

	SOSYAL ARAŞTIRMALAR VE YÖNETİM DERGİSİ (SAYOD) **** JOURNAL OF SOCIAL RESEARCH AND MANAGEMENT	
E-ISSN: 2667-5897	https://dergipark.org.tr/tr/pub/sayod	Paper Type: Research Paper, Makale Türü: Araştırma Makalesi
Sayı:1, Eylül 2025	Issue:1, September, 2025	Received Date / Geliş Tarihi: 30/08/2025 Accepted Date / Kabul Tarihi: 28/09/2025
TARİHİ ESER LOJİSTİĞİ ÜZERİNE NİTEL BİR ARAŞTIRMA¹ **** A QUALITATIVE RESEARCH ON HISTORICAL ARTIFACT LOGISTICS		
Atıf/ to Cite (APA): Gündem, R. (2025). Tarihi eser lojistiği üzerine nitel bir araştırma. Sosyal Araştırmalar ve Yönetim Dergisi, Sosyal Araştırmalar ve Yönetim Dergisi, (1), 95-108 DOI: https://doi.org/10.35375/sayod.1774526		Ramazan GÜNDEM²

ÖZ

Kültürel mirasımızın önemli unsurlarından birisi de tarihi eserlerdir. Tarihi eserler Dünya'nın ve Türkiye'nin farklı bölgelerinde sergilenmektedir. Tarihi eserler sergi alanlarına taşındığı süreçte bazı risk faktörleri meydana gelmektedir. Bu çalışma tarihi eser lojistiği hakkında bilgi vermek ve tarihi eser lojistiğinin uygulama süreçlerini detaylıca incelemeyi amaçlamaktadır. Araştırmanın örneklemini Türkiye de Uluslararası Sergi ve Güzel Sanatlar Taşıyıcıları Kurulu'na (ICEFAT) üye üç lojistik işletmeden oluşmaktadır. Araştırmanın verileri ICEFAT üyesi lojistik işletmelerinin yöneticileriyle 1-15 Temmuz 2025 tarihleri arasında yüz yüze mülakat yöntemiyle toplanmıştır. Verilerin analizi sürecinde MAXQDA 2020 programı aracılığıyla içerik analizi yapılmıştır. Araştırma bulguları doğrultusunda; tarihi eser lojistiğinin sigortalanması sürecinde olumsuzluklar yaşandığını, her tarihi esere uygun ambalajlama yönteminin olduğu, tarihi eserlerin taşınmasında özel elbiselerin giyildiği, tarihi eser taşımacılığı sürecinde kullanılan GPS ve iklimlendirme cihazlarının bulundurulduğu ve tarihi eser lojistiğinde karşılaşılan sorunlar olduğunu ifade etmişlerdir. Elde edilen bulgulardan yola çıkılarak tarihi eser lojistiği süreçlerinde izlenilmesi gereken stratejiler sunulmuştur. Gelecekteki araştırmacılar araç içerisindeki tarihi eserlerin taşınması sırasında şok ve titreşimlerin etkisini ölçen araştırmaların yapılması önerilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Tarihi Eser, Tarihi Eser Lojistiği, Tarihi Eser Lojistik Sorunlar.

ABSTRACT

Historical artifacts are among the most important elements of our cultural heritage. Historical artifacts are exhibited in various parts of Türkiye and the world. Certain risk factors arise during the transportation of historical artifacts to exhibition venues. This study aims to provide information about historical artifact logistics and to examine in detail the implementation processes of historical artifact logistics. The research sample consists of three logistics companies in Türkiye that are members of the International Organization of Exhibition and Fine Arts Transporters (ICEFAT). Data were collected through face-to-face interviews with managers of these logistics companies, which are members of ICEFAT, between July 1 and 15, 2025. Content analysis was conducted using the MAXQDA 2020 program during the data analysis process. Based on the research findings, participants stated that there are problems in the insurance process for historical artifacts, including the use of appropriate packaging methods for each historical artifact, the use of special clothing during the transportation of historical artifacts, the availability of GPS and air conditioning devices during the transportation of historical artifacts, and the difficulties encountered in historical artifact logistics. Based on the findings, strategies to be followed in historical artifact logistics processes are presented. Future researchers are encouraged to conduct research measuring the effects of shock and vibration during the transport of historical artifacts within vehicles.

Keywords: Historical Artifact, Historical Artifact Logistic, Historical Artifact Logistic Problems.

¹ Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal ve Beşerî Bilimler Etik kurulu 20.06.2025 ve 33/87 sayılı kararıyla araştırmanın etik kurul izni alınmıştır.

² Bağımsız Araştırmacı, rgundem23@yahoo.com, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-7834-7413>

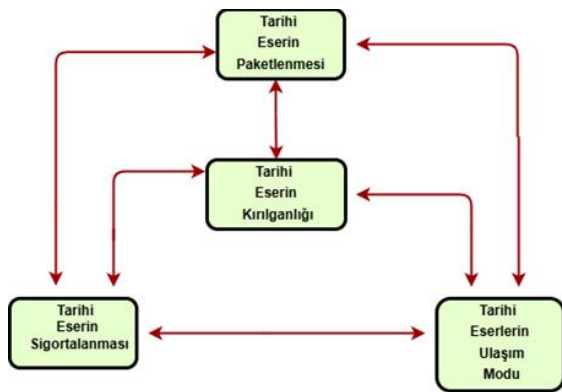
1. GİRİŞ

Tarihi eserler gelecek nesillere bırakılan kültürel varlıklardır. Bu kültürel varlıklar taşınırken gelecek nesillere aktarılabilmesi için hasar almamalıdır. Çünkü bu kültürel varlıkların kaybı finansal kaybın çok ötesindedir. Bu varlıkların kaybı sadece o ülkenin kaybı değil tüm dünyanın kaybı olarak görülmektedir (Baştürk vd., 2012: 84). Tarihi eserlerin taşınma sürecinde meydana gelebilecek kayıpları önlemek için risk faktörleri hakkında bilgi sahibi olunması gerekmektedir. Michalski (1990) tarihi eserlere zarar verebilecek dokuz risk faktörünün olduğunu belirtmiştir. Bu faktörler; fiziksel hasarlar (delinme, aşınma, şok ve titreşim), hırsız ve Vandallar, yangın, su, kirleticiler (toz, örümcek ağları vb.), radyasyon ve ultraviyole ışıkları, yanlış sıcaklık ve bağıl nem gibi faktörlerdir. Tarihi eserlerin taşınmasında hasar riski taşıma senaryolarında minimum düzeyde tahmin edinilebilir. Fakat tarihi eserlerin kırılabilir ve mekanik güçlere karşı hassas nesneler olma eğiliminde oldukları unutulmamalıdır. Londra’da düzenlenecek bir sergi için bir resim tablosu kuryenin kucağında bir taksiyle taşınmıştır. Tarihi eser arabanın sarsıntısına maruz kalmış ve hasar almıştır. Venedik’teki Alman tüccarlar topluluğundan ünlü Durer Rosencrantz Madonna tablosunu satın almıştır. Taşıma sürecinde iklim şartları dikkate alınmadığından dolayı hava şartlarından etkilenmiş tabloda deformasyon meydana gelmiştir. Bir uçağın kabininde paketlenmiş bir tarihi eser yeterli düzeyde kemerler ile sıkıştırılmadığından dolayı uçuş sırasında ve bagaj taşıma sırasında birçok sıkıntılar yaşanmıştır. Dolayısıyla tarihi eserin taşınması kararı alındığında riskler tanımlanmalıdır. Bu riskleri en aza indirmek için tarihi eserler nitelikli personeller tarafından taşınmalı ve bilimsel teknikler dikkate alınmalıdır (Cannon-Brookers,1986: 164; Jaeschke, 2015: 8). Bu çalışma tarihi eser lojistiği hakkında bilgi vermek ve tarihi eser lojistiğinin uygulama süreçlerini detaylıca incelemeyi amaçlamaktadır. Tarihi eser lojistiği hakkında literatürdeki çalışmalara bakıldığında tarihi eser taşımacılığı yönelik kapsamlı ve sayıca fazla araştırmalar bulunmasına rağmen ulusal literatür incelendiğinde bu konuyu inceleyen yazın sınırlı düzeydedir. Bu çalışma Türkiye’deki tarihi eser taşımacılığı alanına dikkat çekmeyi hedeflemektedir. Ayrıca lojistik şirketlerinin hem de kamu ve özel statüsündeki müzelere sağlayacağı katkıya ilişkin perspektifin geliştirilmesi açısından önem arz etmektedir. Bu bağlamda literatürdeki boşluğun doldurmasına katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

2. TARİHİ ESER LOJİSTİĞİ

Tarihi eserler müzeden bir sergi salonuna veya sergi salonundan müzeye taşınması esnasında bir problemle karşılaşmamak için taşıma sırasında tarihi eserde meydana gelebilecek şok ve titreşimlerden kaynaklı hasarlara (kırılabilirlik), tarihi eserin fiziki özelliklerine ve taşıma moduna uygun olarak paketlenmemesi ve tarihi esere uygun taşıma modunun seçilmesi, tarihi eserin taşıma sürecine uygun olarak paketlenmesi ve tarihi eserin sigortalanması yapılmalıdır. Tarihi eser lojistiği sürecinde eser bulunduğu konumdan alındığı andan itibaren alıcı kuruma belirtilen teslim zamanına kadar tüm aşamalar taslak haline getirilmelidir. Tarihi eser lojistiği çoğu zaman bir bütünün ayrılmaz parçaları gibidir (Sitwell,1983:29-33; Liubalina,2025:8). Tarihi eser lojistiğinde birbiriyle ilişkili dört temel bileşenden oluşmaktadır. Bu bileşenler şekil 1. de sunulmuştur.

