



İHRACATÇILAR VE İTHALATÇILAR İÇİN 360°

RİSK YÖNETİMİ REHBERİ

İhracat ve ithalat yapan şirketler için bir sevkiyat, yalnızca taşınan ürün değil; nakit akışı, müşteri ilişkileri ve marka itibarının toplamıdır. Bu rehber, uluslararası taşımada karşılaşılan görünmeyen riskleri, nakliyat sigortası teminat yapısını, SDR limitleri ve paket beyanı gibi kritik teknik noktaları anlaşılır bir dille ele alır.

İÇİNDEKİLER

- 1. Giriş: İhracatta Yük, Risk ve Sigorta İlişkisi**
- 2. Nakliyat Sigortasının İhracat Operasyonundaki Stratejik Rolü**
- 3. Teminat Yapısının Doğru Okunması: ICC A–B–C ve Özel Şartlar**
- 4. SDR Limiti ve Paket Beyanının Tazminata Etkisi**
- 5. Uluslararası Taşımada Sık Karşılaşılan Ağır Hasar Türleri**
- 6. İhracat Süreçlerinde Görülen Temel Yapısal Hatalar**
- 7. Kısa Öz Değerlendirme: Kendi Operasyonunuzu Test Edin**
- 8. Sonuç ve Değerlendirme: Doğru Poliçe ile Finansal Kayıpları Sınırlandırmak**

1. İhracatta Yük, Risk ve Sigorta İlişkisi

Dış ticaret zincirinde ihracatçı, yükü fiziksel olarak sevk ettiği anda operasyonun önemli bir bölümünü üçüncü tarafların kontrolüne bırakır. Yükleme, elleçleme, depolama, aktarma, denizyolu veya karayolu taşımacılığı gibi pek çok aşamada farklı taraflar sorumluluk üstlenir.

Bu süreç boyunca;

- Yükleme ve boşaltma hataları,
- Forklift çarpmaları ve istifleme kusurları,
- Konteyner veya araç kaynaklı yapısal sorunlar,
- Liman ve terminal sahasındaki operasyonel kazalar,
- Sert hava koşulları ve deniz riskleri,

yük üzerinde doğrudan etkili olabilir.

İhracatçı açısından kritik soru şudur:

Bu riskler gerçekleştiğinde zararın ne kadarı gerçekten güvence altındadır ve hangi şartlarda tazmin edilebilir durumdadır?

Bu sorunun cevabı, yalnızca “poliçem var” ifadesinde değil, poliçenin kapsamı, istisnaları, limitleri ve operasyonel süreçlerin sigorta yapısıyla ne kadar uyumlu olduğunda yatmaktadır.

2. Nakliyat Sigortasının İhracat Operasyonundaki Stratejik Rolü

Nakliyat sigortası, ihracat sürecinde ortaya çıkabilecek fiziksel hasarların finansal etkisini yönetmek için kullanılan temel araçlardan biridir.

Doğru kurgulanmış bir nakliyat sigortası:

- Yük üzerinde oluşan fiziksel zararların ticari sonuçlarını sınırlandırır,
- Taşıyıcının sınırlı sorumluluğundan kaynaklanan boşlukları kapatır,
- Hasar sürecinde hukuki ve teknik çerçevenin daha öngörülebilir olmasını sağlar,
- Müşteri nezdinde taahhütlerin daha güvenle verilmesine imkân tanır.

Ancak uygulamada poliçe, çoğu zaman yalnızca navlun sürecinin bir eki gibi görülür ve kapsam detayları, özel şartlar, muafiyetler yeterince analiz edilmez. Bu durumda sigorta var olsa bile, hasar gerçekleştiğinde beklenen seviyede koruma sağlanamayabilir.

Bu nedenle nakliyat sigortası, yalnızca zorunlu bir maliyet kalemi değil, ihracat stratejisinin ayrılmaz bir parçası olarak ele alınmalıdır.

3. Teminat Yapısının Doğru Okunması: ICC A-B-C ve Özel Şartlar

Nakliyat sigortalarında yaygın olarak kullanılan Institute Cargo Clauses, teminat kapsamını belirleyen temel yapı taşlarıdır.

ICC A

En geniş kapsamlı klozdur. Dış etkilerden kaynaklanan pek çok fiziksel hasara teminat sağlayabilir. Darbe, devrilme, çarpma, su ile temas, yangın, infilak, hırsızlık gibi riskler bu kapsamda değerlendirilebilir.

Buna rağmen, gecikmeden doğan saf mali kayıplar, ürünün kendi doğal yapısından kaynaklanan bozulmalar, gizli ayıplar ve poliçede açıkça belirtilmiş bazı istisnalar, ICC A kapsamında dahi teminat dışında kalabilir.

