz kapsama alınmayan ancak sigortalanabilir kapsamda olan risklere dikkat çekilmiştir. Araştırma kısıtı olarak, lojistik faaliyetlerin kara taşımacılığı yaşam alanı belirlenmiştir.

Kullanılan yöntemde; bu multidisipliner sektörlerde yapılan literatür ve mevzuat taramasında; sigorta şirketlerinin hasar istatistiklerinden yararlanılmış, hukuki anlaşmazlıklar yaşanması durumunda, kurumların karşılaşması muhtemel olumsuzluklar irdelenmiş, gerçekleşmiş hasarlardan örnekler verilerek konuların daha kolay anlaşılabilmesi sağlanmıştır.

Araştırmada; karayolu taşımacılığında karşılaşılabilecek olası risklerin, disiplinler arası bir çalışma ile **riski üstlenmekten daha düşük bir maliyetle sigorta ile yönetilebileceği** ve lojistik sektörüne daha güvenli çalışma olanağı yaratmada çözüm olabileceği sonucuna varılmıştır. Maddeler halinde; yapılan hata ve eksiklikler belirtmeye, sektörlerle katma değer yaratacak çözümler üretilmeye, ticaretin güvenli bir platformda sürdürülebilmesine katkı sağlamaya, paydaşların her birine gözden geçirilmesi gereken maddeler önerilmeye çalışılmıştır. Ayrıca lojistik faaliyetlerin geliştirilmesinin, risklerin gerçekleşmesinden doğacak ekonomik kayıpların telafisi ile mümkün olabileceği, bu telafinin de ancak sigortacılık faaliyetleri ile mümkün olabileceği gerçeği, araştırmamız sonucu ortaya çıkan bulgulardandır.

Bu doğrultuda yapılan çalışma; lojistik sektörünün sigorta sektörü ile yoğun ilişkilerinin ortaya çıkaracağı sinerjinin, sistemi oluşturan öğelerin hareket sahalarını uluslararası platformda güvenle genişletebilecekleri bir rekabet şansı yaratacağını göstermiştir.

Gelecekte bu konuda araştırma yapmak isteyen araştırmacılara, farklı taşıma biçimlerinde veya farklı ticari sektörlerde, yeni çalışma alanları işaret edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Karayolu Taşımacılığı, Depolama, Sorumluluk, Risk Yönetimi, Sigorta.

Tarih: Eylül, 2014

ABSTRACT

RISK MANAGEMENT AND INSURANCE IN ROAD TRANSPORTATION ACTIVITIES

The desire for healthy trade operations gave rise to the creation of a system named logistics. And without keeping the potential risks of the transportation sector that is the main driving force of trade and goods circulation under control, it is not possible for the global trade to develop or extend. While international trade progressed from a period of barter to a virtual world, the subjects of risk and risk management have always been handled carefully. However while Turkey kept up with the progress in trade, it disregarded these two subjects. And this is the starting point of our study.

The objective of our study is to contribute to the acceptance and implementation of the standardization rules of global trade also in local trade. And since trade cannot be thought separately from transportation, the failures regarding secure transportation of goods are indicated and solutions are generated, too.

In our study, the types of insurances that can secure the risks of road transport logistics are discussed under the titles of transportation, storage and liabilities. And it is concluded that the insurance sector reduces these risks that the economy is exposed to by measuring, managing and transferring them, and thus enables operating resources to be used more effectively and efficiently when the risks actually occur.

The values that the insurance sector adds to logistics are the reduction of damage possibility through damage prevention actions, the compensation of economical loss by forecasting the damage level and covering it, and the intervention for more efficient use of resources.

The study reveals the risks of the logistics sector, determines the insurance types that secures them and underlines the insurable risks that are not covered yet. And the study has been limited with the field of road transport in logistics.

In the study methodology, in other words in the literature and legislation scan in this multidisciplinary sector, the claim statistics of insurance companies are used, the possible negative events that organizations may face due to legal conflicts are examined and the real claim examples are provided to enable easier understanding.

The study concludes that **the potential risks in the road transport can be managed with insurances costing less than actually undertaking the risks** with an interdisciplinary effort and that this can be the solution for creating a more secure work environment in the logistics sector. And it tries to list the mistakes and failures one by one, generate solutions that will add value to the sector, contribute to the continuity of trade at a more secure platform and suggest media to review for each of the stakeholders. Moreover, the facts that the development of logistics is only possible through the compensation of economical losses arising from the occurrence of risks and that this compensation is only possible through insurance operations are the findings of our study.

In line with this, the study reveals that the synergy emerged due to the close relations between the logistics sector and the insurance sector will create a competitive edge that the elements of the system can securely expand their movement area to the international platform.

This indicates the requirement of further studies in this subject for different means of transport or different sectors of trade.

Keywords: Logistics, Road Transport, Storage, Liability, Risk Management, Insurance.

Date: August 2014

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
CMR	: Convention Marchandise Routier
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
CIF	: Cost, Insurance and Freight
CIP	: Carriage and Insurance Paid To
UNCTAD	: United Nations Conference On Trade And Development
TİM	: Türkiye İhracatçılar Meclisi
IUMI	: International Union of Marine Insurance
ICC	: International Chamber of Commerce
SEGEM	: Sigortacılık Eğitim Merkezi
İSO	: İstanbul Sanayi Odası
H/P	: Hasar-Prim oranı
GLHHT	: Grev-Lokavt-Halk Hareketleri-Terör
KTK	: Karayolu Taşıma Kanunu
KTY	: Karayolu Taşıma Yönetmeliği
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
TCMB	: Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası

IRU	: International Road Transport Union
UNECE	: United Nations Economic Commission for Europe
UND	: Uluslararası Nakliyeciler Derneği
GPS	: Global Positioning System
GSM	: Global System for Mobile
RFID	: Radio Frequency Identification
ERP	: Enterprice Resource Planning
GPRS	: General Packet Radio Service
ATP	: The Agreement of the International Carriage of Perishable Food
HCCP	: Hazard Analysis at Critical Control Points
ADR	: Accord Dandereux Routier
FEFO	: First Expired First Out
WMS	: Warehouse Management System
KPI	: Key Performance Indicatons
AETR	: Accord European Surles Transports Routiers
AGV	: Automated Guided Vehicle
TSB	: Türk Sigorta Birliği
LPI	: Logistics Performance Index

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1.: Lojistik Yönetim Süreçleri	17
Şekil 2.2.: Lojistik Maliyetler	19
Şekil 2.3.: Lojistik Maliyet Kalemleri	20
Şekil 2.4.: 2011 yılı Taşıma Şekillerine Göre Dünya’ da Sigortalı Taşınan Mal Oranı .	24
Şekil 2.5.: Bölgelere Göre Dünya’ da Sigortalı Taşınan Mal Oranı.....	25
Şekil 3.1.: Yıllar İtibarıyla Karayolu ve Ro-ro Taşımacılığı Karşılaştırması.....	43
Şekil 3.2.: Avrupa Kamyon Kaza Nedensellik Çalışması	55
Şekil 4.1.: İleri ve Tersine Lojistik Döngüsü.....	227
Şekil 4.2.: Yeşil Tedarik Zinciri Yönetimi	228

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1.: Türkiye Cumhuriyeti Dış Ticaret Tablosu (000 \$) (hizmet üretimi dâhil).....	9
Tablo 2.2.: Türkiye Cumhuriyeti Dış Ticaret İstatistikleri (000.000 \$)	10
Tablo 3.1.: Karayolu Taşıma Türünde Yük Taşımacılığı Oranları (ton/km).....	40
Tablo 3.2.: Ro-ro ile Gidilebilen Avrupa Ülkelerine Taşımalarımızda Karayolu/Ro-ro Karşılaştırma Tablosu).....	42
Tablo 4.1.: Türkiye Cumhuriyeti Genel Sorumluluk Sigortaları.....	201
Tablo 4.2.: Türkiye’ de Lojistik ve Sigorta Sektörlerinin SWOT Analizi	242

BÖLÜM 1. GİRİŞ ve AMAÇ

Ticaret, insanlık tarihinin erken dönemlerine dayanır. M.Ö. Babil’ de takasla birlikte geliştiği düşünülen ticaret, insanların ihtiyaçlarını karşılama arzusundan doğmuştur. Kaynakların kısıtlılığı, onları kendinde olmayanı değiş tokuşla, bir başkasından temin etme çözümüne götürmüş, paranın keşfi ise değiş tokuşun yerini alım satıma bırakmıştır. Ticaret, bilinmeyen coğrafyalarda, birbirinden çok farklı, din, dil, kültür, yasal düzenleme, politik düzen, tüketici tercihleri ve sosyo ekonomik yapı içinde kendisine yaşam alanı yaratmaya çalışmaktadır.

Düzenli olarak yapılmaya başlanan ilk ticari faaliyetlerde, günün koşullarına uygun deniz yolu ile taşınan malların, zaman içerisinde yükleme limanından teslim limanına kadar geçen süreçte kayba uğraması, önlem alma konusunda ticaret erbabını harekete geçirmiştir. Yaşanan çeşitli korsanlık faaliyetleri, meteorolojik olumsuzluklar, fırtınalar ve gemi hasarları gibi nedenlerden, ticari faaliyetlerin güvenle yapılması adına tüccarlar, önlem alma gereği duymuşlardır. Bu amaçla bir araya gelerek kendi aralarında oluşturdukları havuzlarda topladıkları birikimlerle, zarara uğrayan tüccarın zararını gidererek, o dönemdeki sigortacılık faaliyetlerine adım atmışlardır.

Kısaca artan mal dolaşımı, malın güvenliğinin de düşünülmesi gerekliliğini doğurmuştur. Günümüzde tesis edilen modern ticari organizasyonlarda ise; dünyanın her ülkesinde ticari paydaşlar ile entegre şekilde yürütülmekte, hatta artan bir ivmede e-ticaret platformunda sanal olarak sürdürülmektedir.

Küreselleşme ile birlikte bireylerin ve malların dolaşım alanı tüm dünya olmuştur. Dolayısıyla ticarete riskler farklılaşmış ve mevcut risklere yeni birçok risk daha eklenmiştir. Mevcut ekonomik konjonktürden olumsuz etkilenen ticari faaliyetler, daha fazla iletişim ve gelişen otomasyon sistemleri ile aşılmaya çalışılmaktadır.

Çağımızda, tüketme alışkanlığımızdan kaynaklanan uluslararası ticaretin gelişmesine paralel olarak, uluslararası taşımacılık da önem kazanmıştır. Ekonomideki büyüme, yük taşımacılığına olan talebi de arttırmaktadır. Taşımacılık ve bilgi teknolojileri iletişiminin gelişmesi, mal dolaşımının bugünkü halini almasına katkıda bulunmuştur. Bu anlamda, yerel ve küresel ticareti mümkün kılan da taşımacılık ve sigorta güvencesidir.

Türkiye’ de yakın zamana kadar ‘nakliyecisi’ adıyla anılan, ancak günümüzde literate geçen tanımlama ile ‘lojistikçi’ adını alan işletmeler, nakliyecilik mantığı ile lojistik işletmeciliği yapma gayretindedirler. Çünkü henüz geleneksel alışkanlıklarından vazgeçemeyen geçmişin tüccarları, bugün iş adamlığına terfi ederken modern tedarik zinciri ve modern lojistik kavramlarına katkıda bulunamamışlardır. Bu yüzden ki, bu özellikteki işletmelerin uluslararası arenada yer bulmaları zorlaşmaktadır. Oysaki Türkiye; coğrafik, ekonomik, siyasi, politik avantajlarını ön plana çıkardığında, lojistik üs olma konusunda da, transit mal taşımacılığında da Ortadoğu coğrafyası ile Körfez ülkeleri bölgesine hâkim olma yolunda ciddi bir mesafe kaydedebilecektir. Bugün bu yolda, altyapı eksiklikleri hızla giderilmekte ve yasal iyileştirmelerde bulunmaktadır. Ancak mevcut sorun, uygulama sahasının bakış açısını modernize edememesinden kaynaklanmaktadır.

Taşımacılık, her türlü ulaşım kanalının birlikte yer aldığı büyük bir resimdir. Resmin içinde karayolu taşımacılığı önemli bir parçadır. Diğer parçalar, kendisine uygun rotalar ve uygun mal dolaşımını söz konusu olduğunda, kullanım alanı bulmaktadır. Karayolunun iktidarı ‘door to door’ teslimat mantığından kaynaklanmaktadır ve gelecekte de vazgeçilmezliğini sürdüreceği gibi gözükmektedir. Ancak Türk nakliyecisinin bu resim içindeki payı, işletme mantığında yapacağı değişime bağlıdır. Yalnızca sermaye yatırımı ile yetinmek, gelecek için yeterli olmayacaktır. En büyük yatırım eğitilmiş işgücüne yapılmalı ve yönetimde algılar değiştirilmelidir.

Uluslararası ticaretten pay edinme gayretinde olan globalleşme çabasındaki nakliyat şirketleri, taşımanın da kalitesine ve güvenliğine önem vermelidir. 1979 yılında Birleşmiş Milletler öncülüğünde uluslararası mal taşıyan firmaların kendi sahalarında her konuda benimsediği standardizasyon gerçeği ‘**CMR KONVANSİYONU**’ olarak kabul görmüştür. Türkiye ise bu konvansiyonu henüz, 1995’ te imzalamıştır (UND-

CMR). Tüm üye ülkelerde kaliteli taşıma standardının sağlanması, ülkeler arası ticari ve hukuki ilişkilerin de bir düzen dâhilinde yürütülmesine katkıda bulunmuştur. O günden bu yana Türk nakliyecisinin, yalnızca araç filosunu gençleştirerek bu değişime ayak uydurabileceği düşüncesinin zaman kaybettirdiğini kabul etmek gerekir.

Uluslararası arenaya açılabilme ve küresel lojistik şirketleriyle rekabet edebilmek; hizmet mantalitesinin top yekûn değiştirilmesini ve sektörel bir inovasyonu gerektirmektedir. Bu amaçla, araç filoları ve işgücü yatırımları uluslararası kalite standartları çerçevesinde iyileştirilebilir, kaliteli taşıma, standart belgelendirmeler, nitelikli işgücü ve iş güvenliği yatırımları yapılabilir, hizmet kalitesi, hijyen, otomasyon ve iletişim altyapısı gibi birçok alanda kendilerini transforme edebilirler.

Ticaret ve sanayinin gelişmesine, çağdaş ekonomik yaşamın sürdürülebilmesine katkıda bulunan unsurlardan biri de, riskli alanların sigorta güvencesi ile korunmasıdır. Sigortacıların sağladıkları güvence, bu anlamda büyük öneme sahiptir. Sigorta kurumu toplumsal işlev olarak, yeni iş olanakları yaratıp, istihdama katkıda bulunarak kurumlarda genel bir güvence duygusunun yerleşmesine yardımcı olmaktadır. Toplumun refah düzeyinin yükseltilmesine, girişimci sayısının ve kalitesinin artırılmasına, ekonomik kayıpların giderilerek yeniden ekonomiye kazandırılmasına katkıda bulunmaktadır.

Sigorta türleri, lojistik risklerin yönetimini üstenerak kişi ve kurumlara güvenlik sağlayan bir organizasyonun çözüm yöntemleridir. Günümüz kurumları geçmişe oranla daha fazla ve karmaşık risklerin tehdidi altında, daha fazla güvenlik ihtiyacı taşımaktadır. Gelişen teknoloji, endüstrileşme ve bilimsel yenilikler, birçok yeni tehlike kaynakları yaratmaya devam etmektedir. Yüksek teknoloji, sunduğu kolaylıkların yanında birçok riski ve tehlikeyi de beraberinde getirir.

Mal ve hizmetlerin; hızlı, ekonomik, güvenli ve çevreye duyarlı şekilde dağıtılması, iç ve dış ticaretin geliştirilmesi, ancak yük taşımacılığının optimal planlanması ve sürdürülebilir bir ulaştırma ağının oluşturulması ile mümkün olabilir. Bu anlayışla günümüzde, sigorta güvencesinden yoksun bir ticari operasyon düşünülmemelidir.

Bu araştırmanın yapılmasındaki temel amaç; birbiri ile ilintili bu sektörlerin uygulamadaki gereksinimlerinin, farkındalık boyutuna ulaştırılmasıdır. Eski İstanbul Ticaret Odası Başkanı Murat Yalçıntaş' ın bir röportajında da belirttiği gibi; *'lojistik sektörünün diğer bütün sektörlerle hizmet veren bir özelliği bulunmaktadır. Yani lojistik, tarihin her döneminde ticaretin hayat damarı olarak karşımıza çıkmaktadır. Türk lojistik sektörü ise, ülke ekonomisini ileriye taşıyan çok önemli bir güce sahiptir. Sektör, ekonomide % 13-15' lik bir paya sahip konumdadır. Yine ulaştırma ve depolama hizmetlerinde yaklaşık olarak 1 milyon insan çalışmaktadır'* (UND, 2013). Lojistik sektörü adına bürokratik bir kimlikten alınan bu görüş, lojistik ve tedarik zinciri konusunun yaratması gereken farkındalığın önemini belirtmektedir.

Sigortanın bu araştırmadaki yeri; güvenli taşımaya ve güvenli depolamaya dayanmaktadır. Lojistik sektörünün disiplinler arası birlikteliğine, yine disiplinler arası birliktelik ile sigorta da katkı yaratmaktadır. Sanayici; üretim ve depolama konusunda, taşıyıcı ise; taşıma ve dağıtım konusunda sürdürülebilirlik adına; hesaplanabilen risklere karşı önlem almak, sigortalanabilir riskleri gerekli ve yeterli teminatlar ile doğru fiyatlandırmak suretiyle sigortalayabilmelidir. **'Risk Yönetimi'** olarak adı geçen başlık, araştırmanın önemli bir çıkış noktası olarak belirtilebilir.

Araştırmada; sektörlerin yaklaşması ve birbirlerine olan gereksinimleri gözlemlenerek, bu ihtiyacın bilimsel kanıtını ortaya koymak ve sektörlerde farkındalık yaratmak amaçlanmıştır. Yöntem olarak, lojistik disiplininin tümünden gelim, sigorta disiplininin tüme varım sistematigi kullanılmış, bu iki farklı disiplinin sinerjileri ile harmanlanan yeni iş modellerinin kurgulanmasına olanak yaratılmıştır.

Lojistik sektörü bütünüyle ele alındıktan sonra, taşıma, depolama ve sorumluluk riskleri üzerinde ayrı ayrı incelemeler yapılmış, sigorta sektörünün mevzuat yapısı araştırılarak, herbir lojistik riskin telafisi için yararlanılması gereken sigorta modelleri önerilmiştir.

BÖLÜM 2. TİCARET-LOJİSTİK-SİGORTA KAVRAMLARI

Geçmişte ticaret denildiğinde akla yalnızca alım satım gelmekteydi. Geleneksel ticaret, alıcı ile satıcının aynı platformda buluşmasının ve asgari alım satım koşullarında uyuşmalarının yeterli olduğu faaliyetlerdi. Zamanla değişen koşullar; satış ve pazarlama faaliyetleri, bankacılık faaliyetleri gibi yeni kavramlar, küresel ticaret yapan firmalar için gümrükleme faaliyetleri, malların güvenle yer değiştirmesini sağlayan sigortacılık faaliyetleri gibi yeni uygulama alanları ve dolayısıyla yeni oyuncuların katılımıyla ticari faaliyetlerin farklı bir boyut kazandığı görülmektedir.

Ticaret kavramına bugün artık birçok alanda yerel gözle bakılmamaktadır. Günümüzde ticaret alanı, bütün dünyadır. Artık aynı düzlemde tedarik zinciri kavramına geçiş yaparak boyut değiştirmiştir. Tedarik zinciri' nin en önemli halkalarından olan taşıma ve depolama faaliyetleri de, sürdürülebilir bir tedarik zincirinin vazgeçilmezleridir. Artan ticaretin tetiklediği bu kavramlar otomasyon sistemlerinin de verdiği pozitif ivmeyle bugün, reel ticaretin yanı sıra sanal ortama taşınmıştır. Sermaye, e-ticaret sitelerine yönelmiş, güncel ticaret teknolojiyi kullanmanın da yarattığı farklılık ile web sitelerine kaymıştır.

Yerel veya uluslararası ticareti mümkün kılan taşımacılık olduğuna göre, taşımacılık ve sigorta sektörleri birbirini tamamlamaktadır. Ancak; riskin doğru yönetimi, yasal haklar ve sorumluluklar bilinmeden işletmelerin finansal çıkarlarının korunması da, doğru sigorta çözümü üretme şansını ortadan kaldırmaktadır.

Uluslararası ticarete lojistiğin kaldıraç etkisi göz ardı edilemediği gibi, güvencesiz bir taşımanın sürekliliğinden de bahsedilemez. Sigorta da, ticaret ve sanayinin gelişmesine katkıda bulunur ve güvenli ticaret ile korunan sermaye, yeni açılımlar yapma çabasında olmaya adaydır. Sigortacıların sağladıkları güvence, çağdaş ekonomik yaşamın sürdürülebilmesinde büyük önem taşır. Toplumdaki refah düzeyinin

yükselmesi, girişimcilerin cesaret kazanmasıyla girişimci sayısının ve kredibilitesinin artması, ekonomik kayıpların giderilerek yeniden ekonomiye kazandırılması başlıkları, sigorta kurumunun üstlendiği sosyo-ekonomik işlevler olarak sayılabilir.

2.1. TİCARET KAVRAMI

Türk Dil Kurumu ifadesine dayanılarak en yalın haliyle ticaret; ‘kazanç amacıyla yürütülen, alım satım etkinliği’ olarak tanımlanabilir (WEB_1, 2014). Ekonomik anlamda ise; ‘malların kâr amacı güdülerek para ya da para yerine geçen değerler ile alım satım işlerinin tamamı’ olduğu bilgisine ulaşılmaktadır (WEB_2, 2014).

Ülke içi ticari ilişkiler için; üretici-perakendeci-toptancı-tüketici arasında gerçekleşen, yalnızca ilgili ülke kanun ve yönetmeliklerinin uygulandığı, daha yalın pazarlama ve satış faaliyetlerinin yürütülmesinin yeterli olabildiği, ekonomik faaliyetler bütünü olduğu düşünülebilir. Ticaret uluslararasılaştığında ise bu argümanlara, gümrükleme, ülkelerarası hukuki mevzuatlar, çeşitli belgelendirmeler, gerektiğinde antrepo hizmetleri ve bankacılık faaliyetleri de eklenebilir.

Ülkelerin ekonomik kaygıları ve artan nüfuslarını doyurma ihtiyacı, ticarete de sınırları yok etme noktasına getirmiş, ancak belli bazı durumlarda ülke kotalarının da uygulanmasından vazgeçilememiştir. Hangi ürünün hangi ülkede daha düşük maliyetle bulunabildiği ve ulaşılabildiği, günümüz dış ticaret kavramında ayrı bir önem kazanmaktadır. Bugün hemen bütün dünya ülkeleri, zaman zaman satın alınan üretmekten daha ekonomik olduğunu keşfetmişlerdir. Bu durum ülkeler arası ticaretin gelişmesine katkı yaratmaktadır. Bu bölümde, lojistik ve tedarik zincirinin yerel ve küresel ticari eksen içindeki vazgeçilmez konumu vurgulanmaya çalışılacaktır.

2.1.1. İç ve Dış Ticaret Tanımları

Yerel ülkelere yabancı ülkelere, yabancı ülkelere yerel ülkelere yapılan taşımalar ‘uluslararası taşıma’ olarak nitelendirilmektedir. Ticaret, insanların ihtiyaç karşılama zorunluluğundan doğmuş olup, malın üretiminden tüketimine ya da hizmetin verilmesinden satın alınmasına kadar ekonomik değer taşıyarak farklı mallar ile değiştirilmesi yani alınıp satılması anlamına gelmektedir.

İletişim, nasıl ki insanlar arasında duygu, düşünce ve bilgilerin birçok yolla başkalarına bildirim olarak ifade edilebilirse; ticarete de iletişim, bilgi paylaşımı yoluyla yapılabilmektedir. Bilgi, paylaşıldıkça çoğalır. İletişim teknolojilerinin kullanımı iş dünyasında; maliyet avantajı, iş sürekliliği, verimlilik, kârlılık ve optimizasyon, geniş hareket alanı, güven ile bilgilere her an ve her yerden hızlı şekilde erişim olanağı sağlamaktadır.

İlk ticaret takasla yapılırken, günümüz modern ticareti uluslararası bankacılık sisteminde internet ortamında para transferine dönüşmüştür. İnsanların tüketme alışkanlığı ticareti de geliştirmektedir. Küreselleşen dünya kendine yeterli konumundan sıyrılarak, gelişen haberleşme teknolojilerini kullanarak en kaliteliyi en ucuza almayı daha ekonomik bulmaktadır. Artan tüketim hacmi, serbestleşen ticaretin yaygınlaşması ve bilgi teknolojilerinin kullanımı arttıkça ticaret de daha fazla gelişecek, uzaklar yakın olacaktır. Dünyada oluşan fırsatlar ülkemiz açısından da doğru okunmalıdır.

İç ve dış ticaret arasında; pazarlama faaliyetleri olarak çok büyük bir farklılık olmasa da alım-satım, yasal mevzuatlar, ekonomik politikalar, yapısal piyasa özellikleri, ülkelerin demografik yapıları ve karşılaşılabilecek risk farklılıkları gibi önemli bazı unsurlardan kaynaklanan ayrıcalıklı durumlar söz konudur.

İç ticarete tüm bu faktörler değişmemekle birlikte, ülkeler yalnızca kendi ürettikleri ile ticari ve ekonomik sürdürülebilirliği sağlayamazlar. Bu yönden bakıldığında her ülkenin bir diğerinin gerekliliğine muhtaç olduğu görülmektedir. Günümüzde hiçbir ülkenin yalnızca kendi ölçeğine sıkışan bir ticari süreklilik sağlayamayacağı bilinmektedir. Dünya artık küresel bir tek pazar haline gelmiştir.

2.1.2. Ticaret ve Sigorta Kavramlarının Ülke Ödemeler Dengesi' ne Katkısı

Ülkeler arası ticarete, her bağımsız ülkenin kendi kanun koyucularının kuralları geçerli olmakta ve her çözümsüzlük içinde üretilen çözüm, anlaşmazlık durumlarında yargı sürecinin işleyişini de ülke yasalarına göre farklılaştırmaktadır. Ülkelere göre değişen ekonomik politikalar ve farklı para birimleri de her ülkenin kendi çıkarlarını koruma yönünde önlemler almasını gerektirmektedir. Bu durum döviz kurları üzerinde olumsuz etkiler yaratarak zaman zaman ülkeler arası ticari ilişkileri de negatif etkileyebilmektedir. Farklı demografik yapılarıdaki ülkelerin birbirleri ile ticaretini

engelleyen unsurların, ortak mevzuatlarda birleşilmesi ile ortadan kaldırılması, dış ticareti kolaylaştıracak yapılandırmalardır.

Ülkeler, giderlerini öngörmek, gelir kalemlerini belirlemek ve gelir-gider dengelerini korumak durumundadır. Bu yüzden her bir dönem için yapılması planlanan ticaret hacmi belirlenir ve uygulanmaya özen gösterilir. Ülkelerin belli bir dönemde yaptıkları yerel ticaret ile ihracat ve ithalatın toplamı, toplam ticaret hacmini vermektedir. Bu rakamdan ülke ticaretini soyutladığımızda ihracat ve ithalat rakamlarının toplamı, bize dış ticaret hacmini vermektedir. Sürdürülebilir ve cari açık vermeyen bir bütçe için en önemli gelir kalemlerinden biri ihracattır.

Tablo 2.1.' de; TÜİK verilerine göre hazırlanmış, Türkiye için mal ve hizmet hareketliliği birlikte sunulmaktadır. Konumuz olan lojistik hareket içerisinde belirtmemiz gereken, yalnızca mal hareketliliğidir. Ancak, yalnızca mal hareketini gösteren istatistiki bir veriye sahip olmadığımızdan, bu tablonun değerlendirmesi ancak, mal ve hizmet ticareti üzerinden yapılabilmektedir. Bu durumda yapılabilecek en reel değerlendirmede;

1990-2012 arasındaki 22 yılı ele aldığımızda dış ticaret hacminde % 11' lik bir artış olduğu görülmektedir.

Tablo 2.1.: Türkiye Cumhuriyeti Dış Ticaret Tablosu (000 \$) (hizmet üretimi dâhil)

YILLAR	İHRACAT	İTHALAT	DIŞ TİCARET HACMİ
1990	12.909.288	22.302.126	35.261.413
1995	21.637.041	35.709.011	57.346.042
2000	27.774.906	54.502.821	82.277.822
2005	73.476.408	116.774.151	190.250.559
2010	113.883.219	185.544.833	299.427.551
2011	134.906.869	240.841.676	375.748.545
2012	152.461.737	236.545.141	389.006.877
2013	151.796.484	251.650.642	403.447.126(1)

(1) 2013 verileri geçicidir.

Kaynak: TÜİK (WEB_3, 2014) rakamlarından yararlanılarak hazırlanmıştır

Tablo 2.1.' in, daha spesifik ayrıntılar içeren, oransal bilgilerin de bulunduğu **Tablo 2.2.**' de ise; yıllar itibarıyla hem ihracat hem ithalatta artış gözlenmekte, ortalama oran yaklaşık olarak dış ticaret hacmine yansımaktadır. Ülke ticaret hacminde ölçümleme yapılacak verilere kolay ulaşılamaması, dış ticaretle ilgili sonuçların ödemeler dengesini etkilemesi ve dolayısıyla ülke ekonomisi açısından özel bir öneme sahip olması nedeniyle, konumuz, içerisinde CIF teslim ve ödeme şekli, üzerinde durulması gerekecek kadar, önem kazanmaktadır.

'CIF teslim', en basit anlamıyla **'sigortalı teslim'** olarak adlandırılabilir (WEB_4, 2014). Modern ekonomilerde ticaretin arttırılabilmesi, geniş bir sigorta ürün yelpazesi ile mümkün kılınabilir. Geniş ürün yelpazesinin önemli parçalarından ve güvenle yapılan ticaretin vazgeçilmezlerinden olan nakliyat sigortaları, ülke içinde yapılmadıkça ülke için fazla miktarda ve gereksiz bir döviz çıkışına neden olmaktadır. Bu bilgi, konu üzerinde derinlemesine bir çalışma yapmış olan yazar tarafından da hassasiyetle tespit edilmiştir (Duman, 1996).

Tablo 2.2.: Türkiye Cumhuriyeti Dış Ticaret İstatistikleri (000.000 \$)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
İHRACAT (FOB)	73.476	85.535	107.272	132.027	102.143	113.883	134.907	152.462	151.796
İTHALAT (CİF)	116.774	139.576	170.063	201.964	140.928	185.544	240.842	236.545	251.651
DIŞ TİCARET HACMİ	190.251	225.111	277.334	333.991	243.071	299.428	375.749	389.007	403.447 (1)
DIŞ TİCARET AÇIĞI	-43.298	-54.041	-62.791	-69.936	-38.786	-71.661	-105.935	-84.083	-99.854
İHRACAT /İTHALAT (%)	62,9	61,3	63,1	65,4	72,5	61,4	56,0	64,5	60,3
İHRACAT /GSMH (%)	15,3	16,2	16,5	17,8	16,6	15,6	17,4	19,4	18,5
İTHALAT/ GSMH (%)	24,3	26,5	26,2	27,2	22,9	25,4	31,1	30,1	30,7

Kaynak: TC. Ekonomi Bakanlığı Dış Ticaret İstatistik verileri' nden alınmıştır (TÜİK kaynaklıdır)
(1) 2013 verileri geçicidir (WEB_5, 2014).

CIF ve CIP, teslim şekillerinin ayrıntılı anlatımı bir başka konu başlığı altında irdelenecek olsa da yeri gelmişken söylenebilir ki, bu iki teslim şeklinde; malın fabrika çıkışından yani alış ülkesinden, teslim deposuna yani varış ülkesine kadar olan tüm süreçte sorumluluğun ihracatı yapan firma tarafından üstlenilmiş olması anlamına gelir. Bu da süreci kapsayan tüm nakliye sigortasının ihracatçı ülkede yapılarak ülkeye artı bir döviz kazandırılmış olması anlamını taşımaktadır. Bu durum sigorta katma değerinin ülke ödemeler dengesinde önemli bir yer tutmasına neden olmaktadır.

Tablo 2.2.' de; 2005-2013 arasındaki dış ticaret artışı gözlenmektedir. Sigorta bilincini oturtmuş, gerekli yasal düzenlemelere sahip tüm gelişmiş ülkeler, böyle bir katma değeri, gelişmekte olan ülkelere kaptırmamak konusunda çeşitli yöntemler denemek konusunda ayrı bir çaba göstermektedirler. Bu amaçla; ithalatçı ülkesindeki

nakliyat sigortalarının koşullarından daha uygun koşul ve fiyatlar sunmak, sigorta poliçesinin ihracatçı ülkesinde yapılma zorunluluğunun getirilmiş olması, gibi çözümler yapılanlardan bazılarıdır. Konu ile ilgili, UNCTAD' ın 1972 Santiago toplantısında alınan tavsiye kararında; *'ithalat konusu nakliye sigortalarının ithalatçı ülke içindeki sigorta kuruluşlarınca yapılması'* şeklinde tavsiye niteliğinde bir yasal düzenleme getirilmiştir.

2.2. LOJİSTİK KAVRAMI

Türk Dil Kurumu' nun lojistiği kelime anlamı olarak açıklaması; *'kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması'* olarak yapılmıştır (WEB_6, 2013). Lojistik Yönetim Konseyi tarafından yapılan geniş bir tanımda ise; *'tedarik zincirinin bir işlevi olarak ürünlerin, hizmetlerin ve bilgilerin, başlangıç noktası ile tüketim noktası arasında müşteri gereksinimleri ve değişen taleplerini karşılamak amacıyla yönelik olarak, en etkin ve verimli bir şekilde ileri akışını ve gerekli durumlarda geri akışını, bu süreçte müşteri talep ve beklentilerine bağlı kalarak depolanmasını, gümrüklenmesini ve taşımacılığının yapılmasını planlayan, uygulayan ve kontrol eden bir süreçtir'* denilmektedir (Çengel, 2008).

Artan tüketim hareketi, mal hareketine, mal hareketi lojistik faaliyetlerin daha yaygın ve etkin olarak süreç içinde gelişmesine katkı yaratmıştır. Kısaca bu etkileşime, bir sebep sonuç ilişkisi de denilebilir. Lojistik faaliyetleri, temel-direkt faaliyetler ve destekleyici-endirekt faaliyetler olarak iki grupta düşünebiliriz.

2.2.1. Temel Lojistik Faaliyetler

Yukarıda tanımlanan lojistik kavramı, öncelikle mal ya da bilginin bir yerden bir yere taşınmasını kapsamaktadır. Ancak lojistik faaliyetlerin alanı yalnızca taşıma ile sınırlanabilir. Lojistik faaliyet alanının, ikinci tanımda da belirtildiği gibi, depolama faaliyetlerini ve depolanan stokların envanterini de kapsadığı görülmektedir. Lojistik, her ne kadar tanımlamada bilgi aktarımını da kapsamış olsa da, genel olarak mal transferi için kullanılan bir ifadedir. Belirtilen bu ifadede mallar, yer değiştirmeleri sırasında gerektiğinde depolanabilirler de. Çünkü daima, tek bir taşıma aracı ile tek

seferde istenilen noktaya ulaştırılması sağlanamayabilir. Bazı durumlarda tercih nedeni olarak taşımaya ara vermek gerekebilir. Böyle bir durumda malların envanter bilgisinin eksiksiz Şekilde saklanması ve hareketlerin kayıt altında tutulması ihtiyaçı doğar. Bu iki anahtar faaliyet alanı, lojistik terminolojisinde ‘temel faaliyetler’ olarak adlandırılır (zdemir, 2012).

Taşıma, mal akışının temelini oluşturmaktadır. Üretilen malın, üretim noktasında tüketime sunumu mümkün olmadığından, direkt tüketicisi teslimi ya da bayi teslimi amacıyla dağıtım faaliyeti zorunlu hale gelmektedir. Taşıma faaliyeti planlanırken, en doğru taşıma aracının seçilmesi, rota ve maliyet yönünden en ekonomik Şekliyle malın, en doğru zamanda teslim edilmesi planlanmalıdır. Bu da taşıma maliyetlerinin toplam lojistik maliyetler içindeki önemini arttırmaktadır. Ekonomik taşıma yönteminin benimsenmesi, maliyetleri otomatik olarak negatif yönde etkileyecek, stratejik bir unsur olduğundan araç seçimi ve güzergâh, önemli iki kalem olarak karşımıza çıkmaktadır (zdemir, 2012).

İkinci temel faaliyet alanı olarak depolamayı görebiliriz. Taşıma ile tek seferde her zaman ürünü tüketim noktasına ulaştırmanın mümkün olmadığını belirtmiştik. ‘*Depolar; rnlerin hammadde aşamasından üretim sürecine dâhil edilmesine ve nihai rn Şeklinde tketicisiye ulaşmasına kadar bütün faaliyetlerin gerçekleştirilmesinde stratejik ara noktalar dır’... Taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemleri, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok entegre faaliyetten oluşan lojistik kavramı içerisinde önemli bir bölümü depolama faaliyetleri oluşturmaktadır’ (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı’ nın Lojistik Sektörüne Yönelik Uygulamaları, 2013).*

Depo ve antrepolar, lojistik faaliyetlerin gerektiğinde durak noktaları olarak kabul görmektedir. rnlerin nihai ulaştırılacağı noktaya olan yolculuğu sürecinde, yeniden taşımaya hazırlanan, korunan, stoklanan ara bekleme alanlarıdır. Bu alanlarda aynı zamanda, aşağıda destekleyici faaliyetler olarak belirtilecek olan, palet ambalajlardan parçalı kolilere ayrıştırma ve kutulama da dâhil, etiketleme, istifleme, sayım ve kalite kontrol gibi katma değerli yan hizmetler de verilebilmektedir (zdemir, 2012). Depolama sistemi aynı zamanda envanter yönetimini de üstlenmektedir. Depolar, retim aşamasında hammadde, yarı mamul ve mamul madde stoklarının saklanıp, takip

edildiği fiziksel depoların yanı sıra, tamamlanmış satışa hazır ürünlerin sipariş yolculuğuna hazırlandığı profesyonel depolardan da oluşmaktadır (**bkz. 5.4. Depolama**).

2.2.2. Destekleyici Lojistik Faaliyetler

Konunun ilk paragrafında ‘Lojistik Konseyi’ tarafından yapılan tanıma geri dönülecek olursa; lojistiğin yalnızca taşıma ve depolama (envanter yönetimi) ana faaliyetlerinden oluşmadığı görülür. Bu faaliyetleri destekleyici nitelik taşıyan ambalajlama, etiketleme, sipariş yönetimi, müşteri ilişkileri yönetimi, gümrükleme ve sigorta faaliyetleri de katma değer yaratan yan unsurlar olarak müşteriye hizmet noktasında birleşmektedir.

Genel olarak; pazarlama ve üretim gibi işletme fonksiyonları için destekleyici bir rol oynayan lojistik, günümüzde işletmelerde rekabet avantajı sağlamak için kritik bir faktör olarak görülmeye başlanmıştır (Çekerol, 2013). Bu çalışmada lojistik faaliyetlerinden yalnızca konumuz ile ilgili olan taşımacılık, depolama, ambalajlama, elleçleme ve kısmen bilgi yönetimi üzerinde yoğunlaşmaya çalışılacaktır.

Günümüzde ekonomik faaliyetlerin uluslararasılaşması ve gelişimindeki hız, pek çok faktörün konsensüs uyumuyla hareketini gerekli kılmaktadır. Özellikle teknolojinin gelişimi ve iletişimin kolaylaşması, inovasyon ve ar-ge çalışmalarına hız katarak dünya ölçeğinde bir ticari pazar yaratmaktadır. Yeni oluşan bu küresel pazarda ticaretin hız kazanması için ülkeler arası anlaşmalar yapılmış, uygulamada karşılaşılan sorunları aşabilmek için de mevcut kanunlar yeni mevzuatlar ile desteklenmiştir. Bu hareketlilik süregelirken, ulaştırma da kendisine vazgeçilmez bir yer edinmiştir. Dünya ticaretinin entegrasyonu ve sürdürülebilirliği, ancak tüm fonksiyonların birlikte çalışması ile mümkün olabilmektedir.

Taşıma ve depolama, küresel ticarete bu fonksiyonlardan başlıcaları olarak yerini korumaktadır. Yeni stratejiler ve iş modelleri geliştirilirken günümüzde gelinen noktada lojistik kavramının, yalnızca taşıma ve depolamadan ibaret olmadığı da kabul görmektedir. Bugün bu kavramlara farklı katma değerler ekleyecek planlama, tedarik, üretim, otomasyon, dağıtım, denetleme, kontrol ve bunun gibi kavramlar katkı vermektedir.

‘Uluslararası pazarlamada ihracata veya ithalata konu olan mal ve bu malın fiyatıyla, tutundurması kadar önemli olan bir diğer faaliyet grubu da lojistikdir’ (Bakan vd., 2012). Lojistik kavramı zaman zaman taşımacılık ile karıştırılmakta olsa da, zamanla taşımanın önüne geçtiği, etiketleme ve ambalajdan başlayarak gümrükleme-sigorta, depolama ve kalite kontrolü de kapsadığı çeşitli çevrelerce (‘Razzaque, 1996’, ‘Quayle ve Jones, 1993’) kabul görmüştür (Bakan vd, 2012).

Destekleyici ve işletmeye katma değer yaratan ambalajlama ve etiketleme; zaman zaman depolama alanı içerisinde üçüncü parti servis sağlayıcılar tarafından verilen hizmetler olarak sektör tarafından satın alınmaktadır. Depolama alanına paletli gelen ürünlerin efektif hale gelerek perakende satışını kolaylaştıracak olan kutulara istiflenerek yeniden paketlenmesi, bir ihtiyaç halinde doğmuştur. Üstelik, ürünlerin tek tek elleçlenerek etiketleme hizmetinin zaman alması ve işgücü maliyetlerini işletme yönünden pozitif anlamda azaltıcı etkisi dolayısıyla, işletmeler tarafından hizmet satın alma eğilimi yerleşerek kârlılığa da yansımaktadır.

Lojistik faaliyetlerin hemen tümü risk unsuru taşımaktadır. Lojistik işletmeler, buldukları taşıma ve depolama risk unsurlarını ölçek ekonomilerindeki kurallar çerçevesinde, aynı riski taşıyan diğer paydaşlar ile paylaşmak durumundadır. Aksi durumda ekonomik kayıplara uğramaları muhtemeldir. Riskin en büyük paylaşım enstrümanı sigorta olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu faaliyetler sigorta şirketleri, brokerler ya da acenteler gibi sigorta aracıları tarafından yürütülmektedir. Ekonomik olarak ölçülebilen riskler, sigorta şirketleri ile telafi edilebilir. Sigorta aracıları da bu durumda lojistik faaliyet paydaşlarından biri haline gelmektedirler.

Uluslararası lojistik faaliyetlerde gümrükleme işlemleri, malın sınır ötesi geçişini sağlayabilmek için ülke prosedürlerine ve ülke mevzuatlarına göre düzenlenmesi gereken kıymetli evrak ve dökümanların hazırlandığı mecralardır. Gümrükleme şirketleri, aynı zamanda amir banka ve muhabir bankalarla olan prosedürleri de yerine getirmekle yükümlüdürler. Dış ticaret yapan her türlü kurum ve kuruluş, işlem yaptıkları sektörlere göre ülkelerin talep ettikleri standartlar çerçevesinde başvurularını yapmak, yapılan çift taraflı anlaşmalara uygun malın teslimi ile birlikte de ödemeyi göndermek durumundadır. Ara kademe işlemlerin tamamı gümrükleme şirketleri tarafından üstlenilmektedir.

Lojistik faaliyetleri iç ve dış ticarete lojistik, olarak iki başlık altında toplamak mümkündür. Basit anlamıyla ulusal ticaret kavramı içerisinde üretim, depolama, satış-pazarlama, taşıma ve dağıtım bulunurken; uluslararası ticarete bu kavramlara banka ve gümrükleme de eklenmektedir. Bugünkü lojistik faaliyetler daha kapsamlı katma değerli hizmetlerin de katılımıyla birlikte müşteri odaklı olarak sürmektedir. Hatta daha çarpıcı bir anlatımla denilebilir ki; *'Bugün Türkiye, üç saatlik uçuş mesafesi içinde 51 ülkeye ve 1 milyar insana mal ve hizmet arzı yaratabilecek güce sahiptir. Bu da potansiyel olarak beş trilyon dolarlık dış ticaret hacmini ifade etmektedir'* (Koban ve Keser, 2010).

Üretim ve satışın küresel dönüşüm hareketi lojistik faaliyetlerin de niteliğini ve kapsamını farklılaştırmaktadır. Dünya nüfusunun hızlı artışı, ucuz ve kaliteli mala olan talebi arttırdığından, bu rekabet ortamında düşük maliyetle, talep gören mala ulaşımı sağlamak lojistik faaliyetlerin önemini bir kat daha arttırmaktadır.

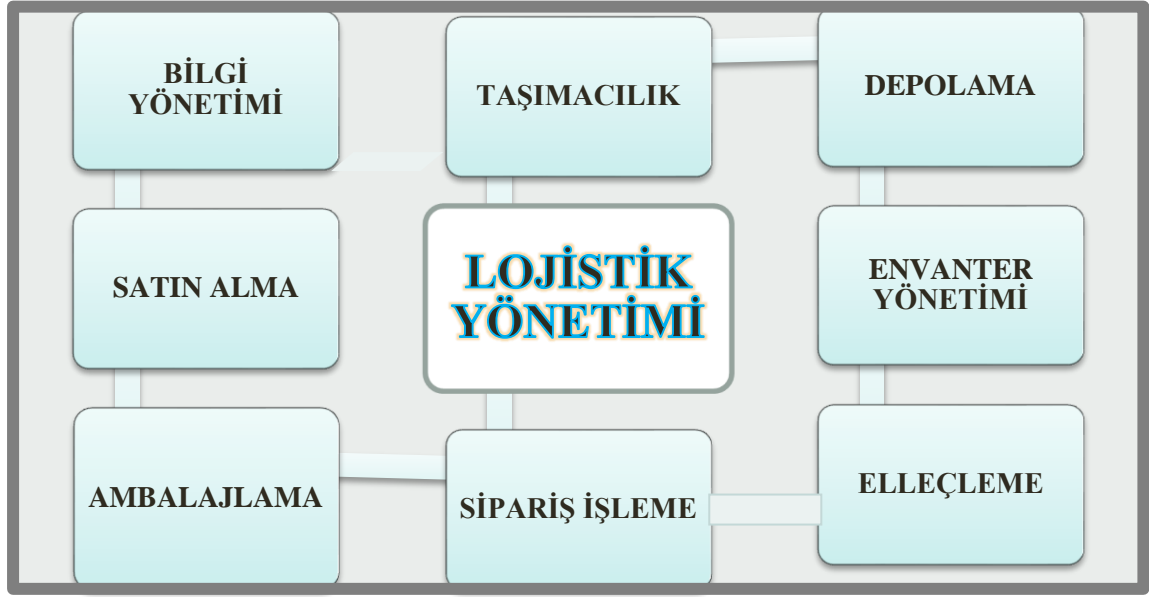
2.2.3. Lojistik Yönetimi

Buraya kadar açıklanmaya çalışılan; temel lojistik faaliyetler ile destekleyici, endrekt lojistik faaliyetlerin tümünün, zamana dayalı bir rekabet bütünü içinde planlı, gerçek zamanlı ve entegratif bir yaklaşımla yönetiminin sağlanması gerektiğidir.

Lojistik sektörü Avrupa Birliği ülkelerinde ve küresel dünyada her yıl büyümekte olan yatırımların yapıldığı bir alan haline gelmiştir. 2003-2007 arasında dünyada % 6,2' lik bir büyüme oranına sahipken 2007 yılında 3,4 trilyon \$ gelir kaydetmiştir. Türkiye' de ise 2008 yılında pazar hacmi 60 milyar \$ değerinde olan sektörün 2015 yılı hedefi, 120-150 milyar \$ olarak tahmin edilmektedir. Dünya Bankası tarafından hazırlanan 'Lojistik Performans Endeksi (**LPI**)' ne göre Türkiye, 2012 yılında 155 ülke arasında 27. sırada yer almıştır. Gümrük işlemlerinin etkinliği, ticaret ve taşımacılık altyapısı, uluslararası sevkiyat hız ve maliyetleri, lojistik hizmet kalitesi, sevkiyat takibi, zamanında teslim gibi farklı kriterlere göre yapılan belirlemeler sonucu alınan bu değerde, Türkiye' nin transit geçiş güzergâhı üzerinde olmasının da büyük katkısı bulunmaktadır (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı' nın Lojistik Sektörü' ne Yönelik Uygulamaları, 2013).

Lojistik sektörü, gelişmiş ülkelerde GSMH içinde yaklaşık % 20' lik bir paya sahipken, Türkiye' de bugün bu oran % 10-12 dolaylarında kalmıştır. Gelişimi anlamak açısından Türkiye' de 2003 yılındaki oranın % 1,5 seviyelerinde olduğunu belirtirsek makasın daralma hızını daha net kavrayabiliriz. Bu gösterge bize Türkiye' nin gelecekte lojistik pazar payının gelişimi hakkında bilgi vermektedir ('Orhan, 2003: 93-94; Fortune, 2010/3: 96'', Koban ve Keser, 2010).

'Türkiye, üç büyük ekonomik bloğun kavşak noktasındaki konumu, bölgeler arasında üstlendiği ekonomik ve siyasi rolü, hız kazanan altyapı yatırımları ve operasyonel avantajları ile, uluslararası şirketlerin vazgeçilmezidir. Türkiye, Avrupa' daki en büyük karayolu taşıma filosuna ve bölgesindeki en gelişmiş ulaştırma altyapısına sahip ülke olma dolayısıyla, Avrupa, Asya ve Afrika arasındaki ulaşım bağına güçlendirmektedir' ('www.invest.gov.tr', Koban ve Keser, 2010). Bu bilgiyi, TİM (Türkiye İhracatçılar Meclisi) Lojistik Master Plan Toplantısı' nda yaptığı konuşmasında, konusunda dönemin en yetkili bürokratu olan Ekonomi Bakanı Zafer Çağlayan, *'Türkiye' de Avrupa' nın en büyük araç filosu bulunmakta'* ifadesi bilgisi ile desteklenmektedir (WEB_7, 2013).



Şekil 2.1.: Lojistik Yönetim Süreçleri

Kaynak: Çengel, 2008' den uyarlanarak düzenlenmiştir

Şekil 2.1. üzerinde de görüleceği gibi; 'Lojistik Yönetimi' denildiğinde, taşımacılık, bilgi yönetimi, depolama, envanter yönetimi, sipariş işleme, satın alma, elleçleme ve ambalajlama gibi faktörlerin birbirine entegre bir nitelik gösterdikleri anlaşılmaktadır. Bu faktörlerin lojistik işletmeler tarafından etkin şekilde kullanılması, uzun dönemde müşteri memnuniyetini sağlayarak, pazar payını arttırmada önemli bir etken olabilir.

Dünya ticaretindeki hızlı dönüşümün etkileri taşıma ve lojistik faaliyetlerine çarpan etkisi yaratarak yansımaktadır. Lojistiğin hemen hemen bütün sektörler ile doğrudan ilişkisini keşfeden iş dünyası son yıllarda, bu alana yatırım yapmaya, insan kaynağı yetiştirmeye, teknoloji ve iletişimin nimetlerinden yararlanmaya özen göstermektedir. Uluslararası pazarlarda rekabet avantajı elde etmeye çalışan işletmelerin hedef pazarlara rakiplerinden bir adım önde, hızlı ve ekonomik ulaşmaları, uluslararası lojistik faaliyetlerin özünü oluşturmaktadır (Çancı ve Erdal, 2009).

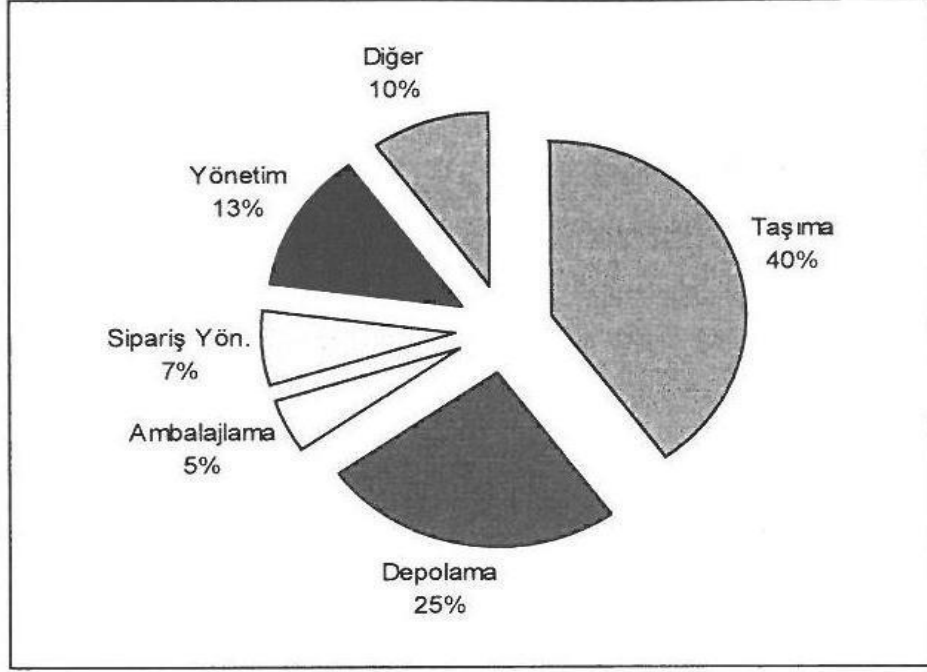
Türkiye, avantajlı coğrafi konumu nedeniyle lojistik faaliyetler açısından önemli bir noktada bulunmaktadır. Ayrıca, gelişen ekonomisi, genç ve dinamik nüfusu, siyasi ve politik yapısının istikrarlı ticari yansımaları nedeniyle; Avrupa, Ortadoğu, Kafkaslar bölgesinde lojistik bir üs pozisyonundadır. Üç tarafı denizlerle çevrili olmasına rağmen, karayolu ağırlıklı taşıma ağını kullanmaktadır. Ancak mevcut potansiyeli dolayısıyla kamu otoritesince planlanan yatırımlar gerçekleşebilirse, dünyanın benzer konumdaki

ülkelerinin olanaklarına kavuşabilecektir (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı' nın Lojistik Sektörü' ne Yönelik Uygulamaları, 2013).

Bu olumsuz konum kısmen lojistik sektörünün altyapısının ve lojistik hizmet anlayışının henüz istenilen düzeye ulaşmamasından, kısmen de nitelikli işgücü ve personel eksikliğinden kaynaklanmaktadır. Durumu olumlu bir tabloya çevirebilmek, özel sektör kamu ve sivil toplum kuruluşlarının özverili işbirliği çabalarından geçecektir.

Bugün günümüzde; Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı gibi kamu otoritesi ve kanun koyucular ile genel müdürlükler nezdinde herbiri kendi sorumluluk alanlarındaki başlıklarda düzenleme değişikliklerine gidebilmektedirler. Oysa ki zaman zaman bu durumun, bir başka kuruluşun daha farklı tanımladığı ve farklı bir işlem uyguladığı bir konuyu olumsuz etkileyebildiği görülmektedir. Mevcut çarpık yapı, taşıma işleri organizatörleri, taşıyıcılar, lojistik işletmecileri, depo işletmecileri, sivil toplum örgütleri gibi lojistik hizmet üretenler ve lojistik hizmet alıcıları tarafından da negatif ve içinden çıkılması zor durumlara neden olabilmektedir.

'Taşıma, lojistik sistemlerin tasarım ve yönetiminin hayati bir bileşenidir. Toplam lojistik maliyetlerinin 1/ 3 ila 1/ 4' nü taşıma maliyetlerinin oluşturduğu görülmüştür' (Güleş vd, 2010). Taşıma faaliyeti, lojistik faaliyetlerin temel unsurlarından, taşıma maliyeti de lojistik maliyetlerin en büyük kalemlerindendir.



Şekil 2.2.: Lojistik Maliyetler

Kaynak: Koban ve Keser, 3.Baskı, 2010.

Bu durumda düşünülebilir ki, küresel rekabette diğer tüm maliyet unsurlarının yanı sıra taşıma maliyeti, üretim maliyetinden sonra ikinci sırada yer almaktadır. Lojistik, en az kaliteli üretim kadar değer taşımaktadır. *'Sektörden sektöre değişse de ortalama olarak bir ürünün satış fiyatının % 4 ila % 20' sini lojistik maliyetler oluşturmaktadır. Lojistik maliyetler dikkate alındığında işletmenin kârlılığı için lojistiğin hayati önem taşıdığı görülmektedir'* (Özdemir, 2012).

Şekil 2.3.' de görüldüğü gibi bir başka kaynakta da; lojistik faaliyetler sırasında katlanılan bazı indirekt maliyetler aşağıdaki şekilde detaylandırılmıştır. Bu maliyetler görüldüğü gibi; gümrükleme-sigorta, hasar-bozulma, atıl kalan kullanılmayan depolar ve taşıma araçlarının maliyetleri, stok bulundurma maliyetleri, depolama maliyetleri, hata-kusur-ceza-kaza maliyetleri, bilgi sistemleri yatırımı-bilgi iletişim maliyetleri, geç teslimat sonrası müşteri kaybı maliyetleri ve personel maliyetleri olarak sınıflandırılabilir.



Şekil 2.3.: Lojistik Maliyet Kalemleri

Kaynak: ('Tanyaş, 2005', Çengel, 2008)' den uyarlanarak hazırlanmıştır.

2.2.4. Ticaret ve Lojistik Kavramlarının İlişkisi

Ülkeler geçmişte, eldeki doğal kaynaklarına, ekonomik yatırımlarına ve demografik yapılarına göre tüketim alışkanlıklarını yönlendirebilir durumdaydı. İlerleyen zamanlarda artan nüfus, eldeki doğal kaynakların azalması ve paylaşımında oluşan adaletsizliklerin de etkisi ile gelir kaynaklarını ekonomik yatırımlara daha sınırlı yönlendirebildiler. Bu durum, önceleri nüfuslarına yetebilen ülkeleri bile, yeni tüketim alışkanlıklarından uzak tutamadı. Dolayısıyla ülkeler arası ticari ilişkiler gelişmeye, her ülkeyi kendinde var olanı diğer ülkeler ile paylaşmaya, onlarda var olanı satın almaya yönlendirdi. Böylece, Babiller' de takas ile başlayan ve Doğu' dan Batı' ya, Batı' dan da Doğu' ya süregelen ipek ve baharat alışverişi ile deniz aşırı ülkelerle yapılagelen ticaret, günümüz iş dünyasını ve ülkeler arası ticari ilişkileri bugünkü konumuna getirdi. Artık ülkeler arası ticaret de, sınır tanımaz teknolojik altyapılar ile kıtalararası yapılabilir, gerçek zamalı programlanabilir ve denetlenebilir duruma geldi.

Geçmişte, kara parçaları üzerinde İpekyolu üzerinden deve kervanları sırtında Doğu ile Batı arasında seyreden, pusulanın keşfi ile birlikte denizaşırı limanlara yönelerek yapılagelen ticaret, günümüzün koşullarında kara, deniz, hava, raylı sistemler ve yeraltı

boru hattı sistemleri ile farklı bir boyuta taşınmıştır. Gelişen ve çeşitlenen ulaşım olanakları, ticareti kolaylaştırdığı kadar, ekonomik olarak gelir elde etmenin yanısıra maliyetleri düşürerek kârlılığı arttırıcı ihtiyaçları da beraberinde getirmiştir.

Ticaret denildiğinde elbette ki yalnızca, mal alışverişinden kaynaklanan, malların yer değişimini sağlayan ulaşımın anlaşılması yeterli olmayacaktır. Malların yer değiştirmeleri sırasında zaman zaman belli alanlarda bekletilmeleri, korunmaları ve envanterinin tutulması gibi ihtiyaçları da doğurduğu konusuna değinilmiştir. Önceki bölümde de belirtildiği üzere tüm bu gelişmeler, malların yer değiştirme ve bekletilmeleri ve istiflenerek giriş çıkış takibinin yapılma zorunluluğu, çeşitli destekleyici unsurlarla birlikte, 'lojistik' adı verilen yeni bir hizmet türünü ortaya çıkartmıştır.

Bu ihtiyacın doğması, her ticari sektörün bu hizmet alanından yararlanma isteğini ve ısrarlı talebini de beraberinde getirmiştir. Talepler arttıkça bu hizmet türünde de katma değer yaratan unsurlar eklenerek hizmet çeşitliliği ve hizmet kalitesi yükselmeye başlamıştır. Çeşitlilik ve kalitenin devamında hız, planlama, takip, denetleme gibi unsurların önemi daha fazla kavranmıştır. İş dünyasında tüm bu alışkanlıklar yerleşirken, ticaretin geldiği bugünkü konumda maliyet ve zaman yönetimi unsurları da süreç içerisinde ön plana yerleşmiştir.

Geniş bir perspektiften bakıldığında görülebilir ki, lojistik süreçlerin doğru yönetilmesi ile işletmeler, ticari risklerini minimize edebilirler.

- Maliyet ve zaman yönetiminde etkinliklerini arttırarak,
- Ürünlerin son tüketiciye istenilen standart ve kalitede ulaşmasını sağlayarak,
- Gelişen ve değişen koşullara uygun alternatif çözüm yolları üreterek,

başarı performanslarını yükseltebilirler.

Tedarikçilerden nihai tüketici ya da örgütsel alıcılara kadar tüm paydaşların rekabet güçlerini ve verimliliklerini arttırmak, maliyetlerini azaltmak ve sürdürülebilir gelişmelerini temin etmek, taşıma ve depolama başta olmak üzere ticari ilişkinin tümünün planlı ve kontrollü yapılmasından geçer. Ticari ilişkilerde yeni iş fırsatları yaratmak da, iş bilgisinden geçer. Hizmet geliştirmek ve planlamak, günümüzde en az

ürün geliştirmek kadar önem kazanmıştır. Bu yüzden lojistik hizmet sağlayıcılık yeni iş fırsatları arasında sayılmaktadır.

Bilgi iletişiminin haberleşme sınırlarını zorlaması, maliyetin iş dünyası üzerindeki rekabet kılıcını en sert şekilde kullanması, ticaretin de elektronikleşmesine neden olmaktadır. Bu durum bir sonun başlangıcına sebep olmuştur. Zamanı yönetebilen konumundaki tüketici, rekabetin elektronik ortama taşınmasını sağlamıştır. Sanal ortama taşınan tüketim çılgınlığı, beraberinde yeni bir ticari faaliyet alanı ile lojistik planlama gerekliliği yaratmıştır. ‘E-ticaret’ adını alan bu yeni ticari rekabet ortamı, lojistik faaliyetler için de yeni bir ortam yaratmaktadır.

İnternet girişimciliğinin geldiği noktada, lojistik operasyonların da bir standart çerçevesine oturtulması gerekliliği doğmuştur. Zaman içinde gelişen e-ticaret ortamı dernekleşme faaliyetlerine girişerek Elektronik Ticaret Derneği (ETİCAD) bünyesinde örgütleşip, yasal zemin hazırlık çalışmalarına katılmaktadır. Tahsilat, teslimat ve hukuki anlaşmazlıklar konusunda yapılması gereken düzenlemelerin yanında, operasyonel e-lojistik standartlarının da getirilmesi, sektörün geleceğine yön verecek çalışmalara katılınması gerekmektedir. Lojistik süreçte ticari ilişkinin ana paydaşları ulusal ve uluslararası ticari paydaşlar olarak sıralanabilmektedir. Konunun detayları **Bölüm 3’** deki konu başlığı altında verilecektir.

Ticaret ister ulusal ister uluslararası olsun, risk unsurlarını da beraberinde barındırmaktadır. Ticarete konu olan malın el değiştirmesi sırasında büyük resme bakabilmek, yalnızca hesaplanabilir ve ölçülebilir riskleri taşımaktan ibaret değildir. Ayrıca; ticari riskler ve operasyonel riskler de dikkatle izlenmeli ve ölçülebilir kılınmalıdır. Ancak konumuz, yalnızca dünya ticaret hacminde sigorta risklerini hesaplayarak, ekonomik kayıpları telafi etmek çerçevesinde tutulacak, ilerleyen bölümlerde bu konu detaylandırılacaktır.

2.3. SİGORTA KAVRAMI

Türk Dil Kurumu sözlüğünde yazılı olduğu şekli ile sigorta; *‘bir şeyin veya bir kimsenin herhangi bir yönden ileride karşılaşabileceği zararı gidermek için önceden ödenen prim karşılığında bu işle uğraşan kuruluşla yapılan iki taraflı bağlantı sözleşmesi’* olarak adlandırılmıştır (WEB_8, 2014).

Türkiye Sigorta Birliği sitesinde dünya sigorta tarihçesi ile ilgili verilen bilgide dünyada sigortacılığa benzer ilk uygulamalara günümüzden yaklaşık 4000 yıl önce Babiller’ de rastlandığı belirtilmektedir. Zamanın ticaret merkezi konumundaki bölgede, kervan tüccarlarına borç veren sermayedarların kervanların soyulması veya fidye ödeme durumuyla karşılaşmaları halinde tüccarların borçlarını silip, borcu tahsil ettiklerinde ise, taşıdıkları risk karşılığı olarak ana borç miktarı üzerinden bir miktar para almaları şeklinde uygulamakta oldukları yazılıdır. Bu durumun, tehlike paylaşımının kara taşımacılığındaki ilk örneği olduğu bilgisi de verilir. Ayrıca; M.Ö. 600 yıllarında Hindu’ ların sigorta özelliği taşıyan ilk kredi anlaşmaları yapmaya başladıkları, toplumlardaki sigorta bilincinin gelişerek sigortacılıkta ilk adımların atılması bakımından önem taşıdığı belirtilmiştir. Bu tür kredi anlaşmaları ortaçağda da gelişerek deniz taşımacılığı ve nakliyat sigortalarının temelini oluşturduğu bilgisi yer almaktadır (WEB_9, 2014).

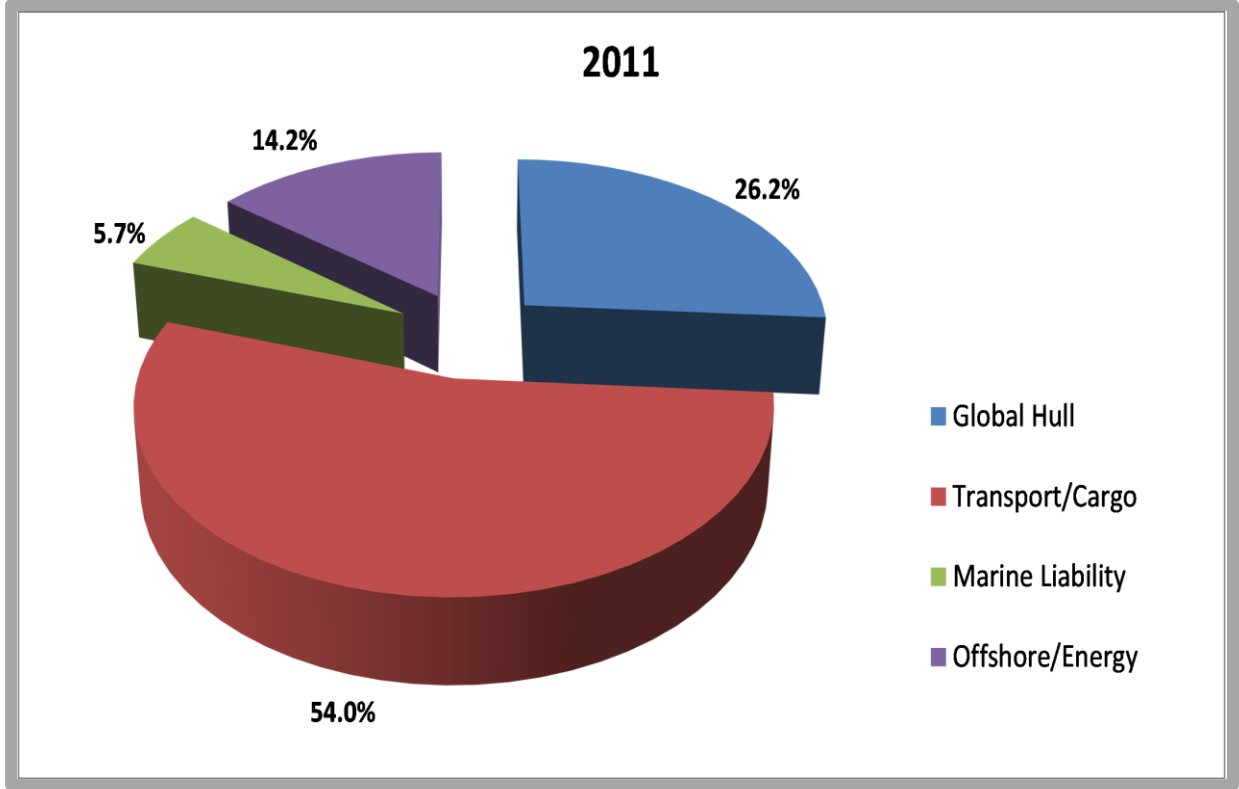
Aynı kaynakta; Türkiye’ de sigortacılık faaliyetlerinin ise, 1872 yılında İngiliz sigorta şirketleri tarafından açılan temsilcilikler aracılığıyla başlatılan sigortacılık faaliyetlerinin, sırasıyla Fransız, Alman, İtalyan ve İsviçre’ li şirketler ile devam ettiği yazılıdır. 1893 yılına gelindiğinde Osmanlı Umum Sigorta Şirketi olarak ilk yerli sigorta şirketi kurulduğu bilgisi yer almaktadır (WEB_10, 2014). Günümüzde ise gelişen sigortacılık faaliyetlerinin, kurulu mevcut 59 sigorta şirketi ile yürütüldüğü ve risk yönetiminin öneminin daha iyi kavrandığı bir döneme kadar gelinmiştir.

2.3.1. Ticaret ve Sigorta Kavramlarının İlişkisi

Dünya mal ticaret hacmi geliştikçe, malların üretildikleri yerden tüketilecekleri yere doğru ulaştırılması yeniden kurgulanmaktadır. Küreselleşen dünyada ülkeler, yalnızca kendi ürettiklerini tüketme noktasından giderek uzaklaşmaktadır. Bugün dünya ülkeleri, üretiminde en kaliteli ve düşük maliyetli sahalarda var olmaya çalışmakta, diğer ihtiyaçlarını ise en yüksek kalite ve en düşük maliyetli ülke kaynaklarından temin etmeyi tercih etme gayretini sürdürmektedirler.

Bu doğrultuda ülkeler arası ticaret hacmine bakılacak olursa;

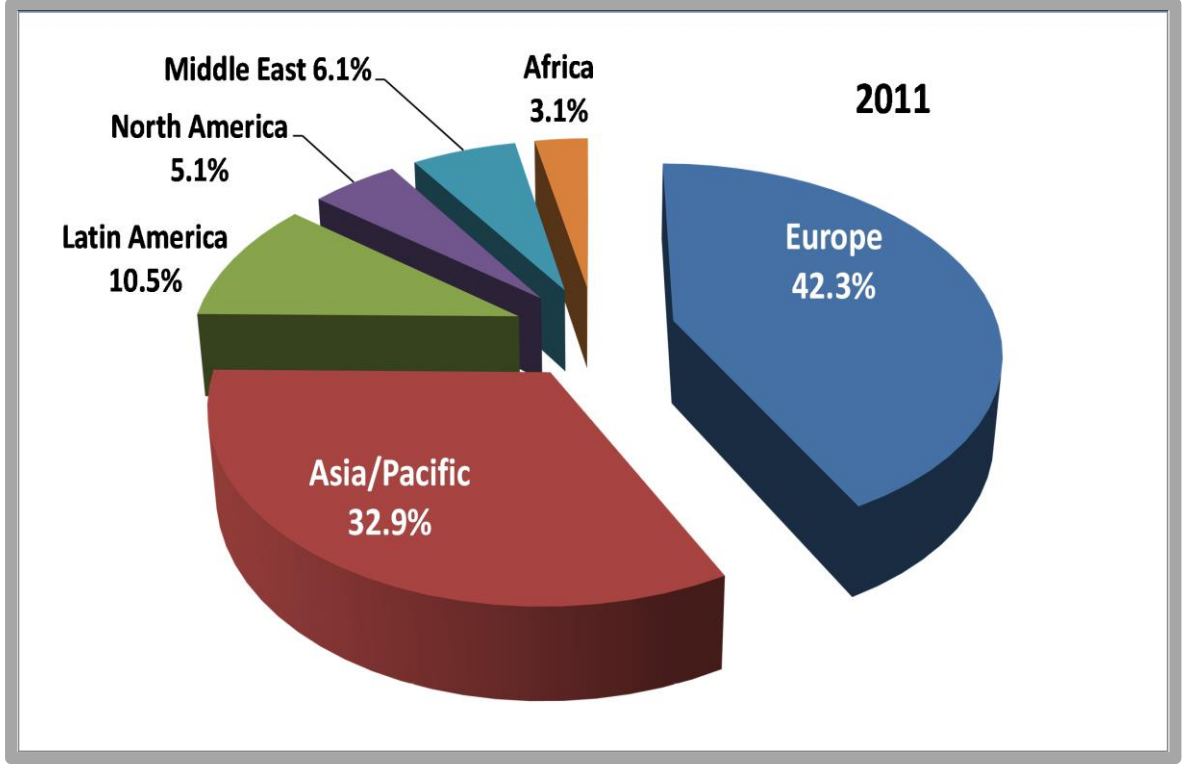
2010 yılında dünyada 25,3 milyar \$ olan sigortalı mal ticaret hacmi, 2011 yılında 31,9 milyar \$’ a ulaşmıştır (IUMI-2012 raporu).



Şekil 2.4.: 2011 yılı Taşıma Şekillerine Göre Dünya’ da Sigortalı Taşınan Mal Oranı

Kaynak: IUMI-2012 Report

Raporu, bölgeler bazında düzenleyecek olursak Şekil 2.5.' de görüldüğü gibi;



Şekil 2.5.: Bölgelere Göre Dünya' da Sigortalı Taşınan Mal Oranı

Kaynak: IUMI-2012 Raporu

31,9 milyar \$'ın % 42,3' lük kısmının Avrupa ülkelerine ait olduğu görülmektedir. 2010 yılından 2011 yılına olan artış yüzdesi ise hiç de küçümsenmeyecek şekilde; % 9 olarak gerçekleşmiş olduğu görülmektedir (IUMI-2012 Raporu).

Ancak bu alanda hem dünya ticareti, hem de ülke bazında yapılan istatistikler, istenilen bilgileri içermediğinden ya da yeterli ve sağlıklı olduğuna dair güven vermediğinden, istenilen karşılaştırmalar yapılamamaktadır. Aslında yanıtı aranan asıl başlıklar;

- $x = \frac{\text{Karayoluyla yapılan uluslararası mal ticareti}}{\text{Toplam dünya ticaret hacmi}}$
- $x = \frac{\text{Uluslararası karayolu ile sigortalı taşınan mal hacmi}}{\text{Uluslararası karayolu ile taşınan mal hacmi}}$
- $x = \frac{\text{Karayolu ile yapılan ülke içi mal ticareti}}{\text{Toplam ülke içi mal ticareti}}$

- $x = \frac{\text{Karayolu ile yapılan ülke içi sigortalı taşınan mal hacmi}}{\text{Ülke içi mal ticaret hacmi}}$

şeklindeki oranlar olarak belirlenebilmelidir. Ancak konu ile ilgili, sağlıklı bir veri tabanının oluşturulamamış olması ve gereken önemin verilmeyişi dolayısıyla, ulaşılan istatistiksel bilgilerin bu sorulara yıllar itibarıyla sağlıklı yanıtlar bulunamayışına neden olmuştur.

‘Ticarette ‘ürün gruplarının tamamının sigortalı olarak taşınması, büyük firmaların kendi antrepo ve limanlarını oluşturması, depo yönetiminde etkinlik sağlayacak katma değerli hizmetlerin arttırılması önem kazanacaktır. Ayrıca, sigortalı taşıma yapma zorunluluğunun, taşıma maliyetlerini arttıracığı da ortadadır’ (Gülen, 2010-70). Ancak, sigortasız mal taşıma maliyetine katlanılmasının da, işletmelere dolaylı yoldan ve öngörülemeyen maliyetler yükleyeceği açıktır.

2.3.2. Sigorta ve Lojistik Kavramlarının İlişkisi

Önceki bölümlerde çeşitli başlıklar altında; lojistiğin ticaretin vaz geçilmez bir tamamlayıcısı olduğu ile ticaret-lojistik ilişkisine, ticari risklerin sigorta ile paylaşımı yapılmaksızın ekonomik kayıpların önüne geçilemeyeceği ile ticaret-sigorta ilişkisine değinilmişti. Bu bağlamda, sigortalanabilir lojistik faaliyetlerin sürdürülebilirliği, ekonomik kayıplar doğmadan, sigorta güvencesi ile sağlanmalıdır.

Lojistik faaliyetler aynı zamanda ticari ve sınai faaliyetlerdir. Dolayısıyla kayıpların da ticari olması ve ekonomik olarak yeri doldurulması güç, sermaye kayıplarına yol açması kaçınılmazdır. Maliyetin ve sermayenin birinci sırada yer aldığı ticari işlemlerde öncelikli unsurlar olarak taşıma ve depolama gibi lojistik unsurların yol açtığı zararlar ciddi sermaye kayıplarına neden olabilir. Bu durum nihayetinde, müşteri memnuniyetini zedeleyici sonuçlara yol açabilir.

Lojistik faaliyetler sırasında karşılaşılabilecek risklerin, sermaye kayıplarına neden olmadan, işletmelerin sürdürülebilir ticari ilişkilerini zedelemekten, yönetilebilir şekilde telafisi, ölçek ekonomilerinde ancak riskin sigortalanması ile mümkün olabilir. Konunun detaylarına **3. ve 4.** bölümlerde değinilecek olması nedeniyle, burada yalnızca maddeler halinde basitçe ele alınabilir.

- Taşıma işi, malın taşıyıcı tarafından üretim noktasından tüketim ya da depolama noktasına kadar ulaşımını sağlamaktır. Bu amaçla bir taşıma aracı, trafikte seyir halinde iken ya da duraklama noktasında bulunduğu sırada, hem aracın hem de taşıdığı yükün kaza, hırsızlık, yangın ve doğal afet riskini de birlikte barındırmaktadır. Yanısıra, aracına yüklediği yükün sahibine olan sorumluluğu da bulunmaktadır ki, ilerleyen bölümlerde detaylıca irdelenecek olan ‘taşıyıcı sorumluluğu’ konusu, üstlendiği görev gereği yasal bir sorumluluktur.
- Taşınan mal, taşıma aracına yüklendiği andan itibaren taşıyıcı ile malın sahibi arasında yapılmış olan taşıyıcı sözleşmesine istinaden taşıyıcının sorumluluğuna geçmiştir. Ancak, bu sorumluluk nakliye sırasında mala gelecek olan zararın karşılanması için mal sahibinin zararını tam olarak karşılamayacaktır. Bu nedenle mal, nakliyat sigortası teminatları kapsamında sigortalanmalıdır. Bu teminat, talep edilmesi durumunda depolama aşaması da dâhil, nihai varış noktasına kadar malın tüm yolculuğunu kapsayabilir.
- Taşıma aracı ile depolama alanına indirilen mal için, mal sahibi tarafından yapılmış olan nakliyat sigortası devam etmesine rağmen, bu kez depo sahibinin mal sahibine olan sorumluluğu devreye girmektedir. Depo sahibi ile malın sahibi arasında yapılan ‘depo sözleşmesi’ kapsamında depo sahibi yasal sorumluluk üstlenmektedir. Bu durumda depo sahibi de bu yasal sorumluluğu paylaşabilmek, satın aldığı riski yönetebilmek için sigorta şirketi ile paylaşmak durumunda kalacaktır.
- Depo sahibi, depolama alanına boşaltılan malın sorumluluğunu taşıyıcıdan devir almış sayılmaktadır. Depolama alanının raflarına yerleştirilen malın sorumluluğunu alan depo sahibi, sigorta şirketi ile bu sorumluluğu paylaşmak durumunda kalır. Aynı zamanda sahibi ya da kiracısı olduğu depo mülkünü yangın ve doğal afet risklerinden de korumak durumundadır. Bu amaçla depo mülkü için de, ‘yangın sigortası’ yaptırmakla bu risk için mevcut ekonomik kaybını karşılayabilecektir.

Kısaca özetlenen bu ilişki, yalnızca bir lojistik işletmesinin süreç içerisindeki kurumsal riskini gösteriyor gibi görülse de, büyük resme bakıldığında birbirini tetikleyen olaylar sonucu bu risklerin kümül hale gelerek çok daha geniş çapta yıkıcı hasarlara yol açabileceğini de unutmamak gerekir. Örnek verilecek olursa; akaryakıt istasyonunda aracın akaryakıt pompalayan cihaza çarpması sonucu meydana gelen patlamanın, çalışan personeli, alanda bulunan diğer bütün araçları ve araç sahiplerini, istasyon binasını, demirbaşları ve diğer tüm ekipmanları, depoda mevcut diğer yakıt tanklarını, saha içinde bulunan farklı amaçla kullanılmakta olan bina ve malları, saha peysajını, bina çevresinde mevcut olan diğer bina ve kişilerin muhtemel zararlarını maddi ve manevi kayıplarını ve hukuki sorumluluklarını, açılacak davalar sonucu mahkemece tayin edilebilir tazminatların karşılanmasının mümkün olmadığı meblağlara ulaşmasına neden olabilir.

Sanal ortamda yaratılan ticaret mekanizması e-ticaret adını aldığı anda, bu iş modelinin yarattığı lojistik faaliyetler de dolaylı olarak e-lojistik adıyla anılabilir. E-ticaretin gelişmesi; taşıma, depolama, personel istihdamı gibi birçok maliyet kaleminin azalmasına yol açmaktadır. Yaratılan yeni iş modelinde e-lojistik faaliyetlerinin de iş dünyası tarafından yatırım sahası olarak görülmesi, ürünlerin toplanma alanlarının kısıtlanması dolayısıyla, daha az yer değiştirmeleri ve daha az elleçlenmelerini gerektirdiğinden risk unsurları da azalma eğilimindedir. Dolayısıyla risk potansiyeli azalan bu ticari faaliyetin sigortalanabilir maliyetleri de pozitif etkilenmelidir. Bu amaçla iş kabul prosedürlerine, teşvik edici yeni birkaç uygulama getirilebilir.

Lojistik süreç içerisinde işletmelerin karşılaşması muhtemel risklerinin, işletme adına ticari bir risk olduğu gerçeğinde birleşilmektedir. Sigorta literatürüne uyarlandığında ‘eldeki riziko sayısı arttıkça, hasar oranının o olaya ilişkin genel hasar olasılığı yüzdesine daha çok yaklaşacağını öngören istatistik prensibi’ olarak kabul gören ‘**Büyük Sayılar Kanunu**’, bu türden risklerin ekonomik kayıplarının telafi edilmesinin kolaylıkla sağlanabileceği gerçeğini savunmaktadır.

Büyük Sayılar Kanunu (LAW OF LARGE NUMBERS)’ nun, kaza, yangın ve nakliyat riskleri gibi homojen yapıdaki bir risk grubu ele alındığında, risk sayısı arttıkça, hasarın gerçekleşme olasılığının daha doğru tespit edilebilecek bir matematik prensibi olduğu kabul edilmektedir. Sigortacılık faaliyetleri de büyük ölçüde hasar

istatistiklerine dayalı olarak geliştirilen birbirinden farklı çeşitli senaryolar üzerinden yapılan çalışmalara bağlı bulunduğundan, hasar yaşandığında konunun önemi daha fazla ortaya çıkmaktadır. *‘Örneğin; 20 yıllık dönemde ele alınan risk adedi, 5 yıllık dönemde ele alınan risk adedinden daha fazla olacağından, 20 yıllık dönemde ele alınan Hasar/Direkt Prim oranı, 5 yıllık dönemde ele alınan Hasar/Direkt Prim oranından daha gerçekçi kabul edilir. Sonuç olarak sayılar büyüdükçe daha gerçekçi sonuçlar elde edilebilmektedir’* (Çuhacı, 2004).

Dolayısıyla sermayenin karşılama oranı ne kadar arttırılabilirse, hasarı karşılama oranı da o derecede artabilir. Riski yönetebilmeyi en verimli şekilde yapabilen kurumlar olarak sigorta şirketleri kabul görmektedir. Sigorta çevrelerinde, *‘Rizikoların reasürans yolu ile yayılarak paylaşılması, Büyük Adetler Kanunu’ ndan gereği gibi faydalanma imkânını yaratmıştır’* şeklinde kabul görmektedir (SEGEM Banka ve Özel Kurumlar Teknik Personel Eğitimi Programı Ders Notları). *‘Sigorta ile risk yönetiminde az sayıdaki insanın başına gelen zarar, aynı riske maruz bulunan insanların tümü tarafından birlikte göğüslenip daha kolaylıkla karşılanabilir duruma gelmektedir’* (SEGEM Banka ve Özel Kurumlar Teknik Personel Eğitimi Programı Ders Notları).

Sigortanın, riskin gerçekleşmesinden önce önleyici yöntemleri işaret ederek önlem aldırarak iş sürekliliğini sağladığı, hasardan sonra da sigortalının olayı en az zararla atlatmasına yardımcı olduğu kabul edilmektedir. Aksi durumda meydana gelen finansal kayıplar, likid yetersizliğine, iflas ya da kaynaklarda azalmaya yol açabilir. İşletmelerin ekonomik büyümeye olan katkılarında ve dolaylı olarak devlet mekanizmasının vergi gelirlerinde azalma yaratabilir.

Sigortacılık faaliyetleri, ölçek ekonomilerinde büyük sermaye kayıplarına neden olmadan risklerin karşılanabildiği gerçeğini ortaya koymaktadır. *‘Sigortacılar yatırımlarda ölçek ekonomisi etkisi yaratır. Primlerini biriktirerek oluşturdukları fonlarla, büyük ve masraflı projelerin finansman ihtiyaçlarını karşılarlar. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde yatırım projelerinin hayata geçmesinde sigortacıların fon yaratma kapasitesinin büyük payı vardır’* (SEGEM Banka ve Özel Kurumlar Teknik Personel Eğitimi Programı Ders Notları).

2.4. ULUSLARARASI TİCARET ODASI (INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE-ICC) ve DIŞ TİCARETTE SİGORTALI TESLİM ŞEKİLLERİ (INCOTERMS)

Sürdürülebilir ve kâr yaratan bir ülke ticareti için, doğru bir risk planlaması ile hareket edilmesi ve ölçülebilir risklerin sigortalanarak ekonomik kayıpların giderilmesi gerekmektedir. İşletmelerin günümüzde, sermaye yapılarına göre yüklenmelerinde sakınca oluşturmayan riskleri, sigorta şirketleri ile paylaşmak konusunda henüz tam bir bilince sahip olmadıkları görülmekte, bu türden riskleri işletme varlığında tutmayı, sigorta yaptırmaya tercih ettikleri gözlenmektedir.

Ancak uluslararası ticaret arenasında birçok durumun, uluslararası sözleşme hükümlerine göre karara bağlandığı ve sigortalı mal taşıma konusunun da bunlardan biri olduğu bilinmektedir. Bu doğrultuda uluslararası ticaretin yapıma şekilleri üzerinde durulmasında da fayda görülmektedir.

Uluslararası ticaret; Uluslararası Ticaret Örgütü (ICC), Birleşmiş Milletler Ticaret Konseyi, ülkeler arası ticareti teşvik edici olarak yapılandırılan çeşitli sivil toplum örgütleri ve paktlar gibi paydaşların girişimleri ve çalışmalarıyla oluşturulan standardizasyonlar, ticari ilişkilerin yürütülmesinde kurallar oluşturmuşlardır. Bu doğrultuda uluslararası ticaret konusunun en önemli paydaşlarından olan ICC' nin işleyişi ve uluslararası ticarete teslim şekilleri konularının irdelenmesinin, konu başlığının genel bakışında yararlı olacağı düşünülmüştür. Bu düşünceyi oluşturan ana neden ise, uluslararası mal taşımada tarafların tercihinin bırakılmadan risk yönetiminin zorunlu olarak yapıldığı ve malın teslim şeklinin, ithalatçı ya da ihracatçı tarafından üstlenildiği bilgisinin de paylaşılması gerekliliğidir.

2.4.1. Uluslararası Ticaret Örgütü (International Chamber of Commerce-ICC)

Ülkeler arası ticarete standart ve yazılı kuralların olmadığı yıllarda ticaret, geleneksel yöntemler, alışkanlıklar ve genellikle söze dayalı bir anlayışla sürdürülmekteydi. Ancak bu durum kültür, dil ve anlayış farklılıklarından karışıklıklara yol açabiliyor ve farklı yorumlar ile standart olmayan uygulamalara neden olabiliyordu. Bunun üzerine uygulamaların standart hale getirilmesi için hükümetlerden bağımsız olarak çalışan uluslararası bir kuruma gereksinim duyuldu. Uluslararası Ticaret Örgütü

(ICC) bu amaçla kurulup; uluslararası ticaretin geliştirilmesi, şartların düzenlenerek standart bir kılavuz haline getirilmesi konusunda 1919 yılından bu yana çalışmalarını sürdürmektedir (Koban ve Keser, 2010). Birleşmiş Milletler bünyesinde kurulan bu örgüt, iş dünyasının ihtiyaç duyduğu gelişmelere çözümler üretecek çeşitli komiteler kurarak, bu komitelerin aldığı ortak kararların uygulanmasında yol gösterici kurallar dizini oluşturmaktadır. İlgili kurallar yıllar itibarıyla gelişmelere ayak uydurarak yenilenmektedir. Bugün uygulanan ortak prosedürlere göre, teslim şekilleri ile ödeme ve sigorta uygulamaları aşağıdaki şekilde yürütülmektedir.

2.4.2. Dış Ticarete Teslim Şekilleri (Incoterms)

Taşıma şekillerine göre bazı teslim yöntemleri bulunmaktadır. Bu teslim şekilleri dört ana bölümde toplandığında;

- **E (EXWORKS) grubu'** nda tek bir teslim şekli bulunmaktadır. Bu da satıcının malları, fabrika, depo gibi ticari işletmede teslimi şeklinde uygulanmaktadır.
- **F (FREİGHT) grubu'** nda satıcı, dış ticarete konu olan malın alıcı tarafından belirlenen ve gümrük sınırını geçtikten sonra taşıyıcıya teslimini belirten sorumluluk şeklidir. Burada riziko alıcıdadır.
- **C (COST) grubu'** nda ihracatçı malın nakliye bedelini öder ancak, malın yüklemekten sonraki diğer masrafları ithalatçıya aittir. Riziko alıcıdadır.
- **D (DELİVERY) grubu'** nda ise; ihracatçı malın varış ülkesine kadarki masrafların tamamını üstlenir. Riziko satıcıdadır.

Satıcı açısından en az riskliden, riskliye doğru sıralanan satış sözleşmeleri;

E – F – C – D

Taşımanın kimin sorumluluğunda yapıldığı ve taşıma aracı, sigortacı açısından önemlidir (Kaptan Murat Işıklı, 2014).

Bu başlık altında yalnızca, karayolu taşımasında kullanılan teslim şekilleri incelenmeye çalışılacaktır. Konu ele alınırken, karayolunda navlun çeşitleri (**incoterms**)' in de incelenmesinde yarar görülmüştür (WEB_4: 2014).

Ex Works (İşyerinde teslim)

İhracatçının fabrika çıkışından itibaren sigorta, nakliye, gümrükleme gibi tüm masraflar ithalatçıya aittir. Dolayısıyla malın taşıma sırasındaki hasar riskini de ithalatçı üstlenir. Taşıma şirketini ithalatçı seçmektedir. Satıcı yalnızca malları kendi işletmesinde hazır tutmakla yükümlüdür. Satıcının sorumluluğu minimumdur. Alıcının sorumluluğu ise malları satıcının işletmesinden teslim almasıyla başlar. Sigorta ve navlun alıcıya aittir.

FCA-Free Carrier (Nakliyeci Teslimi)

İhracatçının fabrika çıkışından, ithalatçının seçtiği taşıma şirketinin ara deposuna yapılan taşıma ile gümrük masrafları ihracatçıya, diğer masrafların tamamı ithalatçıya aittir. Satıcının sorumluluğu malları ihraç gümrüğünden geçirip alıcı ile anlaşılan noktada teslimi ile biter. Ön taşıma masrafları satıcıya aittir. Alıcının sorumluluğu ithal gümrüğünden önce anlaşılan noktada alıcının malları teslim almasıyla başlar. Bu andan itibaren sigorta ve navlun masrafları alıcıya aittir.

DAF-Delivered at Frontier (Sınırdaki Teslim)

İhracatçı, fabrika çıkışından kendi ülke sınırına kadar olan navlun masraflarını, ithalatçı ise sınır çıkışından sonraki masrafları üstlenir. Taşıma şirketi tarafların ortak kararı ile belirlenir. Satıcının sorumluluğu ihraç gümrüğünü geçtikten sonra belirlenen sınır veya yerde sona erer. Alıcının sorumluluğu malları satıcıdan belirlenen sınır veya yerde teslim almasıyla başlar.