Şekil 1. Tarihi Eser Lojistiğinin Bileşenleri



Kaynak: Araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tarihi eser lojistiğindeki önemli faktörler aşağıdaki gibi gruplandırılabilir. Tarihi eser lojistiği sürecinde araştırmacılar aşağıdaki stratejik faktörler sayesinde bütüncül bir anlayışa sahip olacaklardır.

2.1. Tarihi Eserlerin Sigortalması

Tarihi eser taşımacılığında en büyük risk hırsızlık sayılmamaktadır. En büyük risk tarihi eser taşınma sırasında oluşabilecek hasarlar olarak görülmektedir. Tarihi eserlerin yüksek değerli ve kırılgan özelliklerde olduğundan dolayı tarihi eser lojistiği sürecinde sigortalama öncelik haline gelmektedir. Sigorta işlemi yapılmadan önce tarih eserlerinin piyasa değeri ve sigortalama değeri belirlenmelidir (Edward, 2017). Tarihi eserlerin taşınması sürecinde çeşitli sigortalama yöntemleri kullanılmaktadır. Bu yöntemler devlet garantisi (Devlet Tazminat Sistemi), özel sigorta, sigortasız veya personel korumalı şeklinde sıralanabilir (Baştürk vd., 2012: 77).

a. Devlet Tazminat Sistemi: Bu sigorta türü devlet tarafından yapılmaktadır. Devlet tazminat sistemi kendi ülkesine ait olmayan tarihi eserlerin bulunduğu konumdan alınması, taşınması, depolanması ve tekrar alındığı noktaya bırakılmasında bu sistem kullanılmaktadır. Yurtdışından ödünç alınan tarihi eser herhangi bir kayba ve hasara uğraması durumunda önceden belirlenen sigorta bedeli devlet tarafından karşılanmaktadır. Yurtdışındaki tarihi eserler devlet korunmasında olduğundan dolayı yurt içindeki tarihi eserler devlet tazminat sistemi sigortası yapılmamaktadır (De Brabander vd., 2004:17-18 Akt: Baştürk vd., 2012: 77). Türkiye’de tarihi eser veya sanat eserleri sigorta uygulamaları diğer alanlara göre sınırlı kalmıştır. Bunun nedeni kaynak yetersizliği, profesyonel bilirkişi sınırlı sayıda olması ve gelişmiş laboratuvarların olmayışı problem oluşturmaktadır (Ketizmen ve Çağırırca, 2019: 100) Devlet tazmin sistemi tarihi eserlerin kurumlar arasında ödünç verilmesi sürecinde devreye girmektedir. Ulusal müzelerde alınan eserlerde devlet tazmin sigortası kapsamında değildir. Baştürk vd., 2012: 77)

b. Özel Sigorta (Fine Arts Insurance): Uluslararası sigorta sektöründe sanat eserleri sigortası “Fine Arts Insurance” olarak isimlendirilmektedir. Bu sigorta türü özel sigorta şirketleri tarafından yapılmaktadır (Baştürk vd., 2012: 79). Tarihi eserler için sigorta poliçesi oluştururken sigortacı bir dizi kriterleri dikkate almaktadır. Bu kriterler; tarihi eserin türü ve durumu, malzeme türü, depolama ve sergileme yöntemleri, frekans ve ulaşım yöntemleri, doğal tehlikelere maruz kalma, tarihi eserin güvenliği, yurtdışı taşımacılık ve gümrük kontrolü altında hasar görme potansiyeli, yangın algılama sistemlerinin bulunup bulunmaması ve poliçe sahibinin zarar geçmişi gibi kriterler sigorta bedeli oluşturulurken dikkate alınmaktadır. Tarihi eserlerin poliçesinde bazı istisnalar bulunmaktadır. Bu istisnalar; doğal kusurlar, aşınma ve yıpranma ve haşerelerden gelebilecek zararlar gibi istisnalar sigorta poliçesi kapsamına alınmamaktadır (Warhol, 2016). Örneğin; van Gogh resimleri zamanla renk değişimine uğramıştır. Bu renk değişiminin sebebi güneş ışığının neden olduğu belirlenmiştir (Dik vd., 2008: 6438). Bu kriterler ve istisnalar göz önünde bulundurularak sigortalama işlemleri yapılmalıdır.

Tablo 1. Yurtdışında Sergilenen Tarihi Eserlerin Sigorta Bedellerine ilişkin Bilgiler

Sergilenme Tarihi	Serginin Adı	Sergi Yeri	Eser Sayısı	Sigorta Bedeli
16 Aralık 2006/ 15 Nisan 2007	İstanbul Şehir ve Sultan	Amsterda/ Hollanda	227 Eser	90.000.000USD
Agustos 2007/ Şubat 2008	Topkapı Sarayının Hazineleri-Muhteşem Osmanlı Hanedanlığı	Tokyo / Japonya	140 Eser	70. 000.000USD
23Temmuz 2008 / 26 Ekim 2008	Hadrian: Empire and Conflict	Londra/ İngiltere	3 Eser	400.000 USD
18 Kasım 2008 / 15 Mart 2009	Babil’in Ötesi: M.Ö İkinci Bin Yılda Sanat ve Diploması	New York / USA	122 Eser	14. 000.000USD
22Temmuz 2009 / 10 Ekim 2009	İslam: Faith and Workshop	Abu Dhay / BAE	161 Eser	82. 000.000USD
26 Şubat 2010 / 20 Haziran 2010	Bizans: İhtişam ve Gündelik Yaşam	Bonn / Almanya	17 Eser	7. 000.000USD

Kaynak: Baştürk vd., 2012: 84

Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü koordinesinde 2006 ve 2010 yılları arasında yurt dışında düzenlenen sergilerde sergilenen eserlere ilişkin sigorta bedeli tablo 1’de yer verilmiştir. Bu sergileri talep eden kurumlardan hem özel sigorta hem devlet tazminat sigortası garantisi istenmektedir (Baştürk vd., 2012: 83).

c. Sigortasız Koruma ve Personel Koruması: Sigortasız koruma yönteminde tarihi eserler kurumlar veya kurum çalışanları tarafından korunmaktadır. Tarihi eserlerin taşınması sürecinde kayıp veya hasara uğradığı takdirde herhangi bir sigorta bedeli söz konusu değildir (Baştürk vd., 2012: 80). Tarihi eserlerin sigortalama işlemi gerçekleştirildikten sonra tarihi eserlerin kırılabilirlik özellikleri iyi tespit edilmelidir.

