

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
LOJİSTİK YÖNETİMİ PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

INCOTERMS 2020 İLE GETİRİLEN DEĞİŞİKLİKLER VE BU
DEĞİŞİKLİKLERİN ÇEŞİTLİ VAKALAR ÜZERİNDE
DEĞERLENDİRİLMESİ

Oğuzhan KAVA

Danışman

Doç. Dr. Nil KULA DEĞİRMENCİ

İZMİR - 2021

TEZ ONAY SAYFASI



YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Incoterms 2020 Ile Getirilen Değişiklikler ve Bu Değişikliklerin Çeşitli Vakalar Üzerinde Değerlendirilmesi” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım..

Tarih

__/__/2021

Oğuzhan KAVA

İmza

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

Incoterms 2020 İle Getirilen Değişiklikler Ve Bu Değişikliklerin Çeşitli Vakalar Üzerinde Değerlendirilmesi

Oğuzhan Kava

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı

Lojistik Yönetimi Programı

Uluslararası ticaretin Dünya ülkeleri için vazgeçilemeyecek bir değer olduğu açıktır. Uluslararası ticaret içerisinde yer alan paydaşlar arasında ki doğru iletişim, yaşanabilecek potansiyel sorunların önüne geçmek için oldukça önemli ve dikkat edilmesi gereken bir noktadır. Bu bağlamda gün geçtikçe gelişen ve ilerleyen teknolojik gelişmeler ile birbirine bağlanan Dünya için yeknesaklık teriminin önemi artmaktadır. Bu kavramlara bağlı olarak ticaretin sürdürülebilirliği, kolaylaşması, daha adil ve serbest olması, standartlaştırılması, farklı ülkelerde farklı yorum ve uygulamalardan kaynaklı belirsizliklerin ortadan kaldırılması, ortak bir kurallar bütününe dayanması amaçları ile Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) tarafından Incoterms® teslim şekilleri yayınlanmaktadır. Bu kurallar uluslararası ticaretin temel öğeleri olan alıcı ve satıcı için risk, maliyet ve yükümlülük kavramlarını düzenlemektedir.

Incoterms® teslim şekilleri gelişen ve büyüyen Dünya piyasalarından doğan ihtiyaçlara göre yıllar içerisinde revizyonlar geçirmiş. Bazı terimler tamamen kaldırılmış ve bazı terimler ihtiyaçlar doğrultusunda güncellemeler geçirmiştir. İlk olarak 1923 yayınlanan daha sonra 1936 yılında Incoterms olarak basılmış ve 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 ve sekizinci güncelleme aynı zamanda son sürümü ile Incoterms® 2020, 10 Eylül 2019'da yayınlanmıştır. Incoterms® Dünya ticareti içerisinde tüm paydaşlar tarafından (hükümetler, yasal merciler, alıcı ve satıcılar...) ortak kabul görmüş ve en sık kullanılan kurallar bütünü olmuştur.

Tüm bu nedenlere bakıldığında Incoterms® 2020 teslim şekilleri tezimiz için iyi bir araştırma ve inceleme konusu olmaktadır. Tez içerisinde, yayınlanan kuralların önce ki versiyonlar ile kıyaslanması ve değişiklikleri daha net biçimde sunabilmek amacı ile karşılaştırmalı metot yöntemi kullanılmıştır. Çalışmamızı diğer çalışmalardan özgün kılan, yargıtay kararlarının yeni yayınlanan Incoterms® 2020 çerçevesinde yorumlanması ve sonuç kısmında sunulan

önerileriler olacaktır. Tezimizin temel amacı; yeni versiyon ile beraber hangi yorum farklılıklarının önüne geçmeyi amaçladığı ve kullanıcılara nasıl yardımcı olduğu ;eski versiyonlara göre hangi noktaları daha çok netleştirdiği, hangi yorum farklılıklarının önüne geçmeyi amaçladığı ve kullanıcılara nasıl yardımcı olduğu olacaktır.Son bölümde sunulan ticaret hayatı içerisinde yaşanmış problemler ve Incoterms® 2020 çerçevesinde yargıtay kararlarının incelenmesi,yorumlanması ve son kısımda sunulan öneriler tezi özgün kılan noktalardır.

Anahtar Kelimeler: Incoterms®, Teslim Şekilleri, Milletlerarası Ticaret Odası, Risk.



ABSTRACT

Master's Thesis

The Changes Brought With Incoterms 2020 And The Evaluation Of These Changes On Various Case

Oğuzhan KAVA

Dokuz Eylül University

Graduate School of Social Sciences

Department of Maritime Business Administration

Logistic Management Program

It is clear that international trade is an indispensable value for the countries of the world. Correct communication between stakeholders in international trade is a key point and also it is important point to avoid potential problems. In this context, the importance of the term uniformity not be ignored for the world which is connected to each other with the developing and advancing technological developments. Based on these concepts, Incoterms® delivery methods have been published by the International Chamber of Commerce (ICC) for the purposes of sustainability, facilitation, more fair and free trade, standardization, elimination of uncertainties arising from different interpretations and practices in different countries. These rules regulate the concepts of risk, cost and responsibility for the buyer and seller, which are the basic elements of international trade.

Incoterms® delivery methods have undergone revisions over the years according to the needs arising from the developing and growing world markets, some terms have been completely removed and some terms have been updated in line with the needs. First issuing in 1923, then published as Incoterms in 1936 and 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010, and the ninth also the last version, Incoterms® 2020, was published on 10 September 2019. Incoterms® has been a set of rules that are commonly accepted and used by all stakeholders (governments, legal authorities, buyers and sellers ...) in the world trade.

Considering all these reasons, Incoterms 2020 delivery forms are a good research and examination subject for our thesis. In the thesis, the comparative method was used in order to compare the Incoterms 2020 with the previous versions and to present the changes more clearly. It will be interpreted within the framework of the published Incoterms® 2020 and the recommendations in the conclusion. What makes our study unique from other review thesis will be the interpretation of the Supreme Court decisions within the framework of the newly published Incoterms® 2020 and the suggestions presented in the conclusion. The main purpose of our thesis; With the new version, what interpretation differences it aims to prevent and how it helps users; which points it clarifies more than the old versions, which interpretation differences it aims to prevent and how it helps users. The problems experienced in business life and Incoterms® 2020 presented in the last section The examination and interpretation of the Supreme Court decisions and the suggestions presented in the last section are the points that make the thesis original.

Keywords: Incoterms®, Delivery Methods, International Chamber of Commerce, Risk.

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	xi
TABLolar LİSTESİ	xiii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiv
EKLER LİSTESİ	xv

GİRİŞ	1
-------	---

BİRİNCİ BÖLÜM

INCOTERMS KAVRAMINA GENEL BİR BAKIŞ

1.1. ULUSLARARASI TİCARET KAVRAMI	4
1.2. MİLLETLERARASI TİCARET ODASI (ICC)	6
1.2.1. ICC Türkiye Kuruluşu ve Yapısı	8
1.3. INCOTERMS TANIM	10
1.4. INCOTERMS® TARİHÇE	11
1.5. INCOTERMS VE ULUSLARARASI TİCARETTE	
YEKNEAKLAŞTIRMA İHTİYACI	16
1.6. INCOTERMS® MARKASI HAKKINDA	17
1.7. INCOTERMS KAPSAMINDA DÜZENLENEN KONULAR	18
1.7.1. Teslim	20
1.7.2. Hasarın Geçişİ	21
1.7.3. Masrafların Paylaşımı	21
1.7.4 Sigorta	22
1.7.5. Taşıma Evrakları ve Gümrükleme	23
1.7.6. Kontrol ve Paketleme	23
1.7.7. Maliyetin Bölüşürülmesi (Masrafların Paylaşırılması)	24
1.7.8. Bildirimler (İhbar)	24

1.8. INCOTERMS'DE DÜZENLENMEYEN KONULAR	24
1.8.1. Ödeme Şekilleri	25
1.8.2. Mülkiyetin Geçişİ	25

İKİNCİ BÖLÜM

INCOTERMS® 2020 TERİMLERİNE GENEL BİR BAKIŞ

2.1. GENEL OLARAK TERİM ADEDİ, TÜRLERİ VE GRUPLANDIRILMA SİSTEMİNE İLİŞKİN YENİLİKLER	29
2.1.1. Incoterms® 2020'de Yer Alan Terim Adedi ve Gruplandırma Sistemi	29
2.1.2. Incoterms® 2020'de Yer Verilmeyen Terimler	31
2.1.3. Incoterms® 2020'de Düzenlenen Yeni Terim	31
2.2. UYGULAMA ALANI VE KULLANILMA ŞEKLİNE İLİŞKİN YENİLİKLER	33
2.2.1. İçeriksel Olarak Yapılan Değişiklikler	33
2.3. INCOTERMS® 2020 TERİMLERİNİN İNCELENMESİ	40
2.3.1. Herhangi Bir Taşıma Şekli İçin Kurallar	40
2.3.1.1. EXW (Ex Works)	40
2.3.1.2. FCA (Free Carrier)	42
2.3.1.3. CPT (Carriage Paid To)	44
2.3.1.4. CIP (Carriage and Insurance Paid To)	45
2.3.1.5. DAP (Delivered at Place)	47
2.3.1.6. DPU (Delivered at Place Unloaded)	48
2.3.1.7. DDP (Delivered Duty Paid)	50
2.3.2. Deniz ve İç Suyolu Taşımacılığı İçin Kurallar	52
2.3.2.1. FAS (Free Alongside Ship)	52
2.3.2.2. FOB (Free On Board)	53
2.3.2.3. CFR (Cost and Freight)	54
2.3.2.4. CIF (Cost Insurance and Freight)	56

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
INCOTERMS 2020 İLE GETİRİLEN DEĞİŞİKLİKLERİN VAKA ANALİZİ
ÇERÇEVESİNDE DEĞERLENDİRMESİ

3.1. YARGITAY 11.HUKUK DAİRESİ'NİN 4.2.2021 TARİHLİ, 2020	
/134 E. VE 2021/847 K. SAYILI KARARI	57
3.1.1. Uyuşmazlık Konusu	57
3.1.2. Davacının İddiaları	59
3.1.3. Davalıların Savunması	59
3.1.4. Yerel Mahkemenin Kararı	60
3.1.5. Temyiz Mahkemesinin Kararı	61
3.1.6. Sonuç ve Yorum	62
3.2. YARGITAY 11.HUKUK DAİRESİ'NİN 28.05.2014 TARİHLİ,	
2014/3551 E. VE 2014/9934 K. SAYILI KARARI	64
3.2.1. Uyuşmazlık Konusu	64
3.2.2. Davacının İddiaları	65
3.2.3. Davalıların Savunması	65
3.2.4. Yerel Mahkemenin Kararı	66
3.2.5. Temyiz Mahkemesinin Kararı	67
3.2.6. Sonuç ve Yorum	68
3.3. VAKA ANALİZİ	69
3.3.1. Uyuşmazlık Konusu	69
3.3.2. Davacının İddiaları	70
3.3.3. Davalıların Savunması	71
3.3.4. Yerel Mahkemenin Kararı	72
3.3.5. Temyiz Mahkemesinin Kararı	72
3.3.6. Sonuç ve Yorum	73
SONUÇ	74
KAYNAKÇA	78
EKLER	

KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
BM	Birleşmiş Milletler
CFR	Cost And Freight (Masraflar ve Navlun Ödenmiş)
CIF	Cost Insurance Freight (Masraflar, Sigorta ve Navlun)
CIP	Carriage and Insurance Paid To (Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak)
CPT	Carriage Paid To (Taşıma Ödenmiş Teslim)
DDP	Delivered Duty Paid (Gümrük Vergileri Ödenmiş Olarak Teslim)
DAF	Delivered At Frontier (Sınırdaki Teslim)
DAP	Delivered At Place (Belirlenen Yerde Teslim)
DAT	Delivered At Terminal (Terminalde Teslim)
DCP	Delivered Cost Paid (Masraflar Ödenmiş Teslim)
DEQ	Delivered Ex Quay (Rıhtımda Teslim)
DES	Delivered Ex Ship (Gemide Teslim)
DPU	Delivered At Place Unloaded (Boşaltma Noktasında Teslim)
DDP	Delivered Duty Paid
EX QUAY	Rıhtımda Teslim
EX SHIP	Gemide Teslim
EXW	Exworks (İşyerinde Teslim)
FAS	Free Alongside Ship (Gemi Doğrultusunda Masrafsız)
FCA	Free Career (Taşıyıcıya Masrafsız)
FOB	Free On Board (Gemide Masrafsız)
FOR	Free On Rail (Demiryolunda Teslim)
FOT	Free On Truck (Kamyonda Ücretsiz Teslim)
FRC	Free Carrier (Taşıyıcıya Teslim)
ICC	International Chamber of Commerce (Milletlerarası Ticaret Odası)
M.Ö	Milattan Önce
UK	United Kingdom , Birleşik Krallık
S.	Sayfa No
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
VGM	Verified Gross Mass (Doğrulanmış Brüt Ağırlık)

WTO

World Trade Organization (Dünya Ticaret Örgütü)



TABLÖLER LİSTESİ

Tablo 1: Kullanım The Incoterms® 2020 Örneği	s. 18
Tablo 2: Incoterms® Terimleri	s. 30
Tablo 3: Incoterms 2020 İle Gelen Değişikliklere Dair Örnekler ve Yorumlar	s. 39
Tablo 4: Ulaştırma Türüne Göre Incoterms® Sınıflandırması	s. 40



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Incoterms® 2020’de Satıcı ve Alıcı Taraf Yükümlülükleri	s. 20
Şekil 2: DAP ve DPU Farkı	s. 32
Şekil 3: Incoterms® 2020 DAP ve DPU Teslim Şekli Karşılaştırması	s. 64
Şekil 4: Incoterms® 2020 CIP ve CIF Teslim Şekli Karşılaştırması	s. 69



EKLER LİSTESİ

EK 1: Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 4.2.2021 Tarihli, 2020/134 E. ve 2021/847 K. Sayılı Kararı	ek s .1
EK 2: Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 28.05.2014 Tarihli, 2014/3551 E. ve 2014/9934 K. Sayılı Kararı	ek s.7
EK 3: Kurgusal Olarak Oluşturan Vaka Analizinin Örnek Metni	ek s.10



GİRİŞ

Ticaret malların ve ürünlerin üretim sürecinden tüketimine kadar geçen zamanda, ekonomik değer taşıyan başka nesneler ile değiştirilmesi, alış ve satışı anlamında kullanılmaktadır. Ticaretin insanlık tarihindeki ilk şekli takastır. Takas yöntemi ile mal ve hizmetler birbiri karşılığında değiş tokuş edilir. Pek çok tarihçi ticaretin, iletişimin doğuşunu takiben takas yöntemiyle başlamış olduğunu düşünmektedir. Günümüzde ise artık değişim aracı olarak para kullanımının keşfedilmesi insanlık tarihinin erken dönemlerine dayanmaktadır. Paranın keşfi, ticaretin kolaylaşmasını ve yaygınlaşmasını sağlamıştır. Taşımacılığın ve iletişimin gelişmesi ile birlikte ticaret bugünkü halini almıştır¹.

Bilinen ilk ticari aktivitenin başlangıcından itibaren, çevresine sağladığı avantajlar ile beraber ticaret kavramı tüm paydaşları için önemli bir anlam ifade etmektedir. Ticaret ile birlikte birçok taraf alım satım sürecine dahil olur. Alıcılar, satıcılar, üreticiler ve nakliyeciler bunlardan bazılarıdır. Ticaret kavramının gelişmesi ve uluslararası olarak yoğunluğunun artması ile düzenleyici kurum ve kuralara olan ihtiyaç artmıştır.

1919 yılında Paris’te kurulan Milletlerarası Ticaret Odası (ICC), bu ihtiyacı karşılamak için kurulmuş ve günümüzde birçok katılımcısı ile beraber oldukça önemli bir kurumdur. Sanayiciler, işadamları, finansçılar gibi tamamen özel sektör paydaşlarıyla faaliyetlerine başlayan bu oluşum, hızla gelişip, zamanla kamunun da desteğini alarak, günümüzde tüm dünyadan yüz binlerce üyesi olan bir yapıya dönüşmüştür².

Uluslararası ticareti kolaylaştırmak ve bu ticaretin ihtiyaç duyduğu düzenlemeleri gerçekleştirmek için kurulan ICC , 1936 yılında yayınladığı Incoterms kuralları ile uluslararası ticarete önemli bir katkı sağlamıştır. Incoterms® kuralları, ticaretin en önemli tarafları olan, alıcı ve satıcı için risk, sorumluluk ve maliyet kavramlarının dağılımı düzenlemektedir. Yine ICC tarafından değişen ihtiyaçlara göre revize edilmektedir. Çalışmanın ana konusu olan Incoterms® 2020 bu revizyonların en güncel

¹ Wikipedia, Ticaret, <https://tr.wikipedia.org/wiki/Ticaret>, (03.02.2021)

² Bahar Gürgen, **Incoterms Uygulamalarının Gelişimi Ve Incoterms 2020 Düzenlemesine İlişkin Bir Değerlendirme**, Atılım Üniversitesi, Ankara, 2020

ve sonuncu versiyonudur.Teslim şekillerinin en güncel versiyonunun incelendiği çalışma içerisinde, yayınlanan kuralların kıyaslanması ve değişiklikleri daha net biçimde sunabilmek amacı ile karşılaştırmalı metot yöntemi kullanılmıştır.