CIP-Carriage Insurance Paid To (Sigorta ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim)

İhracatçının fabrika çıkışından, ithalatçının bulunduğu yerin antrepoşuna kadar tüm masraflar ihracatçı tarafından, ithalat gümrük masrafları ithalatçı tarafından ödenir. Taşıma şirketi ihracatçı tarafından seçilir. Satıcı ile alıcının ortak kararına göre tercihen sigorta, depodan depoya da yaptırılabilir. Karayolu taşımacılığında uygulanan ve sigorta-navlun ödenmiş olarak yapılan tek teslim şeklidir. Denizyolu taşımacılığında uygulanan CIF teslim şeklinin karayolu taşımacılığındaki uygulama biçimidir.

DDU-Delivered Duty Unpaid (Gümrük Resmi Ödenmeksizin Teslim)

İthalatçının kapısına kadar olan gümrük vergisi ve KDV hariç tüm masraflar ihracatçı tarafından ödenir. Karayolu taşımasında da kullanılmasına rağmen, genellikle havayolu taşımasında bu ödeme şekli kullanılmaktadır. Satıcının sorumluluğu, malları ithal gümrüğünü geçmeden önce ithal ülkesinde belirlenen yerde hazır tutmasıyla sona erer. Bu ana kadar oluşan tüm navlun ve sigorta masrafları satıcıya aittir. Alıcı, malları ithal gümrüğünden geçirmekle yükümlüdür.

DDP-Delivered Duty Paid (Gümrük Resmi Ödenmiş Teslim)

Yapılan tüm masraflar ihracatçı tarafından ödenir. Aynı şekilde bu ödeme şekli de karayolu ve genellikle havayolu taşımasında tercih edilmektedir. Satıcının yükümlülüğü, malları ithal gümrüğünü geçtikten sonra ithalatçı ülkede belirlenen yerde hazır tutması ile sona erer. Bu ana kadar oluşan tüm navlun ve sigorta masrafları satıcıya aittir. Alıcının sorumluluğunun minimum olduğu teslim şekillerinden biridir.

Dış ticarete teslim işlemleri, alıcı ve satıcı arasındaki bir sözleşme ile başlamaktadır. Bu sözleşme ile satıcı, alıcının talep ettiği bir malı, alıcı da malın fiyatını ödemeyi taahhüt etmektedir. Uluslararası ticarete şirketler arasında imzalanan satış sözleşmelerinde özellikle malların teslim edileceği yer, sigorta ve taşıma ücreti gibi giderlerin satıcı tarafından mı alıcı tarafından mı ödeneceğinin sigorta sorumluluğu açısından büyük önemi bulunmaktadır.

Ticaret gerek ulusal gerek uluslararası olsun birçok riski de beraberinde getirebilir. Ekonomik büyüme ve gelişme gereği uluslararası ticaret de, küreselleşmek durumunda kalmıştır. Küreselleşme, neredeyse her akademik cümlenin ifadesinde yer alan bir kavram halindedir. Ticaretin en önemli paydaşlarından biri olan taşımacılar da çağa ayak uydurarak küreselleşmek durumundadır. Taşımacılık mal dolaşımını hızlandırmakla birlikte, yüklendiği taşıma riskleri de nakliyeciye ürkütmektedir. Sigortacıların nakliyat risklerini üstlenmesi, nakliyecilerin daha korkusuzca farklı pazarlara yönelmesini sağlayabilir.

Zamanla, mallarıyla dış pazarlara açılan girişimciler, pazar bulabilmek adına ticari riskleri de üstlenebilirler. Bu durumda, nakliyat sigortaları bir sigorta pazarı oluşturarak

ülkelerin dış ticaret dengelerini sağlarken, varsa cari açıklarını kapatmaya yönelik pozitif değer kazandırarak ekonomilere katkıda bulunabilirler. Bu yöntemle dış ticarete teslim şekilleri önem kazanarak ülkeye döviz girdisi sağlanmasına neden olabilir (Uralcan, 2008). Bu yüzden ki; yukarıdaki tanımlamalarda ayrı ayrı belirtilen teslim şekillerinden ‘CIF ve CIP’ sigorta ve navlun ödenmiş şekliyle, ülkeye döviz girdisi sağlama açısından önemli bir rol üstlenmektedir. ‘CIP’ teslim şekli yalnızca karayolu taşımacılığında kullanılmakta olup, ‘CIF’ teslim şekli ise, diğer taşıma modlarında da uygulanabilmektedir. Dış Ticaret istatistikleri tablolarında CIF teslim şekli, ayrı bir satır olarak belirtilip ihracat içindeki payı da önemle vurgulanmaktadır (bkz. Tablo 2.1.).

2.5. LOJİSTİKTE EK DEĞER KAVRAMI VE SİGORTA ÖĞESİNİN EK DEĞERE KATKISI

Günümüzde; rekabet koşulları, piyasa şartları, fiyat politikaları, kalite gibi etkenlerin benzer durumda seyretmesi işletmeleri müşteri bakış açısında farklılaşma adına, sattıkları ürüne ya da verdikleri hizmete değer katma zorunluluğu içinde bırakmıştır (Akyıldız ve Tuna, 2007). Bir başka kaynakta; ‘Ek Değer’ için, *‘Herhangi bir endüstride faaliyet gösteren bir işletme için, üretim aşamasındaki temel hammadde kaynaklarından, nihai tüketiciye ulaşan tüketim mallarına kadar gerçekleşen tüm aşamalarda değer yaratan faaliyetlerin birbirine bağlı bütünüdür’* denilmektedir (‘Türk, 2004’, Koban ve Keser, 2010).

Bu kavramın anlamını ve lojistik açıdan vardığı nokta ile ‘Sigortalı Lojistik’ olarak tanımlandırılabilir, mevcut ‘Değer Zinciri’ kavramının irdelenmesi, konunun daha iyi anlaşılması yönünde katkı yaratabilir.

2.5.1. Değer Zinciri

Kavram olarak Michael Porter tarafından ortaya atılan ‘Değer Zinciri’ kısaca, bir ürünün her girdiği işlemde kaynaklanan ayrı bir değeri olduğu ve bu değerlerin birikimi ile birlikte ona marjinal bir artı değer kattığı tanımlamasıdır. İşletmelerin iş süreçlerinde kattıkları bu artı değer Porter’ a göre, lojistik anlamında içsel ve dışsal lojistik aktiviteleri şeklinde düşünülebilir (WEB_11, 2014).

İçsel lojistik aktiviteleri; üretim, envanter kontrolü, depolama, araç ve zaman planlaması, ürün yansımaları ile ilgili tedarikçilere dönüş ve ürünün ortadan kaldırılması olarak belirlenebilir. Dışsal lojistik aktiviteleri ise; müşterilere dağıtılan ürünlerin toplanması, depolanması, fiziksel olarak dağıtılması, satış, pazarlama, servis ve hizmet olarak sınıflandırılabilir (WEB_11, 2014).

Ayrıca bu aktiviteleri destekleyici aktiviteler de; ürün yönetimi, insan kaynakları yönetimi, bilgi teknolojileri ve tedariktir. Bu değerlerden her birinin ürüne farklı bir katkısı bulunmaktadır. Bu katkılar maliyet analizi ile belirlenerek işletme hakkında stratejik kararlar alınmasına yardımcı olmaktadır (WEB_11, 2014).

İçsel ve dışsal olarak nitelendirilen aktivitelerin bir kısmı kendi alanındaki maliyetleri düşürerek, bir kısmı da müşteriye sağlanan destek ve hizmetleri de ekleyerek ürün kalitesini, verimlilik ve etkinliğini artırarak değer katarlar (Genç, 2009).

Değer yaratma kavramı, müşteri ile işletme arasında uzun dönemli ilişkilerin sürdürülebilir bir çizgide devamlılığını sağlar. Görülmeyeni görmek ve yeni duruma göre çözüm geliştirmek, kavrama değer katmaktır. Ancak alıcının algıladığı değer yalnızca somut kavramlardan oluşmayarak, güven ve saygınlık gibi soyut kavramlar ile de desteklenmeye gereksinim duyabilir. *‘Müşterinin tüm yararları elde etmek için katlanacağı bedelin de ‘algılanan değer ‘ içinde yer aldığı unutulmamalıdır’* (Tanbaş, 2010, K-15).

2.5.2. Lojistik Değer ve Ek Değer

Lojistik; genellikle endüstriyel işletmelere hizmet sağlayan bir sektör olduğundan hizmet anlamında müşteriye verilebilecek her türlü konfor, ek değer olarak yansıyabilir. Dış kaynak kullanımı ile lojistik hizmet satın almaya olan talep artışının; taşımadan, gümrüklemeye, ambalajlamadan etiketlemeye, depolamadan dağıtım ve hatta risk değerlendirmesi ve sigortaya kadar birden fazla aktiviteyi birlikte yönetebilen lojistik hizmet üretenlerin profesyonelleşmesine katkı sağladığı görülebilir. Bir kaynaktan, *‘Lojistik Ek Değer’ kavramı, işletmenin bir bütün olarak yarattığı değere lojistik hizmetler vasıtasıyla katılan ek değer olarak yorumlanmaktadır’* (‘Fawcett E., Fawcett A., 1995’, Akyıldız ve Tuna, 2007) söylemi yer alır.

Lojistik maliyetlerin minimize edilmesi ile lojistik hizmet sağlayıcılar da daha koordineli, entegre ve daha geniş bir hizmet ağı sunar hale gelmişlerdir. Ancak Türkiye pazarında hizmet veren lojistik sağlayıcılar finansal ve operasyonel hizmetler konusunda henüz ihtiyaca yanıt verecek yeterlilikte kabul görmediğinden, taşıma-depolama ve gümrükleme üçgeninin dışına çıkamamıştır. Bir kısım çevreler bu zincirin kırılmasını, ve değer arttırıcı faaliyetlerin de hizmetler bütününe katılmasını, **‘tam lojistik hizmet’** yaklaşımı olarak görmektedir (Bakan vd, 8. Baskı, 2012). Kanımızca bu tanım **‘lojistik ek değer’** olarak nitelendirilebilir. Nihayetinde bu yaklaşım, tüketiciye ek değer olarak yansımaktadır.

Önceki bölümlerimizde lojistiğin bileşenleri olarak tanımladığımız; nakliyat aracı kurumları, taşıyıcılar, depolayıcılar, gümrükçüler, sigortacılar ve uluslararası gözlemci şirketler’ in her biri; lojistik kavramını pekiştirici, süreci ekonomik faydaya dönüştüren ve katma değer yaratan unsurlar olarak belirlenmiştir. Bu bileşenlerin her birinin uyum içerisinde, entegre ve eş anlı iletişim olanaklarını kullanarak çalışmaları, müşteriye lojistik ek değer sağlayabilir. Bu doğrultuda işletmeler, hizmet kalitesi ile yeni pazar arayışlarına girebilmekte, pazarda marka bilinirliği yaratabilmekte, vizyon sahibi, istihdam arttırıcı bir proses yürüterek hizmet sürdürülebilirliğini pekiştirebilmektedir.

Artan rekabetin ancak, maliyet avantajı yaratarak ve sunulan hizmet ve ürünleri farklılaştırarak kısaca ‘Lojistik Değer’ yaratarak üstesinden gelinebilir. ‘Lojistik Değer’ ve ‘Lojistik Ek Değer’ kavramları **Rutner ve Langley’** e göre; tedarik zinciri maliyetlerini minimuma düşürüp, işletme kârını maksimuma çıkartıp, müşteri memnuniyetini maksimum düzeyde tutmayı ‘Lojistik Değer’, pazar payı artırımı için gereken ek hizmet bileşenlerini ise, ‘Lojistik Ek Değer’ olarak tanımlamıştır (Akyıldız ve Tuna, 2007).

Buradan ‘Lojistik Ek Değer’ in, ‘Lojistik Değer’ kazanımı için bir araç olduğu sonucu çıkartılabilir. Günümüz lojistik sektörünün gümrükleme, depolama ve dağıtım ana unsurları içinde katma değerli hizmetler anlamında bilgi teknolojileri ve sigorta hizmetinin de geldiği söylenebilir.

2.5.3. Sigortalı Lojistik Ek Değer

Diğer olguların yanında önemli olan fark yaratmaksa, lojistikte sigorta hizmetinin de bu farklılıklardan biri olduğu kabul edilebilir. Günümüzde iyi bir sigorta danışmanlığı hizmeti vermek, bir rekabet silahı olarak kullanılmaktadır. Çünkü günümüzde taşıma hizmeti veren de, gümrükleme hizmeti veren de, depolama hizmeti veren de bu hizmeti, malı sigortalayarak vermek durumundadır. En azından malını emaneten teslim aldığı üçüncü kişilere karşı sorumluluklarını yerine getirmek ve malın zarar görmeden, eksiksiz kullanıcıya ulaşmasını sağlamak gibi bir yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu yükümlülük dış ticarete hangi teslim şekli üzerinden sözleşme yapıldığına göre değişse de, sonuçta taraflardan biri mutlaka bu sorumluluğu üstlenmek durumunda olacaktır **(bkz. Dış Ticarete Teslim Şekilleri)**.

Kanımızca; malın sigortalı taşınması ve sigortalı depolanması, hasar gerçekleşmesi durumunda zararın tümünün karşılanması ya da muafiyet oranında paylaşılması da, fark yaratacak bir ‘Lojistik Ek Değer’ olarak düşünülmelidir. Bu konuda yaratılan farkındalık, **Bölüm 4**’ de ele alınan ve **Ek 1, Ek 2**’ de örnekleri bulunan **‘taşıma sözleşmesi örneği’** ile **‘depo sözleşmesi örneği’** sözleşme maddelerinin satır aralarına yansımıştır.

Sürdürülebilir bir lojistik hizmetinin, sürdürülebilir bir sigorta risk paylaşımı hizmetinden geçtiğini söylemek hatalı bir söylem olmayacaktır. Bir başka deyişle; ticaretin devamlılığı için, riskin sigortalanmasının önemli bir ön koşul olduğu benimsenmelidir.

İşletmeler daha profesyonel hizmet alımları ile daha kaliteli ve süratli hizmet almanın avantajlarını kavramışlar ve organizasyonlarının bazı yapılarını fiziksel bütünlüklerinden soyutlayarak dış kaynak kullanımını tercih etmişlerdir. Böylece hem maliyetleri düşürmüşler, hem de depolama hizmeti veren üçüncü parti hizmet sağlayıcılar taşıma hizmeti vermek üzere, taşıma hizmeti veren üçüncü parti hizmet sağlayıcılar ise depolama hizmeti de vermek üzere yeniden yapılanmışlardır. Ayrıca ambalaj-paketleme, gümrükleme, sigorta, dağıtım ve dokümantasyon hizmetlerini de başarıyla organize edebilmektedirler. Dolayısıyla, nakliye ve lojistikteki bütünsel

avantajlar, asıl faaliyet alanına yoğunlaşmak isteyen işletmeler için de bir fırsat yaratabilmektedirler.

BÖLÜM 3. TAŞIMA MODLARI, KARAYOLU TAŞIMA GÜVENLİĞİ ve LOJİSTİK RİSK YÖNETİM SÜREÇLERİ

3.1. TAŞIMA MODLARI

Küreselleşme, bugün dünyada çok fazla konuşulan bir konu, neredeyse her akademik cümlede yer alan bir kavram. *‘Küreselleşme, her malın iyisinin dünyanın her yerinde bulunabilmesine yol açacak bir oluşumdur’* (Uralcan, 2011). Dünyanın herhangi bir yerinde bulunan en iyi mala ulaşım, en düşük maliyetle sağlanmalıdır. Ticaret gelişmeli, lojistik alanlar genişlemeli, ticaret daha da kolaylaşmalıdır.

Lojistik faktörlerinden biri ve en önemlisi olan taşıma sistemleri, ulusal ve uluslararası yerel mevzuatlar, ulaştırma ağları ve bilgi teknolojileri ile sürekli etkileşim halindedir. Lojistiğin beş doğrusundan biri olan doğru kalitede malı ancak; doğru miktarda, doğru zamanda, doğru yere, doğru fiyat ile, ulaştırmak doğru taşıma yöntemi ile mümkündür. Uluslararası taşımada arz ve talebi buluştururken rotalama, araç, yasal prosedürler, gümrük ve antrepo etkin şekilde rol oynamaktadır. Gümrüklerdeki yasal işlem hızları, yerel ülke kanun ve uygulamaları, coğrafik ve iklimsel özellikler, maliyet kaygıları, taşıma sistemi seçimlerinde önemli karar dönemeçlerini oluşturur. Karayolu taşıma sistemi de çoğunlukla bu seçimlerin içinde kendine önemli bir yer bulmaktadır.

Türkiye’ de lojistik sektöründe genel olarak taşıma maliyetleri % 50-55 düzeyinde iken, dünya ortalaması, % 15’ ler civarındadır. Taşıma sistemlerinin birleştirilerek bütünleştirilmesi, çoklu taşıma sistemlerinin mümkün olduğunca daha fazla kabul görür hale gelmesi, maliyetlerin düşürülmesi yönünde bir etki yaratabilir. Kamu otoritesinin iş dünyası ile bu yönlü mekanizmalar geliştirme çabası içinde, potansiyelin uygulamaya geçirilmesi için kombine taşımacılık koridorları oluşturacak yeni iş planları üzerinde çalışması gerekir (Erkeskin, 2014).

'Uluslararası taşıma sistemi içinde, tüm taşıma sürecinin başlangıç veya bitişinde genellikle karayolu kullanılmaktadır' (Çancı ve Erdal, 2009). Bu durumda araştırmamızda karayolu taşıma modu ağırlıklı incelenmeye çalışılmaktadır.

Ancak diğer taşıma modlarına da, kendi aralarındaki etkileşimlerine de, en azından karşılaştırma yapabilmek açısından kısaca değinilecektir.

3.1.1. Karayolu Taşımacılığı

Ucuz, esnek, verimli bir o kadar da riskli bir taşıma şeklidir. Kaza ve hırsızlık riski yüksek, elleçlemesi fazladır. Sabit maliyeti düşük, değişken maliyeti yüksektir. Değişken maliyetleri, araç eskime, yıpranma ve yakıt giderleri ile sürücü giderleri olarak düşünülebilir. Diğer taşıma şekillerinin hepsi ile kombine edilebilen tek taşıma yöntemi, en yaygın ve en eski olanıdır. Bu durum karayolunu vazgeçilmez yapmaya yeterlidir. Ülke ticaretinin yaklaşık % 90' ı (% 89,3) karayolu üzerinden yapılmaktadır (Karayolları G.M. Karayollarında Ağır Taşıt Trafikinin ve Yük Taşımacılığının Ağırlığı ve Eğilimleri 2007-2008-2009 yılı etüd sonuçları raporu).

Tablo 3.1.: Karayolu Taşıma Türünde Yük Taşımacılığı Oranları (ton/km)

	2000	2008
27 AB ÜLKESİ	73,7	76,4
TÜRKİYE	94,3	94,4

Kaynak: Karayolları G.M. Karayollarında Ağır Taşıt Trafikinin ve Yük Taşımacılığının Ağırlığı ve Eğilimleri 2007-2008-2009 yılı etüd sonuçları raporu: 10' daki tablo 2.1.1. den alıntı yapılarak düzenlenmiştir. (Karayolları G.M. raporunda TÜİK, den alıntı yapılmıştır: 2012)

Bu özet tabloda; 27 AB ülkesinin 2000-2008 yılları arasındaki karayolu taşımacılık oranları ve bu oranların sekiz yıldaki artışları mevcuttur. Alıntı yapılan asıl tabloda ise; tüm taşımacılık şekillerine göre ülkeler bazında yük taşıma oranları bulunmaktadır. Tablonun geneli incelendiğinde, birçok ülke taşımalarında da karayolu ağırlığı görülmektedir. Diğer taraftan özellikle diğer taşıma türlerinin Türkiye' de fazla gelişmemiş olması, gerek mal gerekse yolcu taşımacılığında karayolu araçlarına yapılan yatırımı arttırmıştır. Bu bağlamda denilebilir ki Türkiye, AB üye ülkeleri ile karşılaştırıldığında en büyük araç filosuna sahip ülkelerden biridir (Türkiye' de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri, Maliyet ve Rekabet Unsurları Raporu, 2012). Ancak Türkiye,

AB standartlarınca uygun özelliklerde olmayan, çevreci araç profilinden oldukça uzak ve yaşlı sayılabilecek bir araç parkına sahiptir. Bu durumun lojistik sektörü açısından bir tehdit unsuru olmasının önüne geçebilmek için kamu yönetimi tarafından alınan bazı önlemler bulunmaktadır. Bunların başında da mevcut yaşlı araç parkının yenilenmesinin teşviki çalışmaları gelmektedir.

Diğer taraftan Avrasya Bölgesi'nde merkezi bir konumda bulunan Türkiye için yurtiçi mevcut (ton-km) oranı karayolu taşımacılığı için % 80,63 olmakla birlikte, gelecekte 2023 için bu oranın % 60' lar düzeyine çekilmesi hedeflenmektedir. Aynı raporda ('Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023'', TR52 Düzey 2 Bölgesi Ulaştırma Sektörü 2013 Vizyon Raporu), diğer taşıma türlerine göre pay dağılımına bakıldığında demiryolu taşıma türünde % 4,76 olan mevcut (ton-km) yurtiçi yük taşıma potansiyelinin de % 15' ler düzeyine yükseltilmesi hedeflenmektedir.

Karayolu taşımacılığı, '**door to door**' olarak literatürde yerini almış kapıdan kapıya tek teslim şeklidir. Karayolunun olduğu her noktaya teslim yapabilmektedir. Hemen bütün yük biçimlerinin taşınmasına olanak vermesi gibi özellikler, karayolu taşımasının yetenekleri arasında sayılabilir. Denizyolu ve demiryolu araçlarına göre daha küçük ebatlarda olduğundan esnek bir hareket kabiliyeti bulunmaktadır.

Karayolu taşımasında yatırım maliyeti diğer taşıma şekillerine göre daha düşük olabilir. Bu da daha düzenli ve sık sefer olanağı getirebilir. Çevre kirliliği, trafik sıkışıklığı, kapasite darlığı, gürültü kirliliği, artan yakıt tüketimi gibi dezavantajları bulunabilir. Yanı sıra ro-ro taşımacılığı karayolu taşımacılığına alternatif gibi gözükse de aslında genellikle karayolu taşıma modu ile birleştirilerek yapılmaktadır ve konteynerler lastik tekerlekler üzerinden indirilmediği sürece taşıma modları değerlendirmesinde ro-ro taşımacılığına rakamsal olarak, karayolu taşımacılığı içerisinde yer verilir. Ro-ro taşımacılığı, lastik tekerlekler karayolu araçları üzerinden indirilmeden suyolları aşarak gerçekleştirildiği için karayolu ile yük taşımacılığı sınıfında yer almakta, ancak taşıma sırasında suyolları kullanıldığından karayolu taşıması açısından büyük bir avantaj konusu olmaktadır. Bu avantajın ülke ekonomisi ve lojistik maliyetler göz önüne alınarak olumlu değerlendirilmesi ve ro-ro taşımacılığının mümkün olan her rotada kullanılma olanağının yaratılması için yeni

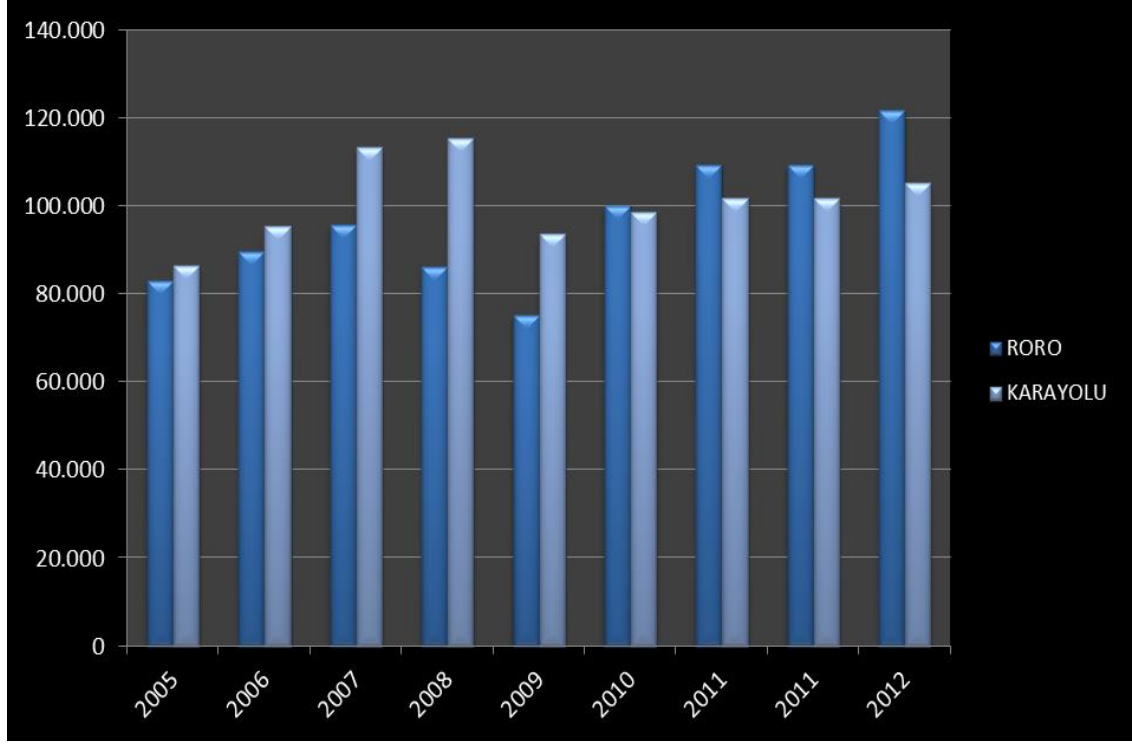
yatırımlar yapılması sağlanmalıdır. Bu çalışma çerçevesinde geliştirilen projeler, son dört yılda ro-ro taşımacılığında bazı yatırımlara olanak yaratmıştır. Ro-ro ile gidilebilen Avrupa ülkelerine olan karayolu taşımalarımız içinde yer alan Ro-ro taşıması 2009-2012 yılları arasında % 44,5 dan % 53,6 düzeyine ilerlemiştir.

Tablo 3.2.: Ro-ro ile Gidilebilen Avrupa Ülkelerine Taşımalarımızda Karayolu/Ro-ro Karşılaştırma Tablosu)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2012
RORO	83.113	89.614	95.782	86.260	75.349	100.179	109386	109.386	121.708
KARAYOLU	86.463	95.399	113.411	115.437	93.712	98.807	101914	101.914	105.244
TOPLAM					169.061				226.952
%					% 44,5 ro-ro				% 53,6 ro-ro

Kaynak: UND

Ro-ro taşımacılığında kara araçları bir kez fabrikadan yüklendikten sonra yeniden yüklenip boşaltılmasına gerek kalmadan tüketiciye ulaşabilmektedir. Böylece elleçleme sayısı düşerek, mal hasarlara karşı korunabilir ve aktarımlar sırasında daha az yol kat eden araçların da yıpranma süresi azalabilir (WEB_12, 2013). Ayrıca ro-ro taşımacılığı taşıma süresini kısaltıp karayolu alternatif güzergâhlarında meydana gelen çalınma ve yağmalama olaylarına da çözüm getirmektedir (Çancı ve Erdal, 2009).



Şekil 3.1.: Yıllar İtibarıyla Karayolu ve Ro-ro Taşımacılığı Karşılaştırması

Kaynak: UND

Gelişmesi desteklenen ro-ro taşımacılığı için daha genç deniz ve kara ulaşım filosu desteklenerek, sigortacılık kaza branşında muafiyetlerin düşürülmesi çalışmaları ile maliyetlere olumlu katkılarda bulunulabilir. Karayolu kaza risklerinden kurtulma, transit geçişlerde gümrük vergilerinden döviz tasarrufu, uzayan gümrük formalitelerinden zaman tasarrufu, karayolu aşınma ve onarım masraflarında azalma gibi avantajları da bulundurabileceğinden ro-ro taşımacılığının kullanım sıklığının artırılmasında ülke ekonomileri açısından yarar bulunabilir. Özellikle ülkemizde gerek iç suyolları, gerekse uluslararası taşımalarda güvenle kullanımının desteklenmesi, bu konudaki yatırımların teşvik edilmesi, gelişen ticarete rekabet maliyetinin azaltılmasında önemli bir kavram olarak düşünülebilir.

Her ne kadar operasyonel yönden artıları bulunsa da, karayolu taşımacılığının en büyük olumsuzluklarından biri olarak, transit geçişlerin yoğun olmasından dolayı ülkelere göre farklılık gösteren yerel gümrük mevzuatları olduğu söylenebilir. Bürokratik işlemlerin ağır çalıştığı ülkelerde ekstra bekleme süreleri malın tesliminin

gecikmesine neden olabilir. Oysa deniz ve hava taşımacılığı direkt gidiş olduğundan ara bürokrasi ile zaman kaybı önlenmektedir. Ağır tonajlı taşımalarda ‘**Karayolu Taşıma Mevzuatı**’ na uygunluk arandığından zaman zaman gece taşıması beklenerek, zaman zaman da tonaj yönünden çıkan sorunlar nedeniyle taşıma süresinin uzamasına veya karayolunda taşınmasına engel oluşturabilmektedir.

Ülkemizde genellikle karayolu üzerinden yapılan kargo taşımacılığı, uluslararası standartlarda bir hizmet kalitesine ulaştığında yalnızca yurtiçi müşterilerine değil, aynı zamanda bölge ülkelerine transit hizmetlere de olanak sağlayabilir. Arzu edilen gelişmelerin gerçekleşmesi durumunda Türkiye, uluslararası lojistiğin bir cazibe merkezi haline gelebilir. Bu amaçla bazı kargo şirketleri uluslararası sermaye birleştirmeleri, hisse satışları ya da şirket evlenmeleri ile gelişmiş ülke sermayelerinden know-how desteği alabilmenin yollarını aramalıdır.

Günümüzde ‘AB mevzuatına içerik olarak % 98 oranında uyum sağlanmıştır. Böylece, karayolu taşımacılığı, AB’ ye adaylık sürecinde en hazır sektörlerden biri haline getirilmiştir. 58 ülke ile ikili karayolu taşıma anlaşmamız mevcuttur. Türk taşımacısı Avrupa, Asya ve Afrika’yı kapsayan geniş bir dünya coğrafyasında faaliyet göstermektedir’ (WEB_13, 2013).

Ancak, karayolu taşımasının altyapısından, sürücü eğitimlerine kadar, yük ve araç güvenliği konusunda yapılmasının yararlı olacağı geliştirmeler konusunda da bazı hazırlıklar yapıldığı çeşitli zeminlerde zaman zaman kamuoyuna duyurulmaktadır. Taşıdığı riskler dolayısıyla bu amaçla gelecek başlıklarda yük ve araç güvenliği konularına değinilerek, karayolu taşımacılığında karşılaşılan riskler üzerine de dikkat çekilmeye çalışılacaktır.

3.1.2. Denizyolu Taşımacılığı

Ticari taşımanın tarihsel geçmişinde günün ulaşım koşullarına göre, en fazla kullanılan taşıma yöntemi olarak denizyolu görülmektedir. Ticaret, deniz taşıması ile başlar, zamanla İpekyolu ile karayolu keşfedildiğinde ise kara parçasının içlerinde de ticaret gelişmeye ve pazara girmeye devam eder.

Denizyolu, yükte ağır taşımada tercih edilen, taşıma süresi açısından diğer taşıma modlarına oranla en yavaş olan taşıma şeklidir. Liman yapımları açısından düşünüldüğünde sabit maliyeti yüksek, değişken maliyetleri düşük olduğundan fiyatlamada da diğerlerine karşı uzun vadede birim maliyetinde avantaj yaratabilir. Bu yüzden sürenin önemli olmadığı durumlarda ucuz bir taşıma şekli olarak değerlendirilebilir. Özellikle Uzakdoğu ticaretinde sıklıkla kullanılır. Araç taşıma, petrol türevi ve çuval gibi dökme yük taşıma, konteyner taşıma gibi alanlarda tercih görür. Elleçleme ve kaza riski karayolu taşımaya göre daha azdır, dolayısıyla daha güvenlidir. Karayolu ile birleştirilebildiğinden kombine operasyonlara elverişlidir. Liman maliyetlerini düşünerek mevcut limanların en verimli şekilde kullanılması ve lojistik liman merkezleri kurulması konusunda çalışılması, genel lojistik maliyetlerini düşürücü bir etki yaratabilir.

Denizyolu ticaretinde düzenli hat taşımaları, bu alanda sürekliliği sağlamaya yardımcı olabilir. Önceden programlanmış olan geminin tam dolu olup olmaması, çıkış zamanını etkilememektedir. Böylece önemli bir aksaklık olmadıkça varış zamanı ve rotası da değişmeyeceğinden teslim süresinde bir bilinmezlik yaşanmayabilir. Ancak gemi doluluğunun sağlanması için parsiyel yük organizatörlerinin gemiye yük takviyesi yapması gerekebilir. Yük organizatörlerinin disiplinli ve organize çalışmaları maliyetin düşürülmesi açısından ne kadar önemliyse, istiflemeye gemi dengesinin ve gemi kazalarının önlenmesi açısından da oldukça önemlidir ve dikkat gerektirmektedir.

Ticari taşımada denizyolu kullanımının verimlilik artışı, liman hizmetlerinin de yeniden ele alınmasını ve donanımlarının günümüz ihtiyaçlarına yanıt verecek hale getirilmesini kaçınılmaz kılmaktadır. Liman hizmetleri; eğitimli işgücü ve personel, bilgi iletişim yatırımlarının artırılması, liman taşıma ünitelerinde ve araç gereçlerinde teknolojinin kullanımı, liman sahasının yükleme-boşaltmada ve depolamada daha verimli hale getirilmesi gibi kazanımlarla ticarete hizmet etmeli ve geliştirilmelidir.

Karayolunda geliştirilmeye çalışılan lojistik üs kavramı, liman işletmeciliğinde de kullanılabilir ise, gemilere verilen hizmetlerin ve çalışan personelin kalitesi ile üst düzey hizmet kalitesi yakalanarak uluslararası taşımada döviz girdisi artışı sağlayabilecek kapasitededir. Bu konuda üç tarafı denizlerle çevrili, alt yapısı liman

yapmaya elverişli olan ülkemizde yapılması düşünülen Mersin lojistik liman üssü, başlangıç olarak seçilen lokasyonlardan biridir (WEB_14, 2013).

3.1.3. Havayolu Taşımacılığı

Özellikle; yükleme noktasından varış noktasına süratle ve güvenle ulaşması gereken küçük hacimli yüksek değerli mallar için ideal bir taşıma şeklidir. Elleçleme, diğer taşıma modlarına oranla daha az olduğundan hırsızlık ve kırılma riski düşük, ancak sabit ve değişken maliyetlerin yüksekliğinden dolayı fiyatlandırması da yüksektir. Genellikle uzak mesafe ve acil kargo taşımalarında kullanılır. İlaç nakliyesinde ve afet durumlarında da kullanılabilir.

Petrol fiyatlarının yüksekliğinden dolayı maliyeti en yüksek taşıma şekli olarak bilinir. Ağırlıklı olarak yük taşımada değil yolcu taşımada kullanılır. Ancak, küresel ticaretin gerekliliği olarak, malın menşeinin önemi olmadan en ucuz mala ulaşmanın kolaylığı devreye girdiğinde havayolu taşıması, acil numune gönderimi ve sipariş hızının artırılması açısından oldukça fazla ilgi görmektedir.

Maliyet yüksekliği kalite yüksekliği ile karşılanmaya çalışılarak havayollarındaki **e-bilet** uygulamaları **e-kargo** uygulamaları olarak yük taşımacılığına da hizmet edecek yatırımlara kavuşabilir. Bu konuda yapılan düzenlemeler ile gümrük ve dış ticaret işlemleri birleştirilerek, kâğıtsız geçiş sistemi getirilmiş, bürokrasi azaltılmış, sigorta maliyetleri düşürülmüş, kargo güvenlik ve izlenme seviyeleri yükseltilmiştir.

Bu doğrultuda geliştirilen sistemler, havayolu kargo taşımasının yıldızını parlattığından, bazı havalimanlarındaki kargo terminallerinin ve antrepoların daha iyi ve kaliteli hizmet verebilmesi açısından genişletilerek, taşıma ve elleçleme personellerinin eğitimlerine önem verilmekte, bilgi teknoloji ve iletişim sistemlerinin yenilenmesi sağlanmaktadır.

2012 yılı TÜİK verilerinden derlenen bilgiye göre verilen çaba yerini bulmuş, Türkiye’ de havayolu ile ihracat bir önceki yıla oranla % 154 artış göstermiştir. Örneğin; teslim hızı avantajından dolayı kesme çiçek, canlı hayvan, kıymetli evrak ve kıymetli maden ile yaş-sebze-meyve ihracatında da tercihen kullanılan taşımacılık şekillerinden olan havayolu taşımacılığında Antalya Havalimanı, ihtisas gümrüğü

açılması ve soğuk hava depolarının sayısının artırılması ile var olan potansiyelin daha da artacağı belirtilmektedir (WEB_15, 2013).

3.1.4. Demiryolu Taşımacılığı

Sabit maliyeti oldukça yüksek olduğundan bu konuda denizyolu ve havayolu taşımacılığı ile yarışabilir. Özellikle ülkemizde özel sektörün taşımacılık alanında bu güne kadar giremediği bir alan olduğu söylenilebilir. Ancak günümüzde yasal düzenlemelerin de yapılması, özel sektöre kısmi özelleştirme ya da kullanım hakkı şeklinde nitelendirilen bir yatırım olanağı tanımaya başlayabilir. 50 tona varan taşıma kapasitesi ile, genellikle ağır sanayi makinalarının taşınmasında kullanılabilir. AB ülkelerinde olduğu gibi, fabrika içlerine kadar raylı sistem döşenmesi, kapıdan kapıya olanağı sağlayabileceğinden, hem karayoluna olan bağımlılığı azaltabilir hem de taşınan mal, demiryollarının çevreci ve güvenli sistemlerine teslim edilebilir.

Her türlü taşımının vagonlarla raylar üzerinde yapılması çok mümkün olamamaktadır. Bu konuda da devlet desteği ve özel sektör yatırımlarının artırılmasında teşvikler olabilir. Yüklemede hacim kullanımının verimli hale getirilmesi, vagon içi farklı tasarımların yapılması ile mümkün olabilir. Bu alanda yapılacak geliştirmeler artan ticaret hacmi içinde raylı taşımının payını arttırabilir.

Taşıma süresinin uzun olması açısından, denizyolu gibi süre kısıtı olmayan taşımalarda kullanılması daha uygun olabilir. Ağır tonajlı taşımalarda karayolunun yükünü hafifletmekte, yapılan sabit yatırımlar uzun vadede birim başına toplam maliyeti düşürebilmektedir. Bu açıdan 500 km. den daha uzun taşımalar için birim maliyet avantajı artabilir.

3.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Petrol ve gaz taşımada kullanılan boru hattı, ayrı bir taşıma şekli olarak gösterilebilir. Sabit maliyeti yüksek ancak değişken maliyeti düşük ve dayanıklı olması diğer özelliklerindedir. Yumurtalık boru hattı, Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattı ve Azerbaycan-Türkiye-Yunanistan hattı Türkiye açısından stratejik bir önem taşımaktadır (Acar, 2010). Özel alaşımli boru, ara istasyon ve teknik altyapı, sektörün önemli donanım sistemlerini oluşturabilir.

Ayrıca özellikle Avrupa Birliği ülkelerinde kullanılmakta olan, malların pnömatik boru hatlarından taşınması işlemi olan **‘kapsül taşıma sistemi’** de, son dönemlerin gözde boru hattı taşıma şekillerinden olarak gösterilebilir. Elleçlemesi yok denecek kadar az, güvenliği ve sürati fazladır. İlgili çevrelerce, boru hattı taşımacılığının, yeraltı ulaşım hatları tıkanmış kentsel alanlarda, hızlı ve zamanında mal taşımak için güvenli ve ekonomik bir yol olarak gelecekte daha fazla ilgi göreceği düşünülmektedir.

Boru hattı taşımacılığı yalnızca geçmişte kullanıldığı ve bilindiği şekliyle değil, günümüzde uzun mesafe sıvı aktarımlarında da kullanılmaya başlanmış ve gelecekte daha yaygın kullanım alanları bulacağına kesin gözüyle bakılır durumdadır.

3.2. KARAYOLU TAŞIMA KORİDORLARI

‘Türkiye dış ticaretinin büyük bir kısmını kıta Avrupası ile gerçekleştirdiğinden, karayolu taşımacılığı Avrupa ülkeleri ile yapılan ticarete en önemli ve en çok tercih edilen nakliye tipidir’ (Demir, 2008). Ayrıca; bu yolların kullanımındaki serbestlik ve kullanım artışı, Kapıkule’ den Bulgaristan bağlantılı Avrupa, Uzunköprü üzerinden Yunanistan’a, Kapıköy bağlantılı İran ve Orta Asya’ ya, Nusaybin ve İslahiye bağlantılı Suriye ve Irak’ a ulaşım daha az maliyetli ve daha güvenli hale gelecektir (Acar, 2010). Ancak ülkemizde raylı sistem, lokomotif, vagon gibi yatırımların da özel sektör desteği ile güçlendirilmesi, bu taşıma şeklinin yaygınlaşmasını sağlamak açısından önem taşımaktadır.

Dünyada ulaştırma göstergelerinde belirtilen rakamlara göre, tüm dünyada kullanılan karayolu uzunluğu 68.937.575 km. (World Factbook, 2010) dir. Bu kara yolunun AB sınırları içinde kullanılan Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu kısmı 2009 yılı itibarıyla 24.240 km. olup, bu yolun Türkiye’ de kalan uzunluğu 6.967 km. dir. Bu uzunluk toplam 24.240 km. lik ağın % 29 gibi üçte birlik bir bölümünü oluşturmaktadır (‘World Factbook, 2010’’, Gülen, 2010-70). Türkiye karayolu uzunluğu ise, toplamda 63.996 km. dir. Türkiye’ de yolcu taşımacılığının % 94’ ü, mal taşımacılığının ise, % 90’ ı karayolu üzerinden yapılmaktadır (Gülen, 2010-70).

Bu bilgi, ülkemizde taşıma kurgusunun karayoluna ne kadar bağımlı olduğunun bir göstergesidir. 1950’ li ve özellikle 2000’ li yılların başlarından itibaren karayoluna yapılan altyapı yatırımları bu durumu körüklemiş, ‘dört tarafı deniz olan, iç su yollarını

kullanarak Akdeniz-Avrupa, Karadeniz-Rusya güzergâhını kullanmakta kolaylığı olan Türkiye için belki de kısmen de olsa hatalı bir yatırımdır' denilebilecek kadar stratejik bir sonuca neden olmuştur. Ayrıca, demiryolu altyapısına yapılması gereken yatırımların yüksek maliyeti dolayısıyla tamamen devre dışı bırakılmasını da unutmamak gerekir. Bu doğrultuda bugün Türkiye, ulaştırma alanında aldığı doğru kararlar ve özelleştirme yoluyla 'yap-işlet-devret' ile demiryolu ağını geliştirmenin ve kombine taşımacılık entegrasyonu yapmanın yollarını aramaktadır. Demiryollarının, kullanım hakkı devri ile yarı özelleştirilmesi sonucu geliştirilen uygulamalar, konteyner taşıma sisteminin demiryoluna kaydırılarak kolaylıkla ve düşük değişken maliyetle yapılabilmesini sağlayabilir. Bu durum, elleçleme ve dolayısıyla hırsızlık faaliyetlerinde de önemli ölçüde azalma görülebilmesine neden olabilir.

2012 yılında toplam Türkiye dış ticaretinin (389.009 milyon dolar), % 37' si AB ülkelerine, % 31' i Ortadoğu ve Asya ülkelerine yapılmıştır. Bu durum, 2005 yılı baz gösterge alınarak bakıldığında toplam dış ticaretin (190.250 milyon dolar); % 49' unun AB ülkelerine, % 21' inin ise Orta Doğu ve Asya ülkelerine yapıldığı gerçeği ortaya çıkmaktadır. Aradaki oransal farklar dikkate alındığında; son sekiz yılda azalan AB ülkeleri ile dış ticaret hacminin, Ortadoğu ve Asya ülkelerine kaydığı görülmektedir (WEB_16, 2013). Dolayısıyla, yeni dünya düzeni içerisinde belirlenmeye çalışılan ve dikkate alınan kriterler ile yeni yol güzergâhlarının devreye alınmasında Türkiye, stratejik, politik ve sosyo ekonomik konumunun önceliklerinden yararlanmayı önemsemelidir.

Bugün Türkiye, bulunduğu konumu en stratejik şekilde değerlendirerek, kendisini baypas etme ihtimali olan Trans-Avrupa güzergâhı üzerindeki Pan-Avrupa (TEN-T), gibi koridorları devre dışı bırakarak yeni güzergâhlar üzerinde çalışmalar yapmalıdır. Bu güzergâhlar üzerinde belirlenen 10 koridordan sadece 4., 8. ve 10. koridorlarda yer alan ve yer alma savaşı veren Türkiye, bu koridorlar üzerindeki bağlantı yollarında da baypas edilmeye çalışılmaktadır. Ayrıca, TRACECA bağlantı ağlarında da önemli bir rolü bulunduğu için ağırlıklı olarak bu planlamalara kesinlikle daha aktif şekilde dâhil olmalıdır (Gülen, 2010-70).

Türkiye, gerek AB ülkeleri, gerekse diğer Avrupa ülkeleri ile olan ticaretini önceki yıllarda yakaladığı oranlara yükseltebilmek için ulaşım yollarını da yeni güzergâhlara

entegre etmek durumundadır. TOBB (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği) tarafından desteklenen ve yürütölen Anadolu üzerinden Avrupa' ya yapılan dış ticaret hacmine ivme kazandırmak amacıyla 'BALO' uygulama projesi, global ölçekli bir Türkiye projesine dönüşme yolunda ilerlemektedir. Her türden ulaşımın, ticaretin bel kemiği olduğu unutulmamalıdır. Türkiye' nin Ortadoğu pazarına ve önceki yıllarda ticaretini yok seviyelerinde tuttuğu özellikle Afrika ölkelerine olan ticaretini de arttırmak için karayolu dışında da olsa, yeni rotalar geliştirmek, diğer taşıma modlarına entegre olmak durumundadır.

AB ölkelerinde de Türkiye' de olduğu gibi ticaret, karayolu ağırlıklı yapılmaktadır. Ülkemizde karayolu ile mal taşıma faaliyeti arttıkaça, bunun bir düzen dâhilinde yapılması gerektiği, taşıma faaliyeti içindeki sektörleri ve tarafları, iş tanımları ve sorumlulukları bazında birbirinden ayıracak, taraflar arasında zaman zaman oluşan ihtilafları kanun çerçevesinde giderecek, yasal sınırlara oturtma gerçeği de ortaya çıkmaktadır. Bu durum kanun koyucuları, tarafların görev tanımlarını yasal çerçeve ve sorumluluklar dâhilinde belirlemeye itmektedir. Dolayısıyla 2003 yılında çıkartılan 4925 sayılı '**Karayolu Taşımacılık Kanunu**', sonrasında uygulamaya geçildikçe hissedilen eksiklik ve hatalar doğrultusunda, hazırlanan yönetmelikler ile beslenmiş ve bugünkü halini almıştır.

3.3. KARAYOLU TAŞIMA KANUNU (KTK)

Bugün uygulamadaki kanun; Türkiye' de kamuya açık karayolları üzerinde kamu-özel sektör işbirliğine dayanan ve sürdürülebilir bir karayolu ulaştırma sisteminin oluşturulmasına ve karayolu trafik güvenliğinin arttırılmasına katkı sağlayabilir. Bu kanun; taşımacılık, depolama, lojistik işletmeciliği, taşıma işleri komisyonculuğu, gibi işletme tanımları, alınması gereken yetki belgeleri, tehlikeli madde taşıma kuralları, taşımalarda kullanılacak taşıt tanımları ve yükleme kapasiteleri, yetki belgelerine dayalı sorumluluk ve zorunluluklar, trafik güvenliği, yük ve yolcu güvenliği, çalışan istihdamlarında uyulması gereken kurallar, eğitim, zorunlu sigortalar, ceza ve denetimler, tüketici hakları gibi ana başlıklar altında toplanmıştır (Karayolları Taşıma Kanunu).

Düzenlenen kanun; ulusal ve uluslararası hukuk ve kurallarla uyumlu, trafik güvenliğini ön planda tutan, doğal çevreye duyarlı, ülke ekonomisine ve sosyal yaşamına katkı sağlayan, gelişmiş teknolojilerin üst düzeyde kullanıldığı, ülkemizin coğrafi konumunu kullanabilen, diğer ulaşım türleri ile dengeli bir biçimde bütünleşmiş, kamu-özel sektör işbirliğini önemseyen bir karayolu ulaştırma sistemini oluşturmaya çaba göstermektedir. KTK' na göre yolcu ve eşya taşımalarının tarafları; gönderen, alıcı ve taşımacıdır. Taraflar arasındaki ilişkiler ise sözleşmelere dayalıdır. *'Sözleşme olmaksızın yolcu ve eşyanın taşınması yasaklanmıştır'* (Görçün, 2008). Tüzel kişiliklerde tarafların tercihlerine göre hazırlanarak karşılıklı imzalanılan taşıma sözleşmeleri, yolcu ve mal taşımalarında yerini, fiş, makbuz ve bilet arkasına yazılan sözleşme maddelerine bırakmaktadır. Bu belgeler tarafları bağlayıcı bir nitelik taşır.

Bir malın gönderici tarafından taşıyıcıya teslimini ise, 'ambar tesellüm fişi' belgelerken, herhangi bir ihtilaf durumunda hukuki yollara başvuru sağlayabilmektedir. Ayrıca malın alıcısına tesliminde de aynı belgenin diğer nüshası kullanılıp, malın teslimi sırasında alıcısına imzalatılarak taşıyıcı tarafından saklanabilir.

Karayolları Trafik Yönetmeliği (**KTY**), araçların yük kapasitelerini de belirlemiştir. KTY' nin 128. maddesine göre azami araç genişliği 2,55 metre, azami yükseklik ise, 4,00 metredir. Bu kısıtlar araçların haddinden fazla ağır ve haddinden fazla yükseklikte yük taşımalarını ve özellikle yükseklikten kaynaklı köprü çarpmaları ve doluluktan kaynaklı araç devrilmeleri (ağırlıkta % 5' lik bir tolerans tanınmaktadır) gibi trafik hasarlarının azaltılmasını sağlayabilir. Tüm bunlar; yük taşımalarında kaza branşının H/P oranını pozitif etkileyeceğinden, bu durum sektör bazında toplam hasar açısından primlere de pozitif yansiyabilir.

Ayrıca; 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu (TTK), taşıma ve lojistik kurallarını da yeniden düzenlemektedir. TTK' nin dördüncü kitabını oluşturan ve 850. maddeden itibaren başlayan '**Taşıma İşleri**' başlığı altındaki Taşıma Hukuku' na ilişkin düzenlemeler, Avrupa Topluluğu' nu kuran Roma Anlaşması' nın taşımaya ilişkin topluluk politikalarının esaslarını belirleyen hükümler göz önünde tutularak yapılmıştır. Söz konusu kuralların temelinde topluluğun ana hedeflerinin, ortak bir taşıma politikası çerçevesinde izlenmesi düşüncesi yatar. Taşımanın farklı cepheleri bu suretle ortak politikalar bağlamında yeniden düzenlenmiştir.

Burada amaç; uluslararası taşımaya ilişkin ortak kuralların konulması, yerleşik olmayan taşıma şirketlerinin üye ülkeler içinde serbestçe hizmet sunabilmelerinin sağlanması ve taşıma güvenliğinin, sağlık ve çevre korunmasının en iyi şekilde gerçekleştirilmesidir.

TTK' nun dördüncü bölümü, Avrupa kara taşıması hukukundaki reform çalışmalarından etkilenecek düzenlenmiştir. Bu nedenle yeni kanunda 'CMR KONVANSİYONU' nun etkisi oldukça fazladır. CMR, Avrupa bağlamında uluslararası nitelikte bir düzenleme olmasına rağmen, aynı zamanda, bir çeşit 'uyumlaştırma yönergesi' rolü de üstlenir. Avrupa ülkeleri, devletlerin ulusal hukuklarını CMR ile uyumlaştırırken, onun ilkeleri doğrultusunda kendi iç hukuk düzenlemelerini de reforme etmişlerdir.

1926 yılında kabul edilmiş olan eski TTK' nin içerdiği birçok taşıma hükmü, bugün referans ülkelerin kanunlarından bile çıkartılmıştır. Söz konusu hükümler hem Türkiye'yi uluslararası piyasaların dışında tutmakta, hem taşıma sektörünün gereksinimlerine cevap verememekte, hem de yorum güçlükleri doğurmaktaydı. Bu gerekçe ile hareket edilerek yeni TTK hükümleri hazırlanırken CMR ile eski TTK' nin çoğu kez çelişmesinin çıkardığı sorunlar da dikkate alınmış, bu nedenle taşımanın CMR hükümlerine uygun bir tarzda kaleme alınması yoluna gidilmiştir.

Günümüzde iç taşıma işleri ile ilgili kurallar, 6102 sayılı yeni TTK' nin ilgili hükümlerince uygulanmaya başlanmıştır. Bu durumda eski alışkanlıklar ile birlikte mağduriyetlerin ortaya çıkmaması adına bazı konularda özellikle hassasiyet gösterilmesi gerekmektedir (Av. Egemen Gürsel Ankaralı ders notları, 2013).

Bu durumu bir örnekle açıkladığımızda daha anlaşılır olabilir.

*'Treyler ile yapılan taşımalarda ortalama yük ağırlığının 15-20.000 kg. aralığında olduğu varsayıldığında, taşınan malların değeri çok yüksek olmadıkça, büyük bir kısmının değeri, taşıyıcının sorumluluk limitinin altında kalacaktır. Yani malın bedelinin tamamı rücu yapılabilecektir. Örneğin; 15.000 kg. lık kargo yükünde karayolu taşımacısına (15.000 kg. *8,33 SDR* 2,7658 kur=345.586,71 TL. /01.10.2012 tarihli TCMB kuru baz alınmıştır) tutara kadar rücu yapılabilir.*

Ancak, bilgisayar parçaları, elektronik eşya, markalı tekstil ürünleri gibi pahalı ve hafif ürünlerin bedelleri taşıyıcının sorumluluk limitlerinin çok üzerinde olabilir. Yani sıra yüksek bedelli makine ve proje yüklerinde de taşıyıcının sorumluluk limiti emtianın bedelinin çok altında kalabilmektedir' (Sarı ve Günaydın, 2012).

Araştırmamızda, konu ile ilgili detaylara 'CMR-TTK hükümleri karşılaştırması' konu başlığı altında ayrıca yer verilmektedir.

3.4. KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YÜK GÜVENLİĞİ

Dünya pazarında malların % 90' ının ağır tonajlı araçlar ile karayolu ile taşındığını düşündüğümüzde (WEB_17, 2014), karayoluna yapılacak olan yatırımların da ne denli önemli olduğu ortaya çıkmaktadır. *'Ülkemizde de yük taşımacılığının % 89,4' ü, yolcu taşımacılığının da % 91,7' si karayolu ağı üzerinde gerçekleşmektedir*' (Tuncay vd, 2011). Önceki bölümlerde de belirttiğimiz üzere farklı kaynaklarda farklı oranlar belirtilmiş olsa da bu durumun, tarih farklılıklarından kaynaklandığı söylenilebilir. Ayrıca zaten Türkiye' de karayolu taşımacılığının kullanım oranı hakkındaki bilgiler % 1-1,5 oransal aralığında değişiklik göstermektedir ki sonuç itibarıyla önem taşımamaktadır.

Karayolu taşımacılığında yükün güvenle varış noktasına taşınabilmesi için farklı alanlarda çeşitli iyileştirmeler yapılabilir. Mutlak güvenliği sağlamak; öncelikle güvenliği ortadan kaldıran ya da engelleyen unsurların araştırılması, sonuçların değerlendirilmesi, sınıflandırılması ve iyileştirme çalışmalarının yapılması ile mümkündür. Bu amaçla uluslararası alanda AB ülkelerinin çalışmaları bulunmakla birlikte, bu çalışmaları baz alarak konu ile ilgili ülkemizde de çeşitli iyileştirmeler, kanun değişiklikleri ve uygulamadaki aksaklıkların giderilmesine yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Öncelikle trafik kazalarının kaynakları araştırılmış, bulgular sonucunda yol haritaları belirlenmiştir. Ülkemizde trafik kazalarının yaklaşık % 95' inin insan faktöründen, kalan % 5' lik kısmının ise çevre ve yol faktörü ile araç faktöründen kaynaklandığı belirlenmiştir (Tanbaş, 2010, AD-05).

Bu doğrultuda, para cezası ve hapis cezası gibi adli cezalar, puan cezası ve ehliyet geri alma gibi idari cezalar arttırılmakta, sürücü belgesi alımlarında yeniden düzenlemelere gidilmekte, ağır vasıta kullanımlarında yeni belgeler (SRC) uygulamaya

konularak yaptırımlar uygulanmakta, trafik yönetmelikleri yeniden düzenlenerek yük ve yolcu taşımacılığını daha güvenli hale getirecek kurallar konulmakta, eski araçların trafikten çekilmesine yönelik yönetmelikler çıkartılmakta, yol yapım ve sinyalizasyon çalışmalarında yeni düzenlemeler devreye sokulmakta, karbon salınımını azaltarak doğaya daha az zarar veren, enerji kaynaklarını tasarruflu kullanan akıllı ulaşım teknolojileri üzerine üniversiteler ile işbirliği yapılarak akademisyenler düzeyinde ar-ge çalışmaları yapılmakta, karayolları üzerindeki yükü hafifletmek adına diğer ulaşım yollarını da teşvik edici önlemlerin alınması üzerine yeni yatırımlar, gibi çözümler üretilmesi ülke gündemindedir.

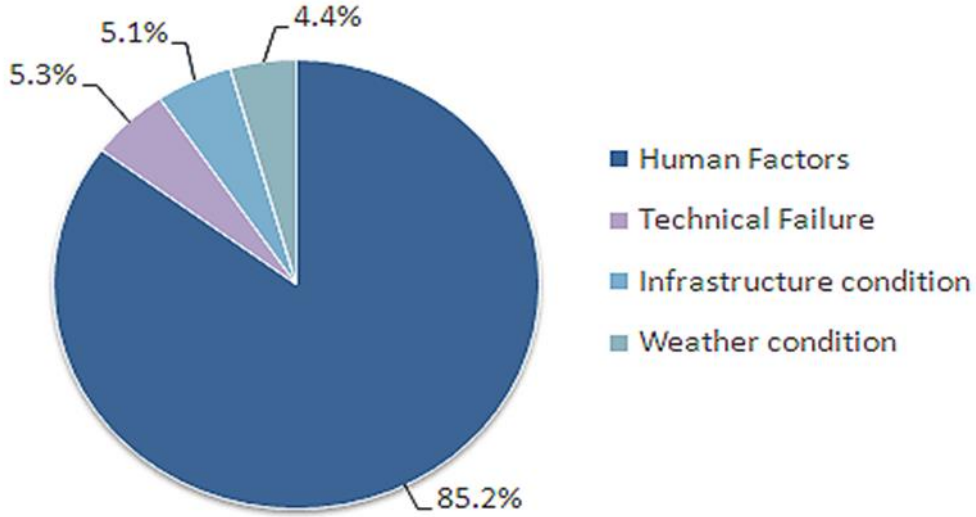
Küresel dünya ticaretinin ağırlığı karayolu taşımacılığında iken bu çalışmaların karayolu üzerinde ağırlık kazanması da doğal olarak kaçınılmaz olmaktadır. Konu ile ilgili, Avrupa Komisyonu destekli olarak **IRU** (International Road Transport Union)' nun yaptığı önemli araştırmalar, edindiği bulgular ve farklı başlıklar altında sonuçlandırma gayretinde olduğu çalışmalar bulunmaktadır.

3.4.1. Trafik Kazalarından Kaynaklanan Yük Hasarları

Çarpma, çarpışma, devrilme, olarak sınıflandırılan tipik trafik kazalarında trafik ve jandarma ekiplerinin tutanakları, şoförün alkol durumunun tespiti, aracın istihap haddinin aşılmış aşılmadığı, özel yük taşımalarında belge ve önlemlerin alınıp alınmadığı, KTY' ne göre aracın yükü birlikte yüksekliğinin azami olarak 4.00 metre olup olmadığının belirlenmesi gibi dikkat edilmesi gereken durumlar bulunmaktadır.

Yurt içinde olduğu gibi yurt dışında da dolaşımda bulunan uluslararası yük taşıyıcılarının trafik kazalarından korunabilmek için alması gereken önlemler ve uymaları gereken kurallar konulmuştur.

Örneğin trafik kazalarının nedenleri üzerine 2007 yılında IRU tarafından yapılan bir araştırmada, kazaların % 85' inin insan faktörü (human factors)' nden kaynaklandığı, bu oranın % 75' inin araç sürücülerinin kendi hatası, % 25' inin ise karşı taraf araç sürücüsünün hatasından yani sürücü hatalarından kaynaklandığı belirlenmiştir.



Şekil 3.2.: Avrupa Kamyon Kaza Nedensellik Çalışması

Kaynak: Avrupa Kamyon Kaza Nedensellik Çalışması, 2007 (WEB_18, 2013).

Araştırmanın diğer sonuçlarında; % 5,3’ lük kısım teknik yetersizlikler (technical failure), % 5,1’ lik kısım altyapı durumu (infrastructure condition), % 4,4’ ün ise hava muhalefeti (weather condition) ‘nden kaynaklandığı belirtilmiştir.

Bu araştırma IRU’ yu öncelikle, küresel bir sorun olan bu konuda insan davranışları üzerinde yoğunlaşıp sürücü eğitimleri verilmesi, uzman eğitici kadrolar ile profesyonel uzmanlık standartlarının oluşturulması yolundaki çalışmalarda yol gösterici ve uygulayıcı olmaya yönlendirmiştir (WEB_18, 2013).

Günümüzde dünyanın her noktasına sınır tanımadan taşınabilen yükler olduğuna ve her ülkenin de güvenli taşıma önlemlerinin istenilen düzeyde olmaması göz önünde bulundurulduğunda, bu yüklerin güvenliği adına dünya devletlerinin, yoğun mesailer harcaması, kanuni alt yapılar hazırlaması ve ar-ge çalışmaları yapılması kaçınılmaz ve olağan bir durumdur. Örneğin; 2007 yılında ‘**Kargo Taşımacılığı Lojistiği**’ konusunda hazırladıkları eylem planı çerçevesinde AB üyesi ülkeler, 2012 yılından sonra sadece otoyollarda değil tüm yollarda 3,5 tondan daha ağır olan kamyonlardan vergi alma hakkına sahip olma kararı almışlardır Ayrıca; 2006 yılında AB ülkeleri tarafından hazırlanan ‘**Europa Press Release**’ raporunda da belirtildiği üzere, ‘*kargonun hasarlanmadan taşınabilmesini sağlamak için yükleme birimlerinin oluşturulması, araştırma ve uygulama konusunda Avrupa genelinde standartlar belirlenmesi*’ gibi bir

dizi kararlar alınmıştır (Özdemir, 2010) Bu anlamda kaynakları olan dünyanın gelişmiş bir çok ülkesinde olduğu gibi Amerika Birleşik Devletleri' nde de; suç analistleri tarafından izlenip yönetilen veri tabanı ve bilgi paylaşımli suçlu takipleri, römork hırsızlığı alarm sistemi ve veri takibi, nakliye araçlarında panik butonu bulundurma, ikincil araç piyasa izleme ve yasakları, suç trend analizleri, kayıp kontrol hizmetleri, sürücü eğitim ve teşvikleri gibi uygulamaya alınan önlemler bulunmaktadır (WEB_19, 2013).

Her ne kadar ulaşımda karayolunun aldığı yer önemliyse de, doğada ve trafikte verdiği tahribat bir o kadar katlanılabilirliğin ötesindedir. Sadece taşınan yükün güvenliği açısından düşünüldüğünde, karayolu trafiği ve karayolları üzerinde yaratılan tahribat, konumuzla yakından ilgilidir.

'Dünya Bankası verilerine göre, karayolu trafik kazalarında yaşanan maddi kayıplar, ülkelerin gayri safi milli gelirlerinin % 1,5 – 2,5' u arasında değişmektedir. Buna fiziksel ve psikolojik dolaylı zararları da eklediğimizde rakam, daha da artmaktadır. Benzer bir durum Avrupa Birliği üyesi ülkeler için de geçerlidir ki, bu oran % 2 dir. Aynı rakam Türkiye için % 1,5 olarak kabul edilse bile bu 3 milyar dolar demektir ve fazlası vardır' (WEB_20, 2014).

Türkiye yollarında, 2010 yılındaki araç sayısı, 2011 yılında % 6,6, aynı dönemde sürücü sayısı ise % 5,8 artmıştır. Meydana gelen ölümlü kaza sayısı 2011 yılında 2010 yılına göre % 4,1 azalmıştır. Buna paralel olarak, trafik kazalarında ölüm sayısı da 2011 yılında, 2010 yılına oranla % 5,5 azalarak gerçekleşmiştir. Maddi hasarlı trafik kaza sayısında ise, 2011 yılında 2010 yılına oranla % 11,1' lik bir artış meydana gelmiştir. 2011 yılında gerçekleşen maddi hasarlı trafik kazası sayısında da, 2010 yılına göre artış belirlenmiştir (WEB_21, 2013).

Bu rakamlar tüm kazaları içermekte, istatistiksel olarak sadece yük taşımacılığı ile ilgili kaza verileri bulunmamakta ancak, durumun garabeti hakkında yine de bir fikir verebilmektedir. Ayrıca ülkemizde ağır vasıta sürücülerinin uyması gereken hız limitlerine uymalarını sağlayacak caydırıcı ve cezai önlemlerin alınması da önemlidir. Çünkü ülkemizde karayollarında günlük seyir halinde bulunan araçların % 29' u ağır

vasıtaadır. Örneğin; kamyonlarda şehirlerarası hız sınırı 50 km./sa., otoyollarda 90 km./sa.' dir (WEB_22, 2013).

Türkiye' de ağır vasıtaların trafikte bulunma süresinin günün saatlerine, haftanın günlerine, aylara ve mevsimlere göre dağılımları incelenmiş; 02–04 saatleri arasında en yoğun, çarşamba ve perşembe günleri en yoğun, pazar günleri en alt seviyede olduğu, kış mevsiminde ise, ağır kış koşulları nedeniyle buzlanma ve donun gece trafiğini azalttığı görülmüştür (Karayolları Genel Müdürlüğü 2011 Karayolları Ağır Taşıt Trafiği ve Yük Taşımacılığı Raporu). Bu istatistiklere göre yük taşımacılığında trafiğe çıkış saatlerinin ayarlanması trafiği hafifletmeye ve yükün güvenliğine yardımcı olabilir.

Trafik kazaları, karayolu ile taşınan malların da kısmen veya tamamen zarar görme olasılığını arttırmaktadır. Bu zararın bir kısmı 'Nakliyat Sigortası' ile karşılanırsa da, hasar gören malın ekonomik kaybının çok daha fazla olduğu gözlenmektedir. Zorunlu sigortaların bile yapılma oranının oldukça düşük olduğu bilinse de, nakliyat sigortasında bu oran çok daha düşüktür veya kamyon başına verilen yük limiti düşük gösterilerek poliçe düzenlendiğinden, taşınan malın gerçek değerinin genellikle, sigortası yapılan malın iki ya da üç kat fazlası olduğu sigorta sektörü tarafından dile getirilen bir gerçektir.

3.4.2. Kaza Sonrası Yük Güvenliği

Bu konu yalnızca özel taşımalar ya da tehlikeli madde taşımacılığı için önemli değildir. Karayolunda meydana gelen kazalardan sonra taşınan yükün güvenli bir şekilde bulunduğu yerden güvenli bir yere uzaklaştırılması ve tahliyesi gerekmektedir. Yükün, trafiği engeller halden kurtarılması, trafiğin normal seyir durumuna getirilmesi, akışı bozmaması, trafik tıkanıklığının önlenmesi bakımından önemli olabilir.

Karayolunda kaza yapan araç bir ağır vasıta olduğunda; aracın durumuna göre, gerektiğinde öncelikle ağır vasıta kurtarıcı aracı tarafından bulunduğu yerden kurtarılması, daha sonra yine ağır vasıta çekicisi tarafından güvenli bir servise çekilmesi gerekebilir. Aynı zamanda kaza yerinde, trafik polisi ya da jandarma ile de irtibata geçilerek yükün iklim koşullarından etkilenmesi ve yağmadan kurtarılarak güvenliğinin sağlanması gerekebilir.

Hasardan sonra kurtarma çalışmalarının zamanında başlamaması veya gerekli özenin gösterilmemesi, aynı zamanda sovtaja konu edilecek malın ekonomik değerinin düşmesine de neden olabilir. Bu duruma yol açmamak adına, araç kurtarıldıktan sonra hasarsız olan yükün de mümkün olduğunca en az zararla kurtarılabilmesi ve en önemlisi hızlı bir şekilde araç değiştirilerek en az gecikme ile teslim yerine ulaştırılması gerekir. Bu önemli ayrıntı özellikle, lojistik faaliyetler içerisinde en az sigorta güvencesi kadar önemli bir konudur. Her ne kadar mal sigortalı da olsa, sigorta mevzuatı gereği, sigortalının malını sigortalı değilmiş gibi koruması gerekir.

Diğer taraftan; araştırma konumuz ile ilgili olup da, bu başlık altında sınıflandırılmayan **‘Tehlikeli Madde Taşımacılığında Yük Güvenliği’** konusu tamamıyla, ‘Tehlikeli Madde Taşımacılığında Taşıma Riskleri’ başlığı altında ayrıca ele alınmaktadır.

Karayolunda yük güvenliği için; uluslararası karayolları gibi ülkemiz sınırları dâhilinde de kurumsallaşmış, insana ve çevreye saygılı, sürdürülebilir rekabet ortamında faaliyet gösteren karayolu taşımacılığına ulaşılabilmesi amacıyla;

- AB müktesebat uyumunun sağlanması için gerekli yapısal düzenlemelerin tamamlanması,
- Uluslararası taşıma filosu kapasitesinin artırılması ve etkin kullanımını engelleyen, rekabeti bozan kota ve benzeri kısıtlamaların kaldırılması,
- Ana karayolu güzergâhlarının bölünmüş yol haline getirilmesi,
- Karayollarında, bakım-onarım hizmetlerinin zamanında ve yeterli düzeyde yapılması, önleyici bakım kavramı kapsamında, bakım ve onarım hizmetlerinin ağırlıklı olarak özel kesim eliyle yürütülmesi için gerekli yasal ve kurumsal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi,
- Trafik kazalarının yoğun olarak görüldüğü kara noktaların giderilerek, trafik denetim hizmetlerinin etkinleştirilmesi ve hedef programlar çerçevesinde yaygınlaştırılması,

- Trafik eğitiminin ilköğretimden başlatılarak halkın bilinçlendirilmesine önem ve öncelik verilmesi,
 - Trafik güvenliği konusunda hazırlanacak programlara kamuoyunun ve sivil toplum örgütlerinin desteğinin artırılması, özel kesimin trafik güvenliği ile ilgili projelere katılımının özendirilmesi (Ulaştırma Sektörü 2023 Vizyon Raporu),
- gerekmektedir.

3.4.3. Kazalar Dışında Meydana Gelen Yük Hasarları

Karayollarında taşıma sırasında kaza dışında da taşınan yükün kısmen ya da tamamen kullanılamaz hale gelmesi sıklıkla söz konusu olabilir ve yükün zarar görmesine neden olabilir. Bunlar; malın kendi ayıbından kaynaklanan hasarlar olabileceği gibi, ambalajlama ya da istifleme hatalarından, yükleme-boşaltma-elleçleme hatalarından dolayı da gerçekleşebilir.

Bu türden hasarlar, araç içi yük güvenliği açısından önemlidir. Özellikle kargo taşımalarında, işin doğası gereği farklı nitelikteki malların aynı araç içerisinde taşınması zorunluluğu bulunduğundan, özellikle istiflemeye daha bir önem verilmesi gerekir. Malın kendi ayıbından yani üretim hatasından kaynaklanan hasarlara karşı, üretim kapasitesinin artırılmasından başka alınabilecek bir önlem bulunmamakla birlikte, özel içerikli ve özel nitelikli ürünlerde de aracın yüklenmesi sırasında ambalajlama ve istiflemenin malla ilgili doğru bilgiye sahip kişilerce yapılması, diğer yüklere zarar vermeyecek şekilde delici ve kırılacak eşyanın doğru yerleştirilmesi, yine yükleme-boşaltma ve elleçlemenin, gerekli eğitimi almış kişiler tarafından yapılması gerekmektedir. Ayrıca araç içi yük güvenliğinde kamyon iç kenarlarına koruma ve pabuçların monte edilerek, araçların modifiye edilmesi de kısmen çözüm olabilir.

Araç içi yük güvenliğinde elleçleme, yükleme, boşaltma sayısını azaltmak için güzergâh üzerinde ilk indirilmesi gereken malın, aracın en dışına istiflenmesi konusuna da, ayrıca dikkat edilmesi, yapılması gerekenlerin başında gelir.

3.5. TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞI

Tehlikeli maddelerin karayolu ile taşınması hakkındaki yönetmeliğin amacı; *'tehlikeli maddelerin; insan sağlığı ve diğer canlı varlıklar ile çevreye zarar vermeden güvenli ve düzenli bir şekilde kamuya açık karayoluyla taşınmasını sağlamak; bu faaliyetlerde yer alan gönderenlerin, alıcıların, dolduranların, yükleyenlerin, boşaltanların, ambalajlayanların, taşımacıların ve tehlikeli maddeleri taşıyan her türlü aracın operatör veya sürücülerinin sorumluluk, yükümlülük ve çalışma koşullarını belirlemektir'* (Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Taşınması Hakkındaki Yönetmelik madde 1).

Bu yönetmelik, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde tehlikeli madde taşımacılığı yapan ilgili tanıtımda geçen tüm tarafları bağlayıcı olmakla birlikte, uluslararası tehlikeli madde taşımacılığı yapabilmek için de, 'ADR' belgesi alma zorunluluğu bulunmaktadır.

Yönetmelik ile tehlikeli ve patlayıcı madde dolduran, gönderen, dağıtan, depolayan, yükleyen ve paketleyen kişi ya da kuruluşların sorumluluk sınırları belirlenmiştir. Ayrıca, bu tür maddelerin taşınmasını yapan araç sürücülerinin de çalışma koşulları ile eğitim ve bilgilendirmeleri ve alınması gereken güvenlik önlemleri konuları da belirtilmektedir (WEB_23, 2014).

Tehlikeli madde yüklü araçların seyir rotaları ile duraklama alanları ve bekleme yerleri de yönetmelik hükümlerince güvenlik nedeniyle sınırlandırılmıştır. Bu alanlar için izinler, ilgili kamu kurum ve kuruluşlarınca gerekli güvenlik önlemlerinin alındığı yerlerde gereken koordinasyon sağlandıktan sonra verilir. Tehlikeli madde taşımalarında kamu güvenliği önceliği bulunur. Taşıma izni olmayan araç ve sürücülerin tehlikeli madde taşınması yapmaları yönetmelik hükümlerince mümkün değildir.

Yükün yapısına uygun araçlar ile tehlike yaratmayacak şekilde çevreye ve topluma zarar vermeden taşıma yapılmalıdır. Araç ve sürücülerinin ADR belgesi ile SRC-5 sertifikasına sahip kişiler olması gerekmektedir. Ayrıca her aşamasında uzman güvenlik danışmanlarının bilgi, deneyim ve yönlendirmeleri ile hareket edilmelidir. En büyük risk, riskin farkında olmamaktır.

Ülkemizde, ‘Tehlikeli Madde Taşımacılığı’, depolaması ve dağıtımının yapılabilmesi için sigorta mevzuatı gereğince zorunlu olarak; ‘Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Sigortası ile Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk Sigortası’ nın düzenlenmiş olması gerekmektedir.

3.5.1. Tehlikeli Madde Taşımacılığında Taşıma Riskleri

Tehlikeli maddeler içerikleri gereği; kaza, dikkatsizlik ve kurallara uymama durumlarında çevreye, insan ve hayvan nesline zarar veren maddelerdir. Bu yüzden bu türden maddelerin karayolu ile bir yerden bir yere taşınmasını gerektiren durumlarda oluşabilecek faciaları önlemek ve en aza indirmek amacıyla gerek uluslararası taşımalar için 1957 yılında ‘**Tehlikeli Yüklerin Uluslararası Karayollarında Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması**’ (ADR), gerekse yurt içi taşımalar için 2007 yılında ‘**Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Taşınması Hakkındaki Yönetmelik**’ çıkartılmıştır.

2012 yılı itibarıyla da, tehlikeli madde sınıfına giren; yanıcı, yakıcı, patlayıcı katı, sıvı ve gazlar, zehirli maddeler, bulaşıcı ve radyoaktif maddeler ve bunların atıkları gibi yükleri taşıyan araç sürücülerinin alması gereken belge ile ilgili bir zorunluluk getirilmiştir. ‘*Karayolu taşımacılığı yapan, taşınan yükü çevreye ve insanlara tehlike yaratabilecek potansiyeli bulunan taşıt sürücülerinin sahip olması gereken bu belge ‘SRC 5’ belgesidir*’ (WEB_24, 2013). Bu belge alımı ile ilgili eğitimlerde verilen bilgiler; taşınan tehlikeli maddelerin özellikleri, tehlikeleri, gerçekleşen kaza, arıza ya da tehlikenin boyutlarına göre alınması gereken anlık önlemler, durumun ilgili mercilere bildirilmesi, yasal sorumluluklar gibi başlıklar şeklindedir (WEB_24, 2013).

Bu bilgiler ışığında; çevre ve insanlar gerçekleşen hasarlardan korunarak, ödenecek sigorta hasar tazminatı azaltılabilir. ‘**SRC 5**’ eğitimini, konusunda uzman eğitimciler ile veren akredite kurumlar da, aynı zamanda bu yetki ile ilgili bir sorumluluk yüklenerek, Ulaştırma Bakanlığı tarafından denetlenir.

Tehlikeli madde ambalajları, diğer mallar gibi sıradan ambalajlar, kutu ve koliler ile yapılabilir, elleçleme, taşıma ve depolanmasında azami dikkati sağlayacak şekilde uyarıcı etiketler yapıştırılabilir. Araçlara yüklenen tehlikeli maddelerin birbirleriyle

etkileşimlerinde reaksiyon göstererek zararlı olabilecek bir durum söz konusu ise, bu türden maddeler birlikte yüklenmemelidir.

Tehlikeli maddenin katı, sıvı ya da gaz haliyle mi taşınacağı konusu maddenin dökme ya da paketli halde taşınacağı ile ilgilidir ve taşıma aracının belirlenmesi yönünden önemlidir. Karayolunda sıvı haldeki petrol ve türevi ürünlerinin taşınması için de kamyon tankerler kullanılabilir. Bu tankerler tek bölmeli de olabilir, gerektiğinde dokuz bölmeliye kadar da çıkabilir. Tehlikeli madde taşıyan araçların sürücüleri taşıma sırasında meskûn mahal geçişlerine, bu mahaller itibarıyla azami hızlarına ve bu mahallerde zorunlu olmadıkça park etme yasaklarına, sigara içme yasaklarına uymalıdır.

Kısmen değinildiği gibi karayolu, entegre sistem ile çalışmaktadır. Ancak tehlikeli madde taşımacılığında diğer emtia taşımalarına göre ayrıca önemle dikkat edilmesi gereken bir durum da yükün güvenliğidir. Çünkü herhangi bir kaza sonucu, taşınan malın içeriği tehlikeli madde olduğundan özel bir özen ile kaza yerinin geniş bir bölgesine varlık yaklaştırılmadan aracın boşaltılması, kaza mahallinin sadece uzmanlarca maddenin özelliklerine göre dikkatle arındırılarak temizlenmesi gerekir.

Tehlikeli maddelerin gönderiminde göndericinin nakliyeciyeye malların taşınması ile ilgili tehlikelerin niteliği ve alınacak önlemler hakkında bilgi verilmesi ve bu bilginin de uluslararası taşımalarda 'CMR' notunda belirtilmesi gerekir. Aksi bir durumda nakliyeciyeye, malların tehlikeli olma özelliğinden haberdar olmadığına çevre ve insan sağlığını tehdit edici boyutlara yol açabilecek bir duruma neden olabilir.

3.5.2. Tehlikeli Madde Taşımacılığında Depolama Riskleri

Tehlikeli madde depo işletmelerinin öncelikle, maddenin içeriği ile ilgili etiketleme ve işaretlemelerin yapılıp yapılmadığını kontrol etmelidir. Bu, hem çalışan personelin, hem deponun, hem de tehlikeli maddenin güvenliği açısından son derece önem taşır. Taşımadan sonra boşaltılmış tank ve konteynerlerin hasarlı olmamasına, boşaltıldıktan sonra uygun şekilde temizlenmesine özen gösterilmelidir.

Tehlikeli madde depolaması sırasında depolama yerlerinin yakınlarında ateş yakılması ve sigara içilmesi, yapılabilecek büyük bir hatadır. Bu sırada oluşabilecek bir

kıvılcım, tüm deponun patlayarak yanmasına, personelin zarar görmesine ve hatta yaşam kayıplarına, depolanan tehlikeli maddenin yok olmasına ve çok büyük değerdeki maddi kayıplara yol açabilir.

Tehlikeli madde depolama alanlarında bir diğer önemli konu da, en büyük riski oluşturan patlama ve yangınlardan sonraki söndürme çalışmalarıdır. Bu amaçla öncelikle alanların içinde ve hemen yakınında yeterli derecede yangın söndürme cihazının bulundurulması gerekir. Tehlikeli maddenin cinsine, yapısına ve içeriğine uygun şekilde, içeriğinde söndürme çalışmasını en hızlı şekilde yapacak olan kimyevi madde ya da sıvı bulduran, deponun alan büyüklüğüne göre yeteri kadar cihaz bulundurulmalıdır. Depolama alanlarında birden fazla farklı cins tehlikeli madde bulundurulması gerekiyor ise, bu maddelerin birbirlerini etkilemeyecek ve aralarındaki teması kesecek şekilde ayrı tank ve depolarda depolanması gerekir.

Yanıcı ve patlayıcı maddelerin en büyük riskinin yangın olduğu kabul görmektedir. Dolayısıyla alınması gereken önlemlerin başında yangın önlemleri gelmekte, yangının gerçekleşmesi durumunda ise, en hızlı şekilde söndürülebilmesi amacıyla uzman ve eğitilmiş insan gücü ile mekân içi söndürme sırasında, bir yandan da en yakın itfaiye teşkilatına bilgi verilerek hazır bulundurulmasına özen gösterilmelidir. Bu kadroların, ilgili konuda özel güvenlik eğitimi almış, yangın sırasında müdahale iş akış şemasının hazırlanmış ve görev tanımları yapılmış, kişiler olmasına dikkat edilmesi gerekir. Olay anları daima kargaşa ve panik içerir. Bu durumda müdahale zorlaşır ve yangın büyüyerek verdiği zararı hızla arttırabilir. O nedenle bu kişilerin olay sırasında uygulayacakları emir komuta zincirinin de önceden organize edilmiş ve tatbikatının yapılmış olması önemlidir. Tehlikeli madde taşıma-depolama-dağıtım firmalarında iş güvenliği prensiplerinin ödün verilmeden uygulanması, denetlenmesi ve yüksek rakamlı cezai sorumlulukların getirilmesi, sektörel güvenliğin korunması yönünde sağlıklı olan uygulamalar arasında kabul görür.

Tehlikeli madde depolama alanlarının seçiminde de özenli davranılması, gerçekleşen zararın çevreye vereceği ziyanı en aza indirmek açısından önemlidir. ‘Meskûn mahal’ denilen yerleşim alanlarının yakınında bulunan tehlikeli madde depoları, sigorta literatüründe ‘**kümü l zarar ı**’ denilen geniş kitleleri ilgilendiren, farklı sigorta

branşlarını harekete geçiren, ölçek büyüklük zararlarına yol açabilecek durumlar ile karşılaşılmasına neden olabilir. Bu tür durumlardan önemle kaçınılmalıdır.

Örneğin; yapılan hataların başında okul, hastane gibi kamu yararına çalışan ve içinde barındırdığı kişi sayısı itibarıyla kümül zararlara yol açabilecek durumdaki yerlerin yanında, yakınında akaryakıt istasyonu, tüp gaz satış ve dolmuş yeri gibi, LPG satış ve dolmuş yeri gibi işletmelere ruhsat verilerek çalışmalarına uygunluk gösterilmesi ve yeterince sağlıklı denetlenmemesi sayılabilir. Bu türden işletmeler daima risk teşkil edebilir ki, yangın önlemleri de oldukça yetersiz ve denetimsizdir.

Bu konuda yaşanmış olumsuzluklar medyada oldukça fazla yer almaktadır. Zaman zaman koruma ve güvenlik önlemleri alınmamış merdiven altı havai fişek depolarında çıkan yangınlar, organize sanayi bölgelerinde yeteri derecede organize olmamış söndürme çalışmaları, geç gelen ve yetersiz itfaiye müdahaleleri gibi konular haber bültenlerini meşgul etmektedir. Bu gibi olayların genellikle Türkiye ve üçüncü dünya ülkelerinde gerçekleşmesi, kanun koyucularına, uygulayıcı ve denetleyicilere gereken önlemleri almaları konusunda uyarıcı olmalıdır (**Nijerya' daki havai fişek deposunda yaşanan patlama haberi için, BBC News web sayfasındaki habere atıfta bulunulmuştur**), (WEB_25, 2013). Ayrıca benzer, bir diğer haber için; **Milliyet Gazetesi web sayfasında yer verilen; Tuzla Organize Sanayi Bölgesi' nde bulunan Kayalar Boya fabrikasındaki yangın haberine atıfta bulunulmuştur**. (WEB_26, 2013).

Özellikle son yıllarda sanayi tesislerinin yoğunluk arz ettiği Organize Sanayi Bölgelerinde bulunan boya, tiner, solvent gibi tehlikeli madde barındıran depolarda artan risk durumları dikkate alındığında bu bölgelerin yangın söndürme ve itfaiye teşkilatlarının özel olarak ele alınması ve denetlenmesi zorunluluğu doğar. Bu durum **'İŞ'TE ÇALIŞANLAR'** dergisinin 2011 yılında basılan 5. sayısında da ele alınmış ve konuya dikkat çekilerek farkındalık yaratılmıştır.

Derginin ilgili yazısı İstanbul Büyükşehir Belediye Müfettişi tarafından rapor edilerek kaleme alınmış, (WEB_27, 2013) sık sık yangın ve patlama tehlikesi ile karşı karşıya kalan **Organize Sanayi Bölgeleri (OSB)**' nin yangın denetimlerinin Belediye teşkilatlarından alınarak OSB tüzel kişiliklerine devredildiği, ancak denetimlerinin

hangi kurum ve kuruluşlarca yapılacağı belirtilmediği yer almıştır. Aynı yazıda OSB' nin sektörel yapılarına ve coğrafi konumlarına göre bulundurmaları gereken söndürme teşkilatlarının, risk durumuna göre araç parkı ve ekipmanlarının sayısı konusunda net bilgilerin yazılı olması gerektiği de belirtilmektedir.

Bu nedenle, oldukça sıklıkla yangın olaylarının yaşandığı OSB' nin, kendi itfaiye teşkilatlarını da kurup, ekipmanlarını temin etmeleri yapılması gereken uygulamadır. Ancak Belediye teşkilatlarının da OSB' ler konusunda özel yangın ihbar hatları geliştirmesi, OSB' lerin yerel itfaiye teşkilatları ile uyumlu ve senkronize çalışılmasının sağlanması konusunda yeni organizasyonlar yapılması, yangınların kısa zamanda kontrol altına alınması yönünden zaman geçirmeksizin uygulanması gereken önlemlerdendir. Aksi durumda insan hayatının ve ekonomik kayıpların büyük olduğu facialar yaşanmaya devam edebilir.

3.6. TEHLİKELİ MADDELERİN KARAYOLUYLA ULUSLARARASI TAŞINMASINA İLİŞKİN AVRUPA ANLAŞMASI-ADR

Karayolunda tehlikeli madde taşınması sırasında hem tarafların güvenliğini hem de kamu güvenliğini sağlama amaçlı düzenlenmiş bir Avrupa anlaşmasıdır. Taraf ülkeler arasında taşınması yasaklanan tehlikeli maddelerin uluslararası taşınması kabul edilmemektedir. Diğer tehlikeli maddelerin ise; sözleşme çerçevesinde düzenlenen kurallara uyulması koşulu ile uluslararası nakliyesi mümkün kılınmaktadır. Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile taşınması ile ilgili ADR kuralları; Avrupa Birliği Karayolu Taşımacılığı için Yükleme Güvenliği Kılavuzunu referans standart olarak tanımlamıştır. ADR kurallarına uygun yükleme ve bağlama şartları, yanlışlıklardan kaynaklanacak cezalar nedeniyle firmaların zarara uğramaması adına uygulanmalıdır.

Kurallar; gönderici, taşıyıcı, dağıtıcı, depolayıcı, ve dolum yapan firmayı; diğer taraftan taşıma, depolama ve dolum yapma koşulları ile alanlarını ve araçlarını; ayrıca süreç içerisinde çalışan tüm personelin çalışma prensiplerini, eğitimlerini, iş ve çevre güvenlik önlemlerini, sınıflandırmasını, etiketlendirilmesini, kısaca her aşamasını belirleyen, denetleyen ve uygulanmasında yol gösterici olan düzenlemelerdir.

3.7. ULUSLARARASI TIR SİSTEMİ (INTERNATIONAL ROADWAY UNION-IRU)-(TIR SÖZLEŞMESİ)

‘IRU’ kendi tanımı ile kendini, ‘dünya karayollarında ekonomik büyüme ve refah sağlamak amacıyla insanların, malların ve taşıma araçlarını kullanan operatörlerin çıkarlarını, sürdürülebilir mobilite yoluyla, koruyan bir karayolu taşımacılığı kuruluşu’ olarak tanımlamaktadır (WEB_28, 2013).

UNECE (United Nations Economic Commission for Europe-Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu) 8 ülke tarafından kurulmuştur. Bugün beş kıtada 73 ülkenin gerek uluslararası gerek yerel organizasyonlarında yaptığı uygulamalar ve küresel vizyonu ile söz sahibi konumunu korumaktadır.

Kendi sitesinde, karayolu taşımacılığının küresel sesi olduğunu özellikle vurgulamakta, güçlü ekonomiler ve dinamik toplumların belkemiği olduğunu ve sürdürülebilir bir dünya ticaret ağı içinde karayolu taşımacılığının vazgeçilmezliğini anlatmaktadır.

IRU, kendi sistemi içerisinde bir kurallar çerçevesi oluşturmuş, bu kuralları da ‘**TIR SÖZLEŞMESİ**’ adı altında taraf ülkelerin imzasına sunmuştur. Sözleşmenin önemi; karayolu ile taşınan eşyaların güvenli araçlar ile, uluslararası bir garanti altında (**sigorta**), uluslararası alanda kontrollü bir şekilde, yolculuğunu sağlamaktır. Tır Sözleşmesini imzalayan ülkeler, basım ve dağıtımını IRU’ nun yaptığı ‘**TIR KARNESİ**’ ile sözleşmenin geçerli olduğu ülkelerde uluslararası bir teminat niteliğinde olan bu belgeyi kullanmaktadır.

Belge, taşınan eşyaların gümrük vergileri konusunda bir garantisi niteliğindedir (Görçün, 2008). Ülkemizde ise uluslararası taşımacılık yapan firmalara bu ihracat belgesini Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), bedel karşılığında vermektedir. Tır karnelerinde; taşınan malın kap, kilo bilgileri, grupaj ya da komple taşıma olup olmadığı, hangi firmalara ait malların taşındığı ve malların boşaltılacağı gümrük bilgileri yer almaktadır.

Ayrıca, bu garantiyi bir sigorta garantisi ile de pekiştirmektedir. Uluslararası aracı bir kurum olan AON Brokerlik ile IRU arasında yapılan anlaşma ile, bu konuda danışmanlık hizmeti ve Zürih Sigorta kanalıyla sağladığı yıllık 300 milyon SFR’ lik bir

teminat ile finansal hizmet de vermekte, taşınan malların garanti altında olmasını sağlamaktadır. Ayrıca, tır karnesi kullanıcısının da garanti zincirine olan sorumluluklarını yasal anlamda teminat altına almak amacıyla bir çeşit 'taşıyıcı sorumluluk sigortası' olarak, Londra bazlı bir broker olan Davison üzerinden Llyod's ile anlaşılarak 15 milyon ile 20 milyon SFR' lik bir teminat da verilmektedir (Görçün, 2008).