2.2. Tarihi Eserlerin Kırılabilirliği

Tarihi eserlerin en önemli özelliği eşsiz olması ve tekrardan aynı eserin yaratılamamasından dolayı tarihi eserler taşınırken eserin kırılabilirliği ve bozulma maddelerine olan duyarlılığı bilinmesi gerekmektedir. Tarihi eserin önemi ve benzersizliği göz önüne alındığında taşınması sürecinde güvenlik ve en kötü durum senaryo göz önünde bulundurulmalıdır. Örneğin; tarihi eseri taşıyan aracın devrilmesi, tarihi eserin içerisinde bulunan kasanın kırılması, yangın çıkması ve trafik kazası gibi senaryolar düşünülerek uygun önlemler alınmalıdır (CFPA EUROPE, 2019: 5-7). Tarihi eserlerin şok, titreşim duyarlılıkları ve sıcaklıktaki değişimleri duyarlılıkları taşıma esnasında göz önünde bulundurulmalıdır. Tarihi eserler (resim tablosu) insan derisinin doğal seleksiyonlarından (ter) kaynaklanan lekeler veya izler bırakmamak için taşıma sırasında özel eldivenler kullanılmalıdır. Tarih eserlerinin taşınması sırasında titreşim potansiyel bir hasar faktörü olarak değerlendirilmelidir. Taşıma sırasında nesneye zararlı olabilecek belirli frekanslar vardır. Bunlar tarihi eserin rezonans frekanslarıdır. Tarih eserlerinin taşınması sürecinde titreşim veya salınım (rezonans) frekansları bilinmesi gerekmektedir (Costain, 1991: 21). Her bir nesneyi şok etkisine duyarlılığını belirlemesine yönelik farklı uygulamalar bulunmaktadır. Örneğin otomotiv endüstride nesnenin şok etkisine karşı duyarlılıklarının belirlenmesi bazı şok darbelerine maruz bırakılmaktadır. Bu şoklar bilgisayar programları aracılığıyla hasar görmeden dayanabileceği şokun büyüklüğünü ve kırılabilirliği tespit edilmektedir. Otomotiv endüstrisinde bu testleri uygulamak çok kolaydır. Ancak tarihi eserlerin iki belirgin sorun vardır. Birinci sorun tarihi eserler birbirine benzememesidir. İkinci sorun ise değerli bir tarihi eser hasar görene kadar test edilemez. Tarihi eserlerin titreşime ve şok etkisine duyarlılığı ve kırılabilirliği matematiksel bilgisayar programları aracılığıyla tahmin edilmektedir. Birçok bilim adamı tarafından yapılan araştırmada sanat eseri düştüğünde veya titreşirken meydana gelen değişimler tahmin edilmektedir (Saunders, 2005: 700; Läuchli vd., 2014: 8; Krachtve ve Kletschkowski, 2017: 180). Her türlü taşıma şekli taşınan nesneleri titreştirir ancak her taşıma türünde baskın olan titreşim kuvvetleri vardır. Bilimsel çalışmalardan elde edilen verilere göre; Trenin hızına ve rayların uzunluğuna göre titreşim saniyede 30-145 Hz (hertz) arasında değişmektedir. Karayolundaki titreşim ise saniyede 70-200 Hz arasında değişmektedir. Havayolunda uçağın türüne, kalkış, uçuş ve iniş koşullarına göre değişmektedir. Dolayısıyla Havayollarında titreşim saniyede 20-60 Hz arasında değişmektedir. Deniz taşımacılığında tarihi eserin içinde bulunduğu geminin bölümlerine göre farklılıklar göstermektedir. Denizyolunda titreşim saniyede 11-110 Hz arasında değişmektedir. Ayrıca denizde meydana gelen fırtınalarda değişiklikler göstermektedir (Stolow, 1981: 38). Taşıma türlerinde tarihi eserin için elastik yastıklar kullanılarak titreşim etkilerini hafifletmek mümkündür. Titreşimin ve şokun etkisini azaltmak için tarihi eserlerin arka tarafına sert destek panoyla desteklenmelidir. Böylelikle tarihi eserin arkasındaki hava boşluğu kapanacaktır. Bundan dolayı sertleşme nedeniyle titreşim eğilimi azalacaktır. Fakat tarihi eser çok da sıkıştırılmamalıdır. Büyük boyutlu tarihi eserler için çapraz destekler nesnenin merkezini sabitlemekte titreşim ve şok etkisini azaltmaktadır (Green ve Hackney, 1984: 84).

2.3. Tarihi Eserlerin Paketlenmesi

Tarihi eserlerin dış etkenlere karşı korunması için paketlenmesi gerekmektedir. Tarihsel süreçte tarihi eserlerin paketlenme biçimlerine bakıldığında on dokuzuncu yüzyılda at arabasının içinde samandan veya vagon raflarından taşınmaktaydı. Günümüzde ise özel ambalajlı kağıtlar ve elastik kaplarda taşınmaktadır. Dünyada müze ve sergi salonlarında artışlar görülmektedir. Bu artışlar göz önüne alındığında tarihi eserin taşınması sürecinde oluşabilecek hasarları önlemek amacıyla profesyonel

paketleme yöntemlerine gereksinim duyulmaktadır (Merrill, 1991: 218). Tarihi eserin taşınması sırasında oluşabilecek hasarları minimize edilmesi arzu edilmektedir. Aşağıda tarihi eserlerin paketlenme sürecinin temel adımları detaylı olarak verilmiştir (Gómez-Tejedor ve Vilar, 2014: 59).

a. Ambalaj Seçimi: Ambalaj, nesneyi risk değerlendirme sonuçları doğrultusunda şok, titreşim, sıcaklık ve bağıl nemdeki dalgalanmaları absorbe eden, koruyucu ve tamponlama sağlayan malzemelerden oluşur. Ambalaj, mekanik veya manuel kullanım için kolaylık sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır. Ambalajın boyutu tarihi esere uygun olmalı ve seçilen ulaşım aracının kısıtlamaları dikkate alınmalıdır (Kim, 2010:26; Gómez-Tejedor ve Vilar, 2014: 59).

b. Yüzey Koruyucu: Bu katmanın amacı tarihi eserleri birikintilerden ve aşınmadan korumaktır. Tarihi eserlerin yüzeyi ile doğrudan temas halinde olduğu için ilk muhafaza olarak tanımlanabilir. Kullanılan malzemeler mümkün olduğunca kimyasal olarak aktif olmayan (inert) olmalıdır (Gómez-Tejedor ve Vilar, 2014: 59).

c. Yastıklama: Yastıklamanın asıl amacı tarihi eserleri darbelerden korumak için ikinci bir paketleme tabakasıdır. Bu nedenle seçilecek olan malzeme şok ve titreşimleri emme özelliğine sahip olmalıdır. Yastıklamanın türü; malzemenin yoğunluğuna, kalınlığına, miktarına, nakil araçlarının türüne, fiziksel ortama ve tarihi eserlerin ağırlığına göre seçilmelidir. Yastıklama malzemesi darbe aldığı zaman deforme olmamalıdır. Tarihi eserleri korumak için dış koruma malzemesi sert olmalıdır. Yastıklama malzemesinin desteklenmesi ve sabitlenmesi gerekli fakat asla tarihi eserlerin sıkıştırılmaması gerektiği unutulmamalıdır (Gómez-Tejedor ve Vilar, 2014: 60).

d. Sert Muhafaza: Tarihi eserler üçüncü bir ambalaj katmanına yerleştirilmelidir. Bunlar genelde sert plastikler, ahşap veya metalden yapılan malzemelerden olabilir. Tarihi eserler büyük olmasa bile tercihen sandıklar büyük tercih edilmelidir. Çünkü daha büyük sandık taşıma sırasında kayıp olma riskini azaltmaktadır. Taşıma sırasında forkliftle taşınması durumunda uygun bir tabana sahip olduğu için kolaylık sağlayacaktır. Sandıkla topukları arasındaki mesafe en az 57 cm olmalıdır. Her zaman sandığa uygun tutacaklar takılmalıdır. Sandık yapılırken tarihi eserin sergileneyeceği mekânın kapı boyutları dikkate alınmalıdır. Çevresel etkiler nedeniyle sandıklarda kayma veya hasarlardan korumak için özel sandıklar üretilir. Sandıklar görevliler tarafından mühürlenir, iyi işaretlenir ve envanter kaydı yapılır. Bu işlemler tarihi eserin bütünlüğünün korunmasında yardımcı olur (Chafin, 1983:583; Gómez-Tejedor ve Vilar, 2014: 60).

Tarihi eserler genellikle kutular veya sandıklar içerisinde paketlenmiş bir şekilde taşınmaktadır. Kutunun veya sandıkların iç tarafına 5 cm kalınlığında amortisör yerleştirmesi ekstra koruma sağlayacaktır (Wennersten, 2011: 4). Tarihi eserlerin düzgün bir şekilde paketlenmesi taşıma sırasında hasar görmesinden kaçınmış olunacaktır. Uygun paketleme yapıldıktan sonra tarihi eser için uygun taşıma modu seçilmelidir.