Dolaylı deneyim olarakda adlandırılan bu metot, aynı olayın zaman içinde ve farklı yerlerdeki durumun karşılaştırmaya incelenmesidir.Bu yöntem aynı olayın durumunu karşılatırarak inceler farklılıkları ve değişimleri açıklar. ³

Çalışmamızı diğer çalışmalardan özgün kılan, yargıtay kararlarının yeni yayınlanan Incoterms® 2020 çerçevesinde yorumlanması ve sonuç kısmında sunulan öneriler olacaktır. Tezimizin temel amacı; yeni versiyon ile beraber hangi yorum farklılıklarının önüne geçmeyi amaçladığı ve kullanıcılara nasıl yardımcı olduğu, eski versiyonlara göre hangi noktaları daha çok netleştirdiği, hangi yorum farklılıklarının önüne geçmeyi amaçladığı ve kullanıcılara nasıl yardımcı olduğu olacaktır.

Son bölümde seçilen yargıtay kararları, Incoterms® 2020 ile gelen güncellemelerin gerçek ticaret hayatı içerisinde yargı kararları ile sonuçlanmış olayların, nasıl farklı yorumlamalara sebep olabileceği gösterilmiştir.Incoterms® 2020 çerçevesinde yargıtay kararlarının incelenmesi,yorumlanması ve son kısımda sunulan öneriler tezi özgün kılan noktalardır.

Bu çalışmanın ilk bölümünde Incoterms'ün en çok kullanıldığı yer olan uluslararası ticaret hakkında genel bir bakış, ICC ve Türkiye Milli komitesi hakkında genel bir bilgilendirme yapılmıştır.Sonraki alt başlıklarda Incoterms® kavramı ve tarihçesi işlenmiş ve uluslararası ticaret de ihtiyaç duyulan yeknesaklık ihtiyacı üzerinde durulmuştur.Incoterms® broşüründe incelenen kavramlardan olan,teslim,hasarın geçişi,masrafların paylaşımı,sigorta,taşıma evrakları ve gümrükleme, kontrol ve paketleme,masrafların paylaşımı ve bildirimler konuları tanım ve güncel broşürden örnekler ile açıklanmıştır.İlk bölümün son kısmında, Incoterms® kurallarında düzenlenmeyen başlıklardan olan ödeme şekli ve mülkiyetin geçişi kavramları üzerinde durulmuştur.

Çalışmanın ikinci bölümünde Incoterms® 2020 broşürü içerisinde yer alan terim adetleri ve grupları değerlendirilmiştir.Incoterms® 2020'de gerçekleşen

³ Sedat Şen, İbrahim Yıldırım, Eğitimde Araştırma Yöntemleri. (1. Basım, Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık

değişiklikler içeriksel ve yapısal değişiklikler olarak detaylıca analiz edilmiştir. Bir sonraki alt başlık da Incoterms® 2020 içerisinde bulunun tüm teslim şekilleri tek tek incelenmiş ve yeni broşür ile yapılmış olan güncelleme, değişiklik ve yenilikler detaylı bir şekilde açıklanmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde bir Yargıtay kararı içerisinde Incoterms® 2020 ve Incoterms® 2010 broşürleri karşılaştırmalı olarak vaka analizi şeklinde incelenmiştir. Aynı şekilde günümüz ticari hayatında yaşanmış güncel bir vaka 2 farklı broşür özelinde incelenmiş ve yorumlanmıştır.

Sonuç bölümünde ise çalışmada ortaya konulan tüm bilgiler ve incelemeler çerçevesinde genel bir değerlendirme yapılmış, Incoterms® 2020 için belli başlı değerlendirmelere yer verilmiştir

BİRİNCİ BÖLÜM

INCOTERMS KAVRAMINA GENEL BİR BAKIŞ

1.1. ULUSLARARASI TİCARET KAVRAMI

Uluslararası ticaret, ülkelerin pazarlarını genişletmelerine ve ülke içinde bulunamayacak mal ve hizmetlere erişmelerine olanak tanır. Uluslararası ticaretin bir sonucu olarak, pazar daha rekabetçi bir hale gelir ve sonuç olarak tüketicilere daha ucuz ürünler sunulabilir. Bu da farklı ve rekabetçi olan ürünlere talebi arttırır, yine bu şekilde uluslararası ticaret daha fazla gelişir.

Aksi yönde çıkarımda bulunan kişilerde yok değildir. Bazıları uluslararası ticaretin daha küçük ülkeler için kötü olabileceğini ve onlar için dünya sahnesinde daha büyük bir dezavantaja yarattığını iddia etmekteydiler⁴⁵

Küresel ticaret, zengin ülkelerin kaynaklarını - örneğin iş gücü, teknoloji veya sermaye - daha verimli kullanmalarına izin verir. Farklı ülkeler, farklı varlıklar ve doğal kaynaklarla donatılmıştır: toprak, emek, sermaye ve teknoloji, gibi. Bu, bazı ülkelerin aynı ürünü daha verimli, diğer bir deyişle, daha hızlı ve daha az maliyetle üretmesine izin verir. Bu nedenle diğer ülkelere göre daha ucuza satabilirler. Bir ülke bir ürünü verimli bir şekilde üretemezse, bunu yapabilen başka bir ülke ile ticaret yaparak elde edebilir. Bu, uluslararası ticarete uzmanlaşma olarak bilinir.⁶

Uluslararası ticaret, küresel ekonominin temel taşlarından biridir. Küresel ekonomide, arz ve talep ve dolayısıyla fiyatlar küresel olaylar ile beraber hem etkilenir hem de etkilerler.

Örneğin Asya'daki siyasi değişim, iş gücü maliyetinde bir artışa neden olabilir. Bu, Malezya merkezli bir Amerikan spor ayakkabı şirketinin üretim maliyetlerini arttırabilir ve bu da bir Amerikalı tüketicinin yerel alışveriş merkezinde satın alabileceği bir çift spor ayakkabı için alınan fiyatta bir artışa neden olabilir.

Bir başka örnek, 2020-21 içerisinde yaşanan küresel Covid salgını nedeni ile Amerika'da sektöre uğrayan lojistik faaliyetler, ithalat ve ihracat işlemleri için gelen

⁴ Mehmet Adak, **Dış Ticarete Giriş**, İstanbul Üniversitesi Uluslararası Ticaret Ve Lojistik, s.87

⁵ Karakaş, M., & Mehmet, A. D. A. K. (2013). Küreselleşen Dünya Ekonomisi ve IMF'nin Değişen Rolü. Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi, 9(18), 157-180.

⁶ Investopedia, **The Investor's Guide to Global Trade**, <https://www.investopedia.com/insights/what-is-international-trade/> (10.03.2021)

gemilerin yanaşmasını etkilemiş, geciktirmiş ve küresel çapta bir konteyner krizine neden olmuştur. Amerika’da yaşanan bu sıkışıklık, Türkiye’de ihracat yapmak isteyen bir firmanın her zaman kullandığı navlun fiyatlarını yükseltmiş ve maliyetlerini etkilemiştir.^{7/8}

Uluslararası ticaret hayatın her alanında kişilerin önündedir ve etkileri sürekli olarak görülmektedir. Örneğin bir alışveriş merkezine girip Kosta Rika muzunu, Brezilya kahvesi ve bir şişe Güney Afrika şarabı bulunabilir, bu durum uluslararası ticaretin günlük hayatta ne kadarda etkili olduğunun bir göstergesidir.

Küresel pazara satılan bir ürüne ihracat, küresel pazardan satın alınan ürün ise ithalattır. İthalat ve ihracat, bir ülkenin ödemeler dengesinde cari hesap bölümünde muhasebeleştirilir.

Ülkeler birbirleri ile olan ticareti ithalat, ihracat ve transit ticaret olarak gerçekleştirmektedirler. İhracat, ülkelerin kalkınmasında büyük rol oynadığı için uluslararası ticarete önemli bir yer tutmaktadır. Kısaca bu tanımlara değinecek olursak ihracatın basitçe tanımını ödeme karşılığında ürünlerin başka bir ülkeye gönderilmesi olarak tanımlanabilir. Ürünün ihracata yönelik biçimde kaliteli ve uluslararası standartlara ve piyasa şartlarına uygun biçimde üretilmesinden, yurt dışında pazarlanması, reklam ve tanıtımının yapılması, dış satımının gerçekleştirilmesi, en uygun ambalaj ve nakliye biçiminin seçilmesi, ihracatçının ülkesindeki dış ticaret mevzuatını bilerek zamanında gerekli işlemleri tamamlaması ve ürünün istenilen yere zamanında teslimine kadar uzanan çeşitli aşamalardan geçerek gerçekleşir.⁹

İthalat, bir ülkede üretilen bir mal veya hizmetin bir başka ülke tarafından satın alınmasıdır. İthalat ve ihracat, uluslararası ticaretin bileşenleridir. Bir ülkenin ithalat değeri ihracatının değeri aşarsa, ülke negatif değere sahip olur ve ticaret dengesi de olarak bilinen, ticaret açığı meydana gelir.

Ülkeler, yerli sanayilerinin ihracatçı ülke kadar verimli veya ucuza üretemediği mal veya hizmetleri ithal etme eğilimindedir. Ülkeler ayrıca kendi sınırları içinde bulunmayan hammaddeleri veya emtiaları da ithal edebilirler. Örneğin, birçok ülke

⁷ Utikat, **Boş Konteyner Krizi Yaşanıyor**, 22.12.2020, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/30268/bos-konteyner-krizi-yasaniyor> (18.02.2021)

⁸ 7DENİZ, **Boş Konteyner Krizi Büyüyor**, 05.03.2021, <https://www.7deniz.net/haber-bos-konteyner-krizi-buyuyor-37338.html> (06.03.2021)

⁹ Muhasebe Dersler, **Dış Ticaret Dersleri**, <https://www.muhasabedersleri.com/dis-ticaret/dis-ticaret-2.html> (03.04.2021)

petrolü yurt içinde üretemedikleri veya talebi karşılayacak kadar üretemedikleri için ithal etmektedir. Serbest ticaret anlaşmaları ve tarife programları genellikle hangi malların ve malzemelerin ithal edilmesinin daha ucuz olduğunu belirler.

Transit ticaret, yurt dışında veya serbest bölgede yerleşik bir firmadan ya da antrepodan satın alınan malın, ülkemiz üzerinden transit olarak veya doğrudan doğruya yurt dışında veya serbest bölgede yerleşik bir firmaya ya da antrepoda satılmasıdır.¹⁰

Tüm bu ticari faaliyetler ve küreselleşen ekonomi, ülkeler arasındaki ilişkileri arttırmıştır, aynı zamanda yaşanan sorunları arttırmış, küreselleşen Dünya’da oluşabilecek sorunların önüne geçilebilmesi daha düzenli ve kurallara dayalı ticaret hayatı için ICC kurulmuştur. Yine aynı amaç ile Incoterms kuralları oluşturulmuştur.

1.2. MİLLETLERARASI TİCARET ODASI (ICC)

ICC dünyadaki en büyük ve en kapsamlı ticari organizasyondur. 100'den fazla ülkede 45 milyondan fazla üyesi ile her sektörünü kapsayan bir yapıya sahiptir.

ICC, dünya ticaretinin ve uluslararası yatırımların artması için çalışan en büyük iş dünyası kuruluşudur.¹¹

ICC'nin üç ana faaliyeti vardır; kural belirleme, anlaşmazlıkların çözümü ve politika savunuculuğu. ICC'ye üye şirketler ve dernekler uluslararası ticaretle uğraştıkları için, ICC sınırların ötesinde işlerin yürütülmesini yöneten kurallar koymada rakipsiz yetkiye sahiptir. Bu kurallar gönüllülük esasına dayalı olmakla birlikte her gün binlerce işlemde gözlemlenmekte ve uluslararası ticaretin bir parçası haline gelmiştir.¹²

ICC, Birleşmiş Milletler'in, Dünya Ticaret Örgütü'nün ve uluslararası ticaret adına G20 gibi hem uluslararası hem de bölgesel diğer birçok hükümetler arası kuruluşun çalışmalarını desteklemektedir. ICC, Birleşmiş Milletler Ekonomik ve

¹⁰ Muhasebe Dersler, **Dış Ticaret Dersleri**, <https://www.muhasabedersleri.com/dis-ticaret/dis-ticaret-2.html> (03.04.2021)

¹¹ Rifat Hisarcıklioğlu, ICC Türkiye **Tahkim Günü Uluslararası Tahkim Konferansı Sunumu**, <https://icc.tobb.org.tr/manset/manset-37.php>, (8.04.2020)

¹² Wikipedia, **International Chamber of Commerce**, 21.04.2021, https://en.wikipedia.org/wiki/International_Chamber_of_Commerce#cite_note-4, (02.05.2021)

Sosyal Konseyi ve BM Gözlemci Statüsü ile genel danışmanlık statüsü verilen ilk organizasyondur.¹³

ICC, uluslararası ticaretin gelişmesi amacıyla 1919 yılında Paris'te kurulmuştur. ICC'nin farkı devletler arası anlaşma ile kurulmamış, bunun yerine özel sektörün öncülüğü ile kurulmuş olmasıdır¹⁴.

ICC, milletlerarası nitelikli ticari ve ekonomik ihtilafların tahkim yoluyla çözümlenmesi için 1923 yılında Uluslararası Ticaret Tahkim Divanı (ICC Arbitration Court) adı ile bir Mahkeme (Divan) kurulmuştur. ICC Tahkim mahkemesi doğrudan ihtilafı çözen sürekli bir hakem mahkemesi değildir. İhtilafı doğrudan çözecek olan hakem veya hakem heyeti (hakem mahkemesi), her bir somut vakada tarafların iradesi ile veya anlaşamadıkları ya da tarafların yetkilendirdiği durumlarda Tahkim Divanı tarafından oluşturulmaktadır¹⁵.

Belirtmek gerekir ki ICC Tahkim prosedürünün uygulanması için tarafların ihtilafın meydana geldiği durumlarda ICC Tahkim Tüzüğüne atıf yapılmış olması gerekmektedir.

ICC idari yapısını oluşturan organlar: Dünya Konseyi, Yönetim Kurulu, Başkanlık ve Sekretarya'dır.

ICC'nin asıl kuruluş amacı; I. Dünya savaşının ardından büyük oranda harap olmuş ve sekteye uğramış savaş sonrası ekonomisinin canlandırılmasıydı. Buna bağlı olarak da uluslararası ticaret ve yatırımları teşvik etmek, mal ve hizmetler için Serbest Pazar ekonomisini kurmak ve sermayenin akışını serbest hale getirmek öncülleri vaizdir. İşte bu amaçlar çerçevesinde ICC, işadamları, finansçılar ve sanayicilerden oluşan bir grubun önderliğinde Belçika, Fransa, İtalya, ABD ve Birleşik Krallık tarafından 1919 tarihinde Paris'te kurulmuştur. ICC kurucularının amaçlarının uluslararası ticareti destekleyerek ve arttırarak uluslararası uzlaşma ve barışı devam ettirmek olduğu söylenebilir¹⁶.

¹³ International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, **ICC granted UN Observer Status**, 13.12.2016, <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/un-general-assembly-grants-observer-status-international-chamber-commerce-historic-decision>, (04.02.2021)

¹⁴ Buğrahan Bican, **Milletlerarası Ticaret Odası Tahkimi, Görev Belgesi ve Usulü KOSBED**, 2015, 29: 1-21 sayfa 3, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/251828> (04.04.2021)

¹⁵ Buğrahan Bican, **Milletlerarası Ticaret Odası Tahkimi, Görev Belgesi ve Usulü KOSBED**, 2015, 29: 1 – 21 sayfa 4, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/251828> (04.04.2021)

¹⁶ Buğrahan Bican, **Milletlerarası Ticaret Odası Tahkimi, Görev Belgesi ve Usulü**, KOSBED, 2015, 29: 1 – 21 sayfa 2

ICC'nin bir diğerkuruluş amacıda uluslararası uygulamaları ve kuralların yeknesaklatırılması ve uluslararası alım satım yapan taraflar arasındaki uyuşmazlıkları daha kolay çözmektir. ICC'nin Türkiye faaliyetlerini organize eden kurum ise Milletlerarası Ticaret Odası Türkiye Milli Komitesi (ICC Türkiye)'dir.

1.2.1. ICC Türkiye Kuruluşu ve Yapısı

1934 yılında kurulan ICC Türkiye, Bakanlar Kurulu Kararı ile 1945 yılında “Milli” adını alarak yapılanmasını tamamlamıştır.

ICC Türkiye'nin çalışmalarının genişletilmesi amacıyla, Komitenin kuruluş ve işlerinin yürütülmesi görevi, 1950 yılında 5590 sayılı Kanun ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliğine (TOBB) verilmiştir.

ICC Türkiye 18 Mayıs 1953 tarihinde TOBB nezdinde yeniden yapılanmıştır.