Bu döngü, taşınan malların güvenli bir sistem içinde tarafların birbirlerine olan sorumluluklarını düzenleyerek çarkın dönmesini sağlamaktadır. Böylece, küresel ticaret zinciri halkaları bozulmadan garanti, sistemin kendi içinde sürdürülebilir şekilde devam etmektedir.

'AB üyesi olmayan ülkemizde karayolu taşımacılığı diğer tüm üye olmayan ülkelerle birlikte, uluslararası transit eşya taşımaları ile ilgili olan TIR sözleşmesi (Transport On International Roads) çerçevesinde yapılmaktadır' (Demir, 2008).

3.8. ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMA KONVANSİYONU (CONVENTİON RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONALE DE MARCHANDİSES PAR ROUTE-CMR)

19. yy. dan sonra uluslararası ekonomik ilişkilerin yoğunlaşması, gelişmiş ülkelere az gelişmiş ülkelere olan ihracatın hızlanması, sınırların önemini yitirmesi, tüketimin artması, AB' nin çalışma şekli ve kara araçlarının teknik açıdan gelişmesi, karayolu ağırlıklı ticaretin daha da yaygınlaşması, taşımacılığı da ülke sınırları dışına taşımıştır. Farklı ülke sınırlarından geçerek karayolu ile ülkeler arası ticaret yapılırken taşıma faaliyetlerinden doğan uyuşmazlıkların da çözümünde hangi ülke hukuk kurallarının geçerli kabul edileceği konusunda karışıklıklar yaşanmıştır. Bu durum, zamanla uluslararası çerçevede ele alınarak özel kurallara bağlanma gerekliliği doğurduğundan, çeşitli uluslararası konvansiyonlar oluşturulmuştur. Bunlardan ilki demiryolu taşıması konusunda yapılmıştır. Karayolu taşımasında ilk düzenleme çalışmaları İkinci Dünya Savaşı' ndan sonra Kıt' a Avrupa' sında geliştirilerek, uluslararası bir platform olan Birleşmiş Milletler' in nezdinde bir çalışma grubu oluşturulup yaşanan karışıklıklar, yasal bir zemine oturtulmuştur (Kâhya, 2007).

Oluşturulan konvansiyonun amacı; üye ülkeler için nakliyecinin sorumluluğuna yönelik tek bir düzenleme altında bir sözleşmeye bağlı kalarak taşıma yapmaktır. Fransızca olan ‘**CMR**’ kelimesinin işlevsel açılımı; uluslararası karayolu ile yük taşıyan taşımacı, gönderen ve alıcı arasındaki sorumlulukları düzenleyen, yükümlülükleri belirleyen, Birleşmiş Milletler’ in yönetim ve gözetiminde uygulanan çok uluslu bir sözleşme olmasıdır.

Uluslararası karayolu taşıyıcıları, malları taşımak üzere teslim aldıkları andan varış yerindeki alıcıya teslim edilinceye kadarki süreçte çalışanlarının ve taşımanın yapılması için anlaştıkları araçların görevlerini yerine getirirken işledikleri kusurlardan ‘**CMR**’ konvansiyonu kapsamında sorumludurlar. **CMR** sigortaları, taşınan malı değil, taşıyıcının taşıdığı mallara ilişkin hukuki sorumluluklarını teminat altına alması yönüyle mal nakliyatı sigortalarından ayrılmaktadır.

Taşıma sırasında gerçekleşebilecek riskler nedeniyle yükün uğrayacağı hasarın sorumluluğunu ve bu sorumluluğun çerçevesini belirleyen bir belgedir. Biri ihracatçıda, ikincisi mallar ile birlikte ithalatçıya gönderilmek üzere taşıyıcıda, üçüncüsü ise nakliyecide kalmak üzere, üç nüsha halinde düzenlenir.

1956 yılında imzalanan anlaşmaya bugün, 53 ülke taraf durumdadır. Bu anlaşmada, ticaretin taraflarından herhangi birinin anlaşmaya taraf olan ülke olması yeterlidir. Üye ülkelere yapılan veya bu ülkelerden yapılan taşıma işlemlerinde taşıyıcının taşıdığı malın sorumlulukları sigortalanmaktadır. Sigorta bedeli olarak da; her bir araç için olay başına ve yıllık toplam limit olmak üzere savunma masrafları, diğer masraf, harcama ve tazminatlar dâhil olarak limit verilmektedir.

Günümüzde dünya coğrafyasına dağılan ticaret mekanizmasının zamanla yarıştığı düşünülerek **CMR** konvansiyonu da bu hıza adapte edilmeye çalışılmaktadır. Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Litvanya, Hollanda, İspanya, İsviçre gibi ülkelerde uygulanmaya başlanan ‘**e-CMR**’ sistemi, tamamıyla elektronik ortamda evrak olmadan işlemlerin yapılmasını sağlamaktadır. Evrağın yırtılması, kaybolması, kirlenmesi, hatalı yazım gibi olayları ortadan kaldırmaktadır. Olası bir hatada ise kaynağından başlayarak hatanın düzeltilmesi mümkün kılınmaktadır. Uluslararası karayolu taşımacılığında evrak yoğunluğunu azaltacak ve işlemleri hızlandıracak e-**CMR** üyeliğine Türkiye’nin

de kısa sürede taraf olması beklenmektedir. 2011 yılında TBMM tarafından bir çekince maddesi ile onaylanmış ancak henüz resmi gazetede yayınlanmamış olan kanun tasarısının en kısa zamanda, resmi gazetede yayınlanarak uygulamaya alınması beklenmektedir (WEB_29, 2014).

3.8.1. CMR Sözleşmesi Genel Hükümleri

Genel hükümler içerisinde; sözleşmenin imzalandığı yer ve tarih, göndericinin, taşıyıcının ve alıcının adı ve adresi, yükleme yeri ve tarihi, teslim yeri ve tarihi, yükün özelliğinin tarifi, ambalaj şekli, tehlikeli yük ise bildirim, yük bedeli, marka-model isim ve numaraları, yükün brüt ağırlığı, sayısı, taşıma bedeli, ek giderler, gümrük-resim ve harçlar ile diğer yazılması gereken notlar yer almaktadır. Bunlar, sözleşmede doldurulması zorunlu olan alanlardır. Ayrıca zorunlu olmayıp, tarafların aralarında belirledikleri diğer konular da, gerçekleşme olasılığı olan anlaşmazlıkların, hukuki yollara gerek kalmaksızın tahkime gidilerek hızlı ve kolay yoldan çözümü için de, sözleşmeye yazılabilmektedir.

Taşımanın 'CMR' kapsamında kabul edilebilmesi için öncelikle karayolu ile yapılmış olması ve taraflar arasında mutlaka bir 'taşıma sözleşmesi' nin düzenlenmiş olması gerekmektedir. Yükleme ve istiflemenin iki ayrı ülkede yapılması, taraflardan en az birinin CMR' a taraf olan ülkelerden biri olması ve uluslararası bir taşıma olması, gereken koşullardandır.

Taşımacı, teslim aldığı yükü teslim listesinden kontrol etmelidir. Kontrol edilip onaylanan teslim fişlerinden sonraki sorumluluk, taşıyıcıya geçer. Yükün zamanında teslim edilememesinden ve/veya eksik, hasarlı tesliminden kaynaklanan zararlar dolayısıyla gönderici, sözleşme hükümlerine dayanan haklarını kullanabilir.

Yükün tesliminden önce yolda gerçekleşen herhangi bir olay ya da bir kaza sonucu taşımacı, yük ile ilgili tasarruf hakkında yükleyiciden aldığı yeni talimata göre hareket etmelidir. Acil durumlarda ise, talimatı beklemeden yükleyicinin lehine olan en uygun koşula göre davranabilir.

Tek sözleşme üzerinden düzenlenen taşımalarda, karayolu taşımacısı ile kombine yapılan diğer taşımaların tamamından da taşıyıcılar ortaklaşa sorumludurlar. Yükü bir

önceki taşımacıdan kabul eden ikinci taşımacı, yükü imzalı ve tarihli makbuz karşılığında, varsa çekincelerini de yazarak alıcıya teslim eder. Bu durumda birinci ve sonuncu taşımacı arasındaki taşımalarda meydana gelen hasar ve kayıplar için ancak ilgili taşıyıcıya dava açılabilir. Taşınan yük hızla bozulabilir ve çürüyebilir bir nitelik taşıyor ise taşıyıcı, depolama ya da satma konusundaki tasarruf haklarını kullanabilir.

Mal araçtan boşaltılmadığı ve lastik tekerlekler üzerinde bulunduğu sürece, diğer taşıma şekillerinde (denizyolu ve demiryolu) de konvansiyon hükümleri geçerliliğini korumaktadır. Farklı nakliyeciler tarafından gerçekleştirilen birbirini izleyen taşımalar, tek bir nakliye sözleşmesi kapsamında kabul edilerek işlem görür ve CMR kapsamında kabul edilir. Hasar durumunda mal, hangi nakliyecinin sorumluluğunda iken hasarlandıysa, sorumluluk o nakliyecisi üzerinde kalır ve hangi taşıma türünde hasar söz konusu ise, o taşıma türünün hukuki sorumlulukları geçerli olmaktadır.

Yukarıdaki durum, konternerlerin tekerlekli araç üzerinden indirilmesi durumunda geçerliliğini yitirir. Ancak transit taşımalarda tekerlek üzerinden inmeyen konteynerler için CMR geçerli olabilir. Konteynerin bir liman ya da demiryolu terminalinde indirilerek gemi ya da vagona yüklenerek taşınması halinde CMR ile bağlantı kesilir.

Araştırma konumuz, taşıma ve depolama sırasındaki sigorta tasarrufları olduğundan sözleşme hükümlerinin yalnızca ilgili maddelerine kısaca değinilerek, diğer detaylar ilgililerin araştırma heveslerine bırakılmıştır. **İlgili Sözleşme Hükümleri;**

- Posta, cenaze ve ev eşyası taşımalarında uygulanmamaktadır (Uluslararası Nakliyeciler Derneği Ar-Ge ve İstatistik Departmanı CMR Konvansiyonu).
- Eşyanın aynı araç içinde taşınması koşulu ile, farklı taşıma modlarının kullanılması sözleşme kapsamındadır. Örneğin; Türkiye’ den konteynere yüklenen mal, gemi ile Hamburg limanına oradan da Berlin’ e CMR konvansiyon hükümlerince taşınabilmektedir. Türkiye giriş çıkışlı tüm taşımalarda CMR uygulanır (Prof. Dr. Kerim Atamer, 2014).
- Karayolu ve diğer taşıma araçlarının birlikte kullanıldığı kombine taşımalarda, diğer taşıma araçlarında meydana gelen hasar ve kayıplar da, CMR kapsamında değerlendirilmektedir. Bir önceki maddede verilen örnek; bu madde için de

aynen geçerli sayılabilir. Yük boşaltılmadığı ve transit taşıma boyunca tekerlekler üzerinden indirilmediği sürece, özel durumlar dışında yolun bir kısmında denizyolu, demiryolu, iç su yolu ya da havayolu kullanılsa da, taşımanın tümü için anlaşma geçerliliğini korumaya devam etmektedir. Ancak, ‘kara taşıma özel kuralı (CMR 2. madde 1. fıkra)’ na göre; bu tür taşımalarda hasar diğer bir çeşit araç içerisinde gerçekleşir ise, hükümler, diğer araç için geçerli olan hükümler halinde uygulanır. Örneğin; önce kara sonra deniz yolunun kullanıldığı kombine bir taşımada hasar gemide çıkan yangın sonucu oluşmuş ise, yani tamamlayıcı taşıma aracı denizyolu aracı ise ‘deniz hükümleri’ kuralları geçerlidir. Tamamlayıcı taşımalarda bu diğer hükümler uygulanır (Prof. Dr. Kerim Atamer, 2014).

- Taşıyıcı, malı teslim aldığı andan itibaren teslim edinceye kadar malın kısmen ya da tamamen kaybindan sorumludur. Taşıyıcı, yanında çalıştırdığı kişilerin fiil ve ihmallerinden de sorumlu tutulur. Taşıyıcının yanında çalıştırdığı kişilerin görevleri sırasında yaptıkları hasar ve kayıplardan, ihmallerden taşıyıcı sorumludur. ‘*Konvansiyonun gözettiği ana gaye, malın bir yerden başka bir yere iletilmesinde mutlak güvenliği sağlama noktasında düğümlenmektedir*’ (Kâhya, 2007).
- Taşıyıcının sorumlu olmadığı durumlar ise; göndericinin bilgisi dâhilinde uygulanan açık taşıt, hatalı ambalaj, malın kendi ayıbı, yükün gönderici veya adına hareket eden kişiler tarafından yüklenip, boşaltılması, elleçlenmesi, malın üzerinde bulunması gereken bilgilerin eksik ya da hatalı oluşu, canlı hayvan nakli gibi durumlardır.
- Gönderici ve taşıyıcı arasında yapılan sözleşmede belirtilen teslim süresinin sona ermesini izleyen 30 gün içerisinde veya teslim süresi belirtilmemiş ise taşıyıcının yükü almasından 60 gün sonra yükün teslim edilmemiş olması durumunda yüke, kayıp işlemi yapılabilir ve gönderici, taşıyıcıdan malın tazmin edilmesini isteyebilir.
- Gönderici, yükün tehlikeli bir yük olması ile ilgili bilgiyi taşıyıcıya vermediği takdirde yükün zarar ve ziyanından sorumludur.

- Sözleşme hükümlerinin geçerli olabilmesi için, aksi bir durum söz konusu değil ise normal koşullarda taşıma aracının önceden belirlenmiş olan taşıma güzergâhının dışına çıkmamış olması gerekir.
- Tazminat ödemeleri; malın yüklendiği yer ve tarihteki mal fiyatı veya piyasa fiyatına göre yapılır. Ancak böyle bir fiyatın belirlenemediği durumlarda, brüt kg. fiyatı 8,33 SDR (Special Drawing Rights) olarak kabul edilmiştir. SDR, Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından belirlenen sanal bir değişim birimidir. İçeriği; 0,4260 €, 21 Japon Yeni, 0,0984 İngiliz Sterlini ve 0,577 \$' dan oluşmakta olup, Türk lirası ve Amerikan Doları cinsinden karşılığı günlük olarak TCMB tarafından yayınlanmaktadır. Hesaplama:

(25.04.2014 tarihli TCMB kuru esas alınmıştır)

1 SDR = 1,55055 \$ = 2,4044 TL

8,33 SDR * 2,4044 TL = 20,028652 TL

şeklinde yapılmaktadır.

Örneğin: fatura tutarı 15.000 \$, brüt ağırlığı 100 kg. olan bir kolinin hasarında, taşıyıcıdan yapılabilecek rücu tutarı:

(01.10.2012 tarihli TCMB 1 SDR=2.7658 TL olarak baz alınmıştır)

100 kg*8,33 SDR=833 SDR; 833 SDR*2,7658=2.303,91 TL olacaktır (Sarı ve Günaydın, 2012).

- Sözleşme hükümlerinden doğan tazminat davalarının, detay hükmü dışındaki durumlarda bir yıl içinde açılması gerekir. Özel durumlar ayrıca sözleşmede belirtilmektedir. Konteyner taşımalarında gizli hasar bildirim süresi 7 gündür. Zamanaşımı süresi, karayolunda 1 yıl olmakla birlikte bu süre, zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalin sebebiyet verdiği ispat edilen pervasızca hareketlerde, 3 yıl olarak hükme bağlanmıştır (TTK madde 855). Ancak tereddütlü durumlarda 1 yıllık sürenin dolması beklenmeden dava açılmalıdır (Prof. Dr. Kerim Atamer, 2014).

- Sözleşme hükümleri çerçevesinde malın alıcısı ya da satıcısı tarafından alınmış olan sigorta teminatı olsa bile, hasarı ödeyen sigortacı tarafından hasara neden olan taşıyıcı ve ara taşıyıcılara (taşeron kiralık araç sahiplerine) rücu edilebilir.
- CMR sigortası taşınan malın değil, taşıyıcının taşıdığı mallara karşı sorumluluğunu teminat altına aldığından, mal sahibi tarafından yapılmış olan bir **‘mal nakliyat sigortası’** nin olması durumunda taşıyıcının emanetinde iken mala gelen hasarı sigortacı, sigortalıya ödemesine rağmen taşıyıcıya karşı rücu hakkına sahiptir. Mal nakliyat sigortasının olmadığı ya da teminat harici olduğu durumlarda da yine taşıyıcıya rücu hakkını korumaktadır.
- Malı gönderen (satıcı), malı alan (alıcı) ve malı taşıyan (taşıyıcı) taraflar, bir üçgenin parçaları olup her biri kendi sorumluluk alanlarındaki kusurları oranında haklı taleplerin karşılanmasına katılırlar. Taşıyıcının da alt taşıyıcılarının olması, durumu değiştirmeyerek her birini kendi sorumluluk alanlarına hapseder. Türk taşıyıcısının CMR sigorta güvencesinde olması müşterileri ile olan ilişkilerini kuvvetlendirebilir. Taşıyıcıya güvence veren sigorta şirketinin meydana gelen hasarı ödemesi ve olayda kusurlu bulunan taşıyıcı tarafların, birlikte kusuru paylaşmaları için rücu edebilmesi, Türk taşıyıcısı ve taşıma sigortası ile mal sigortasını bir Türk sigorta şirketine yaptıran iş çevreleri açısından önemli ve son derece olumlu bir ayrıntıdır. Bu durum, Türk iş çevrelerinin dünya piyasalarında elini güçlendirebilir.
- Ara taşıyıcı, kendi payına düşen sorumluluktan kurtulmak istediğinde, ayrıca CMR sigorta teminatı satın alabilir. Asıl taşıyıcılar ile ara taşıyıcıların ayrı ayrı CMR sigorta teminatı satın almaları, mükerrer sigorta teminatı anlamına gelmemektedir. Ayrıca böyle bir durumda sigorta primlerinden indirim de uygulanabilmektedir (Kâhya, 2007).
- CMR kapsamına giren uyuşmazlıklarda, CMR hükümleri öncelikle Türk Hukuku’ nda uygulanır. CMR’ a taraf olan bir ülke olarak Türk mahkemelerinde açılacak davalarda, taşıma sözleşmesinin CMR kapsamına girmesi durumunda uyuşmazlıklar, CMR hükümlerine göre çözülür. Öncelikle belirlenmesi gereken ise, uyuşmazlığın CMR Konvansiyonu kapsamına giren bir taşımadan

kaynaklanıp kaynaklanmadığıdır. Taşıma, CMR kapsamına girdiği takdirde uyuşmazlığın, hangi hukukun geçerli olduğu tartışmasına girilmeksizin CMR hükümleri uygulanır (Kâhya, 2007).

Ayrıca CMR poliçesi kapsamında C-2 yetki belgesi ile yurt dışına eşya taşıyan kara taşıtları için aylık plaka bazında poliçe düzenlenebilmesi de mümkündür. Bu durumda; sürekli yurtdışına çalışan araçları için sefer başına poliçe düzenlemek yerine işletmeler, hem unutma ve hataları en aza indirmek, hem de primden tasarruf edebilmek adına aylık bildirimli poliçeler düzenletebilir. Firmanın verdiği liste aylık olarak sigorta şirketi tarafından kontrol edilir, eklenen ya da çıkartılan araçlar listede gösterilmek suretiyle gün esaslı olarak prim tahakkuku ya da prim iadesi yapılabilir.

‘CMR’ kapsamında taşıyıcının sorumluluğunun olmadığı durumlar;

Kayıp, hasar ve gecikmelerin göndericinin kendi kusur ve talimatlarından kaynaklanması durumunda, gönderici tarafından kusurlu ambalaj ya da ambalajsız mal tesliminin yapılmış olması, gönderici tarafından yüklenen aracın hatalı istiflenmesi sonucu malın zarar görmesi, malın kendi özelliğinden kaynaklanan kırılma, paslanma, fire, güve ve haşerat tarafından zarar görmüş olması, ambalajların üzerinde bulunan marka ve numaralar ile etiketlemelerin hatalı yapılmış olması, canlı hayvan nakillerinde tüm önlemlerin alınmış olmasına rağmen hayvanların zarar görmesi ve nakliyecinin, malların hasar görmesini hiçbir şekilde engelleyemediği diğer durumlar olarak belirtilebilir.

Ancak burada yer verilen tüm bu olaylar sonucunda hasar gören mallar ile ilgili sorumluluğunun bulunmadığının ispat yükümlülüğü de taşıyıcıya aittir. Ayrıca basiretli, dikkatli ve özenli bir taşıyıcı olarak görevini yerine getirirken sorumluluklarının bilincinde olarak gerektiğinde göndericiyi uyarmak da taşıyıcının görevleri arasındadır. Dolayısıyla hukuki süreçlerde mahkeme kararlarının taşıyıcı lehinde olabilmesi için yargının, basiretli ve özenli davranışlar konusunda ikna edilmiş olması da önem arz eder. Bu durum sigorta sözleşmesinin de teminatı dâhilinde olan, önemli bir ayrıntıdır.

3.8.2. CMR Sigorta Kapsamındaki Uygulama Hükümleri

- Asgari sigorta bedeli, satış sözleşmesinde belirtilen mal bedeli artı % 10 (toplam % 110) biçiminde belirlenir ve zarar satış sözleşmesinde yer alan para cinsinden karşılanır.
- Sigorta sözleşmesinde üst sınır römork baz alınarak, 511.000 € karşılığı TL. ile, teslimde ödemeli taşımalarda 25.000 € karşılığı TL ile sınırlandırılmış, malın tamamen veya kısmen kaybı için ise hasar tazmini, beher eksik brüt kilogram için 8.33 birimi aşamaz.
- Sigorta sözleşmesi, mal üzerinde tasarruf hakkı bulunan taraflardan (alıcı, satıcı, taşıyıcı) herhangi biri tarafından ve kendi masraflarını da tazmin edebilme hakkı ile birlikte düzenlenebilir.
- CMR sigortasının devreye girmesi, emtia sahibinden talep gelmesine bağlıdır.
- Sigorta sözleşmesinde; savaş, grev, lokavt ve halk hareketleri de ayrıca ek teminat altına alınmalıdır.
- Sigortalının tüm sevkiyatlarını sigorta ettirmesi zorunludur. Aksi durumda CMR sigortası sözleşmesi kendiliğinden geçersiz sayılır.
- Sigortalı herhangi bir sevkiyat gerçekleştirmemiş olsa dahi, aylık asgari 130 € karşılığı TL prim ödemekle yükümlüdür.
- Özel haller hükme bağlı olmak koşuluyla, bu poliçeden doğan bütün talepler, hasarın meydana geldiği tarihten itibaren 1 yıl içinde kesin olarak zaman aşımına uğrar.
- Türkiye' nin taraf olduğu sözleşmelerde gösterilen teminat limitleri, tenzili muafiyet ve prim miktarları döviz karşılığı TL olarak belirlenmiştir. 'Primler' bölümünde belirtilen tutarlarda tahsil edilecek olan primler; € üzerinden, tahsilatın yapıldığı günkü T.C. Merkez Bankası efektif satış kuru üzerinden TL' sına çevrilir ve TL olarak tahsilat yapılır. Hasar ödemelerinde ise, ödeme

tarihindeki T.C. Merkez Bankası efektif satış kuru üzerinden TL olarak ödeme yapılır.

- Bu poliçe kapsamında meydana gelen her bir olayla ilgili olarak tenzili muafiyet uygulanır, yani sigortalı her bir olaya bu miktarlarda katılım sağlar. Tenteli araçlarda 250 € karşılığı TL tenzili muafiyet, frigorifik araçlarda 435 € karşılığı TL tenzili muafiyet uygulanır. Eski Sovyetler Birliği ve Ortadoğu taşımalarında 'sefer esaslı' poliçe düzenlenmesi durumunda tenteli ve frigorifik araçlarda ise 310 € karşılığı TL tenzili muafiyet uygulanır.
- Hırsızlık, ancak park edilen aracın bekçili ve güvenli otopark alanlarında bulunması halinde geçerlidir.
- Her türlü kâr kaybı, faiz kayıpları, kur farkları ve fiyat düşüşleri gibi kayıplar; doğrudan doğruya emtiayı ilgilendiren zararlar olmadığından kapsam dışıdır.

Sigortacının sorumluluğu sigorta ettirenin kusuru ile sınırlıdır.

3.8.3. CMR ve TTK Hükümlerinin Karşılaştırılması

2011 yılındaki düzenleme ile kabul edilen ve 2012 yılında uygulamaya konulan 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu-TTK, ile uluslararası uygulamada uymakla yükümlü olduğumuz CMR hükümleri, hemen hemen aynı düzeye getirilmeye çalışılmıştır. 6762 sayılı eski TTK kanunu maddelerinde bulunan birçok özellik ve yaptırımlar, CMR hükümlerinden daha ağır ve işleyişi zorlaştırıcı bazı hükümler içermekte idi. Bu doğrultuda, ithalat ve ihracat yapan şirketlerden de gelen iyileştirme talepleri ile, yapılan uyarılama çalışmaları sonucunu, bu çalışma ile vermiştir.

Ancak dış taşıma kadar iç taşımada da önemli olan bazı konular dolayısıyla, mal üzerinde menfaati olan tarafların zarar görmemek adına; **malın da ayrıca, fatura bedeli üzerinden sigorta ettirilmesi** şeklinde bir takım önlemler alınmasında fayda bulunmaktadır. CMR hükümlerinde, yukarıda belirttiğimiz, kg olarak malın ağırlığı üzerinden 8,33 SDR karşılığı yalnızca 20,028 TL olarak ödenen hasar bedeli, aynen iç taşımalarda da geçerli hale getirilmiştir.

CMR hükümlerinde ‘Special Drawing Rights’ olarak düzenlenen kg. birim fiyatı, iç taşımalarda da yeni TTK’ ya göre ‘**Özel Çekme Hakkı**’ olarak adlandırılmıştır. Hasarlar, 2012 yılından bu yana gerçek mal bedeli üzerinden değil, CMR kuralları açısından geçerli olan durumundan karşılanmaktadır. Çünkü önceki 6762 sayılı TTK hükümlerince mala verilen zarar durumunda sigorta bedeli fatura bedeli olduğundan, rayiç değer üzerinden hasar karşılanmakta, dolayısıyla malın tarafları sigorta bedeli üzerinden zararlarını tazmin edebilmekteydiler. Oysa CMR hükümlerine uyarlanan yeni 6102 sayılı TTK hükümlerine göre bu zarar, (yeni TTK madde 882), belirtilen şekilde sigorta ettirilmemesi durumunda taraflar açısından ciddi bir ek maliyet getirebilecek duruma gelmiştir. Konunun daha anlaşılabilir bir hale getirilmesi açısından bir **örnek** verilecek olursa;

İstanbul’ dan Diyarbakır’ a gönderilen bir kamyon içerisindeki toplam fatura bedeli 200.000 TL olan 100 adet dizüstü bilgisayarın birim fiyatını 2.000 TL, birim ağırlığını ise 2 kg. olarak kabul edelim. Malın da fatura bedeli üzerinden 200.000 TL olarak sigorta edildiğini düşünelim. Hasarlanan 50 adet bilgisayarın zararı, eski TTK göre (2.000 TL*50 adet=100.000 TL) olacak ve sigorta şirketi teminat dâhilinde zararı karşılayacaktı.

İç taşıma için durum bu iken; aynı kamyonun İstanbul’ dan Atina’ ya gittiğini düşünürsek tam hasar durumunda 8,33 SDR karşılığı 20,028 TL olan sigorta bedeli üzerinden CMR hükümlerince, (20,028 TL*2 kg=40,056 TL) olarak karşılanacaktır.

6102 sayılı yeni TTK hükümlerine göre şimdi bu durum aynen İstanbul’ dan Diyarbakır’a giden kamyon için de, yani iç taşımalar için de geçerli hale getirilmiştir. Dolayısıyla aradaki mal bedeli farkının ortadan kaldırılması, (2.000 TL*100 adet=200.000 TL) ‘**emtia nakliyat sigortası**’ yapılması ile mümkün olacaktır. Bu konu oldukça önemli ve dikkate alınması gereken bir konudur. Aksi durumda iç taşıma işi yapan işletmeler geçmiş alışkanlıkları doğrultusunda ciddi bir maddi kayba uğrayabilirler.

Ancak; taşıma belgesi-konşimento’ ya taşınan malın bedelinin yazılması durumunda ise; taşıyıcı bu bedelden sorumlu olmaktadır. Bu durumda kg. hesaplaması ortadan kalkmaktadır. Ayrıca; taşıyıcının ağır kusurlu olması durumunda hasar bedeli, SDR

hesaplaması ile değil, malın fatura değeri üzerinden belirlenmesi ile sorumlu olması mümkün olabilmektedir (Kaptan Murat Işıklı, 2014).

Kısaca; 6762 sayılı eski TTK ile CMR Konvansiyonu arasındaki hüküm farkları bu sayede oldukça aza indirgenmiş ve eski hüküm farklarına burada yer verilmesine gerek kalmamıştır. Ancak dikkat çektiğimiz gibi sorumlulukları ve yaptırımları oldukça ağır olan eski TTK alışkanlıklarının devam ettirilmesi, işletmeleri maddi kayıplara uğratabilir.

Ayrıca; konumuzla ilgili olan diğer bazı ayrıcalıklar üzerinde kısaca durulmasında fayda vardır. Bu doğrultuda;

- CMR’ da gecikme halinde ödenecek zarar kayıp süresi 60 gün olmasına rağmen, yeni TTK’ da bu hüküm 30 güne çekilmiştir (yeni TTK madde 874).
- Zaman aşımı süresi CMR’ ın 32. ve 6102 sayılı TTK’ nın 767. maddesinde belirtildiği üzere 1 yıl olarak kabul edilmiş olsa da, taşıyıcının kasıtlı hareketi ve ağır kusurlu olduğu durumlarda ise; TTK’ da 10 yıl olan zamanaşımı süresi, CMR’ ın 32. maddesine göre 3 yıl olarak kabul görmüştür (Kâhya, 2007).

Değişen TTK hükümleri, uluslararası eşya taşımalarında taşınan malın hasarlanması ve kaybolması durumunda taşıyanın sorumluluğunun sınırlanması esasına dayandırılmaktadır. Malın taraflarının karşılaşılabileceği zararların tazmini için ise; ya malın gerçek bedeli üzerinden nakliyat sigortası yapılması, ya da malın gerçek bedelinin konşimentoya yazılması ile ortadan kaldırılabilecektir.

CMR uygulaması, taşıyana bir takım sınırlamalar getirerek onu koruma altına alır. Ancak, taşıyanın bu sınırlamayı hiçbir zaman suistimal etmemesi gerekir. Bu konuda CMR’ ın 29. Maddesi ile bir düzenleme de getirilmiştir. Düzenleme, taşıyıcının kendisinin ve çalışanlarının ihmal ve kusurlarından kaynaklanan hasarlar için bu maddenin hükümlerinden yararlanamayacağını belirtmiştir (Av. Egemen Gürsel Ankaralı’ nın ders notlarından yararlanılmıştır).

3.8.4. CMR Sigortalarının Türkiye Uygulamaları

Türk sigorta şirketleri önceleri, farklı boyuttaki hasar taleplerine karşın teminatların dar olması, talep darlığından sürekliliğin sağlanamaması gibi nedenlerden dolayı, CMR teminatı verirken temkinli davranmaktaydılar. Bu süre içinde talepler yoğun şekilde; ya direkt olarak yurt dışından, ya Türkiye’deki aracılara vasıtasıyla yurt dışından ya da kısmen Türk sigorta şirketlerinden karşılanmaya çalışıldı. Bunun nedenlerini;

- *’Yurt dışından teminat veren yabancı sigorta şirketleri sınırsız sorumluluğu kabul ederken Türk sigorta şirketlerinin bazı hasar ve kayıpları teminat dışı bıraktıkları görülmektedir’*. Bu yüzdendir ki, yurt içinde bir teminat darlığından söz edilebilir (Kâhya, 2008).
- Türk sigorta şirketleri, CMR sigortasını bir risk faktörü olarak gördüklerinden süreklilik arz eden bir şekilde teminat verememişlerdir (Kâhya, 2008).
- Ülkemizde, faaliyet alanı taşıma işi olan firma sayısı her geçen gün artsa ve Türkiye bugün Avrupa’ın en büyük araç filosuna sahip ülkesi olsa bile, gerek araç filo yaşları, gerekse bakımsızlık durumları ve taşıma organizasyonlarında risk oluşturan farklı güzergâhlarda çalışmaları dolayısıyla, henüz her taşıma firması süreklilik arz eden bir şekilde yüksek kapasiteyle çalışma olanağına sahip değildir. Türk sigorta şirketleri süreklilik arz eden az riskli rotalar üzerinde çalışma olanağına sahip, taşıma kapasitesi yüksek taşıyıcı firmalara teminat vermek konusunda seçici davranmaktadır veya taşıyıcının diğer tüm sigortalarını da yapma koşulunu ileri sürmektedir. Bu kolaycılık halen, Türk sigorta şirketlerinin genelinin alışkanlığına dönüşmüştür. Bu durum da, CMR sigorta teminatlarının her taşıyıcıya verilmeme sonucunu doğurmaktadır.
- Özellikle yurt içinde teminat verilmesinde sıkıntı yaşanan alanlar olarak bilinen proje taşımacılığı, deniz taşımacılığı gibi konularda Türk sigorta şirketleri tarafından dar teminat verilmesi, taşıyıcılar açısından hasarda büyük sorunlar oluşturduğundan sıklıkla red edilmektedir. Bu durum genellikle yurt dışı kaynaklı freight forwarder firmalarının alt taşıyıcısı olan Türk taşıyıcılar için, kendi CMR poliçelerini referans göstermeleri ile çözülmektedir. Freight Forwarder’lar Türk taşıyıcıları, kendi alt taşıyıcıları olarak göstermek suretiyle

teminata dâhil edebilmektedirler. Zaman zaman da ülkelerin bu durumu kendi lehlerine kullanarak, Türk taşıyıcıları zorunlu tutarak uyguladıkları da görülmektedir (Kâhya, 2008).

Günümüzde de halen dış ticaretin vazgeçilmez gelir kalemlerinden biri olan CMR sigorta teminatları, Türk sigorta şirketleri tarafından büyük oranda riskli görülmesi nedeniyle yurt dışındaki sigorta şirketlerine kaptırılmaya devam etmektedir. Oysaki bu bağlamda Hazine Müsteşarlığı' nın sigorta şirketleri ile yapacağı ortak, genel şart hüküm değişikliği çalışmaları, ülke ödemeler dengesine olumlu yansıtacak bir gelir kalemi olabilir. Bu konuda ekonomistler, akademisyenler, dış ticaret uzmanları, Türk Sigorta, Emeklilik ve Reasürans Şirketleri Birliği gibi sigorta menşeli sivil toplum kuruluşları ve Hazine Müsteşarlığı arasında yapılacak ortak bir çalıştay çözüm üretebilir inancı korunmaktadır ki, bu çalışmanın bir an önce yapılması ülke yararına olabilir. Düzenlemeler ile, Türk sigorta şirketlerinin yabancı sigorta şirketleri ile rekabet koşulları bu sayede en azından eşitlenebilmelidir.

7397 sayılı eski 'Sigorta Murakabe Kanunu' çerçevesinde uygulanan 29. madde ile, 'yurt dışında yapılabilecek sigortalar' konusunda yol haritası çizilmiş idi. Bu yasa, ithalat ve ihracat konulu nakliyat sigortalarının, tarafların tercihleri durumunda yurt dışında da yapılabilmesine olanak tanımaktaydı. Ancak 2007 tarihli 5684 sayılı yeni 'Sigortacılık Kanunu' nun 15. maddesinde de devamlılığı kabul edilerek değiştirilmeyen aynı maddenin ivedilikle yeniden gözden geçirilmesi ve uluslararası nakliye konulu sigorta teminatlarının kanun içeriğinden çıkartılması doğru bir davranış olabilir. Bu yetki Bakanlar Kurulu' na zaten verilmiş durumdadır.

Yapılacak, CMR genel şart iyileştirmelerinden ve çıkartılan 5684 sayılı 'Sigortacılık Kanunu' nda yapılacak değişiklikten sonra, CMR konvansiyonuna üye olmayan ülkelere yapılan taşımalarda dış ticaret anlaşmalarına konulacak özel maddeler ile, CMR sigortalarının Türk sigorta şirketlerince yapılma zorunluluğu getirilerek döviz kaybının önüne geçilebilir.

Önceki bölümlerimizde de farklı başlıklar altında irdelediğimiz bu konu, ülke ödemeler dengesini pozitif etkileyecek, ülke ekonomisine döviz girdisi sağlayacak ve Türk sigorta sektörüne ivme kazandıracak, özel bir önem taşımaktadır.

3.9. FİLO YÖNETİM SİSTEMLERİ

Günümüzde taşımacılık, tüm sektörler için hitap eden ve yüz binlerce kişiye istihdam sağlayan, dev bir sektör haline gelmiştir. İşi; üretmek ve satmak olan farklı sektörlerdeki işletmeler için de taşımacılık, ayrı bir önem kazanmıştır. İşletmeler, zaman zaman kendi araç filolarını oluşturmakta, zaman zaman da profesyonel hizmet almaktadır.

Araç filosu oluşturmak modern işletmeler için çok da kârlı bir yatırım görülmediğinden, işletmeler ya üçüncü hizmet sağlayıcılar ile çalışmakta ya da filo kiralama yaparak çözüm üretmektedir. Amaç araç filolarını hatasız ve verimli yönetebilmektir. Bu amaçla, araç filosu hangi hacimde olursa olsun profesyonel '**filo yönetim yazılımları**' na ihtiyaç duyulabilir. Yazılımların amacı, minimum maliyetlerle en verimli kullanımı sağlayacak kontrol mekanizmasının oluşturulmasını sağlamaktır. Filo maliyetlerini azaltmayı, süreçleri otomatikleştirmeyi, yakıt kontrollerini, bakım takibini, maliyet analizleri ile araç filolarının operasyonel verimliliğini ve üretkenliğini arttırmayı sağlayabilir. Amaç, uzman ve yenilikçi çözümler ile filo yönetimini basitleştirmek ve gelişen ihtiyaçlara yanıt bulabilmektir.

Filo Yönetim Yazılımları, işletmelere entegre çözümler üretmeye yönelik çalışmalar olarak kabul görür. Amaç, işletmelerin iş performansını optimize ederek, gelirleri ve kâr marjları üzerinde anlamlı bir etki oluşturacak yardımcı çözümler ve hizmetler sunabilmektir. Kısacası ' Filo Yönetim Sistemi ', bir filonun yük optimizasyonu ve planlamasından başlayarak yükün müşteriye teslimine kadar izlenmesi, yönetilmesi, ölçülmesini amaçlayan ve tüm süreçlerin birbirleri ile ilişkisini yöneten sistemin bütünüdür (WEB_30, 2014). Tüm çözümlerde kullanım kolaylığı, sağlıklı bir sistem yapısı, hızlı kurulum ve işbirlikçi yaklaşımlar ön planda olup, yazılımlar deneyimli ve profesyonel kadrolar tarafından desteklenir. Her geçen gün kendini yenileyen ve geliştiren sistemler olmalı, müşteri ve piyasa ihtiyaçlarına yanıt verecek şekilde sürekli versiyon değişiklikleri yapılmalıdır.

Filo Yönetimi yazılımı ile;

- Araçların plaka, motor ve şasi numaraları, marka, model ve tip gibi ruhsat bilgileri; net ağırlık, istihab haddi, yükleme hacmi bilgileri, trafiğe çıkış tarihi,

aks sayısı ve benzeri ayrıntılı teknik bilgilerin yer aldığı araç sicil dosyaları oluşturulabilir.

- Bakımlar, yakıt kayıtları, km takibi, sigorta bilgileri, kaza, ceza, gibi ‘Filo yönetimi’ için gerekli bilgiler detaylı olarak kayıt altına alınabilir.
- Araçlara ait periyodik bakımlar ve arıza gibi planlanamayan masraf ve hareketler izlenebilir, sefer ve taşıma maliyetlerine yansıtılabilir, gelir, gider ve maliyet hesapları yapılabilir.
- Yakıt tüketimleri ve giderleri detaylı raporlar halinde güncel olarak tutulabilir, yakıt depolarına takılarak takip edilen bir cihaz yakıt çalınması önenebilir.
- Filodaki araçların kimler tarafından kullanıldığı takip edilebilir, gerektiğinde özellikle taksi duraklarında çalışan araçlar için kullanılan panik butonu ile acil durum alarmı verilebilir.
- Hırsızlık ve aracın çekilmesi durumunda alarm gönderilebilir.
- Araçların harcama ve giderleri kayıt altına alınabilir.
- Çekicilerin doğru treylere bağlanıp bağlanmadığı kontrol edilebilir.
- Özellikle gıda, ilaç ve kimyasal ürün taşımacılığında sıcaklık ve nem denetimi yapılabilir.
- Ambulans, polis, itfaiye gibi ekipler ve komuta kontrol merkezleri için, operasyon sistemi oluşturulabilir.
- Okul servis araçları, özel bir takip sistemi ile kontrol edilebilir.
- Sefer modülü sayesinde araçların nerelere gittiği, kaç km. yaptığı, yükleme ve müşteri bilgileri takip edilebilir.
- Araçların periyodik bakımları ve bakım maliyetleri izlenebilir.
- Hatırlatıcı sayesinde araçların; vergi, muayene, sigorta, periyodik bakım, yakıt tüketimleri gibi yenileme zamanlarında önceden uyarılar alınabilir.

- Araçlar üzerindeki ekipman ve aksesuarlar kayıt altına alınabilir.
- Her türlü ön değer tanımlanabilir, geniş raporlama olanaklarıyla her türlü bilgiye kolayca ulaşılabilir (WEB_30, 2014 ve WEB_31, 2014).

‘Filo Yönetim Sistemleri’ içindeki **sigorta** işlemleri; nin takibi, devam eden veya geçmiş sigorta poliçeleri ile ilgili tüm gerekli bilgilerin yönetimi için kullanılabilir. Sistem sayesinde poliçelerin ödeme tarihi, kapsam ve ayrıntıları görüntülenebilir. İşlemlerden doğan maliyetler sistem tarafından takip edilerek raporlanabilir. Geriye dönük poliçe bilgileri ise sistemde saklanarak, sigorta yenileme zamanlarında tutar belirleme ve firma seçiminde yönetime yardımcı olabilir.

Poliçe hasarları ve hasarsızlık indirimleri takip edilebilir, kasko, trafik, koltuk gibi sınırsız **sigorta** türü için poliçe kaydı oluşturulabilir, geçmişe dönük sigorta poliçelerine ait kayıtlar ile **sigorta şirketlerinin** maliyetleri karşılaştırılabilir, araç maliyet analizleri yapılabilir.

Birleşik ve karma filolar için sigorta poliçeleri hazırlanırken araçlara ait özel ihtiyaçlar da göz önünde bulundurulur. **Sigorta** başlangıç ve bitiş zamanları, hatırlatıcı ile entegre çalışarak poliçe yenilemeleri ile ilgili kullanıcıları önceden uyarır. Yenilenecek poliçelerle ilgili hasar durumları, hasarsızlık indirimleri, sigorta şirketi ve acente bilgileri sistemden incelenebilir konumdadır.

Filo Yönetim Sistemleri, işletme filolarının takibini yapan, araç kiralama işi yapan, parsiyel taşıma yapan, kargo taşıyan işletmelerin, taksi ve otobüs işletmelerinin, okul ve personel servis araçları için hizmet vermektedir. Diğer taşıma modlarında da yakın zamanda kullanıma geçecek otomasyon yatırımı ve yazılım altyapısı oluşturma gayretindedir.

3.10. LOJİSTİK YÖNETİM SÜREÇLERİ

Klasik bir lojistik işletmesi; taşıma, depolama ve dağıtım işlevlerini yerine getirecek konumda, bu üç ana hizmet anlayışı üzerine kurulmuştur. *‘Lojistikle ilgili bazı dar bakış açıları taşımacılık ile lojistik kavramını aynı anlamda kullanırlar. Ancak kesinlikle burada şemsiye kavram lojistiktir. O halde taşımacılık kavramı lojistik kavramının altında ve lojistik kavramı ile birlikteken bir anlam kazanmaktadır’* (Bakan vd, 2012).

İşlevlerini yerine getirirken ulusal geleneksel lojistik zincirinde;

TAŞIYICI-DEPOLAYICI-DAĞITICI-TÜKETİCİ

çizgisini korumaktadır. Ancak lojistik hizmet sahası ülke sınırlarını aştığında bu işlevlere; gümrükleme, uluslararası bankacılık sistemleri ve uyulması gereken uluslararası anlaşmalar gibi faktörler de eklenebilir. Bu durumda yeni oluşum;

**İHRACATÇI-TAŞIYICI-DEPOLAYICI-BANKA-GÜMRÜK-ANTREPO-
DEPOLAYICI-İTHALATÇI-DAĞITICI-TÜKETİCİ**

şekline dönüşebilir.

Benzer bir durumu geleneksel tedarik zinciri işletmesine uyarladığımızda; ulusal tedarik zinciri yönetimi için şablonun;

TEDARİKÇİ-ÜRETİCİ-TAŞIYICI-DEPOLAYICI-DAĞITICI-TÜKETİCİ

çizgisini bozmadığını, ancak küresel bazda hizmet veren kurumsal bir işletmenin tedarik zincirinde paydaşların tamamının da;

**TEDARİKÇİ-ÜRETİCİ-İHRACATÇI-BANKA-FREİGHT FORWARDER-
DEPOLAYICI-GÜMRÜK-SİGORTA-ANTREPO-İTHALATÇI-DAĞITICI-TÜKETİCİ**

kuralını koruduğu görülmektedir.

Araştırma konu başlığımızla doğrudan ilişkili olmaması nedeniyle detaya girilmeyecek olan; sipariş ve satın alma yönetimi, müşteri ilişkileri yönetimi, bilgi teknolojileri, insan faktörlü yatırımlar, doğru finans analizleri gibi yan faktörler de süreç analizlerinde endirekt iş süreçleri arasında olsa da, işletmeleri sonuç odağına ulaştıracak olan sürecin bileşenleridir.

Konuyu anlaşılabilir hale getirebilmek adına, özellikle dış ticaret operasyonlarının yürütülmesi sırasında dikkat edilmesi gereken esaslar üzerinde durulmasında fayda olabilir. Dış ticaret operasyonlarında;

- Uluslararası Antlaşmalar
- Uluslararası Ticari Teamüller ve Kurallar
- Uluslararası Dış Ticaret Mevzuatı
- Ulusal Gümrük Mevzuatı
- **Bankacılık ve Sigortacılık Mevzuatı**
- Taşımacılık Mevzuatı
- Uluslararası Belgelendirme Kuralları
- Diğer Mevzuat ve Uygulamalar ile Standardizasyon Kuralları

gibi yasal düzenlemeler gözden geçirilerek titizlikle uygulanmalıdır. Dış Ticarete iş süreci; uluslararası pazar araştırmaları, mevzuat uyumları, sözleşme aşamalarının tamamlanması, **bankacılık ve sigorta işlemleri**, taşıma işlemleri ve gümrük işlemleri gibi aşamalardan oluşmaktadır (Tanyaş, 2011).

Bu perspektiften hareketle sürecin bütününde; müşteri memnuniyeti, min. maliyet, max. kârlılık gibi kritik başarı faktörlerini sürdürülebilir şekilde uygulayabilen sektörlerin süreç analizleri, sonraki bölümlerin ana başlıkları olacak ve detaylandırılmaya çalışılacaktır.

Bilgi; 'Bilgi, daha entegre bir satın alma sistemi kurmak, depolama maliyetlerini düşürmek, etkin bir stok kontrol mekanizması geliştirmek, kırtasiyenin azaltılması ve rekabet koşullarında avantaj sağlamak olarak sıralanabilir' (Keskin, 2009) gibi sahalarda sürecin sürdürülebilirliğine katma değer yaratmaktadır.

Benzer bir örnek verecek olursak; *'günümüzde sadece depolama yönetiminde değil, lojistik zincirin hemen tüm aşamalarında malzemenin tanımlanabilmesi adına barkod kullanımı gerekmektedir. Bazı lojistik operasyonlarda milyonlarca kaleme çıkabilen malzeme kalem adedinden oluşan stokların kontrol edilebilmesi, bilişim sektörünün nimetlerinden faydalanmaksızın imkânsız hale gelmiştir'* (Keskin, 2009). Bu örnekten yola çıkarak rahatlıkla bilgi ve iletişimin lojistiğin her alanında olduğu söylenilebilir.

Tüm iletişim teknolojilerinin kullanıldığı, gerçek zamanlı her türlü bilgi paylaşımı, bu platformda değerlendirilmelidir.

Haberleşmenin neredeyse her şey olduğu günümüzde, global dünyaya entegre olunmasını sağlayan iletişim teknolojileri, kendi içindeki kırımları saklı tutarak lojistik sektörünü de entegre etmiştir. Teknoloji ve dijitalleşme, günümüzde hayatın her alanında var olmaktadır. Konu başlığı altında kısaca özetlenmeye çalışılan, etkin bir iletişim ağı oluşturulduktan sonra, insan faktörünün yalnızca planlama, kontrol ve denetim mekanizmalarında sınırlı kalmasının yeterli olacağıdır.

Lojistik süreci içerisinde; şirket içi bilgi alışverişi ve tedarikçiler ile elektronik bilgi alışverişi, araç ve kargo takip mobil izleme sistemleri, bilgisayarlı gümrük etkinlikleri (BİLGE sistemi), depo bilgi sistemleri ve barkod uygulamaları, **GPS** (Global Positioning System-Küresel Yer Belirleme Sistemi)- **GSM** (Global System for Mobile) gibi uydu destekli küresel konum tespit ve mobil iletişim sistemleri kullanılmaktadır. Hızlı iletişim dolaylı olarak maliyeti düşürmekte, müşteri memnuniyeti sağlamak ve işletme kalitesini arttırmaktadır.

Depolamada, dağıtım ve pazarlamada kullanılan barkod sistemi ile paylaşımındaki her birim, hammaddenin ve mamul malın hareketinden, taşınmasından, depolanmasından, satılmasından ve hatta imhasından bile haberdar olabilmektedir ki, bu iletişim, ancak network ağı ile sağlanabilmektedir. Bu ağ, network üzerindeki her birimin paylaşımlarıyla sürece katkı yaratmaları üzerine kuruludur. Diğer etkin paydaşlar da bilgi-işlem ve insan kaynakları departmanlarıdır. Bilgi-işlem, insan kaynağı ve finans departmanlarının, gerçek zamanlı bilgi paylaşımını çalışmaları zincirinin sürdürülebilirliğine katkı yaratabilir. Lojistik, kavram olarak tedarik zinciri ile karıştırılmaktadır. Oysa lojistik bir tedarik zinciri olmayıp, ancak onun önemli ve büyük bir parçası olabilir.

Lojistik sektörü, ambalajlama, elleçleme, taşıma, dağıtım ve depolama gibi operasyonel risklerin yoğun olduğu bir sektördür. İki farklı kaynakta belirtilen ve birbirine yakın ancak, iki farklı yaklaşım üzerinden reel bir nakliye süreci;

- Üretimden sonraki aşamada; ambalajdan etiketlemeye, sigortadan gümrüklemeye, teslimden yüklemeye, taşımadan dağıtım, depolamadan

teslimata, kontrolden denetime ve geri dönen malın tersine işleyişine kadarki tüm ağ tasarım sürecinin tasarlanması (planlama ve yönetim)

- Uluslararası pazarlamaya konu olan malın fabrikadan veya depodan teslim alınması (mal teslimi)
- Uygun koşullarda paketlenmesi, etiketlenmesi ve elleçleme işlemlerinin gerçekleştirilmesi (hazırlık-ambalajlama-paketleme-etiketleme-elleçleme)
- İlgili otomasyon yazılımlarından yararlanılması ve güzergâh üzerindeki araçların uydu ve haberleşme teknolojileri ile takip edilmesi (bilgi teknolojileri ile bilgi iletişim)
- Yükün toplam lojistik planlaması ile güzergâha sokulması ve varış yerinde indirilecek yükün web tabanlı entegre sistemlerin yardımıyla boşaltım işlemlerinin tamamlanması (yükleme-taşıma-aktarma)
- Web tabanlı elektronik çevrimiçi sistemler yardımıyla gümrüklemenin yapılması (ithalat izni alma, gümrükleme ve depolama)
- İlgili teknolojilerden de yararlanılarak; gözetim, denetim ve sigorta hizmetlerinin gerçekleştirilmesi (denetim-sigorta)
- Uluslararası pazarlamaya konu olan yükün gerekiyorsa alıcının istediği koşullarda ve yerde kendisine tesliminin sağlanması (boşaltma, kontrol ve malın teslimi)'

olarak planlanabilir (Turhan ve Vayvay, 2005), ('Özkoç, 2002'' Bakan vd, 2012).

Lojistik, yalnızca mal taşınması değildir. Bugün dünyada miktarı az, çeşidi bol üretim yapılmaktadır. Bu da mal dolaşımını kaçınılmaz kılmaktadır. Lojistik önceleri önemli bir rekabet avantajı olarak görülüyor, operasyonel bir fonksiyon olarak düşünülüyordu. Ancak işletmeler kendi fiziksel bütünlüklerini stratejik ortakları olan tedarikçileri ile entegre edebildiklerinde ve homojen bir yapı oluşturmayı başarabildiklerinde büyük resimde hakimiyet yaratabilirler. Teknoloji ve dijitalleşmenin hayatın her alanına nüfuzu ile, işletmeler yenilenerek kendilerine alan yaratma olanağı bulabilirler.

Lojistik Yönetimi, 'Sipariş İşleme' ile başlar. Sipariş, müşteriden, üretimden ya da satın almadan gelebilir. Siparişin planlamasından sipariş teslimine kadar gerçekleşen bölüm 'sipariş yönetimi' adı altında takip edilebilir. Lojistik iş süreçlerinin başarı anahtarı müşteri siparişlerinin yerinde ve zamanında teslimindedir. Bu sürecin en doğru teknik ve yöntemlerle yönetilmesinde bilgi yönetimi ve bilgi aktarımı başrolde. 'Lojistik Bilgi Sistemi' temelinde, siparişin yönetimidir.

Talep yönetimi de, bilgiye dayalı talebin maksimum düzeyde karşılanması, gecikmenin mümkünse sıfırlanması, maliyet ve stokların minimuma çekilmesini amaçlar.

Ürünü dışsal etkiye karşı koruyarak müşteriye hasarsız teslimini sağlayan, ambalaj ve paketleme, lojistik ve pazarlama fonksiyonuna hizmet eden ikinci aşama olabilir. İşletme içi eş anlı çalışan tüm departmanların on-line ulaşabildiği bilgiler ile, 'Ambalaj' ve 'Elleçleme' den geçen ürünlerin dağıtımını 'Depo' dan araçlara 'Yükle' nerek yapılabilir.

Zaman ve verimlilik açısından avantajlar sağladığından taşımanın planlanması da, en az taşıma kadar önem arz edebilir. Maliyetleri düşürmenin ilk kuralı boş dönüşleri doldurmak olduğundan bu koordinasyonun sağlanması öncelik taşır. 'Taşıma ve Dağıtım' hammaddenin üretim noktasına, ürünlerin tüketim noktasına zamanında ve en düşük maliyetle dağıtım merkezlerine çıkışını sağladığından taşıma türü seçimi yönünden, 'Depolama-Stok Kontrol' ise ürünlerin takibi yönünden doğru planlanmak ve izlenmek durumundadır. Burada amaç; malın sadece bir noktadan diğerine iletilmesi değil, bu işlemin en doğru, en hızlı, en güvenli ve en ekonomik şekilde yapılması olmalıdır. Bu yönü ile taşımacılık, çeşitli katma değerli hizmetler içeren kapsamlı ve karmaşık bir dizi faaliyet alanıdır. Hizmet verilen pazarlara, tedarikçilere ve taşımacılık hizmetlerine yakınlık ile işgücü seçimi depo ve dağıtım merkezi seçiminde en önemli unsurlardır. Günümüzde stok maliyetleri katlanılır maliyetler olmaktan çıktığından, hem talebi karşılayacak hem de stok devir hızını arttıracak stok ayarlamasının yapılması da 'Depo ve Stok Yönetimi' çerçevesinde süreç içinde önemli bir yer tutar.

Ticaretin ülke sınırları dışına taşması durumunda depolama işlemleri, iş akışındaki ara noktalardan biri olarak gümrük sahalarındaki antrepolarda yapılabilir. Bu aşamada

fiziksel depolar ile profesyonel depo alanları arasında da ara yüz ile birleştirilen otomasyon altyapısı ile, gerçek zamanlı stok takibinin yapılabilmesi gerekir.

Hatalı ve eksik ‘Gümrükleme’ ve Sigortalama’ işlemlerinin, işletmeleri ekonomik kayıplara uğratmasının mümkün olabildiği günümüz lojistik yönetim süreçleri arasında yer alması, söz konusu olabilir. Tüm bu sürecin sürekliliğinin sağlanması ve sağlıklı yönetimi ile servis desteği, müşteri şikâyet ve taleplerinin değerlendirilmesi, bileşenler arasındaki iletişimin kopmamasına bağlıdır. Bunlar; lojistik iş akışında destek hizmetler arasında sayılabilir ve bir bütün halinde düşünülmelidir.

Sigortanın lojistiğe olan katma değeri müşteriye hizmetle birleşirken, lojistikte risk dağıtım aracı olarak, ‘sigorta’ görülebilir. İki ana lojistik faaliyet olan taşıma ve depolama sırasında oluşabilecek riskleri ya da lojistik şirketlerin üçüncü şahıslara karşı hukuki sorumluluklarını yasal çerçevede koruyabilecek olan, katma değerli lojistik faaliyet, sigorta olabilir. Bu alanda mal nakliyat sigortaları, depo-fabrika yangın sigortaları, araç filosu kaza sigortaları ve üçüncü şahıslara karşı her türlü sorumluluk sigortaları yasal anlamda lojistik şirketlerinin ekonomik kayıplarını hasar öncesi konuma getirebilir. Bu yaklaşımla, milli servet sigortasız bırakılmamalıdır.

‘Lojistik Yönetim’ sürecinin her aşamasında iletişim teknolojileri de kendine yer bulmalıdır. **RFID** (Radio Frequency Identification-Radyo Frekans Tanıma Sistemi) ile ürünlerin barkodlanarak sınıflandırılması ve yükleme araçlarının belirlenmesi, **GPS** (Global Positioning Systemile) ile mobil araçların koordinat, hız takibi ve ısı ölçümü, filo yönetim sistemleri ile yakıt, güvenlik ve periyodik araç hizmet takipleri, akıllı ulaşım sistemleri ile trafik çıkmazına çözüm üretilmesi, **ERP** (Enterprise Resource Planning-Kurumsal Kaynak Planlaması) ile tedarikçiden iadeye kadar işletme kaynaklarının kullanımını sağlayan bütünlük bir yönetim sistemi oluşturmak, **GPRS** (General Packet Radio Service-Veri İletişimi) ile düşük tarifeli ucuz veri iletişimi, **WMS** (Warehouse Management System-Depo Yönetim Sistemi) ile malların depo içerisindeki konumlandırılmaları ve yükleme-boşaltma-elleçleme kolaylığı sağlama, gibi birçok alanda birçok iletişim sistemi, hayatı kolaylaştırabilir.

Lojistik entegrasyon denildiğinde; satış ve sipariş tahminleri ve müşteri bilgilerinin akması ile imalat ve satın alma planlamasının yapılması, ürün ve malzemeler tedarik

edildikçe müşterilere katma değerli envanter ve ürün akışının başlaması, envanter akışının satın alma ile başlayıp imalat süreci boyunca değer kazanarak müşteriye ulaşması, operasyonların planlanması ve yürütülmesi için standartların belirlenmesi ve geliştirilmesi, siparişin büyüklüğü, envanterin ulaşılabilirliği, hareketin aciliyetinin bilgi paylaşımı ile uzmanlaştırılması gibi unsurlar anlaşılabilir. Bilgi akışında entegrasyonu; planlama, koordinasyon ve operasyonel akış boyutları sağlar. *'Lojistik, tür ve büyüklük göz önüne alınmaksızın tüm işletmeler için önemlidir'* (Tanbaş, 2010, R-13). Ancak günümüzde sanayi işletmelerinde, müşteri-tedarikçi fonksiyonunun eklenmesi ile tedarik zinciri yönetimine geçilmesi daha işlevsel olacaktır.

Uluslararası lojistik sisteminin temel ekonomik birimleri yani bileşenleri de; aracı kurumlar (forwarders), taşıyıcı işletmeler (nakliyeciler firmalar), depo ve antrepolar, gümrük müşavirleri, serbest bölgeler, sigorta şirketleri, bankalar ve uluslararası gözetim şirketleridir. Lojistik bir süreç en asgarisinde bu faktörler olmaksızın ve hatta bu faktörlerin gerektiğinde on-line iletişimleri olmaksızın, sürdürülebilirliği mümkün olmayabilir. Bu paylaşım lojistik işletmeler tarafından ayrı ayrı outsource edilebilir.

'Lojistik Yönetim Süreçleri' nde her bir paydaş arasında bilgi ve iletişimin aynı platformda eşzamanlı takibi gerekmektedir. Bilgi teknolojileri yalnızca iletişimin sağlanmasında değil, siparişin alınması, depoya iletilmesi, ambalaj ve etiketlemenin yapılması, stok takibi, taşıma ve dağıtımın planlanması ve uygulanması, gümrük işlemlerinin takibi, malın güvenle yolculuğu için sigortalanma gibi; her aşamada planlama, takip ve kontrol, işletmenin verimli ve etkin çalışabilmesi için, son derece gerekli teknolojik bir kazanımdır. Adım adım gelen mükemmellekle lojistik küreselleştikçe, dünya giderek daha da küçülür.

3.11. KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA LOJİSTİK FAALİYET RİSKLERİ

Uluslararası pazarlamada dış ticarete konu olan malın, fiyatı ve tutundurması kadar önemli bir diğer unsuru da lojistiğidir. Uluslararası ticaretin büyümesi ve tedarik merkezlerinin farklı coğrafyalara yayılması, taşıma ve dağıtımdaki risk unsurlarını arttırmaktadır. Tedarik zinciri ve lojistik alanında çalışan işletmeler için de, risklerini

doğru belirleyebilmek ve etkin şekilde yönetebilmek büyük önem arz etmeye başlamıştır. Bu amaçla kuruluşların, tedarik zinciri güvenliği ile ilgili faaliyetlerini ISO 9001, ISO 14001, ISO 22000, ISO 27001, gibi yönetim sistemleri ile entegre ederek, tedarik zinciri risklerinin etkin yönetilmesini sağlamak istemeleri doğal bir durumdur.

‘Tedarik Zinciri Güvenliği Yönetim Sistemi’ uluslararası bir standart olup, Tedarik Zinciri Güvenliği Yönetim Sistemi gereklerini tanımlayarak, bu sistemi uygulamak isteyen kuruluşlara bir yönetim modeli sağlamaktadır (WEB_32, 2013). 2007 yılında getirilen bu standart, ‘ISO 28001’ standardı olarak diğer taşıma, dağıtım, depolama ve güvenlik risklerini birer suç unsuru olmaktan çıkararak entegre şekilde yöneten bir çerçeve sağlamaktadır. Belge kullanımı, uygun bir tedarik yapısının oluşması, ürün ve hizmet kalitesi ile, kârlılık, verimlilik, etkinlik, rekabet gücü ve pazar payı, çalışma kalitesi, tedarikçi kalitesinin artışı, müşteri tatmini, maliyetlerin azalması ve çevre bilincinin güçlenmesi gibi yararları da hizmet etmektedir (WEB_32, 2013).

Jerep ve Chavte tarafından; ISO 28000:2007 Tedarik Zinciri Standardı uyarınca belirlenen riskler;

- Fiziksel Riskler (dış etkenler dolayısıyla meydana gelen riskler),
- İşletmesel Tehlike ve Riskler (işletmenin faaliyetlerini olumsuz etkileyen ve güvenliğini tehdit eden riskler),
- Doğal ve Çevresel Riskler (doğadan ve çevreden kaynaklı afet olarak kabul edilebilir riskler),
- İşletmenin Kontrolü Dışında Gerçekleşen Olaylar (tedarikçi kaynaklı riskler),
- Kullanıcı Kaynaklı Riskler (ticari marka ve ünvanın karalanması, zedelenmesi riskleri),
- Faaliyetin Devamlılığına İlişkin Riskler (sürdürülebilirliğin engellenmesine yönelik ticari ve operasyonel riskler),
- Bilgi ve Veri Yönetim ile İşletimine Yönelik Riskler (siber tehditler ve iletişim aksaklığı gibi riskler)

olarak sınıflandırılabilir (Değirmenci, 2012).

Sektörel bazda sınıflama yapılmadan önce; ambalajlama, elleçleme, taşıma-dağıtım ve depolamada genel olarak karşılaşılan olasılığı bulunan risklerin neler olduğunu belirlemek gerekir. Daha sonra farklı bir başlık altında, konumuzda geçen bu risklerin bazı özellikli sektörlerle göre ayrıştırılarak detaylandırılmasında, konulara geniş bir perspektiften bakılarak çözüm önerileri getirilmesinde fayda görülmektedir. *'Hemen her ürün grubu için lojistik operasyonlar; ambalajlama, depolama ve taşıma gibi faaliyetler farklı şekillerde gerçekleştirilir'* (Erdal vd, 2008).

Sektörel bazda lojistik, bir hizmet fonksiyonu olarak ambalajlama, taşıma, depolama ve dağıtım gibi işlevlerde uygulamada kolaylık ve destek sağlamaktadır. Her sektörün spesifik planlama, projelendirme, hazırlık, yürütme ve denetleme aşamaları farklılık göstermektedir. Ancak lojistik açıdan bakıldığında ana amaca hizmet kuralları, aşağıdaki gibi standarttır. Bu kuralların başında gelen operasyonel yürütmede, birçok hasara önlenemez insan hatalarının neden olduğu da unutulmamalıdır.

Operasyonel süreçte uygulanması gereken genel kurallar:

Ambalajlamada;

Hasarlanmadan, özelliklerine uygun şekilde yapılması, tehlikeli madde, patlayıcı madde, kırılabilir ürün gibi özel bir mal ise, ambalaj üzerinde belirtilmesi gerekir.

Taşımada;

Ürünün, en uygun araç ve minimum maliyetle, en güvenli şekilde, hızla, bir yerden bir yere ulaştırılması, bayi ve acentelerine dağıtılması ya da kapıdan kapıya son tüketiciye teslimi gerekir.

Depolamada;

Mala en uygun, fiziken zarar görmesini engelleyecek konum ve düzende, güvenli, müşteri siparişlerine en yakın lokasyonda konumlandırılan depolama alanlarının seçilmesi gerekir.

3.11.1. Ambalajlama-Etiketleme Hata ve Riskleri

Ambalaj ve etiket, günümüz ticaretinde bir ürünün ayrılmaz parçaları haline gelmiştir. *‘Bir malın tür, miktar, fiyat gibi niteliklerini belirtmek veya kitap, defter gibi şeylerin kime ait olduğunu belirtmek için üzerlerine konulan küçük kâğıtlara ‘etiket’ denilmektedir’* (WEB_33, 2013). Bilinen ilk baskılı etiketler 16. yy. da kullanılmaya başlanmış, günümüzde ise yalnızca ambalaj üzerine yapıştırılan kâğıtlar olmaktan çıkarılmıştır. Günümüzde etiketler, ambalaj içerisindeki ürün ile ilgili bilgi vermekte ve fiyat barındırmakta iken, bugün artık ürünün üreticisi, üretim, depolama ve satış yeri, ithalat ya da ihracat konusu ise ülke menşei, yükleme ve varış noktası, gibi bilgileri de içeren bir kimliğe bürünmüştür.

Gelişen teknoloji, etiketleri de evrimleştirerek barkod sistemine geçilmesini sağlamış, ticarete ve lojistiğe hareket kabiliyeti yaratmıştır. ‘Barkod Otomasyon Sistemleri’ dediğimiz barkod yazılımları sayesinde, barkodun üzerine atılan çizgilerin her birinin bir anlamı bulunmaktadır. Her bir çizgi, üretici, depo, raf, koli, gibi bir işaret anlamına gelmektedir. Sistem, üretim süreçleri, depo, perakende, mobil bilet, çeşitli otomasyon, demirbaş, dokümantasyon gibi farklı alanlarda ve sektörlerde kullanılabilirliktedir.

Dış ticarete de, incotermslerde ortak kabul görmüş uluslararası simgeler ile kullanılan sistemler, malların çıkış ülkesi ile varış ülkesi arasındaki koridorda yolculuğun tümünün izlenilebilirliğini sağlamakla kalmayarak, hızı ve hatasızlığı desteklemektedir. Türkiye’ nin de dâhil olduğu dünyanın en fazla kullanılan sistemi olan, 90’ dan fazla ülkede ‘**Uluslararası Mal Kalemleri Numaralandırma Örgütü**’ (International Article Numbering-EAN) nün ürün kodlama sistemi kullanılmaktadır. 13 karakterden oluşan EAN Barkod sistemindeki numaralar dış ticaret mevzuatı EK-14’ de yer almaktadır.

EAN Barkod Sistemi

ÜÜÜ	EAN üye ülke kod numarası
iii	EAN tarafından kayıtlı üretici numarası
MMMM	Üretici tarafından belirlenen mal kaleminin numarası
K	Kontrol numarası

Barkodlar; ambalajlar, paketler ve hatta konteynerler üzerlerinde ürünlerin takip amaçlarına yönelik olarak kullanılmaktadır.

Ambalaj, etiket-barkod, paket yanı sıra, işaretlemeler de ayrı birer fonksiyonel önem taşımaktadırlar. Taşıma kurallarının vurgulanmasında ve taşımanın uygun şekilde yapılmasında bilgilendirici bir görev üstlenirler. *‘Bunlar; taşıyıcının işareti, menşei ülke, kilogram ve paund olarak ağırlık, inch ve santimetre olarak kutuların hacmi ile paket sayısı, özel taşıma işaretleri, taşımada dikkat edilecek özelliklere yönelik İngilizce ve ithalatçı ülkenin kendi dilinde olmak üzere işaretler ve uyarılar, giriş limanı-giriş gümrüğü, çevreye ve insan sağlığına zararlı olabilecek materyallerin taşınması halinde, bunların evrensel sembolleri’* ([‘http://www.alibaba.com’](http://www.alibaba.com), Bedestenci ve Canitez, 2012) dir’ şeklinde anlatılmıştır.

Etiket ve ambalaj bir ürünün kabı olarak düşünülmesi, tüketim mallarında kullanıldığında aynı zamanda pazarlama çekiciliği olmalı ve satışı destekleyici, geri dönüşüme uygun bir unsur olarak önem verilmeli, güvenli ulaşımın sağlanabilmesi için bilgi iletişimin kurulabileceği uygun barkodlama yapılmalıdır. Ürüne uygun olarak tasarlanmalıdır. Sosyal sorumluluklar unutulmamalı, ambalaj materyalleri tasarlanırken doğaya zarar vermeyecek şekilde hazırlanmalıdır. Ürünün taşınması, elleçlenmesi ve depolanması sırasında zarar görmemesi adına ürüne uygun, ürünü saran, sürtünme, kırılma, dökülme, bozulma, çürüme ve oksidasyonu önleyici, dayanıklı, kapladığı alan açısından tasarruflu, raf ömrü uzun olan, kısaca ürün güvenliğini önemseyen bir ambalaj olarak tasarlanmalıdır. Amaç, ürünün tamamen ya da kısmen zarar görme risklerinin ortadan kaldırması ya da minimize edilmesidir.

'Doğru endüstriyel ambalaj; ürünleri düzenler, korur ve tanımlar, hizmet kalitesini artırır, maliyeti düşürür, teslimatı kolaylaştırır' (Acar, 2010). Ürünlerin içeriklerine göre paketlenmesi ve ambalajlanması üreticiden tüketiciye giden süreçte; karton, mukavva, tahta ve plastik gibi farklı materyaller ile çeşitli tip ve ebatlarda ambalaj türevi kullanılmaktadır. Ambalajların da taşıma ve depolama sırasında ürünlerin korunmasını sağlanması ve insan sağlığına zarar vermeyen malzemelerden yapılmış olması gerekmektedir.

Ambalajlar; lojistik gereksinimleri de dikkate alacak şekilde ürünün dışarıdan darbe almasını zorlaştırarak, yeni ve kullanılmamış olmalı, ürünün kimyasını değiştirmeyecek şekilde nem ve koku etkisinde kalmamalıdır. Özellikle dökme yüklerde çuval, bez, torba gibi paketlerin delinme ve açılma hasarlarına uğramaması için elleçlemelerin azaltılması, yüklemelere özen gösterilmesi ve ambalajlamanın karayoluna uygun yapılması gerekmektedir. Örneğin; elektronik eşya, cam, kristal gibi ürünlerin lojistiği sırasında ambalajlarının üzerinde 'kırılabilir' etiketleri mutlaka bulundurulmalıdır. Kırılabilir yüklerin sünger veya köpük içerisine konulduktan sonra koli veya sandık şeklinde paketlenmesi gerekir. Gerektiğinde, ambalaj üzerlerine 'kırılabilir-sudan koruyun-bu yönde istifleyin' gibi uluslararası işaretler; çok hassas mallarda ise darbe etiketleri konulmalıdır.

Makine gibi hacimli yüklerin, açık alanlarda bekletilme ihtimalleri söz konusu olabileceğinden ıslanma ve dış etkenlere karşı branda veya kalın naylonla kapatılması, sandıklı ambalajlanması, doğru korunabilmesi için uygun bir tercih olmaktadır.

Ambalajların; yükleme- boşaltma ve transit işlemler sırasında malların mümkün olduğunca zarar görmesini engelleyecek şekilde, istifleme hatalarında basınç ve ezilmelerden etkilenmeyecek, forklift yüklemelerinde çarpma ve titreşimlere maruz kaldıklarında kırılma, dökülme yaşanmayacak şekilde paletlerin arasında boşluk bırakılmamalı, kemirgen ve böceklerin istilasından delinme, su alma, bulaşma tehlikelerinde ürünün bozulmasına olanak vermeyecek şekilde nem korunmalı yapılmış olmaları, lojistik açıdan dikkate alınması gereken önemli detaylardır.

Plastik torbalar istiflenme sırasında düşebilir ve patlayabilir. Jüt çuvalların içindekiler, kötü havadan ve sudan etkilenebilirler. Çuvallar, hırsızlık amacıyla

açıldığında içindekilerin dağılıp bozulmasına neden olabilir. Plastik torba, çuval ve jütlerin içindeki mallar depodaki sıcaklık farkından etkilenip, nemlenebilirler.

Yağmur veya diğer hava koşullarından dolayı emtianın etiketinin silinmesi durumunda ise, varış yerinin belirlenmesi ve ne olduğunun anlaşılması zor olabilir. Mal sayısı fazla olmasa da, bozuk ve kırık ambalajlar malın çalınma olasılığını arttırmaktadır. Yağmur suyu da bozuk ve yırtık ambalajlara su girmesine neden olmaktadır. Ayrıca gümrüklerde gümrük personelinin veya diğer resmi personelin aldığı numuneler de geri verilmediğinden kayıp ve çalıntı olarak kayıtlara geçmektedir.

Ambalajda konu edilerek ayrıntıları ile anlatılan, risk faktörlerinin bir kısmı etiket-barkod ve işaretlemeler için de geçerli olmaktadır. Risk faktörlerinin mümkün olduğunca üründen uzaklaştırılması, sigorta faaliyetlerinin de daha az H/P oranı ile gerçekleştirilmesini sağlayacak önemli unsurlardandır. Özellikle kırılacak ürün ile tehlikeli maddelerin doğru taşınması, doğru yüklenmesi, bunların belirtildiği doğru işaretleme, gibi özel dikkat ve özen gösterilmesi gereken konulardır.

Nakliyat sigortası düzenlenmiş olmasına rağmen, bu tür küçük hasarlar sigorta şirketleri tarafından ödenen tazminat miktarlarını arttırmakta, dolayısıyla bir sonraki yıl için işletmelerin prim rakamlarını yükseltmekte ya da sigorta şirketlerinin bu işletmelere teminat vermeme riskini doğurmaktadır. Oysaki, küçük bazı önlemlerin alınması, elleçleme risklerini de azaltarak, elleçlemeyi nakliyat sigortalarının adet bazında en fazla hasar dosyası açtıran konumundan kurtarabilir.

3.11.2. Elleçleme (El İle İşleme), İndirme-Boşaltma, İstifleme Hata ve Riskleri

Elleçleme malın; asli niteliklerinin değiştirilmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, karıştırılması, araçtan araca, depodan araca ya da araçtan depoya indirilip boşaltılması, ambalajının değiştirilmesi, müşteriye teslimi ve benzeri işlemler bütünüdür.

Ürünün, depodan araç içerisine indirilmesi ve araç içerisinden depoya boşaltılması ya da son tüketiciye teslimi sırasında dikkatli ve eğitilmiş personel tarafından, elleçleme sayısının en az olduğu şekilde, planlı, önceden belirlenmiş alanlara ya da raflara

istiflenmesi gerekmektedir. İstifleme ve özellikle frigofrik taşımada iş bilgisi eksikliği, dökme yüklerde ölçüm metodu farkları, genel olarak yapılagelen hatalardandır. Bu durumda kırılma, dökülme ve hırsızlık sonucu oluşabilecek tam ziya ya da kısmi hasar riskleri de ortadan kaldırılmış ya da en aza indirilebilmiş olur.

Ancak depolama personelinin ürünü tanınması, ürüne ve ambalaja zarar vermeden dikkatle taşımaya özen göstermesi de gerekmektedir. Aksi durumda elleçleme, araçlara yükleme-boşaltma ya da raflara yerleştirme sırasında ürünün hasarlanması, ambalajın zarar görmesi önlenemeyebilir.

Eksiklik de, bir elleçleme hatası ya da riski olarak sayılabilmektedir. Eksiklik; sefer sırasında meydana gelebildiği gibi, malın olağan firesinden de kaynaklanabilmekte, malın zaten eksik yüklenmiş olmasından, gümrükte numunesinin alınmasından ya da ölçüm tartım farklılıklarından kaynaklanabilmektedir.

Önceki bölümlerde de belirtildiği gibi elleçleme, nakliyat hasarlarının önemli kalemlerinden biridir. Engellenebilmesi çok da mümkün olmamakla birlikte en azlanabilmesi için ürünü tanıtan, doğru taşıma ve doğru istifleme yöntemleri konusunda personelin düzenli olarak eğitilmesi sağlanmalıdır. Bu konunun hassasiyeti; ödenen nakliyat hasar tazminatlarının düşürülmesi, poliçe fiyatlandırmalarına pozitif yansımından da görülebilmektedir. Sigorta sektörü, işletmelere önlem almaları konusunda, her fırsatta çeşitli mecralarda ortak görüş ve ifadeler şeklinde gereken uyarılarda bulunmaktadır.

3.11.3. Taşımacılık ve Dağıtım Hata ve Riskleri

Taşıma sırasında yükün ezilme, kırılma ve deformasyon gibi hasarlara uğramasına engel olmak adına çarpma ve sarsıntı sonucu oluşabilecek istifleme hatalarından kaçınılabılır. Araçlar temiz tutulmalı, kasalı araç ise kasaların taban ve tavanlarının sağlam, düzgün, su sızdırmayacak şekilde olması, brandalı ise brandanın delik ve yırtık olmamasına dikkat edilmelidir. Dökme yüklerin kapalı kasa araçlar ile taşınması daha uygun olabilir. Araç içinde araç hacminden daha az yük bulunması durumunda hava yastıklarından yararlanılabilir.

Örneğin; otomobil lojistiğinde; tek katlı ya da çift katlı taşıma araçları ile karayolunda otomobil taşımada, dikkat edilmesi gereken ‘özel araç sabitleme’ yöntemlerine uyulması gerekir. Araçların gerdirme kayışları, takozlama, özel sistemli araç rampaları, çift katlı araçlarda tavan mesafeleri gibi uyulması gereken kuralları bulunmaktadır. Zaman zaman karayollarında seyir sırasında bu tarz taşıma yöntemleri ile karşılaşmaktadır.

Fuar, sergi ürünleri, tesis taşımaları gibi proje lojistiği ya da inşaat makina, yedek parça lojistiği yapılması durumunda, farklı ağırlıktaki, farklı özellikteki alet-edevat ve makinaların farklı mekânlardan farklı taşıma yöntemleri ile alınarak bir araya getirilip sergilenecekleri alanlara yerleştirilmeleri ya da belli bir coğrafi bölgedeki inşaat alanına gönderilmeleri için kullanılan yöntemler de, anıldığı şekilde ayrışmaktadır.

Araç içerisinde istifleme yapılırken malın cinsi, hacmi ve ağırlığı dikkate alınarak, gereğinden fazla üst üste istif yapılmamasına özen gösterilebilir. Makine gibi parçalı yükler, ağırlıklarına göre spanzet veya zincirlerle araç kasasına ya da kasaya çakılan takozlarla sabitlenebilir. Kızaklı CNC tezgâhları gibi hareketli parçası olan makinelerin kendi sabitleme mekanizmasının yanında ayrıca aracın ani fren yapması durumunda makinenin ileri geri oynamaması açısından pimle sabitlenmesi daha sağlıklı olabilir.

Her bir ürünün taşınması için kullanılacak araç ve ekipmanlar en, boy, yükseklik, ağırlık gibi farklılıklar gösterebilir. Taşınan yükün ebatlarına göre uzunluk, genişlik ve yükseklikleri ayarlanabilen, 150 tona kadar gabari dışı yük taşıyabilen **low-bed** ağır taşıma araçları bu amaçla kullanılmaktadır. Taşınan yükün ağır iş makinasından yat gibi su araçlarına kadar olan çeşitlerinde on akslı modüler low-bed treyler tipi araçlar taşıma görevini üstlenmektedir. Bu araçların trafiğe çıkış saatleri, tonajları bakımından karayolundaki diğer araçların ve insanların güvenliği açısından da farklılık göstermekte, yapılan işlemlerde yol analizi ve mühendislik çalışmaları da önem kazanmaktadır (WEB_34, 2013).

Konu ile ilgili; Özgür Çengel tarafından tez çalışması sırasında, ‘**Lojistik işletmelerinin tedarik zinciri yönetimi etkinlikleri**’ ile ilgili, İstanbul’ da faaliyet gösteren 195 lojistik firması arasında bir araştırma yapılmıştır. Araştırma, doğru bir

noktadan sektörle ilgili yeni algılar ve farkındalıklar yaratmayı amaçlamış ve ilginç sonuçlar elde edilmiştir. Bu kapsamda;

Karayolu taşımacılığının önemi, **‘Tedarik süreçlerinizde en çok tercih edilen taşıma şekli hangisidir?’** sorusuna verilen yanıtta; % 76 ile Karayolu Taşımacılığı ilk sırada yer alarak tescillenmiştir. Yanı sıra bunu, % 15 ile Denizyolu Taşımacılığı takip etmektedir (Çengel, 2008).

Yukarıdaki araştırmada sorulan bir diğer soruda da;

‘İşletme açısından önem verilen tedarik zinciri stratejilerinin önem sırası nedir?’ sorusuna verilen yanıtlarda % 21 ile Taşımacılık ilk sırayı alırken, sırasıyla % 17 ve % 15 ile Pazarlama-Müşteri İlişkileri ve Depolama ile Gümrük İşlemleri önem sırasına göre ikinci sırada aynı yüzdeyi paylaşmışlardır (Çengel, 2008).

Bu durumda taşımacılık stratejisi gerek maliyet açısından, gerek dolaşımdaki araç sayısı gerekse, rota belirleme yönünden, oldukça önemli bir stratejik karar olarak görülmüştür. Sonrasında pazarlama ve satış ile ilgili kriterler, depolama, gümrük, ülkeler arası ticari ilişkiler açısından hatasız gönderim ve düşük maliyetli mal hareketleri ve bu konuda çözüm ortaklığı yapılan işletmelerin seçiminin önemi vurgulanmak istenmiştir.

Ayrıca aynı araştırmanın bir başka sorusunda da;

‘Tedarik zinciri yönetimindeki en büyük maliyet unsuru hangisidir?’ sorusu sorulmuş ve % 90 ile Dağıtım Maliyeti ilk sırada yer alarak çapraz sorudaki Taşımacılık stratejisi ile ilgili önemi vurgulamıştır. İkinci sırada % 20 ile Malzeme Maliyeti-Hammadde girişleri dolayısıyla üretim maliyeti, üçüncü sırada ise hemen yakın takipte % 19 ile Yönetim Maliyeti gelmiştir (Çengel, 2008).

Tüm bunların yanında, ağır vasıta taşınması da özellikli bir taşıma şeklidir ki; yükleme kapasitesinden yükleme şekline, aracın yüksekliğinden genişliğine kadar, **‘Karayolu Taşıma Kanunu’** na göre uyulması gereken kuralları bulunmaktadır (WEB_35, 2013). Bu araçlar için köprü ve tünellerden geçişlerde yükseklik kurallarına uyulmalı, rota güzergâhları araç yüksekliklerine göre ayarlamalıdır. Aksi durumda çok sayıda olayda yaşandığı gibi, damperler köprü altlarına takılmak suretiyle, genişlikleri tünellerden

fazla olan araçlar ise tünel girişlerinde kalabilmektedirler. Bu olaylar aynı zamanda yüke ve taşıma aracına da zarar verebilir, malın zamanında teslim yerine ulaşmasına engel olabilir, satıcı ve alıcı arasında ticari anlaşmazlıklara yol açabilirler.

Uzun ve geniş araçların, boru hattı taşıması, termik santral taşıması gibi özel işletme tesisi taşıması yapan, özel yük taşıyan araçların trafiğe çıkmadan önce güzergâh ve taşıma şartları ile taşıma zamanını belirterek Karayolları Genel Müdürlüğü'nden Karayolları Trafik Yönetmeliği' nin 128. maddesi gereği her çıkış için ayrı bir 'özel yük taşıma izin belgesi' alması zorunludur (WEB_35, 2013). Ayrıca trafik güvenliği açısından bu araçların trafiğe çıkarken '**dikkat uzun araç**', '**dikkat geniş araç**' ya da '**dikkat uzun ve geniş araç**' tabelalarının aracın ön ve arkasında diğer araçların görebilecekleri bir yerde ve büyüklükte mutlaka bulundurulması da gerekmektedir. Yükün ve aracın özelliklerine göre, alınması gereken 'yetki belgeleri' de trafiğe çıkmadan önce temin edilmelidir (WEB_36, 2013). Karayollarında, şehir içinde 500 kg. dan 25 tona kadar yükleme kapasitesi olan, genellikle panelvan tipi kapalı kasa küçük ve orta ölçekli araçlar ve kamyonlar ile, gabari dışı 150 tona kadar ağır yük kapasitesi olan, yüke göre ayarlanabilir treylerlere kadar mal ve yük transferi yapılabilir.

Taşımacılık yapan araçlarla ilgili trafik kazalarının büyük çoğunluğu taşınan yüklerin taşıma sırasında devrilmesi veya kayması nedeniyle oluşmaktadır. Yol denetimleri sırasında en çok ihlal edilen kurallar, yükleme güvenliği ile ilgili kurallardır ve bu ihlaller nedeniyle taşımacılık firmaları ciddi cezalarla karşı karşıya kalmaktadır. Ani bir frenleme veya manevra durumunda yükün sabit kalması ile ilgili tüm sorumluluk taşımacıda olup, özellikle tehlikeli maddelerin veya ağır yüklerin yanlış yüklenmesinden kaynaklı kazalar insan sağlığı ve çevre güvenliği açısından ciddi riskler oluşturmaktadır. Taşımada tahliye süresinin kısaltılması amaçlandığından, kontrol edilmeyen taşıma sözleşmeleri, kamyon taşımasında araç sürücüsü ve araç teminindeki seçim zafiyetleri, antrepo teslim ve kontrol eksikliği, tutanak farkları, imza eksiklikleri, hasarda taşıyıcı sorumluluk belgelerinde temin sorunları, emniyetli taşıma koşullarının işlendiği eğitim eksiklikleri gibi, çözüme kavuşturulması gereken hatalar sıklıkla tekrarlanmaktadır.

Taşıma süreci, sadece üçüncü parti servis sağlayıcılarından gümrük müşavirlerine teslim edilemeyecek kadar önemlidir. Göndericiler ile freight forwarderler tarafından

süreç yönetimine birlikte müdahale edilip, sabıkalı ülkeleri kapsayan taşımaların planlamasında ek güvenlik önlemleri, mal ve can güvenliğini sağlayacak, aktarmalı taşımaları tercih edecek kapsamda çözümler üretilebilmelidir.

Taşımacılık sektöründe gerek dünya pazarı gerekse Türkiye pazarında olsun, karayolunda yük taşımacılığı oranı diğer taşıma şekillerine göre oldukça yüksektir. Karayolunda ağır yük taşımacılığının yaygınlığı, yaşanan kazaları da beraberinde getirebilir. Ölümlü ve yaralanmalı kazaların yanı sıra araç hasarları ile geçirilebilen kazalar da azımsanmayacak boyutlarda görülebilir. Bu anlamda taşıma ve dağıtım risklerini minimize etme konusunda sigortacılıkta kaza branşı, en fazla prim üretimi yapılan branş olma özelliğini korumaktadır. Sektörel bazda özellikle ağır vasıta kaza sigortalarında H/P oranları yüksektir. Yaşanan kazalar, en önemlisi insan ölümlerine, yaralanma ve sakatlıklara neden olabilir, yanı sıra taşınan malın da zarar görmesi sonucunu doğurabilir.

Nakliyat sigortalarında taşınan yükün ekonomik değerinin korunarak güvenli taşınabilmesi, sigortalanması ile mümkün olabilir. Ancak H/P oranının yüksekliğinden dolayı fiyatlar yüksek kalmakta, her araç ve her yük sigortalanamamaktadır. Koruma, kazaların azaltılması ve yüklerin güvenli taşınması nakliyat sigortalarında daha doğru fiyatlandırma ile poliçe primlerine de olumlu yansiyabilir.

3.11.4. Depolama Hata ve Riskleri

Lojistik faaliyetleri kendi içinde irdelediğimizde; dünyanın her yerinde oluşan satın alma kapasitesi ve tek bir tuş uzaklığına alıcıların, en düşük maliyetle en yüksek verimliliği sağlamadaki gayretleri kavramış olduğu görülmektedir. Lojistik faaliyet içinde depolama faktörünün de yer aldığı belirtilmişti. Bu amaçla depolama maliyetinin minimize edilmesini sağlamak da ayrı bir, endüstriyel ve stratejik uzmanlık gerektirir.

Tek, tanımında '*Depo, farklı zamanlarda farklı hedefler için hammadde, yarı mamul ve mamullerin saklandığı sabit yerdir*' ('Tek, 1997', Çengel, 2008) söyleminde bulunmuştur. Bu sabit yerler, üretim malı depolamak ve tüketim malı depolamaya yönelik iki şekilde çeşitlendirilmektedir (Çengel, 2008).

Üretim malı depolanması, işletmeye sermayenin alternatif maliyetini de yükler. Günümüzde sermayenin ne denli değerli olduğu bilindiğinden, bu durumun istenilen bir durum olmadığı söylenebilir. Bu yüzden üretim süreçleri belirlenirken stoğa üretim yapılması yerine, alınmış siparişe, teslim yeri ve zamanı belirlenmiş malı üretime almanın, maliyeti düşüren kavramlardan biri olduğu söylenebilir. Her ne kadar geleneksel yöntemlerle çalışan küçük sermayeli işletmelerde günümüzde bile depoya, stoğa çalışma yani üretilen malın depolanması alışkanlığı henüz terk edilmiş olmasa da, günümüz modern işletmelerinin bu fikirden çoktan uzaklaşmış olduğu gözlenebilir.

Eğer bir depo, işletmenin kendi bünyesinde bulunuyor ise bu türden işletmeler genellikle endüstriyel riskler taşıyan büyük sanayi kuruluşlarıdır ki, bu depolar ve içerisindeki malların sorumluluğu genellikle firmaya aittir. Üretim depoları zaman zaman, küçük sanayi işletmeleri, kobiler ve hatta küçük ölçekli fabrika ve atölyelerde de görülebilir. Bu depolarda üretimi tamamlanmış, stokta bekleyen ya da siparişi tamamlanıncaya kadar bekletilen yarı mamul malların depolandığı alanlar da bulunabilir.

Modern işletmeler, sermayenin alternatif maliyetini yatırım yaparak kullanmayı ve parayı mal olarak değerlendirmeyi değil, paradan finansman sağlamayı daha verimli ve kârlı görebilir. Bu durumda, üretim malını tam zamanlı teslimata çevirip dağıtım merkezlerine göndermeyi tercih edebilir. Mallar ana tüketim depolarından, ara taşımacılar ile tam zamanlı, ara depo ya da nihai tüketicilere teslimata yönlendirilebilirler. Ürünler, ya fabrika sahaları içinde bulunan üretim alanlarından fabrika depolama alanlarına taşınır, ya da üretimden çıkan ürünler araçlar ile outsource (dış kaynak kullanımı) edilen profesyonel depo işletmelerine aktarılabilir. Bu sayede, ara dağıtım depoları ile tüketiciye mesafe olarak yaklaşan mal, zamandan da tasarruf sağlanarak sipariş akabinde teslimat süresini kısaltıp, depo ürün devir hızını arttırabilirler.