ICC B

Belirli türdeki hasarları kapsayan daha sınırlı bir klozdur. Özellikle su hasarları ve ani, dışsal nitelikteki olaylar bu kapsamda değerlendirilebilir. Kapsamı ICC A'ya göre daha dardır.

ICC C

En dar kapsamlı klozdur. Çoğunlukla taşıma aracının doğrudan karıştığı kazalar ve belirli ağır olaylar teminat altındadır. Pek çok ihracat operasyonu için tek başına yeterli bir güvence sunmaz.

Özel Şartların Etkisi

Sigorta poliçesinin gerçek koruma düzeyi, çoğu zaman teminat klozlarından çok poliçeye eklenen özel şartlarla belirlenir. Örneğin:

- Ambalaj ve istifleme kusurlarına bağlı hasarların kapsam dışında bırakılması,
- Kapak contası, kapama elemanı veya konteyner yapısal kusurlarının sigortalının sorumluluğuna yazılması,
- Belirli ürün gruplarına yönelik özel istisnalar,
- Yük içeriğinin konşimentoda genel ifadelerle tanımlanmış olması hâlinde sorumluluğun sigortalıya yüklenmesi.

Bu nedenle iki farklı sigorta şirketinden alınan ICC A poliçeleri, kâğıt üzerinde benzer görünse de uygulamada birbirinden çok farklı sonuçlar doğurabilir. Kurumsal bir sigorta yönetimi, poliçenin sadece ön sayfasını değil, tüm metnini ve eklerini birlikte değerlendirmeyi gerektirir.

4. SDR Limiti ve Paket Beyanının Tazminata Etkisi

Taşıyıcının sorumluluğu, ilgili uluslararası konvansiyonlar uyarınca özel çekme hakları birimi olan SDR üzerinden sınırlandırılır.

Genel çerçeve şu şekildedir:

- Paket başına belirli bir SDR tutarı,
- Kilogram başına belirli bir SDR tutarı,

ve çoğu durumda daha düşük olan tutar esas alınır.

Bu yapı, konşimentoda yer alan paket beyanını kritik hâle getirir. Yüzlerce koliden oluşan bir yük, konşimentoda tek paket olarak beyan edildiğinde, taşıyıcının üstlenmekle yükümlü olduğu azami sorumluluk, bu tek paket üzerinden hesaplanır.

Yükün değeri ne kadar yüksek olursa olsun, yanlış veya yetersiz paket beyanı, tazminatın taşıyıcı nezdinde çok sınırlı kalmasına ve zararın büyük kısmının sigortalı üzerinde kalmasına yol açabilir.

Dolayısıyla:

- Paket adedinin doğru beyanı,
- Koli, palet ve konteyner terimlerinin net biçimde ayrıştırılması,
- Konşimentonun düzenlenmesi aşamasında bu bilgilerin kontrol edilmesi,

nakliyat sigortası kadar önemli bir risk yönetimi unsurudur.

5. Uluslararası Taşımada Sık Karşılaşılan Hasar Türleri

İhracat operasyonlarında farklı aşamalarda ortaya çıkabilen ve önemli finansal etkiler yaratan hasar türleri özetle şu başlıklar altında toplanabilir:

- Konteyner kapak contasında veya tabanında oluşan deformasyon sonucu deniz suyunun içeri sızması ve tekstil, gıda ya da ambalajlı ürünlerin yüksek oranda zarar görmesi.
- Yükleme sahasında forklift veya vinç çarpması ile konteynerin veya paletlerin zarar görmesi, özellikle hassas ve yüksek katma değerli ürünlerin tam kaybına yol açması.
- Gemide seyir sırasında şiddetli hava koşulları nedeniyle konteynerlerin devrilmesi ve içindeki ürünlerin kırılması veya ezilmesi.
- Yetersiz veya hatalı istifleme uygulamaları sonucu hedef limanda konteyner açıldığında yükün dağılmış, ambalajların yırtılmış, kolilerin karışmış hâlde bulunması.
- Konşimentoda yanlış paket adedi veya tanım kullanılması nedeniyle taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı SDR limitiyle sınırlandırılması.
- Liman sahasında elleçleme ekipmanının devrilmesi sonucu birden çok paletin aynı anda zarar görmesi.
- Soğutuculu taşımalarda sıcaklık değerlerinin belirlenen aralığın dışına çıkması ve bunun sonucunda gıda, ilaç veya kimyasal ürünlerin piyasa değerini kaybetmesi.
- Mühür bütünlüğünün tartışmalı hâle gelmesi sebebiyle alıcının yükü reddetmesi ve uzun süren ticari uyuşmazlık süreçlerinin başlaması.
- Yanlış sevkiyat, yanlış aktarma veya prosedür hataları nedeniyle yükün yanlış alıcıya teslim edilmesi ve fiili kayıp yaşanması.
- Depo veya antrepo sahasında yangın, duman veya yoğun ısı sebebiyle ürünlerin fiziksel hasar görmesi veya değer kaybına uğraması.