2.4. Tarihi Eserlerin Ulaşım Modu

Tarihi eserin taşınması sürecinde uygun taşıma modu seçilmelidir. Taşıma süreci sırasında tarihi eserleri etkileyecek sıcaklık bağıl nem gibi iklimsel faktörlere ek olarak şok ve titreşim gibi fiziksel faktörleri de içermektedir. Tarihi eserlerin hasar alabileceği riskli alanlar tespit edilmelidir. Ulaştırma alternatifleri göz önünde bulundurularak ve her zaman en kısa rotayla tarihi eser sergi mekânına veya sergi mekânından müzeye taşınması sürecinde aktarmasız ve profesyonel ekipler tarafından gerçekleştirilmelidir. Tarihi eserlerin taşınmasında hasar risklerinin azaltılması için en uygun taşıma modu seçilmelidir (Costain, 1991: 20; Gómez-Tejedor ve Vilar, 2014: 62). Tarihi eserlerin taşınmasında ulaşım modları aşağıda detaylı olarak yer verilmiştir;

a. Karayolu Taşımacılığı: Bu taşıma modu otoyol sistemlerinin geniş ağlarla iyi organize edildiği ülkelerde bu taşımacılık yöntemi tercih edilmektedir. Çünkü hem verimli hem de hızlıdır. Karayolu taşımacılığında çeşitli tipte taşıtlar kullanılmaktadır. Tarihi eserin taşınması için en uygun araç seçilmelidir. Bu araçlar tarih eserinin taşındığı esnada sıcaklık kontrolü ve nem kontrolü gibi cihazlara sahip olmalıdır. Karayolu taşımacılığında mola yerlerinin yeterli düzeyde güvenli olduğundan emin olunmalıdır. Bazı profesyonel işletmeler güvenli molalar için ülkedeki polis karakollarıyla anlaşmalar yapmaktadır (Stolow, 1981: 41; Palfreyman, 1998: 19).

b. Demiryolu Taşımacılığı: Tarihi eserler çok sağlam tamponlanmış veya çok iyi paketlenmiş olabilir fakat raylardan kaynaklı sürekli titreşim, vagonların manevrası sırasındaki güçlü şoklar, iklim koşullarındaki değişken ortamlardan dolayı demiryolu taşımacılığı tarihi eserlerin taşınması önerilmemektedir. Çünkü bu taşımacılık modunda tarihi eserlerin denetimi ve taşımacılık sürelerinin uzun olmasından dolayı bu taşımacılık modu tercih edilmemektedir (Stolow, 1981: 42).

c. Denizyolu Taşımacılığı: Genellikle gemideki istif, iklim değişikliğine ve su sızıntılarına (yani fırtına sırasında) karşı meydana gelebilecek hasarları önlemek için tarihi eser iyi sabitlenmeli ve içinde bulunduğu odanın üst raflarında taşınmalıdır. Tarihi eserler denizyolu taşımacılığında taşıma süresi uzun olması sebebiyle çevresel koşullardan etkilenirler. Günümüzde tarihi eserlerin denizyolu taşımacılığıyla gönderilmesi hava ve karayolu taşımacılığına kıyasla nispeten nadirdir (Stolow, 1981: 43; Cannon-Brookers,1991: 71).

d. Havayolu Taşımacılığı: Havayolu taşımacılığı tarihi eserler için en yaygın ve verimli taşıma modudur. Tarihi eserler havayoluyla taşındığında eserler hava geçirmez bir kılıf içerisine konulması gerekmektedir. Bu kılıf sayesinde hava basıncından ve sıcaklık değişimlerinden etkilenmeyecektir. Paket içerisindeki eser titreşimin en aza indirmek için uçuş yönünde hareket ettirmelidir. Uçuş yönüne dik olacak şekilde yüklenilirse kalkış ve iniş sırasında esneme meydana gelecektir (Stolow, 1981: 43; Palfreyman, 1998: 19). Dolayısıyla tarihi eserin taşındığı süreçte zarar görmesi engellenmiş olacaktır.

Seçili taşıma aracı ne olursa olsun kasalar her zaman kamyonun, uçağın ve geminin içindeki paletlerin üzerine uzunlamasına hareket yönünde yerleştirilmelidir. Bu pozisyon yönlendirme oklarıyla kasanın dış ambalajında belirtilmelidir (Saunders, 2005: 703). Tarihi eser taşındığı esnada bir temsilci tarafından süreçteki her adımı denetlemesi olası meydana gelebilecek hasarları engelleyecektir.

3. YÖNTEM

Araştırma da amaçlı örnekleme yöntemi tercih edilmiştir. Amaçlı örnekleme yönteminde araştırmaya katılan kişilerin konuyla ilgili zengin ve deneyimli olması şartı bulunmaktadır. (Çokluk vd., 2018: 92-93). Nitel araştırmalarda örneklem büyüklüğü belirlenmesinde eşik değer bulunmamaktadır. Nitel araştırmalarda görüşmecilerin ifadelerinin benzeşmesi ve ifadelerin tekrar edilmesi durumunda veri doygunluğuna ulaşıldığı anlaşılmaktadır. (Çokluk vd., 2018: 92,93). Araştırmanın örneklemini Türkiye de Uluslararası Sergi ve Güzel Sanatlar Taşıyıcıları Kuruluşu (İCEFAT) üye üç lojistik işletmesinin yöneticileri oluşturmaktadır. Araştırmanın verileri 1- 15 Temmuz 2025 tarihleri aralığında yüz yüze görüşme formu aracılığıyla elde edilmiştir. Görüşme formu iki bölümden oluşmaktadır. Görüşme formunda tarihi eserler lojistiğine yönelik on iki tane soru ve katılımcıların demografik özellikleri belirlemek amacıyla beş tane soru yer almaktadır. Araştırmanın verileri ses kaydıyla kaydedilmiştir. Bu ses kayıtları araştırmacı tarafından Microsoft Word programında yazıya aktarılmıştır. Ardından ses kayıtları araştırmacı tarafından imha edilmiştir. Veriler MAXQDA 2020 programı aracılığıyla deşifre edilmiştir. Bu araştırmada araştırmanın geçerliliğinin sağlanması için öncelikle araştırmacı bağımsız olarak ana ve alt kodlamaları yapmıştır. Oluşturulan ana kod ve alt kodlar Uluslararası Ticaret ve Lojistik bölümünde görev yapmakta olan bir öğretim üyesinin değerlendirilmesine sunulmuştur. Öğretim üyesinin yapmış olduğu ana kod ve alt kodlamalar araştırmacının yaptığı kodlamalarla büyük çoğunluğu eşleşme göstermiştir. Bu çerçevede araştırmanın güvenilirliği ve geçerliliği de sağlanmaya çalışılmıştır. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal ve Beşerî Bilimler Etik kurulu 20.06.2025 ve 33/87 sayılı kararıyla araştırmanın etik kurul izni alınmıştır.

Araştırmada nitel araştırma yöntemlerinden mülakat yöntemi kullanılmıştır (Yılmaz vd., 2021: 53). Tarihi eser lojistiğiyle yapılan literatür taraması sonucunda 12 görüşme sorusu yöneltilmiştir. Görüşme soruları aşağıda yer almaktadır;

- 1- Müşteri bir müzenin veya sanat galerisinin taşınacağını talebiyle şirketinize başvurduğunda nasıl bir stratejiniz oluyor? Lütfen detaylı bir şekilde açıklayabilir misiniz?
- 2- Eğer tarihi eser taşımacılığı için müşteriyle anlaştığınızda nasıl bir süreç izliyorsunuz? Lütfen süreçten biraz açıklayabilir misiniz?
- 3- Tarihi eser taşımacılığında sigortalama nasıl yapılmaktadır? Sigortalama da ne tür kıstaslarınız var? Lütfen biraz açıklayabilir misiniz?

- 4- Tarihi eser taşımacılığını yapacak personelinize ne tür eğitimler veriyorsunuz veya eğitimler veriyor musunuz? Lütfen biraz açıklayabilir misiniz?
- 5- Tarihi eser taşımacılığı yaparken çalışanlarınız özel kıyafetler veya eldivenler kullanılıyor mu bu kıyafetlerden lütfen biraz bahseder misiniz?
- 6- Tarihi eser taşımacılığı süreçlerinde en sık karşılaştığınız problemler nelerdir? Lütfen biraz bahseder misiniz?
- 7- Tarihi eser taşımacılığında daha çok hangi taşımacılık modunu kullanıyorsunuz? Taşımacılık modunuzu seçme avantajlarından bahseder misiniz? (Bu hizmeti verirken araç seçimini kısıtlınız var mı varsa biraz bahseder misiniz?)
- 8- Tarihi eser taşımacılığı yaparken ne tür takip sistemleri kullanıyorsunuz? Araç içerisinde nem, sıcaklık ölçen cihaz veya takip sistemleri vs. biraz bahseder misiniz?
- 9- Tarihi eser taşımacılık hizmetini verirken hangi evrak ve belgeler (eserlere ilişkin künye bilgisi, CMR (Uluslararası Taşıma Riski) taşıma belgesi veya proforma fatura, sigorta poliçesi vb.) kullanılmaktadır? Lütfen biraz açıklayabilir misiniz?
- 10- Tarihi eser taşımacılığı yaparken eserlerin paketlenmesi ve ambalajlanması hakkında bilgi verir misiniz? Her tarihi eser için aynı mı veya farklı ambalaj maddesi mi kullanıyorsunuz? Lütfen detaylı bir şekilde açıklayabilir misiniz?
- 11- Tarihi eser taşımacılığında yurt dışına bir taşımacılık gerçekleştirecekseniz gümrük hizmetleri hakkında lütfen bilgi verir misiniz?
- 12- Sizce Tarihi eser taşımacılığının Türkiye’deki konumu nedir? Lütfen görüşlerinizi paylaşır mısınız?