‘Gerek dâhili ve gerekse uluslararası ticaretteki mal alış verişi depo, antrepo ve gümrüklerde büyük ölçüde mal toplanmasına neden olmuştur’ (Ezerdi, 1998). Depolardaki mal trafiğinin de, ticaretin genişlemesi ile birlikte artış göstermesi doğal bir reaksiyondur. Çünkü gerek dış ticarete malın duraklama yeri olan antrepolar, gerekse dâhili ticarete malların bekletildiği depolar olsun, malın teslim alındığı andan itibaren depodan çıkışı yapılmıncaya kadar depo işletmesinin sorumluluğu altındadır. Bu amaçla

mala gelebilecek herhangi bir kısmı ya da tam hasar (tam ziya) durumunda sorumluluk depo işletmesine ait olmaktadır (**bkz. Depo Sözleşmesi Örneği**). Modern depolama sistemlerinin bilgi teknolojileri ile donatılarak depo giriş çıkışlarının takibi, hırsızlığın önlenmesi, elleçlemenin en aza indirilmesi gibi sonuçlara hizmet edebilir.

Depoların yerlerini belirlemek de, işletmeler için stratejik kararlardan biridir. Maliyeti etkileyen önemli giderlerden biri olduğu için deponun ortak bir transfer alanına veya tüketiciye yakın olması daha doğrudur. En düşük maliyet prensibine göre taşıma maliyetlerini de doğrudan etkileyen faktörlerdendir. Ortak transfer alanına ya da tüketiciye yakın olan depodan yapılacak transferlerde taşıma maliyeti daha düşük olabilir.

Önceki örneğimizde belirttiğimiz Özgür Çengel araştırmasının sonuçlarından olan, depo ve dağıtım politikası ile doğrudan ilgili bir diğer soruda da;

‘Tedarik zinciri stratejilerinde tercih ettiğiniz en temel depolama ve dağıtım politikası hangisidir?’ sorusuna sırasıyla % 55 ile Müşteri Taleplerine Bağlı Depolama ve Dağıtım, % 26 ile Maliyet Kriterlerine Bağlı Depolama ve Dağıtım politikası ilk sırayı ve ikinci sırayı alarak sıralanmıştır’ (Çengel, 2008).

Görülüyor ki bu araştırma da, yukarıdaki tezi doğrulamaktadır. Müşteri memnuniyeti açısından tam zamanlı teslimat ve müşterinin taleplerine göre depolama, yakınlığın önemini vurgulamakta, maliyet ikinci planda kalmaktadır.

Depolama maliyetlerini minimize edebilmek için **‘x-docking’** başka bir deyişle cross-docking ya da doğrudan sevkiyat-çapraz sevkiyat veya aktarma, imalattan sonra depolama yapılmadan direkt araca yükleme, direkt dağıtım da günümüzde özellikle perakende dağıtımda kullanılan bir yöntemdir (**Migros T.A.Ş. örneği**) (Erdal vd, 2008).

Cross-docking, malzeme elleçleme, indirme-boşaltma hasarlarını azaltmak ve dağıtım hızını arttırmak adına yapılan bir faaliyettir. *‘Birçok farklı kaynaktan gelen bir römork ya da araçtan boşaltılan malzemelerin bekletilmeden nakliye gemileri veya trenlerine yüklenmesi, böylece depolama ihtiyacının yok edilmesi operasyonudur’* (Acar, 2010) denilmektedir. Ancak pratikte çoğu zaman aktarma alanlarında, araçlardan boşaltılan ve diğer araçlara yüklenme zamanını bekleyen malların, 24 saat de olsa kısa

bir süre için bekletilmelerine ihtiyaç duyulabilir. Bu zaman dilimi içinde alanlar, depolama alanı olarak da kullanılabilmekte ve aşırma, istifleme gibi hasarlarla karşılaşılabilir. Dolayısıyla aktarma merkezi olarak da kullanılabilen bu alanların geniş kullanım olanakları yaratabilecek şekilde dizayn edilmiş olmaları da uygulamada önemli unsurlardandır.

Depo içlerinde bir diğer önemli konu da; *'gün içerisinde hızlı ürün trafiğinde forkliftlerin hareketleri hem çalışan sağlığı, hem de ürün hasar ve kaybı açısından önemlidir'* (Erdal vd, 2008). *'Lojistik yöneticileri, fabrika içindeki malzeme hareketlerinden sorumlu oldukları gibi, malzemenin depoya taşınması, depolanması ve nakliyesinden sorumludurlar. Kısa mesafe araçları olan konveyörler, forkliftler, vinçler ve kutular malzeme taşınmasında büyük önem taşırlar'* (Acar, 2010). Depolama ve koridor alanlarının forkliftlerin hareket kabiliyetine uygun tasarlanmış olmaları, koridorlardaki trafik akış yönünün yerlere fosforlu boyalarla çizilmeleri hasarları önleyici faaliyetlerden kabul edilebilir.

İş güvenliği açısından depo alanı içinde ürün yerleştirme ya da hızlı sevkiyat saatlerinde, görevli olmayan personelin bulunmamasına ve ilgili personelin de çalışma saatlerinde iş güvenliği kurallarına uymasına özen gösterilmelidir. Bu konuda yetkili amir ve yöneticiler dikkatli olarak, personelin iş güvenliğine uygun hareket sahası oluşturmaya özen gösterebilirler. Depolama alanlarında iş sağlığı ve güvenliği açısından 'forklift operatör belgesi' olmayan kişilerin forklift kullanmasına asla izin verilmemelidir (WEB_37, 2013). *'Kariyerini perakende lojistiği ve depo konusunda yönlendiren bireylerin ise temel lojistik ve depo yönetimi, depo teknolojisi, araç, ekipman, depo yazılımları ve işyeri güvenliği konusunda dönemsel eğitim almaları gerekmektedir'* (Erdal vd, 2008). Bu eğitimlerin bir kısmının teknolojiyi takip, ürün yerleştirme, depo tasniflerinde kolaylık ve ekipman kullanımında hem güvenlik hem de işlevsellik sağlamanın yanı sıra, çalışan güvenliği, mal güvenliği, ambalaj güvenliği ve depo güvenliği sağlayacaktır.

Lojistik kavramının ikinci önemli fonksiyonu olan depo ve antrepolar profesyonel ya da fiziksel depo olsun aynı özellikleri ve aynı riskleri barındırmaktadır. Depo, bir üretim deposu ise işletme sadece, kendi malını korumakla yükümlüdür. Ancak depo outsource (dış kaynak kullanımı) ile kiralanmış profesyonel bir depo işletmesi ise, malını

depoladığı tüm müşterilerinin mallarından ayrı ayrı sorumlu ve risklere karşı korumakla yükümlüdür (**bkz. Depocu Sorumluluk Sigortası**).

Profesyonel depo veya antrepo olarak işletilen ticari kuruluşların depolama alanlarında çeşitli firmalara ait, özellikleri birbirinden farklı olan mallar bulunabilir. Depolama alanının ve depolarda bulunan, üçüncü şahıs mallarının mevcut bir takım riskler bulunmaktadır. Bunlar, birbirini tetikleyerek büyük ölçekli hasarlara neden olabilecek boyutta riskler olabilirler. Lojistik hasarlar, yeterince önlem alınmamasından kaynaklanabilir.

Örneğin; organize sanayi bölgesi içinde bulunan, büyük bir depoda gerçekleşen bir yangında; çevre işyeri ve fabrikalar, bölge içinde çalışan personel, bölgeyi farklı amaçlarla ziyaret eden kişiler, bölge içinde bulunan araçlar, binalar içerisindeki emtia, makine, alet-edevat gibi ekipmanlar zarar görme olasılığı dâhilindedir. Böylesi bir durum, birçok kişi, kurum, insan gibi faktörlerin zarar görmesine, birden fazla sigorta branşının harekete geçmesine, birden fazla sigorta teminatının gözden geçirilmesine ve yine birden fazla sigorta tazminatının, bedelleri oranında ödenmesine neden olacak kadar büyük, kitle ve kurumları ilgilendirecek sonuçlar doğurabilecek boyuttadır.

Bir depoda karşımıza; yangın riskleri başta olmak kaydıyla yangın ile doğrudan ya da dolaylı olarak bağlantılı çeşitli rizikolar çıkabilir. Hırsızlık, cam kırılması, sel-su, dâhili su, deprem, yer kayması, fırtına, kar ağırlığı, taşıt çarpması, duman-is, GLHHT (grev, lokavt, halk hareketleri, terör), kızılaşma, sabotaj, enkaz kaldırma masrafları, yangına bağlı kâr kaybı, yangına bağlı kira kaybı ve yangına bağlı iş durması, kiracı mali sorumluluk, komşuluk mali sorumluluk gibi yangına ek riskler de lojistik depolarda yangın ve yangına bağlı yaşanılabilir rizikolar olarak sayılabilir (**bkz. Yangın ve Yangın Sigortası Ek Teminatları**).

Örneğin; depoda çıkan yangının ana nedeni depoya yıldırım düşmesi ise, yangında meydana gelen hasarın karşılanabilmesi için yangın poliçesi teminatları arasında ‘yıldırım düşmesi’ ek teminatının bulunması gerekir. Aksi durumda gerçekleşen yangın ile düşen yıldırım arasında bir bağ kurulamayacağından, depo için yangın sigortası yapılmış olmasına rağmen hasar ödenmesi söz konusu olmayacaktır.

Örneğin; depo binası içinde bulunan bir musluğun açık kalarak binayı su basması sonucu gerek bina içinde bulunan demirbaşlara (masa, sandalye, bilgisayar ve ekipmanları, kullanılan alet-edevat ve makine aksamına, forkliftlere, ...), gerek bina dekorasyonuna (boya-badana, perde, mefruşat, yer döşemesi, ...), gerekse depoda saklama ve koruma altına alınarak depolanmış olan üçüncü şahıs mallarında gerçekleşen hasarın tamamının hasarını sigorta şirketinin tazmin edebilmesi için, hasarın ana nedeni olan ‘dâhili su’ teminatının depo yangın sigorta poliçesi içine ek teminat olarak yazılmış olması zorunludur. Aksi durumda, gerçekleşen hasarların tümü için (demirbaş, dekorasyon ve üçüncü şahıs malları) su basması ile bir ilişki (yakın neden prensibi) kurulamayacağından depo için yangın sigortası yapılmış olsa dahi, hasar tazminatının ödenmesi mümkün olmayacaktır.

Örneğin; elektronik malzeme depolamasında yağmur sularından etkilenmeyecek şekilde tahliye borularının yanında, yakınında istiflenmemesine ya da depoda dâhili su basmasından etkilenmeyecek şekilde üst raflarda istiflenmesine dikkat edilmelidir.

Sayılan bütün bu iyileştirmeler; depo ve antrepo yönetiminde hasar frekansını düşürerek, sigorta primlerinin pozitif yönde azalmasını sağlayabilir. Bu genellemeler ışığında sektörlerin özellikleri dolayısıyla farklı riskler de barındırabilir. Yüksek ciroları, istihdam oranları ve içerdikleri birbirinden farklı riskler bakımından, özellikli sektörlerden birkaçı seçilerek sonraki başlıklarda ayrıntılarıyla değinilmeye çalışılacaktır.

3.12. LOJİSTİK RİSKLER VE SEKTÖRLER BAZINDA SÜREÇ RİSKLERİ

Bu başlık altında genel anlamda, seçilen bazı örnek sektörlerde yaşanan riskler, bu risklerden olumsuz etkilenme boyutunun minimize edilme ve doğru risk değerlendirmesi ile alınacak önlemler konusuna değinilmeye çalışılmıştır.

‘Sigorta; ekonomik kayıplar doğuran, olması mümkün risklerle baş edebilme planıdır’ (‘Greider, Janice E., Beadles, W.T., Law and the Life Insurance Contract’, Duman, 1990). Sigorta, karşılaşılması muhtemel tehlikelerin ekonomik sonuçlarını bertaraf eden herhangi bir olaydan önce alınan önlemler konusunda bir risk yönetim türüdür. Sigorta ile risk yönetiminde az sayıdaki insanın başına gelen zarar, aynı riskle

karşılaşan insanların tümü tarafından birlikte yüklenilerek, kolaylıkla karşılanabilir bir duruma gelebilir.

Sigortalılar belirlenmiş olayların risklerine karşı koruma satın alırken, sigorta şirketleri de riskler karşılığında talep edilecek tazminatları yatırıma yönlendirirler. Sigorta sektörü, üstlendiği işlevler sayesinde aynı zamanda ülke ekonomisine de önemli katkılarda bulunabilir. Günümüzde ekonomik büyüme modellerine, bankacılık ve sigorta sektörleri de eklenerek yapılan birçok ampirik çalışma, banka ve sigorta şirketlerinin ekonomik büyümeye katkı sağladığını belirlemiştir. Bu doğrultuda lojistik ve sigorta sektörlerinin kaçınılmaz paylaşımı da birlikte düşünülmelidir.

Her sektöre ilişkin lojistik süreçler için, çok sayıda yasal düzenlemenin varlığından söz edilebilir. Karayolu taşıması ile yapılacak bir gıda lojistiği operasyonunda; **ATP** Konvansiyonu (The Agreement on the International Carriage of Perishable Food-Bozulabilir Ürünlerin Uluslararası Taşıma Sözleşmesi-), **HACCP** (Hazard Analysis at Critical Control Points-Kritik Kontrol Noktalarında Tehlike Analizi), gıda kodeksi ve diğer uluslararası düzenlemeler yapılmadan; Tehlikeli madde lojistiği operasyonunda; **ADR** (Accord Dangereux Routier-Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması) mevzuatları uygulanmadan, operasyonun yasal çerçevede düzenlenmesi mümkün değildir.

Sektörel bazda lojistik süreçlerin planlanıp yönetilebilmesi, ulaştırmanın operasyonel başarısı ve yasal düzenlemelere uyulması gibi, zorunlulukların yerine getirilmesi ile mümkün olabilir. Lojistik bir süreçte operasyonların sürdürülebilirliği, lojistiğin alt kırılımlarını doğru kurgulamakla doğrudan ilgilidir. Lojistik planlamalar; operatif mühendislik esnekliği ile mevzuat ve yasal düzenlemelerin uyumu çerçevesinde sektörlere uyarlanması sonucu başarıya kavuşabilir.

2012 yılında UND' nin sektörel bir araştırması ortaya koymuştur ki; lojistik işletmeleri, sektörel uzmanlaşmaya doğru gitmektedir. % 18,4 ile 'Gıda Lojistiği', % 17,0 ile 'Proje Lojistiği' ve % 15,0 ile 'Tekstil Lojistiği' olarak kendiliğinden gelişen bir sınıflanma gerçekleşmiştir (UND Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımacılığı Sektörünün Analizi Projesi Genel Analiz Raporu, 2012).

İçinde lojistiği barındıran; tekstil, makine, otomotiv, tarım-hayvancılık ve benzeri tüm dikey sektörler, kârlılığı maksimize etmek, maliyetleri düşürmek ve risk yönetimi yönünden en doğru platform olarak gördükleri sigorta ile, çözüm ortaklığı yoluna gitmektedir. Ancak, sektörde bilinç seviyesinin sigorta konusunda artırılması gerekmektedir.

'Türkiye' de lojistik şirketler çoğunlukla dış ticaretin yoğun olduğu tekstil ve konfeksiyon, otomotiv, hızlı tüketim, perakende ve gıda, petrokimyasallar, makine üretimi ve inşaat gibi sektörlerle hizmet sunmaktadır ('Deloitte ve Başbakanlık Yatırım, Destek ve Tanıtım Ajansı, 2010'', Özdemir, 2012). Türkiye' de konu ile ilgili yapılan bu araştırmaya ve bazı ampirik gözlemlere dayanılarak, ülkede ve dünyada iş yükü ve işgücü hacmi ile, personel istihdamı ile, cirosu ile, karakteristik özellikleri ile diğerlerine göre spesifik farklılıkları olan, bazı ticari sektörler araştırmamızda örnek olarak incelenmiştir. Bu ticari sektörlerin lojistik riskleri ve sektörlerle göre özel sigorta teminatlarını tanımak, bu sektörlerin lojistik ve sigorta sinerjisini birleştirmelerinde yararlı olabilir.

Emtianın kendine özgü özelliklerini kaybetmeden yürütülmesi gereken lojistik operasyonlar, pozisyon itibarıyla zaten bir risk yönetimidir. Aşağıda belirtilen risklerin sektör ilgilileri tarafından önemsenerek, riskler üzerinde geliştirilecek refleksler, uygulanacak stratejiler ve sonuç reaksiyonları, ilgili sektörlerin sigorta prim hesaplamalarında pozitif yansımalar yaratabilir.

3.12.1. Tekstil ve Hazır Giyim Sektöründe Lojistik Riskler

Ürünlerin, mevsimsellikten ötürü belirli bir dönemde pazara sunulması gerekliliği, tekstil ve lojistik sektörlerinin gerçekleştirdiği iş birliğini her geçen yıl arttırmakta, lojistik firmaları da tekstil sektörüne yönelik hizmetlerini çeşitlendirmeyi sürdürmektedir. Tekstil ve hazır giyim sektörü, marka, model, ürün, renk ve beden çeşitlemesi ile mevsimsel ve değişen moda eğilimlerine göre düşünüldüğünde oldukça geniş kapsamlı ve hacimli bir süreç gerektirmektedir. Bunlara bir de ülke sosyo ekonomik değerleri ile beğeni ve zevkleri de eklediğimizde tek bir firma için bile hacmin büyüklüğü ortaya çıkmaktadır. Bunlara ülkeler arası satın alma, fason takibi ve sipariş işleme gibi unsurları da eklediğimizde zinciri bir hayli genişletmeye yetebilir. Bu

durum, sektörün başlı başına bir lojistik platformu olarak kabul görmesinde etken olabilir.

Tekstil sektöründeki süreçler, ürünlerin hammaddesini toplama, fason takibi, ürünleri etiketleme, ütüleme, askılama, taşıma, dağıtım kanallarının kontrolü ve lojistiğinden oluşabilir. Süreçlerin bir kısmı aynı zamanda katma değer de içeren faaliyetlerdir. Oldukça yüksek maliyetlere dayansa da günümüzde, askılı sistem araçlar ve askılı sistem kolili taşımalar ile askılı depolar konusunda Türkiye önemli bir yol kat etmiştir.

Modası geçen, serisi kırılan, iklim farklılığından dolayı toplatılması gereği duyulan ürünlerin geri çağırılması ve e-marketing gibi farklı satış kanallarında kullanılması da, tekstilde ayrı bir geri dönüşüm konusu yaratabilir.

- **Tekstil ve Hazır Giyim Ürünleri Ambalajlanırken;**

Tişört, şort, gömlek, pantolon, ayakkabı gibi katlanabilir ya da kutulanabilir ürünler genellikle şeffaf poşetlerde kolilenerek, katlanmadan taşınması gereken dış giyim ürünler ise, koruyucu bez veya şeffaf naylon kılıflar içinde askılı sistem ambalajlanabilir. Poşetli ürünlerin küflenme ve kırışmasını önlemek için nemli olmamasına dikkat edilebilir. Ürünü korumak, kirlenmesini, sökülüp yırtılmasını ve kırışmasını önlemek için kılıflarla ambalajlanması gerekir. Yeşil Nokta (Grüne Punkt), Ekolojik Etiket (Ekoteks) gibi, sektöre özel standartları bulunmaktadır.

Tekstil ürünleri denildiğinde yalnızca kullanılabilir, mamul hale gelmiş emtia anlaşılmayarak, ürün ağacını oluşturan dantel, tela, astar, kumaş, düğme, gibi mallar da düşünülebilir. Genellikle bu ürünler kutular ve koliler ile ambalajlanabilir. Özellikle düğme, çitçit gibi küçük malzemelerin kutulanmaları sırasında delik, kapakları açık, üzeri bantsız ambalajların olmamasına; kumaş, tela, astar gibi ıslanabilecek malzemelerin de koliler içine naylon kılıflar ile konulmasına yağmur ve su baskınından etkilenmeyecek şekilde ambalajlanmasına dikkat edilebilir.

'Kolili ambalajların kapatılmasında şeffaf bant yapıştırıcılar tercih edilmeli, ip, tel gibi materyaller ile koliler bağlanmamalıdır. Aksi halde taşıma esnasında koliler ve içerisindeki ürünün zarar görebilme riski doğmaktadır' (Erdal vd, 2008).

- **Tekstil ve Hazır Giyim Ürünleri Elleçlenirken;**

Teknolojinin desteklediği RFID sistemler, barkodlama ve ürünlere konulan çiplerle minimum elleçleme yapılarak depolanan ve çıkışı yapılan ürünler otomatik olarak stoklara yansıtılabilir. Elleçlemenin az olduğu depolama sistemlerinde, ürünlerin zarar görme ve çalınma riski de azalabilir.

- **Tekstil ve Hazır Giyim Ürünleri Taşınırken;**

Kutu ya da koliler ile taşınacak ürünlerin taşıma araçları içinde istiflenmesi daha kolaydır. Tekstil ürünlerinde askılı taşıma gereken parçaların da, araç içlerine hareketli askı sistemleri monte edilerek modifiye edilen araçlarla taşınması kolaylık sağlayabilir. Mağaza teslimlerinde ürünlerin buruşup kırışmadan yeni ve kirlenmeden mağaza depolarına ve reyonlara konulması gerekir. İçlerine hareketli askı sistemleri yerleştirilmiş konteynerler da, tekstil taşıma işleri için ideal taşıyıcılar olarak düşünülebilir.

Tekstil ürünü taşıma araçlarının aynı zamanda ürünlerin kirlenmesini önlemek için kuru ve temiz olduğundan, kumaşlarda solma yapmaması açısından güneş ışığı almadığından emin olunmalıdır. Araçlar kapalı kasa ya da konteyner olmalı, askılıklar ve raflar paslanmaz malzemeden yapılmış ve boyalı olmalıdır.

Ayrıca üretim sürecinde tedarikçilerden temin edilen yan ürünlerin, üretim sahasına ya da fason dikiş atölyelerine dağıtımını da, taşıma işlemi içindeki sürecin parçalarındandır. Bu taşımalar koli ve kutular yardımıyla yapılabilir. Burada, kumaş türü yan ürünler ıslanmadan ve kirlenmeden dikim yapılacak atölyelere ulaştırılmalıdır. Taşıma, siparişin mağaza ve reyonlarına kadar teslimatıyla tamamlanabilir.

- **Tekstil ve Hazır Giyim Ürünleri Depolanırken;**

Tekstil ürünleri günümüzde hızlı tüketim maddeleri arasında kabul edildiğinden perakende lojistiği içinde değerlendirilerek büyük tekstil ve perakende zincir mağazaları olan firmaların iş akışlarında depolamadan çok 'just in time' üretim (tedarikçiden hammadde toplanıp ürüne dönüştürüldükten sonra, tüketim noktası olan mağazaya teslim) sistemi kurulabilir.

Tekstil sektöründe malzeme, yarı mamul ve mamul hale gelmiş ürünün boyama, kurutma ve soğutma prosesleri ile taşıma-dağıtım ve depolanması, günümüzde ‘**askılı konveyör sistemleri**’ ile yapılmaktadır (Acar, 2010). Özel olarak tasarlanmış montaj hatları üzerinde akan askılı sistemler ürünün herhangi bir sürtünmeye maruz kalmaksızın kurumasını sağlayabilir ve raflanmadan depolanmasına olanak tanıyabilir.

Her şeyin çabucak tüketildiği tüketim toplumlarında tekstil ve moda sektörü de büyük bir değişim geçirmektedir. Önceleri dört mevsim üzerine kurulu iklim ve meteorolojik atmosfer, günümüzde yerini yalnızca yaz ve kış mevsimlerine bırakmaktadır. Meteorolojik olaylar ve iklim değişiklikleri dünyada her sektörü etkilemektedir. Küresel hale gelen moda ve tekstilde artık dünyanın her yerinden ürün satın alarak dünyanın her yerine perakende mağaza zincirleriyle ulaşabilir bir duruma gelmiştir. Kumaşı Avrupa’ dan düğme ve telayı Uzakdoğu’ dan alan dev tekstil zincirleri işçiliği Doğu Avrupa ve Türkiye Cumhuriyetler’ de yaptırmakta, bu sayede dünyanın her bölgesini kullanabilmektedir. Maliyeti düşürüp, kaliteyi arttırarak ürününü dünyanın her yerine ulaştırabilir durumdadır.

Tekstil sektöründe ürünlerin model, beden ve renk seçenekleri ile ülkelere göre mevsimsel iklim farklılıkları, ülke sosyo ekonomik gereksinimleri ve moda enstrümanlarını aksesuarlarıyla birlikte düşünecek olursak, muhtemelen karşımıza başlı başına dev bir tekstil lojistiği çıkabilir. Bugün moda endüstrisinin fiziki ürün akışını planlamak, günümüzün lojistik dehalarını bile zora sokabilir niteliktedir. Dolayısıyla bu modern perakende tekstil zincirlerinde depolama sistemi, ürün kıtlığı ve envanter yığılması yaratmadan fiziki ürün akışını sağlayacak şekilde, artık yerini just-in-time üretime bırakma aşamasındadır.

Tekstil ve hazır giyim sektöründe yarı mamul ya da mamul mallar, ‘nakliyat sigortaları’ ile korunabilir. Ambalaj, paket, etiket, elleçleme, istifleme, depolama, taşıma ve dağıtım gibi lojistik faaliyetler sırasında, bu malların ekonomik değerlerini yitirmesine imkân vermeden korunmasını sağlamak, riski minimize etmekten geçmektedir. Riski arttıran muhtemel durumlar, fiyatlamada etken olacaktır. Doğru fiyatlama, sigorta bedellerinin doğru belirlenmesi ile mümkün olabilir. Konunun sigorta boyutu, ayrıntılarıyla sonraki başlıklarda irdelenecektir.

3.12.2. Bozulabilir Ürün (İlaç-Sağlık-Gıda-Taze Çiçek) Sektöründe Lojistik Riskler

‘Gıda ve Sağlık Lojistiği’, hemen her aşamasında, genellikle ısı kontrollü taşıma araçları ile taşınma, soğuk hava depolama alanları ile depolanma ve son kullanım tarihlerinin belirtilme zorunluluğundan dolayı ayrı bir özellik taşımaktadır. Bu özellikli risk alanı, araştırma konumuz içinde ayrıntılarıyla irdelemeye çalışılmıştır.

Gıda ürünleri; sebze-meyve, et-tavuk ve türevi ürünler, kuru fasulye, mercimek gibi kuru gıdalar, yumurta-süt gibi hayvansal gıdalar, çikolata-bisküvi gibi endüstriyel işlenmiş gıdalar, konserve ve dondurulmuş ürünler gibi ambalajlı ve kutulu gıdalar olarak sınıflandırılabilir. İlaç ve sağlık ürünleri de ilaç, serum, kan gibi bozulabilir ürün, hastane sarf malzemeleri ile demirbaş makine gibi sabit kıymetler olarak ayrılabilir. Ayrıca taze çiçekler de, bozulabilir ürün statüsünde değerlendirilerek bu gruplandırma içerisinde yapılandırılabilir.

Literatürde bozulabilir gıda olarak belirtilen saydığımız, özelliklerdeki ürünlerin tamamı aynı standartlarda işleminden geçirilemez. Aralarında; ‘**Gıda Güvenlik Sistemleri**’, ‘**Kritik Nokta Kontrol Analizi-HACCP**’ gibi farklı uygulamaları olan yasal prosedürleri uluslararası standartlardaki ürünler de bulunmaktadır. Bu soğuk zincir ürünleri için; son kullanım tarihi yakın olanın ilk sevk edilmesi- **FEFO** (First Expired First Out-İlk Giren İlk Çıkar), ‘Depo Yönetim Sistemi- **WMS** (Warehouse Management System)’, ‘Anahtar Performans Göstergeleri Yönetimi- **KPI** (Key Performance Indicators)’, programlarında, her birinin karakteristik özelliklerinden yararlanılmaktadır.

Bozulabilir ürün ile sağlık ve hastane lojistiğinde önemli bir diğer konu da, geri dönüşüm lojistiğidir. Ömür devri (**life cycle**)’ ni tamamlamış, kullanım süresi dolmuş olan ürünlerin raflardan ve depolama alanlarından toplanarak insan ve hayvan sağlığına zarar getirmeden imhası ile tedarik zinciri tamamlanır.

- **Bozulabilir Ürünler (İlaç-Sağlık-Gıda-Taze Çiçek) Ambalajlanırken;**

‘Gıda ambalajlarının ana amacı, içinde bulundurduğu ürünün bozulmadan, kalite kaybına uğramadan, dış etkenlerden koruyarak tüketiciye ulaştırmaktır’ (Acar, 2010). Bu ürün grubuna ait ürünlerin hemen hepsinde paketleme, ambalaj ve etiketleme sistemi

ürün farklılıklarına göre değişiklik gösterse de, sistematığı birbirleri ile oldukça benzerlik göstermektedir.

Öncelikle ambalajları; kâğıt, karton ve kutulama ile yapılarak, üzerlerinde üretim ve son kullanım tarihleri yer almalıdır. Günümüzde, barkod üzerinde ürüne ait her türlü bilginin yer aldığı, süreç içinde taşıma, dağıtım ve depolama alanlarındaki takiplerin de kolaylıkla yapılabilmesine olanak tanıyan sistemler kullanılmaktadır. Kolay bozulmaya elverişli ürünlerin etiketlerinde, sağlıklı kullanıma uygun raf ömrü süresi belirtilmelidir.

Ambalajlarda çabuk bozulabilir ürünün içeriğine ve insan sağlığına zarar vermeyecek şekilde koruma sistemine göre farklı tip ve ebatlarda malzemeler kullanılabilir. Bu ürünlerin her aşamasında ısı kontrollü araçların ısı seviyelerine dayanıklı ambalajlar kullanılabilir. Örneğin; et ve et ürünleri kolay bozulabilen, (ph) değerlerine göre bakterilerin hızla üreyebileceği ürünlerdir. Bu nedenle vakumla paketlenmiş et ürünleri daha sağlıklıdır.

- **Bozulabilir Ürünler (İlaç-Sağlık-Gıda-Taze Çiçek) Elleçlenirken;**

Isı kontrollü araca monteli liftle, yükleme-boşaltma rampalarına gerek kalmaksızın özellikle şehir içi parsiyel dağıtımda büyük kolaylık sağlayarak, elleçlemeyi minimize ettiğinden malın zarar görme riskini de azaltabilir.

- **Bozulabilir Ürünler (İlaç-Sağlık-Gıda-Taze Çiçek) Taşınırken;**

Bu tür ürünler içeriklerinden dolayı çabuk bozulabilir, gıda ya da kullanım maddeleridir. Hammaddelerinde bulunan her ara maddenin kendi tazeliğini yitirme ve bozulma süresi farklı olabilir. Ya da aynı mamul madde içinde bulunan ve birbirleri ile etkileşime giren bazı ara maddeler zamanla mamul, sağlığa zararlı hale gelecek şekilde veya istenilen faydayı sağlamayacak şekilde etkisini yitirebilir.

Bozulabilir gıda maddelerinin taşınmasında soğuk zincir kırılmadan, ürünlerin iklim koşullarından ve dış etkenlerden zarar görmemesi için '**gıda kodeksi**' ne uygun teknik koşullarda taşınması gerekir. Ayrıca bu tür taşıma araçlarının da teknik uygunluğunun sağlanmasına, soğutucu gazına, dış duvarlarının sağlamlığına, elektrik aksamına dikkat edilmeli, araç bakımları düzenli olarak yapılmalı, yolda arıza ya da kaza durumunda derhal müdahale edilerek alıcı ve gönderici bilgilendirilmelidir (Çancı ve Erdal, 2009).

Bu türden gıdaların taşınması için getirilen standardizasyon olan, '**Bozulabilir Gıda Maddelerinin Uluslararası Taşımalarında Özel Araçların Kullanımı Anlaşması-ATP Konvansiyonu**', anlaşmasına Türkiye henüz taraf olmamıştır. Bu anlaşmaya taraf olmak, gıda lojistiğinde Türkiye' ye nefes aldırabilir. Uluslararası taşımalarda bozulabilir gıda maddelerinin karayolu ile sınırlarımız dışına çıkmasına, taraf ülkelerin ambargoları engel olmaktadır. Yurtdışı ürün taşıyan araçlar çoktan konvansiyon koşullarını yerine getirmişlerdir. Ancak, yurt içi taşımalarda bu koşullar sağlanamadığından taşıma sırasında pek çok mal ziyan olmaktadır. Bu konuda (WEB_38, 2013). web sitesinde yayınlanmış bir haberde;

'İstanbul Büyük Şehir Belediyesi rakamlarına göre sadece İstanbul hallerine yılda 4.500.000 ton değerinde 300.000 kamyon sebze-meyve girişi olduğu, her bir kamyonun ortalama 15 ton sebze ve meyve getirdiği bilgisi verilmektedir. Bu miktarın ortalama % 5' inin yani 225.000 tonunun uygun olmayan araçlarla taşımacılık yapıldığından ziyan olduğu, dolayısıyla yılda 1.000.000 tondan fazla sebze ve meyvenin tüketiciye ulaşmadan bozulduğu anlamına geldiğine vurgu yapılmıştır. Bu hesaplama balık, et ve süt ürünleri de katıldığında ülke ekonomisinin yıllık 10.000.000 TL den fazla zarara uğradığının kabul edildiği' belirtilmektedir (WEB_38, 2013).

Bozulabilir gıda maddelerinden bazıları gereken ısı dereceleri korunarak muhafaza edilseler bile zamanla tazeliklerini ve yararlı özelliklerini yitirdiklerinden bu tür ürünlerin günde ortalama 700 km. yol alarak bir an önce teslim yerine ulaştırılması gerekir (Çancı ve Erdal, 2009).

Yaş-sebze-meyve gibi gıda maddeleri ya da raf ömrü kısa olan, gıda maddeleri ile, ilaç gibi sağlığı ilgilendiren maddeler ve taze çiçekler, soğuk hava deposu bulunan frigofrik araçlar ile teslim yerine ulaştırılabilir. Bu amaçla kapıdan kapıya teslim avantajından dolayı genellikle karayolu taşınması tercih görmektedir. Bu türden bozulma riski olan özellikle ilaç, serum gibi sağlık odaklı emtialar, uzun mesafede insan sağlığı gözetilerek maliyet fazlaca önemsenmeden havayolu ile de taşınabilir.

Frigofrik taşıma araçlarındaki ısı kontrolünün sağlanabilmesi için yalıtımın da sağlıklı olması ve ısı sisteminin teknolojik alt yapısının çalışıyor olması gerekir. Taşıma araçları, taşıma ve dağıtım süreci boyunca **GPS** ile kontrol ediliyor olmalıdır.

Frigofrik araçlarda özellikle bulunması gereken cihaz olarak GPS, meydana gelebilecek kaza, çarpma, hırsızlık, ısı bozulması, yangın gibi durumlarda müdahaleyi kolaylaştırıcı nitelikte olmalıdır. Küresel yer tanımlama sistemleri, uluslararası karayolu ağında araçların hızlıca bulunarak gereken izleme kolaylığını sağlamaktadır (Erdal vd, 2008).

Frigofrik araçlarda gıda ürünleri taşınırken, gıdaların kimyasallarının birbirleri ile etkileşiminden kaynaklanabilecek bozulmaları önlemek için yan yana istiflenmemeleri ya da araç içi bölmeleri bulunan, sıcaklık değerleri birbirlerine yakın olan gıdalar ile taşınmaları gerekir. *‘Örneğin; limon ve maydanoz koruma ısı dereceleri birbirine çok yakın olsa da, limonun çıkardığı metil alkol maydanozun sararmasına ve zarar görmesine neden olmaktadır’* (Erdal vd, 2008).

Isı kontrollü konteynerler da, aynı türden mal taşımaları için intermodal taşımacılıkta kullanılabilir. Çünkü bozulabilir ürünlerin elleçlenmeden, konteynerlerden olabildiğince indirilmeden son tüketiciye ulaştırılması daha doğrudur. Ülkeler arasındaki coğrafik uzaklıklar, iklim farklılıkları gibi, risk etkilerinden de teknolojik alt yapı yatırımları sayesinde kurtulunabilir. Örneğin ısı kontrollü araçlar ile taşınan bozulabilir gıda ve bu konuda alınan diğer önlemler sayesinde ilaç, dondurulmuş gıda, taze sebze-meyve ticareti uzaklığa bağlı kalmaksızın her bölgeye yapılabilmektedir.

Bu türden ürünlerin dondurulmuş gıda, et, ve süt türevli ürünler gibi bozulabilir gıda, yaş sebze ve meyve ile ilaç türevli sağlık ürünleri, tedarik zinciri içindeki ürün lojistiği sürecinin tamamında, ürünlerde mikroorganizma ve sağlığa zararlı bakteriler ürememesi için taşıma, ısı kontrollü frigofrik araçlar ile yapılabilir. Bu araçların teknolojik donanımlar ile ısı kontrolleri sağlanmalı ve araçları kullanan kişiler de taşıdıkları ürünler konusunda eğitilmiş, arıza durumunda müdahale yetkinliğine sahip bilgi ve donanımda olmalıdırlar. Yol aldıkları süre itibarıyla araçların ısı kontrollerinin süre ile doğru orantılı yapılması, uzun süreli yolculuklar için uzun süreli programlamalar ile düzenli takibin gerekliliği atlanmamalıdır.

Bozulabilir gıdaların sevkiyatında sadece frigofrik araçlar ile yapılan taşıma yeterli olmayabilir. Örneğin yaş sebze ve meyve taşımada aynı zamanda koli ya da kasa ile ambalajlanan gıdaların üzerine şeffaf bir örtü de serilmesi gerekebilir. Bu örtü, sebze ve

meyvenin oksijen alarak yaşamlarını devam ettirmelerini, kuş ve böcek gibi organik risklerden korunmasını sağlayabilir. Dolayısıyla hem ambalajlamada hem de taşımada bu ve benzeri teknik hassasiyetlerin korunması, ürünlerin dalındaki tazeliğinde tüketim ortamına ulaştırılması ve raf ömrünün uzatılmasına katkı yapacaktır (Erdal vd, 2008).

Taze çiçekler ısı ve iklim farklılıklarından bozulma ve buharlaşma yapabileceğinden hassas taşınması gerekir. Karton kutu veya sepetler ile sevk edilebilir, paketler birbirini ezmeyecek şekilde istiflenebilir. Ambalajlarında hava alınmasını sağlayan delikler bulundurulabilir. Yaş-sebze ve meyvelerin çıkardıkları gazdan etkileneceklerinden çiçekler, bu gıda maddeleri ile birlikte aynı araçlara yüklenmemelidir. Paketler arasında hava sirkülasyonu sağlanmasına önem verilmelidir. Üzerlerine ağır parçalar istiflenmemelidir.

- **Bozulabilir Ürünler (İlaç-Sağlık-Gıda-Taze Çiçek) Depolanırken;**

Bozulabilir ürün veya gıda maddelerinin son kullanma tarihleri ile en uzun raf ömrü ve en uygun depo koşulları ambalaj üzerlerinde belirtilmeli ve depolamanın koşullara uygun yapılmasına özen gösterilmelidir. Bu nedenle FIFO prensibinden hareketle, entegre et ve tavuk kombinelerinde ürünler, en az elleçleme gerektirecek '**askılı konveyör sistemleri**' üzerinde muhafaza edilebilir.

Genellikle hızlı tüketim maddelerinden oluşan gıda ürünleri ile taze çiçek ve sağlık ürünleri başlığında toplanabilecek ilaç, serum, kan gibi çabuk bozulabilir ürünlerin lojistiğinde 'soğuk zincir' kullanılmalıdır. Ancak, azami dikkat gösterilmesi gereken konu, taşıma ve depolama sırasında soğuk zincirin kırılmaması ilkesidir (Erdal vd, 2008).

Gıda ürünleri daha fazla bozulma, kokma, çürüme, kızışma, küflenme ve çiçeklenme riski taşıdığından daha fazla özen gerektirebilir. Her ürünün özelliğine göre uzun süre tazeliğini koruyabilmesi için sıcaklık derecesine, nem oranına dikkat edilmelidir. Genellikle saklama koşulları olarak % 60 ile % 90 aralığında değişen nem oranına sadık kalınmalıdır. Örneğin; meyve ve sebzeler tazeliğini -30 C⁰ da iki yıl korumaktadır. (WEB_39, 2013).

Bu özen konserve türevi gıdalar ile dondurulmuş gıdalarda da gösterilmeli, son kullanma tarihlerinin fabrika çıkışında ambalaj üzerine yazılması gerekmektedir. Bu gıdaların özelliklerine göre ambalajlarında yazılı olan son kullanım tarihleri, bitimine kadar uygun koşullarda saklandığında tazeliklerini korumaktadırlar.

Kuru gıdalar, yukarıda sayılan gıda maddelerine oranla raf ömrü daha uzun olan ancak nem oranına dikkat edilmesi gereken gıda ürünleridir. Çünkü kızışma ve böceklenme kuru gıdalar için önemli bir sorundur.

Kutulu ilaçların genellikle ortalama, 25 C⁰ da, oda ısısında, ısı ve ışık kaynaklarından uzakta saklanması yeterli olacaktır (WEB_40, 2013). Bu koşul biyolojik ilaç, kan depolama, aşı ve serum gibi bozulabilir sağlık malzemelerinde ise; soğuk zincirle ve +2 ila +8 aralığında saklanma koşuluna uymak üzere değişiklik göstermektedir (WEB_41, 2013).

Görüldüğü gibi bozulabilir gıda ve sağlık ürünlerinde frigofrik (ısı kontrollü) araçlar ile taşıma yapılıyor ise, bu aynı türde ürünlerin depolaması için de geçerlidir. Soğuk hava depolama sistemlerinde, ısı kontrolleri otomatik olarak yapılmaktadır.

Bozulabilir her türlü ürünün depolanması sırasında uyulması gereken kurallardan bir diğeri de, depolamanın ürünlerin son kullanma tarihlerine uygun olarak yapılması, ürünlerin raflara dizilmesi, son kullanım tarihlerinin yakınlığına göre depo çıkış kapılarına yakın şekilde istiflenmeleri ve çıkışların öncelikle son kullanım tarihi en yakın olan üründen başlayarak yapılması gerekmektedir.

Ayrıca gıda ürünlerinin depolandığı alanlarda kullanılan forkliftlerin uluslararası standartlar gereğince akülü olması koşulu aranmaktadır. Aksi durumda benzin, mazot, ve türevi yakıtlarla çalışan istifleme araçları kapalı alanda gıda ürünlerinin üzerine karbondioksit salınımı yapacağından ürünleri zararlı hale getirecektir (Erdal vd, 2008).

Bozulabilir Ürün (İlaç-Sağlık-Gıda-Taze Çiçek) sektöründe yarı mamul ya da mamul mallar, ‘nakliyat sigortaları’ ile korunabilir. Ambalaj, paket, etiket, elleçleme, istifleme, depolama, taşıma ve dağıtım gibi lojistik faaliyetler sırasında, bu malların ekonomik değerlerini yitirmesine imkân vermeden korunmasını sağlamak, riski minimize etmekten geçmektedir. Riski arttıran muhtemel durumlar, fiyatlamada etken

olacaktır. Doğru fiyatlandırma, sigorta bedellerinin doğru belirlenmesi ile mümkün olabilir. Konunun sigorta boyutu, ayrıntılarıyla sonraki başlıklarda irdelenecektir.

3.12.3. Otomotiv Sektöründe Lojistik Riskler

Otomotiv sektörü de, tekstil ve hazır giyim sektörü gibi bant sistemi çalıştığından üretim sürecinde hammadde ve yarı mamullerin banda tam zamanlı ve minimum hata ile girmesi önemlidir. Bant üzerinde yürüyen parçaların tümü, üretime birer birer monte edildiğinden anlık olarak stoklarda bulunma zorunluluğu vardır. Bu araştırma içinde yer almasının nedeni de bu ayrıcalıklı özelliğidir. Bu nedenle otomotiv lojistiği iş süreçleri belirtilirken diğer sektör süreçlerinden kısmen farklı bir yol izlenmesi daha doğrudur.

Otomotiv lojistiğinde ana başlıklar;

- Komponent (monte edilebilir hazır parça) lojistiği
- Pazara yönlendirilmiş, mamul lojistiği
- Yedek parça lojistiği
- İkinci el otomobil lojistiği' dir.

Tamamlanmış otomobil lojistiği; otomobillerin tüm taşıma şekillerinde taşıma operasyonları, gümrükleme, depolama-envanter yönetimi, etiketleme, barkodlama, elleçleme, istifleme, **sigorta**, dağıtım, kalite ve hasar yönetimi, iade-dönüş işlemleri, gibi katma değerli işlemler, bakım, rota ve taşıyıcı planlamasını içeren tüm tedarik zinciri sürecini kapsamaktadır (Erdal vd, 2. Baskı, 2010).

Komponent lojistiği, üretimde gerekli olan ürün ağacı parçalarının, üretim bandına girmeden önce depolanmasını ve montaj sahasına taşınmasını kapsayan aktivitelerin tamamıdır. Parçaların tedarikçilerden temini sırasında ambalajlama önemlidir. Otomobil yedek parçaları çoğunlukla çıkıntılı, kolay kırılabilir, plastik ya da cam parçalar olduğundan ambalajları da koruyuculu ve esnek maddelerden yapılmış olmalıdır. Boyalı ya da boyasız olsun çizilmeden kırılmadan korunmalıdır. Hazır parçalar konteynerlerle genellikle demiryolu ya da denizyolu ile plastik paletlerle taşınır. Taşıma sırasında hava yastıklarına ve sabitleyicilere gereksinim duyulabilir.

Otomobil üretiminde kullanılacak olan parçaların birçoğu farklı ülke ve bölgelerden temin edilerek aynı zamanlama ile kullanım sırasındaki sistematik bozulmadan üretim sahasına getirilir. Zamanından önce üretim için gelen parçalar, depolama maliyeti yaratabilir. Farklı lokasyonlardan gelen parçalar, üretim zamanlamasına göre depolara yerleştirilmeli ve yine aynı zamanlama ile banda sürülmelidir.

Üretimi tamamlanan otomobillerin tüketici ile buluşma süreci, fabrika çıkışında barkodlanıp etiketleri yapıştırılarak seçilen taşıma araçlarına yüklenip açık hava depolama alanlarına sevk edilmesi ile, planlama, kontrol ve denetim süreçlerinden oluşmaktadır. Barkod etiketlerine araçla ilgili bilgiler yüklenip, araçların tüketici ile buluşuncaya kadarki seyahat süresinde izlenmesi sağlanmaktadır. Lojistik sistemleri ile entegrasyon;

- Bayi ve müşteri takibi açısından '**sipariş yönetim sistemi**'
- Taşıma aracı temini açısından '**nakliye yönetim sistemi**'
- Coğrafi lokasyon takibi açısından '**araç takip sistemi**'
- Depolama alanı ve alan içindeki raf bilgisi bilinirliği açısından '**depo yönetim sistemi**'
- Teslimat sonrası bakım takibi ve kalite kontrol açısından '**bakım yönetim sistemi**'
- Kullanıcı ve izleme açısından '**hasar ve sigorta yönetim sistemi**',

ile sağlanmaktadır.

Araçların depolama alanları genellikle açık ve dışarıdan gelecek risklere karşı çok da güvenli alanlar değildir. Dolayısıyla hırsızlık başta olmak üzere, iklimsel koşullardan da olumsuz etkilenmeye müsait durumdadır.

Araçlar karayolunda taşınırken dikkat edilmesi gereken koşullar da; aralarında en az 50, en fazla 100 cm. olan yükleme rampaları, her bir otomobilin sabitlenmesi için 3-4 adet takoz, her bir araç için 1-2 gerdirme kayışı, her bir taşıma bloğu arasında 20 cm. mesafe ve iki araç arasında da en az 10 cm. uzaklık bulunmasıdır. Aksi durumda kaza

dışında en büyük risk araçların düşmesi ve seyir halindeki diğer araçlar ile sürücülere de zarar vermesidir.

Taşıma ve depolama sırasındaki bir diğer risk de, elektrik kontağından çıkacak yangındır. Araçlardan herhangi birinde meydana gelecek olan elektrik kaçağı, alandaki ya da taşıma aracının içindeki diğer araçların da zarar görmelerine ve kümül bir hasara neden olabilir. Bu nedenle son kalite kontrolün özenle yapılması gerekir.

Otomotiv lojistiğinde ürün yedek parça ya da tamamlanmış araç olsun emtia, ‘nakliyat sigortaları’ ile korunabilir. Ambalaj, paket, etiket, elleçleme, istifleme, depolama, taşıma ve dağıtım gibi lojistik faaliyetler sırasında, bu malların ekonomik değerlerini yitirmesine imkân vermeden korunmasını sağlamak, riski minimize etmekten geçmektedir. Riski arttıran muhtemel durumlar, fiyatlama etken olacaktır. Doğru fiyatlama, sigorta bedellerinin doğru belirlenmesi ile mümkün olabilir. Konunun sigorta boyutu, ayrıntılarıyla sonraki başlıklarda irdelenecektir.

3.12.4. Proje Taşımacılığı (Fuar, İnşaat, Makine, Eğlence)’ nda Lojistik Riskler

Genel lojistik tanımı, günümüzde yerini sektörel tanım ve uygulama farklılıklarına bırakmıştır. Özellikle iş alanlarında ileri düzeyde uzmanlaşma zorunluluğu, beraberinde lojistik alanlarda da uzmanlaşma zorunluluğu getirebilir. Gıda, otomotiv, inşaat ve diğer sektörlerle ilişkin lojistik doğrular, başka bir lojistik süreçte bir anlam ifade etmeyebilir.

Türkiye’ de, son on yılda birbirinden çok farklı alanlarda yapılan yatırımlarla inşaat, makine ve fuar-sergi taşımaları ile proje taşımaları ayrı bir önem kazanmıştır. İnşaat alanındaki yatırımlar ile özellikle gabari dışı hareketli iş makineleri, enerji yatırımları ile rüzgar panelleri, çeşitli sektörlerle hitap eden farklı fuar ve sergiler için kurulacak olan standlar ve sergilenecek büyük hacimli alet-edevat-makineler ile eğlence sektörü gösteri ve konser organizasyonlarında kullanılan müzik aletleri, ekipman ve sahne platformlarının düzen içinde bir yerden bir yere taşınması, korunması ve kurulumu yapılarak kullanıma hazır hale getirilmesi, ayrı bir uzmanlık gerektirmektedir.

Bu konunun hassasiyet içeren ve önemini arttıran ise, mühendisler ve lojistik uzmanlarınca organize düzenlenen taşıma ve kurulumlar olmasındaki gerekliliktir. Lojistik süreçlerde mühendislik, temel olarak operatif özellikler taşıırken, genel olarak

operasyonlarda, mühendislik yaklaşımı lojistik süreçlere yapılabilirlik temelinde yaklaşmaktadır. Makine taşımalarında malın ağırlık merkezinin doğru belirlenmesi önemli bir ayrıntıdır. Dolayısıyla üretim süreçleri, üretim planlama, araç kapasitesi, yükün özellikleri, güzergâh gibi mühendislik boyutunun parametreleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Diğer bir önemli bileşen olarak ifade edilen yasal düzenleme ise, operasyonel sürece etki edebilecek hukuki kavramlar ve yasal engellemelerle ilgilenebilir. Sürecin yasal sürekliliği lojistik uzmanının uygulama alanına girmektedir.

Buradan hareketle lojistik tanımının her sektöre uygulanması ve tek bir uygulama şeklinden her sektörde başarı beklenmesi, doğru değildir. Bu alanda eğitim alan kişilerin, kendilerine lojistiğin bir alt alanını seçerek bu alanda uzmanlaşma zorunluluğunda olmaları da bu konuya dayanmaktadır.

Türkiye, yenilenebilir enerjide son dönemde alınan kararlar ve sağlanan teşvikler ile özellikle rüzgâr enerjisi alanında yeni yatırımlara sahne olmaktadır. Bugün 2 bin MW olan kurulu rüzgâr enerjisi gücünün 2013’ de 20 bin MW’ a ulaşması düşünülmektedir. Bu durum, lojistik destek gereksinimi ile enerji sektöründeki proje taşımacılığının kapasitesini de kuşkusuz büyütebilir. Bugün Türkiye’ nin 12 ilinde süregelen 23 rüzgâr enerjisi santrali yatırımı bulunmaktadır.

Mühendisler ve lojistik uzmanları, dünyanın herhangi bir noktasından müşterisi adına teslim aldığı malzeme ve ekipmanları, bildirilen zamanlamada şantiyeye anahtar teslim projeler üretebilmektedir. Bu alanda gerektiğinde, ağırlığı 300 tonun üzerinde olan çeşitli ağır tonajlı malzemelerin taşınması gerçekleştirilebilmektedir. Bunlar, karayollarında sık sık karşılaşılamayacak türden, taşınması ve korunması uzmanlık gerektiren malzemelerdir. Bu sektör, yalnızca taşıma değil aynı zamanda montaj ve mühendislik hizmetlerini de kapsayacak şekilde kabuk değiştiren, farklılaşarak kendine alan yaratan ciddi bir gelir kaynağı olma yolundadır.

Proje ve inşaat lojistiği; operasyonel süreçler ve gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerin genel kargo ve yük operasyonlarından farklılık arz etmesinden dolayı spesifik operasyonlar olarak tanımlanabilmesidir. Operasyonu gerçekleştirilecek malın farklı ebat ve özellikler taşınması, taşıma ve elleçleme operasyonlarının da her seferde

farklılaşması anlamına gelmektedir. Dolayısıyla uygulanan lojistik çözümler her operasyon için farklı biçimlerde söz konusu olabilmektedir. ‘Low Bed’ ve ‘Havuzlu Low Bed’ araç taşıyıcıları, gabari yükler, ağır ve havaleli yükler, geçiş ve izin belgeleri, transit geçişlerde uygulanacak prosedürler, konu ile ilgili bilinmesi gereken önemli ayrıntılardandır.

Diğer bir alan olan konferans, kongre, sempozyum, sergi, tanıtım kampanyası gibi fuar ve etkinlikler ise; günümüzde dünya ticaretinin ayrılmaz bir parçası olup, işletmelerin pazarlama-tutundurma stratejilerinde önemli bir işlevi bulunmaktadır. Belirli bir zaman aralığında ve belirli bir amaç doğrultusunda düzenlenen fuarlar, hedef pazarlara işletme ürün ve hizmetlerinin tanıtıldığı, satıcı ve alıcıların, bir bakıma arz ve talebin bir araya geldiği buluşma noktaları olarak kabul görmektedir. Bu özellikli alanda da; makine ve ekipmanların taşınma, gümrük giriş çıkışları için ‘**Ata Karnesi**’ kullanımı, fuar standları ve malzemelerinin taşınmasındaki yasal düzenlemeler, fuar ve etkinlikler için dış ticaret operasyonları, fuar operasyonları için düzenlenmesi gereken belgelerin bilinmesi gibi özel durumları mevcuttur.

Artan dünya nüfusu, genç Türk nüfus ve insan gücü eğlence sektörünü de hareketlendirmiş, dünyaca ünlü grupların ve sanatçıların çeşitli gösteriler yapmak üzere dünya üzerinde çeviklikle hareketliliğini sağlayacak lojistik projelendirmelerine olan ihtiyaçlar da büyük artış göstermiştir. Türkiye’ nin Ortadoğu coğrafyası ile Körfez ülkelerindeki hâkimiyeti ve birçok alandaki öncülüğü, eğlence sektöründeki proje taşımacılığı konusunda da yatırım gereklerini hissettirmektedir. Türk genç beyin gücünün mühendislik dehasıyla ve kriz anlarındaki pratik zekâsıyla rahatlıkla yapılandırılabilen bir faaliyet alanı olan eğlence sektörü, farkındalık yaratılması ve iş gücü yatırımları ile projelendirme çalışmaları yapılabilecek anahtar teslim alanlardan biridir. Bu konu, hem lojistik açıdan ciddiyle değerlendirilmeli hem de sigorta sektöründeki sigortalanabilir kapasitelerden biri olarak değerlendirilmelidir.

Proje ve fuar lojistiği faaliyetleri sırasında ekipmanlar, ‘nakliyat sigortaları’ ile korunabilir. Ambalaj, paket, etiket, elleçleme, istifleme, depolama, taşıma ve dağıtım gibi lojistik faaliyetler sırasında, bu malların ekonomik değerlerini yitirmesine imkân vermeden korunmasını sağlamak, riski minimize etmekten geçmektedir. Riski arttıran muhtemel durumlar, fiyatlamada etken olacaktır. Doğru fiyatlama, sigorta bedellerinin

doğru belirlenmesi ile m¼mk¼n olabilir. Konunun sigorta boyutu, ayrıntılarıyla sonraki bafllıklarda irdelenecektir.

3.12.5. Canlı Hayvan Sekt¼r¼nde Lojistik Riskler

Buraya kadar ele alınan konular ve incelenen sekt¼rlerde, olası lojistik riskler ¼zerinde durulmaya ¼alıřılmıştır. Ancak taşıma denildiğinde akla gelen yalnızca konu bafllığımız olan mal taşıması değil, canlı varlıklar olarak sınıflayabileceğimiz yolcu ve canlı hayvan lojistiği de unutulmamalıdır.

Her ne kadar mal stat¼s¼nde olmasa da hayvanlar, nakliyat sigortası kapsamında bir mal taşıması ve saklanması, bekletilmesi gibi değerlendirilmektedir. Bu ¼erçevede, araştırma konumuza farklı bir boyut katacağını d¼ř¼nerek, canlı hayvan sekt¼r¼ i¼in karşılaşılabilecek riskler olarak bazı ¼nemli noktalara değinilmeye ¼alıřılmıştır.

G¼n¼m¼zde canlı hayvanda yaratılan ¼zellikle ithalat artışından kaynaklanan bir hareketlilikle, canlı hayvan taşıma sistemine de bir d¼zen getirilmiştir. **Kara Ulaştırma Genel M¼d¼rl¼đ¼** tarafından canlı hayvanlar; k¼¼¼kbař hayvan (koyun, ke¼i), b¼y¼kbař hayvan (damızlık), k¼mes hayvanları (tavuk, horoz, civciv) ve diğer canlı hayvanlar (evcil hayvan, yarış atları, sirk hayvanları) olarak sınıflandırılmıştır.

- **Canlı Hayvan Taşıması Yapılırken;**

Canlı hayvan taşıma sekt¼r¼n¼n T¼rkiye’ de de uyması gereken kurallar, AB normlarında uygulanıp kabul g¼ren ‘**hayvan refahı**’ kavramına g¼re yapılandırılmıştır. Bu kavram, hayvanların sağlık ve yaşam koşullarının en ¼st seviyede ¼nemsenerek istiflenmesi ve taşınması ile korunması ¼zerine kurulmuştur. Eşya taşımacılığında uygulanan, ara¼ hacminin verimli kullanılması kuralı, canlı hayvan taşımasında ge¼erliliđini yitirmekte yerine hayvanların ¼l¼m, yaralanma ve sakatlanmalarını ¼nleyici ¼zel koşullarla taşınması kuralı ge¼erlilik kazanmaktadır. Bu y¼zden, diğer sekt¼rlerin risklerinden olduk¼a farklı riskler taşımaktadır.

Canlı hayvan taşımacılığı, konusunda uzman kişiler ve ¼zel şekilde tasarlanmış ara¼lar ile yapılmalıdır. Sıradan taşımalara oranla ¼ok daha ağır taşıma ve koruma prosed¼rleri bulunmaktadır. ¼zellikle yurda ka¼ak yollardan giriş yapan b¼y¼kbař canlı hayvan ticaretinde, olduk¼a fazla sayıda hayvan telef olmakta ya da sağlıksız koşullarda

yurda giren hayvanlar hastalık yayarak gerek ekonomik, gerekse sağlık yönünden ülkemize zarar vermektedir. Örneğin; sağlıklı olmayan, gebelik süresinin son dönemlerinde olan ve yeni doğmuş hayvanlar taşınmamalıdır.

Taşıma süresi boyunca araç içerisinde; sürücü, yardımcısı ve hayvan bakımı ile ilgilenen bir de görevli bulundurulmalıdır. Yükleme ve boşaltma veteriner gözetiminde yapılmalıdır. Taşımadan önce aşularının eksiksiz yapılmış ve sağlıklarının taşımaya elverişli bir durumda olması gerekmektedir. Hayvanlar; cinslerine ve yaş gruplarına göre sınıflandırılarak, hava ve yol durumu dikkate alınarak uygun araçlara yüklenir. Taşıma araçları hayvanların ağırlık ve yaşlarına uygun seçilmeli, yolculuk sırasında hayvanların sağlığına zarar gelmemesine dikkat edilmelidir.

Sürücü ve bakıcıların yeterlilik belgelerinin olması, hayvanların araç üzerinde yedi saatten fazla süre ile yolculuk yapmamasına özen gösterilmesi gerekir. Hayvanların araç içinde bulunduğu bölmelerin sağlığa aykırı olmamasına taşımaya uygun koşullar bulunmasına dikkat edilmeli, sefer sırasında yemleme ve sulama yapılabilen havalandırılmalı araçlarla taşıma yapılması gerekmektedir.

Araçların temiz ve dezenfekte edilmiş olmaları, yolculuk süresinin iyi planlanmış ve gecikmelere yol açmayacak şekilde belirlenmiş olması, taşınan hayvanların sağlığı ve güvenli bir şekilde teslimi açısından önem kazanmaktadır (Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı resmi gazete). Hayvanların yükleme ve boşaltmasını kolaylaştıracak liftle birlikte araçların kullanılması, taşınma sırasında güvenliğin de ön planda tutulduğunun göstergesidir. Canlı hayvan taşımacılığının uluslararası sınır geçişlerinde zaman zaman bazı ülkelerde transit geçiş sorunları yaşandığından çözüm olarak demiryolu ile entegre edilebilmektedir (Çancı ve Erdal, 2009). Aynı şekilde canlı hayvan taşımacılığı, süre önemli ise karayolu, değilse denizyolu tercih edilerek yapılabilir.

Canlı hayvan lojistiği faaliyetleri sırasında ekipmanlar, ‘nakliyat sigortaları’ ile korunabilir. Ambalaj, paket, etiket, elleçleme, istifleme, depolama, taşıma ve dağıtım gibi lojistik faaliyetler sırasında, bu malların ekonomik değerlerini yitirmesine imkân vermeden korunmasını sağlamak, riski minimize etmekten geçmektedir. Riski arttıran muhtemel durumlar, fiyatlamada etken olacaktır. Doğru fiyatlama, sigorta bedellerinin

doğru belirlenmesi ile mümkün olabilir. Konunun sigorta boyutu, ayrıntılarıyla sonraki bşlıklarda irdelenecektir.

BÖLÜM 4. LOJİSTİK RİSKLERİN SİGORTA ÇÖZÜMLERİ

'Küreselleşme olgusu her alanda etkisini gösterdiği gibi, iş hayatında da rekabeti arttırıcı bir etkisi olmuş ve bu durum risk unsurunu güçlendirmiştir' (Çekerol, 2013). Uluslararası ticari entegrasyon ve hızlı dolaşımın doğal bir sonucu olarak, risklerde görülen artış, sigorta şirketleri için daha iyi bir pazar erişimini de beraberinde getirmektedir. Var olan ancak koşullara göre değişime uğrayan riskler, genişleyen coğrafya üzerinde yeni risk potansiyelleri yaratmaktadır.

Bu bölümden itibaren araştırmamızda, mevcut risk tanımlamaları üzerinden yola çıkılarak, sigortalananabilir lojistik riskler incelenmeye çalışılacaktır.

4.1. RİSK, İŞLETME RİSKLERİ, RİSK YÖNETİMİ VE SİGORTALANABİLİR RİSKLER

4.1.1. Risk

Risk, henüz gerçekleşmemiş olmakla birlikte gerçekleşme olasılığı olan bir tehlike olarak adlandırılabilir (Özbolet, 2008). Ayrıca yayınlanan kaynakta *'risk; sigortacılık sektörünün bir parçası olup, yaşamda hiçbir zaman ne kadar önlem alınırsa alınsın tamamen önlenemez'* (Çağlar, 2005) şeklinde açıklanmıştır.

Dorfman'ın 1998'de yaptığı bir yorumdaki; *'risk, bir açıdan olası kayıplarla ilgili belirsizliktir'* söylemi, 1.Ulusal Sigorta Sempozyumu bildirisinde de görüş olarak sunulmuştur (Özkan, 2005). Aynı sempozyumda, bu geleneksel modellerin yerine kabul gören; riskin tanımlanması, ölçülmesi, izlenmesi ve kontrol edilmesi ("Bolgün-Akçay, 2003", Özkan, 2005) temeline dayanan daha proaktif yaklaşımların kullanılmaya başlandığı görüşü de belirtilmiştir (Özkan, 2005). Bir başka kaynakta ise risk ile ilgili; *'Risklerin en belirgin özelliği, tam ve net olarak bilinmemesi, zamanla değişkenlik göstermesi, olumsuz sonuçlar doğurabilir olması ve yönetilebilir nitelikte bulunmasıdır. ...riskler farklı tür ve boyutta olmasına karşın... ortak noktaları belirsizlik*

taşımalarıdır... Her belirsiz durum, risk olarak değerlendirilemez. Buradaki ayırım... belirsizliklerin tehlike ile etkileşim düzeyidir' şeklinde bir açıklama getirilmiştir (Çekerol, 2013).

'Riskin bir diğer tanımı da, 'herhangi bir tehdidin bir kıymette zarar oluşturma olasılığı' dır. Sigorta literatüründe 'ortaya çıkması muhtemel bir tehlike' veya 'zarar verici olayların gerçekleşmesi ihtimali' ni anlatmak için 'riziko' kelimesi kullanılmaktadır' (SEGEM-Sigorta Acenteleri Teknik Personel Eğitimi Ders Notları) görüşü de belirtilmektedir.

Riski ticari işletmeler için tanımladığımızda farklı faktörler ortaya çıkabilir. Kaynağı aşağıda belirtilen yapıtta; risklerin, sonuçları itibarıyla sıralaması ticari (spekülatif) ve tesadüfi (püre) riskler olarak yapılmıştır. Ticari risklerin; işletmenin yönetim politikasına göre aldığı kararlar sonucu karşılaştığı riskler olduğunu, işletmenin üretim politikasını belirlerken çevre koşullarını dikkate alıp almaması ile işletmeye etkileri olduğu belirtilmiştir. Ticari risklerin uygulanması sonucu ortaya ticari zararların da çıkabileceği anlatılmıştır. Diğer taraftan tesadüfi risklerin ise; işletmenin mal varlığını azaltabilecek riskler olduğu, bu türden risklerin oluşturacağı kayıpların işletme yönetimlerince belli bir bedel karşılığı başka bir kuruma devredilebileceği üzerinde durulmuştur (Erederdi, 1989). Kanımızca burada dikkati çekilmek istenilen konu, sigortalananabilir risklerdir.

Risk, tek bir oluşumun veya kaybın olasılığı olmayıp, beklenenden farklı sonuçların gerçekleşmesi olasılığıdır (Bölükbaşı ve Pamukçu, 2009). Kısmen de, parayla ölçülebilen menfaatleri tehdit unsurudur. Ancak günümüzde risk tanımının kavramsal olarak genişlediği görülmektedir. Elbette ki, işletme riskleri ve sigorta edilebilir riskler hala mevcuttur, fakat artık stratejik, hukuksal ya da finansal risklerin de bu gruba dâhil edildiğini görmekteyiz. Bir de işletmeler için sigorta edilemeyen, itibar gibi riskler de mevcuttur (Bindelle, 2005) ki bu risk, aynı zamanda ticari risklere de yol açmaktadır.

Gelişen uluslararası ticari faaliyetlerde karşılaşılan riskler ve ölçümleme olanağı bulunmayan zararların güvence altına alınması tercihi, sigorta konusunun ön plana çıkmasında etken olmuştur.

4.1.2. İşletme Riskleri

Ticari işletmelerde riskler; planlanan faaliyetleri tehdit eden tehlikeler, işletmenin mevcut durumunu ve gelecekteki varlıklarını tehdit eden riskler ve gelecekte ortaya çıkması olası risklerin gerçekleşme olasılıkları, şeklinde ifade edilebilir. Bir kaynakta (“Ünsal, 2001”) işletmelerde risk kaynakları;

- Kaza ve yangın gibi fiziksel olaylar
- Ekonomik kriz ve konjonktürel dalgalanmalar gibi ekonomik riskler
- Deprem ve sel gibi doğal afetler
- Hırsızlık gibi sosyal riskler

olarak belirtilmiştir (“Ünsal, 2001”, Koban ve Keser, 2010). Ayrıca aynı kaynakta dış ticaret işlemlerinde karşılaşılan riskler ise;

- Yükleme-boşaltma sırasındaki riskler ile mücbir sebeplerden kaynaklanan riskler gibi taşıma riskleri,
- Alıcı tarafından malın alınmama riski, kur farkı riski, iflas ve tarafların farklı yasal düzenlemelere tabi olmaları gibi ticari riskler,
- Dış ticarete taraf olan ülkelerdeki hükümet müdahaleleri ve savaşlar gibi politik riskler,

olarak belirtilmiştir.

Bunlardan kur farkı riskleri uluslararası ticaret yapan işletmelerde karşılaşılan başlıca ekonomik risklerdendir. Şirketin bulunduğu sektörün yapısı, şirketin ekonomik özellikleri, finansal piyasaların yapısı gibi etkenler de önemlidir. Bu durum daha çok ekonomisi zayıf olan gelişmekte olan ülkeler ile yapılan ticari anlaşmalarda geçerli olmaktadır ki, kurların istikrarlı bir seyir izlememesi söz konusu olabilir. İstikrarlı bir kur politikası olmayan ülkelerin ticari faaliyetlerinde, anlaşması yapılmış olan fiyatlar üzerinden meydana gelen kur dalgalanmaları, anlaşma yapılan tarihteki fiyat ile mal teslimindeki fiyat arasında büyük farklar meydana gelmesine ve bu durumda da o ülke ile ticari faaliyette bulunan diğer ülke işletmesini zor durumda bırakılabilmektedir.

Dalgalanma, taraflardan herhangi birine zarar verebilir. Bir taraf için aşırı kur yükselmesinden kaynaklı kur farkı geliri söz konusu olsa da, diğer taraf için kur farkı zararı yaratabilir. Hatta öyle ki; ülkeler küresel ticaretten pay alabilmek için kurlarıyla oynayabilirler.

Bir işletmede sürekliliği sağlayabilmek adına stratejik kararlar alınmasına ‘işletme riskleri’ denilebilir. Bu kararlar ile aksiyon planları, işletmenin ya büyüyerek gelişmesi, kârlılığını arttırması, kurumsallaşması, personel ve müşteri memnuniyeti ve makro düzeyde markalaşması ile devamlılığını sağlayabilir, başarılı bir yönetimle risklerini minimize edebilir; ya da ticari itibarını kaybederek, kredi borçları, ödeme güçlükleri ve yönetim krizlerine dönüşerek tükenmesini hazırlayabilir. Bu türden riskleri; finansal risk, iş ve endüstri riski ile yönetim riski olarak tanımlayabiliriz (Berk, 1992).

Risk yönetim mekanizmalarından bir diğeri, farklı iş kollarında ya da farklı pazarlarda faaliyet göstermektir. Özellikle politik, sosyolojik ve ekonomik risklerin yüksek olduğu gelişmekte olan pazarlarda faaliyet gösteren işletmelerin, gelişmiş pazarlarda yaşam alanı bulan işletmelere oranla, daha yüksek bir risk ile karşı karşıya olduğunu belirtmek gerekir. Bu tercih, işletmeyi doğru yönetilemeyen bir risk faktörü ile sınıyabilir. Gelişmiş pazarlar ve istikrarlı ekonomilerde ise odaklanma daha fazladır. Riskli ortamlar fırsatçı yaklaşımların, istikrarlı ortamlar ise stratejik odaklanma ile yetkinlik geliştirmenin daha öne çıkmasını sağlayabilir.

Entegre risk yönetim sistemlerinin, şirket yönetim kademesi tarafından içselleştirilmesi ve şirket çalışanlarına benimsetilmesi, işletmelerin maddi çöküşlerini engelleme metodlarından biri olarak kullanılabilir. İşletmelerde riskler; kur farkları, yönetim hataları gibi ticari ve finansal riskler ile insan kaynağından kaynaklanan operasyonel risklerdir. *‘Başarısızlıklar aniden oluşmaz ve zaman içerisinde tahmin edilebilir. Gerçekleşmeden önce bir dizi sinyal verebilmektedir’...* (Berk, 1992). Riski öngörüp enkazlaşmadan enazlaştırabilmek bir yönetim başarısı olarak düşünülebilir. Risk yönetimlerinde potansiyel başarısızlıklar, sayısal ölçütlerle tahmin edilebilir. Buna en iyi örnek; Altman’ ın yaptığı işletmelerin iflası ile ilgili çalışmadır. (‘Altman, 1986’) iflas maliyetini, şirketin iflas başvurusundan önce ve sonraki yıllarda kaydedilen kârlardan yola çıkarak, iflastan önce bazı tipik başarısızlık sinyalleri verdiği

ve düzeltici önleyici kararlar alınmaması durumunda şirketlerin iflas ettiği gerçeğini ortaya koymuştur (Berk, 1992).

Kârlılık ve büyümenin, işletmelerin sürdürülebilirliği açısından önemi açıktır. Bu yüzden işletmeler kendilerini tehdit eden risklere karşı önceden önlem alabilmeli, risklerini iyi yönetebilmeli, riski faydaya dönüştürebilmeli ve bundan işletme için ekonomik kâr elde edebilmelidir. İşletmeler için aldıkları her stratejik karar bir risk taşımaktadır. Bu risk iyi yönetilebildiği sürece işletmeyi geleceğe taşıyabilir. *'Ticari risklerde işletme için kâr ve zarar söz konusudur'* (Ezerdi, 1989). Fırsat ve tehditler karşısında işletmeler, süreçlerini yeniden ele almak durumunda kalabilirler.

4.1.3. Risk Yönetimi

1989 yılında yayınlanan bir kaynakta; *'Tehlikelerin varlığı ve tehdidi kişileri ve kurumları bu tehlikelere karşı bir takım tedbirler almaya yöneltmiş ve bu konuda bir takım teknikler oluşturulmaya başlanmıştır. Bu tekniklerin en önemlisi 'risk yönetimi', oldukça yeni bir yöntemdir'* şeklinde değerlendirilmiştir (Ezerdi, 1989). Günümüzden yaklaşık 25 yıl öncesinde kaleme alınmış olan bu kaynakta risk yönetimi, kavramsal olarak ortaya atılmış bir yönetim tekniğidir. Risk yönetimi, tek bir teknik çizgiyi işaret etmemektedir. Bu bir yönetim anlayışıdır. Her mevcut duruma uygun üretilebilen farklı yönetim anlayışları olabilir. Risk yönetimi kavramını bütünsel olarak değerlendirmek gerekir. 20. yüzyıldan sonra bilim dalı olacak kadar gelişmiş ve kabul görmüş olması da, buna işarettir. Riskin analiz edilip belirlenmesinden sonra, yönetilmesi gerektiğinin fikren doğruluğunun kabul edilebilirliği olmasına rağmen, günümüz değerlendirmelerine göre kısmen eksik ve yetersiz olduğu da düşünülmektedir. Belirlenen riskler, işletmeyi ekonomik kayıplarından dolayı mağdur etmeyecek hasar öncesi düzeyine getirebilir, şekilde yönetilebilir. 2000' li yılların ortalarından itibaren önce anlaşılmaya ve henüz yeni yeni uygulanmaya çalışılan bir kavram olarak 'risk yönetimi' günümüzde, hayatın her alanını etkilemeye başlamıştır.

Tek bir birim için katlanılabilirliği ve belirsizliği olan hasar oranı, gerekli büyük sayılara ulaşılarak birçok birim haline getirildiğinde, ölçülebilir bir nitelik kazanacaktır. Risk ancak, bu nitelikle yönetilebilir duruma gelmesinden aldığı güç ile, telafi edilebilir ve sigortalanabilir.

'Risk sigorta şirketleri içinde dağıtılarak yıkıcı gücü telafi edilmiş olur. Sigortacılığın riski dağıtarak ezici gücünü hafifletmesinin temelindeki risk yönetimi budur' (Uralcan, 2008). *'Risk yönetimi, bir işletmenin taşımak istemediği risklerin en uygun yönetim teknikleri ve maliyetleri ile işletme için olumsuz etkilerini sınırlandırmak ve sadece taşınabilir riskler karşılığında kâr etmesini sağlamak olarak tanımlanabilir'* (Çekerol, 2013).

İşletmeler faaliyet alanları doğrultusunda farklı riskler taşıyarak, farklı süreçlerden geçmektedirler. Bazı çevreler tarafından ('Bolgün ve Akçay'), geleneksel olarak riskten kaçınmaya yönelik kurgulanan risk yönetim modellerinin yerini; daha modern düşünce tarzına yönelik; riskin tanımlanması, ölçülmesi, izlenmesi ve kontrol edilmesi temeline dayalı daha proaktif bir yaklaşıma geçilmiş olduğu belirtilmektedir ('Bolgün ve Akçay', Özkan, 2005). Global ekonomi içinde fark yaratmak isteyen günümüz kurumsal işletmelerinin yaklaşımları da, riskten kaçmak yerine riski yönetmek eğilimindedir. *'Bu amaçla, riskten kaçınmak, riski kabullenerek üzerinde tutmak, riski azaltmak veya riski transfer etmek gibi farklı yöntemlere başvurmak mümkündür'* (SEGEM-Sigorta Acenteleri Teknik Personel Eğitimi Ders Notları).

Yapılmasının daha doğru olduğu düşünülen, iş hayatında başarı için risklerle barışık olmak ve onları yönetebilmektir. Risk yönetimleri, maliyetleri azaltarak işletmeler için gerçek bir değer yaratabilir. Risk yönetiminde ihtiyaç duyulan araç ve kaynaklar, maliyet kontrolü, inisiyatiflerin güvenliği ve işveren motivasyonunu sağlayabilir. Risk yönetiminde odaklanılan nokta nakit akışını arttırırken, maliyetleri en aza indirmek için ortaya çıkacak tüm operasyonel riskleri kaldırmak ya da azaltmaktır. Risk yönetiminde öncelikli amaç, riskin gerçekleşmemesi adına, en radikal risk yönetimini uygulayarak önlem alabilmek ve işletme faaliyetlerinin sürekliliğini sağlayıp katma değer yaratmaya devam edebilmektir.

İşletme yönetimleri risklerini önce tanıma, sonra kaçınma, gerçekleşmesine engel olma ve minimize edebilme çabaları ile paylaşarak aktarma süreçlerini başarıyla yönetebilmelidirler. Risk için sigorta teminatı talep edildiğinde, henüz gerçekleşmemiş olmalıdır. Kurumlar, risk altında iş hayatlarını sürdürmekte ve güvenlik arzusu taşımaktadırlar. Yani bu duruma kısaca, *'risk yönetimi artık birazcık sigorta konusundan ayrılmaya başladı; kurumsal anlayış değişti diyebiliriz'* (Bindelle, 2005).

Yukarıda belirttiğimiz geleneksel risk **yönetim türleri irdelendiğinde;**

- **Riski tanımak**, riskin varlığında farkındalık, riski değerlendirmiş olmak anlamına gelir. *'Risk yönetiminde riskin tanımlanması, en önemli basamağı olup, birinci önceliğe sahiptir'* (Emhan, 2009). Bu ifade ticari işletmenin, sürekliliğini sağlamak adına faaliyet alanında karşılaşılabileceği risklerin bilincinde olması olarak açıklanabilir. Belirsiz riskler ile yatırım kararları almak, sürdürülebilirliği kesintiye uğratabileceğinden bu durum, işletmenin yatırım tercihlerini de etkileyebilir.
- **Riskten kaçınma;** riski ele alma yöntemlerinden biri olmakla birlikte, işletmenin ölçebildiği ve maliyetine katlanmayı göze alamadığı, risk almamanın daha doğru olduğu durumlarda, risk yönetiminde başarısızlık olasılığı dolayısıyla almaktan kaçınmak, bir işletme için muhafazakâr bir tutum olarak görülebilir. Geleneksel yönetim tarzı ile yönetilen küçük işletmeler için geçerli olabilen bu yönetim tarzı, günümüz modern yönetim anlayışında fazlaca kabul görmemektedir. İşletmenin, katlanmayı göze alamadığı riskleri için önlem alması da, bir çeşit riskten kaçınma yöntemi olabilir. Hiçbir önlem almadan riski üstlenmeyi göze almak, işletmeleri gelecekle ilgili çok önemli çıkmazlarla karşı karşıya da bırakabilir. Bu yöntem riski arttıran faaliyetlerle ya da riskli işlemlerle uğraşmayarak başarılı olabilir. Potansiyel tehlikelere karşı gereken önlemlerin alınması ile, riskten kaçınılabılır (Emhan, 2009).
- **Riskin gerçekleşmesine engel olmak;** süreci oluşturan diğer tüm fonksiyonlar gibi, riskin yönetilebilmesine hizmet etmek demek olabilir. Bu durum, işletmenin mevcut pozisyonda doğru yönetildiği anlamına gelebilir. Riski göze alarak alınan kararlar, krize çözüm üretebilen bir yönetim başarısı olarak daha fazla kabul görebilir.
- **Riski minimize etmek;** riskin gerçekleşmesine engel olmakla benzer bir durum olsa da farkı, risk gerçekleştikten sonra en az zararları sonuçlanmasını başarmakla eş değer görülebilir. İşletmeler ancak katlanabilecekleri riskleri üstlenmeli, riskle karşılaşma olasılığını sınırlama yoluna gidebilmelidirler.

Rasyonelce yönetilen bir işletme, minimize edebildiği riske katlanır durumda olmalı, risk ile karşılaşma olasılığını sınırlama yoluna gidebilmelidir. Riskin kaybının önlenmesi, kontrol edilerek azaltılabilir. Uygulamada, bazı yöntemlerle kayıpların meydana gelmesi önlenilmekte, bazı yöntemlerle de meydana gelen kayıpların zararı azaltılabilmektedir (Bölükbaşı ve Pamukçu, 2009).

- **Riski paylaşma denildiğinde;** risk gerçekleşmiş olsun ya da olmasın, farklı taraflar ile birlikte yönetilmiş olduğu anlamı çıkartılabilir. Başka bir deyişle belli bir bölümü üstlenilip, belli bir bölümü kurum kaynaklarında negatif etki yaratmayacak bir yöntem ile diğer taraflarla birlikte yönetilebilir. Diğer tüm sigorta branşlarında da olduğu gibi; *'nakliyat sigortalarında riskin kontrolü, öncelikle riskin tanımlanıp hasarı önleyici tedbirler almak ve riski paylaşmak temeline dayanmaktadır. Risk paylaşma stratejileri riskin bir kısmının sigortacı tarafından üstlenilmesi, bir kısmının sigortalı üzerinde kalması (muafiyet) ve diğer kısımların ise reasürans yoluyla reasürörlere devredilmesinden oluşmaktadır'* (Çağlar, 2005).

Riskleri yönetebilmenin önemli araçlarından birinin de paylaşmak olduğu unutulmamalıdır. Örneğin, yüksek risk içeren dev projelerin birçoğunun konsorsiyumlar tarafından gerçekleştirilmesinin temel nedeni finansman sağlamak değil, riskin paylaşımı düşüncesidir. Bu durum da, diğer bazı risk yönetim fonksiyonları gibi sigorta argümanını işaret edebilir. Sigorta da bir risk yönetim tekniğidir. Çünkü kurumsal riskler işletme riski olarak değil, raslantısal risk-sigortalanabilir riskler anlamında düşünüldüğünde, çoğu zaman riskin tümünden kurtulmak mümkün olmasa da, bir sigorta anlayışı ile birlikte yüklenmek olarak kabul görebilir. Bu duruma gösterilebilecek iyi bir örnek, muafiyet içeren bir poliçedeki riskin sigortalı ve sigortacı arasındaki paylaşımı olabilir.

- **Riski aktarmak ise;** burada riskten kaçınmak amacıyla bir başkasına devretmek söz konusudur. Yine de bir maliyet içermektedir. Bu duruma en anlamlı örnek 'hedging' (bugünden gelecekteki fiyat risklerine karşı kendini koruma) işlemleridir. *'Hedging, nakit piyasada bulunulan bir pozisyondan oluşan risklerden, diğer piyasalarda (futures, options, vs) pozisyon olarak*

korunmak' (WEB_42, 2014). anlamına gelir ki, bu durumu sigorta literatüründe, riski sigorta şirketine aktarma hareketi olarak değerlendirebiliriz. Risk transferinde, bir riskin gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkacak maddi kayıplar, başka bir kişi ya da kurumla paylaşılabilir. Sigorta işlemlerinde uygulama, riskin gerçekleşmesi nedeniyle uğranılacak ekonomik zararın bu alanda uzmanlaşmış, riskin yönetilme yöntemlerini rasyonel şekilde kullanabilen ve belli bir prim karşılığında bir sözleşme ile yönetim hakkının sigorta şirketine verilmesi şeklinde yapılabilir. Sigorta işlemleri, bir riskin sigortalıdan sigorta şirketine transferini gerçekleştirmek şeklinde yorumlanabilir.

Sigortalı, her ne kadar riski sigorta şirketine devretmiş gibi gözükse de, aslında riski yine kendisi taşımaktadır. Sigortalama suretiyle ancak, hasarın ekonomik kaybını karşılayabilir. Riskin ise, diğer tüm sigortalılara dağıtılarak, primle telafisi sağlanabilir. Görülen zararın yıkıcı gücünün azaltılması söz konusudur ki, bu durum aslında ancak ölçek ekonomilerinde yeterince işlerlik kazanabilir.

Kısaca; sigortada risk değil riskin olumsuz sonuçları devredilebilir. İşletmeler zararları kendileri karşılamak yerine, birleşerek aralarında bölüşebilirler. Riskin devredilmesi şeklinde sunulan riskten korunma yöntemi; diğer alternatiflere oranla, üstlenilen maliyet karşılığında elde edilen fayda açısından en uygun tercih olarak kabul görebilir (Çekerol, 2013)' e göre,

'Risk yönetimi; kurumsal anlamda kurum değerini üç farklı noktadan arttırmaktadır.

- *Sürdürülebilir rekabetçi avantaj sağlanmasına yardımcı olur,*
- *Riski yönetmenin maliyetini optimize eder,*
- *İşletme performansını arttırmaya yardımcı olur. Zira kurumsal risk yönetiminde odak sadece fiziksel ve finansal kaynaklar değil tüm değer kaynaklarıdır'.*

4.1.4. Lojistik Faaliyetlerde Risk Yönetimi

Geniş kapsamı ile ‘Tedarik Zinciri’ dar kapsamı ile ‘Lojistik Faaliyetler’ de Risk Yönetimi’, modern iş dünyasının yeni farkındalıklarından biridir. Olası tehditleri belirlemek ve bu tehditlere rağmen hasarsız yola devam edebilmek için yeni, dinamik stratejiler geliştirilmelidir. Riskini, kendi dinamikleri çerçevesinde yönetebilen, kaçınma, kontrol etme ve azaltma gibi aksiyonları göz önünde bulundurabilen bir işletmenin, daha az operasyonel zararlarla karşılaşması muhtemeldir. Bu amaçla tüm gelişmeler yakından takip edilerek, uzmanlık ve bilgi birikimi sürekli güncellenmelidir.

‘Hareketli bir iş kolu olması, mevsimsel sapmaların bulunması, çalışan eleman seviyesinin düşüklüğü, ölçeklerin küçüklüğü, ölçülme zorluğu gibi nedenlerden dolayı krizin etkisini daha çeşitli, daha büyük ve daha sık hissetmektedir’ (‘Yıldıztekin’, Çekerol, 2013).

Lojistik işletmelerinin riskleri değerlendirildiğinde;

- Tedarikçi kaynaklı riskler,
- Üretici firmaya bağlı riskler,
- Müşteriden kaynaklı riskler,
- Çevresel faktörlerin etkisiyle oluşan riskler

olarak sınıflandırılabilir.

Çeşitli kaynaklardan (Çekerol, 2013 ve Turhan ve Vayvay, 2005) derlenen araştırmalarda, maddi kayba neden olan tedarik zinciri riskleri aşağıdaki gibidir;

- Tedarikçinin kapasite yetersizliği,
- Hammadde fiyatlarındaki dalgalanmalar,
- Talep oranlarındaki beklenmedik değişimler,
- Dağıtım ve nakliyede gecikmeler,
- Petrol fiyatlarındaki artışlar,

- Fiyat değişiklikleri,
- Doğal afetler,
- Kalite sorunları

olarak belirlenmiştir.

Ancak araştırmacılar literatüre alınabilecek tutarlı ve kapsamlı hiçbir ortak risk sınıflaması üzerinde fikir birliğine ulaşamamış olsa da, çalışmaların birleştiği sonuçlar, yukarıdaki şekilde sınıflandırılabilir. Tedarik risklerinin; ortak bir platformda, aynı terminolojik anlatımla, tüm bileşenlere genişletilip maliyet-risk ve kazanımlar şeklinde birlikte ele alınması sağlanmalıdır (Turhan ve Vayvay, 2005).

Ericsson örneğinde yaşandığı gibi; tedarik zinciri sisteminin ayrıntılı bir analizi yapılarak sistem içine entegre olan bir risk yönetim sistemi geliştirilmiştir. Risk tanımlama, risk değerlendirilmesi, risk tedavi ve şirketin ihtiyaçlarına yönelik mekanizmaları içerecek şekilde yapılandırılmıştır. Yapılan çalışmada ortaya çıkan önemli nokta, sigorta şirketlerinin tedarik zincirinde risk yönetimine ilgi duydukları yönünde olmuştur. Uygulanan bu yeni sistemden sonra Ericsson' dan talep edilen sigorta primi, beklenenden % 50 daha düşük olmuştur. Örnekten de anlaşılacağı üzere, sigorta şirketlerinin gelişmiş tedarik zinciri risk yönetimleri için bir itici güç olabileceği sonucu çıkmaktadır. Burada varılması gereken doğru sonuç; sistemi ağırlaştıran gereksiz tedarikçilerin sistemde yarattıkları stok ve maliyet artışından kurtulmak için gereken stok rezervinin belirlenmesi önceliğidir (Turhan ve Vayvay, 2005). Bu örnek, tedarikçi risklerine verilebilecek uygun bir örnektir.

Tedarik zincirini olumsuz etkileyen çeşitli aksaklıkları, meydana geldikçe ortadan kaldırmanın yolları aranan şanssızlıklar olarak değil; zamanı, sıklığı ve etkisinin büyüklüğü tahmin edilemeyen ancak, karşılaşılması olası olan ve hazırlıklı olunması gereken olaylar olarak değerlendirmek daha doğru olabilir. Bu yeni bakış açısının doğal sonucu da böyle bir organizasyonun yapılmış olmasıdır. Bu durum '**Tedarik Zinciri Risk Yönetimi**' şeklinde adlandırılabilir.

Burada dikkat edilmesi gereken nokta; kurumsal entegre risk yönetiminin aksaklıkları tamamen engellemek ve belirsizlikleri tamamen yok etmek olmadığı, bunun

mümkün de olmadığıdır. Risk yönetimi ancak; oluşabilecek aksaklıkları öngörmek, bunları en aza indirmek amacıyla önlem almak, proaktif davranmak ve aksaklıkların gerçekleşmesi durumunda olumsuz sonuçlarını en aza indirgeyecek süreçleri geliştirmiş olmak şeklinde değerlendirilebilir.

Risk yönetiminde riskleri en aza indirmek için; önlem alabilir ve bekle gör politikası doğrultusunda reaktif değil, güçlü bir öngörü stratejisi ile proaktif davranılabilir. Riskler, belirli aralıklarla yeniden değerlendirilir, gerekiyorsa yeniden tasarlanabilir, var olan stratejilerin etkisinin devam edip etmediği kontrol edilebilir ve risk yönetimi içselleştirilebilir.

İşletme içinde departmanlar arası entegrasyon ve ticaret ortakları ile gerekli operasyonel entegrasyon sağlanmalı, doğru ve yeterli veri sahibi olunması başarının önemli önkoşulları olarak düşünülmelidir. Bu amaçla bilgiden maximum seviyede yararlanılarak, bilgi sistemleri en etkin şekilde kullanılabilir. *‘Bilgi sistemleri sürecin beyni gibidir. Bilgi sistemlerinde işletme içinden veya dışından kaynaklanacak kesintiler, iletişim sistemlerini etkiler ve lojistik faaliyetlerin koordinasyonunda ciddi kayıplara neden olmaktadır’* (Çekerol, 2013). Diğer bir deyişle, lojistik faaliyetler sırasında oluşabilecek bir iletişim eksikliği, faaliyetlerin sürdürülebilirliğinde kesintiye neden olabilir. *‘Bu nedenle işletmeler bilgi paylaşımını rekabetçi stratejilerinin ayrılmaz bir parçası olarak görmektedirler’* (Çekerol, 2013).

Risk yönetiminin bir boyutu da, beklenmedik bir aksama gerçekleştiğinde bunu en az zarar ile atlatmak için strateji değişikliği yapabilecek elastikiyette olmaktır. Elastik stratejilere sahip olmak, bir organizasyon için başlı başına bir rekabet edebilirlik unsuru olarak görülebilir. Küresel ve karmaşık ticari ilişkiler içerisinde rekabet edebilmenin şartları giderek ağırlaşabilir, sürekli yeni farkındalıklar kazanmayı gerektirebilir. Ancak kriz durumlarında verilebilecek tek bir reçete yoktur. Her organizasyon kendi yönetimi içindeki zayıflıklarını anlamak, kendi çözümlerini üretmek, alt yapısını geliştirmek, gerekli süreçleri ve insan kaynaklarını yetiştirmek ve eğitmek durumundadır.