27 üye ile işe başlayan Komitenin 1955 yılında toplam 120 üyesi olmuştur. Bugün ICC Türkiye'nin 250'ye yakın üyesi bulunmaktadır.¹⁷

ICC Türkiye Komitesi, 1930 yılında, dönemin hükümetinin tavsiye ve onayı ile İstanbul Ticaret Odası'nda kurulmuştur. Ticaret odaları, borsalar, ofisler, ticari ve sınai birlikler, dernekler ve diğermali, iktisadi, ticari kuruluşların üye olabilmelerine olanak sağlanmıştır.

1945 yılında, Bakanlar Kurulu'nun çıkarmış olduğu kararname ile “milli” unvanını alarak, 12 Kasım 1945 tarihinde yapılanmasını tamamlanmıştır. 1950 yılında, çalışma alanlarının genişletilebilmesi için komitenin kuruluş ve işlerinin yürütülmesi görevi TOBB'ye verilmiştir. 18 Mayıs 1953 tarihinde TOBB nezdinde yeniden yapılanmıştır¹⁸.

27 üye ile göreve başlayan Komite, ilk Genel Kurul toplantısını 29 Mayıs 1955 tarihinde yaparak aynı sene üye sayısını 120'ye çıkarmıştır. ICC'nin en büyük organı olan Konseye, ilk kez 1956 yılında iki üye göndermiştir. 17 Ağustos 1987 tarihinde yapılan Olağanüstü Genel Kurul ile özerk bir statüye kavuşmuştur. ICC Türkiye, Günümüzde 250'yi aşan üye sayısı ile ICC'nin küresel ağının en önemli parçalarından

¹⁷ ICC Türkiye, **Kuruluşu ve Yapısı**, <https://icc.tobb.org.tr/icct-kurulusyapi.php>, (02.02.2021)

¹⁸ International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, **Constitution**, 28.04.2020
<https://icc.tobb.org.tr/icct-kurulusyapi.php>, (20.02.2021)

biri haline gelmiştir ve küresel başarılarının birçoğunda merkezi bir rol oynamaya devam etmektedir.1.2.2. ICC Türkiye'nin Amaç ve Görevleri

ICC Türkiye Milli Komitesi'nin ana amacı, ülkeler arasındaki ticari şartları düzelterek, iyi ilişkiler kurulmasına ve uluslararası ticaretin geliştirilmesine katkıda bulunmaktır.

ICC Türkiye Milli Komitesi'nin kuruluş, görev ve çalışmasına ilişkin usul ve esaslar, 18.05.2004 tarihli ve 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Kanunu'nun 56'ncı maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddeye göre ICC Türkiye'nin amaç ve görevleri şunlardır:

- Türkiye'nin dış ticaretini ve ekonomik faaliyetlerini ilgilendiren ticari,ekonomik veya hukuki konularda gerekli tedbirleri almak, görüş bildirmek,
- Müzakerelerde bulunmak, gerekli hallerde konferans, seminer ve paneller düzenlemek, yayınlar yapmak,
- Türk milli hukuk mevzuatının, milletlerarası ticarete uygulanan ortak kural, teamül ve tatbikatlara uyumlaştırılmasına yönelik çalışmalarda bulunmak,
- ICC'yi temsilen, güncel görüş ve tavsiyeleri, Türk özel sektör kuruluşlarına, kamu iktisadi teşebbüslerine ve resmi kuruluşlara iletmek, elde edilen sonuçları ICC'ye bildirmek,
- ICC organlarında ve bu kuruluşun düzenlediği toplantılarda Türk iş dünyasının görüşünü bildirmek ve ülkedeki sınai, ticari ve ekonomik gelişmeler hakkında ICC'ye bilgi vermek,
- ICC'ye milletlerarası ticareti ilgilendiren konularda teklif ve tasarılar sunmak, ICC tarafından görev verildiğinde, milletlerarası ticari ve ekonomik ilişkilerden doğan ihtilaflarda hakem atamak,
- Milli Komite üyeliğini onayladığı kişi ve kuruluşların üyeliğini ile üyeliği sona erenlerin ya da istifa edenlerin durumu ICC'ye bildirmek,
- ICC Genel Sekreterliği ile yakın iletişim ve iş birliği kurulmasını sağlamak
- Amacıyla bir "Milli Komiser" görevlendirmek,
- ICC Teknik Komisyonlarına ve konferanslara delege tayin etmek ve göndermek,

- ICC Dünya Konseyinde Milli Komite'yi temsil edecek asil ve yedek üyeleri tayin etmek,
- ICC Yönetim Kuruluna ve Komitelerine üye tayin etmek,
- ICC Türkiye'nin yıllık bilançosunu yapıp , ICC'ye bildirmek,
- ICC merkezinde, yılda en az iki defa ICC Genel Sekreterince hazırlanan gündem çerçevesinde yapılan toplantılara iştirak etmek ,
- Kayıt ücreti ve yıllık aidatları, yayın gelirleri, bağış ve yardımlar,TOBB veya sair üyelerin katkıları ile faaliyetlerini sürdürmek.¹⁹

1.3. INCOTERMS TANIM

ICC'nin tescilli bir markası olan Incoterms®, ticari satış sözleşmelerinde ticareti yapılan ürünlerin temsil şekillerine bağlı olarak satıcıların ve alıcıların sorumluluklarını tanımlayan uluslararası kabul görmüş kurallar bütünüdür.

Malların teslimatından kaynaklanan maliyetleri ve riskleri doğru ve adil bir şekilde paylaşmak, yorum farklarını ortadan kaldırmak için çıkarılmış uluslararası kaynaklardır.²⁰

ICC, uluslararası nitelikli satış sözleşmelerimde kullanılan teslim şekillerini yeknesak bir düzenlemeye kavuşturmak amacıyla “Incoterms” olarak anılan ticari terimleri bir broşür altında toplamıştır²¹.

Incoterms kuralların somut bir vakada uygulanabilmesi için tarafların satış sözleşmelerinde bu kurallara atıfta bulunmaları gerekmektedir.Tarafların ICC kurallarına atıfta bulunmasıyla bunlar sözleşmenin bir parçası, bir hükmü haline gelmektedirler. 6102 sayılı TTK'nın 1.maddesine²² istinaden, ticari uyuşmazlıkların çözümünde öncelikle taraflar arasındaki sözleşme hükümleri esas alınır.Incoterms'lere ilişkin ICC kurallarının, taraflar arasındaki satım sözleşmesinin esasına uygulanacak hukukun emredici kurallarına aykırı olmaması gerekir.²³

¹⁹ International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, **ICC Constitution**, 30.06.2017, <https://iccwbo.org/constitution/#Article%204>, 18.02.2021

*Daha detaylı bilgi için web sitesi incelenebilir. <https://iccwbo.org/constitution/#Article%204>

²⁰ Cahit Ağaoğlu, **Incoterms® 2020**, Public and Private International Law Bulletin, 40(2), Beykent Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul, Türkiye, s. 1113–1149

²¹ Poroy Yasaman, **Ticari İşletme Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2017, s. 174.

²² 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Resmi Gazete Tarihi : 14/2/2011, Resmi Gazete Sayısı: 27846

²³ Nuray Ekşi, **Milletlerarası Ticaret Hukuku**, Beta Yayınevi, İstanbul, 2015, s. 183.

Incoterms® son güncellemesi ile 1 Ocak 2020 tarihinde kullanıma girmiştir.Yapılan değişiklikler ve yenilikler ile satış sözleşmelerinde daha net aynı zamanda sorunsuz şekilde ticaret akışının devamı amaç edilmiştir.Ticari işlemlerin yeknesaklaşması amacı ticaretin tüm paydaşları için yaşanan veya yaşanabilecek sorunların önüne geçilmesi için çok önemli bir noktadadır.

Incoterms® sürümlerinde ki güncellemeler seçilecek olan terim konusunda herhangi bir sınırlama yaratmaz, başka bir deyiş ile tarafların en güncel sürümü kullanmak gibi bir zorunlulukları yoktur. Taraflar aralarındaki sözleşmede açıkça belirtmek şartı ile istenilen sürüme ait terim kullanılması serbesttir, ancak kullanılan terimin hangi sürüme ait olduğu belirtilmeyen durumlarda son sürümün kullanıldığı kabul edilmektedir.

Lex Mercatoria' nın yani Milletlerarası Ticaret Hukuku'nun kaynaklarının çok fazla sayıda olması yargı mercileri açısından zorluklara neden olmaktadır. Bu sebeple, milletlerarası ticaret hukukunun yeknesaklaştırma çalışmalarından biri de Milletlerarası Ticaret Odası tarafından yayınlanan “Incoterms” kurallarıdır.

1.4. INCOTERMS® TARİHÇE

Incoterms® kurallarının ortaya çıkışı; I.Dünya Savaşı sonrasında ticaretin yeknesanlık ihtiyacını gören aynı zamanda ICC'nin kuruluşuna da önderlik eden uluslararası ticaretin önemli aktörleri sanayiciler,finansörler ve işadamları vasıtasıyla oluşmuştur.ICC'nin 1919 yılında kuruluşunun ardından uluslararası ticareti kolaylaştırmak için 1920'lerin başlarında Dünya Ticaret Örgütü , tacirler tarafından kullanılan ticari ticaret terimleri araştırıp bir araya getirmeye başlamıştır.1923 yılında yayınlanan ilk broşüre sadece 13 ülkede yaygın olarak kullanılan altı terimle sınırlı bir çalışma idi. 1928'de yayınlanan 2.versiyonda kapsam 30'dan fazla ülkede kullanılan ticaret terimlerinin yorumlanmasına genişletildi.

Devam eden araştırma ve çalışmalardan elde edilen bulgulara dayanarak Incoterms kurallarının ilk versiyonu yayınlandı. Günümüzde hala geçerliliği koruyan FAS, FOB, C&F, CIF ve artık düzenlenmeyen Ex Ship²⁴ ve Ex Quay²⁵ yer alıyordu.²⁶

Incoterms 1936 tarihli ilk versiyonunda özellikle ticari mal alışverişi ve teslim noktaları üzerine yoğunlaşılıyordu. Rizikonun intikali hususunda ise yükün geminin küpeştesini geçtiği an esas alınmıştı. Rizikonun bu şekilde intikali özellikle FOB, CFR ve CIF kurallarında önem arz etmektedir. Malların geminin yanı başında teslim edilmesi kararlaştırılmış ise FAS teriminin kullanılması önerilmektedir.

II.Dünya Savaşı sırasında Incoterms kurallarının tamamlayıcı revizyonları askıya alındı ve 1950 yılına kadar yeniden başlamadı. Bu olaylara takiben Incoterms kurallarının ilk revizyonu 1953 yılında yayınlandı.

II.Dünya Savaşı sonrasında Incoterms kuralları üzerindeki çalışmalar kesintiye uğramıştır. Bu dönemde demir yolu taşımacılığı artmış ve bu ihtiyacı karşılayacak terimlere ihtiyaç duyulmuştur. Bütün bu gelişmelere rağmen yeni derleme ancak 1953 yılında çıkarılabilmektedir. Bu derlemede,

DCP'nin (Delivered Costs Paid= şimdi CPT, kara taşımacılığında CFR) yanı sıra deniz taşımacılığı ile ilgili olmayan FOR-FOT (Free on Rail-Free on Truck) terimi broşüre dahil edilmiştir. Free on Truck(FOT) ifadesindeki “truck” ibaresi yanıltıcıdır, “truck” tabiri taşımanın demir yolu veya kara yolu üzerinden olup olmadığına bakılmaksızın kullanılmıştır. Aslında 1953 metnine FOT kuralının eklenmesi sadece demiryolu taşımacılığı ile ilgilidir ve Incoterms kurallarından hiçbirisi sadece kara yolunu düşünerek metne eklenmemiştir²⁷.

ICC, Incoterms kurallarının önceki sürümün yanlış yorumlanmasını ele alan üçüncü revizyonunu başlatmış ve 1967 revizyonunda satıcının malları varma yerinde teslim etme yükümlülüğü altına girdiği kuralların eklenmesi ihtiyacını karşılamaya

²⁴ Ex Ship : Varış limanına teslim kadar tüm sorumluluk satıcıdadır, boşaltım ithalat gümrükleme gibi masraflar alıcı tarafından ödenir.

²⁵ Ex Quay : Varış limanında boşaltma dahil tüm masraf ve riskler satıcıya aittir, ve Sadece deniz taşımacılığında kullanılmaktaydı.

²⁶ International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, **Incoterms® RulesHistory**, <https://iccwbo.org/resources-for-business/INCOTERMS-rules/INCOTERMS-rules-history/>, (01.02.2021).

²⁷ Oğuz Caner, **Incoterms 2010 (ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms**, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 22(2), 2012, S. 223-262.

çalışılmıştır. Bu bağlamda Sınırdaki Teslimat (Delivered at Frontier) DAF ve Varış Noktasında Teslimat (Delivered Duty Paid), DDP metne eklenmiştir.

1974 yılında , hava yolculuğundaki gelişmeler ve hava taşımacılığının artan kullanımı, yeni terim olan FOB Havalimanı'nı (Uçakta Ücretsiz Havalimanı) terimini Incoterms®1974 versiyonuna eklenmesini gerekli kılmıştır.Bu kural, kullanılan tam "gemiye" ifade ederek FOB (Güvertede Ücretsiz) terimi etrafındaki karışıklığı gidermeyi amaçlamıştır.

1980 yılında yaygınlaşan konteyner trafiğine istinaden yeni bir revizyon gerekli görülmüştür. Malların konteynırlarda taşınmasının yaygınlaşması ve yeni dokümantasyon süreçleri ile birlikte yeni bir revizyon ihtiyacı ortaya çıkarmış ve aslında geminin yan tarafına değil, konteyner sahası gibi kıyıda bir karşılama noktasından alınan mallar için sağlanan FRC (Serbest Taşıyıcı... *Free Carrier*) ticari terimi eklenmiştir.

80 revizyonunda ayrıca deniz dışı taşıma şekillerinde kullanılmak amacıyla CIF'e muadil olmak üzere CIP kuralı (Carriage and Insurance Paid to) eklenmiştir. Bu sayede deniz dışı taşıma şekillerinde satıcının taşıma sürecini organize edip maliyetini üstlendiği ve sigorta masraflarını karşıladığı yeni bir kural metne eklenmiştir. Aynı şekilde deniz taşımacılığına özgü CFR kuralına diğer taşıma şekillerinde karşılık olmak üzere de CPT kuralı getirilmiştir ²⁸.

1990 yılında yayınlanan yeni revizyon kurumun kendi internet sitesinde de "Tam bir revizyon" olarak geçmektedir. Beşinci revizyon olan bu broşürde belirli ulaşım modları için kuralları silerek Ücretsiz Taşıyıcı terimini basitleştirdi (yani, FOR; *Free on Rail*, FOT; *Free on Truck* ve FOB Airport; *Free on Board Airport*). Bunun yerine genel terim olan FCA (*Free Carrier... at Named Point*) kullanılması yeterli görülmüştür²⁹.

1990 revizyonunda yer alan diğer terimler, elektronik mesajların artan kullanımından kaynaklanıyordu.Elektronik iletişim kaynaklarının daha yoğun olarak kullanılmaya başlanıldığı bu dönemde satıcı ve alıcının birbirlerine karşı belge

²⁸ Oğuz Caner, S. 223-262.

²⁹ Internationa Chamber of Commerce, **Incoterms® Rules History**, <https://iccwbo.org/resources-for-business/INCOTERMS-rules/INCOTERMS-rules-history/>,(01.02.2021) .

sağlama yükümlülükleri basılı olarak düzenlenen belgeler yerine elektronik mesajların kabulüne dair düzenlemeler getirilmiştir.³⁰

1990 versiyonunda her bir kuralın, teslimatın yapılmasına dair kanıt, taşıma belgesi veya eşdeğer elektronik mesaj konularını düzenleyen A8 kısımlarında önemli eklemeler yapılmıştır. Bu eklemeler ile satıcının teslimin ispatı ve taşıma belgesi sağlama yükümlülüğü düzenlenmiştir.

Ayrıca nakliye alanındaki yeni gelişmeler Incotems içerisinde yapılan güncellemeler ile kullanıma uygun hale getirilmeye çalışılmıştır. Özellikle konteyner taşımacılığının gelişmesi ile beraber aynı taşıma birimi ile birden fazla taşıma şekline entegre olabilmesine uygun şekilde kurallarda güncellemeler getirilmiştir. FCA teslim şekli tüm taşıma modlarına uygun hale getirilerek güncellenmiştir. Incoterm 1990 ile beraber metin şekline ait yenilikler yapılmıştır. Kullanıcılar için daha kolay seçim imkanı vermesi amacı ile kurallar dört ana gruba ayrılmış ve uygulama kolaylığı getirilmiştir. F grubunda FCA, FAS ve FOB yer almaktadır. Bu grubun bariz özelliği satıcının alıcı tarafından tespit edilen bir taşıyana malı teslim etme yükümlülüğünün bulunmasıdır. E grubunda EXW yani tüm masrafların alıcıya ait olduğu teslim şekli, C grubunda ise satıcı, riziko ve sonradan ortaya çıkacak masrafları alıcıya ait olmak üzere sözleşme yapmaktadır. CFR, CIF, CPT ve CIP bu gruba girer. D grubunda varış ülkesine kadar bütün masraf ve rizikolar satıcıya aittir. Bu grupta DAF, DES, DEQ, DDU ve DDP bulunmaktadır.³¹

2000 yılında Incoterms 2000 ile yapılan değişiklik ile beraber FAS ve DEQ Incoterms kurallarının “Lisans, Yetkiler ve Formaliteler” bölümü, çoğu gümrük idaresinin ihracatçı ve ithalatçı sorunlarına ilişkin kayda alma şekline uyacak şekilde değiştirilmiştir. Daha açık belirtmek gerekirse; FAS ve DEQ kurallarındaki gümrük işlemleri (customs clearance) ve gümrüğe ilişkin mali yükümlülüklerin (duty obligations) ile FCA kuralındaki yükleme-boşaltma yükümlülüklerinin dağılımı hususlarında yeni düzenlemeler getirilmiştir.³²

2000 versiyonu hazırlanırken metnin yazımı daha anlaşılır ve ticari hayatın üslubuna daha uygun hale getirilmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda metin içerisinde

³⁰ Ercüment Erdem, **Incoterms 2010**, s. 9-81.,

³¹ Internationa Chamber of Commerce, **INCOTERMS 1990** (Broşür no. 460), Paris 1990, s. 6-9.