4. BULGULAR

Araştırmanın bu başlığında araştırmaya katılan katılımcıların demografik profillerine ve görüşme bulgularına ilişkin bilgiler yer almaktadır.

4.1. Demografik Bulgular

Tablo 2’de araştırmaya katılan katılımcıların profillerine ilişkin bilgilere yer verilmiştir.

Tablo 2. Katılımcıların Profilleri

Kod	Cinsiyet	Yaş	Eğitim Durumu	Unvan	Sektör Deneyimi	Görüşme Süresi
K1	Erkek	48 Yaş	Arkeoloji (Lisans)	Fine Art Supervisor	10 Yıl	41 Dakika
K2	Kadın	43 Yaş	Muhasebe Bilgi Sistemleri (Lisans)	Şirket Ortağı	15 Yıl	23 Dakika
K3	Erkek	45 Yaş	Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık (Yüksek Lisans)	Fine Art Supervisor	14 Yıl	32 Dakika

Araştırma kapsamında üç yöneticiyle görüşme yapılmıştır. Yöneticilerin ikisi erkek ve biri kadındır. Araştırmaya katılan üç yöneticinin 43 ile 48 yaş aralığında olduğu ve yöneticilerin ikisi fine art supervisor ve biri şirket ortağı olduğu görülmektedir. Araştırmaya katılan yöneticilerin sektör deneyimi en az 10 yıl ile 15 yıl arasında değişmektedir. Araştırmaya katılan yöneticilerle 23 ile 41 dakika arasında bir görüşme gerçekleştirilmiştir.

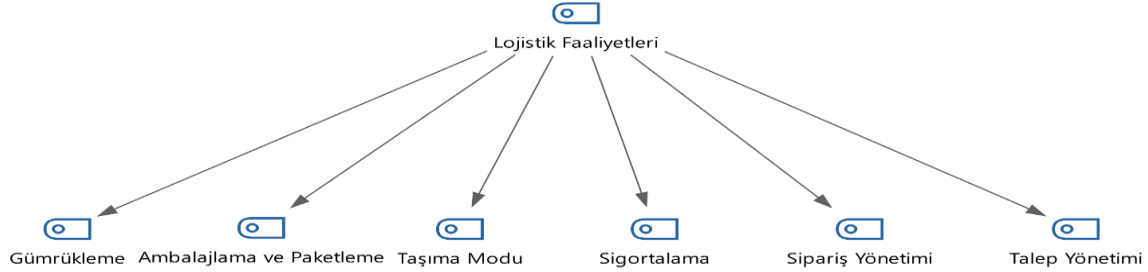
4.2. Görüşme Bulguları

Yöneticilerle yapılan görüşmeler kapsamında tarihi eser lojistiği altı kategoride kodlanmıştır. Aşağıda bu kategorilere ilişkin kod alt kod modelleri, görüşmecilerin ifadeleri ve kelime bulutu yer almaktadır.

4.2.1. Lojistik Faaliyetleri

Araştırmanın bu başlığında tarihi eser lojistiği sürecinde görüşmecilerin ifadelerinde yer alan lojistik faaliyetleriyle ilgili yanıtlar altı kategoriye ayrılmıştır. Alt kod listesi şekil 2’de yer almaktadır.

Şekil 2. Lojistik Faaliyetlerine İlişkin Alt Kodlar



Görüşmeye katılan katılımcıların tarihi eser lojistiği sürecinde lojistik faaliyetlerine ilişkin görüşleri aşağıda yer almaktadır;

“Tarihi eser taşıma sürecimizde, öncelikle taşınacak eserlerin bilgileri tarafımıza iletilir. Bu bilgiler, eserin hangi müzede bulunduğu ve hangi eserler olduğu detaylarını kapsar. Paylaşılan bu bilgilere dayanarak, eserin taşınmasıyla ilgili kapsamlı bir yol haritası oluştururuz. Bu yol haritası; eserin nasıl taşınacağı, hangi araçların kullanılacağı gibi konularda detaylı bir planlama içerir. Taşınacak eser sayısı bazen tek bir parça olabilirken, bazen de yüzlerce esere ulaşabilir. Her bir eser için özel üretim sandıklar hazırlanır. Eserin boyutlarına ve özelliklerine göre kullanılacak malzemeler dikkatle seçilir. Ayrıca, yurtdışına taşınacaksa uçak rezervasyonları da yapılır.” (K1).

“Öncelikle taşınacak eserlerin künye bilgileri istiyoruz. Eserin nereden nereye gideceğini bilgisi soruyoruz. Ne zaman gitmesi gerektiğini zaman dilimlerini nasıl bir ambalaj gerektiği kaç kişilik bir ekip oluşturulacağı nasıl bir aracın gerektiği ve nasıl bir sandığın gerektiği tayin ediyoruz. Bu kriterleri dikkate alarak teklif veriyoruz eğer teklif kabul olursa bu kriterleri dikkate alarak organizasyonumuzu alıyoruz.” (K2).

“Öncelikle müze yetkilileri ile operasyon için programlama yapılır. Sonrasında teyitleşilen program üzerinden gerekli malzemeler temin edilerek işlemlere başlanır.” (K3).

“Fine art sigortaları genellikle yurtdışında yapılmaktadır. Biz genellikle yurtdışına eserler taşınacaksa Alman menşeli sigorta firmalarıyla çalışıyoruz. Yurtiçi taşımacılığında sanat eseri sigortası yapan şirketler var. Sigortalama çividen çiviye (Nail to Nail: eserin paketlenildiği ve kurulumunda çıkarıldığı gibi) yapılır.” (K1).

“Türkiye’de sanat eseri sigortalama süreci belirli koşullara bağlıdır. Türkiye’de bir sergileme yapılmıyorsa veya eser Türkiye dışından alınıyorsa sigortalama işlemi genellikle yapılamaz. Türkiye’de genellikle kamyon klotu (Truck Clause) sigortası devreye girer. Örneğin, 500.000 Euro değerindeki bir eser için yaklaşık 1.000 TL gibi bir sigortalama bedeli ödenmektedir. Bu sigorta, taşıma sırasında kamyonunda meydana gelebilecek hasarları karşılar. Ayrıca, firmamızın araçlarında zaten CMR sigortası ve üçüncü şahıs mali mesuliyet sigortası bulunmaktadır. Uluslararası eser taşımacılığında ise durum farklıdır. Özellikle Almanya veya Kanada menşeli sigorta şirketleri, doğrudan eser sigortası konusunda uzmanlaşmış poliçeler sunmaktadır. Bu tür durumlarda, eserlere özel sigorta poliçelerini yurt dışındaki bu şirketlerden sağlamaktayız.” (K2).

“Türkiye’de sigorta yapılamamaktadır. Yurtdışı bağlantılı sigortalar yapılmaktadır. Verilecek eser bedelleri üzerinden sigorta şirketinin vereceği yüzdelik prim üzerinden hesaplama yapılarak sigorta yapılabilir. Sigorta da taşıma firmasından kaynaklanmayan hasarlardan dolayı firmaya rücu hakları olmadığına dair madde koyulmalıdır.” (K3).

“Eser taşımacılığında %90 havayolu kullanılıyor fakat eğer eser taşımacılığında mesafe kısa ise karayolu da tercih ediliyor” (K1).

“Eser Taşımacılığında genelde hava yolunu kullanıyoruz. Ciddi hacimli eserler karayoluyla da yapılıyor. Bunlar için özel tırlar bulunmaktadır.” (K2).

“Yurtdışı tarihi eser taşımacılığında mecbur olunmadığı sürece havayolu taşımacılığı şarttır. Yurtiçinde ise devlet kurumlarının izin ve gerekli güvenlik önlemleri ile (yol koruma) karayolu taşımacılığı yapılabilir.” (K3).

“Pişmiş toprak, heykel ve tablo gibi eserlerde farklı yöntem izlenir. Her eser için uygulanması gereken malzeme farklı oluyor. Kullanılacak malzeme asitsiz olması gerekiyor. Burada tyvek gibi kağıt kumaş karışımı malzemeler kullanılıyor. Darbeyi veya titreşimi önleyecek malzemeler ikinci katman olarak kullanılıyor. Üçüncü olarak da sandıklar kullanılıyor.” (K1).