Geniş anlamda ‘Tedarik Zinciri Yönetimi’ kapsamında uygulanacak etkin bir risk yönetim sisteminin temel unsurları;

- İşletme üst yönetiminin 'Kurumsal Risk Yönetim Felsefesi' ni içselleştirmiş olması ve uygulamada en alt kademeye kadar yaygınlaştırması,
- Risk analizi sırasında matematiksel kuramlardan maksimum seviyede yararlanılması ve denetimin sağlanması,
- Risk yönetimi iş akış programı yapılması ve uygulanması,
- Şirket genelinde etkin bir bilgi yönetim sisteminin kurulması,
- Şirket içinde uyum ve entegrasyonun doğru veri akışına hizmet etmesi,
- Farklı akılcı senaryolarla yeni modelleme stratejilerinin planlanması,
- Şirket içinde, risk yönetim süreçlerini de kapsayan kapsamlı ve etkin bir iç denetim sisteminin kurulması,
- Risk politikalarının, şirket yapısına doğru entegre edilmesi, (Derici, 2005) şeklinde kabul görebilir.

Şirket içinde etkin bir risk yönetim politikası yürütülebilmesi, iç denetim mekanizması dışında, bağımsız bir denetim fonksiyonu daha gerektirebilir. Türkiye' de şirketlerin genellikle öz kaynak birikimleri yeterince güçlü değildir. Yüksek riskli faaliyet türlerinde beklenenden fazla hasar yaşanması ve bu işletmelerin yetersiz önlemleri, beraberinde sigorta şirketlerini bazı faaliyet türlerinde daha fazla seçici olmaya yöneltebilir. Lojistik sektörü ve bileşenlerini de içeren bu seçicilik, yazık ki işletmeleri daha iyi hizmet vermenin ötesinde daha güvenli hizmet noktasına ulaştıramamıştır. Bugüne dek bir araştırma konusu yapılmadığından rakamsal boyutları ile ortaya konulamamasına rağmen; çeşitli ortamlarda ve söylemlerde sigorta şirketi yöneticilerinin ortak fikir birliği, Türk sermayeli lojistik işletmelerinin birçoğunun halen, mevcut riskleri ile sigortasız şekilde faaliyetlerini sürdürmekte oldukları kanısının hâkim olduğudur.

Bu bağlamda; işletmelerinde lojistik faaliyetlerin risk değerlendirmesini yapan kurumlar, aşağıdaki operasyonel riskleri dikkate almalıdır. Bunlar;

- Süreçle ilgili riskler,
- İnsan kaynağı riskleri,

- Sistem riskleri,
- Yasal riskler,
- Dış riskler,
- Operasyonel riskler,
- Tahsilat riskleri,

olarak özetlenebilir. Tanımlanan ve belirlenen riskler, oluşturulacak bir faaliyet haritasından sonra, süreçlerin belirlenmesi ve verilerin sınıflandırılması ile, kurulan operasyonel risk raporlama sistemi çizgisinde çözülebilir. Her geçen gün farklı bir yapıya bürünebilen lojistik risklerdeki değişimler, sigorta şirketleri tarafından analiz edilir. Risklerin yönetilebilmesi için gereken uyum, sigorta mekanizması tarafından sağlanabilir.

Ulaşım, oldukça farklı içerikteki bir endüstri ve sanayi olarak günümüzde eş görülmemiş bir dönüşüme konu olmuştur. Sektörün pek çok sorunları bulunmakta, iş dünyasını yanıltıcı ve karmaşık riskler ile karşı karşıya bırakabilmektedir. Bazı endüstriyel kurumlar ve sanayi işletmeleri lojistik operasyonlarını kendileri planladıkları gibi, bazıları da dış kaynak kullanarak çözümler üretmektedirler. Bugün ekonomik önlemler çerçevesinde, ürün ve hizmetlerin tedarikçileri, fiyatları rasyonel değerlendirmek ve kamu sektörü belirleyiciliğini dikkatle satın almak durumundadır.

Tahmini risk gerçekleşmediği anda, risk ve tehlike arasındaki ilişki, risk ve kâr arasındaki ilişkiye benzer. Bu durum işletme bilançolarına kâr olarak yansır. Diğer yönüyle risk, herhangi bir önlem alınmaması nedeniyle iflasa da neden olabilir. İşletmeler her durumda, etkin bir risk yönetimi uygulaması kullanmalıdır. Eğer bir risk yönetimi etkin değilse; bir kriz yönetim stratejisi, olası risklerin gerçekleşmesi için kullanılabilir durumda olmalıdır. Etkin ve zamanında uygulanmayan bir risk yönetimi ile, risk oluştuğunda işletme için kaynak kaybı ve gereksiz atık oluşmasına neden olacaktır. Tedarik zinciri yönetiminde uygulanacak olan risk yönetim yöntemi; ilgili sektördeki tedarikçiler ve ulaşım yöntemleri, gibi birçok kriterlere göre belirlenmelidir (Derici, 2005).

Sigorta bir güvence gibi görünmekle birlikte, her poliçe bir o kadar da muafiyet ve teminat dışı durum içermektedir. Kurumların kendi bakış açılarıyla risklerini tanıması ve bertarafı anlamında çözümlerini oluşturması daha gerçekçi olanıdır. Sigorta sektörünün söylemlerini oluşturan bilinçli sigortalıların oluşturulması için sigortalının kendi gerçeklerini tanıması, karar verme yetkisini ele alması, günümüzde paylaşım ekseninde sigortalı menfaatlerin artırılması yönünden daha uygun olabilir.

Sigorta şirketi tercihi konusunda yapılan bir araştırma sonucunda, rasyonel risk değerlendirmesi yapan ancak daha fazla prim alan sigorta şirketinin, yazık ki, risk yönetiminde yeterli olmayan ancak daha düşük primle poliçe satan sigorta şirketine tercih edildiği açığa çıkmıştır (Yücenur ve Demirel, 2009).

4.1.5. Sigorta Edilebilir Riskler

Günümüzde gelişen teknoloji, endüstrileşme ve bilimsel yenilikler, birçok yeni tehlike kaynakları yaratmaya devam etmektedir. İleri teknoloji, sunduğu kolaylıkların yanında birçok riski ve tehlikeyi de beraberinde getirmektedir. Ayrıca, havanın ve suyun sıcaklığı arttıkça da doğal afetler daha fazla hasara yol açmakta ve daha sık gerçekleşmektedir. Tüm bu koşullar altında iş dünyası, beklenmeyen ve istenmeyen olayların meydana gelmesi halinde üstlenilecek finansal maliyetten kaçınmak amacıyla, bir takım önlemler almaktadır. Sigortalı, sigortalanarak ekonomik kaybını paylaşırken, sigorta şirketinden de riskini yönetmesini ister.

‘Sigorta, risk yönetiminin temel aracı ve vazgeçilemeyecek bir türüdür. Sigorta endüstrisi ile ekonomik büyüme ve ticaretin yaygınlaşması, tarihsel olarak iç içe görülmektedir. Denizde, karada, her ne şekilde olursa olsun tarihte ticaretin olduğu her yerde bir şekilde sigortacılığa benzer bir risk yönetim türü ile karşılaşmaktadır. Dünya çapındaki ekonomik büyüme, sigortanın rolünü de büyütüştür. Haziran 1964’te Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD)’ın ilk oturumunda, ekonomik kalkınmada sigortanın rolü resmi olarak kabul edilmiştir’ (Uralcan, 2006)

‘Sigortacılıkta ‘Risk’ kısaca zarara uğrama tehlikesidir’ (Ezerdi, 1989). Tehlikelere karşı kişi ya da kurumlar korunabilmek adına sigortalanmaktadır. Sigorta sektörünün var olma nedeni de, sürekliliği de riskin yönetilmesi kavramı üzerine kurulmuştur. Gereken özenin gösterilmemesinden ve teknik arızalardan kaynaklanan hasarlar,

çoğunlukla önlemlerin yeterince alınmamasından dolayı meydana gelmektedir. Bu da, riskin sigortalanabilirliğini zorlaştırmaktadır.

Riskler için verilecek teminatlar, her branaşa ait mevzuat hükümleri ile belirlenmiş olup, ‘Sigorta Genel Şartları’ nda belirtilmektedir (WEB_43, 2014). Ayrıca her sigorta şirketi kendi teknik kârlılıklarını dikkate alarak her yılsonuna kadar bir yıl sonrası için belirledikleri underwriting (risk politikası) kuralları ile ek düzenlemeler yapabilirler. ‘Genel Şartlar’ ve ‘Özel Şartlar’ adı altında belirlenmiş olan düzenlemelerle, teminatlara uygun fiyat politikaları uygulanır. Belirlenmiş olan risk politikalarına göre bazı riskler teminat kapsamına alınmayabilir. Sigorta mekanizması ancak, istatistiksel açıdan ölçülebilir ve para birimi ile değerlendirilebilir rastlantısal riskleri yönetebilir ve teminat kapsamına alabilir.

Sigorta şirketleri de ticari birer işletme olduklarından yönetsel olarak karlılık sorumluluğu taşımaktadırlar. 1.Ulusal Sigorta Sempozyumundaki bildirisinde Çetin Alanya‘ da bu konuda; *‘bu işe sermaye koyan sermayedarların, parası karşılığında sigorta hizmeti satarak bu hizmetten kâr elde etmeyi umduğunu’* belirtmiştir (Alanya, 2005).

Sigorta kavramına göre bir riskin sigortalanabilir olması o riskin;

- Tesadüflere dayanması, rastlantısal olması (hayatın doğal akışı içinde gerçekleşerek ani ve beklenmedik olması),
- İstatistiksel olarak ölçülebilir olması,
- Yasal (fatura, fiş, makbuz gibi kanuni ve onaylı belgeler ile ispatlanabilir ve dayandırılabilir) olması,
- Çoklu olasılıklara dayanması (Büyük Sayılar Kanunu) ile mümkün olabilir.

Lojistik risklerin çoğu gerçek risklerdir ve sigorta ile yönetilmeleri mümkündür. Bu risklerin ekonomik kayıplarının telafisi, riskleri doğru bir risk analizinden sonra teminat altına almaktan geçer. *‘Risk analizi, sigortacılık tekniğinde sigortalı veya sigorta ettirenler nezdinde tehlike oluşturan risklerin ortaya konması ve yorumlanmasıdır. Risk analizi uzun ve ayrıntılı bir süreçtir. Risk analizinde sigortalı kıymetlerde tehlike*

oluşturacak ve bu kıymetleri etkileyebilecek tüm tehditler ortaya konulur' (SEGEM-Sigorta Acenteleri Teknik Personel Eğitimi Ders Notları). Risk analizi, rehber bir soru formu ışığında işletmenin tüm mal varlığının tespiti ile başlamalıdır. *'Mal kayıpları, direkt mal hasarları, endirekt hasarlar, gelir kaybı, gelirdeki düşme, harcamadaki artış, kanuni sorumluluk ihtimali ve personel kayıpları ortaya çıkartılarak hasar ihtimal yükü sınıflandırılmalıdır'* (Ereerdi, 1989) konusuna dikkati çeken kaynağa göre, araştırma üst seviyede yapılmalı ve ayrıntılar atlanmamalıdır. Sigortalanabilir riskler belirlenirken;

- Uzman bir risk danışmanı ile risk haritası oluşturulmalı,
- Varsa sigorta dışı çözümler üzerinde çalışılmalı, işletme tarafından telafisi mümkün olan riskler konusunda gereken iş güvenliği ve yangın, sel, hırsızlık, vs. gibi önlemler alınmalı,
- İşletme tarafından telafisi mümkün olmayan ticari riskler dışında kalan sigorta risklerinin yönetim stratejisi belirlenmeli, alınan teminatlar ile risk paylaşılmalı ya da devredilmelidir.

Bu aşamada; işletmeler zaman zaman sigorta şirketleri tarafından verilen bu hizmeti bir ek maliyet olarak değerlendirebilir ve gereken teminatları satın almak konusunda isteksiz davranabilir. Sürdürülebilirlik, ancak istikrarlı ve doğru risk yönetimi ile sağlanabilir.

Farklı kaynaklardan edinilen bilgiler doğrultusunda; sürdürülebilir bir risk yönetimi için, işletmeye özel tasarlanmış risk haritasının doğru kurgulanması gerektiği söylenebilir. Burada riskin ne kadarına sigorta dışı çözümler getirileceğinin belirlenmesi önem kazanır.

'Büyük Sayılar Kanununun işlerliğinin söz konusu olmadığı risk yönetiminde sigortadan bahsedilemez. Riskin paylaşılması, devredilmesi ya da dâhili fon ile kontrol altına alınması gibi başka risk yönetim türleri olabilir ama; bu risk yönetimi sigorta olarak adlandırılmaz' (Uralcan, 2008).

Sigortacılıkta risk yönetimini ele alırken risk mühendisliğine de değinmek doğru olur.

Risk Mühendisliği, ekspertizin genişletilmiş hali ve küçük detaylar ile birleştirilen yeni bir kavram olarak kabul görmektedir. Etkin bir teminat uygulaması için; işletme risk haritasının çıkarılması, sınıflandırılması, ölçülmesi ve kontrol edilmesi süreçleri, risk mühendisleri tarafından yapılabilir. Fiziksel ve finansal risklerin azaltılmasına yönelik teminatlar, öneri olarak sunulur ancak kabul görmesi, işletmelerin yönetim kararlarına bağlıdır.

Sigorta şirketi, ticari bir kurum olarak teminat altına aldığı riskin maliyetine katlanıp katlanamayacağı üzerinde yoğunlaşmalıdır. Bu amaçla sigorta sektörüne hizmet veren ‘Risk Mühendisleri’ birçok disiplinin uygulayıcısı olmaktadır. Mühendislik, hukuk ve tıp temel dayanaklardır. Sigortanın birçok branşında mühendislik disiplininin analitik bakış açısından, hesaplama yöntemlerinden, istatistiki veri işlemlerinden; hukuk disiplininin sigorta, borçlar, vergi, ticaret, iş, deniz, medeni hukuk kanunlarından; tıp disiplininin her türlü insan ve hayvan hayatı konularında can sağlığı ile ilgili uzmanlığından katkı sağlanmaktadır.

Risk mühendisi, kendi uzmanlık alanında riskin şiddetini, gerçekleşme olasılığını ve sıklığını analiz edebilecek yetkinliğe sahip olmalıdır. Ayrıca; risk mühendisi, işletmelerde fiziksel riskler için önleyici tedbirler yanında, iş güvenliği ve tehlikeleri konularında da alınması gereken önlemler üzerine tavsiyelerde bulunmalıdırlar. Fiziki iyileştirmelerin gerçekleştirilmemesi durumunda, riskin gerçekleşme oranının kuvvetli olması, sigorta şirketinin bu risk için teminat vermemesine veya fiyatlamanın yüksek olmasına neden olabilir.

‘...iş kabulü, fiyatlandırma, hasar ve reasürans gibi teknik işlemler sırasında sorun yaşamamak adına, sigorta poliçesini düzenlerken riskin matematiksel, istatistiksel, yönetsel, vs. açılardan incelenmesi gerekir’ (Uralcan, 2011). Aksi durumda sigorta şirketlerinin disiplinler arası iş kollarından yararlanarak destek aldığı risk mühendisleri, riskin sigortalanmasına onay vermeyebilir. Sigortalı da her zaman, gerçek riskinin farkında olmayabilir. Bu farkındalığı sigortalıda yaratmak gerekebilir.

Bazı fiziki önlemler elektronik bilgi sistemlerinden ve teknolojiden yararlanılarak alınabileceği gibi, eğitimli personel çalıştırılması ve iş güvenliği kurallarına uyulması şeklinde de yapılabilir. Örneğin; depolarda hırsızlık riski için kamera ve alarm sistemi

bulundurulması, yangınlara hızlı müdahale edebilmek için yağmurlama ve yangın alarm sistemleri yerleştirilmesi, araç filolarında kazaları azaltabilmek adına şoför ve muavinlerin güvenli sürüş eğitimlerine alınması, lojistik işletmelerinde hasar-kayıp ve elleçleme hatalarını azaltmak için taşıma kapları ve konveyör sistemleri kullanımını yaygınlaştırmak gibi önlemler almak bunlardan birkaçı olarak sayılabilir.

4.2. DÜNYA' DA ve TÜRKİYE' DE SİGORTACILIK TARİHİNİN GELİŞİMİ VE LLOYD' S

Dünyada ticaretin gelişmesi, mal dolaşımını arttırmakta, eski çağlardan bu yana el değiştiren mal, güvenli dolaşım kaynağını sigortacılıkta bulmaktadır. Dünyada sigortacılığın başlangıcı M.Ö. 4500 yıllarında Mısır' a dayanmakta (Özbolat, 2008), günümüzde deniz ticareti ile birlikte ilk deniz sigortalarının 1347' de İtalya' da düzenlenmiş bilgisine ulaşılmaktadır (Özbolat, 2008). 1560 Barcelona Kararnamesi sonrasındaki gelişmeler ile taşınan yükün yanında taşıma sırasında gemilerde çalışan personelin ve taşınan yolcunun hayatının da sigortalanması düşünülmüş ve ilk hayat sigortası uygulamaya geçmiştir (Özbolat, 2008).

Dünyada ilk deniz nakliyat sigortası 1547' ye dayanmakta, ve sonrasında ticaretin gelişmesine katkıda bulunan kurumlar arasında en önemlisi olan Lloyd' s ile karşılaşmaktadır (Özbolat, 2008). Bu konuda; *'1688 yılında İngiltere' de Lloyd' s un temellerinin atılmasıyla, sigortacılıkta yeni bir dönem başladı. Londra' da bulunan... Kahvehane, gemi sahipleri, iş adamları ve tüccarların deniz ticaretine ilişkin bilgi alışverişinde buldukları bir mekândı. Burada sefere çıkan... geminin yükü üzerine teminat veren kişiler, 'underwriter' sıfatıyla belgeler düzenleyerek faaliyette bulunmaya başlamışlar ve... Edward Lloyd' s un ölümünden sonra kendi aralarında kurdukları 'Lloyd' s' adlı topluluk... daha sonra parlamento kararı ile birlik haline gelmiş ve... deniz sigortaları ile başlayan faaliyet alanı, kara sigortacılığı ve diğerleri olarak faaliyetine devam etmiştir'* (Yaslıdağ, 2012) şeklinde anlatılmaktadır.

Lloyd' s, dünyada eşi olmayan kural ve prensipleri ile çalışmakta olan bir sigorta kuruluşudur. Bir sigorta şirketi değildir, ancak broker üyelik sistemi ile çalışan bu birlikte, sigortalılar ile birebir ilişki kurulmaz, ancak brokerler aracılığıyla işlem

yapılabilir. Ayrıca, sigorta piyasası ile ilgili her türlü araştırma, bilgi, istatistik ve dünya istihbaratı konusundaki bir merkezdir Lloyd' s (WEB_43, 2013).

Türkiye' de ise ilk sigortacılık faaliyetleri 1872 yılında İngiliz sigorta şirketlerinin açtıkları temsilcilikler aracılığıyla başlamış, bunu diğer Avrupa ülkelerine ait şirket temsilcilikleri izlemiştir. Başlangıçta sigorta, yalnızca azınlıklar tarafından talep edildiğinden gelişimi ve yasal bir zemine oturtulması oldukça zaman almıştır. İlerleyen zamanlarda hukuki mevzuat oluşturularak 1893 yılında ilk yerli sigorta şirketi faaliyetine başlamıştır. 1900' lü yılların ikinci çeyreğinde, yasal boşluklar doldurularak sigorta şirketlerinin yabancı sermaye ortaklıklarına olanak tanıyarak sermayelerinin de güçlendirilmesini teşvik eden çalışmalar yapılmıştır. 20. yy.' in son çeyreğinde sektöre önemli bir ivme kazandırılmış, Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı bünyesinde ayrı bir Genel Müdürlük yapısı altında yeni gelişmelere hızlıca zemin hazırlanmıştır (WEB_44, 2014).

Zamanla ticari gelişmeler ve farklılaşan risklerin telafisi yönteminde sigortacılığın önemsenmesi, iş dünyası tarafından da kabul görmesinde etken olmuştur. Bu bağlamda sigorta şirketleri tarafından, kişisel risklerden ayrı düşünülmesi gereken ticari riskler için, daha bütüncül çözümler üretilmeye başlanmıştır.

Sigorta risklerini kişisel riskler ve ticari riskler olarak düşündüğümüzde, lojistik riskleri de ticari risk olarak değerlendirmeliyiz. 3. Uluslararası Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi' nde; *'Sigortalı, malın daha fazla zarar görmesini önleme yollarını düşünmek zorundadır, hiç hasar olmasaydı hiç sigorta da olmazdı. Ancak yükün doğası gereği nakliye sırasında hasar görmemesi mümkün değildir'* denilmiştir (Turhan ve Vayvay, 2005).

'Sigortalama faaliyetinin gelişim süreci incelendiğinde; ticaret ve sigortanın birbirine yakın iki olgu olduğu görülmektedir' (Koban ve Keser, 2010, 3.Baskı). Dünyada ticaret geliştikçe ve ülkeler arasındaki ticari kısıtlamalar kaldırıldıkça, yer değiştiren mallar için alıcıların, satıcılardan ve aracılardan bazı garantiler talep etme ihtiyacı doğmaktadır. Tedarik ve dağıtım sahası arasındaki mesafelerin artması, karşılaşılabilecek risk unsurlarını da arttırabilir. Bu durum, ülke sınırları dışına çıkılmasıyla da ayrı bir boyut kazanmakta ve doğru risk modellemesiyle potansiyel

kaybın hesaplanarak tarafların daha fazla hukuki sorumluluklar yüklenmesine neden olabilir.

Küresel ticaretin yaygınlaşması, ülke ve dünya pazarlarında milyonlarca kalem malın serbestçe dolaşımına ve bu karmaşıklık içinde bir düzenin oturtulma gerekliliğine neden olabilir. Bu gereklilik, birbirleri ile ticaret yapan ülkelerin kendi aralarında gerçekleştirdikleri ticareti ileri seviyelere taşıyabilmek adına bir takım kolaylıklar yaratmalarına aracı olmuştur. Ticari risklerin artması ve farklılaşması işletmeleri, ekonomik kayıplarına neden olabilecek bu riskleri taşıyamayarak dış kaynak kullanımına yöneltebilir. Riskleri yönetme konusunda uzman olan sigorta şirketleri de ticaret yapan tarafların yükümlülüklerini daha dikkatli taşımaları adına, sürekli yeni stratejiler geliştirme durumunda kalabilir.

Sigortacılık, matematik ve istatistik bilimlerinin de terminolojik ortaklığı sayesinde toplanan verilerden yola çıkan, olasılıklar üzerinde fiyat/prim hesaplaması ile nümerik bir ispat olanağı yaratan ve bu doğrultuda ticari sonuçlara varan bir sektördür. Bütün bu diğer disiplinler ile bir entegrasyon içinde olduğu yorumu yapılabilir.

Sigortacılık bir yasal düzenlemeler bütünüdür. Hukuksal sorunlar; Sigorta Kanunu, Borçlar Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu ile birlikte, uygulama sırasında Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolları Trafik Kanunu gibi konu ile ilgili diğer bazı kanunlara da atıfta bulunularak çözüm yoluna gidilebilir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu' nun 4. Kitabı Taşıma Hukuku, 6. Kitabı Sigorta Hukuku' dur. 4. Kitap' ta genel hükümler ve eşya taşıma hükümleri bulunmaktadır. Alman Taşıma Hukukun'da da benzer şekilde düzenlendiği gibi CMR da, 6102 sayılı kanunla birlikte iç hukuka dâhil edilmiştir (Prof. Dr. Hüseyin Ülgen, 2014).

Sigortacılık; iktisat, mühendislik, tıp ve hukuk gibi disiplinleri bir arada harmanlayarak kullanabilmeyi başaran ender meslek alanlarından biridir. Kanımızca; gerek risk kabul aşamasında, gerekse hasar gerçekleştikten sonra, tüm bu disiplinler entegre şekilde sigortacılığın geleceğini ileriye taşıyacaktır. *'Sigorta, lojistik yönetimi bünyesinde, taşıma sırasında olası risk ve kazalar için önlem almakla yükümlü olarak CMR, emtia nakliyat sigortası, yeşil kart sigortası, kasko sigortası; işletme ve depo binalarının güvenliği ile ilgili olarak yangın, su, elektrik, hırsızlık gibi türleri, müşteri*

ve çalışanlarının haklarını korumak için se sorumluluk sigortalarını yaptırmaktadırlar' (Erdal ve Saygılı). İlgili yorumda, risk yönetiminin lojistik yönetimine hareket kabiliyeti yarattığının, lojistikçiler tarafından da kabul görmeye başladığı anlaşılmaktadır.

Değeri para ile ölçülebilen her türlü mal varlığından doğan hak ve alacaklardan dolayı uğranılan zararları tazmin etmek üzere oluşturulan sigorta sistemine, '**emtia mal sigortaları-tazminat sigortaları**' denilmektedir. 2011 yılı TC. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu' nun Sigortacılık ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkındaki Raporunda, nakliyat branşının hayat dışı direkt prim üretiminde % 2,5 oranında bir paya sahip olduğu belirtilmektedir (TC. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu' nun Sigortacılık ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkındaki Raporu). Aynı raporun 'Hayat Dışı Şirketler 2011 yılı Prim ve Teminat Bilgileri' adlı tablo 39' da; 350.367 TL lik yük (emtia nakliyat-transport) sigortaları direkt prim üretimine karşılık, 455.177.891 TL lik teminat verildiği gözlenmektedir. Aynı doğrultuda; tablo 42' de nakliyat branşı-transport ödenen tazminat 101.983 TL şeklinde gözlenmektedir.

Risklerin, sigorta ile paylaşımı ya da risklerin kayıpları için çözüm üretilmesi konusunda, ilerleyen bölümlerde yapılacak olan açıklamaların daha anlaşılabilir bir yapıya bürünmesi ve araştırma konumuz içerisinde geçen terimlere açıklık getirilmesi amacıyla, sigorta literatüründe kullanılan bazı terimlerin bu nedenle açıklanması, sigorta sektörü dışından konuya ilgi duyanlar için de yararlı olabilir. Bu nedenle, '**Ekler**' bölümü altında bu terimler detaylandırılarak örnekler yardımıyla açıklanmaya çalışılmıştır.

4.3. TAŞIMACILIK VE DAĞITIM

Taşıma konusu, depolama gibi 'Tedarik Zinciri Yönetimi' nin tümü ve dolayısıyla 'Lojistik Yönetimi' içinde; yönetimi ve planlaması oldukça zor olan, birçok faktörü etkileyen, maliyeti yüksek iki kalemden biridir. '*İthalat ve ihracat pazarlamasında taşıma işlevinin öncelikli görevi, pazarlamaya konu olan malları istenilen zamanda ve zarar görmemiş bir şekilde alıcıya ulaştırmaktır*' (Bakan vd, 8. Baskı, 2010). Nakliye sektörü lojistik süreçte, ürünün tasarımından bedelinin tahsiline kadar geçen sürenin ayrılmaz bir parçası olarak kabul görür.

Taşıma işi dış ticaret kurallarına göre daha komplike ve daha kapsamlı bir hal alabilir ki, bileşenlerin arasına gümrükçüler ile yurt dışı taşıma organizatörleri de girebilir. Dış ticaretin önemli unsurlarından olan gümrüksüz ‘serbest bölge’ lerde ise serbest bölge kanunları geçerlidir. Bu kanunlar her ülkenin kendi siyasi sınırları içinde uyguladıkları ticari, mali, hukuki, ekonomik ve idari düzenlemelerden oluşabilir.

Ulaşım hizmetine olan talep, sosyal, kültürel ve ekonomik aktiviteler sonucu değişebilir. Bu nedenle, yük ve yolcu taşımacılığı türev talep olarak da adlandırılabilir. Ulusal veya bölgesel ekonomilerdeki değişimler ve eğilimler, üretim ve dağıtım sürecini etkileyerek taşımacılığın önemini arttırabilir. Dünya ulaşım sektöründe başı çeken karayolunda taşıma, motorlu ve motorsuz araçlarla yapılabilir. Motorlu araçlar, şasisi uzatılmış, üzerinde taşıma yapmaya uygun dorse bulunan çekiciler; motorsuz araçlar ise, dorse ve römorklardır (Bakan vd, 8. Baskı, 2010). Bu araçlar ile karayolunda eşya taşınması yapılırken araçların taşıma kapasitelerine (istiap haddi) uygun ağırlıkta eşya yüklenmelidir.

Taşıma sırasında; kırılma, dökülme, bozulma, çürüme, paslanma, elleçleme, hırsızlık ve kaza gibi riskleri de barındırmaktadır. Taşınacak ürünün özelliklerine göre taşıma modu ve taşıma aracı seçimi, bir dağıtım unsuru olarak kabul gören taşımacılığın başarı anahtarı sayılabilecek kadar önem arz etmektedir.

Emtia sigortalarında malın sigorta şekli, taşıma şekline göre farklılaşmaktadır. Çünkü riskler, taşıma şekline göre farklılık gösterebilir. Karayolu taşımasında karşılaşılan, kamyon kaza riskleri, kamyon içinde taşınan malın taşıma riskleri ile denizyolu taşımasında karşılaşılan gemi kaza riskleri ve ıslanma riskleri aynı değildir. Raylı taşımada vagon çarpışması ile, havayolu taşımasında gerçekleşecek aşırı basınç düşmesi ya da ısının yüksekliğe bağlı olarak - 18’ C⁰ a düşmesi sonucu oluşacak riskler oldukça farklıdır (Acar, 2010).

Doğalgaz, petrol ve türevleri gibi tehlikeli madde taşımacılığında genellikle boru hattı taşıma sistemi kullanılsa da, ana depolama merkezlerinden tüketim sahalarına karayolu ile entegre edilerek taşınabilir. Dökme yük ve sıvı yük taşımada ağırlıklı denizyolu kullanılabilir ve maliyet ile taşıma kolaylığı açısından diğer taşıma modlarına göre daha etkin olduğu kabul edilebilir. Taşımalarda aynı zamanda hırsızlık gibi bir

olasılık da göz ardı edilmeden taşıma aracı sürekli kontrol altında tutulmalıdır. Dinlenmeler dinlenme alanlarında park edilerek yapılmalı, gerekmedikçe belirlenmiş rotaların dışına çıkılmamalıdır.

Taşıma araçlarına yüklenen kutu, koli, çuval, paketler ile koruma altına alınmış mallar da planlı ve düzenli şekilde yerleştirilmelidir. Aksi durumda sağa sola çarpan, birbirine dokunan, darbe ile zarar verecek şekilde istiflenen mallar, araç içinde birbirlerinin hasarlanmasına neden olabilir. Bu yüzden aynı araç içerisinde kargo malı taşınması dışındaki malların mümkün olduğunca, birbirleriyle aynı ya da benzer fiziksel özelliklerde olmasına dikkat edilmelidir. Örneğin oto yedek parçaları genellikle çıkıntılı ve delici parçalardan oluştuğundan aynı araç içinde bile olsa hemen yanında yakınında bilgisayar ekranı, televizyon ve benzeri cihazlar istiflenmemelidir.

Benzer bir şekilde taşıma aracı ya da taşıma kabı olarak kullanılan karayolu, denizyolu, havayolu taşınması için gerek konteyner gerekse; demiryolu taşınmasında kullanılan vagonlara yükleme yapılmadan önce bu kapların delik, kırık ve yırtık olmamasına dikkat edilmelidir.

Sürdürülebilir bir taşımacılık ve etkin bir lojistik hizmeti için taşıma ve dağıtım sırasında alınması gereken önlemler şunlardır;

- Taşıma aracının coğrafi güzergâha göre iklim koşullarına uyum sağlayan donanımda, düzenli bakımları yapılmış olmalıdır.
- Şoför ve muavinin uzun yol koşullarına uygun uyku düzenlerine uyulmalı, belli bir süratin üzerine çıkılmamalıdır. (**AETR Konvansiyonu-Accord Européen sur les Transports Routiers-Uluslararası Çalışma ve Dinlenme Süreleri**). Denetlemeler, gerek bağlı buldukları firmalar, gerekse güzergâh üzerindeki trafik denetleme ekiplerince düzenli olarak yapılmalıdır.
- AB uyum yasaları uyarınca çevre kirliliğini önleyici unsurlardan Euro normlu, özellikle **EURO-5** araçların çoğaltılmasında firmalar özverili davranmaya özen göstermelidir.
- Taşıma işletmelerinin şoförlerine, belli aralıklarla güvenli sürüş teknikleri ve trafik eğitimleri verilmeli, uzman destekli psikolojik testler yapılmalıdır.

- Teknolojik olanaklardan yararlanarak araçlar GPS cihazları ile izlenmeli, gerek aracın gerekse yükün takibi yapılmalıdır.
- Şehir içi dağıtım yapan araçların sürüş ve park elastikiyeti yönünden küçük araçlar tercih edilmeli, yükleme sırasında güzergâhlara göre istifleme yapılmalıdır.

Bu doğrultuda taşıma yükümlülüklerini teminat kapsamında bulunduran sigortalar; ‘CMR’, ‘Taşıyıcı Genel Sorumluluk Sigortası’ ve ülkelerin ‘Yerel Ulaşım Sorumluluk Sigortası’dır. Sonraki bölümlerde bu sigortaların ayrıntılarına değinilecektir.

4.3.1. Emtia Nakliyat Sigortası (Cargo Insurance) ve Klozları

En basit tanımıyla bir noktadan bir diğer noktaya taşınmak amacıyla bir nakil aracına yüklenen insan hariç her şey ‘yük’ olarak tanımlanmaktadır. Yüklerin nakliyat sırasında karşılaşılabilecekleri risklere karşı teminat altına alınması ise ‘**emtia taşıma sigortası**’ ile yapılmaktadır (Anadolu Sigorta Nakliyat Sigortaları Acente Eğitim Notları). Kısaca; nakliyat sigortaları, bir malın bir yerden bir yere taşınması sırasında karşılaşılabileceği olası riskleri teminat altına alır. ‘*Uluslararası ticaretin bugünkü boyutlara erişmesinde sigorta fonksiyonlarının rolü büyüktür. Sigortacılığın doğuşu da ticari malın yer değiştirmesiyle ilgilidir*’ (Duman, 1990).

Tarihte sigortacılığın nakliyat sigortaları ile başladığı ve özellikle deniz ticaretinin gelişimine paralel bir gelişme gösterdiği, önceki bölümlerde belirtilmişti. Bugün artık nakliyat sigortaları ile ticari yaşam arasında çok sıkı bir bağ bulunmaktadır. Nakliyat sigortası çeşitleri uluslararası ticaretin temel taşlarını oluşturmaktadır. İçeriği, TTK’ nun ilgili maddeleri ile belirlenmiştir (WEB_44, 2013).

Ülkemizde nakliyat sigortasının hukuksal kaynağı, TTK (Resmi Gazete 14.02.2011/6102)’ nun ilgili maddeleri ve ‘Sigorta Hukuku’ başlıklı altıncı kitabı ile Türk Borçlar Kanunu’ nun 5684 sayılı ‘Sigortacılık Kanunu’ dur.

Nakliyat sigortaları uluslararası kaynaklı olup, uygulama yönünden spesifik teknik bilgiler gerektiren bir sigorta branşıdır. Dışalım (ithalat) ya da dışsatım (ihracat) konu olan yükün sigortasında, satış sözleşmesinin taraflarından biri yabancı olacağından gerek alıcı gerekse satıcının standart ve uluslararası kabul görmüş bir sigorta teminatı

üzerinde anlaşmaya varmaları gerekmektedir. Nakliyat sigortaları, yurt içi taşımacılık ile birlikte, içinde dış ticaret ve buna bağlı küresel taşımacılığı da barındırdığından, yalnızca sigortacılık bilgilerine değil uluslararası ticaret terminolojisine de hâkim olmayı gerektiren bir sigorta branşıdır. Bu nedenle konuları uluslararası boyutu ile de ele almak daha doğru olacaktır.

Bir başka önemli konu, sigorta teminatının kapsamıdır. Nakliyat sigortalarının iç ve dış ticaret hacminde ne denli önemli olduğu konusu önceki başlıklarda belirtilmişti. Ayrıca dış ticaret teslim şekillerinin açıklandığı konu başlığı altında, teslim şekillerinin ayrıntılarına da yer verilmişti. Ancak burada dikkat çekilmek istenen durum, **CIF-CIP** dışındaki teslim şekillerinde yapılan sigortaların primlerinin ihracatçı tarafından ödenmesi nedeniyle, en dar kapsamlı nakliyat sigortası olarak düzenlenmesi ve teminatın, emtiaya ait hasarın tamamını karşılamamasıdır. İş çevrelerinde ticari teamüller gereği genellikle en dar kapsamlı sigortanın yapılması kabul görmektedir. Kanımızca, bu durumda dış ticarete konu olan taraflar ve dolayısıyla sigortalılar mağdur olabilmekte gerçek zarar ve hasarlarının karşılığını her zaman alamamaktadır. Zararının tazmin edilmediğini gören sigortalının sigorta sistemine olan güveni sarsılmakta, kendisine, alternatif fon çözümleri üretmek suretiyle sigortadan vazgeçebilmektedir.

Malın ithalatçısı, sigorta bedeli üzerinden mala en geniş teminatı verecek şekilde poliçe düzenlemesi durumunda, aradaki prim farkını karşılamak zorunda kalacaktır. Ancak burada aynı malın nakliyesi için sanki mükerrer poliçeler düzenlenmiş gibi durumlar ortaya çıkabilir. Aslında aynı malın nakliyesi için gibi gözükse de mükerrer poliçe, geniş teminat verilerek oluşturulan diğer bir poliçeden meydana gelmektedir. Sigorta iki türlü yapılabilir. Aynı mal için ya ihracatçı firmadan geniş teminat talep edilerek aradaki prim farkı yurtdışına ödenir, ya da yoldaki aynı mal için ithalatçı ülkede ayrı bir geniş teminatlı poliçe düzenlenir ki, bu durum mükerrerlik yaratabilir. Bu yüzden ithalatçılar genellikle aradaki prim farkını ödeyerek malın çıkış ülkesinden geniş teminat almayı tercih ederler. Bu da ülkenin prim kaybı anlamına gelmektedir. Bu önemli ayrıntıya ‘CMR’ başlığı altında değinilmiştir.

Diğer tüm taşıma yöntemlerinde olduğu gibi karayolunda da emtianın dolaşımı sırasında uğrayacağı zarar, emtiayı taşıyanlar tarafından emtiaya verilen zarar, emtianın birbirlerine verdikleri zarar ve tarafların üçüncü şahıslara karşı sorumlulukları aynı anda

sigortalanabilmektedir. Bunu sağlayan sigorta türü de ‘nakliyat branşı’ dır. Genel anlamda kara, deniz, hava ve demir yoluyla bir yerden bir yere taşınmakta olan her türlü yükün taşınması sırasında karşılaşılabilecek fizikî tehlikelerden kaynaklanan hasarlara karşı teminat sağlayan poliçe türleri vardır (sigortacılık sektöründe kara taşımacılık sigortasına ilişkin genel şartlar, deniz taşımacılığı sigortasına ait şartlardan oluşmakta olup, bu tür poliçelere ‘**kamyon klozu**’ eklemek suretiyle kara taşımacılığına uyarlanmıştır). (Ulaş, 2005).

Günümüzde de mal dolaşımında **navlun+sigorta** ülke ekonomilerinde döviz girdisi sağlayarak sıcak para girişine katkıda bulunmaktadır. Nakliyat sigortaları düzenlemesi dünya ile karşılaştırıldığında ülkemizde asırlar sonra 1953 yılında yürürlüğe girmiş, düzenlenmesi **zorunlu olmamakla birlikte**, gelişen dünya ticari atmosferi içinde varlığını az da olsa kabul ettirmiştir. Sürekli hareket eden malların sigortasız taşınma, dağıtım ve depolanmasının getireceği maddi ve ekonomik kayıpların karşılanması mümkün görülmemektedir. Bir mal sigortası türü olan taşıma sigortasında da sigorta ettirenin meşru bir menfaati, sigorta teminatı altına alınabilir (Ulaş, 2005). Ancak; mal üzerinde ticari menfaati olan alıcı, satıcı, taşıyıcı ya da komisyoncu niteliğindeki taraflardan herhangi biri, o mala ait sigorta yaptırabilir.

Nakliyat sigorta sözleşmelerinin önemi; yük sigortalarında sigortalanan menfaat üzerinde hak sahibi olan birden fazla tarafın bulunması ve tarafların sigorta yaptırma yükümlülüğünün hangi tarafça üstlenileceğinin ve sigortalanabilir menfaat sahibinin belirlenme zorluğundan kaynaklanmaktadır. Çünkü; malın dolaşımı sırasında anlık olarak sahipliğini tespit edebilmek oldukça güçtür. Malın satıcısı ile alıcısı arasındaki el değiştirme sırasında bir de taşıyıcı bulunmaktadır. Malın yolculuğu sırasında bu üç taraf da mal üzerinde hak sahibidir. Burada önemli olan asıl konu, malın kimin sorumluluğunda hasarlandığıdır. Bu durumun tespitinde alım-satım ve taşıma sözleşmeleri, konuya açıklık getirebilir.

Üretimin olmadığı bir ticari işletme için doksanlı yılların sonlarında yazılan bir kaynakta, belirtilen örnekte; sigortanın risk ile birlikte anılmasının ne kadar bilimsel bir yaklaşım olduğunun kanıtı olarak gösterilebilir.

'Ticaret olgusu;

- Alım-satım
- Malın alıcısına ulaştırılması (taşıma)
- Bu taşıma sırasında karşı karşıya kalınan rizikoların güvence altına alınması (sigorta)

taraflarının bir araya gelmesi ile yapılmaktadır.

Bu aşamalarda işlemler;

- Satım Sözleşmesi
- Taşıma Sözleşmesi
- Sigorta Sözleşmesi

ile yapılmaktadır' (Erederi, 1998). Risk kavramının, ticari işletmeler için o yıllarda henüz fazlaca konuşulmamasına rağmen, bilimsel ve sektörel görüşlerin farkındalık yaratmaya başladıkları görülmektedir.

Alım-satım; müşteri ile satıcıyı bir araya getiren, malın cinsi, fiyat, satış koşulları, kalite, hukuki sorumluluklar gibi birçok unsurun, yazılı olarak karşılıklı kabulünü gerektiren 'satış sözleşmesi' ile başlar. Satılan malın alıcıya ulaştırılması, satıcı ile taşıyıcı arasında yapılan 'taşıma sözleşmesi' nin konusu olduğu gibi; malın cinsi, taşıma koşulları, varış ve teslim noktaları, teslim zamanı, taşıma aracı, hukuki sorumluluklar gibi koşulların yazılı bildirimleriyle izler. Taşıma sırasında karşılaşılan risklerin güvence altına alınması yani yasal sorumlulukların belirlenmesi ve devredilmesi ise; 'sigorta sözleşmesi' nin konusudur. Ticari sürecin sürdürülebilirliği, hukuki entegrasyonla eksiksiz işletilmesine bağlıdır.

Bu durumda dolaşımdaki malların sorumluluğu, daha çok ödeme koşullarının belirlenmiş olmasına göre değişmektedir. Tarafların her biri, malın kendi sorumluluk alanlarına giren kısmını sigortalamakla kendisini yükümlü hisseder. Dolayısıyla dış ticarete kullanılan bazı ödeme şekilleri, sigorta işlemleri açısından önem arz etmektedir.

Emtia nakliyat sigortasında sigortalı, '**azami iyi niyet prensibi**' gereği tedbirli davranmak ve taşıdığı malların korunması için kendisine düşen önlemleri almakla

yükümlüdür. Ayrıca taşınacak malla ilgili sigortacıya tüm bilgileri vermekle, verdiği bilgilerin de taşıma belgesinde yazılı bilgiler ile örtüşmesi gerekmektedir.

Nakliyat sigorta poliçeleri, işletmelerin taşıma ciroları üzerinden düzenlenmektedir. Ancak, resmi rakamlara yansımamakla birlikte, genellikle taşıma ciroları taşınan aracın yükleme kapasitesinin tamamı üzerinden belirlenmemekte, yalnızca küçük bir oranı üzerinden sigorta poliçesi düzenlenmektedir. Bu durum tespiti, taşıma sektöründeki gözlem ve sigorta deneyimlerine dayanmakla birlikte, bilimsel bir araştırma yapılmamıştır. Ancak taşıma işi yapan işletmelerin nakliyat sigortası düzenletirken, sıklıkla gerçek taşıma cirosunu kullanmadıklarını ve türlü mağduriyetler yaşadıklarını, sektör yetkilileri çeşitli ortamlarda dile getirmektedirler. Varlıklar ancak, gerçek değerleri üzerinden sigortalanmalıdır.

Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu' nun sigorta sektörü ve faaliyetleri hakkında 2010 yılında yayınladığı rapor itibarıyla; (WEB_45, 2014) yurt içi nakliyelerde önemli boyutlarda boş kapasite olduğu görülmektedir. Yurt dışı taşımalarında ise ithalat ve ihracat nakliye sigortalarının yurt dışında yapılmasının tercih edilmesi nedeniyle ülke ödemeler dengesi üzerinde önemli ölçüde döviz kayıpları olduğu belirtilmiştir. Aynı durum Milli Reasürans T.A.Ş.' nin yaptığı bir araştırmadan da, ithalatta nakliyat sigortalarının büyük bir kısmının yurt dışında yapıldığı ve ödemeler dengesinin bu yüzden döviz kaybına uğradığı anlaşılmaktadır. Bir kaynaktan konuya açıklık getirilerek, *'Genellikle, dış ticaret hacminin ortalama % 10' u navlun ve sigorta olarak düşünülür. Bu oranın da 1/10' u sigorta primi kabul edilir. Dış ticaret hacminin yıllarla ilgili rakamlarını bu oranla işleme tabii tutarak olası dış ticaret nakliye sigortası prim tutarını bulabilirsiniz. Bunu da yurt içi, yurt dışı toplam nakliye branşı prim üretimiyle karşılaştırarak, boş kapasitenin büyüklüğü hakkında bilgi sahibi olabilirsiniz'* bilgisi yer almaktadır (Uralcan, 2008).

4.3.1.1. Nakliyat Sigortaları' nda Teminatlar

Nakliyat sigortalarının, her taşıma türü ve uygun, klocuları bulunmaktadır (WEB_46, 2014). Nakliyat sigortası; malın sevk edilmek üzere taşıma aracına yüklenmesi ile başlar, olağan aktarmaları da kapsamak kaydıyla poliçe üzerindeki varış yerinde nihai alıcıya ulaşması veya son boşaltma yerinde araçtan boşaltılmasının

tamamlanmasını izleyen 60 günün sonunda sona erer. Ancak bu süre sigortacıdan onay alınarak uzatılabilir.

Nakliyat sigortaları; emtia nakliyat sigortaları ve kıymet nakliyat sigortaları olarak iki başlık altında incelenebilir. Ancak konusu itibarıyla yük sigortalarını ilgilendirmesi dolayısıyla bazı sorumluluk sigortaları da konumuz içerisinde incelenecektir. Bunlar da; yurtiçi taşıyıcı sorumluluk sigortaları ile uluslararası karayolu eşya taşıma sigortası (CMR) olmak üzere iki grupta toplanabilir.

Nakliyat sigortalarında deniz sigortacılığının üzerine kurgulanan koşulların zamanla; coğrafi koşullar, farklı taşıma türlerinin gelişmesi ve diğer etken faktörler ile birlikte kullanılmaya başlanılan diğer taşıma türleri ile, çeşitli uyarlamaları beraberinde geliştirildiği söylenebilir. Nakliyat sigorta teminatlarının kapsamı da; ilk kurgulandığı deniz taşımacılığı konusuna olan hâkimiyetinden sonra, gelişen diğer taşımacılık türleri olan karayolu, demiryolu, havayolu ve boru hattına göre beliren ihtiyaçlar doğrultusunda uyarlanarak yeniden düzenlenmiştir.

Araştırma konumuz karayolu taşıma araçlarının yük sigortaları olduğundan, yalnızca kara taşıtları emtia sigortası teminatları üzerinde durulacaktır. Ancak; tam ziya, dar teminat ve all risk teminatları olarak belirtilecek bu üç ana teminat, her taşıma aracı için yeniden derlenmiş kloz içerikleri farklı versiyonlardaki koşullara uygun şekillendirilmiştir.

6102 sayılı TTK' nun 1425. maddesinin 1.fikrasına göre bir sigorta poliçesinde genel şart bulunması zorunluluğu vardır. Genel şartlar sigorta poliçesinin ana çerçevesini belirler. Teminatı veren sigorta şirketleri ise, kendi kurallarına göre belirledikleri özel şartlar ile teminat içeriklerini oluşturmaktadır.

Sigorta, malın yüklendiği taşıma aracının kalkış noktasından hareketi ile başlar, varış noktasında son bulur. Emtia sigortaları, sefer süresi ile sınırlı olup, aktarma ve depolardaki bekleme süreleri ile gümrüklerde geçen bekleme ek teminat olarak istenirse, poliçeye dâhil edilebilir (WEB_47, 2014).

Genel şartlar kapsamında nakliyat sigortalarında teminat kapsamına dâhil edilen rizikolar; yangın ve infilak rizikoları ile genel tehlike ve kazalardır.

Genel şartlar kapsamında nakliyat sigortalarında teminat dışında kalan durumlar; savaş, iç savaş, ihtilâl, ayaklanma, askeri hareketler nedeniyle meydana gelen zararlar, nükleer yakıt ya da atıkların oluşturduğu zararlar, kamu otoritesinin tasarrufu dolayısıyla meydana gelen zararlar, sigortalı malların kendi ayıbından meydana gelen zararlar ile olağan akma, fire ve aşınmalar ile hasaratın verdiği zarar, ticari ve mali rizikolar, yasal koşullara uygun olmayan şekilde taşınan ya da depolanan veya ambalaj yetersizliği olan mallar nedeniyle meydana gelen hasarlar, sıcaklık ve atmosferik şartların tesiri sonucu meydana gelen hasarlar, yasal olmayan ticaret ve kaçakçılık, iyi niyet kurallarına aykırı davranışlar ve gerçeğe aykırı beyan olarak sıralanabilmektedir. Burada belirtilmesi gereken durum; savaş rizikoları ile grev rizikolarının ayrı bir kloz ve bir ek prim karşılığı ile poliçeye dâhil edilebileceği durumudur.

Ancak bu belirtilen özel hasarların da bir kısmı ek prim karşılığı özel şartlar ile poliçelerde teminat kapsamına alınabilmektedir. Önceki paragraflarda da belirtildiği üzere, genel şartlar genel çerçeveyi çizmekte, özel şartlar ise poliçedeki teminat kapsamını belirlemektedir.

Nakliyat sigortalarının birçok durumda taraflardan bir ya da birkaçının yabancı şahıs ya da şirket olması nedeniyle uluslararası sigortalar olduğu belirtilmişti. Bu nedenle nakliyat sigortalarına uluslararası kabul görmüş koşul ve uygulamaların gerekliliği ile İngiliz-Londra-Sigortacılar Enstitüsü (Institute of London Underwriters) tarafından hazırlanan yük klozları (ICC) özel şart olarak eklenmektedir. Bu klozlar poliçelerdeki teminat içeriklerini belirtmektedir. Dolayısıyla uygulamadaki sıralama; ekli özel şart ve klozlar, genel şartlar ve kanun hükümleri olarak işlemektedir (WEB_48, 2014).

Zamanla ICC klozları genişletilerek güncel koşullara uyarlanmıştır. Bu nedenle yenilenen ve teminat içerikleri genişletilen klozlar, adı geçen klozun yenileme yılı itibarıyla anılmaktadır. Örneğin; 'ICC (A)-82' yazılması, 1982 yılında kabul gören (A) kloz olarak teminat almaktadır. Ancak sigorta şirketleri, güncellenmiş klozlar yerine eski içerikteki klozları kullanmakta zaman zaman ısrarcı davranmaktadır (Sarı ve Günaydın, 2012). Bu durumun sigortalılar tarafından bilinmemesi de uygulamada mağduriyet yaratabilmektedir. Konusu geçen ICC (A) klozunun, 2009 yılında yeni

versiyonu ile uygulamaya geçmiş olmasına rağmen halen poliçelerde eski hali ile geçerliliğini koruyor olması sigortalı zararına olan bir durumdur.

Açıklanacak olursa; ICC (A)-82 klozun tanımı: ‘sigorta, malın taşınmak üzere poliçede yazılı depo veya istif yerini terk ettiği anda başlar’ sözüne karşılık, ICC (A)-09 klozun tanımı: ‘sigorta, malın depo veya istif yerinde, seferin başlaması için taşıyıcı araca veya diğer taşıt aracına hemen yüklenmek amacıyla ilk hareket ettirildiğinde başlar’ denilmektedir (WEB_45, 2014). Bir başka deyişle yükleme-boşaltma dâhil edilmiştir. Bu durumda yükleme-boşaltma sırasında mala gelecek zararın sigorta kapsamında olup olmadığı, sigortalı açısından önemli bir fark yaratmaktadır.

Emtia Nakliyat Sigortaları:

Institute Cargo Clauses (ICC) olarak düzenlenmekte; A, B ve C tipi klozlarla sınıflandırılmaktadır. En geniş teminat (A) klozunda, en dar teminat ise, (C) klozunda verilmektedir.

- **Tam Ziya Hali:** Malın taşıma aracı ile birlikte tamamen değerini kaybedecek şekilde hasarlanması ve zarar görmesi ya da eski haline getirilmesi için gereken masrafların sigorta bedelini aşacak olması halidir. Nakil aracının fiilen ve mutlak surette ortadan kalkması sonucu ‘Nakliyat Emtia Sigortası’ nın en dar kapsamlı ve en düşük prim ile satın alınabilen klozudur. Riski yüksek olan taşımalar için temin edilmektedir. Ayrıca; zorunlu olarak sigorta yaptırılması durumunda yani, en düşük primli teminatın tercih edilmesi gibi durumlarda, örneğin CIF satışlarda sigorta yükümlülüğü olan satıcının (ihracatçının) zorunluluk gereğini yerine getirmek için, teminat kapsamına bakmaksızın aldığı teminatdır.

- **Dar Teminat (Kamyon Klozu):** Malın taşıma aracı ile birlikte tamamen zarar görmesi dışında taşıma aracının yaptığı kazaya bağlı olarak çarpma, çarpışma, devrilme, yıldırım, seylap, dere taşması, çığ, toprak kayması, köprü yıkılması, yol çökmesi ve yangın gibi hasarlar sonucu taşıma aracının ve malın uğrayacağı zararları da teminat altına almaktadır. Sigorta, malların taşıma aracına yüklenmesi ile başlar, poliçede yazılı olan adrese teslimi ile sona erer. Dar teminatta, teminata dâhil olan rizikolar tek tek yazılmakta ve sigortalı hasarın teminatı verilmiş olan bir rizikodan kaynaklandığını da ispat etmek zorundadır. Dar teminata, kamyonun yükleme-boşaltması sırasında malın

uğrayacağı zararlar da ek teminat olarak eklenebilir. Bu durumda meydana gelen teminat klozu ‘kamyon klozu’ olarak adlandırılır. Kullanılmış ev eşyası gibi emtia için C grubu emtia teminatı verilmektedir. Kazalarda muafiyet uygulanmaz, zaman zaman yükleme-boşaltma için uygulanabilmektedir.

Geri dönüşümlü mal taşınması sırasında verilebilecek tek teminat, ‘kamyon klozu’ dur.

- **Geniş Teminat (Institute Cargo Clauses-A-All Risks):** En geniş kapsamlı teminat olmakla birlikte all risks emtia nakliyat sigortası kapsamında; yasak veya gizli ticaret, kaçakçılık, sigortalının kasti hareketlerinden meydana gelen zararlar, olağan akma, fire, aşınma veya yıpranmadan kaynaklanan hasarlar, malların kendi kusuru veya ambalaj yetersizliğinden kaynaklanan hasarlar, teslim gecikmeleri, her türlü mali ve hukuki sorumluluklar teminat dışındadır. Savaş, GKHHT, deprem gibi rizikolar ek teminat olarak verilebilir. Taşımanın ve malın özelliğine göre ya da düzenlenen nakliyat poliçesinin kurgusuna göre muafiyet uygulanabilir. Poliçede belirtilmeyen her türlü teminat poliçe kapsamında sayılır, yalnızca istisnalar belirtilir. Farklı özellikteki taşınan emtialar için uygulanan farklı klotlar mevcut olmakla birlikte (örn. canlı hayvan taşınması) genellikle emtia nakliyatlarında kullanılan (A) klotudur. (A) klotda sigortalı, meydana gelen hasarın nasıl gerçekleştiğini ve hasarın teminata dâhil olduğunu ispatlamak zorunda değildir. Hasar teminata dâhil değil ise, bunun ispatı sigortacıya aittir. (A) klotda sadece teminat dışında bırakılan rizikolar yazılmakta, bunların dışındaki tüm rizikolar teminata dâhil edilmiş olarak kabul görmektedir. Ancak bu kural; hasarın ani, beklenmedik ve tesadüfi olarak meydana gelmiş olması koşulu ile geçerlidir.

Tüm klotlarda (A)-(B) ve (C) teminat dışında kalan rizikolar ise; sigortalının bilerek ve isteyerek kasti olarak yaptığı bir hareketten kaynaklanan hasarlar, yükün herhangi bir dış etken dışında kendi bünyesinden kaynaklanan olağan kayıp, fire ve aşınması, sigortalı tarafından yapılmamış olan ambalajların dışındaki ambalaj yetersizliği, sigortalı malın gizli ayıbı ve kusuru, yakın nedeni gecikme olan hasarlar, nükleer atık ve etkileşim kaynaklı hasarlar, kara taşıtı ya da konteynerlerin yüke elverişsizliği, savaş ve GLHHT kaynaklı hasarlar, korsanlık dışında zorla alı koyma,

gasp ve tutuklama kaynaklı hasarlar, terk edilmiş mayın, torpil, bomba ve savaş silahları nedeniyle oluşan hasarlardır.

4.3.1.2. Nakliyat Sigortaları' nda Fiyatlandırma

Karayolu taşımalarında fiyat ve ek primler; brandalı ya da kapalı kasa kamyon, treyler veya kara tankerleri ile yurtiçi ve uluslararası karayollarında yapılan taşımalarda, tüm emtia grupları için ayrı tarife fiyatları uygulanmaktadır. Sigorta bedeli belirlenirken; malın fatura değeri, ödenmiş navlun (nakliye) ücreti, uluslararası ticaret söz konusu ise gümrük masrafları ve % 10 kâr payı dikkate alınır.

Fiyatlandırma; yıllık taşıma cirosu, malın içeriği, taşıma araçları, yükleme kapasitesi, karayolları ile taşınan emtiaya ait tarife cetvelleri, ticaret yolları, araç rotası, taşımanın parkuruna göre hangi sorumluluk alanının kullanılacağı, coğrafik ve topoğrafik koşullar, iklim özellikleri ve ülkeler arası ticaret hacmi gözetilerek hazırlanabilir. Riskler, fiyatlandırmayı doğrudan etkileyen faktörlerdir.

Rizikonun Değerlendirilmesini Etkileyen Ana Faktörler:

- Malın cinsi, ambalajı, taşıma biçimi,
- Sefer sayısı,
- Nakil aracı
- Teminat klozları' dır (Dr. Hakan Özcan, 2014).

Yurt içi ve yurtdışı taşımaların Karayolları Taşıma Kanunu' na uygun olarak gerekli taşıma yetki belgesi ve taşıt kartına sahip bir araçla yapılması gerekmektedir (KTY madde 11). Karşı bakış açısıyla fiyatlandırma konusunda, poliçe satın alan taraf öncelikle;

- Neye ihtiyacım var?
- Neyi satın aldım?

sorularına yanıt aramalıdır (Dr. Hakan Özcan, 2014).

Yurt dışı taşımalarda ise; tam ziya, kamyon klozu, all risks gibi seçilen teminat tipine ve ithalat/ihracatın yapılacağı ülkeye göre, tarife fiyatının belirlenmesiyle saptanır. Grev/harp, gümrük deposunda bekleme, aktarma, sergileme, ısı kontrollü taşıma,

caraskal teminatı, kapalı kasa teminatı gibi herhangi bir ek teminat talebi söz konusu olduğunda toplam prime eklenerek poliçe primi belirlenmektedir.

Tüm tarife uygulamalarında dikkat edilmesi gereken önemli bir diğer konu; sigortalının geçmiş hasar/prim (H/P) oranı bilgileridir. Hasar profili ve sigorta bedelinin mevcut yeni ürün bedeli, fiyatlandırmada özellikle dikkat edilen unsurlardandır.

4.3.1.3. Nakliyat Sigorta Poliçeleri Üzerinde Yazılı Bulunması Gereken Bilgiler

- Sigorta ettiren firma adı, ünvanı/kimlik bilgileri
- Acente adı, acente kodu
- Varsa rehinli/alacaklı (Dâhini//Mürtehin-D/M) şirketin adı, ünvanı
- Emtianın ticari ya da teknik adı, tam tanımı, miktarı, fatura numarası ve tarihi torba, varil, fiçi, sandık gibi ambalaj türü, ağırlığı, parça veya koli sayısı
- Nakliyeci şirket veya acentesi
- Kamyon adedi, plaka numaraları
- Kalkış yeri ve sevk tarihi
- Varsa aktarma yeri
- Varsa akreditif numarası
- Varış yeri
- Satış şekli
- Döviz cinsi ve tutarı
- Güvence altına alınan rizikolar ile ilgili açıklamalar, varsa istenilen özel şartlar

4.3.1.4. Emtia (Yük) Taşıma Sigortaları' nda Risk Faktörleri

Ekonomik kayıp hasarları, istenilen bir durum değildir. Önemli olan hasarı mümkün olduğunca erken azaltmak ve ekonomik iyileşme sağlamaktır. Sigortacının görevi bu durumda düşük sigorta primleri ile sigortalının zararlarını minimize edebilmektedir.

Uluslararası ticarete de, ihracatçının zararı düşük primle azaltılabilir. Aksi durumda ihracatçının kayıp ve hasara karşı kendini koruyabilmesi, ek bir yük haline gelebilir. Öte yandan sigorta yapılmaması durumunda hasarı ihracatçının kendisi de karşılayabilmekte, ancak bu durum sigorta mekanizmasının işleyişi bakımından etkili bir yol olmamakla birlikte, hasar yok olmamakta, gerçekleşme olasılığı geçerliliğini korumaya devam etmektedir.

İşletmeler hasar konusunda çalışanlarını eğitmek ve üretimlerini tehlikelerden korumak, amacında olmalıdır. Hasar devamlılığı da bu türden önlemlerle engellenebilir. Bu arada, sigortacı da daha fazla zarar görülmesini önleme yollarını düşünmek durumundadır. ‘Hiç hasar olmasaydı, hiç sigorta da olmazdı’ mantığından yola çıkarak, işletme yönetimleri tarafından da, yükün doğası gereği nakliye sırasında hasar görmemesinin mümkün olmadığı gerçeğinin bilinci ile önlem alınması gerekir.

Tehlike daima mevcut olacaktır.

Dolayısıyla sigortaya ihtiyaç her zaman vardır.

Mevcut risk faktörlerinden bazılarını özel bir dikkat gösterildiği durumda, hasar gerçekleşme olasılığı minimize edilebilir. Bu amaçla dikkatle ele alınması gereken kriterler;

- Taşıma aracının özellikleri (açık-kapalı kasa, vs)
- Malın cinsi (örneğin; cam ile tekstil emtiasının karşılaşacakları riskler farklıdır)
- Ambalaj şekli (yükün uluslararası kurallara ve teamüllere göre uygun ambalajlanmaması sonucu kaynaklanacak hasarlar teminat haricidir)
- Sigorta konusu malın boyutları, ağırlığı
- Sigorta bedeli
- Seferin başlangıç, bitiş yeri ve güzergâhı
- Mevsimsel faktörler
- Mortalite faktörü (toplumsal alışkanlık ve davranışlar)

- Sosyal ve politik faktörler (riskli ülkeler ile yapılan ticaret)
- Transit taşımalar (yabancı bir ülkeden diğer bir yabancı ülkeye yapılan sevkiyat)

gibi düşünülebilir.

4.3.1.5. Nakliyat Hasarlarının Önlenmesi ve Azaltılması Amacıyla Alınabilecek Önlemler

Sigortacıların süregelen geniş bilgi birikimi ve deneyimleri, hasarların azaltılması için hasar öncesinde alınması gereken önlemler konusunda karar almada etkili olabilir. Sigortalı ile sigortacı ortaklaşa ve zincirleme sorumluluklar taşıdığından sigortacı, sözleşme aşamasında risklerin gerçekleşmesini önleyici yolları göstererek önlem aldirtmakla iş sürekliliğini sağlayabilir. Hasardan sonra da, sigortalının, olayı mümkün olduğunca en az zararla atlatmasına yardımcı olabilir. Basit bir serbest piyasa dinamiği olarak maliyetleri yönetmeye odaklanmada, hasarların en az zararla atlatılmasına yardımcı olacak kaynaklardan biri ve en önemlisi de sigorta olarak düşünülebilir.

Ticarette hasar önleme, ek bir maliyet getirir. Ana hedef, mali tasarruf elde etmektir. Önleme tedbirleri, hasar maliyetinden daha fazla olmamalıdır. Hasardan korunabilmek için taşıma yolculuğu, bir bütün olarak ele alınmalı ve her aşamada kontrol edilebilmelidir. Doğal olarak ambalaj, yolculuğun bütünü için de, önemli bir faktördür. Her bir risk olasılığı ve çıkabilecek zarar hesaplandıktan sonra iyileştirilmesi sonrasında, malın daha iyi korunması ve daha iyi ambalajlanması sağlanabilir. Depolama personelinin de daha düzenli ve doğru çalışma konusunda isteksiz olmaları, bazı önlemler almayı güçleştirebilir, ancak taşıma ve depolama personelinin daha dikkatli davranmasının beklenmesi ne kadar doğalsa, bu personelin seçiminde de titiz davranılması bir o kadar doğaldır. Ancak bu konu, diğer sosyo-ekonomik koşullar nedeniyle, yöneticiler tarafından yeterince önemsenmemektedir.

Hasar önleme faaliyetleri mutlaka uygulanmalıdır. Taşıyıcı ve sigortacının bu konuda farklı görüşlerde olmasının bazı sakıncaları bulunabilir. Her iki taraf da sadece kendisinin zarar ettiğini düşünerek, zararı diğer tarafa aktarmanın yollarını arayabilir. Bu politika, o dönem için hasarın karşı taraf tarafından ödenmesini sağlasa da, bu durum, başka bir dönemde hasar gerçekleşebileceği gerçeğini değiştirmez ve

gerçekleşmesini önlemez. Hasarları önlemek için kök nedeni bulmak daha akılcıdır. Çalışanlar eğer yeterince eğitilmiş ve dikkatli değilse hasara engel olmak için hiçbir şey yapılamaz. Bu tür hasarlarda gerçek sorumlu kişiyi bulmak da oldukça zordur (Tuncer ve Cerit, 2005).

Önlenebilir zararlar esas kabul edilmelidir. Sigortadan yararlanacak olan tarafın, aynı zamanda hasarın gerçekleşmesini önlemek için önlem alma sorumluluğu da bulunmaktadır. Taşıyıcıların asli işi yalnızca taşıma değildir ve bu yüzden bu konudaki önemi göz ardı edebilmektedirler. Sigortanın yapıma nedeni zaten nakliye sırasındaki hasarlardır. Sigortacıların araştırmalarından çıkan sonuçlar, hasarın kötü elleçleme, yanlış ve yetersiz ambalajlama, hırsızlık ya da diğer nedenlerden olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Eğer bütün mallar aynı bölge içerisinde hasarlanırsa o zaman nedenlerin başında, kötü elleçleme gelebilir. Sigortacı, tazminat önlemleri alacak bir pozisyonda değildir ancak gerçekleşen hasarlardan dolayı sürpriz uygulayabilecek bir pozisyondadır. Eğer sigortacı ile nakliyeciyi aşağıdaki önlemleri almak konusunda uzlaşabilirler ise; hasar nedenleri ve kazançları konusunda yarar sağlayabilirler.

- Hasar önleme standartları hakkında istatistikî bilgiler toplanması ve koordinasyon halinde tüm sigortalı taraflara bildirilmesi,
- Hasar önleme konusunda sigortalı tarafların ve işletmenin tüm departmanlarının bilgilendirilmesi,
- Hasarı azaltmak adına nakliyatçılara sorumluluklarının hatırlatılıp, sorumlular hakkında gerekli uyarıların yapılması,
- Hırsızlığın önlenmesi için ambalajın iyileştirilmesi, tekrarlayan zararlarda malların varış yerinden geri çekileceği gibi koşulların etiketlerde yazılması,
- Alıcı tarafın zararlarının dikkatsizlik nedeniyle artmasından dolayı, sigortacı tarafından primlerin arttırılması,
- Nakliye ve teslimat sırasında acente ve gümrük yetkililerinin mühür ve konteynerleri birlikte kontrol etmeleri,

- Kayıp ve hasarlı mal gönderiminde, malı gönderen nakliyeciyi şikâyet etme hakkını kullanmaları,
 - Hasarı belirlemek için, hasarlı paket, palet ve mühürsüz, kırık mühürlü konteynerleri veya farklı teslimat belgesi ile teslim edilen malları listelemeleri,
- gibi önlemler alınabilir (Tuncer ve Cerit, 2005).

Hasarların büyük çoğunluğu varış yerinde ortaya çıkmaktadır. Hasarı önlemek için öncelikle hasarın gerçekleştiği yerde iyileştirmeler yapılabilir. Yetersiz ambalaj ve kötü elleçleme başlıca nedenler arasında sayılabilir. Bu amaçla da personel seçiminde kriterler konulması, eğitimler verilmesi, malın dolaşım alanlarında iyileştirmeler yapılması gerekebilir.

Aslında zaman zaman sigortacılar, işletme yönetimleri tarafından yapılacak iyileştirme yatırımları için sorunlu konuları ve bölgeleri işaret etmektedir. Diğer taraftan da, nakliye alanlarını geliştirip arttırarak ekonomik yararlarının ve değerlerinin arttırılmasını işaret etmektedirler. Sorunların görülmesi bazen zaman alabilir. Bu nedenle sigortacılar da, işletme yöneticileri ile hem kaynaktan hem zamandan tasarruf etmek ve iyileştirme çalışmalarına hız kazandırmak için gerektiğinde temas kurmalıdır. Bu yüzden ya zararın etkilerini azaltmak için çalışılmalı, ya da baştan zararı önlemek için çalışılmalıdır. Böylece sigortalı, sigortacı ya da üçüncü parti destek sağlayıcılar zarardan daha az etkileneceklerdir.

Küçük ve orta boy nakliyeciyi ya da depocular, zararları önleyici önlemler almakta isteksiz olabilirler. Ancak sigorta şirketleri bilgi kaynaklarını birleştirerek, yeni ortak kararlar alabilirler. Bu durum sadece maliyetleri düşürmekle kalmayıp, müşteri-nakliyeciyi ve sigortacı arasındaki yetki ve bilgi paylaşımına da olanak verebilir. Bu konuda mevzuat değişikliği sağlayarak, hem kanun koyucu ve denetleyici olan devlet ile, hem de ticari işletmeler ile verimli bir iletişim sağlanabilir. Sigortacılar da, depo işletenlere karşı kanun karşısında haklarını koruyabilirler.

Birçok sigortacı tarafından etkin kullanılabilme olanağı olan diğer bir hareket alanı da; malları yükleme, depolama ve boşaltma sırasında kontrolör göndermek olmalıdır. Bu uygulama aslında özel nitelikli yükler için kullanılsa da, gıda ürünleri için de

kullanılabilir. Varış yerinde süreç devam ederken uzman sigortacı bu ölçme hizmetleri için bir ödeme alır. Zararları önlemek ve önlemleri daha düşük maliyetle karşılayabilmek için bütün sigortacıların bu sistemde çalışmalarından daha verimli sonuçlar alınabilir. Muafiyet miktarının altında kalan zararların da sigortacıya bildirilmesine gerek yoktur, yalnızca büyük hasarların bildirilmesi yeterli olur (Derici, 2005).

4.3.1.6. Nakliyat Sigortasında Hasar Yönetimi

Hasar gerçekleştikten sonra, meydana gelen hasarın boyutları doğrultusunda her bir emtia için tam hasar ya da kısmi hasar belirlenmesi yapılır. Sınıflandırmadan sonra, tam hasarlı mallar için sigorta bedeli üzerinden tazminat başvurusu gerçekleştirilir. Kısmi hasarlı mallar için ise, sovtaj bedeline göre, tazminat ödemesi sigortalının tercihine bırakılabilir. Hasarlı ancak ekonomik değeri olan mallar, sigortalının onayı ile satılarak hasar dosyasına sovtaj geliri olarak kaydedilir. Diğer şekilde, sigortacı hasar meydana geldikten sonra zarar gören ve fakat ekonomik değeri olan malların piyasa değerini ödemeyi sigortalıya önerebilir. (Bölükbaşı ve Pamukçu, 2009).

Karayolu nakliyatlarında, CMR veya taşıma irsaliyesi üzerine not düşülmesi de hasar tutanağı hükmünde kabul görmektedir. Nakliyecisi ile firma yetkilileri arasında malın hasarlı/hasarsız teslim edildiği/teslim alındığı ile ilgili tutanak tutulması, mal hasarının hangi aşamada meydana geldiği ile ilgili ihtilaflı duruma yol açmadan çözüm sağlayabilir. Malın araç üzerinden indirilmeden hasar tespiti yapılması durumunda, hasarlı malın araç üzerinde iken ve araç plakası ile konteyner numarası görülecek şekilde fotoğraflanması, önemli bir kanıt niteliği taşıyacaktır. Nakliyat sigorta poliçeleri, nakliye sürecinde emtiada meydana gelebilecek hasarlar için teminat sağlamaktadır. Hasar durumunda malın tespiti, nakliye sürecinin tespiti ve hasarın tespiti gerekmektedir.

Hasar nedeninin doğru belirlenmesi, hasarın teminat kapsamına girip girmediğine doğrudan etki ettiğinden rücu davalarında asli bir rol oynamaktadır. Hasar nedeni belirlenme sürecinde yakın nedenler de dikkate alınmalıdır. Ancak bazı durumlarda yakın neden belirlenmesi yapılırken, hasarın gerçek nedeninin belirlenen yakın nedenden ileri gelip gelmediğinin de doğru belirlenmesi gerekir. Örneğin; 'istiap haddinin

aşılması teminat haricidir' notundan anlaşıldığı gibi, istiap haddinin aşılması durumundaki her hasar teminat harici olmayacak, hasarın istiap haddinin aşılmasından kaynaklandığının sigortacı tarafından ispatlanması koşulu kesinlikle aranacaktır (Sarı ve Günaydın, 2012). Bu durum; Yargıtay tarafından TTK 1409' a göre 'ispat yükü sigortacıya aittir' maddesine dayandırılarak uygulanan bir hükümdür.

Rizikonun gerçekleşmesinden sonra istenilen belgeler;

- Sigorta poliçesi fotokopisi,
- Hasara ilişkin yazılı tazminat talebi ve hasarın oluş hikâyesi ile ilgili beyan,
- Nakliye faturası,
- Kaza hasarlarında araç kullanıcısı tarafından imzalanmış tutanak,
- Kaza sonucu gerçekleşen hasarlarda trafik kaza tutanağı, ehliyet ve ruhsat fotokopisi,
- Taşıma işi ihale edilmiş ise taşıma sözleşmesi,
- Rücu ihtarnamesi,
- Hasarlı malların fotoğrafları,
- Yurtiçi taşımalarda sevk irsaliyesi, fatura,
- Yurtdışı taşımalarda hamule senedi, konşimento,
- Gümrükte hasarlı mallar için rezerv tutanağı,
- Gümrük beyannamesi,
- Konvansiyon üyeleri için CMR evrakları,
- ATR belgesi, tır karnesi' dir (WEB_49, 2014).

Belirtilen hasar evraklarının dışında, hasarın oluş biçimine göre istenebilecek gerekli ek belgeler ise;

- Yangın hasarlarında itfaiye raporu,
- Sel-fırtına hasarlarında meteoroloji raporu,
- Kaza hasarlarında ehliyet, ruhsat fotokopisi, kaza tespit tutanağı, görgü tespit tutanağı, alkol raporu,
- Hırsızlık hasarlarında polis, jandarma veya savcılık ifade tutanakları, çalınan mala ait tutanak,
- Eksiklik hasarlarında yükleme ve boşaltma ile ilgili raporlar, kantar fişi, gözetim raporu,
- Depo sorumluluk hasarlarında malın depoya giriş kayıt belgesi, forklift darbesi hasarlarında forklift ruhsatı, operatör belgesi, SGK belgesi,
- Özel yük taşıma hasarlarında özel yük taşıma izin belgesi,

de ayrıca talep edilebilmektedir (WEB_49, 2014).

4.3.2. Nakliyat Sigortası Çeşitleri

4.3.2.1. Sefer Esaslı Poliçe (Voyage Policy)

Her bir sefer ile ilgili yükleme bilgilerinin sevkiyat başlamadan önce eksiksiz olarak sigortacıya ulaştırılması ve fiyat ve koşullarda karşılıklı anlaşma sağlanması şartı ile düzenlenen poliçedir. Prim tahsili, poliçenin teslimi sırasında peşin olarak yapılmalıdır.

4.3.2.2. Nakliyat Emtia Abonman Sözleşmesi (Declaration Policy)

Emtia sigortası, 'sefer sigortası' şeklinde her yapılan mal taşınması için ayrı ayrı düzenlenebileceği gibi, 'abonman poliçesi' şeklinde bir yıl içinde yapılması muhtemel tüm mal taşınmaları için, tek seferde yıllık bazda düzenlenebilmektedir. Bu poliçelere 'şemsiye poliçe' de denilebilir. Abonman poliçeler için yıllık ciro baz alınarak sigorta değeri belirlenip, yükleme bilgisinin sigortacıya verilip verilmediğine bakılmaksızın bir yıl içinde yapılacak olan tüm taşınmalar sigortalanabilir (WEB_50, 2014). Sigortalı bu sözleşme kapsamındaki tüm sevkiyatları sigorta ettirmeyi taahhüt eder.

Sevkiyatları süreklilik arz eden ve işlem hacmi fazla olan firmaların bir yıl içinde muhtelif vasıtalar ile yapacağı emtia taşımaları ile ilgili tüm sevkiyatlarını karşılıklı onaylanan fiyat ve koşullarla teminat altına almak amacıyla düzenlenen sözleşmelerdir. Fiyatlandırma, yıllık tahmini taşıma kapasitesi üzerine uygulanacak ayarlama fiyatı ile taksitli olarak ödenmesine yönelik yapılan bir sözleşme türüdür. Yük değerinin sözleşmede belirlenen teminat limitini aşması durumunda, sigortalının yüklemekten en az bir hafta önce yazılı olarak bildirimde bulunmasını gerektirir. Otomatik teminat limitinin aşıldığı durumlarda sigortacı, sevkiyatın teminat limitini aşan kısmını kabul edip etmemekte serbest olduğu gibi, sevkiyatın tamamını sigorta etmeme ya da fiyat ve koşullarda değişiklik yapma hakkını saklı tutabilmektedir.

Firma, sigorta şirketine karşılıklı mutabık kaldıkları tarihlerde ki; bu tarihler genellikle üç ya da dört ayda bir olmaktadır, sevkiyatlarını listelemek suretiyle bildirmekle yükümlüdür. Çoklukla, işlem hacmi ve sevkiyat adedinin fazla olması nedeniyle, geç bildirim, unutulma gibi sefer bildiriminde güçlük yaşayan firmalar için uygulanabilmektedir.

4.3.2.3. Nakliyat Flotan Sözleşmeler (Floating Policy)

İleri bir tarihte gerçekleşecek olan, belli bir süredeki birden fazla sevkiyat yüklemesi ile ilgili poliçe koşullarının önceden belirlendiği, zaman zaman taşıma aracı, taşınacak malın miktarı gibi bazı bilgilerin henüz belli olmadığı durumlarda, önceden anlaşılan fiyat ve koşullarda teminat altına alınmış ön sözleşme niteliğinde düzenlenen bir poliçe türüdür. Genellikle akreditifli işlemlerle ilgili olarak düzenlenmektedir. Yükleme ile ilgili ön bilgilerle düzenlenip, yükleme bilgileri kesinleştiğinde ise kati poliçe niteliğinde yapılabilir. Flotan sözleşmede sadece teminat şartları belirlenir, sözleşmeye bağlı olarak düzenlenen kati poliçeler ile prim tahakkuk ettirilir (Anadolu Sigorta Nakliyat Sigortası Eğitim Notları). Flotan poliçeler banka akreditiflerinde de kullanılan poliçelerdir.

4.3.2.4. Kıymet Taşıma Sigortaları (Money Insurance)

Bir yerden bir yere herhangi bir nakil aracı ile taşınan çek, senet, bono, tahvil, hisse senedi gibi kıymetli evrak ile kâğıt para, altın, gümüş, külçe, gibi kıymetli madenler, mücevher, döviz ve efektifler bu sigortanın konusunu oluşturmaktadır. Kıymetli evrak

ve mücevherat özel yapılmış kasalarda taşınmalı, taşımalar silahlı güvenlik görevlileri nezaretinde yapılmalı ve yükleme-boşaltma-aktarma sırasında gerekli önlemler alınmalıdır. '*Kıymet nakliyat sigortası*' nda para ve değerli kâğıtlar, olağan taşıma koşullarına uygun olarak kişi beraberinde veya taşıyıcı araçta sorumlu kişiye teslim edilmiş olmalıdır' (Yaslıdağ 2012, 129). Ancak sigorta şirketlerinin taşıma sırasında yeterince güvenlik görevlisi bulundurma zorunluluğu koşuluyla bile, güçlükle teminat verdikleri bir alandır. Altın ve gümüş külçe veya para, döviz ve efektifler, araçların kilitli kasalarında taşınmalıdır.

Kıymet nakliyatına özgü özel ve genel şartlar çerçevesinde sefer veya süre esasıyla düzenlenen **poliçelerin teminat kapsamlarında;**

- Üçüncü kişiler tarafından yapılan silahlı gasp ve soygun,
- Nakliye aracının uğrayacağı kaza nedeniyle meydana gelebilecek hırsızlıklar,
- Grev, lokavt, halk hareketleri ve kötü niyetli hareketler, terör, sabotaj (GLHHT) sonucu oluşabilecek hasar ve zararlar,

bulunmaktadır (WEB_51, 2014).

'Kıymet nakliyat sigortası, kıymetlerin nominal değeri üzerinden ve sefer esasına göre yapılmaktadır' (WEB_52, 2013).

4.3.3. Karayolu Nakliyatında Kullanılan Diğer Sigortalar

4.3.3.1. Makina Montaj (Machinery Erection) All Risks Sigortası

Günümüzde teknolojinin gelişimi ve insan gereksinimlerinin çeşitlenmesi, sanayicileri fabrika ve tesislerini yenilemeye ve yatırımlar yaparak makine parklarını genişletmeye yöneltmektedir. Tesislerin gelişimi ve yeni tesis kurulumları, proje ve fuar taşımaları ile 'montaj sigortaları', olası maddi kayıpları giderebilmek için yapılmalıdır (Özbolat, 2008, 2. Baskı).

Henüz inşaatı tamamlanmış fabrika, sanayi gibi yapıların mekanik veya elektrikli parça veya tesisin yerleştirilmesi veya monte edilmesi işlemleri sırasında meydana gelebilecek kayıp ve hasarları tazmin eden bir sigorta çeşididir (WEB_53, 2014).

‘Ülkemizde ‘makine montaj’, dünya uygulamasında ise ‘engineering’ diye tanımlanan ve en büyük özelliği tüm dünya ülkelerinde aynı biçimde uygulanması olan mühendislik sigortalarını;

- Makine Kırılması,
- Makine Montaj,
- İnşaat Sigortası,
- Elektronik Cihaz Sigortası,

olarak dört ana bölümde toplarken’ (Keskin, 2009, 3. Baskı). Fuar-proje-inşaat taşımaları sırasında nakliyat branşı alanına girmesi dolayısıyla montaj sigortalarının konumuz içinde irdelenmesi, lojistik yönetiminin daha anlamlı hale gelmesini sağlayabilir.

Yapılması **zorunlu bir poliçe olmayıp**, proje ve fuar taşımaları sırasında, yüksek maliyetlere sahip taşıma, montaj ve hasarlarındaki ekonomik kayıplar göz önüne alındığında, sigortasız taşınmaması daha doğru bir karar olacaktır. Ülke ödemeler dengesi gözetilerek, maliyetleri oldukça yüksek olan ve genellikle döviz çıkışına neden olan bu tür ağır makine ve ekipmanlarının ülkemiz şirketlerince sigortalanması sağlanmalıdır.

Zaman zaman da sergi, fuar gibi etkinlikler için girişimciler, mallarını yurtiçi ya da yurtdışı sergi alanlarına göndermekte ve sergi bitiminde geri almaktadırlar. Nakliyat poliçesi ya da makine montaj poliçesi kapsamında bu mal ya da hareketli iş makineleri, sabit makine ve teçhizatın nakli ve kurulumu ile yeniden sökülmesi ve önceden bulunduğu yere geri götürülmesi işlemi bu poliçeler kapsamında yapılabilmektedir. ‘Komple bir fabrikanın tüm üretim araçları ile bulunduğu yerden sökülerek bir kıt’ a dan diğerine taşınarak, daha önceden belirlenen başka bir ülkede tekrar üretime geçilmesi gibi lojistik örnekler de, bu tanım kapsamına girer.....’ (Keskin, 2009, 3. Baskı).

Sigorta bedeli montajı yapılan makine ve teçhizatın sözleşme bedelidir. Montajı yapılacak üniteler; nakliye-navlun, sigorta masrafları, varsa gümrük vergileri-resim-harçlar, işçilik montaj ve işletmeye alma (deneme kullanım süreci) giderlerinden

oluşmaktadır. Mühendislik sigortalarının tümünde olduğu gibi montaj sigortalarında da, muafiyet uygulaması kaçınılmazdır.

Ülkemizin gelişmekte olan bir ülke olarak özellikle son on yılda yapılan yatırımlarına ve önümüzdeki on-yirmi yıllardaki yatırım planlarına bakıldığında, inşaat, otomotiv ve enerjinin, ekonominin yeni lokomotif sektörleri olduğu ve gelecekte de olacağı görüşü hâkimdir. Bu yatırım ve sektörel ihtiyaçlardır ki, lojistiğin gereksinimlerini de arttırabilir. Bu doğrultuda; Türk sigorta şirketlerinin bugün uzmanlık alanları olmayan fuar-proje taşımaları, makine ve montaj işleri ile inşaat montaj taşımalarına ait sigorta çeşitlerinin, ilgili sektörlerle hizmet verebilecek pozisyonlara getirilmesine ve sigorta sektörünün de kendisini revize etmesine gereksinim duyulmaktadır.

4.3.3.2. Canlı Hayvan Hayat ve Su Ürünleri Sigortası (Agricultural Insurance)

Karayolu ile büyük ve küçükbaş canlı hayvan, kümes hayvanları ile su ürünlerinin nakli ya da bekletilmesi ve depolanması sürecinde; yükleme yerinden teslim yerine kadar taşınması sırasında büyük ve küçükbaş hayvanlarda gebelik durumunun sonucu hariç olmak üzere hayvanların herhangi bir nedenden dolayı; ölmesi ya da telef olması, çalınması, insancıl amaçla zorunlu kesim veya itlaf edilmesi gibi rizikoların teminat altına alındığı bir sigorta poliçesidir. Poliçeye ek prim ile; gebe hayvanlar için yavru atma riski de dâhil olmak üzere, kısmen veya tamamen çalınma rizikoları uluslar arası standartlarda ve özel şartlar ile teminat altına alınabilir (WEB_54, 2014-WEB_55, 2014).

Canlı hayvan taşınması sırasında yapılan nakliyat sigortalarında, hayvanların depresyona girip birbirlerine zarar vermelerine kadar düşünülmüş çok geniş teminatlar da bazı sigorta şirketlerince verilebilmektedir. Taşıma sırasında ise sigorta şirketleri tarafından; genellikle muafiyetli olarak '**kamyon klozu**' ya da '**İnstitute Cargo Clauses A klozu**', verilmekte, kloza esas olarak özel yazılmış '**hayvancılık teminatı**' eklenmektedir (Anadolu Sigorta Nakliyat Sigortası Eğitim Notları).

Bu poliçenin yapılması **zorunlu olmayıp** canlı hayvanların hayatları ile ilgili, nakli ve bekletilmesi sırasında meydana gelebilecek risklere karşı da hayvan sahiplerini ve su ürünleri üreticilerini yani yükleniciyi maddi zararlara karşı koruyucu bir teminat

vermektedir. Su ürünleri üreticilerinin, ürünlerini dondurulmuş gıda haline getirerek sevkiyatları durumunda ise; ürünlerini korumak adına alabilecekleri teminatlardır.

4.3.3.3. Bitkisel Ürün ve Sera Sigortaları (Agricultural Insurance)

Serada yetiştirilen tüm bitkisel ürünler ve sera yapı malzemeleri, içindeki teknik donanım için risk inceleme ve değerlendirme sonucuna göre; dolu, kar ağırlığı, fırtına, hortum, yangın, deprem, taşıt çarpması, heyelan, sel ve su baskını risklerinin neden olduğu miktar kaybı ile yaş meyve, sebze ve kesme çiçekler için doludan kaynaklanan kalite kaybı sigorta kapsamındadır. Ayrıca meyvelerde don riskinin neden olduğu miktar kaybı teminatı da, ek teminat olarak sigorta kapsamına alınabilmektedir (WEB_56, 2013).

Taşıma sırasında sigorta şirketleri tarafından; genellikle muafiyetli olarak **'kamyon klozu'** ya da **'İnstitute Cargo Clouses A klozu'**, verilmektedir. Daha kapsamlı olarak bazı sigorta şirketleri tarafından **'Enstitü Dondurulmuş Gıda Maddeleri Teminatı'** da verilebilmektedir. **Düzenlenmesi zorunlu olmamakla birlikte**, tarla ya da serada sigortalı olan ürün, taşıma ve dağıtımına geçtiğinde de nakliyat sigortası kapsamına girmekte ve nakliyat sigorta teminatlarından yararlanabilmektedir. Depolama sürecindeki ürün, yalnızca yangın sigortası kapsamına, ya da taşıma ve depolama kombinasyonu ile nakliyat sigortası kapsamına alınabilmektedir.

Sebze-meyve, dondurulmuş gıda ve kesme çiçek taşımalarında taşınan emtianın niteliğine göre genellikle belli bir derecede sabit tutularak kontrol altında taşıma yapılabilmesi için 'ısı kontrollü araçlar' ın kullanılması gerekir. Bu türde taşımalar yapılırken ısı kontrollü araç ile taşıma şartına ek, düzenlenen sigorta poliçelerinde ise poliçeye; **'ısı kontrollü taşıma notu'** eklenmektedir. Bu not; 'havalandırma düzeneğinin en az 24 saat arızasının devam etmesi ve aralıksız durması nedeniyle oluşan ısı farkının emtianın bozulmasına neden olması durumunun tespiti' dir. Bu durumda teminat dâhiline alınarak, hasar sigorta şirketi tarafından karşılanabilir. Başka bir nedenle meydana gelen bozulmalar teminat haricidir. Teminat, aracın gün içerisinde taşıyıcı araçtan bağımsız olarak da kesintisiz güç kaynağına sahip ısı derecesi ölçüm ve kayıt cihazının bulunması şartı ile de geçerlidir.

4.3.3.4. Karayolları Motorlu Taşıtlar Kasko Sigortası (Accident Insurance)

Karayolunda kullanılabilen motorlu ve motorsuz taşıtların yanması, çalınması ve çarpışması sonucu meydana gelebilecek hasarlar için teminat verilmektedir. Yanma, çalınma, çarpma ve çarpışma teminatlarından biri ya da birkaçı verilerek;

- Dar Kasko,
- Genişletilmiş Kasko,
- Tam Kasko

poliçeleri düzenlenebilmektedir. Seçilecek poliçe, aracın taşıdığı riske ve kullanım sahasına göre belirlenmelidir.

Ek teminat olarak talep edilmediği sürece; sadece Türkiye Cumhuriyeti Devleti sınırları içinde geçerlidir. Marka ve model yılına göre orijinal özellikleri dışında araç üzerindeki tüm eklentiler, kapalı kasa, karavan, römork, römork çeki kancası, aksesuar ve sistemlerin herbiri ek teminat olarak poliçe üzerinde yazılı olmak kaydıyla teminata dâhil edilebilmektedir. Ayrıca taşıma belgesi olan karayolu nakliye araçlarının taşıdığı yükler de, 'nakliye sigortası' kapsamında değil ise, kasko sigortası ek teminatı olarak poliçeye dâhil edilebilir. Ek teminat olarak poliçede yazılı olmak kaydıyla 'deprem' anında araç ve araç içerisindeki sürücü ve yolcular için de teminat alınabilmektedir.