³² Internationa Chamber of Commerce, **Incoterms® Rules History**, <https://iccwbo.org/resources-for-business/INCOTERMS-rules/INCOTERMS-rules-history/>, (01.02.2021) .

terminoloji hususunda daha anlaşılır olması ve ihtilafları asgariye indirebilmek maksadıyla bazı terimlerin kullanımında yeknesaklık sağlanmaya çalışılmıştır.³³

Incoterms® 2010 , versiyonunda DAF (*Delivered at Frontier*), DES (*Delivered Ex Ship*), DEQ (*Delivered Ex Quay*) ve DDU (*Delivered Duty Unpaid*) kaldırarak ve DAT (*Delivered at Terminal*) ve DAP (*Delivered at Place*) ekleyerek D- ailesini birleştirdi.

Incoterms® 2010 ile beraber teslim şekilleri 2 ana grup altında sınıflandırılmaya başlanmıştır. Incoterms 2010 altında teslim şekilleri, sadece deniz yolu taşımacılığında kullanılabilen teslim şekilleri ve tüm taşıma yöntemleri ile kullanılabilen teslim şekilleri olmak üzere 2 ana gruba ayrılmıştır. Ek olarak, özellikle FOB, CFR ve CIF teslim şekillerinde, teslimat yeri olarak tanımlanan “gemi küpeşesi” veya “gemi bordası” terimi kaldırılmış, bunun yerine malların gemiye yüklenmesi ile teslimatın gerçekleşeceği belirtilmiştir. Bu sayede alıcı ve satıcının bilgi paylaşımı konusunda işbirliği yapma yükümlülüğünün artması ve "dizi satışlarına" uyum sağlanması amaçlanmıştır. Bu versiyon 01.01.2011 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanmıştır.

Son olarak da yine bazı değişiklikler öngörülmüş ve iş bu çalışmanın odağı olan değişiklikler ve yenilikler ile INCOTERMS® 2020 adıyla hazırlanmıştır. Bu kurallar 1 Ocak 2020 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

2020 değişikliklerinin hazırlıkları 2016 yılında kurulan ve ICC Ticaret ve Yatırım direktörlerinin de dâhil olduğu dokuz uzmandan oluşan 2020 Çalışma Grubu (2020 Drafting Group) tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu direktörlerin 3 tanesi Asya’dan, 2 tanesi ABD’den 4 tanesi de Türkiye dâhil Avrupa’dan çalışmalara katılmıştır. Bu ekip 4 adet Incoterms® kullanıcısı ve 5 adet de uluslararası ticaret hukukunda uzmanlaşmış avukatlardan oluşmaktadır.

Teslim Şekilleri 2020 (Incoterms® 2020), geçmiş yıllardaki düzenlemelerinde çalışan batılı uzmanlarla birlikte ilk defa Asyalı uzmanların da olduğu bir komite tarafından değerlendirilmektedir. Avrupa Birliği, ABD, Avustralya ve Çin’den beş avukat ile oluşturulan komite dış ticaretin teslim şekillerini uygulamacılar için şekillendirecek maddeler üzerinde çalışmaktadır. Taslak Grubu, 2016 yılından bu yana

³³ Oğuz Caner, s. 223-262.

ICC ulusal komiteleri tarafından sağlanan üç binden fazla yorumu analiz etmek, tartışmak ve değerlendirmek üzere uzun bir süre toplanmıştır. ICC ulusal komitelerinin katılımıyla Nisan 2017, Ekim 2017 ve Mayıs 2018’de başarılı istişareler gerçekleştirilmiştir. Bu süreç aynı zamanda 2017 yılında Pekin’de ve 2018 yılında Londra’da gerçekleştirilen iki “küresel” istişareyi içermektedir. Taslak oluşturma sürecinde, uluslararası editör kurulu, önerilen değişiklikleri ve ICC ulusal komitelerinden gelen önerileri tartışmak üzere Temmuz 2016 ile Eylül 2018 arasında 12 kez bir araya gelmiştir³⁴.

Yapılan çalışmaların son versiyonu aynı zamanda ICC’nin yüzüncü yılı olan 2019 yılının Eylül ayında yayınlanmıştır.

1.5. INCOTERMS VE ULUSLARARASI TİCARETTE YEKNESAKLAŞTIRMA İHTİYACI

Gelişen ticaret hayatı ve daha fazla entegre olmaya başlayan piyasalar ile taraflar arasında yaşanan anlaşmazlıklar doğru orantılı şekilde artmış, düzenleyici anlaşma ve sözleşmelere duyulan ihtiyaç aynı şekilde fazlalaşıp gerekli hale gelmiştir.

Ulusal mahkemelerin milletlerarası ticari uyuşmazlıklar konusunda yeterince uzman olmayışı, yargılamaların çoğunlukla uzun sürmesi, hangi devletin yargı organlarının yetkili olacağına göre uygulanacak kuralların değişmesi, tebligat ve davada temsil konusunda zorlukların doğması ve tarafsızlık konusunda duyulan şüpheler ulusal yargı mercilerine alternatif bir yargılamaya ihtiyaç duyulmasında ki nedenler arasında sayılabilmektedir.³⁵

Satış sözleşmesinde düzenlenmemiş ise , taraflar arasında yapılan sözleşmelerde uyuşmazlık çıkması durumunda , farklı yorumlara istinaden hangi kurallara uygun çözüm yolu bulunacağı , hangi devletin yargı merci olacağı konusundaki belirsizlikler , anlaşmanın iki tarafı içinde risk ve potansiyel bir sorun teşkil etmektedir.Bu tarz belirsizliklerin oluşmaması , hem hukuki hem de maddi

³⁴ Internationa Chamber of Commerce, **ICC prepares to launch Incoterms® 2020**, Paris, 01/04/2019, <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-prepares-launch-INCOTERMS-2020/>. (Erişim Tarihi:01.02.2021)

³⁵ S. Serdar Yağcı, **Milletlerarası Ticaret Hukukunda Incoterms Kurallarının Yeri – Bu Kuralların Sözleşmenin İfa Yeri Kapsamında Dikkate Alınıp Alınamayacağı Sorunu**, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2019, s.35-26.

olarak ticari ilişkilerin devamı ve sürdürülebilirliği için yeknesaklaşma ihtiyacı göz ardı edilemez bir faktör olmaktadır.

Yeknesaklaşma ihtiyacı tarihsel süreçte birçok anlaşma, düzenleme ve milletlerarası kuruluşların çalışmaları ile giderilmeye çalışılmıştır. Uluslararası alım-satım sözleşmelerinde yer alan kavram ve terimlerin her devlette farklı yorumlanması; risk, zaman ve maddi kayıp yarattığından, bu gibi durumların önüne geçilmesi amacı ile ICC tarafından Incoterms kuralları oluşturulmuş ve taraflar için kullanıma sunulmuştur.

Incoterms® kurallarının yardımı ile devletlerin uluslararası ticari uyuşmazlıklardaki dahiliyetinin uluslararası anlaşmalar sayesinde azaltılması amacının gereği sağlanmış olmaktadır³⁶.

Tüm bunlara ek olarak Incoterms kurallarının tatbiki uluslararası istikrarın sağlanması açısından da yararlı bir uygulamadır.

Incoterms, ödeme ve ödeme yöntemleri, mülkiyetin geçişi, taşıma, sigorta, varyantlar (yaratılmış ya da eklenmiş yeni terimlerin türetilmiş olma hali), uyuşmazlıkların çözüm yolu ve metotları ile sözleşmenin ifasına ilişkin konular yeknesaklık kuralının istisnalarıdır ve bunlar doğal olarak Incoterms'ün kapsamı dışındadır³⁷.

1.6. INCOTERMS® MARKASI HAKKINDA

Incoterms kuralları ICC'nin tescilli bir markası olduğu için satım sözleşmelerinde kullanımlara dikkat etmek gerekmektedir, örnek vermek gerekirse - Incoterms'i ilk harfi büyük olmadan kullanılmamalıdır. Incoterms 2010 ile bitlikte "Incoterms®" markasının yanında kayıtlı marka simgesi olan ® kullanılmalıdır. Metinde "Incoterms®" isim olarak değil, sıfat olarak kullanılması gerekmektedir.³⁸

³⁶ Cemal Şanlı, **Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması ve Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları**, 3. Baskı, Beta Yayınevi, İstanbul, 2005, (Uluslararası), s. 4.

³⁷ Barış Turan, **Uluslararası Mal Satışında Incoterms**, İstanbul, 25/04/2019, <https://www.italaw.com/tr/yayinlar/uluslararasi-mal-satisinda-incoterms> (01.02.2021)

³⁸ Mutlu Yılmaz, **Incoterms 2000 Ve 2010'un Mukayeseli Analizi Ve Türkiye Uygulamalarındaki Eksiklikler**, Yaşar Üniversitesi Dergisi, 2011 23(6) s.3814-3825 (<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/179326>)

Tablo 1: Kullanım the Incoterms® 2020 Örneği

FCA London Incoterms® 2020
FCA London Terminal Incoterms® 2020
FCA Lufthansa Terminal, Heathrow Airport, London Incoterms® 2020

Tablo 1’de Incoterms teslim şeklinin örnek kullanım şekli gösterilmiştir.

1.7. INCOTERMS KAPSAMINDA DÜZENLENEN KONULAR

Incoterms genel olarak ticari terimlerin yorumunda kullanılan düzenlemeler içinde uluslararası ticarete konu malların dışalımçıya teslimi ile ilgili kuralları barındıran ticari terimler bütünüdür. Dış satımıcının malları hangi noktaya kadar getirdiğinde yasal olarak dış alımçıya teslim etmiş sayılacağı, malların taşınmasını sırasında oluşan masrafların dışsatımcı ile dışalımçı arasında nasıl paylaşılacağı ve taşıma sırasında oluşabilecek kayıp ve hasarı hangi tarafın üstleneceği sorunlarını çözmek amacıyla oluşturulan uluslararası kurallar bağlamıdır.

Incoterms yardımı ile ; söz konusu terimlerin çeşitli ülkelerde yorumlarının oluşturacağı belirsizliklerin ortadan kaldırılması, ülkeden ülkeye farklı uygulamaların önüne geçilmesi, uluslararası ticarete karşılıklı güvenin sağlanması ve farklı uygulamalardan doğabilecek olumsuzlukların engellenmesi amaçlanmıştır.³⁹

Daha öncede belirtildiği gibi, tarafların üç harften oluşan söz konusu terimlere sözleşmelerinde yer alan bir cümle ile atıfta bulunmalarıyla aslında sözleşmenin hazırlığı aşamasında, daha sonra ortaya çıkma ihtimali olan yedi temel hukuki soruna da cevap vermiş olmaktadır. Bahsi geçen sorunlar şunlardır:

- 1- İhracat ve ihracata bağlı gümrük işlemlerinin, ihracatçı mı yoksa ithalatçı tarafından mı yapılacağı,
- 2- Malların ihracatçı tarafından ithalatçıya teslim edileceği yer neresidir?
- 3- Dış ticarete konu olan malların satıcın ülkesinden alıcının ülkesine taşınması için, ana taşıma sözleşmesini ihracatçı mı yoksa ithalatçı mı yapacaktır? Taşıma ücretini kim ödeyecektir?

³⁹ Mustafa Kalkan, **Denizcilik İşletmeleri Yönetimi**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2013. 14.Bölüm Uluslararası Ticaret ve Deniz Ulaştırması s.522

- 4- İhracatçının malları sigorta ettirme ve sigorta primini ödeme yükümlülüğü var mıdır?
- 5- Malların teslimi anında kadar olan masraflardan ihracatçı mı yoksa ithalatçı mı sorumludur?
- 6- Malların teslimi anına kadar olan süreçte, mallarda meydana gelen hasar ve zarar ihracatçı mı yoksa ithalatçı mı katlanacaktır?
- 7- Malların, ithalatçı ve ithalatına bağlı işlemleri ihracatçı mı yoksa ithalatçı mı yapacaktır? ⁴⁰

Ticari terimler oldukça fazla soruya cevap vermesine rağmen ,Incoterms terimleri; malın mülkiyetin, ne zaman ve nasıl intikal edeceği ile ilgili değildir. Diğer bir ifadeyle, ticari terimler satım sözleşmesine konu olan malların mülkiyetinin intikaline ilişkin bir çözüm içermemektedirler. Ayrıca sözleşme bedelinin ödenmesi de ticari terimlerin uygulama alanına girmemektedir. Bu konuda ortaya çıkan uyuşmazlıklar taraflar arasındaki satım sözleşmesinde yer alan hükümlere göre çözümlenecektir. ⁴¹

Incoterms kuralları, en yaygın kullanılan üç harfli ticaret terimlerinin on bir dizisini açıklar, örn. CIF, DAP, vb., mal alım satım sözleşmelerinde işletmeler arası uygulamaları yansıtır.

Incoterms® kuralları şunları tanımlar:

- Yükümlülükler: Satıcı ile alıcı arasında kim ne yapar, örn. nakliyesini veya sigortasını kim organize eder , mallar veya nakliye belgeleri ve ihracat veya ithalat lisansları ,
- Risk: Satıcının malları nerede ve ne zaman "teslim ettiği" diğer bir deyişle riskin satıcıdan alıcıya nerede geçtiği,
- Maliyetler: Hangi taraf hangi maliyetlerden sorumludur, örneğin nakliye, paketleme, yükleme veya boşaltma maliyetleri ve kontrol veya güvenlikle ilgili maliyetler.

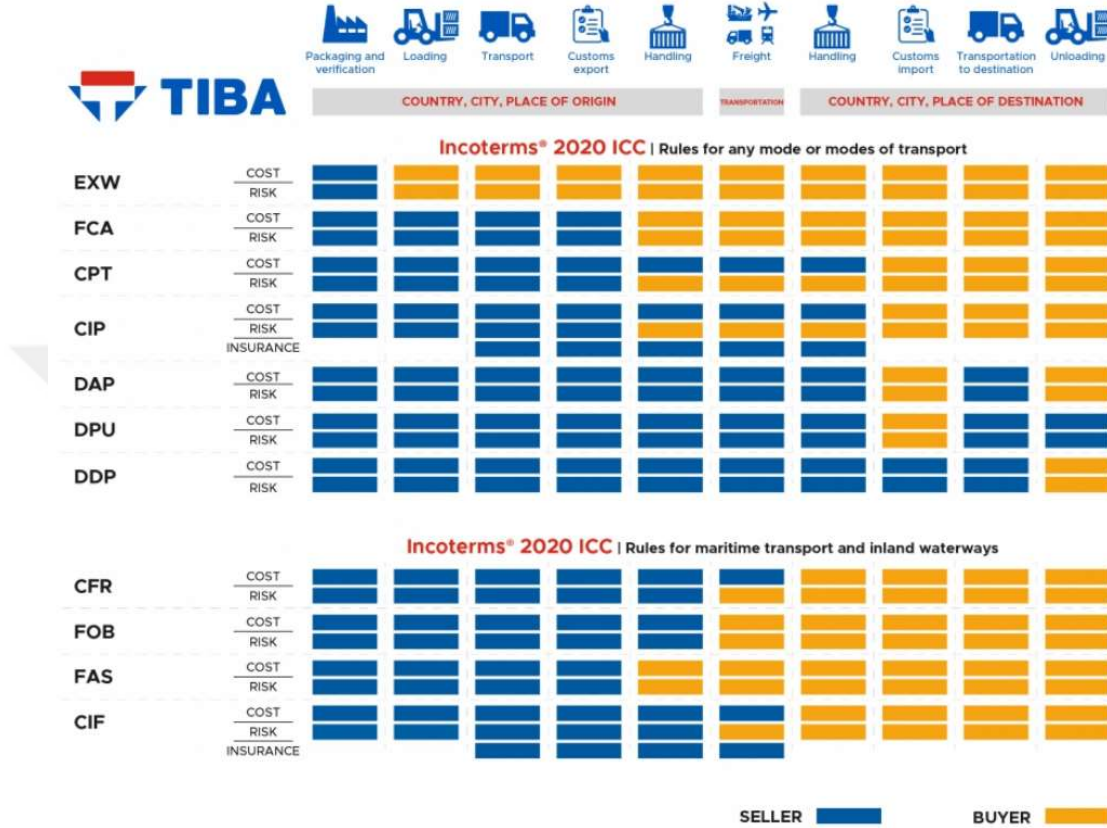
Incoterms® kuralları bu alanları A1 / B1 numaralı olacak şekilde 10 maddelik bir dizi halinde kapsamaktadır.