“Her esere uygun ambalaj malzemesi var. ICEFEAT müzeler için oluşturduğu referans evrakı var. Eserin malzemesi ve taşıma türüne göre ambalaj çeşitleri bulunmaktadır. Bazı eserlere ambalajlama yapmadan çerçevelere monta ediliyor çerçevelerin dışına özel naylon poşetlerle kaplanıyor esere değmiyor burada da eser toza karşı korunmuş oluyor. Aslında burada kritik nokta eserin özelliğine göre süreç izleniliyor.” (K2).

“Her tarihi obje kendi materyaline hammaddesine göre paketlenmelidir. Genel olarak tarihi objelerde paketleme malzemesi olarak asistiz kâğıt ve tyvek kullanılır. Bu katmanların üzerine balonlu naylonlar ve özel karton plakalar ile destekleme yapılabilir. Bu paketlemelerin de en üst katmanı olarak sandıklama işlemleri gerçekleştirilebilir. Sandık içerisi izolasyonu ve vibrasyonu sağlaması için polietilen köpük levhalar ile kaplanabilir. Sandıklama işlemlerinden sonra kurum yetkililerince sandıklar kapatıldıktan sonra mühür işlemleri gerçekleştirilebilir. Nakliye sırasında doğabilecek güvenlik kaygısına karşı ekstra önlem alınabilir. Bunun sonucunda nakliye sonunda mühürler yetkililerce gözlemlenerek sandıklar açılıp eserler teslim edilebilir. En başta bahsettiğim gibi eserlerin materyallerine ve ebatlarına göre paketleme ve sandıklama sistemi nakliye operasyonuna entegre edilecek şekilde seçilerek en sağlıklı operasyon gerçekleştirilebilir.” (K3).

“Kültür Bakanlığı eser taşınacağıyla yazılar gümrük bilgilendirilir. Gümrük sürecinde şirket ve kültür bakanlığında yetkililer olduğunda gümrük işlemlerinde kolaylık sağlanmaktadır.” (K1).

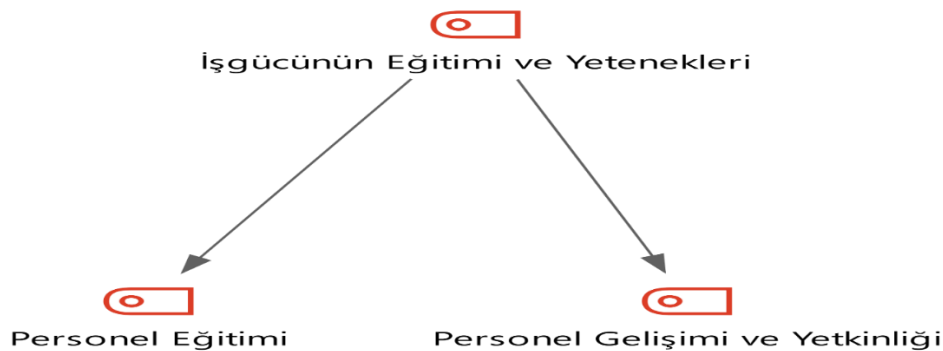
“Tarihi eser gümrükler diplomatik izinlerle çıkar ve ayrıca eserin yanında bir kurye (devlet memuru) olur. Kurye eserle aynı uçakta uçar eserlerin başında tüm süreçlerde nezaret eder.” (K2).

“Tarihi eserlerde gümrük işlemleri genel işlemlerin yanı sıra bazı istisnai durumlar ve bakanlıkların yazışmalarına istinaden yapıldığından dolayı, bazı özel bakanlık yazıları ile gerçekleştirilebilir.” (K3).

4.2.2. İşgücünün Eğitimi ve Yetenekleri

Araştırmanın bu başlığında tarihi eser lojistiği sürecinde görüşmecilerin ifadelerinde yer alan işgücünün eğitimi ve yetenekleriyle ilgili yanıtlar iki kategoriye ayrılmıştır. Alt kod listesi şekil 3’te yer almaktadır.

Şekil 3. İşgücünün Eğitimi ve Yeteneklerine İlişkin Alt Kodlar



Görüşmeye katılan katılımcıların tarihi eser lojistiği sürecinde iş gücünün eğitimi ve yeteneklerine ilişkin görüşleri aşağıda yer almaktadır;

“Şirketimizde çalışan personel uzun yıllar boyunca çalışmaktadır. İlk işe başlayan kişiler esere dokunmadan görerek paketlemede yardım ederek belirli bir süre sonra deneyim kazanarak eğitilmiş oluyorlar. Eser taşımacılığıyla ilgili önleyici koruma sempozyumları oluyor. Aslında eser taşımacılığında uluslararası standartları vardır buna göre koruyucu önlemler alınıyor.” (K1).

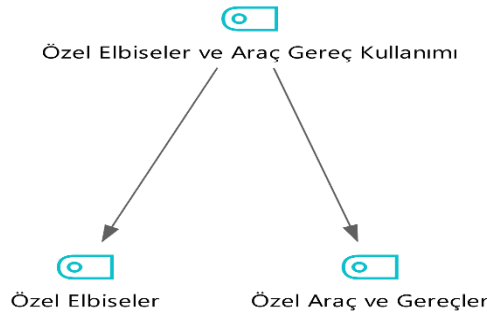
“Ekibin belirli bir tecrübeye sahip olması lazım. ICCROM (The International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property / Kültürel Varlıkların Korunması ve Onarımı Araştırma Merkezi) Türkiye’de sempozyum düzenledi. Bu sempozyumda tüm ekibimizle eğitim sertifikası aldı. ICCROM yetkilileri Türkiye gelmediği için in house training (kendi içimizde eğitim) şeklinde yürütüyoruz. Bu durumda esere 1 veya 2 yıl hiç dokunmadan ekip başının yardımcısı oluyorlar ardından özel taşımacı (White Glove) olduklarında basit eserlerden başlıyorlar.” (K2).

“Tarihi objelerin materyallerine göre nasıl hareket edileceği, bunun sonucunda paketleme malzemesinin nasıl seçilmesi gerektiği ve paketleme esnasında tarihi objenin nasıl elleçlenmesi gerektiği konusunda eğitimleri kendi personelimize veriyoruz. Bunun yanı sıra ekibin davranış biçimleri ve yetkililer ile kontak haline geçilirken nelere dikkat edilmesi gerektiği ile ilgili eğitimler de verilmektedir.” (K3).

4.2.3. Özel Elbise ve Araç-Gereç Kullanımı

Araştırmanın bu başlığında tarihi eser lojistiği sürecinde görüşmecilerin ifadelerinde yer alan özel elbiseler ve araç gereç kullanımıyla ilgili yanıtlar iki kategoriye ayrılmıştır. Alt kod listesi şekil 4’te yer almaktadır.

Şekil 4. Elbiseler ve Araç-Gereç Kullanımına İlişkin Alt Kodlar



Görüşmeye katılan katılımcıların tarihi eser lojistiği sürecinde özel elbiseler ve araç gereç kullanımına ilişkin görüşleri aşağıda yer almaktadır;

“Bu durum eserin türüne göre değişmektedir. Bazen pamuklu eldivenler tercih edilirken bazen de lateks eldivenler tercih edilmektedir. Paketleme sürecinde giyilen kıyafet esere zarar vermemelidir. Örneğin çalışma sürecinde terlenildiğinde eser paketlenirken temas olması halinde zarar verebilir bunun için özel elbiseler tercih ediliyor hatta kullanılan ayakkabı tabanı kaymaz olması gerekmektedir.” (K1).

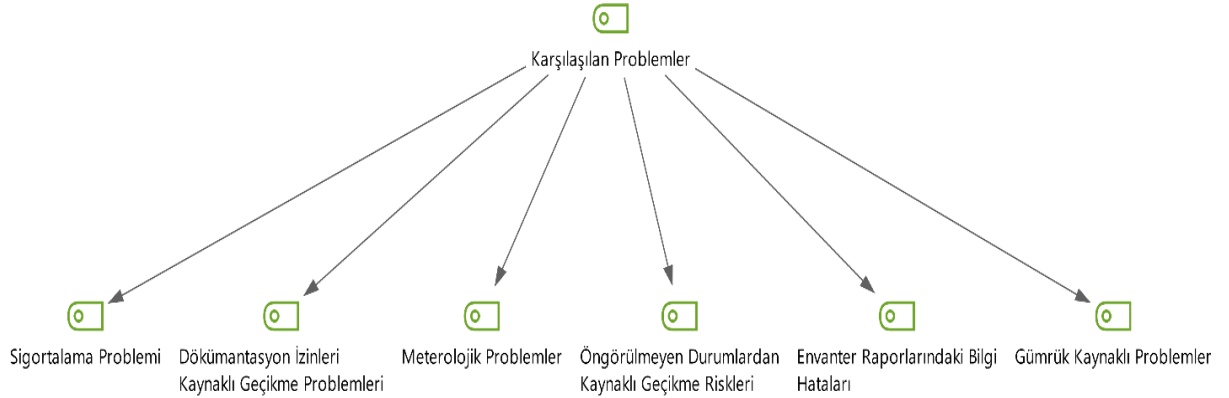
“Eserin özelliğine göre eldiven tercih ediyoruz. Personel için özel taban kaymaz ayakkabılar giymekteler.” (K2).