Bu tür hasarlarda, taşıyıcının sınırlı sorumluluk yapısı ve poliçedeki özel şartlar birlikte değerlendirildiğinde, ihracatçının bilançoya yansıyan zararı ile sigortadan elde edilebilecek tazminat arasında ciddi farklar oluşabilir.

6. İhracat Süreçlerinde Görülen Temel Yapısal Hatalar

Kurumsal yapıya sahip ihracatçı şirketlerde bile aşağıdaki yapısal zayıflıklar sıkça gözlemlenir:

- Nakliyat poliçesinin yalnızca yenileme dönemlerinde fiyat üzerinden değerlendirilmesi, kapsam ve özel şartların ayrıntılı biçimde gözden geçirilmemesi.
- Konşimentoda yer alan paket adedi ve yük tanımının sevk edilen gerçek koli, palet ve konteyner yapısıyla karşılaştırılmaması.
- Taşıyıcıya veya forwarder'a hasar şüphesi doğduğunda zamanında ve yazılı rezerv konulmasına yönelik standart bir prosedürün bulunmaması.
- Ambalaj ve istifleme süreçlerinin, fotoğraf, tutanak ve teknik kriterlerle desteklenmemesi; bu nedenle hasar sonrası rücu süreçlerinde delil setinin zayıf kalması.
- Varış limanında teslim alma süreçlerinin, kontrol ve tutanak düzenleme açısından standartlaştırılmamış olması.
- Hasar gerçekleştiğinde hangi birimin, hangi sırayla ne yapacağına ilişkin net bir iç prosedür bulunmaması.

- Sigorta teminatının, ticari riskin tamamını otomatik olarak karşıladığına dair yaygın ancak hatalı varsayımların sürdürülmesi.

Bu zayıflıklar, hem hasar sıklığının hem de hasar maliyetinin artmasına, tazminat alınabilir dosyalarda bile önemli kayıpların şirket üzerinde kalmasına neden olabilir.

7. Kendi Operasyonunuzu Test Edin

Aşağıdaki sorular, ihracatçıların kendi risk yönetimi düzeyini hızlıca değerlendirmesine yardımcı olabilir:

- Mevcut nakliyat poliçenizin teminat klozları, özel şartları ve istisnaları son bir yıl içinde detaylı olarak incelendi mi?
- Konşimentolardaki paket adedi ve yük tanımları, sevk edilen gerçek koli ve palet yapısıyla sistematik olarak karşılaştırılıyor mu?
- Yükleme ve boşaltma aşamalarında fotoğraf ve tutanak gibi deliller düzenli arşivleniyor mu?
- Hasar şüphesi oluştuğunda taşıyıcıya veya forwarder'a yazılı rezerv koymaya yönelik standart bir süreç var mı?
- Varış limanında teslim alma ve kontrol süreçleri, şirket içinde net kurallarla tanımlanmış durumda mı?

Bu soruların önemli bir kısmına olumsuz yanıt verilmesi, nakliyat sigortasının kapsamının yanında, şirketin operasyonel risk yönetimi ve hasar süreçleri açısından da geliştirmeye açık alanlar olduğunu gösterir.

8. Sonuç ve Değerlendirme: Doğru Poliçe ile Finansal Kayıpları Sınırlandırmak

İhracat süreçlerinde nakliyat sigortası, şirketin maruz kaldığı riskleri ortadan kaldırmaz; ancak bu risklerin finansal etkisini yönetilebilir bir seviyeye çeker.

Doğru yapılandırılmış bir poliçe;

- Teminat klozları,
- Özel şartlar,
- Limitler ve muafiyetler,
- Paket beyanı ve konşimento bilgileri,
- Operasyonel süreçlerle uyum

birlikte ele alındığında gerçek anlamda koruma sağlar.

Tek bir sevkiyatta yaşanabilecek büyük bir hasar, ihracatçılar için uzun yıllar boyunca oluşturulan finansal yapıyı ve müşteri ilişkilerini olumsuz etkileyebilir. Bu nedenle nakliyat sigortasını yalnızca fiyat odaklı bir satın alma kararı olarak değil, şirketin genel risk yönetimi politikasının önemli bir bileşeni olarak konumlandırmak gerekir.

İhracat hacmi büyüdükçe, doğru teminat yapısına sahip, düzenli gözden geçirilen ve operasyonel süreçlerle uyumlu bir nakliyat sigortası, şirketin geleceğini koruyan sessiz ama kritik bir güvenlik katmanı hâline gelir.

Bizimle iletişime geçin.

Adres : Maslak Mahallesi, Maslak Meydan Sokak, Beybi Giz Plaza A Blok No:1 Kat:21 İç Kapı No: 79 Sarıyer / İstanbul

Telefon : +90 212 227 07 13

Fax : +90 212 227 07 15