⁴⁰ Nuray Ekşi S.189-190

⁴¹ Nuray Ekşi s. 190

Satıcının yükümlülüklerini ve alıcının yükümlülüklerini temsil eden B maddeleridir.⁴²

Şekil 1: Incoterms® 2020’de Satıcı ve Alıcı Taraf Yükümlülükleri



Kaynak : <https://www.tibagroup.com/blog/incoterms-2020> (Erişim Tarihi : 12/12/2020)

Şekil 1 uyarınca 11 terimin masraf ve risk paylaşımı taşımanın belirli safhaları açısından gösterilmekte ,alıcı ve satıcı arasında bu paylaşımlar değerlendirilmedktedir.

1.7.1. Teslim

Incoterms® içerisinde teslim (*delivery*) kavramı, malların hasar ve kayıp riskinin satıcıdan alıcıya geçişini ifade etmektedir, bu kavram bütün Incoterms® versiyonları içerisinde ki en önemli kavramlardan biridir. Satıcının teslimle ilişkin sorumluluğu ve yükümlülüğü, tüm Incoterms terimleri için, A2 numaralı madde de “teslim” başlığı altında yer almaktadır.

⁴² ICC, Incoterms 2020

Hangi Incoterms versiyonunun ve teriminin kullanılacağını belirtmesi için terim ve versiyon numarası belirtilmesi daha sağlıklı ve doğru olacağı gibi, teslim yeri de Incoterms® kuralının sonunda belirtilmesi muhtemel sorunların önüne geçmek adına önemli bir noktadır.

Teslim yeri, her terimde farklılık gösterdiği için alıcı ve satıcı arasındaki terim seçimi hususunda doğru kuralın seçiliyor olması önemlidir. Teslim zamanı Incoterms® terimleri arasında düzenlenmediği için alıcı ve satıcı tarafından satım sözleşmesinde “kararlaştırılan tarihte veya süre içerisinde” şeklinde belirlenebilmektedir.⁴³

1.7.2. Hasarın Geçişi

Hasarın geçiş anı, Incoterms® kuralları içerisinde A3 numaralı madde altında “Transfer of Risks” kavramı ile işlenmiştir.

Teslim kavramının ticaret hukuku ve eşya hukukunda birden fazla anlamı olmasına karşın Incoterms® 2010 kuralları, mallara ilişkin hasar ve ziya riskinin satıcıdan alıcıya geçtiği anı belirtir⁴⁴. Incoterms® 2020’de , A3 numaralı maddeye göre, satıcı malları A2 numaralı madde kapsamında teslim edinceye kadar tüm ziya ve hasara katlanmaktadır. Ancak B3 numaralı maddede bu kuralın istisnasına yer verilmiştir. Buna göre, teslim tarihi ve yerini belirleme hakkı alıcıdayken, B10 numaralı maddeye aykırı olarak alıcı belirlenen sürede satıcıya bu konuyla ilgili bildirimde bulunmazsa, malların sözleşmede belirtilen mallar olması şartıyla, ziya ve hasar teslimden önce de alıcıya geçer.⁴⁵

1.7.3. Masrafların Paylaşımı

Incoterms® 2020’de masrafların paylaşımı kavramı, A9 ve B9 numaralı madde altında düzenlenmiş ve istisnaları terim bazında maddeler ile açıklanmıştır.

Örneğin FCA terimi için ürünler ile ilgili tüm masraflar FCA A9 bölümü altında şu şekilde açıklanmıştır, ürünler A2 uyarınca teslim edilene kadar satıcı

⁴³ Zeliha Günay TAŞÇI, **Incoterms® 2010 İle 2000 Broşürleri Arasındaki Farkların İncelenmesi, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul, 2017, s. 32.

⁴⁴ (bkz. Incoterms® 2010).

⁴⁵ Zeliha Günay Taşçı, s.32.

sorumluluğunda sonrasında, satıcı tarafından ödenecek olan masraflar B9 altında belirtilmiştir. Gerekli belgelerin sağlanması ve ihracat gümrük işlemlerinin maliyeti satıcı tarafında olduğu belirtilmiştir. Bu noktada ihracat için alıcıdan talep edilen belgeler olması durumunda, alıcı satıcıya belgeleri sağlamak ile yükümlüdür. B9 bölümünde yine alıcı tarafına ait masraf paylaşımları açıkça belirtilmiştir, gerekli maddelere atıf da bulunularak yaşanması muhtemel karışıklıkların önüne geçilmeye çalışılmıştır.

Uluslararası ticarette teslim şekillerinin dış satım konusu malların fiyatlandırmasında da önem taşıdığı dikkate alınmalıdır. Üzerinde anlaşmaya varılan teslim şekli dışsatımcının üstlendiği maliyetleri ve riskleri de etkileyeceğinden, dışsatıma konu malların fiyatlandırmasında payı olacaktır. Ayrıca, seçilecek teslim şekli dış satımcı ve dış alımcı ülkelerin deniz taşıma filoları, gümrük ve sigorta konulu ulusal kaygı ve/veya ilkeleri de ilgilendireceğinde, bu konulara ilişkin yasal düzenlemelerde karşılıklı etkileşim özellikleri de taşınabilmektedir. Bazı ülkelerin sözü edilen konularda bazı teslim şekillerinin kendi dışalımcıları veya dışsatımcıları tarafından uygulanmasına kısıtlar ve/veya yasaklar olabileceği öngörülmektedir (EXW teslimde malların gümrüklemesinin satıcı tarafından yapılması yasağı gibi)⁴⁶

1.7.4. Sigorta

Incoterms® 2020 kurallarında sigortaya ilişkin hükümler A5 / B5 numaralı maddelerde yer almaktadır⁴⁷. CIP teslim şeklinde sigorta kapsamının genişletilmesi konusunda yenilik yapılmıştır. Incoterms® 2010'da satıcının sigorta sorumluluğu, her CIP ve CIF teslim türleri için aynıydı ve eşyanın türüne göre dar kapsamlı bir nakliyat sigortasını ifade etmekteydi. Incoterms® 2020 ile birlikte bu kural değişmiştir. CIF teslim şeklinde sınırlı kapsamlı bir sigorta [Örn: ICC C Klozu] yeterli iken, CIP Teslim şeklinde satıcının tüm riskleri içine alacak biçimde [Örn: ICC A Klozu] bir sigorta yapması zorunlu hale getirilmiştir. Ancak ICC, aynı zamanda tarafları sözleşmede kapsam tercihini belirleyebilecek şekilde esnek bırakmıştır⁴⁸.

⁴⁶ Mustafa Kalkan, **Denizcilik İşletmeleri Yönetimi**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2013. 14. Bölüm Uluslararası Ticaret ve Deniz Ulaştırması s.522-524.

⁴⁷ ICC, Incoterms 2020

⁴⁸ Fatma Elif Çalık, **Uluslararası Ticarette Yenilenen Incoterms®2020 İle 2010 Kurallarının Karşılaştırılması** (Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi

CIF ve CIP masrafları haricinde satıcının sigorta yapmama sorumluluğu olmasa bile, alıcının sigorta yapması için ihtiyacı olan bilgileri sağlamakla yükümlüdür ⁴⁹.

1.7.5. Taşıma Evrakları ve Gümrükleme

Incoterms® kavramı içerisinde taşıma evrakları ilgili terimlerin A6/B6 maddesi altında düzenlenmiştir. Bu noktada Incoterms® 2020 için yapılan önemli değişikliklerden olan FCA teslim şeklinin A6/B6 Maddeleri gereğince, tarafların karşılıklı anlaşmaları sonucunda, alıcının taşıyıcıya geçtiği talimat üzerine, taşıyıcı satıcıya yükleme kaydı içeren bir taşıma belgesi verebilmektedir. Satıcı daha sonra bu belgeyi, alıcıya vermekle yükümlü olmaktadır.

Gümrükleme kavramı kurallar kitabında ilgili terimin A7/B7 maddeleri altında düzenlenmiştir.

Terimler gereği gümrükleme sorumluluğu ve riski ait tarafın belli olmasına rağmen, satıcı alıcıya veya alıcı satıcı ihtiyacı olan belgeleri, lisans ve formaliteler için yardımcı olmalıdır.

Ödeme ile ilgili yükümlüğü ilgili maddelerin altlarında açıkça belirtilmiştir.

1.7.6. Kontrol ve Paketleme

Kontrol ve Paketleme A8/B8 maddeleri altında düzenlenmiştir. Kuralların ilgili bölümüne göre A2 Teslim bölümüne uygun şekilde teslim etme sorumluluğu düzenlenmiştir.

Örneğin FCA terimi için satıcı malların taşımaya uygun şekilde kontrol edilmesi ve paketlenmesinden maliyet ve risk olarak sorumludur (Incoterms® 2020 FCA, B8). Aynı durumda alıcının paketleme konusunda herhangi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır⁵⁰.

Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2020, s.37.

⁴⁹ (bkz Incoterms A5 maddeleri gereğince.)

⁵⁰ Incoterms 2020 FCA, B8.

1.7.7. Maliyetin Bölüştürülmesi (Masrafların Paylaştırılması)

Maliyetin Bölüştürülmesi A9/B9 maddeleri altında düzenlenmiştir, İlgili kuralların “Allocation of costs” kısımlarında alıcı ve satıcı için ödenmesi gereken kalemler açıkça belirtilmiş ve ilgili maliyetlerin ödenmesi zorunluluğu “must” ile vurgulanmıştır.Örneğin FCA terimine ait satıcı ödemeleri ; Mallarla ilgili tüm masraflar FCA A2 uyarınca satıcı sorumluluğu noktasına teslim edilene kadar satıcı tarafından ödenecek , kalan alıcı tarafından ödenecek olan maliyetler B9 altında düzenlenmiştir.

Gerekli evrakları sağlamanın maliyetleri (ihracat izni, harçlar, vergiler ve ilgili diğer maliyetler) A6 uyarınca , A7 (a) ve B7 (a) uyarınca da gümrükleme ile ilgili masraflar satıcı tarafından ödenmelidir.

FCA terimine ait alıcı ödemeleri ; A9 maddesinde belirtilen maliyetler dışında ki tüm masrafları alıcı öder, A4, A5, A6 ve A7 uyarınca satıcının oluşturacağı belgelerin maliyetleri yine alıcı tarafından ödenir.Alıcının taşıyıcıyı yüklemeyi organize edememesinden veya organize ettiği taşımacılık faaliyetinden kaynaklı masraflara yine kendisi katlanmalıdır.

1.7.8. Bildirimler (İhbar)

Bildirimler ilgili kural gereğince 10. ve son maddesi olarak belirtilmiştir.Yine satıcı ve alıcılar için ilgili teslim şekilleri talimatlarına istinaden bildirim yapılması gereken kurallar sıralanmıştır.

FCA teslim şekli gereğince alıcı malların A2 gereğince hazır olduğunu bildirmek zorundadır.Bu noktadan sonra alıcı, taşıyıcının adını, teslim zamanını, taşıma modu ve yerini bildirmek ile yükümlüdür.

1.8. INCOTERMS'DE DÜZENLENMEYEN KONULAR

Incoterms kuralları kendi başlarına bir satış sözleşmesi değildir ve bu nedenle bir satış sözleşmesinin yerini alamaz. Incoterms kuralları belirli bir mal türü ve herhangi bir mal için ticaret uygulamalarını yansıtacak şekilde tasarlanmıştır.

Incoterms® kuralları aşağıdaki konularla ilgilenmez:

- Herhangi bir satış sözleşmesi olup olmadığı,

- Satılan malların özellikleri,
- Fiyatın ödeme zamanı, yeri, yöntemi veya para birimi,
- Satış sözleşmesinin ihlali için aranabilecek çareler,
- Sözleşme yükümlülüklerinin yerine getirilmesindeki gecikmelerin ve diğer ihlallerin sonucu,
- Yaptırımların varlığı,
- İhracat veya ithalat yasakları,
- Mücbir sebep veya zorluk,
- Fikri Mülkiyet Hakları, veya
- Bu tür bir ihlal durumunda uyuşmazlık çözümünün yöntemi, yeri veya kanunu ve
- Satılan malların mülkiyetinin geçişi,

Tarafların satış sözleşmelerinde özel hükümler koymaları gereken konular; Başarısızlık, performans ve ihlalle ilgili anlaşmazlıklar ortaya çıkarsa, bunu yapmanın daha sonra sorunlara neden olması muhtemeldir. Kısacası, Incoterms® 2020 kuralları kendi başlarına bir satış sözleşmesi değildir: yalnızca bir sözleşmenin parçası olurlar ve zaten var olan bir sözleşmeye dahil edilmişlerdir.

1.8.1. Ödeme Şekilleri

ICC taraflar arasında masrafların paylaşımını her iki tarafın da haklarını gözeterek her bir terim için tek tek, özellikle en son 2020 yenilikleri ile detaylı olarak yükümlülüklerde belirtmeye ve düzenlemeye çalışmıştır. Ancak, ödeme yönteminin; taraflar arasındaki ticari ilişkileri, devletlerin yasal düzenlemeleri ve özellikle de bankacılık mevzuatıyla yakından ilişkili olduğunu göz önüne alarak, yeknesaklaştırma çabası içine girmemiştir ⁵¹

1.8.2. Mülkiyetin Geçişi

Incoterms® terimleri oldukça fazla soruya cevap vermesine rağmen ,bu terimler; malın mülkiyetin,ne zaman ve nasıl intikal edeceği ile ilgili değildir.Diğer bir

⁵¹ Ercüment Erdem, **Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80.Yaşgünü Armağanı**. İstanbul, Beta Yayınları, I. Baskı, 2001, S.179-218.

ifadeyle, ticari terimler satım sözleşmesine konu olan malların mülkiyetinin intikaline ilişkin bir çözüm içermemektedirler. Ayrıca sözleşme bedelinin ödenmesi de ticari terimlerin uygulama alanına girmemektedir. Bu konuda ortaya çıkan uyuşmazlıklar taraflar arasındaki satım sözleşmesinde yer alan hükümlere göre çözümlenecektir.⁵²

Mülkiyetin geçişi her hukuk düzeninde farklı hükümlere bağlandığından Incoterms'de mülkiyetin geçişi ve mülkiyeti muhafaza kayıtlarıyla ilgili düzenlemelerden özellikle kaçınılmıştır.⁵³

Taraflar satış sözleşmelerinde terimlerin yanına CIF landed (boşaltma masrafı navluna dahil), FOB stowed (istiflenmiş) gibi çeşitli varyantlar ekleyerek terimleri istedikleri gibi ihtiyaçları doğrultusunda değiştirebilmektedirler. Bu taraflar arasındaki anlaşmaya ve masraf ve risk paylaşımına bağlı olup Incoterms® bu düzenlemelerde tarafları serbest bırakmaktadır.

Taraflar arasında uyuşmazlık çıkması durumunda Incoterms® kesin bir hukuk uygulamamakta, uyuşmazlığın çözümünde uygulanacak hukuku tarafların iradesine bırakmaktadır. Taraflar mahkeme önünde hak arayışına gidebilecekleri gibi tahkim ya da ara bulucuk yolunu tercih edebilirler.

Son olarakda Incoterms® sözleşmenin ifasına ilişkin konularla ilgilide herhangi bir düzenleme yapmamıştır⁵⁴.

⁵² Ekşi, s. 190.

⁵³ Erdem, s. 193.

⁵⁴ Çalık, s. 33.

İKİNCİ BÖLÜM

INCOTERMS® 2020 TERİMLERİNE GENEL BİR BAKIŞ

ICC'nin tescilli bir markası olan Incoterms®, üyelerden gelen yorum ve tavsiyeler doğrultusunda 8 kez güncelleme geçirmiştir, günümüzde en güncel hali olan Incoterms® 2020 kuralları kapsamına giren konular hakkında (örn: Malların teslim yeri ve zamanı, Hasarın kime ait olduğu, Nakliye ve sigorta ile gümrük masraflarının paylaşımı, sigortanın zorunlu uygulanacağı haller ve belgeler) kullanıcılar için daha anlaşılır ve basit bir şekilde düzenlenmeye çalışılmıştır.

Incoterms® 2020 hazırlıkları ; David Lowe (Co-Chair, UK), Christoph Martin Radtke (Co-Chair, France), Charles Debattista (Special Advisor, UK), Ercüment Erdem (Turkey), Virginie Jan (Jian Baozhu (China)), Burghard Piltz (Germany), Frank Reynolds (ABD), ve Bob Ronai (Australia) ile Asko Rätty (Finland) ⁵⁵ tarafından gerçekleştirilmiştir.