“Firma politikamız gereğince firmanın tedarik ettiği iş güvenlik kurallarına uygun standartta ayakkabılar, giysiler giyilmektedir. Buna ek olarak tarihi objenin materyaline istinaden seçilen özel eldivenler ile elleçleme yapılmaktadır.” (K3).

4.2.4. Karşılaşılan Problemler

Araştırmanın bu başlığında tarihi eser lojistiği sürecinde görüşmecilerin ifadelerinde yer alan karşılaşılan problemler ilgili yanıtlar altı kategoriye ayrılmıştır. Alt kod listesi şekil 5’te yer almaktadır.

Şekil 5. Karşılaşılan Problemlere İlişkin Alt Kodlar



Görüşmede yer alan katılımcıların tarihi eser lojistiği sürecinde karşılaşılan problemlere ilişkin görüşleri aşağıdadır;

“Eser taşınmadan önce bazı eserlerin envanter bilgilerinde yer alan ölçüm bilgileri yanlış veya eksik alınmış olabilir. Bu durumlara karşı şirket personelimiz eserler için kendisi tek tek ölçümler almaktadır. Diğer bir problemde uçuş süreciyle ilgili süreçler detaylıca incelenmelidir. Eğer detaylıca inceleme yapılmazsa uçuş kaçırılırsa eserin sergi alanına sergilenmesi gecikecektir.” (K1).

“Teknik acıdan bakıldığında yaptığımız iş gereği sorun yaşanmaması gerekiyor. Çünkü yaptığımız iş eserin maddi değerinin yanında kültürel değer olduğuna inanıyoruz. Gelecek nesillere aktarılması için özenle taşınması gerekmektedir. Gümrük süreçlerinde personelin esere bakma hakkı bulunuyor. Her zaman personel bakmıyor fakat bakmak istediği zaman ambalajlama ve paketlenme işlemlerinin yeniden yapılması gerekiyor. Bu durum lojistik şirketi için sorun olarak söyleyebiliriz. Tabi gümrük personelinin de haklı gerekçeleri de bulunmaktadır.” (K2).

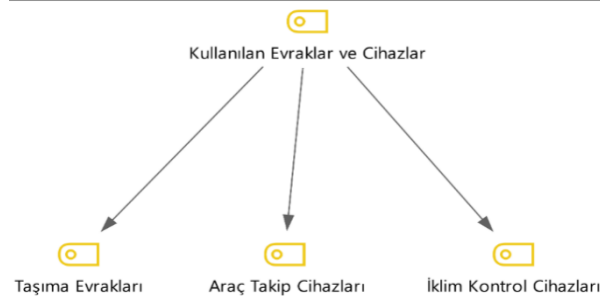
“Operasyonel olarak hava koşullarının elverişsiz olmasından kaynaklanan aksaklıklar yaşanabiliyor. Dokümantasyonda "yaşanabilecek zaman kayıpları yaşanmaktadır.” (K3).

“Fine art sigortaları genellikle yurtdışında yapılmaktadır” (K1-K2-K3).

4.2.5. Kullanılan Evrak ve Cihazlar

Araştırmanın bu başlığında tarihi eser lojistiği sürecinde görüşmecilerin ifadelerinde yer alan kullanılan evrak ve cihazlar ilgili yanıtlar üç kategoriye ayrılmıştır. Alt kod listesi şekil 6’de yer almaktadır.

Şekil 6. Kullanılan Evrak ve Cihazlara İlişkin Alt Kodlar



Görüşmeye katılan katılımcıların tarihi eser lojistiği sürecinde kullanılan evraklar ve cihazlar ilişkin görüşleri aşağıda yer almaktadır;

“Tarihi eser taşımacılığı yaparken ısı ölçen cihazlar kullanılıyor. Bunlar sürekli kullanılıyor. Bazı eserler uçakla taşındığında iklimlendirmesi olan bölümlerde taşınması gerekiyor. Envanter bilgilerini içeren bilgi formu kullanılıyor. CMR taşıma belgesi, Sigorta belgesi ve gümrük belgesi gibi evraklar kullanılıyor” (K1).

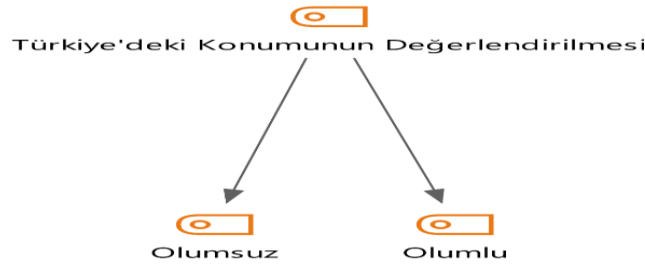
“Sandıkların içerisine sıcaklık ve nem ölçen cihazlar bulunmakta ayrıca şok ve darbelere karşı hasar alıp almadığını ölçmek için oryantasyon etiketler içine konur eğer hasar almışsa sıvı dağılır eserin darbe veya şoka maruz kaldığını anlamış oluyoruz. Gerekmesi halinde nem absorbe eden cihazlar kullanılıyor. Müze raporu alınmaktadır. Burada eserin kalıcı mı olacağı vs. hakkında eserin sahibinden belgeler alınıyor. Ayrıca diğer resmi evraklar alınarak gümrük belgesi de alınmaktadır” (K2).

“Uydu altyapılı GPRS sistemleri kullanılmaktadır. Ama bu şirket politikasına istinaden değiştirilebilir farklı sistemler kullanılabilir. Eser kondisyon raporları, nakliye ile ilgili taşıma belgeleri (konşimento, T1, CMR) yetkili kurumların gümrük yazıları, sigorta poliçeleri, paketleme listesi ve resimler) gibi belgeler kullanılıyor.” (K3).

4.2.6. Türkiye’de Konumunun Değerlendirilmesi

Araştırmanın bu başlığında tarihi eser lojistiği sürecinde görüşmecilerin ifadelerinde yer alan Tarihi eser lojistiğinin Türkiye’de konumunun belirlenmesiyle ilgili yanıtlar iki kategoriye ayrılmıştır. Alt kod listesi şekil 7’de yer almaktadır.

Şekil 7. Türkiye’de Konumunun Değerlendirilmesine İlişkin Alt Kodlar



Görüşmeye katılan katılımcıların tarihi eser lojistiği sürecinde Türkiye’de konumunun değerlendirilmesine ilişkin görüşleri aşağıda yer almaktadır;

“Türkiye’de hizmet veren şirketler uluslararası şirketlerle eş değerdir. Bu taşımacılıkta kullanılan malzemeler birinci sınıftır.” (K1).

“Türkiye ye pazarında yeterince şirket var. Yurt dışında sadece sanat eseri yapan şirketler var. Fakat Türkiye de bunu uzman profesyonel yapan şirket sayısı azdır.” (K2).

“Genel olarak gelişmiş ülkelerin çok gerisinde giden bazı noktalar olduğunu, tarihi eser taşıması ile ilgili daha erişilebilir istisnaların taşıyıcıya verilmesinde esneklik kazandırılmasını ve işleyiş için daha efektif bir süreç yönetilmesi beklentisi içindeyim.” (K3).