Kasko poliçesi kaza durumunda aracın kendi hasarını karşılamakla kalmamakta, ek teminat karşılığı araç içerisinde bulunan sürücü ve yolcuların maruz kaldıkları kaza sonucu ölüm, yaralanmalarda tedavi giderleri, sakatlık sonucu maluliyet teminatı, ihtiyari olarak üçüncü kişilere verilen zararların karşılanması ve manevi tazminat talepleri gibi mali sorumluluklar ile GLHHT, sel-seylap, üçüncü şahısların dışarıdan verdikleri zararlar gibi hasarları da karşılamaktadır.

Kasko sigortası; nakliye araçlarında istiap haddinin aşılması, savaş, alkol ve uyuşturucu madde olarak kullanım, yetki belgesi dışında patlayıcı madde taşınması, aracın çalışır durumda bırakılması, araç anahtarının üzerinde unutulması, yetkisiz kişiler tarafından çekilmesi, bakımsızlık nedeniyle meydana gelen arızalar ve araç sahibi tarafından kasten verilen zararlarda ise, teminat dışıdır (WEB_57, 2013).

Sigorta şirketlerince, araç filosu bulunan işletmeler için kasko sigortalarında araç sayısına göre özel ‘filo indirimleri’ yapılmaktadır. Filo indirimleri araç başına fiyatlandırmada işletme adına tasarruf, sigorta şirketi adına da toplu bir pazar sağlamaktadır. Ayrıca sigorta şirketinin araç filosunun H/P oranı hakkında daha fazla bilgilenmesi, hasar frekansı düşük işletmeler için zamanla fiyatlandırmaya pozitif yansiyabilir.

Yapılması **zorunlu olmayan** bir poliçe türüdür. Ancak karayolunda eşya taşıyan motorlu araçlar, traktörler, iş makinaları, römork, karavan gibi araçlar ile eklentilerinin ve depolama alanlarında kullanılan forkliftlerin sıklıkla maruz kalabilecekleri ve maruz bırakabilecekleri tehlikeler için, sorumlu işletmecilik davranışı gereğince düzenlenmesi gereken bir sigorta poliçesidir.

4.3.4. Taşıma Sözleşmesi Örneği

Taşıma belgesi olan ve taşıma işi yapan araç sahiplerinin ve nakliye şirketlerinin, hizmet verdikleri firmaların mallarını taşıyabilmek üzere teslim almadan önce, basiretli bir tacir olarak bir ‘taşıma sözleşmesi’ yapmaları gerekir. Bu sözleşme, taşıyıcı ile müşteri arasındaki ticari ilişkiyi gösteren bir sözleşmedir. Taşıma senedi bir kıymetli evrak niteliğinde değildir (Prof. Dr. Didem Algantürk Light, 2014).

Sözleşmede yer alması gereken önemli bilgiler;

- Sözleşme tarafları hakkında kimlik ve iletişim bilgileri
- Sözleşme konusu ve kapsamı
- Hukuki hak ve yükümlülükler
- Hizmet ve sözleşme geçerlilik süresi
- **Sigorta Yükümlülüğü**
- Araç rota ve güzergâhları ile operasyon süreci
- Araç plaka listesi
- Fiyatlandırma

- Faturalandırma ve ödeme
- Gizlilik hükümleri ve diğer hükümler
- Yetkili mahkemeler

olmalıdır.

Bu bilgilerin yer aldığı örnek bir ‘**taşıma sözleşmesi**’, ek’ ler arasında incelenmeye ve bilgilendirmeye sunulmaktadır.

4.3.5. Gerçekleşmiş Nakliyat Hasarlarından Örnekler

Nakliyat sigortaları, uygulama sırasında teknik bilgi birikimine gereksinim duyulan, sigortalılar yönünden bakıldığında ise oldukça karmaşık görülebilen, uzman ve bilirkişilerin bile zaman zaman ayrıntıda sıkıntı yaşadıkları iki sigorta branşından biridir. Dolaylı olarak konumuzla ilgisini kurabileceğimiz benzer özellikteki bir diğer sigorta branşı ise mühendislik branşıdır. Mühendislik branşının nakliyat ile dolaylı ilişkisi, proje ve makine taşımalarında birbirlerini destekleyen ve benzer şekilde çözümleri olan konular olarak karşımıza çıkmaktadır.

Trafik kazası, planlama, teknolojik riskler, iş güvenliği, insan kaynağı gibi hatalardan dolayı; ambalajlama, elleçleme, istifleme, indirme-boşaltma, taşıma-dağıtım ve depolama gibi riskler gerçekleşmeden önce, önlem almak ve sigortalı mağduriyetini gidermek için, nakliyat sigortaları kapsamında ve genel şartlar çerçevesinde bazı yasal düzenlemelere gereksinim duyulmaktadır.

Hasar tespiti yapılırken örneğin eksiklik hasarlarında; öncelikle eksikliğin kaynağının belirlenmesi, sonrasında bu durumun sigorta kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceğinin araştırılması gerekir. Eksiklik hasarı taleplerinde söz konusu mal için belirlenmiş fire oranlarının dikkate alınması önemlidir. Çünkü, sigortacı olağan fire payından sorumlu tutulamamaktadır. Bu bölümde bu kapsamda, yapılan en büyük hatalara ve nakliyat sigortalarından teminat kapsamında yararlanabilmek adına alınacak önlemlere olabildiğince değinilmeye çalışılacaktır.

Gerek TTK. da ‘6102 sayılı TTK madde 862’ de belirtildiği gibi; ‘eşyanın niteliği, belirlenen taşıma dikkate alındığında, ambalaj yapılmasını gerektiriyorsa, gönderen

eşyayı hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde ambalajlamak durumundadır. Ayrıca gönderen, eşyanın sözleşme hükümlerine uygun şekilde işleme tabi tutulabilmesi için gerekiyorsa işaret, gerekiyorsa etiket koymakla yükümlüdür' maddesine istinaden, gerek nakliyat sigortası genel şartlarında 'Emtia Nakliyat Sigortası' madde 5' de belirtildiği gibi; malların gerektiği gibi hazırlanmamış olmasından veya ambalaj yetersizliğinden dolayı meydana gelen hasarlar, sigorta kapsamında değildir' maddesine istinaden, gerekse de nakliyat klozlarında 'ICC-A-09, madde 4.3.' de belirtildiği gibi; sigorta edilen malın yapacağı sefer boyunca dayanıklı şekilde ambalajlanması, sigortalı veya çalışanları tarafından ya da sigorta başlamadan önce yapıldığında ambalajlama yetersizliği ve uygunsuzluğunun neden olduğu hasarlar sigorta kapsamında değildir' maddesine istinaden olsun, istif ve ambalajlama yetersizliğine bağlı hasarlar teminat dışı bırakılmıştır (Sarı ve Günaydın, 2012).

Sigorta şirketi tarafından, emtiada istif ve ambalajlama hatası yapıldığı öne sürülüyorsa bu durum varsayım ve öngörülere değil, somut ispatlara dayandırılmalıdır. Ayrıca böyle bir durum söz konusu olduğunda hukuki olarak, yapılması gereken doğru ambalaj şeklinin de belirtilerek ambalaj hatasının kaynağına da yer verilmesidir.

İş çevrelerinin taşıma sırasında karşılaştığı bazı olumsuz örnek olaylara yer verilmesinin, muhtemel yasal anlaşmazlık ve sorunların henüz ortaya çıkmadan önlem alınması açısından bakıldığında yarar sağlayacağı düşünülmüştür.

Örnek Hasar: Türkiye' deki (X) firması Çin' den satın aldığı floresan lamba emtiası için sigorta poliçesi yaptırmıştır. Emtianın yüklü olduğu konteyner, sigortalının fabrikasında açıldığında, konteynerdeki floresan lambaların yarıdan fazlasının kırılmış olduğu görülmüştür. Çok çabuk kırılabilir özellikte olduğu halde floresan lambaların koli içerisinde herhangi bir tampon veya koruyucu malzeme olmadan sadece karton koliye konulmuş olduğu görülmüş ve bu şekildeki bir ambalajın malın nakliyesine uygun olmadığı tespit edilmiştir.

Konumuz olayda ambalajın gönderici tarafından yapılması ve ambalaj hatasından sigortalının bilgisinin olmaması nedeniyle söz konusu hasar, ambalaj hatasından dolayı teminat kapsamı dışında bırakılamaz. Ancak tazminat sigorta şirketi tarafından

ödedikten sonra, malın göndericisine hatalı ambalaj nedeniyle rücu davası açılabilir şeklinde karara bağlanmıştır (Sarı ve Günaydın, 2012).

Örnek Hasar: Sigortalının sevk ettiği plaka saç emtiası sonucunda alıcısına hasarlı olarak teslim edildiği, alıcının emtiayı kabul etmeyip araç üzerinde beklettiği bildirilmiştir.

Emtia araç kasasında iken görüldüğünde, araç kasasındaki paletler arasında boşluklar bulunduğu, paletlerin dorse üzerinde kaymasını önleyecek takozların veya paletleri sabitlemeye yarayacak herhangi bir önlemin alınmadığı görülmüştür. Araç kasasındaki paletler, birbirlerine çarpmıştır. Paletlerin güvenlik bantlarının koptuğu, paletteki saçların dağılıp saçıldığı, farklı paletlerde bulunan saçların birbirine çarparak eğilme, bükülme ve yırtılmalara neden olduğu görülmüştür.

Sevkiyatla ilgili olarak herhangi bir kaza raporlanmamıştır. Hasarın sefer sırasında aracın manevra, fren gibi olağan hareketlerinden dolayı paletlerin kayarak birbirine çarpması sonucunda meydana gelmiş olabileceği kanısına varılmıştır.

Sonuç olarak; hasarın istif ve sabitleme yetersizliğinden kaynaklandığı belirlenmiştir. Yükleme ve istifinin sigortalı tarafından yapılmış olması nedeniyle hasar, teminat kapsamı dışında değerlendirilmelidir (Sarı ve Günaydın, 2012).

Örnek Hasar: Sigortalı firma İran' dan 35 adet büyükbaş hayvan ithal etmiştir. İstanbul' da teslimat sırasında 12 adet hayvanın ölmüş olduğu tespit edilerek sigortacıya hasar ihbarında bulunulmuştur.

Taşıma belgelerinin incelenmesinden hayvanların araca yükleniş ve teslim tarihleri arasında 25 gün olduğu tespit edilmiştir. Nakliye süresinin normal sürenin çok üstünde olması nedeniyle seferin uzama nedeni araştırılmış, treylerin canlı hayvan taşımaları için gerekli olan belgelerin eksikliği nedeniyle gümrük kapısında bekletildiği tespit edilmiştir. Veteriner raporunda hayvanların sefer sırasında havasızlık ve hijyen şartlarının uygun olmamasına bağlı olarak öldüğü belirtilmiştir.

Sonuç olarak; sigorta poliçesi kamyon klozu teminatı verilerek düzenlenmiştir. Kamyon klozu ateş, yıldırım, seylap, dere taşması, çığ, toprak ve dağ heyelanı, köprü yıkılması, yol çökmesi ve kamyon devrilmesi, yanması ve çarpışması rizikoları için

teminat vermektedir. Sefer sırasında belirtilen nedenlerden dolayı meydana gelmiş bir hasar raporlanmadığı için, hasar teminat kapsamında değerlendirilmemekte ve hasardan dolayı nakliyeciyeye rücu imkânı da bulunmamaktadır (Sarı ve Günaydın, 2012).

Örnek Hasar: Başvuru sahibi tarafından Sigorta Tahkim Komisyonuna verilen başvuru dilekçesinde, ithal ettikleri Alman malı fırının Gaziantep'e nakli sırasında pert olduğunu, sigorta şirketinin hasarı reddettiğini, Sigorta Şirketi' nin red nedeninin nakliye esnasında gerçekleşen araç değişikliği olduğunu belirterek sigortacı tarafından hasarlı mal bedeli olan 12.672,30.- Euro, nakliye bedeli 3.000.-TL ve %18 KDV' si ile birlikte tazmin edilmesi talep edilmektedir.

Sigorta Tahkim Komisyonu Hakem Heyeti ise; değerlendirmesinde aracın Taşıyıcı Yetki Belgesi, Taşıt Kartı ve geçerli bir K1 belgesi bulunduğu anlaşılmıştır. İnceleme sonucunda talep sahibi sigortalının sigortacının zarardan sorumlu 3. Kişilere yani aracın taşıyıcısına karşı rücu hakkının saklı kalması gerektiği sonucuna varılmıştır. Öncelikle dava konusu hasar, aracın seyir halindeyken sürücünün ani fren yapması sonucu fırınların iyi sabitlenmemesinden çarparak oluşmuştur. Bu oluşum ekspertiz raporuyla sigorta şirketinin de kabulündedir. Ödeme yapan sigortacı, varsa sorumluluk sahibi 3. kişilere karşı TTK 1301. maddesine istinaden rücu edebilecektir. Meydana gelen hasar bir çarpma, çarpışma sonucu meydana gelmemiştir. Cezai sorumluluk gerektiren bir hal bulunmamaktadır. Araç sürücüsünün sorumluluğu sadece hukuki sorumluluktur. Başvuru sahibi ancak zararı sigorta şirketi tarafından ödenmez ve sigorta şirketine karşı dava açmaz veya açtığı dava reddedilirse TTK ve Borçlar Kanunu hükümlerine göre sürücüye karşı dava açabilecektir. Açıklanan bu durumda, başvuru konusu hasarın poliçe teminatında olduğunun kabulüne karar verilmiştir.

Hasar miktarının belirlenmesi için; 12.672.30.- Euro mal bedeli, 3.000.-TL yurt içi navlun bedeli ve bu bedelin %18 KDV'sini talep etmektedir. 12.672.30.- Euro'luk bedelinde 10.428.30.- Euro' su ürün bedeli, 744.- Euro yurt dışı navlun bedeli, 1.500.- Euro gümrük masrafları olarak talep edilmektedir. Başvuru konusu poliçede sadece emtia bedeli sigorta edildiğinden başvuru sahibinin emtia bedelinin haricindeki talepleri değerlendirilmemiştir. Ekspertiz raporunda hasarın miktarı, ürün bedeli 10.428.30.- Euro olarak belirlenmiş ve bu konuda başvuru sahibi ile de mutabık kalınmıştır (başvuru sahibi de ürün bedeli olarak 10.428.30.- Euro talep etmiştir). Ekspertiz tarafından

hasarlı makinenin hasarlı haldeki hurda bedeli de (sovtaj) 1.450.- Euro olarak belirlenmiş ve hasarlı makine sigortalıda bırakılmıştır. Hurda bedeli (sovtaj) düşüldükten sonra hasar miktarı 8.978.30.- Euro' dur. Ekspertiz tarihinde 1 Euro 1.98160.-TL olarak belirlenmiş ve sigortacı tarafından uygun bulunmuştur. Hasar miktarı 8.978.30.- Euro x 1.98160.-TL = 17.791.40.- TL toplam hasar miktarı olarak tespit edilmiştir. Başvuru sahibinin talebinin kısmen kabulü ile 17.791.40.-TL' nin sigorta şirketi tarafından ödenmesine karar verilmiştir.

Sonuç olarak; başvuru sahibinin talebinin kısmen kabulü ile 17.791.40.-TL nin sigorta şirketi tarafından ödenmesine, fazla talebin reddine, davacının yatırmış olduğu 250.- TL komisyon başvuru ücretinin kabul ve red oranına göre 172,54.-TL' sinin sigorta şirketi (davalı)' inden alınmasına, 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 30. maddesinin 16. fıkrası uyarınca oybirliğiyle ve kesin olarak karar verilmiştir (06.02.2012 tarih, K-2012-136 sayılı hakem heyeti kararı).(Sigorta Tahkim Komisyonu Hakem Karar Dergisi, sayı, 9, 2012).

Örnek Hasar: 28 palet pamuk ipliği emtiası yüklediği ve nakliyat emtia sigortası yaptırmış olan gönderici firma, 53.696,47 \$ değerindeki malını Kahramanmaraş' tan Hollanda' ya satmıştır. Mal, bir lojistik şirketinin aracına yüklenerak sevk edilmiştir. Gönderici firmanın verdiği talimatlar doğrultusunda Avusturya Gümrüğü' nde işlem yapılması gerekirken alıcı firmanın nakliyeciy firmaya verdiği talimat ile mal, Hamburg Gümrüğü' nde açılmış ve Polonya' da tahliye edilmiştir. Ancak emtia alıcı firma tarafından teslim alınmış olmasına rağmen, gönderici firmaya ödeme yapılmamıştır.

Bu doğrultuda hasar ihbarında gerekçe olarak, sigortalı gönderici firma tarafından nakliyeciy firmaya çekilen ihtarname itibarıyla gönderici firma, emtianın alıcı firma tarafından ödeme yapılmadan depolarına tahliye edilmesinden dolayı nakliyeciy firmayı sorumlu tuttuğunu belirtmiştir.

Sonuç olarak; tutarın 'Taşıyıcının herhangi bir nedenle sigorta konusu emtiayı yanlış alıcıya veya yanlış yere teslim etmesi veya hatalı teslim etmesi veya mal bedelinin bu ya da herhangi bir ticari nedenle sigortalı tarafından tahsil edilememesinden kaynaklanan hasarların bu sigorta teminatı dışındadır' özel şartı itibarıyla

değerlendirilemeyeceği sonucuna varılmış, dosya red edilmiştir' (Anadolu Sigorta Nakliyat Servisi 237034513-0001 nolu Hasar Dosyası Örneği' nden alıntı).

Örnek Hasar: Yapılan taşıma sırasında, nakliye aracının römorkunun üst ön sırasında bulunan WDD..... şasi numaralı Mercedes marka henüz tescil edilmemiş sıfır aracın, ani fren nedeniyle hasarlanmıştır. Kazada kamyon sürücüsünün Karayolları Trafik Kanunu' nun sürücü diğer kusurlarından 'yükü karayoluna düşecek şekilde yüklemek' (65/1-h) maddesini ihlal ettiğine karar verilmiştir. Ancak sürücü beyanında da; 'teslim aldığım araçları çapraz ön-arka lastiklere spanzet ve takoz takmak suretiyle araca yükleyerek yola çıktım. Yolda seyir halinde iken yanımdan giden aracın birden önüme kırması sonucu bu araca çarpmamak için ani fren yapmak zorunda kaldım. Araçla hiçbir şekilde temasım olmadı fakat ani fren sonucu üst katta ve en önde olan araç yola düştü ve hasarlandı' denilmektedir.

Ekspertiz sonrası, yedek parça fiyatları temin edilerek hasar tutarı netleştirilmiş, onarım için de işçilik bedeli eklenerek toplam hasar hesaplaması 34.325,53 TL olarak belirlenmiştir. Poliçe üzerinde yazılı olan özel şart kuralında, her bir hasarda 150 TL tutarında tenzili muafiyet uygulanacağı yazılı olduğundan toplam ödenecek hasar bedeli (34.325-150=34.175,53) TL olarak belirlenmiştir.

Sonuç olarak; hasar, herhangi bir trafik kazası (çarpma, çarpışma, devrilme, vs) sonucu meydana gelmemiş olup, sadece ani fren nedeniyle taşınmakta olan araçlardan bir adedi yola düşmek suretiyle hasarlanmıştır. Ekli poliçe, 'Kamyon Klozu' şartlarına istinaden düzenlenmiş olup bu kloz, 'kamyon veya treylerin karayolunda herhangi bir sabit veya hareketli cisme çarpması, çarpışması, devrilmesi, yanması ile bazı doğal tehlikeler sonucu (yıldırım, sel, dere taşması, çığ, toprak ve dağ heyelanı, köprü yıkılması ve yol çökmesi) taşınan emtianın zarar görmesi durumunu temin eder' notu gereği meydana gelen hasarda yukarıda belirtilen şartlardan herhangi birisinin oluşmaması nedeniyle bir ödeme yapılamayacağı bildirilmiştir (Anadolu Sigorta Nakliyat Servisi 104795212 nolu Hasar Dosyası örneğinden alıntı yapılmıştır).

Yukarıda örneği verilen nakliyat emtia hasarı, sigortalı ile sigorta şirketi arasında oluşan anlaşmazlığın, öncelikle 'Sigorta Tahkim Kurulu' tarafından incelenmesiyle anlaşmaya varıldığından hukuki süreç işletilmeden sonuç kararına bağlanmıştır.

4.3.6. Hukuksal Boyut ve Anlaşmazlıklarda Dava Örnekleri

Aşağıda, Yargıtay karar örnekleri bulunan dava dosyaları ile ilgili alınan sonuçlar doğrultusunda, uygulayıcılara yol gösterici olabileceği düşünülen bazı anlaşmazlıklardan kesitler verilmiştir.

Dava Konusu:... *Taşıma (nakliyat) sigorta poliçesinde sigorta edilen malların İstanbul-Bursa karayolu üzerinden götürüleceği kaydı bulunmasına rağmen, rizikonun olduğu İznik yolunun bu güzergâh üzerinde olup olmadığı, güzergâh üzerinde değil ise bu sapmanın rizikonun gerçekleşmesine etkisinin ne olduğunun araştırılmaması doğru görülmemiştir...* (Yargıtay HGK. 01.04.1970 gün ve 1970 T. 601-158 sayılı kararında anılan hüküm)

...*Sigorta poliçesinde sigortalı otomobilin kapalı vagona taşınması koşuluna rağmen, sigortalı aracın açık vagona taşınırken hasara maruz kaldığı anlaşılmasına göre, hasarın güvence dışı kaldığının kabulü gerekir...* (Özel Daire 03.12.1984 gün ve 1984/5951-5991 sayılı kararı) *gereğesi ile bu ilke uygulanmıştır.*

'Ancak TTK' nun 1315. maddesi hükmüne göre de, taşıma güzergâhının veya aracın değiştirilmesi bir zorunluluk nedeniyle doğmuş ise bu değişiklikler taşıma sigorta sözleşmesinin feshini gerektirmez. Bu nedenle de sigortacı değişik güzergâh veya değişik araçta oluşan hasarlardan sorumlu olur' kararı verilmiştir (Ulaş, 2005).

Dava Konusu: Uluslararası nakliyat işi ile uğraşan şirketin uzun yol şoförü olarak seçtiği kişinin yolda tartıştığı diğer bir kişiyi öldürmesi durumunda şirketin sorumluluğunun boyutunda, şirketin sürücüyü seçme, talimat verme ve denetlemede gereken özeni göstermediği sonucuna varılabilir.

Davalı sürücü, adam öldürmek iddiasıyla yargılanmış ve suçtan cezalandırılmasına karar verilmiş, verilen hapis cezası kararı kesinleşmiştir. İstihdam eden davalı şirket, çalışanın eyleminden dolayı zarar gören 3. kişilere karşı sorumludur. Davalı şirketin uzun yol şoförü olarak seçtiği adamın trafikte bulunmanın sıkıntılarına katlanabilecek, anlayış gösterebilecek nitelikte olması gerekir. Buna göre davalı şirketin sürücüyü seçme, talimat verme ve denetlemede gereken özeni göstermediği sonucuna varılmaktadır (Yargıtay 4. Hukuk Dairesi E. 2010/9216 K. 2011/10886 T. 20.10.2011nolu kararı ile).

Dava Konusu: Yüğü yurt dışında yerine ulaştırmak üzere yola çıkan şoförün, kalp krizi geçirerek ölmesi, iş kazası olarak kabul edilebilir.

Davacılar, Türkiye'den yüklenen yüğü yurt dışına ulaştırmak üzere Arnavutluk' un Tiran şehrinde gece molası verip konakladıkları otelde 01.30 sıralarında kalp krizi geçirerek öldüğü ve bu ölüm olayının iş kazası olduğunun tespitine karar verilmesini istemiştir.

Çalışanın Türkiye'den yüklenen yüğü yurt dışına ulaştırmak üzere yola çıktığı ve dinlenmeye ekildiğı sırada kalp krizi geçirip öldüğü, olayın davalılar SGK ve işveren yönünden iş kazası sayılması gerekir (Yargıtay 21. Hukuk Dairesi E. 2009/6341 K. 2010/4758 T. 26.4.2010 sayılı kararı ile).

Dava Konusu: Sigorta poliçesinde sigorta edilen malın ilaç olduğunun yazılı olmasına rağmen, kamyon devrilmesi sonucu röntgen filmi çıkması durumunda sigortacının sorumluluğu bulunmamaktadır.

Sigorta edilen malın ilaç olduğu poliçede yazılıdır. Hâlbuki gerçekte röntgen filmlerinin, kamyon devrilmesi sonucu açılarak ışıktan bozulması sebebi ile tazminat istenmiştir. Sigortalının yazısından röntgen filmlerinin ilaç olarak sigorta ettirildiğı açıkça anlaşılmaktadır.

Bu durumda gerçeğe uymayan beyanda bulunulmuş olması nedeni ile Türk Ticaret Kanunu' nun 1290. maddesi gereğince düzenlenen sigorta poliçesine dayanarak, sigortacının sorumlu olması gerekmez (Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E. 1973/4214 K. 1973/4116 T. 1.11.1973 sayılı kararı ile).

Dava Konusu: Yükleten tarafından gemiye yüklenen emtianın cinsi, ağırlığı, nitelikleri ve bununla ilgili fatura ve akreditif kayıtlarının taşıyana bildirilmiş olması durumunda taşıyanın sorumluluğu bulunmaktadır.

Davacı şirket nakliyat rizikolarına karşı sigortalı emtianın Belçika'dan Derince' ye deniz yoluyla davalı tarafından taşınması sonunda 1 paket noksan olarak tahliye ettiğini, müvekkili tarafından sigortalısına 55.000 TL tazminat ödediğini ileri sürerek bu meblağın faizi ile birlikte davalıdan rücuen tahsilini talep ve dava etmiştir.

Yükleten tarafından gemiye yüklenen emtianın cinsi, ağırlığı nitelikleri ile fatura ve akreditif kayıtlarının taşıyana bildirilmiş olması ve bu kayıtların konşimentoya yazılmış olması halinde, yükün değerinin belirlenebilmesi mümkün olduğundan, yükleten tarafından malın değerinin taşıyana bildirilmiş olduğunun kabulü ve taşıyanın bu miktardan sorumlu olduğunun kabulü gerekmektedir (Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E. 1992/7046 K. 1993/6187 T. 4.10.1993 sayılı kararı ile).

Dava Konusu: Taşımada, ambalaj, yükleme ve istif hatasından kaynaklanan hasarlarda sorumluluk tarafı hangisidir?

Davacı ile dava dışı O... Lojistik firması arasında Türkiye dâhilinde ev eşyası taşımacılığında meydana gelebilecek hasarlar için ‘blok yurtiçi taşıyıcı sorumluluk sigorta poliçesi’ akdedildiğini ve Lojistik firmasının, taşıma işinin alt taşıyıcı olan davalıya ait kamyonla yapıldığını ve teslim sırasında eşyaların hasarlı olduğunun tespit edilmesi ile hasarın ödendiğini, tahsili için davalının haksız yere itiraz ettiğini ileri sürerek, itirazının iptaline ve icra inkâr tazminatına hükmedilmesini talep ve dava etmiştir.

Davalı alt taşıyıcı hasarın kendisinin sorumlu olmadığı ambalaj, yükleme ve istif hatasından meydana geldiğini savunmuştur. Bu durumda mahkemece taşıma konusunda uzman bilir kişiye davaya konu zararın hangi sebeple meydana geldiği tespit ettirildikten sonra eğer davalı tarafından savunulduğu gibi ambalaj, yükleme ve istif hatasından kaynaklandığı sonucuna varılır ise ambalaj, yükleme ve istifin kime ait olduğu ve buna göre davalıya kusur yüklenip yüklenmeyeceği, yüklenebilecek ise oranının ne olduğu belirlenip, sonucuna göre karar verilmesi gerekir (Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E. 2009/11555 K. 2011/4030 T. 7.4.2011 sayılı kararı ile).

4.4. DEPOLAMA

Lojistiğin, taşımadan sonraki en önemli fonksiyonlarından biri ve fiziksel dağıtımın vazgeçilmez unsuru olan depolamanın günümüzdeki önemi giderek artış göstermektedir. Müşteriye en yakın profesyonel depolama alanlarına outsource edilen depolama hizmetleri, kendisine katma değer sağlayacak ek lojistik hizmetleri de beraberinde müşterisine verebilmektedir. Bu amaçla tedarik edilen hammadde, yarı mamul ve mamul maddeler, gerektiğinde kullanılmak üzere bu depolama alanlarında

muhafaza edilmekte, gelen sipariş talebi ile paketlenip etiketlenerek müşteriye dağıtımı gerçekleştirilmektedir. Ayrıca intranet bağlantısıyla envanter izlenebilirliği sağlanmaktadır.

Bazı depolama sistemleri de ısı kontrollü ve soğuk depolama gerektirebilir. Bu depolar üretim, fiziksel dağıtım ve pazarlama organizasyonunun bir parçası olarak aynı zamanda kalitenin korunmasına da hizmet etmektedir (Acar, 2012).

Depolama alanlarının risklerini iki ayrı grupta toplayabiliriz.

- **Bina ile ilgili riskler;** yangın, su baskını, sel, fırtına, araç çarpması, duman- is, terör saldırısı ve sabotaj, kar ağırlığından çatı çökmesi, deprem, yanardağ püskürmesi ve heyelan olarak sıralanabilir.
- **Emtia ve insan kaynağı ile ilgili riskler ise;** hırsızlık ve aşırma, çalışanların emniyeti suistimali, elleçleme ve istifleme hataları, stokların hatalı tutulması, iş güvenliğine uyulmaması, depo içi mekanik araçların ehliyetsiz kişilerce kullanımı gibi hatalar olarak sıralanabilir.

Depolama alanlarında verilen hizmet kalitesinin artırılabilmesi; ekonomik, ekolojik ve sosyal sürdürülebilirlikten geçmektedir. Bu yolda son lojistik inovasyon tekniklerinden olan robotik elleçleme ve intralojistik çözümlerden yararlanan depolama alanlarının sayısı da hızla artmaktadır.

Depolama alanlarında alınması gereken önlemler;

- Hırsızlığa karşı; binanın yüksek duvarlar, tel kafesler, mikrodalga alıcılar, kapalı devre televizyon sistemleri, 24 saat çalışan yeterli sayıda güvenilir güvenlik elemanı, köpekler, sık polis kontrolü, kapı ve pencerelerin elektronik alarm sistemleri ile donatılması,
- Çalışan personelin emniyeti suiistimaline ve aşırıya karşı; giriş ve çıkış saatlerinde üst araması, dışarıdan yardımla fazla araç yüklemenin engellenmesi için yükleme sırasında güvenlik kontrolü, hileli evrak düzenlenerek depo çıkışlarının hatalı gösterimini engellemek için ise özellikle hareketin fazla olduğu emtialarda sık sık mekanik sayım yapılması,

- Yangına karşı; yangın söndürme önlemleri ve yangın dedektörleri ile yangın yağmurlama sistemleri, tesis yakınlarına havuz ya da kapalı su kuyusu, yangın ikaz ve sirenleri, düzenli yapılan yangın tatbikatları, itfaiye teşkilatının telefon numaralarının görülen yerlere asılması, sigara içilmesine kesinlikle engel olunması,
- Elleçleme ve istifleme hatalarına karşı; sık yapılan personel eğitimleri, depolanan emtialar ile ilgili verilen özel bilgiler, karton koli ve çuvallar ile kutuların istif şekilleri, uygulamada ilk giren ilk çıkar yöntemi, raflarda hatalı ve dengesiz dizimin engellenmesi,
- Batarya ile çalışan, sürücüsüz forklift de denilen, bilgisayar kontrollü, **AGV** (Automated Guided Vehicle) otomatik güdümlü taşıyıcı araç kullanımının yaygınlaştırılması,
- Elleçleme ve emniyeti suistimal hasarlarını minimize eden robotik elleçleme teknolojilerine yapılacak sabit kıymet yatırımları,
- Forklift çarpması sonucu yaralanmalar ve ölümcül darbelerden sakınmak için mekanik araç ve forklift kullanım hatalarına karşı; forklift ehliyeti şartı, yaralanma ve ölümlere karşı iş güvenliği, ambar içlerinde çıkıntı, köşe gibi çarpma olasılığı olan yerlerin fosforlu boya ile boyanması, transpaletlerin çekilme yerine itilerek hareket ettirilmesi, forklift kullanımlarında çarpma, ezme, kolilerin düşürülmesinin engellenmesi,
- Soğuk hava depolarında depo içlerine ikaz lambaları yerleştirilerek içeride personelin kilitli kalma riskini ortadan kaldırmak,

alınabilecek önlemlerden bazılarıdır.

Uluslararası ticarete mal alışverişi, depo-antrepo ve gümrüklerde büyük ölçüde mal toplanmasına neden olmuştur. Bu depolarda meydana gelen yangınlar incelendiğinde, yangınların en fazla, elektrik arızalarından, yanıcı madde istiflenme kazalarından, sigara içme gibi sebeplerden kaynaklandığını ortaya koymuştur. Depo ve antrepolarda alınabilecek yangın önlemleri;

- Depo ya da antreponun temizlik ve düzenine önem verilmesi,
- Kontrollerin belli periyotlarda ve sıklıkla yapılması,
- Depolama sırasında yangına karşı hassas olan ve olmayan ürünlerin düzenli şekilde ayrılması,
- Bloklar arası yolların belirli bir uzaklıkta olması, daima temiz ve boş tutulması,
- Yeterli sayıda yangın musluğu, su tankı, yangın pompaları ve yangın söndürücüler bulundurulması' dır (Erederdi, 1998).

Sigorta çevrelerince, ticari ve sınıai depolama alanlarında çıkan yangınlar hakkında yapılan araştırmalarda, bir lojistik deposunda ya da bir fabrikanın fiziksel deposunda meydana gelme olasılığı yüksek olan risklerin ekonomik kayıplarının birçoğunun, yapılacak yangın sigortası ile telafisinin mümkün olduğu belirtilmiştir. Burada amaç, finansal olarak yıkıcı senaryolar gerçekteşmeden, işletmeye kâr sağlamanın ötesinde, işletmenin karşılaştığı tehlike öncesindeki mali gücüne yeniden kavuşmasını sağlamak, maddi kaybını önlemektir. Bu bölüm ayrıntılı olarak yangın sigortası ve teminatlarına ayrılmıştır.

Fabrika ve depolama alanlarını yangınlardan korumak konusunda gerekli yasal önlemler alınarak, '**Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmelik**' 2009 yılında güncellenmiş, ancak uygulamada denetim ve yaptırım mekanizması yeterince örgütlenemediğinden işlerlikten uzak kalmıştır. Bu durum sigorta sektörünün, asgari güvenlik önlemlerini dahi almamış olan işletmeler ile, sıklıkla karşılaşmasına neden olmaktadır. Hem kanuni düzenlemeler, hem de yangına karşı güvenlik bakımından işkollarının faaliyet alanlarına göre düzenlenmiş kanunda bina, imalathane ve depolama alanlarında bulunması gereken özellikler ayrıntılarıyla belirtilmiştir. Hem yönetmelikte belirlenen asgari zorunluluklar, hem de ilgili başlık altında detaylandırđımız 'risk yönetimi' kavramı, can ve mal güvenliğini ön plana almasından ötürü tartışılması gereken önemli konulardır.

Büyük bir afet ya da yangın sonucunda katlanılan riskler, finansal olarak yıkıcı senaryolara yol açmadan potansiyel kaybı hesaplamak risk yöneticilerinin görevidir.

Risk yönetimi, ekonomik faaliyetlerin kesintiye uğramadan sürdürülebilirliğini garanti altına alabilir.

Henry Ford' un bir sözü yeri gelmişken hatırlanacak olursa; *'New York şehri, işadamları tarafından değil, sigortacılar tarafından yaratılmıştır. Sigorta olmasaydı, hiçbir sermayedar basit bir sigara izmaritinin küle çevirebileceği gökdelenlerin inşası için milyonları yatıramazdı'* ('Akatlı', Duman, 1990).

Mal ticaret hacmi artışının, taşımacılıkta, depolamada ve sorumluluklar bazında, risklerde de artış yarattığı önceki başlıklarda belirtilmişti. Ayrıca küresel ısınma nedeniyle oluşan sel baskını, kasırga, hortum gibi meteorolojik olaylardan etkilenen doğal afetler, depremler, dünya nüfusunun yoğunlaşmasından etkilenerek artan seyahat trafiği, değişen demografik yapı, ticaretin küreselleşmesi ve artan hacminin mal trafiğine yansması gibi etkenler, sigortaya olan gereksinimi giderek arttırmakta, bu durum da zararlar da yığılmalara neden olmaktadır.

Bütün bu belirtilenler, dünya üzerinde büyük yıkımlara yol açarak, kitleleri ilgilendiren, birkaç sigorta branşını ortak paydada buluşturarak girift, yüksek hacimli ve kümül hasarlara yol açan, zaman zaman sel, zaman zaman kuraklık sonucu tarımsal gıda üretimini etkileyen katastrofik risklerdir. *'Örneğin; ABD.' de Atlantik Okyanusu ve Körfez kıyılarında sigortalı sivil ve ticari malların toplam değerinin 3 trilyon \$' ın üzerinde olduğu söylenmektedir'* (Uralcan, 2011, 3. Baskı).

Sigorta şirketleri sigortalılardan poliçe primi olarak tahsil ettiği bedelleri, ödedikleri hasar rakamları ile karşılaştırdıklarında ortaya çıkan tablolar tatmin edici değildir. Bu durum, sigorta şirketlerinin teknik kârlılıklarını ve hasar prim (H/P) dengelerini olumsuz etkilemektedir.

Dolayısıyla, sigortalılar sigorta şirketleri üzerindeki bu yükü hafifleterek hasarlara belli paylar oranında katılmalıdır. Aslında bu, yapılan bir uygulamadır ve adına **'muafiyet'** denilmektedir. Ancak tüm bu belirtilen konular düşünüldüğünde ilerleyen zamanlarda sigorta sektörü, H/P dengesini koruyabilmek için sigortalı katılımını arttırmak yani muafiyetleri daha da yükseltmek zorunda kalabilirler.

4.4.1. Yangın Sigortası (Fire Insurance) ve Ek Teminatları

Yangın sigortası bir sigorta sözleşmesi olup, aynı zamanda da bir özel hukuk sözleşmesidir. Taşınır ya da taşınmaz mallarda doğrudan çıkan veya çevreden gelen etkenlerle çıkan yangının, yangına neden olmuş olsun ya da olmasın yıldırımın veya infilakın, doğrudan doğruya vereceği zararları sigorta teminatı altına alır.

Tehlikeler; binaları, ekipmanları, dekorasyon ve demirbaşları ile binaya ait olan garaj, araç filosu ve çevre düzenlemeleri ile eklentilerini tehdit edebilir. Lojistik depo binalarının dekorasyon, demirbaş, ekipman, garaj, araç filosu, çevre düzeni gibi kapsamalarını korumak ve mal varlığına gelebilecek maddi kayıpları karşılamak amacıyla, yapılması gereken '**yangın sigortası**'dır. Yangın sigortası kanunen **zorunlu olmamakla birlikte**, olası maddi kayıpların işletme içinde finansal zararlara yol açmaması adına, düzenlenebilir.

Yangın, yıldırım ve infilakın veya yangın ve infilak sonucu meydana gelen duman, buhar ve hararetin sigortalı mallarda doğrudan neden olacağı maddi zararlar, bu poliçe ile sigorta bedeline kadar teminat altına alınabilir. Binaya ait olup da binanın bahçesinde bulunan, tamamlayıcı nitelikteki garaj, su deposu, anten, istinat duvarı, bahçe ve çevre düzenlemesi, çeşme gibi eklentiler arsa bedeli haricinde, poliçede belirtilmek suretiyle sigorta bedeline dâhil edilebilir.

Ayrıca; bazı durumlarda yangın ek teminatları olarak poliçede yazılması durumunda kabul gören teminatlar da yangın poliçesine dâhil edilebilmektedir. Bunların; yangına bağlı duman-is, yıldırım, infilak, iş durması ve kâr kaybı, enkaz kaldırma masrafları, kiracı mali sorumluluk, komşuluk mali sorumluluk gibi hasara konu olan ana nedenin yangın olması, ya da GLHHT, deprem-yanardağ püskürmesi, kar kalınlığı, yer kayması, taşıt çarpması, sel, dâhili su, fırtına gibi ek teminatları yangın sigortası ana teminatları yanında verilebilecek teminatlardır.

Nakit, hisse senedi ve tahvil, kıymetli evrak, her çeşit altın, gümüş gibi kıymetli maden ve mamulleri, kıymetli taşlar ile depo sahası içinde park halinde bulunan garaj dâhil motorlu kara taşıtları ve bunların yükleri, bu risklerin gerçekleşmesi sonucu doğrudan veya dolaylı olarak meydana gelen her türlü çevre kirliliği nedeniyle oluşabilecek zararlar sigorta bedeline kadar teminat dâhilinde sayılabilir.

Depo alanı içinde çalışan her türlü motorlu, motorsuz ya da elektrikli forklift ve benzeri türden araçların arızaları, bu araçlarda kaza olmaksızın meydana gelen kısa devre-voltaj arızaları gibi, çarpma, kırılma hasarları gibi hasarlar ile mekanik olaylar nedeniyle meydana gelen arızalar gibi hasarlarda istenildiği takdirde ek teminat bedeli belirtilmek suretiyle poliçede yazılarak teminat altına alınabilmektedir.

Sigortalı, '**azami iyi niyet prensibi**' nce sigortalı değilmişçesine depolama alanında gerekli koruma ve kurtarma önlemlerini almakla yükümlüdür. Ayrıca sigortalı, mülkiyet hakkı ve emtia muhteviyatı ile ilgili her türlü değişikliği sigortacıya bildirmekle yükümlüdür. Çünkü sigortacı, yapılan değişiklikleri şirket menfaatlerine uygun bulmadığı durumda, sigortalıdan ek prim talep edebilme ya da poliçeyi tamamen iptal edebilme hakkını saklı tutmaktadır.

Genel şartlar uyarınca **yangın branşında teminat dışı kalan durumlar ise;** savaş, iç savaş, ihtilal, ayaklanma, askeri hareketler nedeniyle meydana gelen zararlar, nükleer yakıt ya da atıkların oluşturduğu zararlar, kamu otoritesinin tasarrufu dolayısıyla meydana gelen zararlar, sigortalı şeylerin kendi ayıbından dolayı meydana gelen zararlar olarak sıralanabilir.

Yangın Sigortalarında Fiyatlandırma

Yangın poliçesinin primi; içerdiği yangın tehlikesinin derecesine göre belirlenir. Bu nedenle sigorta bedeli sigorta edilen malın gerçek değeri üzerinden belirlenmelidir. Aksi bir durumda 'eksik sigorta' ya da 'aşkın sigorta' oluşabilir ve iki durumda da sigortalı mağdur kalabilir.

Yangın sigorta primleri, zorunlu prim oranları dışında serbest tarife ile belirlenmektedir. Zorunlu oranlar deprem ve GLHHT teminatlarıdır. Diğer ana teminatlar ile ek teminatlar, sigorta şirketlerinin serbestçe belirleme yetkisindedir. Ancak herhangi bir risk sınıfı için fiyat belirlemek, o risk sınıfında mümkün olan azami bilgiye sahip olmayı gerektirir. Dolayısıyla sigorta sektörü için geçmiş her türlü risk sınıfına ait verim işlerliği önemlidir.

Sigortalanması talep edilen bina ve nesnelerin primleri, önceden meydana gelmiş olan hasarlara göre tespit edilir. Gelecekte ödenecek hasarlarda sigorta şirketi aleyhine sıkıntı yaratmaması için ödenen hasar ile alınan primin dengesinin kurulması gerekir.

Çelik, betonarme, karkas, kâgir ve yığma kâgir gibi binanın yapım şekli; fiyatlandırma açısından önemli bir diğer unsurdur. Bugün yangın riskine karşı en dayanıklı olan yapım türü çelik-betonarme-karkas olduğundan fiyatlandırmada en ekonomik yapı tarzıdır.

Bina ve dâhilindeki dekorasyon, eşya, demirbaş, makine-teçhizat ve emtia gibi tüm diğer unsurlar için binanın bulunduğu coğrafi bölge deprem teminatının ve yangın fiyatının belirlenmesinde önemlidir. Birinci derece deprem bölgesi, **‘deprem risk haritası’** nda en riskli bölgeyi temsil eder. İki ve üstü diğer dört deprem risk bölgesi ise giderek risk sınıfının azaldığı anlamına gelmektedir.

Muafiyet oranı ile poliçe primi ters orantılıdır. Yüksek muafiyet oranları, sigorta primlerinde sigortalı açısından tasarruf sağlayabilir. Hasar gerçekleştiğinde ise tazminat, muafiyet oranında düşük ödenir.

Fiyatlandırmayı etkileyen unsurlar;

- İnşaatin türü, çatı kaplaması, yangın duvarları,
- Binanın dağılımı, deponun bölmeli olup olmadığı, bölmeler arasındaki boşluklar,
- Bina muhteviyatı, bulunan emtiaların içerik ve özellikleri, depolama düzeni ve teknikleri,
- Yangın ve hırsızlık uyarı ve önlemleri, alarm sistemleri,
- Geçmiş hasar hikâyesi,
- Muafiyetler’ dir.

Yangın Sigortalarında Hasar Yönetimi

Ödenecek maksimum hasar bedeli, poliçede yazılı olan sigorta bedeli üzerinden değerlendirilir. Maksimum tazminat ödemesi sigorta bedelini aşamayacağı gibi,

ödenecek hasar gerçekleşen hasarın toplamı üzerinden yapılabilir. Kısmi hasar gerçekleşmesi durumunda tazminat ancak, gerçekleşen hasar bedeli kadar ödenebilir. Ancak, bazı durumlarda endüstriyel ticari riskler için taraflar, anlaşarak yangın poliçesine '**eksik sigorta uygulanmayacaktır**' notunu ekleyerek, bu türden ödeme farkını ortadan kaldırmaktadır.

Hasar gerçekleşmesinden sonra tespit aşamasında, eksper incelemesine baş vurularak gerçekleşen hasar ve poliçede belirtilen teminatlar dâhilinde ödenecek tazminat konusunda anlaşmaya varılır. Zaman zaman yasal yollardan hukuk mücadelesine girilmek durumunda kalınarak bilirkişi tespitine ihtiyaç duyulabilir.

Hukuk mücadelesini kazanan taraf, hukuk kuralları gereğince mahkeme ve bilirkişi ücretlerini de üstlenmek durumunda kalacaktır. Ayrıca bu çerçevede, sigorta sözleşmesinden doğan tüm hakların iki yılda zaman aşımı süresine tabii olduğunu iki yıldan sonra hiçbir başvurunun dikkate alınmayacağı da belirtilmelidir.

Yangın sigortalarında istenilen yasal evraklar;

- Poliçe aslı veya fotokopisi,
- Poliçe prim makbuzu,
- Hasarın oluşu ile ilgili sigortalı beyanı,
- İtfaiye raporu (yangın hasarları için),
- Takipsizlik kararı ya da savcılık iddianamesi,
- Tapu fotokopisi veya kira kontratı,
- Hasar fotoğrafları,
- Karakol zaptı (hırsızlık hasarları için),
- Stok giriş-çıkış faturaları (WEB_58, 2013).

Sigorta hasar tazminatı hesaplamasında; sigortalı ticari emtianın, riskin gerçekleşmesinden bir önceki iş günü piyasa alım fiyatı esas alınır. Her türlü sanayi makine, teçhizat ve demirbaşlarda tazminat ödemesi için yeni satın alma bedelleri esas

kabul edilir. Ancak bu bedelden eskime, aşınma ve kıymet eksilme bedelleri düşülerek ödeme yapılabilir.

Binalarda, riskin gerçekleştiği yer ve tarih dikkate alınarak piyasa satın alma bedelleri üzerinden binanın yeniden inşası için gereken bedel esas alınmaktadır. Bina yeniden inşasına gerek duyulmadığı durumlarda ise, kısmi hasar bedelleri üzerinden işlem yapılabilir. Sigortacının hasar ödeme yükümlülüğü, her bir teminat için poliçede belirtilmiş olan bedeller ile sınırlıdır. Bedeller, tam ziya ya da kısmi hasar oranlarında değerlendirilir.

4.4.1.1. Duman-İs Ek Teminatı

Sigortalının bacaya bağlanmış ocaklardan çıkan duman sonucu bina veya eşyalara doğrudan verdiği zararlar ek teminat ile poliçeye dâhil edilebilir. Bu teminat kapsamına, ‘kızışma’ olarak nitelendirilen yangına neden olabilecek iken yangına yol açmamış ancak sigorta konusuna zarar vermiş olma durumu da dâhildir.

4.4.1.2. Yıldırım-İnfilak (Lightning-Explosion) Ek Teminatı

Sigorta konusu bina ya da eşya ve demirbaşların yıldırım düşmesinden ya da patlamadan kaynaklanan yangın sonucu hasar görmesi durumu için ek teminat ile poliçe kapsamına alınmaktadır.

4.4.1.3. İş Durması (Business Interruption Insurance) Ek Teminatı – Kâr Kaybı (Loss Of Profit Insurance) Ek Teminatı

İş durması teminatı, geçici iş durmasından doğan zararları karşılamaya yönelik bir sigorta şeklidir. Ticari işletmelere, yangın ve ek teminatları dolayısıyla poliçede belirtilmiş risklerin gerçekleşmesi nedeniyle karşı karşıya kaldıkları zararları teminat altına alma olanağı vermektedir. Yangın sigortası, sadece yangından dolayı meydana gelen mal kaybının sermaye karşılığı olan bedeli yerine koymak amacıyla gelir kaybını giderebilmektedir. Ancak sigortalının, alternatif bir iş yeri bulma, işin fason üreticilere yaptırılma, ya da alternatif bir işe girme gibi, kayıpları ‘iş durması teminatı’ kapsamında karşılanmaktadır (Uralcan, 2011).

Kâr kaybı sigortasının ise amacı, üretimde rol oynayan her hangi bir mülkün hasara uğraması sonucu işin sürdürülebilirliğinin sağlanması, işletmenin faaliyetinin tamamen durmaması adına ayakta kalabilmesini, kısmi veya tam duraklamasındaki kaybın teminat altına alınmasını sağlamaktır. Bir çeşit afet olarak kabul edilen endüstriyel hasarlar meydana geldiğinde, tedarik zinciri kırılmaktadır. İşletmenin ekonomiye yeniden entegre olması, makine ve teçhizatların yeniden yapılandırılması, işletmenin ekonomik sorumluluklarını yerine getirebilmesine zemin hazırlanması, kritik altyapı yatırımlarının yeniden yapılabilmesi, modüler hizmet gruplarının oluşturulabilmesi gibi gereksinimlerin karşılanması, sigortalıyı yangın gerçekleşmemiş gibi, bulunduğu ekonomik düzeye yeniden getirebilir.

Teminat; iş durmasına ait kayıp, kâr kaybı ve sabit giderlerden oluşmaktadır. Ticari ya da sınai faaliyette bulunan bir işletmede gerçekleşen hasar sonucu işin durmasından dolayı ciro düşmesi, masraf artışı gibi fizikî hasarların neden olduğu kayıpları, iş yeri sahibi veya işletenin katlanmak durumunda kaldığı mali zararın telafisi ve pazar kaybını kâr kaybı teminatı karşılamaktadır (Çuhacı, 2004).

Yangından dolayı zarara uğrayan bir depo işletmecisi, aynı zamanda deposunda bulunan üçüncü şahıs mallarının sahiplerine karşı da, sorumluluk taşımaktadır. Deponun tamamen zarar görmesi ve kullanılamaz hale gelmesi durumunda, mevcut durum için sigorta şirketi sigorta bedellerine göre zararı karşılayacaktır. Ancak kısmi hasardan sonra deponun kullanılmayacak kısmı için ya da, alınan ön siparişlerin depolanmaları için hizmetin devamı gerekebilir. Bu doğrultuda yeni bir depo arayışıyla, yeni giderler için işletmenin, 'iş durması' teminatından tazminat alma hakkı doğabilir.

'İş durmasında işletmenin kârlılığının etkilendiği süre, işin durma süresidir'... Risk sigorta süresi içinde gerçekleşmişse, sigorta şirketinin sorumluluğu içindedir (Uralcan, 2011). Bu durum sigortalı olmayan işletmeler için önemli bir gider kalemi oluşturmaktadır. Dolayısıyla faaliyetin devamı ve işletmenin geleceği açısından önemli bir teminattır.

İş durması teminatı depo yangınının, yangın poliçesinde bulunan ya da ana neden ilişkisi kurulabilen bir ek teminatın poliçede yazılı olma koşulu ile, meydana gelen maddi zararın depo faaliyetinin 72 saati aşan bir süre ile durması halinde, poliçede

yazılı yıllık teminat limiti ile sınırlı olmak kaydıyla ve olay başına azami 30 günlük süre için ödenmektedir. Böyle bir hasarda, yıllık iş durması teminat limitine göre hesaplanacak günlük tazminat limiti (yıllık azami teminat limiti/365) işin durduğu süre ile çarpılarak hesaplanmaktadır (WEB_59, 2013).

Kâr kaybı teminatı, sigortalı ile sigorta şirketi arasında serbestçe belirlenmektedir. Hasarın meydana geldiği tarihten, yeniden faaliyete geçilebilecek olan tarihe kadar geçen sürede, poliçede yazılı olan azami tazminat süresini aşmadan ödenme yapılmaktadır. Poliçede aksi belirtilmedikçe sigorta bedeli brüt kardır (WEB_59, 2013).

4.4.1.4. Enkaz Kaldırma Masrafları (Removal Of Debris Clause) Ek Teminatı

Sigortaya konu olan binada yangından kaynaklı meydana gelen hasarlı bina, eşya, demirbaş ve dekorasyon malzemelerinin oluşan enkazı, ek teminat ile poliçe kapsamına alınabilir. Aslında enkaz kaldırma masrafları yangın sigortası teminatı dışındadır. Ancak ayrıca belirlenen sigorta bedeli ile teminata dâhil edilebilmesine olanak tanınabilir.

4.4.1.5. Kiracı Mali Sorumluluk (Tenants Liability) Ek Teminatı:

Bir kiralama sözleşmesi ile belli amaçlar için kullanılmak üzere kendisine belli bir bina veya yer kiralanmış kişinin sorumluluklarını ifade eder. Söz konusu bina ya da yerin sahibi olarak değil, kullanıcısı olarak sorumlulukları olan kişi ya da kurumdur (Çuhacı, 2004). Kiracının mal sahibinin binasını kullanmaktan kaynaklı vereceği zararları teminat altına alır. Burada sigorta bedeli, binanın inşa tarihinden itibaren meydana gelen eskime payı düşüldükten sonra riziko adresindeki bina piyasa değerine göre hesaplanan, binanın inşa bedelidir. Bina kısmen hasarlı ise ödenecek tazminat, binanın hasardan önceki iş günü alım satım kıymetinden arsa değeri düşüldükten sonraki miktardan fazla olamayacaktır. Hasardan dolayı kira kaybı söz konusu olduğunda hasar tarihinde kiracının kullandığı kısımların tamiri ya da yeniden yapımı için belirlenecek süre kadar kira karşılığı bedeldir (WEB_60, 2012).

Örneğin; aylık kira bedeli 100.000 TL. olan ve hasardan dolayı zarar gören depo binasının kullanıcısı ve kiracısı olan depo işletmesi, mal sahibine karşı aralarındaki kira sözleşmesi dolayısıyla sorumluluk taşımaktadır. Depoda elektrik kontağından meydana gelen yangın dolayısıyla deponun bir kısmı yandığından tamir bakım gerekmektedir.

Tamir süresi içinde depo işlevini tamamen yerine getiremese de kiracının sorumluluğu dolayısıyla deponun kirasını, ödemeye devam etmesi beklenir. Bu arada depo işletmesinin düzenletmiş olduğu yangın poliçesinde bulunan ve önceden poliçede yazılmış olan aylık 100.000 TL. karşılığı kiracı mali sorumluluk teminatı dolayısıyla sigorta şirketi deponun mal sahibine, kiracının yükümlülüğü olan kira bedelini binanın tamir süreci sonuna kadar ödeyebilir. Böylece mal sahibinin gelir kaybı mağduriyeti de giderilmiş olabilir.

4.4.1.6. Komşuluk Mali Sorumluluk (Neighboring Liability) Ek Teminatı

Yangın sonucu meydana gelen zarar dolayısıyla komşu işletmelere ve kişilere verilen zararı karşılayan sigorta teminatıdır. Sigorta bedeli, yangın poliçesinde yazılı olan bedel üzerinden sigorta şirketi ile sigortalı arasında karşılıklı olarak belirlenir.

4.4.1.7. Grev-Lokavt-Kargaşalık-Halk Hareketleri-Terör GLHHT/Civil Comotions) Ek Teminatı

Teminatın temelinde bulunan sosyal ve ekonomik nedenlerden kaynaklanan riskler dolayısıyla yangın sigortası kapsamına alınmaktadır. Dolayısıyla GLHHT sonrasında yangına neden olmamış olsa bile eylemler sırasında meydana gelen olaylar, ya da olayları engellemek amaçlı kamu otoritesinin almış olduğu önlemler sonucunda sigorta konusuna doğrudan verilen bütün zararlar teminata eklenebilmektedir.

Terörist eylemler ve bu eylemlerden doğan sabotaj ile kamu otoritesinin önlemleri sonucu meydana gelen yangın ve infilak sonucu oluşan hasar da, bu teminat ile tazmin edilebilir.

4.4.1.8. Deprem-Yanardağ Püskürmesi (Earthquake) Ek Teminatı

Hasarın ana nedeni deprem ya da yanardağ püskürmesi olması koşuluyla, sonucunda 72 saat içinde meydana gelebilecek hasarlar, teminat altına alınmaktadır. Her 72 saat sonrasında gerçekleşen depremler, artçı da olsa yeni bir deprem gibi kabul edilerek işlem yapılır.

4.4.1.9. Kar Ağırlığı Ek Teminatı

Yoğun kar yağışından sonra çatı üzerinde biriken karın ağırlığı nedeniyle sigortaya konu olan bina ve içindeki eşya ve demirbaşlarda meydana gelebilecek hasarlar teminat altına alınabilir.

4.4.1.10. Yer Kayması (Ground Risks) Ek Teminatı

Sigortalı binanın inşa edildiği arsa ya da yakınında meydana gelen yer kayması veya toprak çökmesi-erozyon nedeniyle doğrudan meydana gelen zararlar ile sel-su basması sonucu oluşan toprak kayması nedeniyle meydana gelen zararlar, bu teminat kapsamında tazmin edilebilir.

4.4.1.11. Taşıt Çarpması Ek Teminatı

Kara, deniz ya da hava taşıtlarının çarpması sonucu sigortalı bina ya da içindekilere verdiği zarar sonucu oluşan hasarlar bu kapsamda teminat altına alınabilir.

4.4.1.12. Sel-Seylap (Flood) Ek Teminatı

Sigortalı binanın yanında veya yakınında bulunan nehir, çay, dere ve kanalların taşması, denizlerin gel-git olayları dışında kabarması veya fazla yağış alması dolayısıyla meydana gelen sel veya baskın sonucunda dışarıdan gelen suların doğrudan neden olacağı zararlar teminat altına alınabilir.

4.4.1.13. Dâhili Su Ek Teminatı

Sigorta konusu olan bina içindeki su deposu, su borusu, kalorifer kazanı, radyatör boruları, kombi kazanı, şehir su şebekesinin arızası nedeniyle akan ve sızan sular, temiz su ya da pis su gider tesisatının patlaması, taşması, sızması, tıkanması, kırılması veya donması sonucu doğrudan neden olduğu hasarlar teminata dâhil edilebilmektedir.

4.4.1.14. Fırtına Ek Teminatı

Hasarın ana nedeni fırtına olmak koşulu ve fırtına şiddetinin de 7 bofor (beaufort)' dan fazla olması sonucunda meydana gelen rüzgarın direkt olarak neden olduğu hasarlar, fırtına sırasında rüzgarın fırlatıp sürüklediği nesnelere çarpması sonucu

sigorta konusu olan bina ya da eşyada meydana gelen hasarlar teminata alınabilmektedir.

4.4.2. Depo Sözleşmesi Örneği

İşletme içi ‘Üretim Depo’ ları ile ‘Profesyonel Depo ve Antrepo’ işletmeleri arasındaki fark, önceki bölümlerde belirtilmişti. Profesyonel depo ve gümrüklerdeki antrepo işletmelerinin, müşterilerine ait malları gümrük sahasında depolamak üzere teslim almadan önce bir ‘depo işletme sözleşmesi’ düzenlemeleri gerekmektedir. Bu sözleşme, depo işletmesi ile müşteri arasındaki ticari ilişkiyi gösteren bir sözleşmedir.

Sözleşmede yer alması gereken önemli bilgiler;

- Sözleşme Tarafları Hakkında Kimlik ve İletişim Bilgileri
- Sözleşme Konusu ve Kapsamı
- Hak ve Yükümlülükler
- Hizmet ve Sözleşme Geçerlilik Süresi
- **Sigorta Yükümlülüğü**
- Operasyon Süreci
- Fiyatlandırma
- Faturalandırma ve Ödeme
- Gizlilik Hükümleri ve Diğer Hükümler
- Yetkili Mahkemeler

olarak detaylandırılabilir.

Bu bilgilerin yer aldığı örnek bir ‘**depo sözleşmesi**’ ekte bilgilendirme amaçlı sunulmaktadır.

4.4.3. Gerçekleşmiş Depo Yangın Hasarlarından Örnekler

Depolama hasarları depolarda meydana gelen istifleme, yangın ve türevleri, forklift ve üçüncü şahıs mallarına verilen hasarlar çerçevesinde düşünülmelidir. Depolama alanlarında sıklıkla karşılaşılan yangın ya da insan kökenli istifleme-elleçleme gibi hasarlar, depolama alanı olan bina ve muhteviyatı ile kullanılan alet-edevat, makine, demirbaş, mefruşat-dekorasyon malzemesinin zarar görmesine ve depolama alanı içerisinde bulunan üçüncü şahıslara ait malların zarar görmesine neden olabilir.

Ayrıca, depolama alanının bir bölümünde bulunan, herhangi bir işletmeye ait üçüncü şahıs malının kendi ayıbından kaynaklı bir hasar gerçekleşmesi durumunda, diğer işletmelere ait üçüncü şahıs mallarının da hasarlanması sonucunu doğurabilmektedir. Bu durumda sorumluluğun, kusurlu malın sahibi firmaya mı yoksa depocuya mı ait olduğu ve sigorta poliçesinin hasarı karşılamasından sonra ödenen tazminat tutarının diğer tarafa rücu edilmesi konuları oldukça ayrıntılı ve önemli konulardır. Bu durumlara, yaşanan örnekler verilerek açıklık getirilmesi, alınması gereken önlemlere ışık tutabilir.

Örnek Hasar: Sigortalı firma tarafından ithal edilen plastik hammadde emtiası, açık bir antrepeda depolanmaktadır. Sigortalı, antrepedaki emtianın çuvallarının patladığını bildirerek hasar ihbarında bulunmuştur.

Emtia polipropilen çuvallarda ambalajlıdır ancak, açık alanda depolanan çuvallardan bazıları patlamıştır. Torbaların harici bir etki olmaksızın ağustos ayı sıcaklarında 45 gün boyunca açık havada bekletilmesi sonucu, güneş ışınlarının etkisiyle eriyerek patladığı tespit edilmiştir.

Konumuz olayda hasarın meydana gelmesine, açık alanda depolanmış olması neden olmuştur. Antrepo işletmecisi, sigortalının ‘fiyatının uygun olması nedeniyle’ açık alanda depolatmayı tercih ettiğini bildirmiştir. ICC klozlarında sigortalı tarafından yapılmak kaydıyla, malın sigortalı seferin olağan olaylarına dayanıklı olarak ambalajlanmaması veya hazırlanmaması teminat dışında bırakılmaktadır. Konumuz olayda malın ambalaj ve depolaması her ne kadar sigortalı tarafından yapılmamış olsa da, malın açık alanda depolanmasının sigortalının tercihi olması nedeniyle, hasar teminat kapsamı dışında bırakılmıştır (Sarı ve Günaydın, 2012).

Örnek Hasar: Başvuru sahibi tarafından Sigorta Tahkim Komisyonuna iletilen uyuşmazlıkta; teminat altına alınan soğuk hava deposundaki gıda maddelerinin bozulması nedeniyle oluşan hasarın ve tazminat taleplerinin sigorta şirketi tarafından haksız olarak red edildiğini beyan ederek 55.455.- TL tazminatın tahsili talep edilmiştir. Yapılan değerlendirmede gıda maddeleri satışı yapan işyeri; ilgili poliçe kapsamında ve 02.10.2011-2012 tarih aralığında; 38.500.- TL teminatla bina yangın, 50.000.- TL teminatla yangın demirbaş, 80.000.- TL teminatla yangın emtia, 15.000.- TL teminatla

yangın dekorasyon, 15.000.- TL teminatla yangın kasa olmak üzere yangın ve paket poliçe dâhilinde verilen ve poliçede belirtilmiş diğer teminatlar ile dâhili su, fırtına, kara ve hava taşıtları çarpması, duman, yer kayması, kar ağırlığı, yangın mali sorumluluk, kira kaybı, alternatif işyeri masrafları, iş durması, enkaz kaldırma masraflarından oluşan ek teminatlar dâhilinde sigortalanmıştır. Poliçede mevcut ‘yan taraftaki çelik konteyner de teminat altına alınmıştır. Emtianın 50.000.- TL lik kısmı, demirbaşların 10.000.- TL lik kısmı yan taraftaki çelik konteynerine verilmiştir. Demirbaş olarak burada konteyner kasası ve soğutma tesisatı yer almaktadır. Kasa teminatı üzerine...15.000.- TL (çelik konteyner içerisinde)’ şeklinde yazılmış kayda göre, konteyner ve ihtiva ettiği emtia sigorta bedeli de tahsis edilerek poliçeye ve sigorta teminatına dâhil edilmiştir. Bu nedenle hasarın meydana geldiği soğuk hava tesisatlı konteyner ve içindeki emtia sigortalıdır. Sigortalı şirket, riziko adresinde kiracı sıfatıyla ikamet etmektedir.

Pazar günü işyerinin kapalı olması nedeniyle soğutma sistemindeki arıza ve emtiadaki hasar pazartesi günü öğrenilmiştir. Hasar ihbarı üzerine görevlendirilen eksperin aynı gün sigortalı mahalde yaptığı incelemede düzenlenen raporda; konteyner içindeki emtianın boşaltıldığı, tüm dondurulmuş gıda emtiasının bozulduğu, imha edilmesi gerektiği, sovtaj değeri bulunmadığı, muhasebe defter ve kayıtlarındaki alış faturalarına göre 47.436.- TL sı emtia zararı ile konteyner soğutma sisteminde 4.750.- TL sı zarar olmak üzere toplam zararın 52.186.- TL sı olduğu, sigorta bedeli ve değerinin uygun olduğu bu nedenle aşkın veya eksik sigorta bulunmadığı tespit edilerek, soğutma sisteminin elektrik panosunda meydana gelen arıza sonucu hasar oluştuğu sonucuna ulaşılmıştır.

Faturaya göre arıza ve hasarın onarım bedeli KDV hariç 5.850.- TL dir. Eksper raporu ile tamir faturası arasındaki fark, hasar anında mevcut olmayan, hasar sonrası sisteme eklenen dijital termostat bedeli 180.- TL ile, elektrik kumanda tablosu tutarı 900.- TL den kaynaklanmaktadır. Hasar sonrası fotoğraflar detaylıca incelenmiştir.

TTK’ nun 1282. maddesine göre, sigortacı maddi zararı ödemekle yükümlü ise de, zararın taraflar arasındaki sigorta sözleşmesinin hükümlerini oluşturan poliçe genel ve özel şartlarındaki sigortanın konu ve kapsamındaki bir rizikodan doğması şarttır. Poliçe teminat kapsamı dışında bırakılan zararlardan ise, sigortacı sorumlu değildir ve tazmin mükellefiyeti bulunmamaktadır. Poliçe genel ve özel şartları hükümleri tarafları

bağlayıcı olduğundan ihtilaf öncelikle poliçe genel ve özel şartlarındaki hükümlere göre çözümlenmelidir.

Teminata dâhil olduğu belirtilen hallerin dışındaki hiçbir hal, sigorta kapsamı altında değildir. Bu ayırıma göre, yangın sigortacılığı yönünden her ateş yangın olmamakta ve ateşten meydana gelen her hasar tazmin edilmemektedir. Bir yangından bahsedebilmek için, tahripkâr bir ateşin varlığı ve bunun sigortalı şeylerde bir zarar meydana getirmesi lazımdır. Alevin olmadığı hallerde yangın da yoktur. Yangın sigorta teminatı; TTK' nın 1304' üncü maddesinde, prensip olarak sigortalı kıymetlerde yangın sebebiyle meydana gelen bütün hasarların (sigortalının kasten çıkardığı veya çıkmasına yardım ettiği hasarlar hariç olmak üzere) tazmin edilmesi esası öngörülmüştür. Poliçe Genel Şartları "A.4-Teminat Dışında Kalan Haller" ana başlığı altında düzenlenen (4.6.) maddesine göre yangın çıkarmaksızın; elektrikle çalışan her türlü motor, elektrik veya elektronik alet, cihaz, tesisat ve kordonların elektriğe bağlı buldukları sırada bu yüzden kısa devre, topraklama, voltaj iniş çıkışları ve bu yüzden ısınma ve endüksiyon cereyanı gibi nedenlerle uğrayacakları zararlar teminat dışıdır. Dondurulmuş gıda emtiası bu nedenle bozulmuş hasara uğramıştır. Gıda bozulması teminatı da mevcut değildir. Gerek konteynerin içinde ve gerekse tahliye edilen gıda emtia ve ambalajlarında alevli yangına işaret eden is ve iz bulunmamaktadır. Bu nedenlerle poliçe teminatına giren bir yangın ve dolayısıyla yangın hasarı oluşmamıştır. Mevcut poliçeye göre meydana gelen hasardan sigortacı sorumlu değildir.

Sonuç olarak; talebin reddine, 250.- TL başvuru ücretinin sigortalı üzerinde bırakılmasına, kanun yolu açık olmak üzere oybirliği ile karar verilmiştir (09.04.2012 tarih ve K-2012/400 sayılı hakem kararı) (Sigorta Tahkim Komisyonu Hakem Karar Dergisi, sayı, 10).

Yukarıdaki örnekte, hasar gören sigortalı soğuk hava deposu sahibi işletme, Sigorta Tahkim Komisyonu' na yaptığı başvuruda tazminat talebinde haksız bulunmuş, sigorta şirketinin tazminat ödememe hakkı bulunduğu kararına varılmıştır. Ancak sigortalının hukuki yollara başvuru hakkı saklı bırakılmıştır.

4.5. SORUMLULUK

Son yüzyılda teknolojinin gelişmesi ve getirdiği tehlikeler, sorumluluk hukukunun ve sorumluluk sigortalarının gelişmesini zorunlu hale getirmiştir. Genç sigorta dallarından biri olan sorumluluk sigortalarının bağımsız bir sigorta sözleşmesi olarak ortaya çıkışı 100 yıldan fazla bir geçmişe dayanmaktadır. Sorumluluk sigortaları, gelişmiş ülkelerde üretilen sigorta priminin önemli bir kısmını meydana getirmektedir. *'Amerika'da sorumluluk sigortaları prim üretiminin yüzde 70' ini oluşturuyor, İngiltere' de ise bu oran yüzde 50' nin üzerinde. Sektör yöneticilerinden aldığımız görüşler de bu tezi destekliyor'* (WEB_61, 2014).

2011 yılı TC. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu' nun Sigortacılık ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkındaki Raporunda, tablo 43' de, 'Genel Sorumluluk Branşları' da irdelenmiş ve bu tablo baz alınarak ortaya, araştırma konumuz başlıklarından olan sorumluluk sigortalarına atıfta bulunularak, uyarlanan bilgiler doğrultusunda, aşağıdaki tablo hazırlanmıştır (TC. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu' nun Sigortacılık ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkındaki Raporu).

Tablo 4.1.: Türkiye Cumhuriyeti Genel Sorumluluk Sigortaları

GENEL SORUMLULUK SİGORTALARI		
	Direkt Prim Üretimi	Ödenen Tazminat
3. Şahıslar Mali Sorumluluk	181.134	37.587
Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk	2.021	1.772
Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk	18.270	1.028
Kıyı Tesisleri Zorunlu Sorumluluk	2.069	224
TOPLAM GENEL SORUMLULUK SİGORTASI PRİMİ	374.837	93.099

Kaynak: TC. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu' nun Sigortacılık ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkındaki Raporu, 2011, tablo 43' den uyarlanmıştır.

Ülkemizde de, ticaret ve sanayinin gelişmesi, teknolojik yenilikler, hızlı şehirleşme, kültür düzeyinin artması, yasal düzenlemeler, insan hayatına verilen önem gibi nedenler sorumluluk sigortalarına olan talebi her geçen gün arttırmaktadır. Sorumlulukların sigorta ile karşılanmasının yanı sıra; konu ile ilgili bilinç artışı, kamu farkındalığı

yaratılması, katlanılan riskler, yaşanan katastrofik hacimli hasarlar, bir taraftan da konuya gereken önemin verilmesi ve üstlenilen sorumluluğun sigortacı ile paylaşımı bilincinde aşama kaydetmektedir.

Sorumluluk sigortalarında risk, ‘sorumluluk’ tur. Sorumluluk sigortaları ile; sigortalı sorumluluğunu kabul etmekte, ancak sorumluluğun sonucunda meydana gelecek zararı karşılama ve tazminat ödemeyi sigortacıya devretmektedir. Sorumluluk sigortaları temelde, bir zarar sigortası olarak üçüncü şahıslara verilen zararlara karşı yapılmakta ve sigortalının zarar verdiği kişi ya da kurumlara ödemesi gereken tazminatı sigorta şirketinin ödemesi durumudur. Sigorta riskleri açısından tüm taraflar kendi alanlarındaki sorumluluklarını sigorta şirketlerine devrederek, hasar gerçekleşmesi durumunda ekonomik zararlarını karşılayabilmelidirler. Ancak; sorumluluk sigortası yapılmış olması, sigorta bedelinin tamamının ödenmesi anlamına da gelmemektedir.

‘Sorumluluk sigortaları ile sigortalı, sorumluluğunu kabul etmekte, ancak sorumluluğun sonucunda olan zararı karşılama ve tazminat ödeme borcundan kurtulmaktadır’ (Yashıdağ, 2012). Sorumluluk sigortalarında sigortalı kusurlu olsun ya da olmasın, üçüncü kişilere verdiği zararları ve maddi sonuçlarını, sigorta poliçesi karşılamaktadır.

Genel olarak sorumluluk sigortalarının üçüncü kişilere verilen zararlar dolayısıyla hukuki sorumlulukların yasalar karşısında aldıkları maddi zararları karşıladığı belirtilmişti. Bu sigorta branşı altında işlem gören bir kısım sigorta poliçelerinin düzenlenmesi yasal zorunluluk olup, bir kısmı ise isteğe bağlı olarak düzenlenmektedir. Yasal zorunluluk sonucu düzenlenen sigorta poliçelerinin, karayolu taşımacılığı ve tehlikeli madde bulundurma ve taşıma ile çevre güvenliğini tehdit eden konulara ilişkin, olanların genel sorumluluk sigortaları türlerinden bazıları; 3. Şahıslar Mali Sorumluluk, Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk, Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk ve Kıyı Tesisleri Zorunlu Sorumluluk Sigortaları’ dır. Bu poliçelerle ilgili detaylara, alt kırılımlarda yer verilecektir.

‘Yangın Sorumluluk Sigortaları yasal kaynağını Borçlar Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu’ ndan almaktadır. Yasalar bir mala sahip olmadığı halde, malı elinde tutan kişiye, kendi kusuru ile malın yanarak zarar görmesine neden olursa, malın sahibine

karşı ödemek zorunda kalacağı tazminatı sigorta ettirebilme hakkını tanımaktadır. Dolayısıyla, kiracı mali sorumluluk, komşuluk mali sorumluluk gibi sigorta poliçeleri düzenlenebilmektedir' (Uralcan, 3. Baskı, 2011). Diğer tüm sorumluluk sigortaları gibi lojistik sektörüne de teminat verebilen diğer sorumluluk sigortalarından 'Depocu Sorumluluk Sigortası' ile 'Taşıyıcı Sorumluluk Sigortası' da bu nedenle kendisine alan yaratabilmektedir.

4.5.1. Üçüncü Şahıslar Sorumluluk Sigortası ve Kapsamı

Kişi ya da kurumların, kendilerinin ya da çalışanlarının üçüncü şahıslara verebilecekleri her türlü bedeni ve maddi zararlar nedeniyle yöneltilebilecek hukuki tazminat talepleri ile ilgili sorumluluklarını teminat altına alan sigorta türüdür. Sigorta süresi içinde meydana gelen olay sonucunda üçüncü şahısların vefatı, yaralanması, sağlığının bozulması ya da maluliyeti nedeniyle ortaya çıkan tazminat talepleri ile üçüncü şahıslara ait malların, maddi zarar ve hasara uğraması sonucu oluşacak zarar ve kayıp taleplerinin sonuçlarına karşı sigortalıyı korur.

Kasten veya bilerek neden olunan zarar talepleri, sigortalıya bir hizmet sözleşmesi ile bağlı kişiler tarafından verilen zararlar ve savaş durumunda meydana gelen zararlar teminat dışıdır.

Düzenlenmesi **zorunlu olmayan** bir poliçe türüdür. Ancak, ticari ve sınai kuruluşlar için farklı düzenlemeler ile çeşitli başlıklar altında toplanabilen sorumluluk sigortaları olduğu söylenebilir. Sigorta bedeli, sigortalının poliçede belirtilen sıfat, faaliyet alanı ve yasal ilişkilerinden doğan yasal sorumlulukları poliçede yazılı olan bedelle sınırlıdır. Özellikle manevi tazminat taleplerinin karşılanması ile ticari kurumların faaliyet alanlarındaki iş kollarında çevresine verdiği zararı karşılamak açısından önemli bir görev üstlenmektedir.

Örneğin; 'Mesleki Sorumluluk Sigortası' kapsamında sigortacı, poliçede konusu belirlenmiş mesleki faaliyetin uygulanması sırasında neden olduğu zarar dolayısıyla ödemesi gereken tazminat tutarları ile yargılama giderleri ve avukatlık ücretlerini poliçede yazılı limitler dâhilinde ödemekle yükümlüdür (WEB_62, 2013).

Sigorta sözleşmesinden doğan bütün zarar ve ziyanlar, 6102 sayılı yeni TTK uyarınca değiştirilerek olayın meydana geliş tarihinden itibaren zaman aşımı süresi iki yıldan on yıla çıkartılarak yeniden belirlenmiştir (Andıç vd, 2012).

Genel olarak; ‘Freight Forwarder ve Taşıyıcı Sorumluluk Sigortaları’ kapsamında ise aşağıdaki kurallar geçerli kabul edilir.

Türkiye’ ye herhangi bir sınır kapısından giriş yapan ve yine Türkiye’ nin herhangi bir sınır kapısından çıkış yapan karayolu araçlarının Ulaştırma Bakanlığı tarafından taşıma yapmaya yetkili kılınmış ve uluslararası izinleri alınmış, plakaları belirli araçlar ile yapılması gerekmektedir. Şehirlerarası ve uluslararası eşya taşımacıları duraklamalar ve gerektiğinde depolamalar da dâhil olmak üzere, kalkış noktasından varış noktasına kadar geçen süre içinde eşyanın güvenliğini sağlamak zorunda olup, zararından da sorumludurlar. Bu açıdan taşıyıcı seçimi stratejik bir karardır. Malın güvenli bir şekilde taşınması koşulu, taşıyıcı seçiminin önemini yeterince vurgulamaktadır.

Taşımacı firmalar ister yerel ister uluslararası olsun, taşıyacağı eşyayı teslimat yerinden alarak alıcının gösterdiği son noktaya kadar güvenle ve hasarsız şekilde ulaştırmakla yükümlüdür. Bu kurallar Türkiye sınırları içinde Karayolu Taşıma Kanunu’ na göre, uluslararası karayolu taşımacılığında ise, Uluslararası Eşya Taşıma Konvansiyonu’ na göre belirlenmektedir. KTK’ na göre taşımacı, taşımanın güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesi için taşımaya elverişli bir araç temin etmek ve mutlaka faaliyet alanını belirleyen yetki belgelerini almak zorundadır (KTK madde 5,6 ve 7).

4.5.2. Nakliye Aracısı (Freight Forwarder) Yasal Sorumluluk Sigortası ve Kapsamı

Freight Forwarder’ in kelime anlamı yük ileticidir. Literatürümüze ‘taşıma işleri organizatörü’ ya da ‘nakliye aracısı’ olarak geçmiştir. Dış ticaretin en önemli bileşenlerindedir. Taşıma organizasyonunun yurt dışı tarafını yönetmektedirler. 6102 sayılı yeni TTK’ nun 917-930. maddelerinde ‘**taşıma işleri komisyoncusu**’ olarak görev tanımı ve sorumlulukları belirlenmiştir. Bu tanımlamaya göre; belli bir ücret karşılığında ve bir sözleşme gereği eşya taşıma ya da taşıma sorumluluğunu üstlenmiş, yanı sıra malı ambalajlama, etiketleme, gümrükleme ve sigortalama gibi kendisine katma değer, müşterisine ise ek değer sağlayacak faktörlerden de yararlanma hakkı tanınmıştır (WEB_63, 2012).

Sorumluluk sigortası yaptırması **zorunlu olmamakla birlikte**, TTK' na göre hukuki haklarını kanun karşısında savunabilmek adına sigorta yaptırma tercihinde sahiptir. Taşıyıcı ile gönderici ya da freight forwarder arasında bir 'taşıma sözleşmesi' bulunmalı, sorumluluk paylaşımı da bu sözleşmede belirtilmelidir. Freight forwarderler, her paydaş ile ayrı ayrı taşıma sözleşmesi yaparlar. TTK. madde 926' ya göre, şartlar yerine geldiğinde freight forwarder aynı zamanda hem taşıyıcı, hem taşıma sahibi olarak da kabul edilmektedirler.

Taşıma işleri komisyoncusu, taşıtmayı taahhüt eder. Gönderen ile 'Taşıma Sözleşmesi' yapar. Üç durum söz konusudur.

- Komisyoncu, bazen taşıyıcı konumuna gelir, aynı zamanda taşıma işini de fiilen yapar,
- Herşey dâhil olarak fiyatı belirler,
- Parsiyel yüklerde taşıyıcı konumunda olur (Prof. Dr. Hüseyin Ülgen, 2014).

Destekleyici unsurları da etiketleme, ambalajlama, depolama, gümrükleme ve sigortalama olabilir. Söz konusu bileşenlerle de, bağımsız sözleşmeler yapar. 'Taşıma Sözleşmesi' hariç; gümrükleme, etiketleme gibi bu diğer hizmet sözleşmeleri de Borçlar Kanunu hükümlerine uygun yapılan yan edimlerdir (Prof. Dr. Hüseyin Ülgen, 2014).

'Taşıma işleri komisyoncusu' sıfatı ile sevkiyatın düzenlenmesine yardımcı olarak çalışan taşıyıcıların gerçekleştirdiği aktiviteler sırasında bir sözleşmeye, uluslararası bir konvansiyona, kanunlara ve genel hukuka bağlantılı, yüke ilişkin veya yükten kaynaklanan kayıp ve hasarlar ile ilgili sigortalının aracılık yapması nedeniyle ortaya çıkabilecek, yük sahibine ya da üçüncü kişilere verdikleri maddi ve bedeni zararlar ile ihmal sonucu müşteriye verilen zararlar, zararı azaltma masrafları, yarıda kalan seferi tamamlama ve teslim alınmayan yüklerle ilgili masraflar, cezalar ve bu nedenlerle müşterinin uğrayabileceği finansal kayıplar, poliçede belirtilen özel şart ve limitler doğrultusunda teminat altına alınmaktadır.

KTK ve TTK 'taşıma işleri komisyoncusu' nu farklı tanımlamıştır. Bu tanımlama farklılığı, sorumlulukların belirlenmesinde ve uygulamalarda sorunlar yaratmaktadır. Yanısıra; KTK' da eşya taşımada sorumluluk alanlarına göre 'H', 'R', 'C' ve diğer zorunlu belgelendirme standartlarının da, birbirlerinin sorumluluk alanlarına müdahale

eder durumdan kurtarılması ve hatta belge sayısı kirliliğinin de ortadan kaldırılarak iş tanımlamalarına uygun şekilde birleştirilmeleri gerekmektedir. Freight Forwarder sorumluluk sigortası, salt taşıyıcı sorumluluk sigortasının yeterli olmadığı durumlar için geçerlidir. Bu tanım, taşıyıcıdan öte sorumluluklar üstlenmektedir (Yard. Doç. Dr. Turkay Özdemir, 2014).

Bu poliçe, taşıma sırasında emtiada meydana gelebilecek hasar kaybına bağlı veya malın yanlış yere teslimi ya da malın geç tesliminden kaynaklanacak direkt kayıplara ilişkin yasal sorumlulukları da teminat altına alır. Ayrıca hatalı talimat, hatalı organizasyon ve paketlenme, yazım hataları ile ihmal ya da unutkanlıklardan doğacak yasal sorumluluklar da teminat altındadır. Poliçeler, olay başına ve yıllık limitli olarak düzenlenirken, muafiyet de uygulanabilir.

Uluslararası taşımalarda hizmet sözleşmesi yapılarak göndericiden malın teslim alınmasıyla sorumluluk başlar, alıcıya teslimi ile sona erer. Freight Forwarder' lar taşıma organizasyonu işini yerine getirirken hizmetin kesintisiz ve sürekli olmasına, aynı kalitede ve düşük maliyette verilmesine ve müşteri odaklı çalışılmasına özen göstermelidir. Müşterilerinin taleplerini aynı güzergâh ve zaman periyodunda planlayarak süreci aksatmayacak düzende verirler. Freight Forwarder' lar müşterinin istek ve ihtiyaçlarının değişmesi nedeniyle hizmetlerini, 'door to door' anlayışı ile yapmalıdırlar. Sektöre egemen olan bu yeni perspektif müşteriye sunulan hizmetin çerçevesini de genişletmektedir.

Parsiyel yükleri taşıma ve depolamada konsolide edebilir, maliyet avantajı sağlayarak özellikle ihracatçıya esnek rekabet alanı yaratarak yüksek hizmet kalitesi sunabilir. Gelişen freight forwarder' lar taşıma ve ara depolama organizasyonunu komple üstlenerek sektörde, yükleme-boşaltma, araç takibi ve güvenlik konularında katma değer sağlayabilirler. Müşteri portföyünden yeterli yük temini yaratamayan freight forwarder' lar yüklerini birleştirebilirler. Tek başına yüklemeye bu avantajdan yoksun kalan firmalar için ideal bir hizmet noktasıdır.

Ancak malın güvenliği konusuna hassasiyet gösterilmelidir. Parsiyel taşımalarda, özellikle yük konsolidasyonu yapılması, homojen olmayan yükler açısından risk oluşturmamalıdır. Bu doğrultuda olabildiğince tam araç yükü tercih edilmelidir. Malın

güvenliği açısından uygulamada, sigorta şirketleri de bu konuya özel bir önem vermektedir.

Freight Forwarder' ların taşıma organizatörlüğü işini yapabilmeleri, gönderici ile aralarındaki bu ticari bağı yasallaştırma anlamında bir sözleşme yapılmasını gerektirmektedir. Benzer bir sözleşme, freight forwarder ile taşıyıcı arasında da yapılmalıdır. Sözleşme maddeleri ile hukuki sorumluluk alanları belirlenmelidir. Sözleşme maddeleri, açık ve net olarak belirtilmeli, ucu açık bir ifadeye yer verilmemelidir.

'Freight Forwarder', uluslararası karayolu taşımacılığında organizatör ya da taşıyıcı olarak (özmül/kiralık araç) taşıma yaptığında, müşteriye karşı hizmet kalitesinden sorumlu olacaktır (Çancı ve Erdal, 2009). Freight forwarder' lar gönderici ile yaptıkları sözleşmenin gereğini, taşıyıcının seçiminden, yükleme-boşaltma ve tüm ara depolama faaliyetleri ile birlikte organize ederek yerine getirmelidir. Taşıma, kombine ya da intermodal da olabilir. Farklı taşıma araçlarının bir arada kullanılması, organizasyonun sürdürülebilirliği ve sürecin kesintiye uğramaması açısından ayrı bir özen gerektirir. Taşımanın her aşamasında malın güvenle teslimine kadar gönderici adına hareket etmeli, sorun olması durumunda, sözleşmede kendisine tasarruf yetkisi verilmemiş ise derhal göndericiyi bilgilendirerek talimatını beklemelidir.

Yüklenen malın ambalajının sağlam, aracın uygun özellikte olup olmadığına bakılmalıdır. Taşıma aracının ve taşıma personelinin belgelerinin uluslararası taşıma kurallarına, yerel ülke gümrükleme belgelerinin eksiksiz olmasına dikkat edilmelidir. Sözleşmenin içeriğine göre, bazı durumlarda gümrükleme işlemleri de freight forwarder' ların gözetiminde yapılmaktadır. Her taşıma öncesinde taşıma araçlarının tamamının bilgilerinin freight forwarder tarafından alınması, araçların takibi ve güvenlik açısından kolaylık sağlayabilir.

Freight forwarder' ların hizmetleri ile taşıma hizmetleri sigorta kapsamında olmalıdır. Eğer sigorta müşteri tarafından yapılıyor ise; sigorta poliçesine hasarlar 'freight forwarder ' a rücu edilmeyecektir' notu yazılarak sigorta edilebilir. Sigortanın müşteri tarafından yapılması durumunda ise, direkt taşıyıcı ile çalışılıyorsa, **'hasarlar taşıyıcıya rücu edilmeyecektir'** notu yazılabilir. Ancak sigorta şirketleri, taşınan malın

sorumluluğunun paylaşımı ve malın sigortasızmış gibi özenli taşınmasını sağlamak adına, kusurlu olduğu durumlarda taşıyıcıya rücu yolunun açık olmasını genellikle tercih etmektedir.

4.5.3. Taşıyıcı Sorumluluk Sigortası (Yurtiçi Nakliyeciler Sorumluluk Sigortası) ve Kapsamı

Yurt içinde ticari yük taşımacılığı yapan nakliye firmalarının özmal araçlarıyla ya da taşıma sözleşmesi ile kiraladıkları araçlarla yurt içinde yine bir sözleşmeye bağlı olmak üzere nakliye amacıyla taşıma hizmeti verdikleri müşterilerine ait, kendisine teslim edilen emtiayı taşırken teminat kapsamındaki bir hasar sonucu yüklenebilecek yasal sorumluluklarını, ‘Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Mesuliyet Sigortası Genel Şartları’ kapsamındaki hükümlerce poliçede belirlenen özel şart, kloz ve limitler dâhilinde teminat altına alabilmektedir.

Risk primi, sigortalının yıllık tahmini taşıma kapasitesine göre belirlenmektedir. Sigorta şirketleri tarafından, genellikle rücu yolu açık olan poliçelerin düzenlenmesi tercih edilir. Ancak, fiili taşıyıcı daima birinci derecede sorumlu tutulmaktadır. Gönderici ile taşıma sözleşmesi yapılarak taşıyıcı konumuna gelen şirketin sorumluluğu, ‘üst taşıyıcılık’ konumunda tüm taşımalarından sorumluluk şeklinde yapılır. Alt taşıyıcılar, taşıyıcı sorumluluğunu asıl taşıyıcıya rücu eder (CMR mad. 117). Yargıtay kararları da bu yönde, taraflara ‘ortak sorumluluk’ yüklemektedir (Av. Cem Çongar, 2014).

6102 sayılı TTK’ nın 4. Kitabı, ‘Taşıma İşleri’ ne ait düzenlemelerden oluşmaktadır. Bu düzenlemeler, CMR ile TTK’ nın uyumlaştırılmasından ibarettir (Prof. Dr. Didem Algantürk Light, 2014). Taşıyıcının sorumluluğu, göndericiden ya da freight forwarder’ den malı teslim aldığı andan itibaren başlar, varış noktasına tesliminde sona erer. Bu durumda mala gelecek her türlü zarardan, hasardan ve teslimdeki gecikmeden taşıyıcı sorumlu olacaktır (6102 sayılı TTK. madde 875). Ancak, malın yüklemesi sırasında teslim alındığında açık bir şekilde görülen ambalaj hatası, bozuk, kırık, kusur söz konusu ise, hüküm geçersizdir. Bu husus, ‘taşıma sözleşmesi örneği’ nin ilgili maddelerinde de belirtilmiştir.

Taşıyıcı, taşıma aracındaki arıza ve kiralanan taşıtların sahibi veya temsilcisi ile çalışanlarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz (6102 sayılı TTK. madde 877). Taşıyıcı, çalışanlarının ya da taşıma görevinde yararlandığı kişilerin fiil ve ihmallerinden de sorumludur (6102 sayılı TTK. Madde 879). Amaca yönelik hizmetin hukuki sorumluluklarını taşıyıcıdan yasal anlamda alan bu sorumluluk sigortası, **zorunlu değil** ancak gereklidir. Genellikle muafiyet uygulaması mevcuttur.

Taşıyıcı sorumluluk sigortaları, hasarın meydana gelmesi sonucu değil, hasarda nakliyecinin kusuru bulunması sonucu devreye girmektedir.