Incoterms® 2020'de açıklandığı şekli ile Incoterms®, zorunlulukları , risk ve maliyetleri tanımlar. Aynı zamanda yine Incoterms® 2020 metni içerisinde geçtiği şu hususlar düzenlenmemektedir;

Herhangi bir satış sözleşmesi olup olmadığı,

Satılan malların özellikleri,

Fiyatın ödeme zamanı, yeri, yöntemi veya para birimi,

Satış sözleşmesinin ihlali için aranabilecek çareler,

Sözleşme yükümlülüklerinin yerine getirilmesindeki gecikmelerin ve diğer ihlallerin sonucu,

Yaptırımların varlığı;

Tariflerin uygulanması;

İhracat veya ithalat yasakları;

Mücbir sebepler;

Fikri mülkiyet hakları; veya

Bu tür bir ihlal durumunda uyuşmazlık çözümünün yöntemi, yeri veya kanunu;

Son olarak; Incoterms® kuralların, satılan mallara ait mülkiyet geçişini düzenlemediğini belirtmek gerekmektedir.

⁵⁵ ICC, Incoterms 2020, s.183

Taraflar Incoterms® 2020 kurallarının sözleşmelerine uygulanmasını istiyorlarsa, bunu sağlamanın en güvenli yolu sözleşmelerinde net bir şekilde, örneğin

"[Seçilen Incoterms® kuralı] [adlandırılmış bağlantı noktası, yer veya nokta] Incoterms® 2020" Örn: (CIF Shanghai Incoterms® 2020)

Seçilen Incoterms® kuralının yanında belirtilen yer oldukça:

C grubu kuralları haricindeki tüm Incoterms® teslim şekillerinde , belirtilen yer, malların "teslim edildiği" yeri yani satıcıdan alıcıya risk transferi olan yeri belirtir.D grubu kurallarında belirtilen yer teslimat yeri, varış yeridir ve satıcı o noktaya kadar gerçekleştirecek nakliyeyi organize etmelidir.C grubu teslim şekillerinde taraflarca belirlenen yer satıcının malların taşınması için organize olması ve ödemesini üstlendiği ana taşımanın varış yerini belirtmektedir.Dikkat edilmesi gerekir ki burası teslim yeri veya limanı değildir. Örneğin açıkça belirtilmemiş bir varış noktasına sahip bir Incoterms® 2020 CPT teslim şekli, her iki tarafı da satıcının malların taşınması için sözleşme yapması ve ödeme yapması gerektiği konusunda şüpheye düşürecektir. Seçilen Incoterms® kuralında, duruma göre bağlantı noktasını, yeri veya noktayı adlandırırken coğrafi açıdan olabildiğince spesifik olarak belirlemek bu tür sorunları önlemek için en uygun yol olacaktır.⁵⁶

Incoterms® 2020 ile gelen değişiklikleri ana başlıklar altında aşağıda ki gibi sıralanabilir;

- “On Board” ibareli konşimentolar ve FCA teslim şekli,
- Masrafların listelenmelerinin diğer Incoterms® terimlerinden farklı olarak her bir ilgili terim kapsamındaki masrafların tek bir iç kural olan A9/ B9 bölümlerinde sıralanması,
- CIF ve CIP teslim şekillerinde farklı sigorta kapsamaları,
- FCA, DAP, DPU ve DDP teslim şekillerinde, teslim şekillerinde satıcının veya alıcının kendi taşıma aracıyla taşınması için düzenlemelerin yapılması,
- DAT teslim şeklinin DPU olarak değiştirilmesi,
- Kullanıcılar için açıklama notları getirilmesi,

⁵⁶ Cahit Ağaoğlu, “Incoterms® 2020” İstanbul Üniversitesi Yayınevi, 2020, <https://doi.org/10.26650/ppil.2020.40.2.0008> (01.01.2021)

- Güvenlikle ilgili gereksinimlerin nakliye yükümlölükleri ve maliyetlerine dahil edilmesi.^{57 58}

2.1. GENEL OLARAK TERİM ADEDİ, TÜRLERİ VE GRUPLANDIRILMA SİSTEMİNE İLİŞKİN YENİLİKLER

Incoterms® 2020 kurallarının bir önceki versiyon olan 2010'dan tamamen farklı olduğunu belirtmek zordur. Ancak ticaretin en önemli bileşenleri içerisinde yer alan ödeme şekilleri , teslim noktaları gibi öğelerin günümüz kullanımlarında kolaylık sağlanması için gerekli düzenlemeler ve yalınlık için gerekli sadeleştirmeler yapılmıştır. Incoterms® 2020 yayınlandıktan sonra eski versiyonlarının kullanılmayacağı gibi bir sonuç bulunmamaktadır. Örneğin 2020 versiyonunda kaldırılmış olan DAT teslim şekli kullanılmak istendiğinde bu terim “DAT 2010” şeklinde gösterilerek kullanılabilir.

2.1.1. Incoterms® 2020’de Yer Alan Terim Adedi ve Gruplandırma Sistemi

Incoterms® 2020 ile beraber toplanan kullanılan terim adedi 11 olarak belirlenmiştir. Bunlardan 7 tanesi tüm taşıma şekillerinde kullanılırken 4 tanesi sadece deniz ve iç su yollarında kullanılmaktadır.

Incoterms® 2000 sürümünde yapılan sadeleştirmeden sonra 2000 versiyonunda bulunan on üç terimin 2010’da yapılan düzenleme ile 11’e indirilmiş ve Incoterms® 2000 içerisinde olan DES, DAF, DDU ve DEQ terimleri çıkartılarak yerlerine DAP ve DAT terimleri getirilmiş ve toplamdaki terim sayısı 11’e düşmüştür. Bu sadeleşme 2020 yılında toplamda 11 terim ile devam etmiştir.

İlk olarak Incoterms® 2000 ile başlayan E,F,C,D gruplandırma sistemi 2010 versiyonunda tüm taşıma sistemleri için geçerli kurallar ve sadece deniz ve iç su yolları için geçerli olmak üzere temel 2 gruba ayrılmıştır. 2020 versiyonunda da aynı sistem kullanılmış ve EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU ve DDP taşıma sistemleri için

⁵⁷ Ömer Haluk Turanlı, **INCOTERMS 2020 (Uluslararası Teslim Şekilleri 2020 Versiyonu)**, <https://ugm.com.tr/incoterms-2020-uluslararasi-teslim-sekilleri-2020-versiyonu>, (02.02.20202)

⁵⁸ Ağaoğlu s.5

geçerli bölümde yer alırken, deniz ve iç su yolları için FAS,FOB,CFR ve CIF teslim şekilleri düzenlenmiştir.

Bahsi geçen noktada ilk gruptaki terimlerin tüm taşıma sistemlerine uygun olmasına rağmen niçin deniz taşımacılığı için bir ayrıcalık oluşturulduğunu detaylandırmak yerinde olacaktır. Bu ayrımın nedeni 4 kuralda deniz taşımacılığı ile bağlantılı bazı özel noktaların olmasıdır.

Ek olarak denizyolu taşımacılığının dünya ticaretinde sağladığı ölçek ekonomisi avantajı ile diğer taşıma şekillerine kıyasla sunduğu ucuz maliyet sayesinde en çok tercih edilen taşıma şekli olması, Incoterms'de ayrı bir yeri olmasını kabul edilebilir kılmaktadır.⁵⁹Bunun yanında bu tarz bir gruplamayla sadece gemilerin yapıları ve denizyolu taşıması, gemi işletmesi göz önüne alınmak suretiyle hazırlanmış kuralların diğer taşıma sistemlerinde uygulanması halinde ortaya çıkabilecek sorunlara karşı tedbir alınması amaçlanmıştır.⁶⁰

Tablo 2: Incoterms® Terimleri

All Modes of Transport / Combined	
EXW	Ex Works (...Named place of DELIVERY)
FCA	Free Carrier (... Named place of DELIVERY)
CPT	Carriage Paid To (... named place of DESTINATION)
CIP	Cost Insurance Paid (... named place of DESTINATION)
DPU	Delivered at Place Unloaded (... named place of DESTINATION)
DAP	Delivered at Place (... named place of DESTINATION)
DDP	Delivered Duty Paid (... named place of DESTINATION)
Ocean and Inland Waterway Only	
FAS	Free Alongside Ship (... named PORT of SHIPMENT)
FOB	Free On Board (... named PORT of SHIPMENT)
CFR	Cost and Freight (... named PORT of DESTINATION)
CIF	Cost, Insurance and Freight (... named PORT of DESTINATION)

⁵⁹ UNCTAD, **United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2019 Report**, Genova, 2019

⁶⁰ Caner, s.242

2.1.2. Incoterms® 2020’de Yer Verilmeyen Terimler

Bu kapsamda ilk olarak DAT (Delivered at Terminal – Terminalde Teslim) teslim şeklinin DPU olarak değiştirilmesi hususuna değinilmelidir.

DAT teslim şekli “Terminalde Teslim” anlamına gelirken bu kısaltma Incoterms® 2020 terimleri ile “Belirtilen Noktada Eşya Boşaltılmış Teslim” olan DPU olarak değiştirilmiştir. Incoterms® 2010 terimlerinde DAT kısaltması teslimatın yalnızca terminalde yapılabileceği anlamına geldiğinden Incoterms® 2020 içeriğinde teslimatın herhangi bir yerde yapılabileceğini vurgulamak için değişikliğe gidilerek terminal kelimesi kısaltmadan çıkarılmıştır. Incoterms® 2020 uyarınca malların teslim yeri bir terminal değilse, satıcı malları teslim etmeyi düşündüğü yerin malları boşaltabildiği bir yer olduğundan emin olmalıdır. Aksi halde risk ve maliyete katlanma yükümlüsü kendi olduğu için oluşacak durumlardan sorumlu olacaktır.

DAT (Delivered at Terminal) sadece terminal değil, herhangi bir noktada teslim edilebilir olarak revize edilerek DPU (Delivered at Place Unloaded) adını almıştır. Daha kapsayıcı olan DAT teslim şekli terminalde teslimi, DAP ise belirtilen noktada teslimi ifade etmektedir. Dikkatle incelendiğinde iki teslim şekli arasında önemli bir fark bulunmamaktadır. Fakat tarafların belirlediği yer, herhangi bir yer olabileceği gibi terminal de olabilecektir. Daha kapsayıcı bir çözüm getiren DPU sayesinde olası belirsizlik sorunlarının önüne geçilmek istenmiştir.

2.1.3. Incoterms® 2020’de Düzenlenen Yeni Terim

DAT teslim şekli sadece terminal teslim yapılabileceğini belirttiği için bu terim Incoterms® 2020 ile kaldırılmış ve yerine teslim yeri şartı konulmamış olan DPU teslim şekli getirilmiştir.

Yeni düzenlenen DPU teslim şeklinin en önemli özelliği eşyanın boşaltılmasını zorunlu tutmasıdır. Satıcı, sözleşmede kararlaştırılan teslim noktasında boşaltma dahil olarak malların tesliminden sorumludur. Bu noktada satıcının belirlenen yerin malların boşaltılmasına uygun olduğundan emin olması gerekmektedir. Net ifade ile DPU teslim şekli için risk eşyanın belirlenen yerde boşaltılması ile alıcıya geçer.

Kısaca Incoterms® 2020 ile gelen en önemli değişikliklerden biri; DAT “Terminalde Teslim” anlamına gelen teslim şeklinin DPU “Belirlenen Yerde Boşaltıldığında Teslim” teslim şekli ile değiştirilerek kısmen daha az kullanılan teslim

şeklinin kullanıcılar açısından daha çok tercih edilecek olan DPU ile değiştirilmiş olmasıdır. Bu değişiklik ile teslimatın her yerde yapılabileceği belirtilmiştir. Ayrıca Tablo 3 de belirtildiği gibi bu teslim şeklinde boşaltma riskleri de satıcıya atfedilmiştir. Satıcı tarafından malların boşaltılması sırasında boşaltma yerinin uygun olup olmadığı hususunda dikkate alınması gerekmektedir. Taraflarca belirlenen yerde eşyanın boşaltılmasından sonra alıcıya teslim edileceğini, bu noktaya kadar ortaya çıkacak tüm masraf ve risklerin satıcıya ait olduğu kurallaştırılmıştır.

Şekil 2 : DAP ve DPU Farkı ⁶¹



Kaynak : <https://www.tibagroup.com/blog/incoterms-2020> (Erişim Tarihi : 12/12/2020)

Şekil 2’de gösterildiği gibi DAP ve DPU teslim şekilleri arasındaki farklılık, Incoterms® 2020 ile gelen DPU teslim şekli için ürünlerin son alıcıya teslimi sırasında gerçekleştirilen boşaltma riski ve masraflarının satıcıya ait olmasıdır.

Incoterms® 2010 hem DAT (*Delivered At Terminal*/Terminalde Teslim) hem de DAP (*Delivered At Place*/ Belirlenen Yerde Teslim) teslim şekillerini içermekteydi. Uygulamada DAP teslim şekli daha çok tercih edildiği ve bir manada DAT teslim şeklini kapsadığı için daha az kullanılmakta yada tercih edilmemekte idi. Bu neden ile yeni düzenlemede DAT teslim şekline yer verilmemiştir.

Incoterms® 2020 ile birlikte DAT teslim şekli yerine yeni bir teslim şekli olan DPU (*Delivered At Place Unloaded*/ Belirlenen Yerde Boşaltılmış Şekilde Teslim) teslim şekli yürürlüğe konulmuştur. DPU (*Delivered At Place Unloaded*) teslim şekli; alıcı ve satıcının sözleşmelerinde kararlaştırdıkları teslim/varış yerinde, boşaltma işlemi dahil teslimatın yapılmasını ifade etmektedir.

⁶¹ Tabloda gösterildiği gibi Incoterms 2020 kuralları ile ticaret hayatına giren DPU terimi kapsamında boşaltma işlemi için maliyet ve risk satıcı sorumluluğundadır.

Ayrıca yeni düzenleme ile “D” tipi teslim şekillerinde (DAP, DPU ve DDP) satıcının sahip olduğu taşıma araçlarıyla nakliyenin yapılması mümkün hale getirilmiştir.

2.2. UYGULAMA ALANI VE KULLANILMA ŞEKLİNE İLİŞKİN YENİLİKLER

2.2.1. İçeriksel Olarak Yapılan Değişiklikler

INCOTERMS® 2020’nin hazırlanmasının en önemli sebeplerinden biri, hem alıcının hem de satıcının doğru teslim şeklini seçebilmesini kolaylaştırabilmektir. Bu amaçla, alıcı ve satıcıya rehberlik edebilecek detaylı bilgi ve açıklamaların yer aldığı bir “Giriş”⁶² bölümü Incoterms® 2020 kitapçığının ilk bölümünde 78 madde altında düzenlenmiştir.

Giriş bölümünde;

- INCOTERMS® kurallarının düzenlediği ve düzenlemediği konular,
- Alıcı ve satıcının sorumlulukları ile teslim, hasar ve masrafların geçişi,
- Kuralların uygulanması esnasında taşıyıcının yeri,
- Satış sözleşmeleri ve diğer sözleşmelerle ilişkisi,
- 11 teslim şekli ve doğru kullanımına yönelik açıklamalar
- Teslim şekillerine ait alt maddelerin sıralaması,
- INCOTERMS® 2010 ve 2020 arasındaki farklar ve

INCOTERMS® 2010’un giriş bölümünde yer alan, yalnızca kuralların kullanımı ve temel özelliklerine ilişkin yalın bilgiler, yerini çok daha kapsamlı ve yol gösterici açıklamalara bırakmıştır.

Yeni düzenlemeler ile CIF ve CIP teslim şekillerinde sigorta kapsamına ilişkin düzenlemeler getirilmiştir. Incoterms® 2010 kurallarına göre CIF ve CIP teslim kuralları standart bir asgari teminata yeterli sayılmakta idi. Incoterms® 2020 içerisinde yapılan değişiklik ile her iki teslim şeklinde de taraflar sözleşmelerinde özel bir düzenleme yaparak daha yüksek ve düşük bir teminat limiti belirleyebileceklerdir. CIP teslim şeklinde satıcının “All Risks” olarak da bilinen kapsama yükseltilmiş, alıcının

⁶² Introduction to Incoterms® 2020, s.5.

tüm risklerini içine alacak biçimde bir sigorta tesisi zorunlu hale getirilmiştir. CIF’te alıcı lehine sigorta konusu değişmeyerek Clause (C) şartlarına göre yapılacak, CIP’te ise Clause (A) şartlarına göre yapılacaktır.

CIF (Cost, Insurance and Freight/ Mal Bedeli-Masraflar, Sigorta ve Navlun) teslim şekli; ihracatçı firma açısından incelendiğinde navlun, yükleme, gümrüksel işlemlere ait masraf ve risklerin yüklenilmesinin yanı sıra sigorta priminde ödenmesini içermektedir. Sigorta yolculuk sırasında mallara gelebilecek hasar ve hasar riskine karşı yapılmalıdır. CIF’te alıcı lehine sigorta konusu değişmeyerek Clause (C) şartlarına göre sigorta yapılması gerekmektedir.