Şekil 8. Kelime Bulutu



Şekil 8’de görülen kelime bulutunda katılımcılar “eser” kelimesi 65 kez, “tarihi” kelimesi 55 kez, “sigorta” kelimesi 20 kez ve “gümrük” kelimesi 19 kez tekrarlanırken “tyvek” kelimesi 2 kez

tekrarlanan en az kelime olduğu görülmektedir. Kelime bulutunda “eser” (65 kez) ve “tarihi” (55 kez en çok tekrar edilen kelimeler olması araştırmanın temel konusu olması nedeniyle ve katılımcıların yorumları bu iki kavram etrafında yoğunlaştığı söylenebilir. Orta sıklıkta “sigorta” (20 kez) ve “gümrük” (19 kez) tekrarlanan kelimeler olmasının nedeni tarihi eserle sınırlı kalmayıp operasyonel süreçlere de odaklanıldığı ortaya koymaktadır. En az sıklıkla kullanılan “tyvek” (2 kez) kelimesi katılımcılar tarafından çok az değindiğini gösterir. Bu durumun nedeni katılımcıların teknik detaylara çok yer vermediğini söylemek mümkündür.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Kültürel mirasımızın devamı olan tarihi eserlerin taşınma sürecinde özenle korunması gerekmektedir. Çünkü bu eşsiz ve özel eserler gelecek nesiller için aidiyet bağı oluşturmaktadır. Tarihi eserlerin taşınma kararı alınmadan önce taşınma taslak planı oluşturulmalıdır. Tarihi eser lojistiği süreci eğitilmiş bir personel veya kuryenin denetiminde gerçekleştirilmelidir. Tarihi eserler taşınırken özel eldiven kullanılması gerekmektedir. Tarihi eserlerin taşınması sürecinde gerek çevre koşulları (sıcaklık ve bağıl nem) gerekse bireylerden gelebilecek hasar riskleri göz önünde bulundurulmalı ve gerekli önlemler alınmalıdır. Tarihi eserlerin taşınması sürecinde eserin rezonans frekansları bilinmelidir. Çünkü her taşınan nesnenin ve taşıma türünün baskın kuvvetleri vardır. Taşıma modlarına göre rezonans frekansları değişmektedir. Tarihi eserler dış etkenlerden gelebilecek risklere karşı uygun ambalajlanması ve paketlenmesi gerekmektedir. Tarihi eserler için seçilen ambalajın maddesi ve paketlenme türü tarihin taşınmasında kolaylıklar sağlayacaktır. Tarihi eserin taşınması sürecinde seçilen taşıma aracı ve modu iyi tespit edilmelidir. Çünkü iklim şartlarından veya araçtan gelebilecek riskler önlenmiş olunacaktır. Tarihi eserler paketlenmesi ve ambalajlaması yapıldıktan sonra eserin bir kasanın içerisine konulması gerekmektedir. Tarihi eserlerin taşınması kararı alındıktan hemen sonra sigortalanma işlemi gerçekleştirilmelidir. Tarihi eserin taşıma sürecinde sigorta poliçe kriterleri ve istisnaları açıkça belirtilmelidir. Ayrıca Türkiye’de tarihi eserler sergilenecekse fine art sigorta sorunu yaşadıklarını belirtmişlerdir. Bu sebeple daha çok yurtdışı menşeli direkt tarihi eser sigortası adıyla var olan sigorta şirketlerinde tercih etmişlerdir. Tarihi eser taşımacılığında en çok havayolu ve karayolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Çünkü bu taşıma modları denizyolu ve demiryolu taşımacılıklarına göre daha avantajlıdır. Tarihi eser lojistiği sürecinde taşıma yapacak personel belirli aşamaları geçtikten sonra White Glove unvanı almaktadır. Tarihi eserleri taşıyan personel taşıma sürecinde özel kıyafetler (terletmeyen elbiseler, kaymaz taban ayakkabılar vs.) giymektedir. Tarihi eser taşımacılığı sürecinde müze raporu, konşimento, T1, CMR, gümrük yazıları, sigorta poliçeleri gibi evraklarla taşıma yapılmaktadır. Katılımcılar Türkiye’nin tarihi eser lojistiği açısından yetkin olduğunu ifade etmişlerdir. Gelecekteki araştırmacılar araç içerisindeki tarihi eserlerin taşınması sırasında şok ve titreşimlerin etkisini ölçen araştırmaların yapılması önerilmektedir.

KAYNAKÇA

- Baştürk, F. Dimitriyadis, İ. Yardımcı, İ. ve Taçyıldız, E. (2012). Sanat Eserleri ve Müze Sigortaları. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 27, 75-86.
- Cannon-Brookes, P. (1986). The Evolution and Implementation of a Transportation Strategy for Works of Art. *The International Journal of Museum Management and Curatorship*, 5(2), 163-169. [https://doi.org/10.1016/0260-4779\(86\)90046-4](https://doi.org/10.1016/0260-4779(86)90046-4)
- Cannon-Brookes, P. (1991). Transportation of works of art by sea. *Museum Management and Curatorship*, 10 (1), 71-83.
- CFPA EUROPE (2019). CFPA Guideline on Protection of Paintings: Transport, Exhibition and Storage. https://cfpa-e.eu/app/uploads/2022/05/CFPA_E_Guideline_No_29_2019-F.pdf
- Chafin, S. L. (1983). Transportation of Cultural Art Objects. *In Museum, Archive, and Library Security*, 579-588.
- Çokluk, Ö. Şekercioğlu, G. ve Büyüköztürk, Ş. (2018). *Sosyal bilimler için çok değişkenli istatistik: SPSS ve LISREL uygulamaları*. Ankara: Pegem Akademi Yayınları.

- Costain, C. (1991). Scientific Rationale for Studies on Packing and Transportation of Paintings. International Conference on the Packing and Transportation of Paintings. 9-11 September. London.
- Dik, J. Koen, J. Geert, V. Luuk, L. Karen, R. ve Marine, C. (2008). Visualization of a Lost Painting by Vincent Van Gogh Using Synchrotron Radiation Based X-ray Fluorescence Elemental Mapping. *Analytical Chemistry*, 80 (16), 6436-6442.
- Edward Insurance Brokers, (6 Haziran 2025). Güzel Sanatlar ve Tarihi Eser Sigortası. <https://www.edwardsinsurance.co.uk/fine-art-heritage-insurance>. Eriřim 6 Haziran 2025.
- Gómez-Tejedor, J. ve Vilar, P. (2014). Collections of Contemporary Works of Art on Paper: Conservation, Handling and Exhibition Guide. Spain: By Fundación Mapfre.
- Green, T. ve Hackney, S. (1984). The Evaluation of a Packing Case for Paintings. *ICOM Committee for Conservation 7th Triennial Meeting*, Copenhagen, 1-84.
- Jaeschke, H. (2015). Caring For Works of Art: Storing, Handling, Moving Cornwall. Shelley, M. (Ed.), The care and handling of art objects: practices in the Metropolitan Museum of Art. England.
- Ketizmen, A., ve Çağırırca, Ö. (2019). Türkiye’de Resim ve Tablo Sahteciliğine Karşı Sigortalama Sürecindeki Sorunlar. *Bankacılık ve Finansal Araştırmalar Dergisi*, 6(2), 100-108.
- Kim, K. (2010). Conserving, Preserving, and Restoring Your Heritage: A Professional's Advice. Toronto:Dundurn Press.
- Kracht, K. ve Kletschowski, T. (2017). From Art to Engineering: A Technical Review on The Problem of Vibrating Canvas Part I: Excitation and Efforts of Vibration Reduction. *Mechanical Engineering*, 15 (1), 163 – 182.
- Liubalina, A. (2025). Art in Transit: Overcoming Logistical Barriers and Implementing Solutions. Degree Thesis, Arcada University of Applied Sciences: International Business.
- Läuchli, M., Bäschlin, N., Hoess, A., Fankhauser, T., Palmbach, C., ve Ryser, M. (2014). Packing Systems for Paintings: Damping Capacity in Relation to Transport Induced Shock and Vibration. In *Proceedings of ICOM-CC 17th Triennial Conference*, Melbourne (Vol. 15, p. 19). <https://doi.org/10.24451/arbor.10240>.
- Merill, R. (1991). The Problems of Packing and Shipping the Rationale for Scientific Studies. *Conference on Packing and Transportation of Paintings*. 9-11 September. London.
- Michalski, S. (1990). An Overall Framework for Preventive Conservation and Remedial Conservation. *ICOM Committee for Conservation 9th Triennial Meeting Preprints Dresden*. 589-591.
- Palfreyman, R. (1998). Handling, Transportation, Storage and Display. Australia: Heritage Collections Council.
- Saunders, D. (2005). The Effect of Painting Orientation during Air Transportation. *Published In The 14th Triennial Meeting the Hague Preprints*, 2, 700-707.
- Sitwell, C. L. (1983). Conservation Problems Related to Fine Art Exhibitions and Their Transport. *The Conservator*, 7(1), 29-33.
- Stolow, N. (1981). Procedures and Conservation Standards for Museum Collections in Transit and on Exhibition. Paris: Imprimeries Populaires.
- Warhol, A. (2016). An Introduction to Fine Art Insurance. London: ArtXLCatlin
- Wennersten, P. (2011). Exporting Art A Guide for Artists at International Exhibitions and Commissions. Sweden: The International Association of Art (IAA).
- Yılmaz, F.Ö. Eriřen M.A. ve Aydamak, M.Y. (2021). Sağlık Yöneticilerinin Finansal Okuryazarlık Hakkındaki Görüşlerinin İncelenmesi: Nitel Bir Çalışma, *Sosyal Araştırmalar ve Yönetim Dergisi*, (1), 49-68.