Police, müşteri ile taşıyıcı arasında yapılan ‘taşıma sözleşmesi’ şartı gereği, yıllık olarak düzenlenir. Sigortalı, yükleme bilgilerini bildirmek için sigortacı ile anlaşılan dönemlerde bildirimleri yazılı olarak yapmak durumundadır. Bu tutar üzerine uygulanacak olan ayarlama fiyatı ile bulunacak primin, minimum prim ve depo primini aşan kısmını peşin olarak sigortacıya ödemekle yükümlüdür. Aşmadığı takdirde ise, prim iadesi söz konusu olmayacaktır.

Taşıyıcının sorumluluk sınırı, önceki kanun hükümlerinde geçerli olan hali ile uluslararası taşımalarındaki hükümlere göre CMR konvansiyonu arasındaki değerlendirme farklılıkları dikkate alınıp, yaşanan ihtilafli durumlar göz önünde bulundurularak aynı düzeye getirilen ‘Özel Çekme Hakkı’ tutarı ile sınırlandırılmış ve CMR ile eşitlenmiştir. Değişen TTK hükümlerine göre hasar tazminatı, her bir kg. başına 8,33 SDR ile çarpılarak bulunacak ve taşıyıcı ancak bu kısımdan sorumlu tutulacaktır. Kısaca yapılan kanun değişikliği ile; eşyanın İstanbul-Berlin mi, İstanbul-Sivas mı taşındığının, taşıyıcı sorumluluğu yönünden bir farkı kalmamıştır.

Yurtiçi taşımalarda taşıyıcının sorumlu olmadığı durumlar; hasarın oluşmasına alıcı ya da satıcının neden olmadığı, malın kendi ayıbından kaynaklanan bir nedenle olduğu durumu (6102 sayılı TTK. madde 875/2), hasar veya gecikmenin taşıyıcının maksimum özen ve önlemi almasına rağmen gerçekleşmesi (6102 sayılı TTK. madde 876) durumlarıdır.

‘Taşıyıcı Sorumluluk Sigortası’ İle ‘Emtia Nakliyat Sigortası’ Arasındaki Farklar

- ‘Emtia nakliyat sigortası’ nda sigortalanabilir menfaatin malın fiziki varlığı, ‘Taşıyıcı sorumluluk sigortası’ nda ise nakliyecinin yasal sorumluluğudur.

‘Emtia nakliyat sigortaları’ nda primi mal sahibi öderken, ‘Taşıyıcı sorumluluk sigortaları’ nda taşıyıcı ödemektedir.

- Sorumluluk sigortalarında sigortacının sorumluluğunu sınırlayan bir teminat limiti söz konusu olup, bu limit taşınan malın değerinden düşük olabilmektedir. Emtia nakliyat poliçelerinde ise sigorta bedeli malın fatura değeri ve buna ek masraflardan oluşmaktadır.
- Emtia nakliyat poliçelerinde sigortalı, malın sahibi veya mal ile ilgili menfaati olan taraf iken, sorumluluk sigortalarında ise nakliyecinin kendisidir. Nakliyecinin sorumluluk sigortaları taşıyıcının kusuru olması durumunda hasarın karşılanmasını esas alırken, emtia nakliyat sigortalarında ise yalnızca poliçede belirtilen genel ve özel şartlara göre meydana gelen hasarları tazmin etmektedir.

4.5.4. Depocu (Depo İşletenleri) Sorumluluk Sigortası ve Kapsamı

Sigortalının, adresi belirtilen kapalı alana sahip depo sınırları içerisinde gerçekleştireceği depolama faaliyetlerinden dolayı, bir sözleşmeye bağlı olarak depolama amacı ile emaneten sigortalının kontrolüne ve sorumluluğuna bırakılan üçüncü kişilere ait emtianın depo sınırları içerisinde yasal sorumluluğunun sigortasıdır. Bu sigorta ile depo sınırları içerisinde bulunan malların yer değiştirme, istifleme, depolama, yükleme-boşaltma faaliyetleri sırasında ortaya çıkabilecek kazalar sonucu söz konusu emtiaya fiziksel olarak verilebilecek hasarlar, özel ve genel şartlar kapsamındaki yasal sorumluluklar çerçevesinde teminat altına alınmaktadır.

Depo işletenin, depolama amacıyla depolama alanında bulundurduğu mallara ait sayılan bu sorumluluklara, işleten ile müşterisi arasında yapılmış olan depo sözleşme maddesinde, depoda bulunan malların hırsızlık sonucu çalınması da dâhil edilmiştir. Dolayısıyla ‘Depocu Sorumluluk Sigortası’ teminatlarına, hırsızlık sigortası genel şartlarında belirtilen ‘ticari hayatta ambar, ardiye, depo ve antrepo ile otel, motel işletmelerinde işletme sahibine ait olmamasına rağmen bulunan üçüncü şahıs mallarının da hukuki sorumlulukları sigorta poliçesine konulacak bir hükümlerle hırsızlığa karşı sigorta güvencesi altına alınabilmektedir (Ulaş, 2005). Poliçeler, olay başı ve yıllık limitli olarak işletme cirosu baz alınarak yapılmaktadır.

Bu husus, ‘depo sözleşmesi örneği’ nin ilgili maddelerinde de belirtilmiştir. Depo işleteninin yasal sorumluluklarını hukuk mahkemelerinde koruyacak olan bu sigorta da **zorunlu değil**, ancak depo işleteninin güven oluşturabilmek ve ticari itibarını korumak adına yapılması gerekli bir sorumluluk sigortasıdır.

4.5.5. Diğer Sorumluluk Sigortaları

Karayolu taşıma organizasyonu ile düzenlenen lojistik faaliyetler çerçevesinde yapılan taşıma ve depolama faaliyetleri, yukarıdaki bazı sorumluluk sigortaları ile doğrudan ilgili olsa da; aşağıda kısaca ayrıntıları belirtilen diğer bazı sorumluluk sigortaları ile de dolaylı olarak bağlantılıdır.

4.5.5.1. Karayolu Zorunlu Sorumluluk (Trafik) Sigortası– Yeşilkart (Green Card) Sigortası - Avrupa Birliği Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası Kapsamları

Karayolu Zorunlu Sorumluluk (Trafik) Sigortası; KTK’ na göre yapılması zorunlu olan iki sigorta poliçesinden biri, halk arasında trafik sigortası olarak adlandırılan sigorta poliçesidir. Motorlu araçların üçüncü şahıslara karşı sorumluluklarını belirleyen ve gerektiğinde tazminat yükümlülüklerinden kurtulmalarını sağlayan mali sorumluluk sigortasıdır.

Düzenlenmesi **zorunlu** olduğundan düzenlenmemesi durumunda cezai yükümlülükleri mevcuttur. Trafik sigortasında; araç sahibinin kendi bedeni zararı ile aracının gördüğü hasar, manevi tazminat talepleri ile motorlu araçlarla ilgili alım-satım yapan kurumların, tamir-bakım-onarım yapan kurumların ve yarışlara katılan araçların neden olduğu zararlar teminat haricindedir.

Zorunlu trafik sigortasında araç primleri, araç çeşitlerine göre (otomobil, kamyon, iş makinası, tanker, vs.) 1’ den 7’ ye kadar olan basamaklandırma sistemine göre uygulanmaktadır. Motorlu aracın ilk kez sigortalanması (aracın ilk kez trafiğe çıkışı ya da mülkiyet değiştirmesi) durumunda 4. basamak baz alınır. Her yıl aracın el değiştirmeden hasarsız olarak düzenli ödeme kapsamında devamlılığı dolayısıyla 3. yıl % 20 hasarsızlık indirimi ile poliçe düzenlenmektedir. Aracın ilgili poliçe döneminde hasar yaparak tazminat ödenmiş olması durumunda, mevcut poliçe basamağı bir

basamak aŖađıya inmektedir. Eğer poliçe döneminde hasar yapılmamıŖ ise, mevcut poliçe basamağı bir basamak yukarıya çıkmaktadır.

BaŖka bir durumda; kazaya karıŖan motorlu aracın saptanamaması ya da trafik sigortası yapılmaksızın verilen bedeni zararlarda, alıntı veya gasp edilerek verilen bedeni zararlarda, zarara uğrayanların mağdur olmasına engel teŖkil etmek için kaza tarihinde yürürlükte olan tazminat tutarları, '**Güvence Fonu**' hesabından, baŖvurulması halinde hak sahibine ödenmektedir. Bu fondan yararlanabilmek için mağdurların, Türkiye Sigorta Birliği (TSB) yönetimindeki kurula baŖvurmaları gerekmektedir.

Ayrıca bu fon kapsamında mali bünyeye zayıflığı nedeniyle ruhsatı iptal edilerek iflasa giden sigorta Ŗirketlerinin sigortalılarının mağdur olmamaları adına satın aldıkları tüm zorunlu sigorta poliçelerinin teminatları karŖılıđında her türlü maddi ve bedeni zararları da '**Güvence Hesabı**' ndan karŖılanmaktadır. Fondan bu kapsamda sadece 'Karayolları Zorunlu Sorumluluk Sigortası' mağdurları değil, araŖtırma konumuza dâhil olan 'Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Sigortası' mağdurları ile 'Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk Sigortası' mağdurları da yararlanmaktadır (WEB_64, 2013). Ölüm halinde ölenin yakınlarına, sakat kalma halinde sigortalıya (maluliyet tazminatı) ve yaralanma halinde kazadan kaynaklanan her türlü tedavi giderleri güvence hesabından karŖılanmaktadır.

YeŖilkart Sigortası (Green Card System); uluslararası motorlu taŖıt sigorta sertifika sistemi olarak 46 ye ülkesi bulunan bir sigorta sistemidir. Sistemin temelinde, 'zorunlu motorlu taŖıt mali sorumluluk sigortası' düzenlenme yükümlülüğü bulunan ülkeler içinde, motorlu taŖıtların neden olduğu maddi ya da bedeni zararların karŖılanması, bulunmaktadır. ye lkeler sınırları dâhilinde bu sistemin geçerliliği, uluslararası sigorta büroları aracılığı ile sürdürülmektedir. BirleŖmiŖ Milletler ilgili komitesince tek tip formatta onaylanmıŖ ve uygulamaya devam etmektedir. Uygulama sayesinde motorlu taŖıtlar her gittikleri ülkede ayrı bir sigorta poliçesi yaptırma gerekliliğinden kurtulmaktadır.

Geçerli teminatlar, taŖıma yapılan ya da turistik amaçlı ziyaret edilen ülkenin yasalarına göre geçerli olan teminatlardır. Yukarıda da belirtildiği gibi, Avrupa

ülkelerinin hemen hemen tamamında uygulanmakta olup, sisteme Avrupa dışından katılan ülkeler de bulunmaktadır.

Üye ülkelere, yapılan turistik amaçlı ziyaretler ve taşıma amaçlı nakliye işleri için de yapılması **zorunlu** bir sigorta poliçesidir. Bu uluslararası anlaşma gereği karayolu ile ülke sınırları dışına çıkıldığında, üçüncü şahıslara verilebilecek zararları karşılamak, hukuki sorumluluklardan kurtulmak amacıyla yapılan bir mali sorumluluk sigortasıdır. Sistemin işlerliği, üye ülkelerde kurulmuş olan Yeşilkart Büroları ile sağlanmaktadır (WEB_65, 2013). Üye ülkeler; Avusturya, Arnavutluk, Andorra, Belçika, Bulgaristan, Bosna-Hersek, Beyaz Rusya, İsviçre, Kıbrıs, Çek Cumhuriyeti, Almanya, Danimarka, İspanya, Estonya, Fransa, Finlandiya, İngiltere, Kuzey İrlanda, Yunanistan, Macaristan, Hırvatistan, İtalya, İsrail, İran, İrlanda, İzlanda, Lüksemburg, Letonya, Litvanya, Malta, Fas, Moldova, Makedonya, Karadağ, Norveç, Hollanda, Portekiz, Polonya, Romanya, Rusya, İsveç, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, Tunus, Türkiye ve Ukrayna' dır.

AB Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası (AB Tek Sigorta); Avrupa Birliği sınırları dâhilindeki ülkelerde karayolu ile eşya taşıyan araçlara tüm sigorta şirketlerinin teminat vermekle yükümlü olduğu **zorunlu** araç sigortasıdır. Green kart sigortasının, gelişmiş bir versiyonu olduğu söylenebilir.

Türkiye merkezli karayolu ile uluslararası eşya taşıyan nakliyecilerin kullandıkları araçlar için, uygulama sahasındaki AB ülkelerine yapılan taşımalarda 'green kart' sigortası yapılmaktadır. Trafik sigortasından farklarından biri, sınırlarımızın dışına çıkan araçların üçüncü ülkelerde vereceği zararları karşılamak amaçlı yapılmış olmasıdır. Her iki sorumluluk sigortası da aynı amaca yönelik hizmet etmektedir, sadece geçerli olduğu ülke sınırları farklıdır.

Avrupa Birliği ülkeleri arasında 'Green card system' uygulamasının kaldırılması ile sınır geçişlerinin kolaylıkla yapılabilmesi, beklemlerin azaltılması ve fiziksel olarak green card taşıma ve gösterme zorluğu dolayısıyla Avrupa Birliği ülkeleri için kademeli olarak yeni direktifler uygulamaya alınmıştır. İkinci, üçüncü, dördüncü ve beşinci direktifler ile uygulamada yaşanan sıkıntılara çözümler üretilmiştir. Garanti fonu ile minimum teminatlar, yolcu ve mal teminatları gibi sistem boşlukları doldurulmuş, ülkeler arası tazminat ödeme mevzuatı değiştirilerek mağdur hakları güçlendirilmiştir.

‘Green Card’ dan farklı olarak Avrupa Birliği tek sigorta (Özşar, 2005) uygulamaları çerçevesinde 5. direktife göre mağdur zararlarının, tek teminat ile kişisel zararlarda 1 milyon €, olay başı 5 milyon € olarak belirlenmiş olmasıdır. Ayrıca ilerleyen zamanlarda aynı çerçevede mağdurların kazayı yapan kişi ile değil, direkt olarak sigorta şirketi ile muhatap olacakları yeni bir sistem de geliştirilmektedir (Huppenbauer, 2005).

Ayrıca AB ülkelerinin çeşitli sigorta çözümleri de küreselleşen lojistiğın etkisiyle küçülen dünya üzerinde, küreselleşme yolundadır. Avrupa Birliği tek sigorta piyasası çerçevesinde, dünyanın bir başka yerinde olmayan sigortacılık işlemleri, AB ülkeleri arasında iç dolaşım ile uygulamaya konulmuştur. AB üye ülkeleri tüm sigorta ürünlerini, tüm AB üye ülkelere serbestçe satabilmektedirler. Uygulama aynen, dünyanın herhangi bir yerindeki en ucuz ve en kaliteli mala ulaşımın en kolay şekilde yapılabildiği gibi tasarlanmaktadır.

Sigorta şirketleri üye devlet alıcılara her türlü teminatı verebilmektedir. Uygulama; sigorta şirketlerinin yerellikten evrenselliğe, AB genelinde rekabet gücünü arttırabilmek, tüketicinin en uygun teminata en ekonomik şekilde ulaşımını sağlamak, sigortalı-sigortacı işbirliğini karşılıklı güven çatısı altına alabilmek ve rekabetçi bir anlayış içinde sektörün gelişimine katkıda bulunma amacına hizmet etmektedir. Faaliyetlerin denetimi üye ülkelerin yetkili mercilerinin sorumluluğunda planlanmıştır (Özşar, 2005).

4.5.5.2. İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası (Voluntary Liability Insurance)

Araç sahibine ya da ticari işletenine düşen hukuki sorumluluğın, ‘karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası’ kanuni limitlerini aşması durumunda, aşan kısım için ‘kara taşıtları kasko sigortası’ paket poliçesinde ihtiyari limitler dâhilinde ilave teminat verilebilmektedir. İhtiyari mali sorumluluk sigortası, zorunlu trafik sigortasının karşılamadığı manevi tazminat taleplerini de ek teminat olarak karşılamaktadır. Zorunlu trafik sigortası limiti dışında kalan tazminat talepleri ihtiyari sigortadan karşılanabilir.

Bu teminat belirtildiği gibi, aracın ruhsat sahibi tarafından talep edilmesi durumunda, yalnızca üçüncü şahıslara verilen bedeni ve maddi zararların karşılanabilmesi amacıyla tercih görmektedir. ‘Karayolları zorunlu sorumluluk sigortası’ teminatlarını yeterli görmeyen araç sahiplerinin limit arttırmak amacıyla yararlandıkları bir sigorta şeklidir.

Özellikle taşıma firmalarının araç filoları için, yapılan kasko sigortasına ek teminat olarak düzenlenebildiği gibi, bazı sigorta şirketlerinde ihtiyaca göre yüksek teminatlar ile bağımsız bir poliçe olarak da verilebilmektedir.

4.5.5.3. Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Sigortası

‘Yanıcı, parlayıcı, patlayıcı maddeleri üreten, depolayan, nakleden ve satanların, mesleki faaliyetleri nedeniyle bu maddelerin doğrudan doğruya neden olabileceği olaylar sonucu, kusurları olsun olmasın, üçüncü kişilerin uğrayacağı bedeni ve maddi zararlardan doğacak sorumluluklarını, poliçede yazılı limitler dâhilinde teminat altına alır’ (WEB_66, 2013). Kasten yapılan zarar talepleri, sigortalının kendisinin uğrayacağı zarar talepleri, sigortalıya bir hizmet akdi ile bağlı kişilerin verdiği zarar talepleri ve savaş kapsam dışı olup; manevi tazminat talepleri, ek teminat olarak kapsama dâhil edilebilmektedir.

Sözleşmeden doğan tüm zarar talepleri iki yılda zaman aşımına uğramaktadır. Yapılması **zorunlu** olan bir çevre sigortası ürünüdür. Araştırma konumuz ile ilgili tehlikeli madde taşıyan, depolayan, dağıtım yapan akaryakıt şirketleri, akaryakıt istasyonları, faaliyet alanı havai fişek gibi patlayıcı maddeler olan işletmelerin, bilinçlenmeleri gereken bir konudur.

4.5.5.4. Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk Sigortası

Faaliyet alanı ‘Likit petrol gazı’ olan ve kendi markaları altında doldurdukları veya doldurttukları ve yetkili bayileri aracılığı ile ya da doğrudan pazarladıkları mutfak tüpü ya da LPG’lerin buldukları yerlerde patlaması veya gaz kaçırmaları sonucu üçüncü kişilere vereceği bedeni ve maddi zararları hukuksal sorumlulukları çerçevesinde teminat altına almaktadır.

Likit petrol gazı depolayan, tüp dolumu yapan ve tüketiciye ulaştıran LPG dağıtım firmaları, ‘Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Sigortası’ na ek olarak ‘Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk Sigortası’ nı da yasal olarak yaptırmak zorundadır. Meydana gelen bir kazada zararın önlenmesi veya azaltılması amacıyla sigortalının yapacağı makul ve zorunlu giderler, ‘azami iyi niyet prensibi’ çerçevesince sigortacı tarafından karşılanabilmektedir.

Teminat dâhilinde olan ve olmayan durumlar, ‘Tehlikeli Madde Zorunlu Sorumluluk Sigortası’ ile aynı içeriktedir. Yapılması **zorunlu** olup, diğer sorumluluk sigortalarında olduğu gibi zaman aşımı süresi 6102 sayılı TTK ile iki yıldan on yıla çıkartılmıştır.

4.5.5.5. Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası

Kıyı tesisinden kaynaklanan bir olay sonucu Türkiye’ nin iç suları, karasuları ve kıta sahanlığı içindeki deniz yetki alanlarında ortaya çıkan çevre kirlenmesi ya da kirlenme tehlikesinin neden olduğu temizleme masrafları, atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masraflar, üçüncü şahısların yaralanma ve ölümünden kaynaklanan zararlar ve özel mallarda meydana gelen zararlardan dolayı sigortalıya gelecek hukuki sorumluluğu poliçede yazılı tutarlara kadar tazmin eden sigorta türüdür.

Açık deniz tesisleri ve boru hatları, kıyı veya kıyıya yakın tesislerde denizlerin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesine neden olabilecek faaliyetlerde bulunan tesislerin yaptırması **zorunlu** olan bir poliçedir. Kirlenme; olay sonucu petrol ve diğer zararlı maddelerin, canlılara ve deniz yaşamına zarar verecek, insan sağlığı için tehlike oluşturacak, yasal denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve ekolojik dengeyi bozucu şekilde deniz çevresine yayılması anlamına gelmektedir.

Poliçe kapsamında; ölüm, sakatlık, tedavi giderleri, maddi hasar, temizleme masrafları, atıkların taşınması ve bertarafı teminatları bulunmaktadır. **Kapsam dışındaki durumlar;** sigortalı tarafından talep edilen tazminatlar, manevi tazminat talepleri, savaş ve askeri hareketler, nükleer atıklardan kaynaklı zararları önleyici önlemler, ani ve beklenmedik şekilde oluşmayan kirlilik ile zamanla gerçekleşen kirlilik sonucu ortaya çıkan durumlar ve doğal afetler’ dir.

‘Sorumluluk Sigortaları’ nda hasar gerçekleşmesi durumunda istenilen belgeler;

- Hasarın trafik kazası sonucu oluşması durumunda kaza zaptı, sürücü belgesi, ehliyet ve ruhsat,
- Varsa görgü tanıklarının ifade tutanakları,

- Yaralanmalarda tedavi masraflarına ilişkin harcama belgeleri,
- Ölüm olması durumunda ölüm belgesi, vukuatlı nüfus cüzdan örneği, veraset ilamı, ölen kişinin kazanç belgesi,
- Sorumluluk sigortasının çeşidine göre istenebilecek diğer belgeler’ dir (WEB_49, 2014).

4.5.6. Gerçekleşmiş Sorumluluk Hasarlarından Örnekler

Sorumluluk sigortalarında üçüncü şahısların yasal hakları alanına giren konularda oluşan hasarlar, bu bölümün inceleme sahasında başlıklar halinde örneklenmeye çalışılmıştır. İncelenen bölümün alt başlıklarında düzenlendiği gibi; ‘Nakliyat Aracısı (Freight Forwarder) Sorumluluğu’, ‘Taşıyıcı Sorumluluk’ ve ‘Depocu Yasal Sorumluluk’ Sigortaları, taşıma riskleri konusunda direkt ilgili sorumluluk sigortalarıdır. Ancak, bu başlıklar altında toplanamayan fakat diğer sorumluluk alanları başlığı altında toplanabilecek tüm sorumluluk alanlarını kapsayan ‘Üçüncü Şahıs Sorumluluk’ Sigortaları da endirekt olarak ilgili sorumluluk sigortalarıdır.

Sorumluluk sigortaları, kavram olarak oldukça geniş bir perspektiften bakılmayı gerektirir. Farklı bakış açıları olsa da görüşlerden biri, sorumlulukların nedeninin özgürlüklere dayandırılabilmesidir. Kişi ya da kurumun özgürlüğünün bittiği yerde, diğer kişi ya da kurumun özgürlüğünün başladığı kabul edildiğine göre konu; kişi ya da kurumun sorumluluklarının, bittiği yerde bir diğerinin başladığının kabulü olarak genişletilebilir de. İnceleme alanımız kurumlar olduğuna göre sorumluluklar, yasal çerçevede bir işletmenin faaliyet alanı sınırlarında ve yasal sözleşmelerin bağlayıcılığında yüklendikleri sorumluluğun bittiği yerde, bir diğer kurumun yasal bağlayıcılıkları devreye girmektedir. Bu durum konumuz çerçevesinde bir malın bir yerden bir yere aktarılması sürecinde ve yeniden dönüşümünde aracı olan son kurumun da görevini tamamlamasıyla sona ermektedir.

Bu çerçevede yaşanan gerçekler zaman zaman karar mercilerinin bile zorlanmasına neden olabilecek kadar çeşitlilik gösterebilir. Bu alanda karşılaşılmış karmaşık olaylardan bazı örnekler verilebilir.

Örnek Hasar: Yapılan başvuruda; Sigorta Şirketi' nin düzenlediği 'Taşıyıcı Sorumluluk Sözleşmesi' ile oluşan hasar dosyasını gabari olduğu gerekçesiyle reddettiği, taşınan yükün ölçümlerinin boy 7135 mm x 2350 genişlik x 2795 yükseklik şeklinde olduğu ve 6 ton ağırlıktan oluştuğu, yükü taşıyan aracın ölçümlerinin ise 1360 mm uzunluk 2.50 mm genişlik 3.50 mm yükseklikten oluştuğu ve kasa içi sayıldığı, şirketin oluşan hasarı gabari sayarak ödemeyi reddettiği, Karayolu Taşıma Yönetmeliğine göre ödenmesi gerektiğini belirterek KDV hariç 5.500 €' nun tahsili için talepte bulunulmuştur.

İnceleme sonucu; başvuru sahibi firma ile sigorta şirketi arasında geçerli olan 'Abonman Sözleşmesi' kapsamında Taşıyıcı Mali Sorumluluk poliçesi ile teminat altına alınmıştır. Araç karayolunda yüksekliği 4.00 metre olan üst geçide çarpmış ve maddi hasarlı kaza meydana gelmiştir. Kazada araçta yüklü bulunan tank zarar görmüştür. Ekspert tarafından yapılan tespitte aracın yükle birlikte yüksekliğinin 4.20 metre olduğu oysa aracın geçmeye çalıştığı köprünün 4.00 metre olduğu, poliçe ile verilen teminatta istisnalar bölümünün 2. maddesinde 'teminat altına alınan bir araçla yapılan taşımada, münhasıran istihap haddinin aşılmasından veya gabari dışı yüklemekten meydana gelen her türlü hasar ve ziyaların teminat dışı olduğu' belirtilmiştir. Eklenen fotoğraflarda da uyarıcı levhalarda yüksekliğin 4.00 metre olduğu sabittir. Sigortalı kasa içi yüksekliği gibi bir iddiada bulunmuş ise de; gabari yüksekliği aracın yer yüzeyinden hesap edilmektedir. Başvuru sahibine ait taşımayı yapan aracın taşıdığı yükün yerden yüksekliği 4.20 metredir. Araç sürücüsü köprüden geçmeye kalkmış, hasarın oluşmasına neden olmuştur. Ekspert tarafından yapılan hasar tespitinde de hasarlı tank üzerinde tutanakta belirtilen hasarlar tespit edilmiştir.

Meydana gelen hasar gabari yüksekliğine uyulmaması nedeniyle olduğundan, sigorta şirketinin hasarı reddetmesi sigorta genel şartları ve poliçede kayıtlı istisnaya uygun olduğundan başvuru sahibinin başvurusunun reddine karar vermek gerekmiştir.

Sonuç olarak; başvuru sahibinin başvurusunun reddine, masraf ve avukatlık ücretinin başvuru sahibi tarafından ödenmesine, dosyanın, HUMK (Hukuk Usulü Mahkemeleri Kanunu) hükümleri gereği tasdiki için ilgili mahkemeye sevk edilmek üzere, Sigorta Tahkim Komisyonu Müdürlüğüne teslimine 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu' nun 30' uncu maddesinin 16.' ncı fıkrası uyarınca dosya üzerinde ve kesin olarak oybirliği ile

karar verildi' (02.11.2010 tarih ve K-2010/469 sayılı karar). (Sigorta Tahkim Komisyonu Hakem Karar Dergisi, sayı 4).

Örnek Hasar: Türkiye' den İtalya' ya seyir halindeki treylerin kasasında bulunan eşyalardan olan yanmış haldeki makine ve 5 kap 4.908 kg. çelik profilin bulunduğu ve diğer eşyaların da tamamının yanmış ve kullanılmaz halde olduğu tespit edilmiştir. Araç sürücüsünün beyanından, hareket halinde iken dorseden dumanların çıktığı ve aracın alev alarak yanmaya başladığı anlaşılmaktadır. Çıkan yangında tekstil malzemesi yüklü yabancı plakalı aracın dorsesi ve içerisindeki malzemeler tamamen hasar görmüştür. Az hasar görmüş eşyaların tamamı, alt nakliyecisi firma tarafından tedarik edilen farklı bir dorseye dökme yük olarak istif edilmiş ve yeniden gümrük mührü uygulanmıştır. Yanmış eşyalardan yalnızca 1 adet makine ile 5 kap çelik profil eşyanın hasarlı olduğu, diğer eşyaların ise yanmış olduğundan fiziki tespit yapılamadığı eksper raporunda belirtilmiştir. Nakliye aracında çok farklı firmalara ait muhtelif emtialar bulunmaktadır.

Taşınan mal bedeli 339.420,22 € iken, taşıma sigorta bedeli olarak sigorta poliçesinde yazılı olan tutar 500.000 €' dur. Ancak, eksper incelemesinden sonra tutulan raporda, belirtilen hasar görmüş malın hasar bedeli 88.263,83 € olarak yazılmıştır. CMR hükümlerinin geçerli olduğu eşyalar üzerinde hasar tespiti yapılırken, CMR hükümleri gereği hesaplanan SDR tutarı karşılığı € miktarı dikkate alınmıştır.

Nakliye Aracısı Sorumluluk Sigortası özel şartı gereği poliçede belirtilmiş olan muafiyet miktarı ise 1.500 €' dur. Eksper raporunda sigorta ettirenin ödemesi gereken tazminat bedeli olarak; $(88.263,83 - 1.500 = 86.763,83)$ € 86.763,83 € belirtilmiştir. Mağdur/alıcı firma talebi 206.205,38 € olarak yazdırılmıştır. Sigortalı firma, alt nakliyecisi konumundadır. CMR hükümleri gereği, hesaplanan SDR tutarının karşılığı € miktarı yüksek olduğundan hasarın hesabında mal faturası dikkate alınmıştır. Mağdur/alıcı firma, fatura bedelini ve navlun bedelini talep etmiştir. Emtia tamamen yandığı için sovtaj imkânı bulunmamaktadır. Zarar gören diğer mağdur firmalar tarafından da, kendi nakliyat-emtia poliçelerinden kendi sigorta şirketlerine emtia hasar bedeli olarak hasar ihbarında bulunulmuştur. Bu firmalardan sigortalı firmaya rücu dönüşü olabilecektir.

Sonuç olarak; İtalya' dan Türkiye' ye treyler ile yapılan nakliye sırasında seyir esnasında aracın dorse lastiklerinin patlaması sonucu çıkan yangının, dorse içine

sıçraması ve buradaki istifli emtiaları etkilemesi sonucu oluştuğu anlaşılmıştır. Ekspert raporunda ödenebilir tazminat bedeli 86.763,83 € olarak karara bağlanmıştır' (Anadolu Sigorta Nakliyat Hasar Servisi 125086308-8 nolu hasar dosyası).

Örnek Hasar: Ordu' dan Gürcistan' a toplam 92.935 \$ değerinde 6 adet KIA marka sıfır araç, önce bir gemiye yüklenmiş ve denizyolu ile Derince limanına indirilmiştir. Gümrük işlemlerinin tamamlanmasının ardından sigortalı nakliyecisi firma sorumluluğunda karayolu ile Gürcistan' a nakledilmek üzere treylere yüklenerek yola çıkartılmıştır. Taşıma sırasında karayolu üzerinde park halinde bulunan tomruk yüklü bir kamyonu arkadan çarpması sonucu oluşan kazada, iki adet şahıs olay yerinde ex olmuş, treyler sürücüsü yaralanmış, taşıma aracında ve yüklü bulunan sıfır araçlarda hasar meydana gelmiştir. Araçların fotoğrafları çekilerek hasar dosyasına eklenmiş ve ekspert tarafından görülmüştür. Nakliyecisi aracın dorse kısmı kaza sırasında pert hale gelmiş, ayrıca taşınan 5 adet aracın dorsede sıkıştığı, 1 adet aracın ise dorseden aşağı düşmüş olduğu görülmüştür. Araçlardan 4' ü ağır şekilde, 2' si ise kısmi olarak hasarlanmıştır. Sigortalı alıcı, hasar bedeli olarak 72.000 € talep etmektedir. Hasar hesaplamasında araçlardan biri için yapılan SDR hesaplaması alış faturası fiyatını aştığından, alış faturası tutarı dikkate alınmıştır. Olay, sigortalı nakliyecisi firma sorumluluğunda yapılan taşıma sırasında meydana geldiğinden hasarda rücu olanağı bulunmamaktadır. İki adet araç dışındaki diğer araçlar için pert kararı alındığından sovtaj imkânı bulunmaktadır. Her bir araç için; 02.02.2013 tarihli TCMB döviz kurundan SDR hesaplaması, (kg*8,33 SDR/kg 1,549,95 \$) olarak yapılmış olup, ekspertiz raporunda;

Hasar Bedeli: 60.913,00 \$

Vinç Hizmet Bedeli: 454,13 \$

TOPLAM: 61.367,13 \$

Tenzili Muafiyet: 350,00 \$ (459,48 TL)

TOPLAM HASAR BEDELİ: 60.907,65 \$ (60.907,65 \$*1,7616 kur=107.294,92

TL) olarak belirtilmiştir.

Sonuç olarak; ‘Yurtiçi Taşıyıcı Sorumluluk Sigortası’ ile sigortalı olan alıcı firmanın talebi olan hasar bedelinden, ekspertiz raporunda onaylanan 107.294,92 TL. nin ödenmesi yönünde karar verilmiştir (Anadolu Sigorta Nakliyat Hasar Servisi 148300313 nolu hasar dosyası).

Örnek Hasar: Sigortalı bir kargo firması tarafından Antalya’ dan İstanbul’ a götürülmek üzere yüklenmiş olan muhtelif emtianın bulunduğu kamyon, tek taraflı bir trafik kazası sonucu alev almış ve yaralanmalı ve maddi hasarlı araç ile aracın içerisinde bulunan muhtelif alıcılara muhtelif emtianın tamamı yanmıştır. Araç başına sigorta bedeli teminatı max 200.000 TL olup, sigortalı tarafından talep edilen hasar bedeli 175.000 TL dir. Aracın tamamen yanmasından dolayı pert kararı alınmıştır. Sigorta poliçesi incelendiğinde; ‘yanıcı, parlayıcı ya da patlayıcı her türlü maddeler ve sıvı maddeler teminat dışıdır’ denilmesine rağmen, taşınan emtia arasında çakmak bulunduğu tespit edilmiştir. Emtianın büyük bir kısmının yanmış olması nedeniyle sovtaj imkânı bulunmamakla birlikte, iki koli mal için sovtaj düşüldüğü belirtilmektedir. Sigorta poliçesinde ‘alt taşıyıcılara rücu hakkı saklıdır’ denildiğinden alt taşıyıcı olan kişi, sağlam teslim aldığı emtianın tamamının hasarlanmasından sorumlu tutulmuş olup, rücu hakkı bulunmaktadır.

Ancak, yukarıda belirtilen çakmak emtiasının araç içinde bulunmuş olmasından kaynaklı olarak sigortalının tazminat talebi sigorta şirketi tarafından red edilmiş, herhangi bir tazminat ödenemeyeceği bildirilmiştir.

Sonuç olarak; konu olan ‘Yurtiçi Nakliyecisi Sorumluluk Sigortası’ hasarı ile ilgili sigorta şirketinin kararı, ‘Sigorta Tahkim Kurulu’ na gönderilerek yeniden incelenmesi sağlanmıştır. Tahkim kurulu incelemesinde, yangının çakmaklardan çıkmadığı, çıksa idi hiçbir çakmağın ve karton kolisinin sağlam şekilde kalması ve dağılmasının mümkün olmayacağı, yakın sebep olarak çakmak emtiasının taşınması değil, araç sürücüsünün dikkatsizliği olduğu açıkça belirtilmiştir. 25.01.2013 tarihli ve 2013/134 sayılı ‘Uyuşmazlık Hakem Kararı’ ile, toplam hasar bedeli olarak emtia fatura değerleri üzerinden KDV dâhil 185.881,74 TL. belirlenmiş, kaza tarihinden itibaren yasal faizleri ve yargılama giderleri ile birlikte sigortalıya toplam 204.324,74 TL ödenmesine karar verilmiştir (Anadolu Sigorta Nakliyat Hasar Servisi 123808008-0002 nolu hasar dosyası).

Örnek Hasar: Almanya’ dan İstanbul’ a karayolu ile, olay başına ve yıllık toplamdaki 100.000 \$ değerinde elektronik malzeme (9540 adet bilgisayar hard disc) sevk edilmek üzere araca yüklenmiştir. Araç Halkalı Gümrüğü’ ne varmış ve gümrük işlemleri yapıldıktan sonra teslim edilecek depoya indirilme işlemine başlanmıştır. İçerisinde 720 adet hard disc bulunan paletlerden birinin depo raflarına yerleştirilmesi sırasında düşerek hasarlanmıştır. Ekspertiz incelemesinde, hard disclerin özel plastik kaplara yerleştirilmiş ve istiflenmiş olduğu görülmüştür. Sigortalı ile yapılan görüşmede emtianın hassas bir elektronik ürün olarak düşme sonucu üzerinde ‘bad sector’ oluşmasına neden olduğundan kullanılamayacağı bilgisi alınmıştır. Sovtaj durumunun ise mümkün olduğu ancak bunun da ürünler üzerindeki garanti belgelerinin çıkartılması ve seri numaralarının kaydedilmesi suretiyle olabileceği ekspertiz tarafından belirtilmiştir.

Sigortalı tarafından yaptırılmış olan ‘‘Depocu Yasal Sorumluluk Sigortası’ teminatı gereği; sigortalının poliçede adresi belirtilen kapalı alana sahip depo sınırları içerisinde gerçekleştireceği depolama faaliyetlerinden dolayı, üçüncü şahıslara ait emtianın depo sınırları içerisinde yer değiştirme, istifleme, yükleme, boşaltma faaliyetleri sırasında ortaya çıkabilecek kazalar sonucu emtiaya verilebilecek hasarlarla ilgili üçüncü şahıslara karşı yasal sorumlulukları teminat altına alınmıştır’ maddesi gereği; sigortalı tarafından açılan hasar dosyası değerlendirmeye alınmıştır. Her bir olay başına 1.000 \$ olarak poliçede belirtilmiş olan muafiyet ile sovtaj bedeli hesaplanmasında, 01.03.2013 olan hasar tarihindeki TCMB döviz satış kuru (1,80420 TL*kur) dikkate alınmıştır.

Ekspertiz raporunda; (hasar bedeli 33.336 \$*muafiyet 1.000 \$*sovtaj 13.330 \$=19.006 \$) ödenebilir hasar bedeli olarak, (19.006 \$*1,80420 kur=34.290,63 TL) belirlenmiştir.

Sonuç olarak; hasarlı mal bedeli olan 19.006 \$ karşılığı TL.’ nin sigortalıya ödenmesi kararı alınmıştır (Anadolu Sigorta Nakliyat Hasar Servisi 12140311-0001 nolu hasar dosyası).

4.5.7. Hukuksal Boyut ve Anlaşmazlıklarda Dava Örnekleri

Dava Konusu: Davalı sigortalı yükte meydana gelen hasarın sigorta poliçesi teminatı dışında kaldığını, bu nedenle gerek sigorta ettirene, gerekse zarar görene karşı sorumluluklarının doğmadığını savunarak, davanın bu yönden de reddini istemiş bulunmaktadır.

Gerçekten de diğer sigorta nevilerinde olduğu gibi, sorumluluk sigortalarında da sigortacı, sigorta poliçesine eklenen özel koşullarla bazı hallerin sigorta teminatı dışında kalmasını sigorta ettirenle kararlaştırabilir. Böyle bir durumda asıl menfaati poliçeyle teminat altına alınan sigorta ettirenin sigortacıya başvuramayacağı durumlarda, doğrudan doğruya sigortacıya başvurma hakkı tanınan zarar gören üçüncü kişi ile onun halefinin de sigortadan tazminat isteme hakkı aynı koşullarla sınırlandırıldığı kabulü ile onun da sigortacıya başvurması sonucuna varılmalıdır.

O halde, hâsıl olacak sonuç çerçevesinde bir hüküm kurulması gerekirken, eksik incelemeyle karar tesisi doğru görülmediğinden kararın bu yönden bozulması gerekmiştir' (Özel Daire' nin 25.04.1989 gün, 1988/5101 esas ve 1989/2606 sayılı kararı).(Ulaş, 2005).

Dava Konusu: Dava, ihtiyari mali sorumluluk sigorta poliçesine dayalı bir destekten yoksun kalma tazminat davasıdır. Bu poliçe ile güvence altına alınan şey, poliçe genel şartları madde 1 gereğince araç sahibinin aracın kullanılmasından doğan hukuki sorumluluğundan, üçüncü kişilere ödemek zorunda kalacağı maddi tazminattan dolayı mal varlığında meydana gelebilecek eksilmeyi güvence altına almış olmaktadır. Uyuşmazlığı, can sigortasının bir çeşidi olan kaza sigortası hükümlerine göre değil, tazminat ilkelerine göre çözümlenmelidir.

Bilindiği üzere şahıs sigortası ile sorumluluk sigortaları ayrı hukuki esaslara tabidir. Şahıs sigortaları meblağ sigortası olduğu için burada zararın giderilmesi söz konusu olamaz. Önemli olan poliçedeki belirlenen paranın ödenmesidir. Sorumluluk sigortasında amaç, gerçek zararın sigortacı tarafından tazmin edilmesidir. Bu itibarla davacılar vekilinin olaya TTK 'nun 1336. maddesinin uygulanması gerektiği yönündeki iddiası yerinde değildir (Özel Daire' nin 27.09.1979 gün ve 1979/4077-4237 yılı kararı). (Ulaş, 2005).

Dava Konusu: Davacı, davalıya ait işyerinde meydana gelen infilak ve yangın sonucu davacıya ait araçtaki zararın tazminini istemiştir. Davalıya ait işyerlerinin faaliyetlerine ilişkin sorumluluk sigortası düzenleyen davalı Sigorta Şirketi meydana gelen patlama ve yangının sigorta sözleşmesi hükümleri gereğince teminat dışı olduğunu savunmaktadır.

Davalı ile Sigorta Şirketi arasında düzenlenen Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigorta Poliçesinin ‘Sigortalanan Risk’ başlıklı 5/c maddesinde, ‘sigortalının dolmuş tesislerinde veya depolama yerlerinde meydana gelecek yangın ve infilak olaylarında komşulara rücu edilecek zararlar’ teminat kapsamında sayılmış ise de, poliçenin ‘Genel İşletme Rizikosu’ başlıklı kısmının 4/2-b maddesinde, ‘yanıcı veya patlayıcı maddelerin kullanım şartlarına aykırı kullanımından doğacak hasarlar teminat haricidir’ hükmü getirilmiştir.

Davalı sigortacı, silindirik depolama tanklarında basınç testleri yapılırken yönetmelik hükümlerine aykırı olarak su yerine, patlayıcı ve yanıcı oksijen maddesinin kullanıldığını, bu nedenle hasarın sigorta kapsamında olmadığını savunduğu halde, mahkeme kararında bu savunma ve itiraz üzerinde yeterince durulmamıştır.

Bu durumda mahkemece, yanıcı-patlayıcı maddeler ve depolama tanklarının basınç ile testleri konusunda uzman bilirkişilerden kurul oluşturularak, tarafların belirtilen iddia ve savunmalarını ve özellikle poliçenin ‘İstisnalar’ 4/2-b maddesi hükmünü değerlendiren bir rapor alınması ve elde edilecek sonuca uygun bir karar verilmesi gerekirken, henüz kesinleştiği dahi belli olmayan İstanbul 4. Asliye Ticaret Mahkemesi’ nin 2000/1145 esas, 2001/1496 karar sayılı kararına dayanarak, eksik inceleme ile yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiş, kararın mümeyyiz davalı yararına bozulması gerekmiştir (Özel İdare’ nin 05.05.2003 gün ve 2002/11966 esas, 2003/4387 karar sayısı). (Ulaş, 2005).

Dava Konusu: Taşıyıcı malların niteliğinin gerektirdiği soğutucunun seçilmiş olması ve yolculuktan önce çalıştığının kontrol edilmiş olmasına rağmen, taşıt şoförünün yüklemeyi beklediği sırada taşıtın kapısını altı saat açık bırakmış olması nedeniyle hasar meydana gelmiş ve mahkeme taşıyıcıyı sorumlu tutmuştur (Riom Mahkemesi’nin 21.10.1982 tarihli, bu kararı yayınlanmamış, Theunis, J: International Carriage of Goods by Road, (CMR) London 1987, sayfa 126 dan naklen alınmıştır). Aynı şekilde, benzer bir olayda gerekli soğutuculu taşıt kullanılmasına rağmen, taşıt şoförünün içerideki ısıyı kontrol etmemesi, zira araçta içerisinin ısınıp gösteren bir termometre olmaması sebebiyle oluşan hasardan taşıyıcı sorumlu tutulmuştur (Koblenz,(OLG) İstinaf Mahkemesi’ nin 02.07.1976 tarihli kararı için bkz. Verkehrsrecht 1976, sayfa 1153).

Taşıyıcının yükün gerektirdiği özel donanıma uygun koşulu sağlamış olmasına rağmen hasar meydana gelmişse, söz konusu özel donanımın yanlış kullanılması nedeniyle oluşmadığının ispat yükü taşıyıcıdadır. Bu nedenle taşıyıcının özel donanımlı araç kullanılmasına rağmen kayıp veya hasarın meydana geliş nedenini, CMR' ın 17/2. maddesinde belirtilen mala özgü nedenler, kaçınılmaz gecikme gibi sebeplerle açıklaması gerekecektir (Akıncı, 1999).

4.6. YEŞİL LOJİSTİK–GERİ DÖNÜŞÜM LOJİSTİĞİ ve SİGORTA İLİŞKİSİ

Global Supply Chain Forum' a göre (Büyükyazıcı ve Başkak, 2010) '**Tedarik Zinciri Yönetim Süreçlerini;**

- Müşteri İlişkileri ve Müşteri Hizmetleri Yönetimi
- Talep ve Sipariş Yönetimi
- Üretim Akış Yönetimi
- Tedarik
- Ürün Geliştirme ve Ticarileştirme
- **Dönüşler,**

olarak tanımlayabiliriz. Lojistik ise; müşteri ihtiyaçlarını karşılamak üzere, üretim noktası ve tüketim noktaları arasındaki mal ve hizmetlerin ve bu hizmetler ile ilgili bilgilerin ileri ve geri yöndeki akışları ile depolanmalarının etkin ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması ve kontrolünü içeren tedarik zinciri süreci aşamasıdır. Araştırmamızın içeriği mal trafiği olduğundan bu bölümde de sürecin yalnızca mal geri dönüşleri ile ilgili olan kısmı üzerinde durulacaktır.

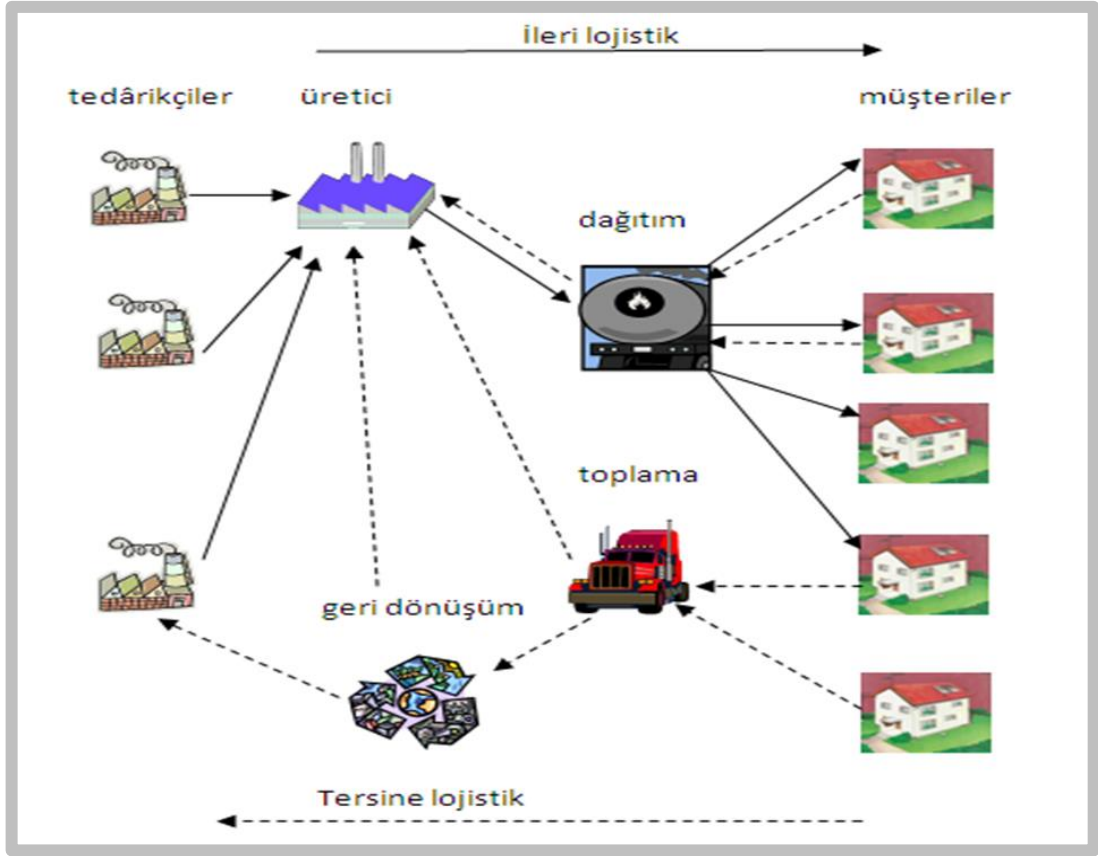
Tedarikçilerden ve tedarikçilerin tedarikçilerinden temin edilen hammadde ve yarı mamuller üreticide toplanır, üretim bandından mamul hale gelerek çıkışından sonra, müşteri dağıtımını yapılır. Bu durum '**ileri lojistik**' olarak adlandırılabilir. Nihai tüketicinin mamul malı kullanımından sonraki aşama, geri dönüşüm için bu kez nihai tüketiciden toplanan mamul malın geri dönüşüm tedarikçisine '**tersine lojistik**' adı

altında geri toplanması durumudur. *'Tersine Lojistik, hasarlı, defolu, ve ömrünü tamamlamış ürünlerin tamir, bakım, ayrıştırma veya yok etme amacıyla tedarik zinciri içerisinde aksi yönde hareket etmesidir'* (Erdal vd, 2. Baskı).

'Yeşil Lojistik' olarak terminolojiye yerleşmiş olan kavram içinde kullandığımız 'yeşil' eko sisteme duyarlı ve çevreye uyumlu anlamında kullanılmış, iki olgu bir araya getirildiğinde oluşan yeşil lojistik ise; çevreye duyarlı taşıma ve dağıtım sistemleri olarak literatüre yerleşmiştir. *'Yeşil Yönetim' olarak adlandırılan, kaynakların doğru kullanımı ve geri dönüşüm kültürünün geliştirilmesi şeklinde açıklanabilecek bir anlayışı beraberinde getirmektedir'* (Erdal vd, 2. Baskı).

Yeşil lojistik, karayolu taşımacılığındaki kahverengi sektörün çevreci yaklaşımı olarak hızla fark yaratma gayretindedir. 1990' lı yılların başlarından itibaren kaynak kıtlığına çözüm niteliğinde, özellikle Avrupa' lıların gelişen çevre bilinci ile birlikte iklim değişikliği ve çevresel kirlilik bir tehdit unsuru olarak görülmeye başlanıp, konu üzerinde farkındalık yaratılması sonucu konuşulmaya başlanmıştır.

Yeşil lojistik; çevreye en az zarar verecek lojistik faaliyetlerin gerçekleştirilmesi amacıyla, bu faaliyetlerin çevre üzerindeki olumsuz etkisini ölçmek ve en aza indirmeye çalışmaktır. Bu yaklaşım sonucu çevreye duyarlı teknolojiler ve çevresel yönetim sistemleri geliştiren şirketlerin, üstlendikleri sosyal sorumluluk bilinci ile tüketicinin takdirini topladıkları gözlenmektedir. Sürdürülebilir bir çevre için bilinçli bir tüketim gerekir. Hem maliyetlerin minimize edilmesi, hem de sosyal sorumluluk devamlılık arz etmelidir. Geri dönüşümün önemi anlaşıldıkça, bilinçli tüketim de artmaktadır.



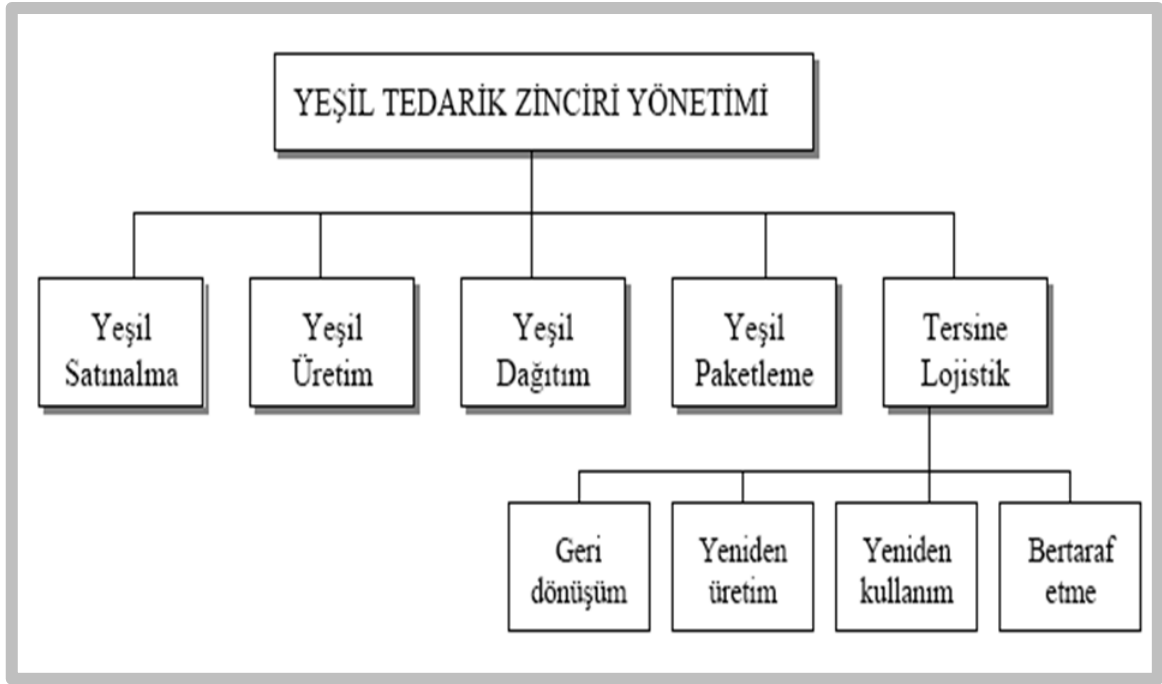
Şekil 4.1.: İleri ve Tersine Lojistik Döngüsü

Kaynak: Büyükyazıcı ve Baskak, 2010

Lojistik sektörünün çevreye olan ilgisi, kendine yeni pazar fırsatları yaratmış, geleneksel ileri dağıtım üreticiden tüketiciye ambalajlama, depolama, stok yönetimi ve taşıma arayışı içindeyken çevresel konulara olan ilgi, piyasaları geri dönüşüm ve imhaya açmış, yerini yeni tersine lojistik alt sektörü halinde gelişmeye bırakmıştır. Bu tersine dağıtım, atıkların ve kullanılan malzemelerin bertarafını, kullanılmayan mamullerin, bozulan, arızalanan malların taşınmasını kapsamaktadır.

Dolayısıyla burada yeşil lojistik kavramı içinde konumlandırılmış olan geri dönüşümlü ambalaj malzemelerinin kullanımı, yeniden kullanılabilir hale getirilmek üzere geri toplamayı kapsamaktadır. Şekil 4.3. de; yeşil lojistiğin sadece ambalajda değil, her alanda çevreci olarak yapılandırılması üzerine kurgulanmıştır. Çevreye duyarlı geri dönüşümü yapılabilir, yeniden kullanıma uygun, satın alma, üretim, ambalaj ve etiketleme yapılmalı, bu ürünler aynı zamanda dağıtım sürecine

girdiklerinde de çevreyi kirletmeyen, karbon emisyonlu, hatta EU-5 standardını yakalamış araçlar ile müşteriye, geri dönüşüme ya da bertarafa gönderilmelidir.



Şekil 4.2.: Yeşil Tedarik Zinciri Yönetimi

Kaynak: Büyükyazıcı ve Baskak, 2010

Küreselleşen dünyada lojistik, çağdaş taşımacılık sisteminin merkezinde konumlanmıştır. Karayolu Taşımacılığı, % 85 ile ulaşım sektörü içinde en yüksek sera gazı emisyonu kaynağı durumundadır. Karayolundan kaynaklanan emisyon miktarı sürekli artış göstermeye devam etmektedir (UTA Lojistik Uluslararası Lojistik Dergisi, Temmuz 2012, sayı 7, 2012). ‘Yapılan bir araştırmaya göre bir birim malın üretilmesi için gereken hammadde tedariği, malın üretilmesi ve market rafına konulmasına kadar olan süreç boyunca harcanan CO²’ nin içerisindeki tedarik zincirinin payı yaklaşık % 10-13 civarındadır. Bu da lojistik hizmetlerin önemini bir kez daha göstermektedir. Bu yüzdendir ki tedarik zinciri içerisindeki süreçler ve buna etki eden firmaların yeşil olmaları oldukça önemlidir’ (UTA Lojistik Uluslararası Lojistik Dergisi, Temmuz 2012, sayı 7).

Genel olarak ulaştırma sektörü, dünyadaki CO² salınımının % 30’ undan sorumludur. Öyle ki; ticari karayolu taşımacılığı dünyadaki insan faaliyetlerinden kaynaklanan CO² salınımlarının yalnızca % 3’ ünden sorumludur. Diğer sorumluluk kısmı özel binek

araçlara aittir. Sektör, proaktif bir yaklaşımla 2030 yılına kadar karayolu ile ticari eşya ve yolcu taşımacılığına ait CO² salınımlarını % 30 daha azaltmak gibi iddialı bir hedef belirlemiştir (UTA Lojistik, Temmuz 2012, sayı 7).

Çevreci politikalar zaman zaman lojistik maliyetler ile çelişse de, günümüzde sosyal sorumluluk bilinci ön plana çıktığından tüketici tercihleri dikkate alındığında düzenlemelerin yeni sisteme uyarlanması kaçınılmazdır. Hem gelişen çevre bilinci, hem de sosyal sorumluluk ve katma değer kazanımları açısından yeşil araçların sigortaları ile bu araçlar ile yapılan mal naklieleri devlet tarafından teşvik edilmeli ve desteklenmelidir. Bu yöntemlerden biri vergi indirimleri olabilir.

Taşıma araçlarından çıkan atık ve gazlar çevreye zarar vererek insan sağlığını tehdit etmektedir. Bu durumda karayolu ağırlıklı taşıma sistemine alternatifler getirmek, diğer taşıma yollarını kullanmayı teşvik edici yeni düzenlemelere gitmek gerekebilir. Lojistik taşımalarda kullanılan araçların gaz emisyon ölçümleri düzenli olarak yapılmalı, temiz akaryakıt kullanımı yaygınlaştırılmalı ve hurda araçların kullanımı engellenmelidir. Bu amaçla ülkemizde de bir hurda araç yasası çıkartılarak, 1990 yılından yaşlı olan 200 bin aracın trafikten çekilmesi hedeflenmiş, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın verdiği bilgiye göre bugüne kadar 76 bin civarında araç trafikten toplanmıştır (WEB_66, 2013). 1985 ve daha eski model araçların trafikten çekilmesine yönelik bu teşvik çalışması ile 2003-2004 yılları arasında ulaşım sektöründen kaynaklı CO² emisyonlarında toplam % 4,87' lik bir azalma yaratılmıştır (UTA Lojistik, Temmuz 2012, sayı 7).

Karayolu taşımacılığında kullanılan çeşitli araç tiplerinin yurt içinde ve uluslararası eşya taşımacılığında geçerli ağırlık limitleri yasalarla düzenlenmiştir. Araçların limitlerin üzerinde yüklenmesi, insan, araç, eşya ve doğa için tehlike arz etmektedir. Artan kazalar dolayısıyla sayılan faktörler zarar görmekte, telafisi mümkün olmayan sonuçlar doğurmaktadır.

Kamu otoritesinin çevre duyarlılığı konusunda çıkardığı; 2872 sayılı '**Çevre Kanunu**', 20814 sayılı '**Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği**', 25755 sayılı '**Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği**' ve 25538 sayılı '**Ambalaj ve Ambalaj Atıklarının Kontrolü Yönetmeliği**' gibi yasalar bulunmaktadır. Ancak, çevre ve doğal

kaynakların sürdürülebilirliğinin sağlanmasına yönelik çalışmalar yapılmaması, çıkartılan yasaların denetlenmesi ve yaptırımları konusundaki uygulama yetersizliği ve kamu bilincinden yoksunluk, sistemin sürdürülebilirliğine ve kaynakların gelecek kuşaklara aktarılmasına gölge düşürmektedir.

Her yeşil lojistik etkinliği, geri dönüşüm lojistiği değildir. Örneğin ürünleri enerji tüketimini azaltır şekilde tasarlamayı bir tersine lojistik etkinliği olarak kabul edemeyiz. Daha az plastik içeren ürünlerin tasarlanması yeşil lojistik etkinliği iken, yeniden kullanılabilir ambalajları kullanan ürünlerin üretilmesi bir tersine lojistik etkinliğidir. Tersine Lojistik' te tedarik zinciri içerisinde bazı ürünlerin müşteriden geri toplanma akışında etkisi olan atıkların azaltılabilmesi için Geri Dönüşüm Lojistiği içerisinde Yeşil Lojistik de entegre edilmelidir.

Türkiye'deki mevcut duruma bakıldığında ise; yeşil lojistik uygulamalarının gelişmiş ülkelere oranla çok daha düşük seviyelerde olduğu görülmektedir. Çevre bilincine varmış ve yeşil lojistik konusunda gerekli duyarlılığa sahip lojistik şirketleri, farklı önlemler ve yeni yapılanmalarla katkıda bulunuyorlarsa da, bu konuda alınması gereken uzun bir yol bulunmaktadır. Ülkemizde karayolu taşımacılığının tüm taşıma modları içinde ciddi bir paya sahip olduğu göz önünde bulundurulduğunda Yeşil Lojistik' e verilmesi gereken değerin önemi daha da belirginleşmektedir.

Kurumsal sürdürülebilirlik; ekonomik, çevresel ve sosyal gelişmelerin tetiklediği riskleri doğru yöneterek, ortaya çıkan fırsatları değerlendirip, kurum ve yatırımcılar için uzun vadeli yararların yaratıldığı bir iş modeli olarak karşımıza çıkar. Kurumsal sürdürülebilirlik içinde araştırma konumuzla direkt olarak ilgisi belirgin gözükme de, dolaylı yoldan **'lojistiğin sigorta riskleri'** konumuzla ilişkisi bulunan bölümü irdeleyelim.

Sürdürülebilir kurumsal bir tedarik zinciri sürecinde, sürdürülebilirliğin ve maliyetin en azlanması bakımından sigorta faaliyetlerine de yansması olmaktadır. Yeşil ve geri dönüşüm lojistiğinin birlikte ve bağımsız hareketleri ile yaygınlaşması, sigorta maliyetlerini de en azlamaktadır. Geri dönüşümlü mal taşımalarında da sigorta faaliyetlerine olanak tanınması konusu sigorta şirketlerinin önemsemesi gereken bir konu başlığıdır. Sigorta sektörünün kendini yeniden yapılandırması konusunda

yapılacakların başında, ‘kullanılmış emtia ya da geri dönüşüm malzemelerinin de sigorta değeri taşıması konusuna açıklık getirilmesi’ gelmelidir.

Ekonominin büyüyerek verimliliğin artması ticareti geliştirmekte, personel istihdamını arttırmakta ve ödenen sigorta primlerini yükseltmektedir. Ayrıca; her konuda güvenliğin sağlanması ve sağlıkta koruyucu hekimlik bu konuda ödenen sigorta primlerinde tasarruf yaratmakta ve milli gelire katkı yaratmaktadır. Çevre bilincinde farkındalık, meteorolojik değişimler karşısında alınan önlemler, hava kirliliği yaratan araçlarda karbon emisyonuna karşı savaş açılması, gürültü kirliliğini önleyici tedbirler ve atıkların doğaya kazandırılması gibi yeni yüzyıl yaşamına uyum sağlama metodolojileri de zorunlu olarak sigortaya ayrılan payda gelecekte, alternatif yatırım kaynaklarının kullanımına olanak tanıyacak fonlar oluşması gibi gelişmelere yol açabilir. Bu konuda reasürörler de riskli gördükleri alanların tehlikelerinden uzaklaşıp, daha sakin limanlara doğru daha az riskli alanların sigortalanması konusunda çeşitlilik olanağına kavuşabilirler.

Mevcut durumda, saydığımız iki başlık da, ‘**sigortalanabilir menfaat**’ olarak kabul görmemektedir. Oysaki günümüzde bu türden emtia, geri dönüşüm sonucu (geri dönüşüm için toplanırken ya da geri dönüşümden sonraki dağıtım sırasında) artı bir katma değer ihtiva etmekte, dolayısıyla taşınması, nakliyesi ya da depolanması sırasında da risk taşıdığı lojistik çevrelerince kabul görmektedir.

Ancak sigorta şirketleri bu emtiaların piyasa değerlerini belirlemekte sorun yaşadığından, sigortalanabilir menfaat olarak değerlendirmemektedir. Bu sorun sektörün, geri dönüştürülebilen ürünlerde sıfır ürün alış bedeli ile geri dönüştürüldükten sonraki satış bedeli üzerinden amortisman düşülerek çözülebilecek bir sorun olarak görülmelidir. Sektörün gelişen yüzünde reasürörlerin bu konuya eğilmeleri, hem geri dönüşüm lojistiğini geliştirme adına, hem de sigorta sektöründeki sigortalanabilir kapasitelerin kullanımı adına önemli bir ivme kazandırabilir.

4.7. TİCARİ ve SİNAİ RİSKLERDEN KORUNMA, SİGORTA KAYNAKLI RİSK PAYLAŞIMI ve ÜRETİM POTANSİYELİ OLAN SAHALAR

Sigorta şirketlerinin zaman zaman hasar karşılamada zorluk yaşadığını ve muafiyetleri yükselterek, sigortalı katkı paylarını arttırdıklarını belirtmiştik. Bu konuda sigorta sektörünün bir diğer önlemi de, sigorta havuzunu büyütme, sigortalanan riskleri de kapsama dâhil etme konusu olarak ele alınabilir. Ölçek ekonomilerinde sigortalanan risk ne kadar arttırılabilirse, risklerin telafisinde kullanılan prim havuzundaki birikimin katkısı da o oranda artar.

Zamanla artan ihtiyaçlar; literatüre sivil riziko olarak geçen bireysel konut, araç, sağlık gibi sigorta poliçelerinin yanı sıra avukatlık, hekimlik, mali müşavirlik gibi mesleki sorumluluk sigortalarının yaygınlaştırılması, yönetici sorumluluk, çevre sorumluluk gibi günün ihtiyaçlarına yanıt veren sigorta ürünlerinin geliştirilmesi konusunda sektöre itici güç olabilir. Bu türden poliçelerdeki çeşitlilik, H/P oranı düşük, ticari kârlılığı yüksek sigorta alanlarının getireceği kazanç, hasar olasılığı yüksek alanların yarattığı etkiyi hafifletebilir.

İşletme riskleri olarak ele alınan ve ilgili başlık altında incelenen finansal riskler, ancak finansal sigortalar ile hafifletilebilir. Finansal sigortalar, emniyeti suiistimal, taşınan para-kıymet sigortaları, fidyeye ve adam kaçırma, mesleki sorumluluk ve yönetici sorumluluk gibi alt branşları barındırmaktadır ki, bu üretim, yeni TTK' nın şeffaflık ilkesinden de beslenerek, gelecek yıllarda çok daha önemli bir konuma gelerek, 'ticari sigortalar' adı altında yeni bir uzmanlık alanı yaratabilir.

Dünya ticareti, teknoloji ve yatırımlardaki hızlı gelişmeler, sigorta için yeni alanlar yaratmış; sını ve ticari rizikolar denilen endüstriyel yangın, araç filoları, nakliyat abonman, kümül hacimli sorumluluk sigortaları gibi, çevre koruma, ihracat kredi, ürün sorumluluk, ürün geri çağırma, hukuksal koruma ve benzeri rizikoların da düşünülerek sigorta hacminin arttırılması ve güvence sınırlarının genişletilmesi, kesinlikle geleceğin sigorta ihtiyaçlarından olmaya adaydır. Ayrıca pazarı genişleterek, hasarların karşılanmasını da kolaylaştırabilir.

Ancak artan risk, genişleyen pazarlar, sigortacılıkta iş kabulü için gereken mali donanım ve hacimlerin, mevcut durumu zorlamasına yol açmaktadır. Bu duruma çözüm amaçlı, daha güçlü mali yapılara sahip sigorta şirketlerinin sayısını arttırmak ve bu şirketlerin sigorta sektöründe daha fazla yer bulmasını sağlayabilmek, sermaye yeterliliği ve likidite adına ‘Solvency’ yeterlilik uygulamasına geçilmiştir. Dünyada da çok uluslu şirketlerin sigorta taleplerini karşılayacak yeni sigorta teknikleri geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Kyoto projelerinin ve çevreyle dost ulaşım araçlarının sigortalanması ve karbonun sigortalanabilir hale getirilmesi gibi sigorta sektörünün iklimsel değişikliklerden fırsatlar çıkartması yanında, doğal afetlerin beklenmedik etkilerinin likiditede sorun yaşatması, hatalı risk fiyatlaması, alternatif risk transferine yönelik talep artışı, prototip donanımların sigortalanması, teminat bulmada zorluk gibi olumsuz etkileri de gelecekte mal sigortalarını etkileyecek unsurlardandır (Kumcu, 81). Bugünden gelecek için yol haritası belirleyen sigorta şirketleri de risk değerlemelerini, hangi alanlara ve hangi branşlara yöneltecekleri ile hangi coğrafyalarda riske maruz kalacakları ve karşılaşacakları iş olanaklarını, müşteri profillerini en gerçekçi şekilde analiz etme çabası içindedirler. Bu çerçevede coğrafi bilgilendirme sistemleri, risk haritaları ve olay senaryoları gibi farklı teknikler kullanılmaktadır. İklim değişikliğinin temel nedeni olan sera gazlarının salınımını azaltmak adına çevreye duyarlı mekân ve arazi kullanımı, eko sistemle barışık ulaşım araçlarının yaygınlaşması gibi önlemler, gelecek için hazırlanan iklim politikalarının riskini azaltmaya yöneliktir.

Sigorta sektörü yeni pazarlar peşinde koşarken, sigortalanabilir ve teminat dışı riskleri birbirinden ayırmayı da ihmal etmemeli, sigortalanabilir riskleri ise yönetmeyi amaç edinmelidir. Ancak mevcut durumda özellikle Türkiye’deki sigorta şirketleri doğru yönetemedikleri, riskleri sigortalamamayı tercih etmekte bu durum gelişen nüfus, artan ticaret hacmi ve ilerleyen teknolojiye rağmen havuzu giderek daraltmaktadır.

Ticaret hacminin kapsadığı risklerin ne kadarının sigortalı olduğu, kullanılan taşıma araçlarının yaşları, kullanım sahaları ve taşıma modlarına göre segmentlere ayrılması, sektördeki sorumlulukların kuruluşlarca paylaşımı, hasarları önleme ve azaltmaya yönelik eğitimler ve AR-GE çalışmaları yapmak gibi birçok iyileştirilmelere yarar sağlayabilir.

Bu doğrultuda düşünülduğünde sigorta sektörünün hizmet alanına yeni katılacak ‘sigortalanabilir üretim sahaları’, kaliteyi düşürmeden alanın hizmet verdiği sahayı genişletebilir. Kişisel risklerin de önemli olduğu vurgulansa da, günümüzde ticari ve sınai risklerin etki alanı küreseldir. Bu anlamda sigorta sektörünün ticareti, kendi güvencesi altında, hiçbir ticari riski göz ardı etmeden fiyatlaması ile koruma altına alması gerekir. Aksi durumda üretime açık branşlardaki boş kapasiteler ekonomik kayıplara yol açarak, sigortacılığın güvenli, ticarete ivme kazandırıcı ve uluslararası yaygınlaştırıcı etkilerinden yararlanılmasına engel olmaktadır.

Bu amaca hizmet eden ve araştırma konumuz ile ilgili sigorta çeşitlerine aşağıda değinilmiştir.

4.7.1. İhracat Kredi Sigortası/İhracat Kredi Garantisi (Export Credit Guarantee)

ABD. ve İngiltere’ de uygulanmaya başlanan ancak ülkemizde yaygın olmayan ihracat sigortaları, ihracatçının, alıcının iflası ya da malın gönderildiği ülkedeki ekonomik ve siyasi olumsuzluklardan kaynaklı mal bedelinin ödenmeme riskini karşılayan bir sigorta şeklidir. Daha doğru bir ifade ile ilgili hükümet tarafından oluşturulan bir fondur ve belli koşullar dâhilinde ödeme garantisi içerir. Poliçe süresi boyunca tüm sevkiyatları kapsamaktadır.

İhracatçıya; fiyat ve kalitenin yanında daha uzun vadeli ve daha riskli ödeme olanakları ile ihracat yapmalarını sağlayarak rekabet üstünlüğünü koruyabilmek, gelişen yeni pazarlara güvenle açılmalarını sağlayabilmek, mevcut pazar paylarının artırılması ve marka bilinirliği ile kalıcılıklarını sağlamak, poliçe teminat gösterilerek ticari bankalardan finansman yaratmak, ödenmeme riskini ölçülebilir kılmak gibi olanaklara sahip olmasında yardımcı olarak, ithalatçının ödemedi bulunamamasından kaynaklanan ihracat bedeli kaybını güvence altına almak gibi olanaklar sunmaktadır. (WEB_69, 2013). Zarar, % 80 ila 90’ a kadar tazmin edilebilir. Muafiyet kısmı için ise, zarardan pay verilerek iş adamına da basiretli davranması konusunda sorumluluk verilir. Maksimum bekleme süresi ise dört aydır. 2012 yılı itibarıyla kapsamdaki ülke sayısı 241 olup, yedi grup halinde sınıflandırılan ülkeler için 250 ile 500 milyon \$ aralığında açılmasına olanak tanınan kredi, toplamda maksimum 4.450 milyon \$ olarak kullanılabilir.

İhracatçı, sigorta poliçesini bankaya vererek farklı vadelerde kredi olanağına kavuştuğundan, diğer tüm teşviklerden daha geçerli ve özendirici bir kaynak olmaktadır. Buna rağmen ihracatı artırma çalışmalarında bu fonksiyonun yeterince kullanılmaması, bürokratik açıdan olumsuz bir durumdur.

Garanti; politik ve ticari riskler için verilmektedir. Ülkemizde üretimde öncülüğü **Eximbank** yapmış, ancak yapılması **zorunlu olmadığından** ticari taraflar istenilen geniş katılımı göstermemiştir. Gelişmeye açık her türlü göstergeye rağmen uluslararası ticari piyasalarda var olma savaşı veren Türk şirketlerinin kanımızca, bu garantiye gereksinimleri bulunmaktadır. **İhracat kredileri;**

- İhracatın yapıldığı ülkede malın ihracatının yasaklanması,
- Politik rizikolar, ekonomik olanaksızlıklar ve hükümet kararları nedeniyle ihracat yapılamaması,
- İflas, tasfiye, konkordato, ilgili mahkeme kararı veya benzeri gerekçelerden kaynaklanan alıcının ödeyememe hali,
- Alıcının sevk edilen malları kabul etmemesi,
- Kamu alıcısının ödeyememe hali,
- Üçüncü ülkeler tarafından alıcı ülkeye ambargo konulması,
- Alıcı ülkede malın ithalatına lisans zorunluluğu getirilmesi ya da lisansın iptali,
- Alıcının, ülkesindeki politik olaylar, savaş, devrim terör nedeniyle borcunu ödeyememesi,

nedenleriyle yapılmakta, bu türden rizikoları karşılamakta ve doğal olarak ülkeden ülkeye farklılıklar göstermektedir (Uralcan, 3. Baskı, 2011).

4.7.2. Çevre Kirliliği Sorumluluk Sigortası (Environmental Impairment Liability Insurance)

Kişi ya da kurumların doğal çevreye verdikleri zararlara karşı sorumluluklarını teminat altına alan bir sigorta türüdür. Sorumluluk sigortası kapsamında sigorta edilemeyen, doğal çevreye ve canlılara verilen zararların ve sigortalının kendisine ait şeyleri de kapsayarak kirlenmenin temizlenmesi masraflarını ödemektedir.

Fabrika atıklarının, tüketim malzemesi atıklarının, hava kirliliği yaratan etkenlerin çevreye verdikleri zararlar ile ilgili yükümlülükler arttırıldıkça, karşı tarafta da sorumluluk sigortaları gelişecektir. Türkiye gibi üç tarafı denizlerle çevrili, boğazlardan sürekli petrol ve doğal gaz gemileri ile ağır yük gemilerinin geçiş yaptığı düşünüldüğünde, kaza sonucu enkaz ve atıkların yol açtığı kirlenmeyi telafi edecek bir sigorta türü olarak ‘çevre kirliliği sigortaları’ nın çoktan zorunlu hale getirilmiş olması uygun olurdu. Ancak yalnızca ‘**kıyı tesisleri deniz kirliliği mali sorumluluk sigortaları**’ zorunlu olarak 2007 yılında yürürlüğe girmiş bulunmaktadır (WEB_70, 2013).

Kayıplar; turizm, deniz ürünleri, ulaşım ve çevre kirliliği gibi birçok alanı etkisi altına alarak, doğada uzun yıllar olumsuz etkilerini devam ettirdiğinden gelecek nesiller için ülke sürdürülebilir çevre politikaları ve ekonomileri açısından oldukça önem verilmesi gereken konulardan biridir. Bilindiği gibi bu türden hasarlarda kayıplar turizm, deniz ürünleri, ulaşım ve çevre kirliliği gibi birçok alanı etkisi altına alarak uzun yıllar bu olumsuzluklara mağruz bırakmaktadır. *‘Boğazlar ve limanlar nedeniyle bu tür hasarlardan zarar görebilecek bir yapıda olan Türkiye’ nin de en azından limanlara ve boğazlara gelen gemilerde bu tür sigortaların bulunması zorunluluğunu getirmesi gerekir kanısındayız’* (Uralcan, 2008).

Boğazlardan geçiş yapan yabancı bandralı gemilerin, bu poliçenin zorunlu olarak düzenlenmesi konusunda hukuki yaptırım yoluna gidilmediği takdirde, ülkeler arası tazminat sorunu da yıllarca sürüncemede kalmaya devam edebilir. Poliçe mevzuatında belirtildiği üzere; ‘sigortalı’ tanımı, kıyı tesisleri deniz kirliliği zorunlu mali sorumluluk sigortasını yaptırmakla yükümlü olan kıyı tesisi işletenini işaret etmektedir. Anlaşıldığı üzere zorunluluk sahipleri, kirliliğe yol açan gemiler olarak düşünülmemiş ve kapsama dâhil edilmemiştir.

Çevre kirliliği sorumluluk sigortası ise, **zorunlu bir poliçe olmamakla** birlikte, sera gazlarının salınımı, küresel ısınma, karbon emisyonu artışı, asit yağmurları, orman katliamları gibi nedenler dolayısıyla, sosyal sorumluluk prensibi ile çalışan bir sınıai işletmelerde düzenlenmesi gereklilik gibi gözükmektedir.

Kısa vadede, değişen iklim koşulları nedeniyle zengin kuzey ülkelerinin olumlu etkilenip, az gelişmiş bölgelerin daha da fakirleşeceği gibi bir sonuç doğursa da, zengin ülkelerin de ekonomik kayıpları artacaktır. Sanayi ve hizmet sektörlerinin gelişmekte olan ülkelere kayması, bu bölgelerde yaşanacak sorunların, tüm tedarik zincirini etkilemesi kaçınılmazdır (Kumcu, 79-80).

İklim değişiklikleri ve doğa olayları hiç şüphesiz sigorta sektörünü doğrudan ilgilendirmektedir. Fırtına, sel, kasırga, su baskınları, deprem, yıldırım düşmesi, hortum gibi doğal afetlerde son yıllarda yaşanan sıklık ve önümüzdeki dönemde yaşanması muhtemel doğa olayları nedeniyle sigortacıların tazminat ödemelerinde artış beklenmektedir (Kumcu, 80). Gerçekleşme olasılığındaki artışlar nedeniyle tedarik zincirinde ve lojistik hasarlarda meydana gelecek artışlar, yük güvenliğini ve yükün zamanında hasarsız teslimini olumsuz etkileyecek argümanlar olabilir. Günümüzde sigorta şirketleri çevre sorumluluk risklerini fiyatlandırma konusunda risk kabul yönetmelikleri ve mali yapılarında yeniden yapılanmaya giderek sigortalanan riskleri kapsam dâhiline alacak rötuşlar yapabilir. Oysa ki; bugün çevre risklerini sınırlı teminatlarla karşılamakta ve zamanla işletmeleri ekonomik risklerle baş başa bırakmaktadır. Kendi mali risk değerlendirmesini yapan sigorta şirketleri zaman zaman ikincil piyasalardan hadging işlemleri olarak yararlanabilmektedirler.

Çevresel risklerin yönetiminde ilk adım, şirket içinde başlamaktadır. Bu amaçla; riskli ürünleri üretimden çekerek yerine çevre riski oluşturmayan ürünleri devreye sokmak, asbestos, CFC gibi tehlikeli hammaddeleri elimine etmek, ambalaj materyalleri gibi atıkları üreticiye geri alma yükümlülüğü getirmek, atık yönetimi, nükleer güç santralleri gibi enerji kaynaklarını yerleşim alanlarından uzaklaştırmak, erken uyarı sistemleri kurmak, düzenli çevre analiz ve araştırmaları yapmak, teknolojik etkilerin ekolojik denge üzerindeki tahribatlarını incelemek, işletmelere içsel kontrol mekanizmaları kurma zorunluluğu getirmek ve denetim sıklığı gibi strateji ve çözümler geliştirilmelidir (Pamukçu ve Bölükbaşı, 2005).

‘Tedarik Zinciri’ oluşumlarında maliyet odaklı yaşamsallık için süreklilik arz edebilmek, risklerin gerçekleşmeden önce saptanmasını ve olasılık dağılımları yapılarak hasar şiddeti ve derecesi analiz edildikten sonra fiyatlandırılmasını sağlamaya bağlıdır. Gerek taşıma aracı, gerek depolama sahası seçimi, gerekse sorumluluk alanı belirleme, risk unsurlarının önceden belirlenerek yatırım yapılması, gelecekteki ekolojik hasarların bugünden hesaplanması, işletmelerin kaliteli hizmet sunma ve hasar karşılanması noktasında elini güçlendirecek argümanlardır.

Endüstri işletmelerinin, sanayinin geliştiği eski yerleşim bölgelerinde yaptığı tahribatlar sonucu kamuoyuna karşı yükümlülüklerini yerine getirmek adına çevre sorumluluk poliçesi yaptırmaları gerekmekte ancak ülkemizde henüz yaygın bir kullanım sahası bulunmamaktadır. Bu alan da sigortacılıkta, ‘**potansiyeli olan saha**’ olarak adlandırılan bir sektör açığıdır.

Diğer tüm sorumluluk sigortalarında da olduğu gibi bu türden poliçelerde, çevreye verilen zararın uzun süreler sonra ortaya çıkması ve zararın gerçek kaynağının tespitinin zorluğu nedeniyle tazminat başvuru süreleri ötelenmektedir. Bu durumun da kanun koyucular ile birlikte reasürans şirketlerince ele alınarak kısa yoldan çözüm üretilebilecek bir hale getirilmesi gerekmektedir.

4.7.3. Hukuksal Koruma Sigortası (Legal Costs And Expenses Insurance)

Sigortalının üçüncü şahıslara karşı veya üçüncü şahısların sigortalıya karşı açmış oldukları hukuki davalarda, sigortalının yaptığı harcamaların tazmin edildiği sigorta şeklidir. Ayrıca sigortalıya karşı açılmış olan ceza davalarında da kendisini savunması ile ilgili mahkeme masrafları bu poliçeden karşılanabilmektedir. Ancak sigortalının suçlu bulunması durumunda, ‘yasallık ilkesi’ çerçevesinde, sigorta şirketi rücu davası açarak ödediği masrafları geri alabilmektedir. Sigortacılıkta taraflar, yasal çerçeve dâhilinde hareket etmelidir. Bu çerçevede; sebepsiz zenginleşme önlenmekte, iyi niyet kuralları geçerli olmakta ve sigortalı mal sigorta edilmemiş gibi korunmaktadır.

Bu teminat ile, sigortalının taraf olduğu ve bu sigortada belirlenen konular kapsamındaki sözleşme ya da mevzuattan doğan hak ve yükümlülükleriyle ilgisi olan hukuksal uyuşmazlıkların sulh ya da ilgili yargılama usulleri çerçevesinde giderilmesinde hukuksal çıkarların korunması için gereken vekalet ücreti, dava

masrafları, hakem ücreti, teminat akçesi, icra masrafı, temyiz masrafı ve karar düzeltme masrafları gibi gider ve edimler limit dâhilinde üstlenilmektedir.

Sigortanın temel branşlarında teminat altına alınamayan bazı rizikoları teminat kapsamına alan günümüz ihtiyaçları doğrultusunda farklı poliçe türleri de üretilmektedir. Araştırma konumuzun ‘Tedarik Zinciri Yönetimi Faaliyetlerinde Risk Yönetimi’ olması durumunda, üretim, planlama, insan kaynakları-iş güvenliği, bilgi teknolojileri, gibi bileşenler de katılacağından, ‘Ürün Sorumluluk Sigortaları’, ‘Ürün Geri Çağırma Sigortaları’, ‘Yönetici Sorumluluk Sigortaları’ gibi yeni poliçe türleri de bu kapsamda incelenebilirdi. Ancak diğer alanlar araştırmacıların ilgi ve meraklarına bırakılmıştır. Türkiye’de sigortacılığın gelişmesi, bu boş sahalarda iş yazılması ile mümkün olabilir.

4.8. LOJİSTİK İŞLETMELERDE İŞ GÜVENLİĞİ VE SİGORTA İLİŞKİSİ

Yeni ‘İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu’, iş yerlerinde iş güvenliği uzmanı bulundurma zorunluluğu getirmiştir. 1 Ocak 2013 tarihinden itibaren kademeli olarak 1 Temmuz 2014 tarihine kadar faaliyet alanı sınıflandırmalarına ve çalışan işçi sayılarına göre kademelendirilen işyerleri, gelecekte daha güvenli bir iş kültürünü benimsemek durumundadırlar.

Çeşitli araştırmalar göstermektedir ki; iş kazalarının büyük kısmı kullanıcı hatalarından, lojistik sektöründeki iş kazalarının büyük kısmı ise, operasyonel hatalardan ve eğitimsiz personel dikkatsizliğinden kaynaklanmaktadır.

Genel olarak bütün iş kollarını ilgilendiren bu yasal değişiklik sonucu lojistik sektörünün de iş kültürü pozitif yönde değişebilir. Güvenli taşımacılık, lojistik gibi risk parametresi yüksek, tehlikeli sektörlerde olumsuz durumların azalarak işveren ve çalışanlar ile iş yapma yöntemlerinde ciddi bir kültür değişimine neden olabilir, rantabl çalışma standartlarını yakalayabilir. İş verimliliğini arttıracak olan bu durum, daha güvenli bir taşımacılık, daha güvenli bir işgücü ve daha güvenli bir depolama için de büyük bir adım olarak nitelendirilmektedir.

Lojistik merkezlerde zamana dayalı rekabet ortamında yük yoğunluğunun fazla olduğu özel zaman dilimlerinde operasyonel risklerin de arttığı görülmektedir. İş güvenliğinin sağlandığı ortamlarda, oluşan bu tür riskler işgücü kaybı yaratmadan giderilebilmektedir. Emek yoğun çalışma ortamları olarak görülen lojistik işletmelerde iş güvenliğinin arttırılması iş verimliliğinin de artmasını sağlamaktadır. İşletmelerde yapılan bir verimlilik araştırması; üretimde kullanılan girdilerin en önemlisinin işgücü kalitesi olduğu ve verimliliği doğrudan etkileyen bir faktör olduğu sonucunu çıkartmıştır. Ayrıca, iyi eğitilmiş, yeterli beslenen, iş kazalarından korunan, çözüm odaklı işgücünün, çalışma hayatının kalitesinin iyileştirilmesi sonucu, daha verimli bir çalışma sergilediği belirlenmiştir (Avder, 2007).

Nakliye ve depolama alanlarında alınması gereken yasal önlemler ve gerçekleşen iş kazalarına işyeri hekimize eş anlı yapılan sağlık müdahalesi, yetişmiş iş gücü ve eğitilmiş personel kaybının da önlenmesine katkı sağlayabilir. İşgücü kaybının önlenmesi ve iş kazası oranının azaltılması için çalışanların eğitilmesi, bilinçlendirilmesi, çalışma alanındaki risk ve tehlikelerin tespit edilerek yok edilmesi, yazılı ve görsel panolarla yapılacak bildirimler ve önleyici tedbirlerin alınması ile olası iş kazaları önemli ölçüde engellenebilir. Ayrıca, sürücülere verilecek güvenli ileri sürüş teknikleri eğitimleri ve yapılan uyarılar, en azından ölümlü ve yaralanmalı trafik kazaları ile operasyonel kazaların önüne geçilmesini sağlayabilir.

İş yeri sahası içinde, uzman bir risk danışmanı tarafından yapılan risk analizi sonucu hazırlanan '**risk haritaları**', iş yerinin ekonomik kaybını azaltan bir tasarım ile, sigorta fiyatlandırmasında pozitif etki yaratabilir. Sigorta primlerini yükselten önemli maliyet kalemlerinin, tehlike ve risklerin azaltılması, mevcut tehlikelerin belirlenmesi ve ortadan kaldırılması ile işverenin bilinçlendirilmesi, sigorta primlerinin ekonomik kullanımında rol oynayabilir. Alınan iş ve işçi güvenliği önlemleri ile taşıdığı risk minimize edildiğinde işletme, yalnızca yeni riskleri üzerinden değerlendirilerek sigortalacaktır. Taşımacılık' ta 'nakliyat sigortası', depolama' da 'yangın sigortası', insan gücü' nde sağlık ve ferdi kaza sigortaları, kişi ve kurumlara karşı olan sorumluluklarda ise, çeşitli 'sorumluluk sigortaları' devreye girecek ve ekonomik kayıpları poliçe koşullarına göre hasar öncesi düzeye eşitleyecektir.

4.9. TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN RİSK ve SİGORTA BAŞLIKLİ SWOT ANALİZİ

Türkiye' nin dünya coğrafyası üzerindeki konumu, üstlendiği siyasi misyonlar, dünya devletleri ile ekonomik ilişkileri ve uluslararasılaşmadaki başarıları, lojistik sektöründeki gelişmeleri de beraberinde getirmektedir. Bu durum, ortaya çıkmakta olan yeni risk potansiyellerinin sektörde kayıplara yol açmadan bertaraf ya da telafi edilmeleri yönünde sigorta sektörüne daha fazla ihtiyaç duymasına neden olabilir.

Belirsiz ekonomik koşullar içinde şirketler, daha rekabetçi ve sürdürülebilir bir yapıya kavuşabilmek, mevcut varlıklarını koruyabilmek, risklerini yönetebilmek ve transfer edebilmek için bu kapsamda ihtiyaçlarını, sorunlarını ve sorumluluklarını organize ederek sigortacılık sektöründen beklentilerini ifade edebilmelidir. Kaynaklar, paylaştıkça büyürler. Rekabetçi bir lojistik sektörü, ancak rekabetçi bir sigorta sektörü ile varlığını sürdürebilir.

Ekonomik etkinlik ve gelişmeye katkıda bulunmada sigortacılar, önemli bir pay üstlenebilir. Farklılaşan risklerin doğru yönetilmesi ile artan talep ve sigortacılık sektöründeki büyüme ile, sigorta faaliyetlerinde artış ve gelişmeyi de beraberinde getirebilir. Gelecek için; öngörülebilir riskler ile mevcut sigorta algısı değiştirilebilir, yeni ürünler geliştirilerek sigorta portföyleri dengelenebilir, rekabetçi bir sigorta sektörü oluşturulabilir.

Bu amaçla, ölçülebilir risklerini sigorta sektöründen de aldığı destekle yönetebilen lojistik sektörü için düzenlenen '**SWOT ANALİZİ**', her iki sektörün birlikte gelişimini sağlayabilmek yönünde yararlı olabilir.