CIP teslim şeklinde; ihracatçı firma tarafından ticarete konu eşyanın ithalatçı firmaya teslim edildiği yere kadar navlun ve sigorta giderleri ödenir ve ihracatçı firma tarafından ihraç ülkesindeki gümrük işlemlerinin yerine getirilmesinden sonra eşya nakliyecisi firmaya teslim edilir. Incoterms® 2010’da satıcı, sigorta priminde ek bir maliyet olduğunu düşünerek ve herhangi bir kural olmadığından dolayı primi en düşük olan sigorta ile devam edebilmekte idi. Fakat Incoterms® 2020’de satıcının sorumlu olduğu süreci kapsayan sigortanın, geniş kapsamlı sigorta (All Risk, A Maddesi) şartlarına sahip olması şartı getirilmiştir. Bu durum alıcı açısından daha geniş kapsam sağladığı için daha avantajlı bir durum ortaya çıkarmaktadır. Ancak bu noktada ICC yine taraflar arasında ki anlaşmayı esas almış ve satıcı ile alıcının anlaşmasına bağlı olarak farklı kapsamlı sigorta seçme hakkı sözleşme taraflarına bırakılarak, esneklik sağlanmıştır

FCA teslim şeklinde, satıcı malları gümrük işlemlerini tamamlayarak belirlenen tarihte ve yerde ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği anda teslim işlemlerini tamamlamış olur. Bu andan itibaren malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya geçer. Bu teslim şeklinde mallar yüklenmeden satıcının sorumluluğu sona erdiğinden akreditifli ödeme yönteminde banka tarafından satıcıdan yükleme bildirimi içeren konşimento talep edildiğinde, gerekli evrağın sağlanmasında sorun yaşanabilmekteydi.

Ancak Incoterms® 2020 getirdiği yeni ek düzenlemeyle artık tarafların anlaşması üzerine alıcı kendi organize ettiği nakliyecisine vereceği talimat ile satıcıya teslim edilmesi için malların yüklendiğini belirten “on board” ibareli bir taşıma belgesi içeren konşimento teslim ettirebilmektedir. FCA teslim şeklinin A6/B6. Maddeleri gereğince, tarafların karşılıklı anlaşmaları sonucunda alıcının taşıyıcıya geçtiği talimat

üzerine, taşıyıcı satıcıya yükleme kaydı içeren bir taşıma belgesi verebilmektedir. Bu sayede konşimento talimat ve bankaya teslim aşamalarında sorumluluk satıcı ile paylaşılmış olacaktır.

FCA, DAP, DPU ve DDP teslim şekillerinde, Incoterms 2010 kurallarında belirtilmiş olan taşımanın 3.bir kişi tarafından organize edilmesini gerektiren düzenleme kaldırılmış ve alıcı ile satıcıya kendi taşıma araçları ile nakliyelerini organize edebilme imkanı sağlanmış ve A4/B4 maddeleri ile kurala dökülmüştür.Yapılan düzenlemeler neticesinde üçüncü taraf bir taşıyıcı şartı kaldırılmış ve taşımanın ihracatçı-ithalatçı kendi taşıma aracı ile nakliyesini organize edebilecektir.

Incoterms® 2020 kuralları içerisinde düzenlenen EXW ve DDP teslim şekilleri haricinde satıcı ihracat işlemlerinden alıcıda ithalat işlemlerinden sorumludur. EXW ve DPP teslim şekillerini kullanmak isteyen taraflar, gümrük işlemlerinin yerine getirilmesi sırasında aşağıda ki gibi ihracat veya ithalat yapılan ülkelerin gümrük mevzuatlarından dolayı zorluk ve problemler ile karşılaşabilmektedirler;

EXW kuralları gereğince satıcı firmanın malları nakliyeye uygun hale getirip hazır duruma getirmesinden başka bir sorumluluğu yoktur. Geriye kalan tüm süreç, gümrük işlemleri dahil alıcı firma sorumluluğundadır. Alıcı firmanın özellikle ihracat yapılacak ülkede kurulu bir şirket değil ise yani vergi numarası olan bir şirketi yok ise gümrük işlemlerini tamamlaması zor hatta imkansız olabilmektedir. Bu duruma çözüm olabilmek adına, EXW teslim şekli için Incoterms® 2020'deki “Açıklayıcı Notlar” bölümünde, alıcının ihracat yapmak istediği durumda FCA (Free Carrier – Belirlenen Yerde Taşımacıya Teslim) kuralının daha uygun olduğu şeklinde tavsiye sunulmuştur. EXW kuralları gereği alıcının, satıcı ülkesinde gümrükleme işlemlerini yapması için yerleşik, vergi numarası olan bir şirket sahibi olması gerektiğinden dolayı, kural içeriği tam olarak karşılanmamaktadır. İhracat yapan her firmanın karşı limanda yerleşik bir şirketi olması mümkün olmadığı için bu yönlendirme ile ilerleyen zamanlarda FCA teslim şeklinin ticaret anlaşmalarında daha sık kullanılacağını söylemek mümkündür.

DDP kuralları uyarınca ise, satıcı hem ihracat hemde ithalata ait gümrüksel süreci tamamlamak ile sorumludur. Bu tarz ithalat süreçlerinin satıcı hesabında olduğu teslim şekilleri için, ithalat yapılan ülkede yerleşik bir şirket değil ise çeşitli zorluklar

ile baş etmek zorunda kalınabilir. Incoterms® 2020 kuralları ile satıcının ithalat usullerini devam ettirmesini önlemek ve teslim yerinin varış yeri ile aynı yer olmasını sağlamak için sözleşme taraflarının DAP (Delivered At Place – Belirtilen Noktada Teslim) teslim şeklini seçmeleri daha uygun olacağı ifade edilmiştir.

Daha önce Terminalde Teslim (DAT) olarak adlandırılan bu Incoterm teslim şekli, alıcı ve / veya satıcı malların teslimatının terminal dışında bir yerde olmasını isteyebileceği için “herhangi bir yer” vurgusu yapması amacıyla DPU olarak yeniden adlandırılmıştır. Bu terim genellikle birden fazla alıcıya sahip konsolide konteynerler için kullanılır.⁶³

DPU, DAP gibi, satıcı malları ihracat için gümrükten çeker ve malların belirtilen yere teslim edilmesiyle ilgili tüm riskleri ve masrafları üstlenir; bu, bir liman veya yabancı varış noktasında başka bir yer olabilir. Alıcı, bu noktadan itibaren malların belirtilen varış ülkesinde ithalat için gümrükten çekilmesi dahil olmak üzere tüm maliyet ve risklerden sorumludur.

Incoterms® 2020 kurallarının getirdiği yeniliklerden biri de teslim şekilleri ile ilgili tüm maliyetlerin, “Masrafların Paylaşımı” altında tek bir maliyet listesi olarak listelenmesidir. 2010 broşüründe A6 / B6 maddesinde masrafların çeşidine göre her teslim şeklinin farklı bölümünde yer almakda idi. 2020 versiyonu ile beraber masrafların tamamı A9 / B9 maddelerinde toplu şekilde gösterilmiştir. Bu yeni versiyonda hazırlanan açıklama tabloları ile daha çok teslim ve hasarın geçişi konuları üzerinde özellikle durulduğunu göstermektedir.⁶⁴

1 Temmuz 2016 yılında Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) kapsamında yürürlüğe konulan (VGM /DBA) Doğrulanmış Brüt Ağırlık, konteynerın gemiye yüklenmeden önce Bakanlık ile entegre bir kantar aracılığı tartılıp ,brüt ağırlığın taşıyıcıya bildirilmesi hususunu zorunlu kılar. Bildirilen ağırlığın tartım sonucuna göre %5 sınırını aşması ,yanlış veya bildirimdeki geçikmeler konteynerın gemiye yüklenememesi ,gecikmeler ve extra masfların doğmasına neden olabilmektedir.

⁶³ David Noah, **An Introduction to Incoterms**, International Trade Blog Export Basics Incoterms, 12.04.2021, <https://www.shippingsolutions.com/blog/beginners-introduction-to-incoterms>, (01.02.2021)

⁶⁴ Gürgen, s.54

DBA tartım işlemi ve buna bağlı doğabilecek ek maliyetlerin hangi paydaş tarafından karşılanacağı ICC tarafından Incoterms®2020 kurallarında kesin bir ifade ile netleştirilmemiş ve taraflar arasındaki anlaşmalara bırakılmıştır.

Sonuç itibarıyla Incoterms® 2020 ile yeni eklenen ve kullanımdan kaldırılan terimler ile beraber kullanıcılar için daha kolay bir kullanım sunulmak hedeflenmiştir. Kullanıcılar için açıklayıcı notlara yer verilmiş, pratik uygulamaya yönelik değişiklikler yapılmıştır. Tüm bu yapısal değişikliklerin ana amacı, tarafların kendileri için en uygun teslim şeklini daha kolay seçmesini sağlamaktır.

Tablo 3: Incoterms 2020 İle Gelen Değişikliklere Dair Örnekler ve Yorumlar

INCOTERMS 2020	ÖRNEK / YORUM
Incoterms®2020 FCA teslimin konteyner taşımacılığında kullanılmasına teşvik amacıyla alıcının, “taşıyana” malların yüklendiğine dair, taşıma belgesine “on board” kaydı koymasına ilişkin talimat verebilecektir. (A6/B6)	Örneğin ana taşıyıcı malları ara taşıyıcıdan teslim almış ise (mesela, kamyon veya satıcıya ait olmayan herhangi bir depodan) taşıma belgesine “on board” kaydını eklemeyi ve satıcıya vermeyi red edebilmektedir. Bu tarz durumlarda akredif gereği “konişmentoda gemiye yüklendiğine” dair ibareyi talep etmiş olabilir, ancak kurallar gereği, fiilen satıcının sorumluluğu limanda sona ermektedir. Yeni düzenleme ile beraber alıcı kendi organize ettiği nakliyecisine “gemiye yüklenmiştir” kaydını konişmentoya yazma talimatını vermesi satıcının akredif gereği ihtiyacını karşılayacaktır.Bu güncelleme ile kullanıcılar açısından bir kolaylık sağlanmaktadır.Akreditifli satışlarda,

	satıcının konişmentoyu bankaya vermesi ile problem çözülmüş olacaktır.
“DAT” teslim şekline göre, satıcı taşıma sözleşmesini yapar, malların alıcısının ülkesinde belirlenen terminale kadar taşınmasını sağlar, taşıma ücretini öder, nakil aracından boşaltır, alıcıya teslim eder, gümrük masrafları alıcı tarafından ödenir. Uygulamada, “terminalde teslimin” farklı yorumlandığı tespit edilerek, terminal ifadesinin geniş olarak yorumlanması herhangi bir yerde yükün boşaltılmasını kapsayacak şekilde terminal yerine” eşyanın boşaltılacağı yerde teslim” şekli getirilmiştir. Ayrıca, “unloaded” kelimesi de eklenerek, boşaltmadan da satıcının sorumlu olduğu açıkça vurgulanmıştır.	Bu teslim şekli, küçük kargoların kara taşımasında veya hava taşımasında uygulanabilmesi mümkündür. Malların boşaltılması için alıcının ülkesinde örneğin hava alanından temin edeceği belgeleri satıcı adına gerçekleştirme zorlukları ve/veya ağır malların teslimi sırasında boşaltma için temin edilecek ek işçilik örneğin forklift, makineler, sigorta vs. satıcıya kendi ülkesi dışında ek bir maliyet doğuracağı göz ardı edilmemelidir. Özellikle bu tür ek faaliyetlerin satış bedeline yansıyacağından satış sözleşmesi yapılırken dikkate alınması gereklidir.
CIP ve CIF teslim türlerin sigorta kapsam düzeylerinde değişikler yapılmış. Incoterms 2020 klavuzunda CIF teslim şeklinin sigorta sözleşmesinin asgari teminat düzeyi korunmuş (C seviyesinde), CIP teslim türünün ise sigorta sözleşmenin teminat düzeyi yükseltilmiştir. Incoterms 2010 versiyonunda her iki teslim şekli için de asgari teminat	En kapsamlı olan klot I.C.C (a), en fazla muafiyet barındıran klot ise I.C.C (c) –CIF klotudur. Deprem, yanardağ patlaması veya yıldırım, gibi doğal afetleri, üçüncü kişilerin kötü niyetli hareketlerini , hırsızlığı, korsan, kaçırma gibi eylemleri I.C.C (b), (c) klotu kapsamamaktadır. Yükleme boşaltma durumundaki tam kaybı karşılamakta olup kısmi kayıpları,

düzeyinde bir sigorta sözleşmesi yeterli olmaktadır.	I.C.C (b), (c) klozu kapsamamaktadır.Bu tarz farklılıklar özel olaylarda tarafların hızla çözüme ulaşması için doğru teslim şekli seçimi gerekliliğini bir kez daha kanıtlamaktadır.
2020 versiyonunda giriş bölümünde taraflar için ilgili ticari faaliyete ve işleme yönelik en uygun Incoterms kuralının seçilmesinde açıklayıcı notlar ,tavsiyeleri içeren bir kısım mevcuttur.	Incoterms giriş bölümünde ki açıklamaların tüm kullanıcılara hitap edilebilmesi için,kurallar detaylı şekilde işlenmiştir.
195 sayfa olan kılavuz, 9 uzmanın katılımı ve katkıları ile hazırlanmıştır. Yayınlanan klavuzun evrensel sorunlara müdahale amacı taşıdığını göstermesi açısından önemlidir.	Çalışma grubuna ilk defa Çin'den ve Avustralya'dan uzmanlar katılmıştır. Yayınlanan klavuzun evrensel sorunlara müdahale amacı taşıdığını göstermesi açısından bu detay önemlidir.
Incoterms 2020 kılavuzunda, ICC Genel sekreterin (John W. H. Denton'un) özsözde belirtildiği gibi, son versiyon sadeleşmiş bir dil ve daha anlaşılır bir anlatım şekli ile karşımıza çıkmaktadır.	Incoterms 2020 ile gelen kitapçık içerisinde ki en temel hedeflerden biri daha sadeleşmiş bir dil ile temel amaçlarına ulaşılmaktadır.

2.3. INCOTERMS® 2020 TERİMLERİNİN İNCELENMESİ

Incoterms® 2020 kuralları kapsamında 11 tane terim 2 sınıf ayrılmıştır. Bu terimler 4 tanesi denizyolu ve 7 tanesi tüm taşıma sistemlerine uygulanabilmektedirler. Bu bölümde Incoterms® 2020 terimleri, içerik, risk ve masrafların paylaşımı ve yapılan yenilikler genel özellikleriyle incelenmektedir.

Tablo 4: Ulaştırma Türüne Göre Incoterms® Sınıflandırması ⁶⁵

Kategori	Incoterms®
Multimodal (Hava / Deniz / Kara / Demiryolu)	EXW, FCA, CPT, CIP, DPU, DAP, DDP
Deniz ve Akarsu Taşımacılığı	FAS, FOB, CFR, CIF

2.3.1. Herhangi Bir Taşıma Şekli İçin Kurallar

2.3.1.1. EXW (Ex Works)

Incoterms® 2020 kurallarında EXW teslim şeklinde teslimat ve risklerin transferi malların satıcı tarafından alıcı lehine hazır edilmesi ile alıcıya geçmektedir. EXW, Incoterms®2020 terimleri arasında yer alan satıcı için en az riski ve yükümlülüğü barındıran taşıma şeklidir. Bir başka ifade ile EXW satıcının belirlenen teslim yerinde ürünleri alıma hazır hale getirmesi ile risk ve yükümlülüğün kalmadığı bir teslim şeklidir (EXW A2). Satıcının herhangi bir taşıma aracına yükleme yapma zorunluluğu da yoktur.

Yargıtay'ın da konuya ilişkin bir kararında EXW teslim şeklinde satıcının yükümlülüğü "... ICC tarafından düzenlenen Incoterms® kurallarına göre "satıcının işyerinde teslim" kaydının (EX WORK) bulunduğunu, bu kaydın ticari işletmede teslim anlamına geldiğini, eğer aksine bir düzenleme yoksa satıcının tek

⁶⁵ ICC, Incoterms®2020

yükümlülüğünü emtiayı ticari işletmesinde alıcının emrine hazır bulundurmak olduğunu...” şeklinde ifade edilmiştir. ⁶⁶

EXW-A2 kuralında belirtildiği gibi eğer belirli bir teslim noktası kararlaştırılmamış ise ve teslim için birden fazla uygun yer var ise satıcı kendisine en uygun olanı seçebilir. ⁶⁷

Malların teslim edildiği zaman kadar tüm risk ve maliyet satıcı üzerinde iken, alıcıya veya alıcının yetkilendirdiği taşıma firmasına eşyanın tesliminden itibaren eşyaya ait tüm riskler alıcıya geçmektedir. (EXW B3)⁶⁸.

Satıcının alıcıya karşı herhangi bir taşıma sözleşmesi yapma sorumluluğu bulunmamaktadır (EXW A4).

Malların teslim alınması ve gerekli sözleşmelerin düzenlenmesine ait masraflar alıcıya aittir (EXW B4). Alıcı malların teslim edildiğine dair belgeyi satıcıya sunmalıdır (EXW B6).

Satıcının ihracatın yapıldığı ülkede veya malların transit olarak geçiş yaptığı üçüncü ülkelerde ihracat izinlerini alma gibi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır (EXWA7).

Yapılan tüm bu açıklamalara istinaden, EXW teslim şekli satıcı için en asgari sorumluluk içeren teslim şeklidir. Kendisi için daha kolay fiyatlandırma yapabilmek ve daha ucuz maliyet sunabilmek adına EXW teslim şekli seçilebilmektedir. Fakat uygulamada, yüklenen malların özel üretim ve yükleme teknikleri içermesi gibi durumlarda satıcı yüklemeyi de gerçekleştirebilmektedir. Ayrıca bir çok ülke için geçerli bir kural olmak üzere ihracat gümrük beyannamesi açılması için ihracatçı ülkede yerleşik bir firma olma zorunluluğu olmasından dolayı, sorumlu olmasada satıcı gümrük işlemlerini tamamlamaktadır.