Tablo 4.2.: Türkiye’ de Lojistik ve Sigorta Sektörlerinin SWOT Analizi

GÜÇLÜ YÖNLER	ZAYIF YÖNLER
Türkiye’ nin jeostratejik önemi ile, gelişmekte olan Ortadoğu ve Türki Cumhuriyetler’ den Avrupa’ ya uzanan yol üzerinde bir merkez konumunda olması	Fiyat odaklı rekabetin, yüksek kalitede hizmet sunan firmaları zorlayarak özellikle kamyon taşımacılığındaki kâr marjını olumsuz etkilemesi
Çok uluslu lojistik ve sigorta şirketlerinin ülkedeki varlıkları ile, yerel şirketlere teknik bilgi birikimlerini aktarmaları	Lojistik sektöründe kayıt dışı şirketlerin bulunması
Türkiye’ de, Avrupa’ nın en geniş kamyon filolarından birinin ve gelişmiş bir karayolu taşımacılık sektörünün bulunuyor olması	Lojistik sektöründe iş güvenliği kurallarına uygun çalışan firma sayısının oldukça az olması
İstikrarlı ekonomik yapı ve lojistik yatırım isteği	Kanuni altyapı hazırlığında yeterince hızlı davranamamak
Karayolu araç filosu avantajı	Lojistik ve sigortacılık eğitimi veren eğitim kurumu ve üniversitelerin, sektör deneyimli akademik personel eksikliği nedeniyle, sektörlerin ihtiyacına uygun eğitim içeriklerine yer verilememesi
Henüz ticari ilişkilere girilmemiş yeni pazarlara ulaşma talebi	Yeşil lojistik, atık ve geri dönüşümlü ürün lojistiği ile e-ticaretteki yeni iş fırsatlarına yönelik, dar görüşlü sigorta iş kabul prosedürleri
	Doğru risk fiyatlaması için geçmiş hasar istatistiklerinin mevcut olmaması
	Sigorta sektöründe özellikle nakliyat ve sorumluluk branşlarında gelişmeyi sağlayacak teminat genişlemesine ve poliçe mevzuatlarında pozitif iyileştirmeler sağlayacak yeni iş kabul prosedürlerine gereksinim duyulması
	Ulaştırma türlerinde çeşitlilik yaratılamaması, fiziksel ve kanuni altyapının oluşturulmasında hızlı ilerleyememek ile özellikle iç suyollarının kullanılmasında varlık gösterilememesi

Tablo 4.2.'nin devamı

FIRSATLAR	TEHDİTLER
Her iki sektörün boyutunun AB ülkelerine oranla, önemli ölçüde küçük olması ve henüz doymamış bir pazarın mevcut olması	Kamyon taşımacılığındaki kotalar, vize sınırlamaları ve gümrük belgesi yükümlülükleri
Artan uluslararası ticaret	Yüksek derecede yatırım gereksinimi
Türkiye' nin olası AB üyeliği dolayısıyla, ticaret hacminin daha da artma olasılığı	Trafik kazaları nedeniyle meydana gelen yük hasarları
Türk sigorta sektöründe sigorta edilebilir boş sahaların bulunması	Sık personel sirkülasyonu dolayısıyla yeterince deneyimli iş gücünün sayısal olarak korunamamasının, iş gücü kaynaklı yük hasarlarını arttırması
Her iki sektörde de AB' ye uyum çalışmaları	Lojistik işletmelerde, gerçek risk değerlemesi bilincinin yerleşmemiş olması
Artan nüfusun getirdiği potansiyel genç işgücü	Türk sigorta sektörünün kendi reasürans şirketlerinin bulunmaması dolayısıyla bu konudaki dışa bağımlılığı
Bilgi teknolojileri kullanımında hızlı adaptasyon ve yatırım olanakları	Mevcut yaşlı araç parkı
Sağlık sektörüne yapılan yatırımların, sağlık lojistiği alanında da yeni iş modelleri yaratması	Kalitesiz rekabet

Kaynak: Koban, Keser, 3. Baskı, 2010: 311'deki tablodan da yararlanılarak sigorta sektörü ile ilgili detaylarla birleştirilerek yeniden düzenlenmiştir.

Düşük kârlarla çalışan geleneksel nakliye şirketlerinin lojistik sektöründe fiyat kırmaları ve kayıtdışılık, lojistik sektörünün iş güvenliğine ve risk değerlemesine gereken önemin verilmemesinin sigorta fiyatlandırmalarına yansımaları, konusunda uzman lojistik ve sigorta iş gücünün yetiştirilememiş olması, her iki sektörde kanuni alt yapı ve mevzuat değişikliklerinin gereken hızla uygulamaya ayak uyduramaması, geçmiş hasar bilgilerinin istatistiksel olarak risk fiyatlamasına yansıtılmaması, ulaştırma türlerinde çeşitliliğe gidilmemesi, Marmara Denizi' nin verimli bir kaynak olarak iç su yolları konusunda değerlendirilememiş olması, çevreci araçların kullanımını teşvik etmek, yeşil lojistik, atıkların taşınması ve ekonomik değeri olan geri dönüşümlü ürün lojistiği ile e-ticaretteki yeni iş fırsatlarına yönelik sigorta iş kabullerinde eksiklik gibi zayıf yönlerin Türkiye' de lojistik ve sigorta riskleri açısından bakıldığında zayıf yönler olarak güçlü yönler dönüşürülmesine çalışılmalıdır.

Uluslararası gümrükleme belge yükümlülükleri ve kotaların getirdiği ağır sorumluluklar, gümrüklerde yüksek bilgi işlem yatırım maliyetleri, trafik kazaları

nedeniyle engellenemeyen yük hasarları ile işgücü kaynaklı yük hasarları, lojistik şirketlerde risk değerlendirme bilincinin yerleşmemiş olması ve uyulmayan yaptırımlar nedeniyle ancak muafiyetli ya da istisna dâhilinde kısıtlı sigortalanabilen lojistik faaliyetler, Türk reasürans piyasasındaki boşluğun yarattığı dışa bağımlılık, yük taşımada araç filolarının eski ve bakımsız oluşu dolayısıyla yükselen sigorta primleri, her iki sektörün adil olmayan rekabet koşulları gibi tehditlerin fırsatlara dönüştürülmesi, gelecekte iki sektör açısından da bakıldığında yarar sağlayacak, geliştirilmesi gereken eksikliklerdendir.

Türkiye’ de lojistik ve sigorta sektörlerinin henüz doymamış olması ve hızlı nüfus artışı dolayısıyla uzunca bir süre daha bu makasın kapatılamayacak durumu, maliyet avantajı nedeniyle yaratılan ülkeler arası dış ticaret artışı, ihtimal dâhilinde olan AB üyeliğinin verdiği ivme, genç nüfusun bilgi teknolojilerine olan merakı ve dünyayı takip etme hız ve isteği ile yapılan sermaye yatırımları, hastane altyapısı ve ilaç gibi sağlık sektörüne yapılan yatırımların, bozulabilir ürün lojistiğinde soğutuculu taşıma ve depolama olanaklarının kullanılabilirliğinin, sağlık lojistiği alanında yeni iş fırsatları yaratması, Türkiye’ nin güçlü yönlerine dönüştürülebilecek her iki sektördeki fırsatlarını oluşturmaktadır.

Stratejik ve coğrafi konumu ve Müslüman coğrafyalarca siyasi örneklem teşkil etmesi, Avrupa’ nın sayıca gelişmiş kamyon filolarından biri olması, istikrarlı ekonomik yapısı, Afrika ülkeleri ve diğer ulaşılamayan pazarlara olan talep, uluslararası sermayenin Türk sigorta şirketleri ile birlikteliğinden doğan know-how avantajı ise önemle ve acilen yararlanılması gereken güçlü yönlerini oluşturmaktadır.

Zayıf yönlerin desteklenerek her iki sektöre de hizmet verir hale getirilmesi, güçlü yönlerin kullanım avantajının değerlendirilmesi, tehditlerin bertaraf edilerek fırsatların güçlü yönlere dönüşümünün sağlanması, bu sektörlerden kazanç bulan sermayenin ve iş gücünün artmasına katkıda bulunabilir, birbirini destekleyerek her iki sektörde de Türkiye’ yi daha güçlü bir konuma getirebilir.

BÖLÜM 5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye' nin stratejik konumu, dışı açılma politikalarının önceliklendirilmesi, AB ile ortak hedeflerin varlığı, mikro ve makro ölçekte yaratılacak katma değerler, küreselleşmenin tüm zorluklarına rağmen Türkiye' de güçlü stratejiler ile ticaretin sürdürülebilmesi gerektiğinin göstergeleridir.

Ülkemizde lojistik sektörü;

- Geleneksel yapıdaki, nakliyeciden gelen küçük işletmeler,
- Yerli sermaye ile kurulmuş, operasyonel gücü yüksek, yabancı sermaye ile ortaklık umudu olan Kobi' ler ve
- Holdingler bünyesinde faaliyet gösteren, uluslararası partnerleri olan ya da yabancı sermayeli kurumsal firmalar olarak,

içsel avantajlara sahip üç farklı gruptan meydana gelmektedir. Her bir grubun kendisine bir üst grubu hedefleyerek ilerlemesi ve zamanla gelişen pazar trafiğı ile yükselen pazar grafiğı, lojistik sektörünü bir üst kulvara taşıyabilir.

Dünya ölçeğinde yer bulan pek çok firma, maliyet odaklılıkla dışarıdan tedarik yoluna gitmektedir. Geleneksel alışkanlıklarını sürdüren düşük ciro lu yerel firmalar ise tüm operasyonlarını kontrol altında tutma gayreti içindedirler. Bu durum ikinci gruptaki işletmelerin risklerini, sigorta şirketlerinden kaçırma gayreti içinde olmaları sonucunu doğurmaktadır. Ancak; günümüz Türkiye' sinde sigortanın ekonomik istikrarın temel unsurlarından olduğunu kabullenmek gerekir.

Kârlılık ve büyümenin lojistik şirketlerdeki sürdürülebilirliği, sigorta şirketlerinin deneyim ve birikimleri ile risk analizleri, gelecek için belirlenecek yol haritasına ışık tutabilir. Gelecekte ise; bu iki sektörün birlikte yol alabilmeleri, sermayelerini optimize edebilmelerine bağlı olacaktır. Lojistik, ticaretin gelişmesinde kaldıraç etkisi yaratarak diğer disiplinler ile entegrasyonu ve güvenli sürdürülebilirliği sağladıkça, sigorta da

lojistiğin destekleyicisi olmalıdır ki, günümüz iş dünyası bu farkındalığa henüz sahip değildir.

Ancak paylaştıkça büyüyen kaynaklar, bilgi ile birleştiğinde her iki sektörün de daha rekabetçi ortamlara kavuşmasını sağlayabilir. Lojistik işletmelerin daha fazla riski benimseyen ve paylaşan sigorta ürünlerine güvenle erişimini sağlayacak olanakları sunmak da, sigorta şirketlerinin gelecekteki başlıca hedeflerinden olmalıdır.

5.1. SONUÇLAR

Bu araştırmada, yatırım ve işgücü tercih reytingi yüksek olan bu her iki sektör de incelenmiş, basılı yayınlarda ve internet mecrasında ulusal ve uluslararası literatür taraması yapılmış, sektörel bilgi ve deneyimler ile gerçekleşmiş örneklemeler de derlenerek bu konudaki eksiklikler belirlenmiş ve sonuçlar maddeler halinde belirtilmiştir.

1. Uzun mesafeli taşımaların denizyolu ve demiryolu ile, kısa mesafeli taşımaların karayolu üzerinden yapılması daha rantabl görülmektedir.

Bu amaçla yeni projeler geliştirilirken, yeni risk yönetim politikalarının da geliştirilmesine gereksinim duyulacaktır.

2. Kamu otoritesi ile özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarının işbirliği ile yeni intermodal taşımacılık koridorları ve yeni nesil taşıma yöntemleri oluşturulmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

Aynı doğrultuda, risk yönetim politikalarının da bu yönde çeşitlendirilmesi gerekecektir.

3. Gelişen bir çevre duyarlılığı olmasına rağmen, 'yeşil lojistik' e henüz gereken önem verilmemekte, karbon emisyonunu düşüren, doğayı koruyan kara nakil araçlarının üretimleri ve kullanımları adına yeterince yeni stratejiler geliştirilmemektedir.
4. Ortak lojistik sorumluluklar bulunmasına rağmen, farklı kurum ve kuruluşlar tarafından örgütlenmeye çalışıldığından, sürdürülebilir bir lojistik stratejisi

belirlenmesine engel teşkil etmektedir. Lojistik sektörünün en büyük sorunu olan bu koordinasyonsuzluk aşılmadan, sektöre ait geleceğe yönelik planlama ve düzenlemelerin yapılması, iş çevrelerince mümkün görülmemektedir.

5. Akıllı ulaşım sistemleri ve akıllı araçlar geliştirilip, şehir içi yük dağıtımlarında kullanılmamaktadır.
6. Tehlikeli Madde Taşımacılığı eğitimi ile ilgili yeteri kadar akredite kuruluş bulunmaması, ADR standartları konusunun uygulamada aksaklıklar yaratmasına neden olmaktadır.
7. Türkiye henüz uluslararası karayolu taşımacılığında evrak yoğunluğunu azaltacak ve işlemleri hızlandıracak e-CMR üyeliğine imza atmamıştır.
8. Gelecekte etkisinin giderek artacağı düşünülen internet ve internet girişimciliği için, henüz standartlaşmış bir lojistik operasyon altyapı hazırlığı bulunmamaktadır.

Dağıtım trafiğini azaltacak e-ticaretin geliştirilmesi, bu ürünlerin daha düşük maliyetle sigortalanması sonucuna hizmet etmemektedir.

9. Lojistik işletmelerin, lojistik hareketliliğin ihtiyacı olan bir ‘Kurumsal Entegre Risk Yönetimi’ anlayışı bulunmamaktadır.
10. Mevcut mal depolama alanları, antrepolar ve serverleri barındıran bilgi depolama alanları olan veri merkezlerinde yeterli teknolojik altyapı, yazılım desteği ve raf yerleşim sistemleri bulunmamaktadır.

Ayrıca bu alanlarda risk yönetimi henüz mal değerine göre doğru fiyatlanabilir düzeylerde değildir.
11. Her iki sektörün de, gelecek yatırımlarına ve planlamalarına yön verecek olan istatistik veri depolama olanağı bulunmamaktadır.
12. Lojistik ve sigortacılık, üniversitelerde ayrı birer uzmanlık alanı olarak görülmediğinden, akademik uzmanlık amacıyla bu iki sektörü seçmek isteyen

geleceğin akademisyenleri için bu alanlarda doktora eğitim olanakları bulunmamaktadır. Bu durum da, üniversitelerin gelecekte bu alanlarda akademisyen yetiştirme olanağını kısıtlamaktadır.

Alanlarında uygulama ve saha deneyimi yeterli olmayan mevcut akademisyenler de, lojistik ve sigortacılık sektör ihtiyaçlarını karşılayacak düzeyde bulunmadığından, sektörlere hizmet verecek işgücü ve beyin takımını yetiştirmekte yetersiz kalmaktadır. Dolayısıyla meslek liseleri, meslek yüksek okulları, lisans ve lisansüstü lojistik ve sigortacılık eğitim programları, lojistik ve sigortacılık konularında birbirlerine hizmet edebilecek ortak bir müfredat altında birleşmemektedir.

13. Lojistik faaliyetlerin gelişmesine ve çeşitlenmesine rağmen, yük sigortalarında muhafazakâr üretim politikaları uygulanmaya devam edilmektedir.
14. Lojistik şirketleri, hasarda zararı kabullenmeme ve sigorta şirketleri ile bilgi- belge paylaşımında isteksiz davranma alışkanlığındadır.
15. Lojistik işletmeler ile risklerini paylaşabilecekleri kurum ve kuruluşlar aynı ortak platformda sorunlarını karşılıklı dile getirememektedir.
16. Günümüzde geri dönüştürülebilir ürün piyasası oluşmaya başlamasına rağmen, sigorta sektörü bu alanda uygun fiyatlama yapmamaktadır.
17. Elementer sigortacılık mevzuatında ‘Lojistik Sigorta Dalı’ gibi bir biçimlendirme bulunmadığından, bu alanda bir uzmanlaşma da söz konusu olamamakta yük sigortaları; nakliyat, yangın ve kaza branşlarında, yükle ilgili sorumluluklar da diğer tüm sorumluluk alanları gibi sorumluluk sigortaları altında çözümlendirilmeye çalışılmaktadır.

5.2. ÖNERİLER

Yapılan araştırmada, lojistik sektöründe mevcut riskler ile sektörün gelişmesine uyum sağlayacak esnek mevzuat yapısına sahip olunmasına, sektörün risklerini bertaraf etmeye, sigortalılaşma oranının artırılmasına ve bu konuda gerekli bilincin oluşturulmasına yönelik yapılan hatalardan ve örneklemelerden yola çıkarak aktivist

politikalarla çözümler üretmek için öneriler getirilmeye çalışılmıştır. Bu iki sektörle ilgili gelecekte araştırma yapmak isteyen araştırmacıların da, belirlenen konu başlıkları altında detaylandırılacakları diğer alt başlıkları işaret edebilmek amaçlanmıştır. Kanımızca sektörlerin, ileriye dönük gelecek planlarına yararı olabilecek şekilde belirlenen sonuçlar ile ilgili uygulanması önerilen konular, aşağıdaki gibi belirtilmiştir.

1. Karayolu taşımacılığı, düşük maliyet avantajı ile, 300-400 km. lik bir mesafe içinde, kapıdan kapıya teslim için kullanılabilir. Daha uzun mesafeler için demiryolu ile entegre edilmiş daha yaratıcı çözümler üretebilen intermodal taşımacılık, ro-ro taşımacılığı ve denizyolu taşımacılığı daha fazla kullanılarak uluslararası koşullara adapte edilebilir. Bu amaçla Türkiye Karadeniz ve Akdeniz limanları üzerinden, Rusya ve Kafkasya ile Avrupa ve Ortadoğu ülkeleri ticaretinde daha rekabetçi bir oyuncu olabilir.

Risk yönetimi ve sigorta faaliyetleri yönünden konuya yaklaşıldığında, geliştirilecek olan ro-ro taşımacılığı ile birlikte, entegre intermodal taşımacılık faaliyetlerinin, sigorta ar-ge ve reasürans çalışmaları yapılması gerekir. Sigorta sektöründe, reasüre edilebilecek lojistik risklerin iş kabul prosedürlerinin yenilenmesi konularında çalışmalar yapılabilir. Bu bağlamda, sigorta maliyetlerinin yukarıya katlanmaması yönünden 'niş intermodal sigorta paketleri' oluşturulabilir. Lojistik işletmelere paket halinde verilecek poliçe birleşimleri, reasürör komisyon maliyetlerini de düşüreceğinden toplam sigorta maliyetini minimize edebilir.

2. BALO (Büyük Anadolu Lojistik Operasyonlar) örneğinde görüldüğü gibi, agresif stratejiler gözetilerek intermodal taşımacılık teşvik edilebilir. Coğrafi koşullar göz önünde bulundurulduğunda intermodal, Türkiye için uygun öngörülecek bir planlama niteliğindedir. Kanun ve yönetmeliklerin intermodal taşımacılığa hizmet verebilecek şekilde revize edilmesi yararlı olacaktır. Geliştirilecek olan intermodal taşımacılıkta, pnömatik-kapsül tüp sistemli, aynı zamanda çevre duyarlı yeni nesil politikalar kullanılabilir. Ortadoğu kuşağında yaşanan politik gelişmeler dolayısıyla, yük taşıma faaliyetlerinde yaşanan olumsuz etkilerin ticari ilişkilerde yarattığı negatif ivme, bu bölgeye yapılacak kapsül geçiş sistemi ile aşılabılır. Tarihin derinliklerine inildiğinde karşılaşılan, geçmişte bazı Avrupa

ülkeleri ve Amerika Birleşik Devletleri' nin çıkarları doğrultusunda yaratılmış, gelecekte de sürdürülebilirliği inkâr edilemeyecek olan Ortadoğu çıkmazı meselesi, yapılacak olan tüp geçit yöntemiyle kökünden çözülebilir. Ancak yapılacak yatırımın maliyeti, gelecekte de Ortadoğu coğrafyasına yapılacak ticari faaliyetlerin yönü ve hacmi bakımından göze alınabilir nitelikte olmalıdır.

Risk yönetim faaliyetleri yönünden, sigortacıların bu konuda esneklik kazanabilmelerini sağlayacak iş kabul prosedürlerinde açılım yapılması, lojistik sektörüne uluslararası piyasalarda maliyet avantajı, sigorta sektörüne de ülke ödemeler dengesine olumlu katkı yaratacak prim üretim alanı yaratabilir. Ancak, ulusal reasürans olanaklarının geliştirilmemesi, giderek artan ticari faaliyetlerin kazandıracığı risk yönetim avantajlarının yurt dışına kaydırılmasına ve yüksek maliyetlere katlanılmasına devam edecektir.

3. Sürdürülebilirlik sağlanırken, çevresel talepler ile ekonomik başarı ve sosyal sorumluluk arasında üçlü bir denge kurulması gerekliliği daima hatırlanmalıdır. Küresel ısınma da göz önünde bulundurularak, toplumdaki çevre duyarlılığı gelişmişken, bu konuda en fazla gerekliliğin bulunduğu taşımacılık sektöründeki çevre duyarlı ticari kullanım araçları için alım-satım vergilerinde teşvikler getirilebilir. Özellikle üniversite-özel sektör işbirliği, elektrikle ve güneş enerjisi ile çalışan inovatif araçlar ve yaygın uygulanabilirliği olan yeni fikirler üretebilir. Bu araçlar, şehirlerarası ve sınır ötesi koşullarına uygun gelmese de, özellikle şehir içi kargo ve mal dağıtımı için kısa mesafelerde hareket kabiliyeti yüksek ve geniş hacimli tasarımlarla trafik yoğunluğuna ve kirli havaya çözüm olabilir.

Kaza branşı mevzuatında yapılacak revizyonla, bu araçların sigorta maliyetleri düşürülebilir. Konu ile ilgili bazı sigorta şirketlerinin mevcut çalışmaları bulunsa da, çevreci araçların sigorta maliyetlerinin düşürülmesi çalışmalarına gelecek adına hız kazandırılması, doğru yaklaşımlardan biri olabilir.

4. Çeşitli Bakanlıklar, Belediyeler, Valilikler, Müdürlük ve Genel Müdürlük seviyesindeki örgütlenmeler ile Sivil Toplum Örgütlerinin her birinin ayrı ayrı yol haritaları ve kurumsal hedefleri, lojistik sektörünü daha da çıkmaza sokmaktadır. Çok sesli düzensizliğin düzen getirmediği bir ortamda, tüm bu

kararların tek ilgili Bakanlık olan ‘Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’ altında Müdürlük ve Birimler halinde toplanmaları uygun görülmelidir. Ulaştırma hizmetlerinin ve lojistik faaliyetlerin, tek kanalda birleştirilmeleri, sektörün geleceğinde planlama ve yasal düzenlemelerin yapılmasına daha fazla hizmet edebilir.

5. Karayolu yük taşımacılığında trafik güvenliğinin ve taşınan yükün güvenliğinin sağlanması, daha düşük maliyetler ile daha ekonomik taşımaların yapılabilmesi olanaklı hale getirilebilir. Bu konuda trafikte yük güvenliği ve kaza sonrası yük güvenliği konularında işgücü eğitimleri düzenlenmesi yarar getirebilir. Üniversite, OSB, özel sektör işbirliği olanakları, sanayinin ve bilgi sistemlerinin açılımına yönelik bilimsel araştırmalar, devlet politikası kabul edilerek teşvik edilmelidir.

Burada lojistik işletmelerin sürücülerine ileri sürüş eğitimleri verilmesi konusunda sigorta şirketleri ile işbirlikleri de sigorta maliyetlerini azaltıcı etki sağlayabilir. Sigorta şirketlerinin bugün uyguladıkları mevcut durumlarına göre lojistik işletmelere yönelik, daha çözüm odaklı ve proaktif yaklaşımlarda bulunmaları beklenmektedir.

6. Güvenli taşımacılık adına, Tehlikeli Madde Taşımacılığı ile ilgili yeni düzenlemelere gidilmeli, TSE başta olmak üzere akredite kuruluşların sayısının artırılması ve kalitesinin denetlenmesi, ADR standartlarına uygun koşullar yaratılması adına SRC 5 belgelendirmelerinin hızlandırılması çalışmaları sevindiricidir. Bu konudaki teknolojik katkıların artırılması ve çalışmaların genişletilerek hızlandırılması, yük güvenliği açısından lojistik sektörünün uluslararası rekabet hamlesi, sigorta sektörünün ise yurt dışına prim yazdırma riskini ortadan kaldırma hamlesi açısından, olumlu katkı yaratabilir.

7. Dış ticarete lojistik süreçlerin karayolu taşıma türünde ivme kazanmasındaki etkenlerden biri de, elektronik tır karnesi ve e-CMR uygulamalarının hayata geçmesidir. IRU’ nun bir süredir üzerinde çalıştığı bu iki konuda gümrüklerin yeni düzenlemesi ile; elektronik TIR karnesinde teminatını bundan böyle IRU verecek, e-CMR’ da ise evraksız hızlı işlemler, sürdürülebilir şekilde web ortamında düzenlenebilecektir. Günümüzde henüz e-CMR’ a imza atmayan

Türkiye' nin de yakın zamanda taraf olması, sürdürülebilir dış ticaret hacmindeki artışa itici güç olması yönünde yarar sağlayabilir. 2011 yılında TBMM 24. Yasama Dönemi 2. Yasama Yılı Sıra Sayı: 58' de, 'hukuki anlaşmazlıkların çözümünde kabul görececek olan uluslararası mahkemeler konusunda çekince maddesi konularak' onaylanan kanun tasarısı, resmi gazetede yayınlanarak uygulanmaya geçilmelidir.

8. İnternet girişimciliğinin giderek artacağı öngörülerini iş çevrelerinde hâkim olsa da, bu yolda atılacak adımların önünde bazı sosyo-ekonomik ve yasal engeller bulunmaktadır. Bu engellerin sağlıklı aşılabilmesi ve sürdürülebilir iş sonuçlarının ortaya konulabilmesi, küresel gelişim ve değişimleri yakından izlemek, analiz etmek ve yol haritasını buna göre belirlemekten geçmektedir. Yakın zamanda, TTK' da yapılan değişikliklerle bazı iyileştirmeler mümkün olmuş olsa da; mal teslimi, mal iadesi, tahsilat, ödeme iadesi gibi önemli başlıkların yasal statüye kavuşmasında halâ uygulama aksaklıkları yaşanmaktadır. Genel anlayış olarak 'kervan yolda görülür' düzeni ile gelecek inşa etmek alışkanlığından kurtulunmalıdır. İnternet girişimciliğinde kılavuz bir lojistik operasyon standardı geliştirilmeli, e-ticaret sitelerinin dernekleşme çalışmalarında e-lojistik prosedürlerine de yer verilmeli, kanun koyucu ile birlikte yasal zemin hazırlık çalışmaları yapılmalıdır.

Sigorta sektörünün de fiyatlandırılabilir agresif stratejilerle kendini bu alanda yenilemesi ve mevzuatını e-ticaret sahasına hizmet eden e-lojistik alanında da genişletmesi beklenmektedir.

9. Kamu otoritesi tarafından, yüksek hacimli ticari ve sınai kuruluşlar ile lojistik işletmeler tarafından uygulanmak üzere, sürdürülebilir bir 'Kurumsal Entegre Risk Yönetim' anlayışı oluşturulmalıdır. İşletmelerin bu yaklaşımı içselleştirmeleri ve tüm insan kaynağı ile interaktif biçimde paylaşabilmeleri sağlanmalıdır. Mevcut paradigmanın kırılması, vizyoner liderler gerektirir. Lojistikte 'risk mühendisliği' statüsü oluşturulup, ticari ve sınai işletmelerde bir risk değerlendirme koşulu aranması yararlı olabilir. Bu koşul tüm lojistik birimlerini kapsayacak genişlikte bir kalite belgesi ile de onurlandırılarak standardizasyon

getirilebilir, belgenin geçerliliği işletmelerde iki yılda bir risk mühendislerince denetlenebilir.

İş güvenliği uzmanlığı konusunda yapılan uygulamaya benzer şekilde; uzmanlık konusu lojistik işletmeler ve faaliyetler olan sigorta uzmanları ve brokerlerin lojistik işletmelerde istihdam edilmesi, operasyonel esnekliği arttırarak, risklerin kolayca görülüp doğru yönetilmesinde katkı yaratabilir.

- 10.** Taşıma araçlarının izlenilebilirliğini ve veri takibini sağlayan ‘filo yönetim sistemleri’ gibi, depolama alanları için uygulamada benzer bir işlev yürüten ‘depo yazılımları’ da kullanılmaktadır. Bu dış kaynaklı yazılımların kullanımına son verilmesi, özel sektör tarafından üniversite teknoparklarına yatırım yapılması ve vergi teşvikleri sağlanması, bilgi teknolojilerine ve otomasyon sistemlerine yapılacak yatırımlar açısından yararlı olabilir.

Depolama alanlarında kullanılan raf sistemlerinin ve istifleme olanaklarının teknolojik yatırımlarla geliştirilmesi, elleçleme hatalarının azaltılması bakımından yarar sağlar.

Depo ve antrepolarda risk yönetiminin, işletmeler tarafından yeterince önemsenmediği görülmektedir. Bu alanlar, hırsızlık, yangın, su baskını ve sel baskını gibi ciddi hasarlara neden olabilecek rizikolar taşımaktadır. Alınacak basit önlemler konusunda sigorta şirketlerinin, depo işletmelerine yol göstericilik yapmasına izin verilmeli ve önerilerin hayata geçirilmesine olanak tanınmalıdır.

- 11.** Birbirinden bağımsız kamu ve sivil toplum kuruluşlarının kurumsal gayretleri ile, yalnızca kurum ihtiyaçlarına yönelik olan istatistikleri, konsolide ve disipline edilmediğinden, sektörlerle ilgili ileriye dönük stratejilerin belirleneceği, ölçek ekonomilerine yönelik girişimlerde bulunulamamaktadır. Doğru veri kaynakları depolanabilse, hesaplamalarda sağlıklı hareket mümkün olabilir.

Her taşıma modunda ve her taşıma aracında ulusal ve uluslararası taşınan mal miktarı ile sigortalı mal taşıma oranı bilgisi yeterince sağlıklı bulunmamaktadır. Bu durumda taşınan ticari malın sigortalı olma ve hasarlanma oranına göre doğru fiyatlama yapılması da mümkün olmamaktadır.

12. Yükseköğretim kurumlarının sektörle işbirliği yaparak ihtiyaç doğrultusunda donanım sağlayacak, ders programı ve içerik belirlemesi gerekmektedir. Aksi durumda ülke lojistik potansiyelinin kullanımı, çağın gerisinde kalmaya devam edecektir. Özellikle yükseköğretim kurumlarının lojistik bölümlerine ve ilgili diğer bölümlere olan öğrenci kapasitelerini arttırmaları değil, bu öğrencilerin nitelikli ve sektöre hizmet edecek yeterli donanımda yetişmeleri önemlidir. Bu amaçla sektöre yetişen iş gücünün, dış ticaret ve iş güvenliği gibi destekleyici alanlarda da eğitilmeleri, sektör için daha verimli bir duruma gelmelerini sağlayabilir. Bu gelişim, özellikle lojistik ve sigortacılık eğitimi veren okullardan mezunlara, yeni iş fırsatı yaratma yolunda imkân sağlayabilir.

Kendisini lojistik ve sigortacılık alanında uzmanlaştırmaya yöneltecek akademik mecranın da, bu alanda hizmet kalitesini arttıracak boyutta güçlenmesi gerekmektedir. Konularında akademisyen yetiştirecek, doktora imkânı sağlayan sosyal bilimler ve fen bilimleri alanlarında sınırlı sayıda ve sınırlı kapasitede bulunan kurumların hızla akredite olmaları ve uluslararası müfredatlara uyum sağlamaları gerekmektedir. Bu amaçla ortak paydada buluşmaya yönelik, öncelikle lisans ve lisansüstü eğitim düzeyinde ‘Sigortacılık Ana Dalları’ belirlenebilir ve bunlardan biri de ‘Lojistik Sigorta Dalı’ olarak düzenlenebilir.

13. Yük sigortalarında mevcut yüksek potansiyele rağmen bugünkü üretim düzeyi oldukça düşüktür. Bunun nedenlerinden birinin sigorta şirketlerinin, iş planı geliştirmekteki isteksizlikleri, rehavet ve tembellikleri olduğu söylenilebilir. Mevcut potansiyeli giderek daha fazla parçalara bölerek paylaşmayı, daha kolaycı bir yaklaşım olarak benimsedikleri görülmektedir. Yapılan gözlemler doğrultusunda Türk sermayeli sigorta şirketleri için de, ruhsat sahibi yabancı sermayeli sigorta şirketleri için de, aynı durum geçerliliğini korumaktadır. Ancak, sanayici ve işletmeciler üzerinde, telafisi mümkün olmayacak bir güvensizlik duygusu yaratmakta olduğunu da unutmamak gerekir. Sigorta mevzuatı uygulamasında yapılması gereken revizelerin, günün koşullarına göre gidilmesi gereken uygulama değişikliklerinin zamanında yapılmamasından ve gecikmesinden dolayı, dünyada sigortalanabilir risklerin tümünün Türkiye’de de sigortalanabilir olması mümkün kılınmamaktadır. Dünya sigorta sektörünün

gerisinde olmasına rağmen bugün Türk sigortacılığının, mevcut durumunun çok üzerinde bir seviyede olması gerekirdi. Yapılan şirket evlilikleri, en kısa zamanda dünya sigortacılığında know-how transferi ile kaynak fırsatı yaratacak düzeyde yeni iş planları üretimine dönüşmeli, ürün geliştirme stratejilerinde iyileştirmelere gidilmeli, mevcut branşlar revize edilmeli, yeni üretim sahaları yaratmak için mevzuat çalışmaları yapılmalıdır. Unutulmamalıdır ki, operasyonel çeviklik, değişen piyasalara hızlı adapte olma kabiliyetine bağlıdır. Endüstriyel, ticari bir alan olan lojistik sektörüne bu kabiliyeti, sigortacılar sağlayabilir.

- 14.** Kurumsal olan ve olmayan tüm lojistik şirketleri, geleneksel alışkanlıklarını bilgi ve belge paylaşımı konusunda da sürdürmektedir. Hasardan sonra bilgi-belge paylaşımında zorlandıkları gibi, aynı zamanda hasarı kabullenmemeye ve itiraz etme alışkanlığında dırlar. Bu durum, lojistik şirketleri bünyesinde konumlandırılacak sigorta aracıları veya lojistik alan uzmanlığı olan niş acente ve broker insan kaynağı istihdam edilerek aşılabilir. Lojistik işletmeler, sektörden hizmet satın alarak, risk analizinin ve hasar yönetiminin doğru uygulanmasına ortam yaratabilirler. Ayrıca bu konumlandırma, delil niteliğinde olan eksper raporlarının ve evrakların kısa zamanda işleme alınmasını sağlayabilir.
- 15.** Mevcut ekonomik konjonktürde lojistik işletmelerin daha rekabetçi ve sürdürülebilir bir yapıya kavuşabilmesi için, varlıklarını koruyabilmek, risklerini yönetebilmek ve bu riskleri paylaşabilmek için ihtiyaçlarını, sorunlarını ve bu kapsamda sigortacılık sektöründen beklentilerini aktarabilecekleri ortamlar yaratılmalıdır. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı' nın, Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü ile ortak izleyecekleri yol, akademisyen ve sektör katılımcılarının ortaklaşa düzenleyecekleri sonuç odaklı çalıştaylar, ulusal ve uluslararası lojistiğin sıkıntılarını ortadan kaldırma çalışmalarına katkı verebilir. Ancak yaratılan ortamlarda belirlenen açmazların, yasa düzenleyiciler tarafından hızlıca uygulamaya geçilmesinin sağlanmasına da ortam yaratılmalıdır.
- 16.** Geri dönüşümlü ürünlerin de günümüzde bir piyasası oluştuğuna göre bu alanda yapılacak sigorta fiyatlaması, hem geri dönüşüm alanında işlem yapan lojistik

işletmelerini kazanabilir, hem de sigorta sektörüne yeni bir iş sahası açabilir. Ancak burada özellikle doğru fiyatlamaya dikkat edilmelidir. Birinci el ürün piyasasında sigorta değeri belirlenmesinde bile uzlaşamayan sigorta sektörünün, geri dönüşüm ürünlerine sigorta değeri belirleme konusunda kendini geliştirmesi gerekebilir. Bu amaçla yasa koyucunun da, geri dönüşümlü ürün fiyatlamasında amortisman düşümü gibi bir teşvik yaratması, konuya akılcı bir çözüm getirebilir.

17. Elementer sigorta branşlarında ezber bozacak olan ‘Lojistik Sigorta Dalı’ projesi, nakliyat sigortalarının kendi içinde farklı taşımacılık şekillerine göre alt kırımlarda uzmanlaşmasını sağlayarak yapılandırılabilir. Bu yapılandırmanın araştırma konumuzda işlendiği gibi; ‘Lojistik Depolama’ ve ‘Lojistik Sorumluluk’ faaliyetlerini de kapsamalı, konuya bütünlük getirmesi açısından çözüm yaratabilir.

Görüldüğü üzere uluslararası ticarete yaşanan global transformasyon, entegratif ve bütüncül bir yaklaşımla ele alındığında lojistik ve sigorta sektörlerini de harmanlamaktadır. Burada kazanımlar, her iki sektörün de olumlu reaksiyonlar göstererek kendisine yararlı olanı içselleştirmesi, lojistik sektörünün ‘**risk değerlemesi**’, sigorta sektörünün de ‘**risk yönetimi**’ konularında farklı bakış açılarıyla, daha da uzmanlaşmasını ve çözümçülüğünü gerektirecektir. Farklı disiplinlerin bilgi paylaşımları ile konunun derinlemesine araştırılması, bilimsel çalışmaların arttırılması, elde edilen bilgi ve kazanımların sivil toplum kuruluşlarının desteğiyle kamu ve özel sektör uygulamalarıyla buluşarak, katma değer yaratıcı faaliyetlere dönüşmesi, birçok sahaya yarar getirebilir.

Araştırmada yer verilen tüm başlıkların ele alınma nedeni, taşıma yöntemlerinin en popüler olan karayolunda yaşam bulan lojistik faaliyetlerin, direkt ve indirekt olarak ilgili olduğu kanun, mevzuat, literatür, kavram ve kurumların ortak paydalarda birleştiği her konunun irdelenmesine özen gösterebilmek isteği olmuştur. Herbir başlık altında, çok bileşenli olan lojistik sürecinin, çok değişkenli sigorta yönetimiyle birlikte daha vizyoner bir stratejik ortaklık yürütmeleri konusuna dikkat çekilmeye çalışılmıştır. Güvenlik ve risk yönetiminin, üzerinde durulan tüm kavramlara yarattığı katma değer ayrı ayrı değerlendirilerek, riskin doğru yönetilmesinde katkı yaratılmaya gayret gösterilmiştir.

Araştırmamız; yer yer yapılan gözlem, edinilen deneyim ve alınan duyular ile ampirik ve sosyal çalışmaların sektörel deyimler ile birleşiminden edinilen kazanımların pratik çözümlerine yer vermiştir. Bu araştırma, lojistik risklerin değerlemesi sonucu sigorta ile yönetilebilmesinin, gelişen ticari ilişkilerin de yardımıyla, taşınan ve depolanan yüklerin son tüketiciye ulaşmaya kadar, güvenle korunmasını sağlayan en önemli mekanizmalardan birinin sigorta olduğunu ortaya koymuştur. Ayrıca araştırmamız; lojistik işletmelerin kurumsal risk yönetimi çerçevesinde sigorta mekanizmasını, riskleri azaltıcı bir araç olmanın yanında, iki tarafı da gözeterek işletmenin değer yaratma kapasitesini artırma olanağı yaratacağını ortaya koymaktadır. Ekonomik koşulların değişkenliği ya da belirsizliği ortamlarında, sigortanın riskleri transfer ederek mevcut sermayeyi koruyacak bir finansal enstrüman olarak görülmesi gerçekliği göz önüne serilmiştir. Lojistiğin ve sigortacılığın multidisipliner yapısı, büyük resmin sentezini kolaylaştıracak ve sürdürülebilir verimlilik üst seviyelere taşınacaktır.

KAYNAKÇALAR

Kitaplar:

- [1] Acar, A.Z., (2010), “*Depolama ve Depo Yönetimi*”, Nobel Yayınları, İstanbul, Türkiye, 17, 18, 20, 21, 47, 53, 116, 164.
- [2] Akıncı, Z., (1999), “*Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*”, Seçkin Yayınevi, Ankara, Türkiye, 122.
- [3] (2013), Anadolu Sigorta Nakliyat Sigortaları Acente Eğitim Notları
- [4] Andıç, A., Aral, İ., Bulutlu S., Doğan F., Türkay, A., A., Yelekçi, S., (2012), “*6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda Sigorta Hukuku*”, Minha Yayınları, İstanbul, Türkiye, 20.
- [5] Bakan, İ., Okka, O., Canitez M., Afşar,B., Atasagun, H.F., Gedik, H., Yeniçeri, H., Demir E., Bilginer M., Çürük, A.S., İlker A., Tümer, G., (2012), “*Dış Ticaret İşlemler ve Uygulamalar*”, 8. Baskı, Gazi Kitabevi, Ankara, Türkiye, 145, 146, 147, 150, 154, 173-174.
- [6] Bedestenci, H., Ç., Canitez, M., (2012), 8. Baskı, “*Dış Ticaret ve Uygulamalar*”, Gazi Kitabevi, Ankara, Türkiye, 179.
- [7] Berk, N., (1992), “*Sigortacılıkta Risk Yönetimi*”, Emek Sigorta Yayınları, İstanbul, Türkiye, 57, 62.
- [8] Bölükbaşı, A., Pamukçu, B., (2008), “*Sigortacılıkta Risk Yönetimi*”, Türkmen Kitabevi, İstanbul, Türkiye, 3.
- [9] Bölükbaşı, A.,G., Pamukçu, B., (2009), “*Sigortanın Temel Prensipleri*”, Türkmen Yayınları, İstanbul, Türkiye, 3, 18, 22, 173.

- [10] Çancı, M., Erdal, M., (2009), “*Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*”, 3. Baskı, Utikad Yayınları, İstanbul, Türkiye, 83, 86, 109, 142, 151,152.
- [11] Çekerol, G., S., (2013), “*Lojistik Yönetimi Ders Notları Ünite 1-8*”, Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2823, Açık Öğretim Fakültesi Yayını No: 1781, Eskişehir, 32, 55, 197, 199, 203, 208, 212.
- [12] Çengel, Ö., (2008), “*Tedarik Zinciri Yönetimi ve Lojistik Sektöründe Bir Araştırma*”, Bigart Yayınları, İstanbul, Türkiye, 4, 7, 57, 134, 138, 141.
- [13] Çuhacı Y.K., (2004), “*Açıklamalı Sigorta ve Reasürans Terimleri Sözlüğü*”, Milli Reasürans T.A.Ş. Yayını, İstanbul, Türkiye, 40, 56, 160, 226-227, 266, 274, 290.
- [14] Demir, V., (2008), “*Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması*”, Nobel Yayınları, Ankara, Türkiye, 34, 35.
- [15] Duman, G., Ş., (1990), “*Türk Sigorta Sektöründe Boş Kapasiteler ve Ekonomik Kayıplar*”, Bilaraş Yayınları, İstanbul, Türkiye, 75, 79, 91, 92, 94.
- [16] Erdal, M., Saygılı, M. S., “*Lojistik işletmelerinde Yönetim-Organizasyon ve Filo Yönetimi*”, UTİKAD Yayınları, İstanbul, Türkiye, 27.
- [17] Erdal, M., Görçün, Ö.F., Görçün, Ö., Saygılı M.S., (2008), “*Entegre Lojistik Yönetimi*”, Beta Yayınları, İstanbul, Türkiye, 39, 41, 42, 61, 64, 67-68, 75, 76, 82, 134.
- [18] Erdal, M., Görçün, Ö.F., Görçün Ö., Saygılı M., S., (2010), “*Entegre Lojistik Yönetimi*”, 2. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, Türkiye, 240, 467.
- [19] Ezerdi, C., H., (1989), “*Risk Yönetimi*”, İstanbul, Türkiye, 2, 6-7, 15, 34-36.
- [20] Ezerdi, C., (1998), “*Yangın Sigortacılığı*”, İstanbul, Türkiye, 72-73.
- [21] Genç, R., (2009), “*Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetiminin Yöntem ve Kavramları*”, Detay Yayıncılık, Ankara, Türkiye, 38-41.
- [22] Gülen, K.G., (2010-70), “*Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler*”, İTO. Yayınları, İstanbul, Türkiye, 52, 121, 133, 172-176.

- [23] Güleş, H.K., Paksoy, T., Bülbül H., Özceylan E., (2010), “*Tedarik Zinciri Yönetimi Stratejik Planlama, Modelleme ve Optimizasyon*”, Gazi Kitabevi, Ankara, Türkiye, 138.
- [24] Görçün, Ö.,F., (2008), “*Yasal Düzenlemeler ve Lojistik Yönetimi Perspektifinden Karayolu Taşımacılığı*”, Beta Yayınları, İstanbul, Türkiye, 105, 108, 120.
- [25] Keskin, H., M., (2009), “*Lojistik-Tedarik Zinciri Yönetimi*”, 3. Baskı, Nobel Yayınları, Ankara, Türkiye, 31, 60, 98.
- [26] Koban, E., Keser, H.Y., (2010), “*Dış Ticarete Lojistik*”, 3.Baskı, Ekin Yayınevi, Bursa, Türkiye, 26, 69, 94, 258, 259-260, 309, 310, 315.
- [26] Özdemir, A., (2012), ‘*Lojistik İlkeleri Ders Notları*’, Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2517, Açık Öğretim Fakültesi Yayını No: 1488, Ünite 1, Eskişehir, 10, 11, 13, 20, 66.
- [27] Özbolat, M., (2008), “*Temel Sigortacılık*”, 2.Baskı, Ankara, Türkiye, 36, 37, 38, 73, 280.
- [28] Sarı, D., (2012), Günaydın, M., “*Nakliyat Sigortalarında Hasar Uygulamaları*”, Epimat Matbaacılık, İstanbul, Türkiye, 16, 62, 80, 84, 90, 92, 119, 120, 121, 138-139, 140.
- [29] SEGEM Banka ve Özel Kurumlar Teknik Personel Eğitimi Programı Ders Notları, 9,11, 13.
- [30] SEGEM Sigorta Acenteleri Teknik Personel Eğitimi Ders Notları
- [31] Sigorta Bilgi Kitabı-8, “*Risk Yönetimi*”, Toprak Sigorta Yayınları, İstanbul, Türkiye, 3.
- [32] Tanbaş, M., (2010), “*Taşımacılık ve Lojistik Rehberi*”, Tugem Yayınları, İstanbul, Türkiye, K-15, AD-05, R-13.
- [33] Tanyaş, M., Hazır, K., (2011), “*Lojistik Temel Kavramlar*”, Çağ Üniversitesi Yayınları, Ankara, Türkiye, 137, 138.

- [33] Tuncay, N., Alankuş, O., Özkan, B., (2011), Akıllı Ulaşım Teknolojileri Çalıştay Bildirisi, Okan Üniversitesi Yayınları-23, İstanbul, Türkiye, 45.
- [34] Ulaş, I., (2005), “*Uygulamalı Sigorta Hukuku-Mal ve Sorumluluk Sigortaları*”, Genişletilmiş 4.Baskı, Turhan Kitabevi, Türkiye, 389, 391, 636, 640, 658, 662.
- [35] Uralcan Ş., (2006), “*Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi*”, 2.Baskı, Bilyay Yayınları, İstanbul, Türkiye, 4, 118.
- [36] Uralcan, G.,Ş., (2008), “*Sigortacılık Uygulamaları*”, TC. Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayını, 1626/849, Eskişehir, Türkiye, 9, 31, 176, 195.
- [37] Uralcan Ş.,(2011), “*Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi*”, 3.Baskı, Hiperlink Yayınları, İstanbul, Türkiye, 69, 71, 83, 159, 340.
- [38] Yashıdağ, B., (2012), “*Sigortacılık*”, 1.Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, Türkiye, 15, 56, 129, 132.

Tezler:

- [1] Çağlar, E., (2005), “*Nakliyat Sigortalarında Risk Yönetimi ve Fiyatlandırma Çalışması*”, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Bankacılık Sigortacılık Enstitüsü Sigortacılık Ana Bilim Dalı, İstanbul, Türkiye, 53, 68.
- [2] Değirmenci, N., K., (2012), “*Çoklu Taşıma İşletmecisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme*”, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Doktora Tezi, 256.

Sürelili Bilimsel Dergilerdeki Makaleler:

- [1] Emhan, A., (2009), “*Risk Yönetim Süreci ve Risk Yönetmekte Kullanılan Teknikler*”, Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt: 23, Sayı, 3: 213, 217.
- [2] Kâhya, M., (2007), “*Taşıyıcının Mali Sorumluluğu ve CMR Sigortaları*”, TSEV Sigorta Araştırma ve İnceleme Yayınları-12, İstanbul, Türkiye, 53-54, 60, 65, 97, 98.

- [3] Kâhya, M., 2008, TSEV Sigorta Araştırmaları Dergisi, Nisan 2008, Sayı 4, CMR Konvansiyonu ve CMR Sigortaları, TSEV Sigorta Araştırma ve İnceleme Yayınları-12, İstanbul, Türkiye, 71, 72.
- [4] Kumcu, Özşar, B., TSEV Bilim Kurulu Onaylı Eserler, İklim Değişikliği ve Sigorta Sektörüne Etkileri, İstanbul, Türkiye, 79-80, 81.
- [5] Pamukçu, B., Bölükbaşı, A., Ekim (2005), TSRB Sigorta Araştırmaları Dergisi, sayı 1, “*Sigortacılıkta Çevre Risk Yönetimi*”, İstanbul, Türkiye, 84.

Özel Dergilerdeki Yayınlar:

- [1] Akyıldız, M., Tuna, O., (2007), “*Lojistik Değer ve Ek Değer: Bir Odak Grup Çalışması*”, Ege Akademik Bakış, İzmir, Türkiye, 646, 652.
- [2] Avder, E. (2007), ‘*İşletmelerde Verimliliğe Etki Eden Faktörler ve Örnek Bir Çalışma*’, Balıkesir Üniversitesi, Türkiye, 1.
- [3] Sigorta Tahkim Kurulu Hakem Karar Dergisi, Ekim-Aralık, (2010), sayı 4, Türkiye, 35-36.
- [4] UND’ nin Sesi, Uluslararası Nakliyeciler Derneği Yayın Organı, Mart, (2013), sayı 367, İstanbul, Türkiye, 35.
- [5] Sigorta Tahkim Kurulu Hakem Karar Dergisi, Ocak-Mart, (2012), sayı 9, Türkiye, 22-29.
- [6] Sigorta Tahkim Kurulu Hakem Karar Dergisi, Nisan-Haziran, (2012), sayı 10, Türkiye, 43-46.
- [7] UTA Lojistik, Uluslararası Lojistik Dergisi, Temmuz, (2012), Yıl 18, Sayı 7, İstanbul, Türkiye, 29, 43, 56.

Akademik Konferanslarda Sunulmuş ve Yayınlanmış Bildiriler:

- [1] Alanya, Ç., (2005), “*Türk Sigorta Sektörünün Avrupa Birliği’ ne Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi: Sigorta Şirketleri Perspektifinden*”, Avrupa Birliği’ ne Uyum

- Sürecinde Türk Sigorta Sektörü 1.Ulusal Sigorta Sempozyumu Bildiri Kitabı, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Yayını, İstanbul, Türkiye, 43.
- [2] Bindelle, F., (2005), TSRŞB-TAİEX AB Sigorta Mevzuatı ve Uygulamaları Semineri, , TSRŞB Yayınları, İstanbul, Türkiye, 251-252.
- [3] Büyükyazıcı G., Baskak M., (2010), “*Yeşil Lojistiğin Tersine Lojistik ile İlişkisi ve Sürdürülebilir Kalkınma İçin Önemi*”, YAEM.
- [4] Derici, R., (2005), 3. International Logistics & Supply Chain Congress, Logistics and Supply Chain Management Globalizing World, 625, 634, 636.
- [5] Huppenbauer, J., (2005), ‘*Avrupa Birliği 5.Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası Direktifi ve Reasürans Direktifi*’, Avrupa Birliği’ ne Uyum Sürecinde Türk Sigorta Sektörü 1.Ulusal Sigorta Sempozyumu Bildiri Kitabı, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Yayını, İstanbul, Türkiye, 80-81.
- [6] Kumcu, B., (2005), ‘*Avrupa Birliği Tek Sigorta piyasasını Düzenleyen Mevzuat*’, Avrupa Birliği’ ne Uyum Sürecinde Türk Sigorta Sektörü 1.Ulusal Sigorta Sempozyumu Bildiri Kitabı, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Yayını, İstanbul, Türkiye, 367, 371.
- [7] Özdemir, D., (2010), “*Avrupa Birliği’nin Sürdürülebilir Taşımacılık Politikaları ve Türkiye’nin Konumu*”, 13. Ulusal Bölge Bilim Bölge Planlama Kongresi, Bölgesel Gelime için Yeniden Yapılanma Gündemi, Yıldız Teknik Üniversitesi, 4.
- [8] Özkan, T., (2005), “*Sigortacılık Sektörünün Temel Riskleri*”, Avrupa Birliği’ ne Uyum Sürecinde Türk Sigorta Sektörü 1.Ulusal Sigorta Sempozyumu Bildiri Kitabı, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Yayını, İstanbul, Türkiye, 367.
- [9] Tuncer, H.H., Cerit, A.G., (2005), ‘*Logistics and Supply Chain Management Globalizing World*’, 3.International Logistics & Supply Chain Congress, 622, 624.
- [10] Turhan, D., Vayvay Ö., (2005), ‘*Logistics and Supply Chain Management Globalizing World*’, 3. İnternational Logistics &Supply Chain Congress, 615, 622.

[11] Yücenur, G., N., Demirel, N.,Ç., (2009), “*Creating Difference in Information Era via Value Chains, the best insurance company selection by ahp and anp methodologies with fuzzy numbers in logistics sector*”, 7. International Logistics*Supply Chain Congress, İstanbul, Türkiye, 188.

Raporlar

[1] Anadolu Sigorta Nakliyat Hasar Servisi 237034513-0001 nolu Hasar Dosyası Final Raporu

[2] Anadolu Sigorta Nakliyat Hasar Servisi 104795212 nolu Hasar Dosyası Final Raporu

[3] Anadolu Sigorta Nakliyat Hasar Servisi 125086308-8 nolu Hasar Dosyası Raporu

[4] Anadolu Sigorta Nakliyat Hasar Servisi 148300313 nolu Hasar Dosyası Raporu

[5] Anadolu Sigorta Nakliyat Hasar Servisi 123808008-0002 nolu Hasar Dosyası Final Raporu

[6] Anadolu Sigorta Nakliyat Hasar Servisi 12140311-0001 nolu Hasar Dosyası Raporu

[7] Çalış, A., (2003), İhracatta Nakliyat, İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi-İGEME Mayıs Raporu, İstanbul, Türkiye, 4.

[8] Emniyet Genel Müdürlüğü-EGM Trafik İstatistik yıllığı 2002-2003.

[9] International Union Of Marine Insurance-IUMI Report

[10] Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı 24.12.2011/28152 sayılı yönetmelik hükümleri, Erişim tarihi: 14.02.2013.

[11] (2011), Karayolları Ağır Taşıt Trafik ve Yük Taşımacılığı Raporu, 196.

[12] (2012), Karayolları Genel Müdürlüğü Karayollarında Ağır Taşıt Trafikinin ve Yük Taşımacılığının Ağırlığı ve Eğilimleri 2007-2008-2009 Yılı Etüd Sonuçları Raporu, İstanbul, Türkiye, 10,11.

- [13] Karayolu Taşıma Kanunu (KTK).
- [14] TC. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu Sigortacılık ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkındaki Rapor, 46.
- [15] (2013), T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı' nın Lojistik Sektörüne Yönelik Uygulamaları, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Yayın No: 10, Tasfiye Hizmetleri Genel Müdürlüğü Yayın No: 1, 1, 4-5, 13, 14, 31.
- [16] Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkındaki Yönetmelik.
- [17] (2012), Türkiye' de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri Maliyet ve Rekabet Unsurları Raporu, İstanbul, Türkiye, 18.
- [18] UND Ar-Ge ve İstatistik Departmanı CMR Konvansiyonu, 3.
- [19] UND Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımacılığı Sektörünün Analizi Projesi Genel Analiz Raporu, İstanbul, Türkiye, 28.
- [20] Ulaştırma Sektörü 2023 Vizyon Raporu, 16.
- [21] TR52 Düzey 2 Bölgesi Ulaştırma Sektörü 2013 Vizyon Raporu, 5.

Kişisel Görüşmeler:

- [1] (12.03.2014), Av. Cem Çongar (Axa Sigorta Rücu Departmanı Avukatı, İstanbul Barosu), İstanbul Ticaret Üniversitesi-Uluslararası Nakliyeciler Derneği tarafından düzenlenen '*Lojistik, Taşıma Hukuku ve Sigortaları*', konulu panel notları.
- [2] Av. Egemen Gürsel Ankaralı (İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyon Başkanı, Türk Sigorta Enstitüsü Öğretim Elemanı).
- [3] (24.06.2014), Dr. Hakan Özcan (Demir Sigorta A.Ş. Grup Müdürü), '*Kombine Taşımacılıkta Taşıma İşleri Organizatörünün Sorumlulukları ve Sigorta*' konulu seminer notları.
- [4] (12.03.2014), Kaptan Murat Işıklı (Anadolu Sigorta Oto Dışı Hasar Müdürü, İstanbul Ticaret Üniversitesi Senato Üyesi, İstanbul Barosu-İstanbul Ticaret

Üniversitesi, ‘*Lojistik, Taşıma Hukuku ve Sigortaları*’, Uluslararası Nakliyeciler Derneği tarafından düzenlenen konulu panel notları.

[5] (12.03.2014), Prof. Dr. Didem Algantürk Light (İstanbul Ticaret Üniversitesi Senato Üyesi, İstanbul Barosu-İstanbul Ticaret Üniversitesi), Uluslararası Nakliyeciler Derneği tarafından düzenlenen ‘*Lojistik, Taşıma Hukuku ve Sigortaları*’ konulu panel notları.

[6] (24.06.2014), Prof. Dr. Kerim Atamer (İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi), ‘*Kombine Taşımacılıkta Taşıma İşleri Organizatörünün Sorumlulukları ve Sigorta*’ konulu seminer notları.

[7] (24.06.2014), Prof. Dr. Hüseyin Ülgen (İstanbul Üniversitesi hukuk Fakültesi E.Öğretim Üyesi-6102 sayılı TTK kurul üyesi, ‘*Kombine Taşımacılıkta Taşıma İşleri Organizatörünün Sorumlulukları ve Sigorta*’ konulu seminer notları.

[8] (24.06.2014), Turgut Erkeskin (UTİKAD-Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği Başkanı), İstanbul Barosu-İstanbul Ticaret Odası-UTİKAD tarafından düzenlenen ‘*Kombine Taşımacılıkta Taşıma İşleri Organizatörünün Sorumlulukları ve Sigorta*’ konulu seminer notları.

[9] (24.06.2014), Yard. Doç. Dr. Turkey Özdemir (İstanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik Yüksek Okulu Öğretim Üyesi), ‘*Kombine Taşımacılıkta Taşıma İşleri Organizatörünün Sorumlulukları ve Sigorta*’ konulu seminer notları.

İnternette Edinilenler:

[1] WEB_1, Türk Dil Kurumu web,

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.53524d3727ac00.13857625, 19.04.2014.

[2] WEB_2, <http://www.muhasabedersleri.com/ekonomi/ticaret.html>, 19.04.2014.

[3] WEB_3, Türkiye İstatistik Kurumu web,

<http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?method=temelist>, 07.05.2014.

- [4] WEB_4, Avrupa Birliği Türkiye İş Geliştirme Ağı,
http://www.abigem.org/appmanager/tr/portal?_nfpb=true&_pageLabel=pageKobiUluslararası&nodeName=KobiUluslararası 11, 27.05.2014.
- [5] WEB_5, TC. Ekonomi Bakanlığı web,
<http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=79192159-19DB-2C7D-3D5AE56731D11E50>, 20.07.2014.
- [6] WEB_6,
http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.54252ea09afcb6.31154476, 03.07.2013.
- [7] WEB_7, TC. Ekonomi Bakanlığı web,
www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=bakanlikofisi&bolum=detay&haberid=1960,
16.12.2013.
- [8] WEB_8, Türkiye Sigorta Birliği web,
http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5384987875e707.26080071, 27.05.2014.
- [9] WEB_9, Türkiye Sigorta Birliği web, <http://www.tsb.org.tr/sigortanin-tarihi.aspx?pageID=438>, 20.04.2014.
- [10] WEB_10, Türkiye Sigorta Birliği web, (<http://www.tsb.org.tr/turkiyede-sigortacilik.aspx?pageID=439>), 20.04.2014.
- [11] WEB_11, The Free Encyclopedia web, http://en.wikipedia.org/wiki/Value_chain,
20.04.2014.
- [12] WEB_12, <http://www.gemitasimaciligi.net/ro-ro-tasimaciligi-nedir>, 17.02.2013.
- [13] WEB_13, TC. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı web,
http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/projeler_faaliyetler/20130319_101809_204_1_64.pdf, 30.08.2013.

- [14] WEB_14, Mersin Sanayi ve Ticaret Odası Resmi Web Sitesi
http://www.mtso.org.tr/jtr/index.php?option=com_content&view=article&id=785:mersin-liman-lojistik-ues-icin-hazrlklara-balad&catid=53:haberler&Itemid=50,
17.02.2013.
- [15] WEB_15, <http://www.havakargoturkiye.com/999-havayoluyla-ihracatta-yuzde-154-artis.html>, 17.02.2013.
- [16] WEB_16, TC. Ekonomi Bakanlığı web,
<http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=7145D543-D8D3-8566-4520DFB6CC4A86BA>, 26.07.2013.
- [17] WEB_17, IRU web, IRU 2013 Raporu, <http://www.iru.org/cms-filesystem-action?file=mix-publications/E-0308%20AR-2013%20en.pdf>: 8, 19.07.2014.
- [18] WEB_18, International Road Transport Union web,
<http://www.iru.org/enpolicyroadsafety>, 10.02.2013.
- [19] WEB_19, Cargo Security International web,
<http://www.cargosecurityinternational.com/channeldetail.asp?cid=16&caid=14049>,
24.02.2013.
- [20] WEB_20, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı web,
http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/1-Rapor/20100518_164743_204_1_64.pdf: Emniyet Genel Müdürlüğü-EGM Trafik İstatistik
yıllığı 2002-2003:4.1-43, 20.07.2014.
- [21] WEB_21, Emniyet Genel Müdürlüğü web, Emniyet Genel Müdürlüğü 2010-2011
yılları Türkiye Geneline Ait Trafik İstatistikleri,
<http://www.egm.gov.tr/detay.aspx?id=46&tur=haberler>, 26.02.2013.
- [22] WEB_22, Karayolları Genel Müdürlüğü web, Karayolları Genel Müdürlüğü Hız
Sınırları Çizelgesi,
<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Trafik/HizSinirlari.aspx>, 26.02.2013.

- [23] WEB_23, T.C. Başbakanlık web, Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkındaki Yönetmelik,
<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.18966&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=>), 20.07.2014.
- [24] WEB_24, Resmî Gazete, (24 Ekim 2013 Perşembe, sayı: 28801),
<http://www.src5belgesi.com/>), 05.01.2013.
- [25] WEB_25, BBC News web,
http://www.bbc.co.uk/turkce/haberler/2012/12/121226_nigeria_blast.shtml, 10.02.2013.
- [26] WEB_26, Milliyet Gazetesi web, <http://gundem.milliyet.com.tr/tuzla-organize-sanayi-bolgesi-ndeki-bir-fabrikada-yangin-cikti-yangin-verine-cok-sayida-itfaive-sevk-edildi/gundem/gundemdetay/07.08.2012/1577496/default.htm>, 10.02.2013.
- [27] WEB_27, İstanbul Büyükşehir Belediyesi web, www.ibb.gov.tr, İş'te Çalışanlar Dergisi 2011 yılı, 5.sayı, 10.02.2013.
- [28] WEB_28, IRU web, International Road Transport Union web,
<http://www.iru.org/en/historyandmission>, 10.02.2013.
- [29] WEB_29, TBMM 24. Yasama Dönemi 2. Yasama Yılı Sıra Sayı: 58,
<http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem24/yil01/ss58.pdf>, 06.09.2014.
- [30] WEB_30, Orjin Danışmanlık İnternet ve Yazılım Teknolojileri Ltd. Şti. web,
<http://www.orjin.net/yazilimlar/9/ats-pro-arac-ve-filo-yonetimi.html>, 03.06.2014.
- [31] WEB_31, Satko Teknoloji Hizmetleri AŞ. web,
<http://www.satko.com.tr/index.aspx>, 03.06.2014.
- [32] WEB_32, Kalitürk Uluslararası Belgelendirme web,
<http://www.kaliturk.com/belgelendirme/kalite-belgelendirme/iso-28001-tedarik-zinciri-kalite-belgesi>, 02.07.2013.
- [33] Türk Dil Kurumu web,
http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.51d47d83ae3e01.91320715, 03.07.2013.

- [34] WEB_34, Network Global Logistics web,
<http://networkgloballogistics.com/icerik/agir-nakliyat.html>, 05.01.2013.
- [35] WEB_35, Karayolları Genel Müdürlüğü web,
<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/KanunYon etmelik/128MaddeDegisiklik.pdf>, 05.01.2013.
- [36] WEB_36, Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü web,
<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Asp?MevzuatKod=7.5.13108&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=>, 05.01.2013.
- [37] WEB_37, Yeni Ümit Eğitim Kurumları web,
<http://www.yeniumitforklift.com/forkliftbelge.php>, 01.01.2013.
- [38] WEB_38, <http://www.transport.com.tr/akt1,96@2200.html>, 13.02.2013.
- [39] WEB_39, Çınar Ziraat web, <http://www.cinarziraat.com/gida-uretimi/182-meyve-ve-sebzelerin-sogukta-m-u-hafazasi.html>, 01.01.2013.
- [40] WEB_40, <http://www.forumdas.net/serbest-kursu/ilaclari-saklama-kosullari-145165/>, 01.01.2013.
- [41] WEB_41, Eczacıbaşı Sağlık Hizmetleri AŞ. web,
<http://www.eczacibasisaglik.com.tr/ilaclarimizin-saklama-kosullarinin-onemi-romatizma-ve-yasam-dergisi-hID31.html>, 01.01.2013.
- [42] WEB_42, Vadeli İşlem ve Opsiyon Borsası web,
<http://www.vob.org.tr/VOBPortalTur/detailsPage.aspx?tabid=627>, 03.06.2014.
- [43] WEB_43, Türkiye Sigorta Birliği web, <http://www.tsb.org.tr/genel-sartlar.aspx?pageID=467>, 28.05.2014.
- [44] WEB_44, Türkiye Sigorta Birliği web, (<http://www.tsb.org.tr/turkiyede-sigortacilik.aspx?pageID=439>), 20.04.2014.
- [45] WEB_45, Ticaret Kanunu web, <http://www.ticaretkanunu.net/turk-ticaret-kanunu-madde-gerekceleri-dorduncu-kitap-tasima-islerimadde-850-930/>, 19.02.2013.

- [46] WEB_46, T.C. Başbakanlı Hazine Müsteşarlığı,
<http://www.hazine.gov.tr/default.aspx?nsw=BKsmUPQeFbnBXCDahrXm1A==H7deC+LxBI8=&mid=247&cid=28&nm=318>, 20.07.2014.
- [47] WEB_47, Türkiye Sigorta Birliği web, <http://www.tsb.org.tr/nakliyat-klozlari.aspx?pageID=498>, 30.04.2014.
- [48] WEB_48, Türkiye Sigorta Birliği web, <http://www.tsb.org.tr/nakliyat-klozlari.aspx?pageID=498#477>, 30.04.2014.
- [49] WEB_49, Türkiye Sigorta Birliği web, <http://www.tsb.org.tr/emtea-nakliyat-sigortasi-genel-sartlari.aspx?pageID=481>, 30.04.2014.
- [50] WEB_50, Güneş Sigorta AŞ. web, <http://www.gunessigorta.com.tr/istenen-belgeler/i-1220-226-244.aspx>, 06.06.2014.
- [51] WEB_51, AIG Sigorta AŞ. web, http://www.aig.com.tr/nakliyat-emptia-sigortasi-genel-bilgiler_3238_514669.html, 06.06.2014.
- [52] WEB_52, Türkiye Sigorta Birliği web, <http://www.tsb.org.tr/kiymet-nakliyat-policesi-umumi-sartlari.aspx?pageID=505>, 30.04.2014.
- [53] WEB_53, Türkiye Sigorta Birliği web, <http://www.tsrbs.org.tr/sayfa/kiymet>, 24.02.2013.
- [54] WEB_54, Türkiye Sigorta Birliği web, <http://www.tsb.org.tr/genel-sartlar.aspx?pageID=467>, Erişim tarihi: 12.01.2013.
- [55] WEB_55, Tarım Sigortaları Havuzu web,
http://www.tarsim.org.tr/trsmWeb/index.jsp?_subpageid_=8, Erişim Tarihi:06.06.2014.
- [56] WEB_56, Tarım Sigortaları Havuzu web,
http://www.tarsim.org.tr/trsmWeb/index.jsp?_subpageid_=20, Erişim Tarihi: 06.06.2014.

- [57] WEB_57, Tarım Sigortaları Havuzu-Tarsim web, http://www.tarsim.org.tr/trsmWeb/subIndex.jsp?_id_=6, Erişim Tarihi: 19.03.2013.
- [58] WEB_58, Türkiye Sigorta Birliği web, <http://www.tsrbs.org.tr/sayfa/kara-tasitlari-kasko-sigortasi-genel-sartlari-0>, Erişim Tarihi: 24.02.2013.
- [59] WEB_59, Güneş Sigorta AŞ. web, <http://www.gunessigorta.com.tr/hasar-dosyasi-icin-istenen-belgeler/i-1220-226-244.aspx>, Erişim Tarihi: 27.03.2013.
- [60] WEB_60, Türkiye Sigorta Birliği web, <http://www.tsb.org.tr/sayfa/kar-kaybi>, Erişim tarihi:12.01.2013.
- [61] WEB_61, Türkiye Sigorta Birliği web, <http://www.tsb.org.tr/sayfa/yangin-sigortasi-genel-sartlari>, Erişim tarihi: 12.01.2012.
- [62] WEB_62, Sigortacı Gazetesi web, <http://www.sigortacigazetesi.com.tr/manet/1614-tuerkiyede-gelecek-sorumluluk-sigortalarda.html>, Erişim Tarihi: 10.06.2014.
- [63] WEB_63, Türkiye Sigorta Birliği web, <http://www.tsrbs.org.tr/sayfa/mesleki-sorumluluk-sigortasi>, Erişim Tarihi: 24.02.2013.
- [64] WEB_64, Yeni Türk Ticaret Kanunu web, <http://www.yenittk.com/tr/yeni-turk-ticaret-kanunu-mevzuat-ve-duzenlemelerin-tam-metinleri-yeni-turk-ticaret-kanunu-4-kitap-tasima-isleri-tasima-isleri-komisyoncusu.html>, Erişim Tarihi: 07.03.2012.
- [65] WEB_65, Güvence Hesabı web, <http://www.guvencehesabi.org.tr/basvuru.html>, Erişim Tarihi: 05.03.2013.
- [66] WEB_66, Türkiye Motorlu Taşıtlar Bürosu web, <http://www.tmtb.org.tr/sayfa.aspx?pid=8&id=18>, Erişim tarihi: 19.02.2013.
- [67] WEB_67, Türkiye Sigorta Birliği web, <http://www.tsrbs.org.tr/sayfa/tehlikeli-maddeler-zorunlu-sorumluluk>, Erişim Tarihi: 24.02.2013.
- [68] WEB_68, Türkiye Sigorta Birliği web, <http://www.tsb.org.tr/sigorta-tanimlari.aspx?pageID=648>, 03.06.2014.

- [69] WEB_69, Maynet Finans web, <http://finans.mynet.com/haber/detay/otomotiv/hurda-araca-5-bin-lira/81646>, Erişim Tarihi: 18.03.2013.
- [70] WEB_70, Türk Eximbank web, http://www.eximbank.gov.tr/dosyalar/Brosur_Sigorta_Garanti.pdf, Erişim Tarihi: 13.03.2013.
- [71] WEB_71, Türk Sigorta Birliği web, <http://www.tsrsb.org.tr/sayfa/kiyi-tesisleri-deniz-kirliligi-mali-sorumluluk>, Erişim Tarihi: 13.03.2013.

EKLER

EK A: Taşıma Sözleşmesi

EK B: Depo Sözleşmesi

EK C: Taşıma Riskleri Konusunda Önem Arz Eden Sigortacılık Terimleri

(EK C) TAŞIMA RİSKLERİ KONUSUNDA ÖNEM ARZ EDEN SİGORTACILIK TERİMLERİ

- **Muafiyet (Excess):** Muafiyet, hasarın sigortalı üzerinde kalan kısmıdır. Bir başka deyişle, *'sigortalının hasarın bir kısmına katılması durumudur'* (Bölükbaşı ve Pamukçu, 2009). Sigortalının, sigorta konusunun karşı karşıya kalabileceği olası risklere karşı daha titiz davranmasını ve sigortacının küçük hasarlarla uğraşmasını engelleyerek iş yükünün azalmasını sağlamak için uygulanan bir sigortacılık yöntemidir. Genel olarak mal sigortalarında muafiyet uygulaması yoktur. Ancak muafiyetli durumlarda, muafiyet altında kalan hasarların sigortacıya bildirilmesine gerek bulunmamasına rağmen, yalnızca muafiyet bedelinin tamamlandığının belirlenebilmesi amacıyla, gerektiğinde sigortacıya bildirilmek üzere sigortalı tarafından hasar kayıtlarının tutulması gerekmektedir.

Yalnızca bazı malların, özelliklerinden dolayı ağırlık veya miktar kaybına uğramaları ve fire vermeleri kaçınılmazdır. Eğer poliçede muafiyet öngörülmüş ve emtia fire verebilecek bir emtia ise önce fire, daha sonra muafiyet uygulanarak tazminat bedeli hesaplanır. Muafiyetler, lojistik işletmelerinin de içinde bulunduğu, özellikle endüstriyel dediğimiz ticari ve sınai rizikolarda her zaman kullanılmaktadır. Örneğin; sel-su muafiyeti genel şartlarda sigorta bedeli üzerinden % 2 iken, uygulamada sigortalı yerin bulunduğu coğrafi bölgeye ve konumuna göre (% 2 + % 1)' lik uygulama, özel şart kapsamına girmektedir. Bu durum, sigorta şirketinin o riski edinmeyi ne kadar istediği ile ilgilidir.

- **Entegral Muafiyet (Franchise):** Muafiyetin bir diğer uygulamasıdır ve daha farklıdır. *'Sigorta dönemi içerisinde meydana gelen ve belli bir miktarın altında kalan hasarın sigortalı tarafından; muafiyeti aşması durumunda ise, hasarın tümünün sigorta şirketi tarafından ödenmesi uygulamasıdır'* (Bölükbaşı ve Pamukçu, 2009).

Örneğin;	Sigorta bedeli:	10.000.000.-
	Entegral Muafiyet (% 1):	100.000.-
	Hasar:	90.000.- (tamamını sigortalı öder)
	Hasar:	150.000.- (tamamını sigorta şirketi öder)

Entegral muafiyet günümüzde, endüstriyel poliçeler için sigorta şirketleri açısından teknik zararı arttırdığından fazla kullanılmamakta olmasına rağmen, inşaat ve montaj gibi ticari rizikolarda zaman zaman karşımıza çıkmaktadır.

- **Sigortalanabilir Menfaat (Insurable Interest):** Poliçe sahibi ile sigorta konusu arasındaki para ile ölçülebilir yasal menfaat ilişkisinden doğan sigorta ettirme hakkı olarak tanımlanabilmektedir. (Yaslıdağ, 2012).

- **Azami İyi Niyet Prensibi (Utmost Good Faith):** Sigorta sözleşmesinde tarafların, sözleşme yaptıkları sırada, karşı tarafın sözleşmeye ilişkin kararını etkileyebilecek her türlü bilgiyi, sorulsun ya da sorulmasın tam ve doğru olarak açıklaması yükümlülüğüdür. *'Sigorta sözleşmesinin oluşturulması aşamasında her iki taraf için de söz konusu olan ortak nokta, tamamen karşı tarafın vermiş olduğu bilgiye güvenmek durumunda olmalarıdır'* (Bölükbaşı ve Pamukçu, 2009). Hatalı veya eksik verilen ya da hiç verilmeyen bilgi nedeniyle karşı tarafın istemediği bir sözleşme yapılmasına neden olmak, iyi niyetin ihlali anlamına gelmekte ve karşı tarafa sözleşmenin feshi hakkını vermektedir. İyi niyet prensibi, yalnızca sigorta sözleşmesinin düzenlenmesi sırasında verilen bilgilerin doğruluğu ile sınırlanarak, sigorta sürecinin tamamında, tarafların ve mekanizmaya ait diğer paydaşların tümünde, hâkim olması gereken bir prensip olarak kabul edilir.

- **Mutabakathı Sigorta Esası (Valued Policy):** Sigorta bedelinin, poliçe düzenlenmeden önce tarafların anlaşmaları sonucu belirlenmesi durumudur. Genellikle ticari ve sınai riziko adreslerinde uygulanmaktadır. *'Üzerinde mutabakat sağlanmış sigorta bedeli, poliçe süresi içinde meydana gelebilecek piyasa dalgalanmalarından etkilenmemektedir'* (Çuhacı, 2004).

- **Müşterek Sigorta (Co-Assurance):** Ticari ve sınai rizikolarda bazı durumlarda bir menfaatin birden fazla sigortacı tarafından aynı rizikoya karşı ve aynı süreler için sigorta edilmesi durumudur. Müşterek sigortanın başlıca tercih nedeni, sigorta bedelinin sigorta şirketlerinin mali gücü ve mevcut kapasitelerini aşması ve tek başına teminat verememesi durumunda kullanılmasıdır. (Çuhacı, 2004). Her bir sigortacı sigorta ettiği bedel oranında hasardan sorumludur. Yüksek meblağlı sigorta bedellerinin hasarını tek bir sigorta şirketi üstlenmeyi tercih etmeyebilir. Bazı durumlarda bu, sigorta

şirketlerinin yaptıkları reasürans anlaşmalarındaki 'trete' bedelleri ile sınırlı kalmakta ve sigorta şirketleri kalan bedelleri risk alarak kendi üzerlerinde taşımak istememektedirler. Böyle bir riziko karşısında birkaç sigorta şirketi güç birliği yaparak birleşmekte ve hasarı bu güç birliği ile daha garantili ve şüpheye fırsat vermeden ödeme garantisi altına almayı tercih etmektedirler.

- **Halefiyet Prensibi-Rücu (Subrogation):** Sigorta konusunun, sigortalının herhangi bir kusuru, ihmali veya poliçe koşullarını ihlali olmaksızın, tamamen üçüncü bir şahsın eylemi ve teminat kapsamındaki tehlikelerden herhangi biri nedeniyle hasarlanması durumunda, sigortacının hasarı sigortalıya ödedikten sonra, sigortalının yerine geçerek tüm yasal alacakların sahibi olma durumudur. Sigortacının, sigortalının yerine geçerek ödediği tazminat kadar bir meblağı, hasara neden olanlara rücu ederek geri istemesi durumudur. (Çuhacı, 2004). Böylece; mal ve sorumluluk sigortalarında, sigortalının hem sigorta şirketinden, hem de hasara neden olan kişi ya da kurumlardan çifte tazminat talep etmesine de engel olunmuş olur. Ancak rücu hakkının doğabilmesi için; zararın teminat kapsamında olması ve sigortalı tarafından kasten gerçekleştirilmemiş olması gerekmektedir.

- **Eksik Sigorta (Under Insurance):** Malın sigorta değerinin, poliçede yazılı sigorta bedelinden fazla olması anlamına gelir. Bu durumda hasar tazminatı, gerçek sigorta değeri ile poliçede güvence altına alınan sigorta bedeli arasındaki orana göre ödenir.

- **Aşkın Sigorta (Over Insurance):** Poliçede yazılı sigorta bedelinin, malın sigorta değerinden fazla olması anlamına gelir. Hasar tazminatı, malla ilgili ekonomik kayıp kadar yapılır.

- **İllyet Prensibi (Causal Relation):** Hukuka aykırı bir durumdan doğan sonuç dolayısıyla oluşan hasar arasında kurulan sebep-sonuç ilişkisidir. Hukuka aykırı fiille hasar arasındaki uygun illiyet bağı bozulduğunda tazminat söz konusu olamaz. Örneğin; alkollü bir sürücünün kullandığı araç ile çarptığı yayanın ölümüne neden olması durumunda, sorumluluk sigortaları yasal olmayan bir hal olmasına rağmen sorumlu olan kişinin zararını, aralarındaki illiyet bağı gereği trafik sigortasından karşılamaktadır.

- **Yakın Neden Prensibi (Proximate Cause):** Bir hasarın meydana gelmesine neden olan en etkili ve hâkim sebeptir. Hasarın tazmin edilebilmesi için, o hasarın meydana gelmesine etki eden nedenin poliçede teminat altına alınmış olması gerekir. Herhangi bir hasarın nedeni belirlenirken hasarı meydana getiren ana nedenin de belirlenmesi gerekmektedir. Yakın sebep ile hasar arasındaki en önemli ilişki, meydana gelen hasar ile arasında doğrudan bağlantı olmasıdır. Zaman zaman zincirleme gerçekleşen olaylarda hasarın ana nedeni olayın sonucuna en uzak neden de olabilmektedir. Ancak zincirin tamamı incelendiğinde, ana neden anlaşılabilir. Örneğin; Ahşap bir binanın çatısı fırtına nedeniyle uçmuştur./Uçan çatı, binanın elektrik kablolarını koparmış ve kısa devreye neden olmuştur./Kısa devre nedeniyle çıkan kıvılcıklar, ahşap binada yangına neden olmuştur./İtfaiyenin yangını söndürmek ve komşu binaların yanmasını önlemek için sıktığı su, evdeki yanmamış eşya ve komşu binalarda hasara neden olmuştur. Burada, fırtına riski güvence altına alınmış ise hasar ödenir, risk güvence altına alınmamışsa ödenmez.

Bu zincirleme olay sonucunda evdeki yanmamış eşya ve komşu binadaki hasarın yakın nedeni, hasara uzak bir neden gibi görülse de, gerçek neden fırtınadır (Çuhacı, 2004).

- **Kloz (Clause):** Sigorta çeşitlerine göre sigorta poliçesinin bir bölümü veya poliçeye eklenen özel şarttır ve taraflar arasındaki sözleşmede poliçe genel şartlarındaki hususları tamamlayan gerçek sınırlarını belirlemek amacıyla kullanılan ve özellikle dikkat edilmesi gereken şartları gösteren uyarı notudur (WEB_67, 2014).
- **Hasar (Damage):** *'Ziya', malın hak sahibine teslim edilemeyecek duruma gelmesini, 'tam ziya', malın yok olmasını, 'kısmi ziya', malın ağırlık ya da adet olarak eksilmiş olmasını ifade etmektedir. Hasar ise; malın değerinin azalmasına neden olan her türlü maddi kötüleşmeyi ifade eder'* (Sarı ve Günaydın, 2012). Hasar, sigorta poliçesi genel şartlarında yer alan rizikonun gerçekleşmesi yani menfaatin zarara uğraması halinde, sigortacının tazminat ödeme yükümlülüğünün doğması durumudur.
- **Sovtaj:** Mal sigortaları için literatürde, hasarlı mal kavramı bulunmaktadır. *'Sovtaj, sigortacılığın halefiyet prensibi gereğince, sigorta şirketinin hasarlı malın*

kalıntısı üzerinde elde ettiği hakla ilgili bir durumdur' (Uralcan, 2006, 2. Baskı). Hasarlı mal, sigorta şirketi tarafından sigortalanmış olan bir emtia' nın hasar gördükten sonra parasının ödenerek sigorta şirketince satın alınma değeridir. Mal sigortaları konusunda sıklıkla karşılaşılan bir terimdir. Hasar gören mal, 'sovtaj bedeli' adı altında ekonomik değer değişikliğine uğramış olur.

Yangın hasarlarının birçoğunda sovtaj söz konusudur. Yangından arta kalan ve değerini tümüyle kaybetmeyen hurdaların değeri; mal sigortalıda kaldığında, gerçekleşen hasar tazminatından düşülerek, kalan tutarın sigortalıya ödenmesi şeklinde işlem görmektedir. Bu durumda sigortacı, hasar görmüş malı aldığı anda, gerçekleşen hasarla ilgili tazminatın tümünü sigortalıya öder (Uralcan, 2011, 3. Baskı).

Tüm mal sigortalarında karşımıza çıkmakta olan bu kavram, elleçleme sayısı açısından bakıldığında nakliyat branşında oldukça sık karşılaşılan bir hasardır. Küçük ya da büyük her mal ambalajına göre tek tek elleçlendiğinden hasar oranı diğer sigorta branşlarında olduğundan sayıca fazla görülmektedir. Yanı sıra, yangın ve kaza sigortalarında da oldukça sık görülmektedir. Örneğin bir fabrika yangını ele aldığımızda; tüm hammadde ve mamul stokları yangından tamamen zarar görmemiş olsa bile is, duman, kirlenme ve yangın söndürme faaliyeti sırasında ıslanmadan dolayı kısmen hasarlanmış olabilir. Bu durumda mallar, yeni değerinden olmasa da kısmen değerlendirilebilir durumunu koruyarak, 'sovtaj bedeli' üzerinden işlem görmektedir.

Hasar gerçekleştikten sonra, yapılan ekspertizde öncelikle malın ne kadarının zarar gördüğüne bakılır. Malın ya tamamı zarar görmüş olabilir, ki buna 'tam ziya' denilmektedir, ya da malın bir kısmı zarar görmüş olabilir, ki buna da 'kısmi zarar' denilmektedir. Hasar belirlendikten sonra ikinci aşamada sovtaj da iki şekilde yapılmaktadır.

- Mal sigorta şirketinde kalır: Malın ister tamamı ister bir kısmı zarar görmüş olsun, sigorta şirketinin sigorta bedeli üzerinden hasarlı malın parasını ödeyerek sigortalıdan satın alması, yani teminatını ödeyerek malın sigorta şirketinde kalmasını sağlamasıdır.

Bu durum, genellikle yaşanan bir örneğe göre; kaskosu yapılmış bir aracın kaza geçirerek pert (tamir etme masrafı yeni bedelinin yaklaşık % 60-70' i ise kullanılamaz

raporu verilir) raporu verildikten sonra, aracın poliçesinde belirtilen sigorta bedelinin tamamının sigortalıya ödenerek, aracın sigorta şirketinde kalmasıdır.

- **Mal sigortalıda kalır:** Malın yine ister tamamı ister bir kısmı zarar görmüş olsun, sigortalının hasarlı malını geri almak istemesi durumunda ise, tarafların malın piyasa değeri üzerinden karşılıklı belirlenen bir rakamda anlaşması ve sigorta bedeli üzerinden bu değer düşülmesi sonucu kalan bedelin sigortalıya ödenerek malın sigortalıda kalması durumudur. Buna da ‘sovtaj indirimi’ denilir.

Örneğin; Kamyon başına sigorta bedeli 1.000.000 TL. olan beyaz eşyaların, 300.000 TL. lik kısmının kamyonun geçirdiği kaza sonucu hasarlanmış olduğunu düşünelim. Zarar gören 300.000 TL. lik malı sigortalı istediğinde, taraflar aralarında piyasa değeri üzerinden 200.000 TL. karşılığında anlaşmışlarında, sigorta şirketi sigortalıya 200.000 TL. ödeyip, hasarlı beyaz eşyaları da sigortalıya verebilir. Bu durumda sigorta şirketi hem 100.000 TL. eksik ödeme yapmış olur, hem de hasarlı mal sigortalının kendi tasarrufuna bırakılmış olur. Sigortalı, kendisinde kalan hasarlı malı isterse onarıp yeni bedelinin altında bir bedelle spot piyasada satabilir, isterse kendi tasarrufunda kullanabilir.

Sovtajlı malın satılması ise; sigorta şirketi tarafından parası ödenerek satın alınan hasarlı malın, belli dönemlerde sigorta şirketleri tarafından spot piyasalara toptan bedel üzerinden satılması durumudur. Örnekleri zaman zaman görülen şekilde, sigorta şirketleri farklı mecralarda ilan vererek bu malların tamamı üzerinden açık arttırmada satış yapabilir.

Sovtaj, sigortacının kanuni hakkı olmakla birlikte;

- ‘marka klozu’ olarak da belirtilen, poliçeye hasarlı malın sovtaj konusu edilmeyeceğine dair özel şart eklenmiş olması,
- sağlık ve hijyen açısından piyasaya sürülmeleri uygun olmayan mallar olması,

durumlarında sovtaja konu edilememektedir. Bu türden malların imhası gerekmekte ve imha edilip edilmediğinin de takibi yapılmaktadır.

ÖZGEÇMİŞ

EĞİTİM DURUMU

- 2011 – **OKAN ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**
- LOJİSTİK BÖLÜMÜ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI (TEZ KONUSU: KARAYOLU TAŞIMACILIK FAALİYETLERİNDE RİSK YÖNETİMİ ve SİGORTA)**
- 1982 – 1986 **MARMARA ÜNİVERSİTESİ İKTİSADİ ve İDARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ EKONOMİ BÖLÜMÜ**

İŞ DENEYİMİ

- 01.2011 – 11.2013 **MAS. SİGORTA BROKERLİĞİ LTD. ŞTİ. GENEL MÜDÜR**
- 2009 - 2014 **İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ ÖĞRETİM GÖREVLİSİ**
- 01.2007 – 05.2010 **(ARAS HOLDİNG) - ARAS SİGORTA BROKERLİĞİ A.Ş. YÖNETİM KURULU BAŞKAN YARDIMCISI / GENEL MÜDÜR / SATIŞ VE PAZARLAMA MÜDÜRÜ**
- 2006 – 2006 **METRO SİGORTA LTD.ŞTİ. ACENTE MÜDÜRÜ**
- 2003 – 2006 **GÜNEŞ SİGORTA A.Ş. YETKİLİ ACENTE SAHİBİ**
- 12.1998 – 12.2001 **GÜNEŞ HAYAT SİGORTA A.Ş. ACENTELER MÜDÜR YARDIMCISI**
- 01.1998 – 12.1998 **UZMAN DANIŞMANLIK-ROYAL SCANDİA INTERNATIONAL HAYAT SİGORTASI VE ULUSLARARASI YATIRIM FİNANSAL DANIŞMANI**
- 1993 – 1998 **AMERİKAN LİFE HAYAT SİGORTA A.Ş. SİGORTA DANIŞMANLIĞI / GRUP MÜDÜRÜ**
- 1989 – 1992 **İSTANBUL DERİ SAN.VE TİC.A.Ş. MUHASEBE MÜDÜRÜ**
- 1988 – 1989 **KAYNAK MAKİNALARI SAN.VE TİC.A.Ş. MUHASEBE ŞEFİ**
- 1987 – 1988 **E.A.S. AKÜMÜLATÖR SAN.VE TİC.A.Ş. MUHASEBE ELEMANI**

EĞİTİM VE SEMİNERLER

- **EĞİTİMCİNİN EĞİTİMİ** (Güneş Hayat Eğitim Müdürlüğü) 2000
- **İSO. KALİTE YÖNETİMİ** (Çözüm Danışmanlık) 2001
- **TEMEL FİNANSAL BİLGİLER** (Birleşmiş Beyinler Danışmanlık Hizmetleri / Uğur Civelek) 2001
- **YATIRIM ARAÇLARI VE FON YÖNETİMİ** (Strata Danışmanlık / Berra Kılıç) 2001
ISO. 9001 Eğitimi (Çözüm Danışmanlık) 2001
- **EXCESS OF LOSS TRETTE UYGULAMALARI VE TÜRKİYE’ DEKİ ÖRNEKLEMELERİ** (TESEV / Nihat Tavşanlı) 2010
- **KAÇAKÇILIKLA MÜCADELE VE SUÇ GELİRLERİNİN AKLANMASI** (SEGEM) 2013

HAZIRLANAN PROJELER

- **FİLO YÖNETİM SİSTEMİ YAZILIMLARI VE UYGULAMALARI**
- **AB ULAŞTIRMA POLİTİKASI İÇİNDE TÜRKİYE’ NİN KONUMU VE UYGULANABİLİRLİĞİ**
- **AB ULAŞTIRMA POLİTİKASININ TÜRKİYE’ DEKİ YÜK GÜVENLİĞİNE ETKİLERİ**
- **MRP II (ÜRETİM KAYNAK PLANLAMASI VE UYGULAMALARI)**
- **LOJİSTİKTE BİLİŞİM SİSTEMLERİ VE TEDARİK ZİNCİRİNDE YENİ TRENDLER**

YAYINLANAN MAKALELER

- **‘KARA TAŞIMACILIĞINDA DEPOLAMA RİSKLERİ VE SİGORTA’** konulu makale, Doç. Dr. G. Şebnem Uralcan danışmanlığında hazırlanarak, hakemli uluslararası sosyal bilimler dergisi olan ‘Akademik Bakış’ Kasım-2014 sayısında yayınlanmak üzere onaylanmıştır.