Yukarıda bahsedilen tüm bu sebeplerden dolayı EXW teslim şekli iç taşıma ve ulusal ticaret için daha uygun gözükmektedir.

⁶⁶ Yargıtay 11 HD, 2974/7352, 15.06.2009, www.kazanci.com, 5.02.2021 & Cahit Ağaoğlu, **Incoterms® 2020**, Public and Private International Law Bulletin, 40(2): 1113–1149, Beykent Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul, Türkiye

⁶⁷ Incoterms® 2020, EXW, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları

⁶⁸ Incoterms® 2020, EXW, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları

Incoterms® 2020 açıklayıcı notlar kısmında konu ile ilgili olarak, ihracat yükleri için EXW yerine FCA teslim şeklinin seçilmesinin daha doğru olacağı tavsiye edilmiştir.⁶⁹

2.3.1.2. FCA (Free Carrier)

FCA taşıma şeklinde satıcı emtianın gümrük işlemlerini gerçekleştirerek sözleşmede belirlenen tarihte ve lokasyonda malları teslim ettiğinde işlemlerini tamamlamış olur. FCA teslim şekli için fabrikada yükleme, iç nakliye ve gümrükleme masrafı satıcı tarafından karşılanmaktadır. Kısacası satıcı için FCA navlunu : Üretim maliyeti + fabrika yükleme+ön taşıma + ihracat gümrük masraflarıdır. Incoterms® 2020 FCA teslim şeklinde satıcı ihracat için malların gümrük işlemlerinin tamamlanmasından sorumludur. Fakat satıcının varış ülkesinde ki ithalat işlemlerine ait vergi ödemesi veya herhangi bir ithalat gümrük formalitesi yapma sorumluluğu yoktur.Aynı şekilde üçüncü ülkelerden üzerinden organize edilecek herhangi bir transit geçişe ait gümrükleme masrafları satıcıya ait değildir⁷⁰.

Satıcı mallara ait gerekli control işlemlerini masrafları kendisine ait olacak şekilde yaptırır ve masraflarını öder (FCA A8).Ek olarak alıcıya malların teslimi ile ilgili kanıtı sunmalıdır (FCA A6).⁷¹

Incoterms® 2020 FCA teslim şekli, satıcının malları alıcıya iki yoldan biri ile teslim etmesini ifade eder. Bunlardan ilki malların teslim yerinin satıcının işyeri olması durumudur. Bu durumda mallar alıcı tarafından tayin edilen taşıma aracına yüklendiği zaman teslim edilmiş olur. İkinci senaryoda ise taraflarca belirlenen teslim yeri satıcının işyerinden farklı bir yer ise bu durumda mallar satıcı tarafından tayin edilen taşıma aracına yüklenmiş olarak belirlenen farklı noktaya ulaştığı ve satıcının taşıma aracından boşaltılmaya hazır olduğu ve taşıyıcıya ya da alıcı tarafından tayin edilen diğer kişinin tasarrufuna bırakıldığı zaman teslim edilmiş sayılır.⁷²

FCA'ın yukarıda işaret edilen teslim yerlerinden seçilen bu yer risk transferinin ve masrafların hangi noktadan itibaren satıcıdan alıcıya geçtiğini belirlemesi nedeniyle

⁶⁹ Incoterms® 2020, EXW, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, ss.22-23.

⁷⁰ Incoterms® 2020, FCA, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, ss.30

⁷¹ Incoterms® 2020, FCA, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, ss.33

⁷² Incoterms® 2020, FCA, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, ss.29

oldukça önemlidir. FCA teslim şekli tüm modlar için kullanılabildiği için taşıma türünden bağımsız olarak, birden çok taşıma türünün kullanıldığı organizasyonlarda kullanılabilmektedir.

Dikkat edilmesi gereken bir diğer önemli nokta ise , kesin teslimat noktasının sözleşmede belirtilmemiş olması durumunda satıcı”amacına en uygun noktayı” seçme hakkına sahip olur. Bu durumda alıcı, satıcının malların ziya olduğu veya hasar gördüğü noktadan hemen önceki bir noktayı seçme riskini üstlenmiş olacaktır.⁷³

Sonuç olarak, tarafların fakat özellikle alıcı tarafın teslimat noktasını net bir şekilde belirlemesi ve sözleşmede netleştirmesi her iki taraf içinde doğabilecek problemlerin önüne geçmek için önemli olacaktır. Yeni gelen düzenleme ile FCA teslim şekline ait düzenlenen sözleşmeler için satıcıların yaşadığı probleme çözüm sunulmuştur. FCA teslim şekli her tür taşıma türü ile kullanılabildiği için malların deniz yolu taşımasını organize edecek taşıyıcıya limana teslim edilmek üzere karayolu aracına yüklenmesine istinaden, taşıyıcıdan yükleme kaydı içeren bir konşimento istendiğinde problemler yaşanabiliyordu. Bu durumda karayolu ile malları teslim eden taşıyıcı akreditif şartı gereği veya banka tahsilatı için taşıyıcıdan yükleme kaydı içeren bir konşimentoya ihtiyacı olduğunda taşıyıcıdan bu evrağı sağlayamayabiliyordu. Yeni gelen düzenleme ile FCA teslim şekli uyarınca satıcı talep ettiği halde taşıyıcı yükleme kaydı içeren bir konşimentoyu kurallara uygun şekilde sağlamalıdır. Bu seçenek ilk defa Incoterms® 2020 FCA teslim şekli ile sunulmuştur. Buna göre FCA teslim şeklinin A6/B6 maddelerinde açıklandığı gibi; satıcı ve alıcının sözleşmede fikir birliğine varmaları halinde alıcı taşıyıcısına satıcıya verilmek üzere yükleme kaydı içeren bir “on board” konşimento düzenlemesi yönünde talimat vermelidir. Varış limanında malların boşaltım işlemlerine devam edebilmek amacı ile taşıyıcıdan teslim alınan konşimento bankaya teslim edilip, alıcıya ulaştırılmalıdır.

Taşıyıcı ancak limanda mallar gemiye yüklendikten sonra böyle bir konşimentoyu düzenlemekle yükümlü ve düzenlemeye yetkili duruma geldiği göz önünde bulundurulduğunda taşıyıcı elbette alıcının bu talimatına uymayabilir.

Ancak masrafları ve hasarı alıcıya ait olmak üzere taşıyıcı tarafından satıcıya konşimento düzenlenmesi halinde satıcı bu belgeyi malların taşıma aracından

⁷³ Incoterms® 2020, FCA, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, ss.30.

boşaltılması için konşimentoya gereksinim duyacak olan alıcıya da sağlamalıdır. Söz konusu seçimlik yöntem tercih edildiğinde dahi satıcının alıcıya karşı taşıma sözleşmesinin koşullarına ilişkin herhangi bir yükümlülüğü bulunmadığını ⁷⁴belirtmek gerekir. Diğer bir taraftan ürünlerin limana gönderilmesi sırasındaki yükleme tarihi ile limandan gemiye yüklendiği tarih arasında ki yükleme tarihleri farklı olacağından dolayı satıcı adına başka sorunlar çıkma ihtimali olacaktır.

2.3.1.3. CPT (Carriage Paid To)

CPT terimi (taşıma ödenmiş) satıcının malları alıcıya kendisi tarafından organize edilen ve taşıma sözleşmesi hazırlanan bir taşıyıcı ile yükleme, ihracat gümrükleme, vergi ve izinler ek olarak taşıma navlun bedelinin satıcı tarafından ödenmesini ifade eder. Riskin devri ise mallar uluslararası taşıyıcıya teslim edilir edilmez satıcıdan alıcıya geçer. Bu durum alıcının malların taşıyıcıya teslimi ve malların uluslararası nakliyesi sırasında yükleme riskini üstlendiği anlamına gelir.

CPT teslim şekline göre mallar alıcıya teslim edildikten sonra satıcı, malların hasara uğraması ile ilgili herhangi bir sorumluluğu yoktur. Kısacası satıcı malları taşıyıcıya teslim ettiği andan itibaren ziya sorumluluğu alıcıya geçmektedir.⁷⁵

Satıcı taraf mallar için gerekli kontrolleri yaptırmalı ve masraflarını kendi hesabından ödemelidir (CPT A8). Ek olarak malların teslimi ile ilgili bilgilendirmeyi, ihbarı alıcıya geçmek ile sorumludur (CPT A10).⁷⁶

CPT içerisinde satıcı malların sözleşmede geçen veya sözleşmede kararlaştırılan teslim yerine varışı ile ilgili taşıma işlemini organize etmeli ve sözleşmesini yapmalıdır. CPT teslim şekli için hem malların teslim edildiği yer ve hemde malların varış yeri olarak kararlaştırılan nokta çok önemlidir. Tarafların belirli bir teslim noktası kararlaştırmaması halinde kural olarak hasar malların yalnızca satıcı tarafından seçilen ve alıcının üzerinde hiçbir kontrolünün olmadığı bir noktada ilk taşıyıcıya teslim edilmesiyle alıcıya geçer.

⁷⁴ Incoterms® 2020, FCA, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, ss.31 & Agaoglu, s.7

⁷⁵ Incoterms® 2020, CPT, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, s.41.

⁷⁶ Incoterms® 2020

Tüm bu sebeplerden dolayı, tarafların teslim noktalarını sözleşmelerinde net bir şekilde belirtmeleri olası ihtilafların önüne geçilmesi anlamında önem taşımaktadır.

Özetle, CPT teslim şeklinde satıcı, malları taşıma aracına teslimiyle birlikte alıcıya teslimi gerçekleştirmiş sayılır, bu noktada hasar ve kayıp riski alıcıya geçer ancak mülkiyet geçişi bu noktada gerçekleşmez, yani satıcı navlun masrafını da ödeyerek malların alıcıya tesliminden varış noktasına kadar riske katlanmakla yükümlüdür. Aksi halde satıcının varma yerindeki bu noktaya kadar taşıma sözleşmesi yapması ve taşıma masraflarını da üstlenmesi gerekmektedir.⁷⁷Nitekim C’li terimlerle birlikte navlun masrafı satıcının sorumluluğuna geçer ve masraf kalemine eklenir.

Satıcı maliyeti kendisinde olmak üzere alıcı ile anlaştığı varış yerine teslim edilmek şartıyla sözleşmesini yapmalı ve alıcıya taşıma ile ilgili gerekli belgeleri sağlamalıdır.Sözleşme konusu malları ve yükleme için belirlenen süre içerisinde bir tarih içermelidir. Taşıma belgesi aynı zamanda alıcıya varma yerinde malları taşıyıcıdan talep etme hakkı ile malların taşınması sırasında bu belgeyi bir sonraki alıcıya devrederek (negotiable) veya taşıyıcıya bildirimde bulunarak satma hakkı tanınmalıdır. Taşıma belgesinin devredilebilir şekilde birden çok asıl olarak düzenlenmesi halinde asıl belgeler tam takım olarak alıcıya sunulmalıdır (CPT A6)⁷⁸ CPT teslim şeklinde satıcı firma ihracat işlemlerini tamamlamak ile sorumludur ve maliyetini karşılamaz.Ancak diğer teslim şekillerinde özellikle değinildiği gibi ithalat ve üçüncü ülkelerden transit geçişe ait gümrük, ithalat işlemi ve vergi ödemesi gibi işlemler için herhangi bir sorumluluğu ve yükümlülüğü bulunmamaktadır⁷⁹.

Özellikle ambargo uygulanan ülkeden gerçekleştirecek bir transit geçişte mal kabulü gerçekleştiremeyeceğinden, yükün transit ülkesinde takılı kalması zaman ve masraf kaybına neden olacaktır. Bu nedenle teslim ve transit yerlerinin alıcı ve satıcı arasında açık ve detaylı olarak kararlaştırılması tarafların yararına olacaktır.⁸⁰

2.3.1.4. CIP (Carriage and Insurance Paid To)

⁷⁷ Incoterms® 2020, CPT, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, s.41

⁷⁸ Incoterms® 2020, CPT, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, ss.41

⁷⁹ Agaoglu, s.8.

⁸⁰ Çalık, ss. 49-50

CIP terimi için satıcı, malları ihraç için gümrük işlemlerini tamamlar ve bunları taşıyıcıya veya satıcının belirlediği başka bir kişiye, satış sözleşmesine göre kararlaştırılan bir sevkiyat yerinde teslim eder, bu noktada risk alıcıya geçmiş olacaktır. Satıcı, belirtilen yere mal teslimi ve sigorta teminatı sağlama ile ilgili nakliye masrafları karşılamakla sorumludur.

Satıcının satın alması gereken sigorta miktarı CIP için Incoterms® 2020 kuralları kapsamında artmıştır. Satıcı, eski Incoterms® 2010 CIP kuralına göre daha geniş bir sigorta kapsamı satın almalıdır. Enstitü Kargo Klozları, Madde A'da detaylandırıldığı üzere, sigorta bedeli malların değerinin ve nakliye masraflarının en az %110'u olmalıdır.⁸¹⁸² Bunun nedeni, CIP teslim şekli ile genel olarak CIF kapsamında sevk edilen mallarından daha yüksek değere sahip üretilmiş malların kullanılmasıdır. Ancak yine de tarafların daha düşük bir teminat limiti kararlaştırmaları mümkündür.⁸³

CIP teslim şekli CPT teslim şekli ile aynı şekilde varış yerine kadar taşıma sözleşmesi ve navlun ödemesi satıcı tarafından yapılır, ancak risk ve sorumluluk ilk taşıyıcıya teslim ile birlikte alıcıya geçer. Teslimatın yapılacağı yer ile varış yerinin sözleşmede detaylıca belirtilmesi, eğer var ise transit geçiş noktalarının kontrolü taraflar için daha sağlıklı olacaktır. CPT'ye ek olarak CIP taşıma şeklinde satıcı yük sigortası yaptırmalı ve primini ödemelidir.

CIP satış bedeli hesaplarırken satıcı CPT navluna ek olarak 2020 kurallarında belirlendiği gibi geniş kapsamlı sigorta masrafını da ekler. CIP teslim şeklinde malların teslim edildiği yer veya nokta risklerin transferi bakımından, malların varma yeri ise satıcının bu noktaya kadar taşıma sözleşmesi yapmayı taahhüt etmesi bakımından önemlidir.⁸⁴ Buna göre CIP Navlun hesaplaması için dikkate alınacak kalemler ; Üretim + Fabrika Yükleme + Ön Taşıma + İhracat Gümrük Masrafları + Yükleme Yerindeki Elleçleme + Nakliye Navlun + Geniş Kapsamlı Sigorta Masrafı olacaktır.

⁸¹ Clause detayı hakkında daha geniş bilgi için bkz (<https://www.advancedontrade.com/2015/02/what-are-differences-between-institute-cargo-clauses-a-and-institute-cargo-clauses-c.html>)

⁸² Agaoglu, s.8

⁸³ Incoterms® 2020, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, s. 52.

⁸⁴ Incoterms® 2020, CIP, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, s. 51

Incoterms®2010 gereğince CIP ve CIF (ICC C Klotu) terimlerinde navluna ek olarak satıcı sigorta sözleşmesinin de yükümlülüğünü almaktaydı. Burada belirlenen sigorta dar kapsamlı olarak yapılmaktaydı. Ancak Incoterms® 2020’de ile gelen revizyonda CIP (ICC A Klotu) terimi ile genelde kıymetli malların taşınmasına istinaden tam kapsamlı, teminatı tüm riskleri kapsayacak şekilde sigorta yaptırılması zorunlu hale getirilmiştir. Buna rağmen ICC; yine de tarafların eski sürüm Incoterms® kurallarına atıfta bulunarak ya da sözleşmede kendi aralarında sigorta klotunda anlaşarak istedikleri sigorta teminini seçmekte tarafları serbest bırakmıştır. Bu serbest bırakımın en basit nedeni her zaman kıymetli eşyanın taşınmaması durumunda maliyet artışının gerçekleşmesi üzerine tarafların yanlış da olsa CFR terimine yönelmemeleri için yapıldığı gösterilebilir.⁸⁵

CIP terimi uygulandığı ölçüde satıcının malların ihracat işlemlerini tamamlaması gerekir. Bununla birlikte satıcı malların ithalat veya üçüncü ülkelerden transit geçiş için gümrüklenmesi, ithalat harçlarının ödenmesi veya ithalat için gereken gümrük işlemlerinden sorumlu değildir.⁸⁶

2.3.1.5. DAP (Delivered at Place)

Belirlenen yerde teslim şekline göre satıcı malları alıcıya sözleşmede kararlaştırılan yerde veya sözleşmede net olarak belirtilmemişse de aracın varış noktasında boşaltılmaya hazır şekilde (boşaltma işlemi satıcıya ait değildir) alıcının tasarrufuna bıraktığı teslim şeklidir. Ürünleri taşıyan aracın teslim noktasına geldiği andan itibaren maliyet, sorumluluk ve hasar riski alıcı tarafa geçmektedir. Satıcı malların sözleşmede kararlaştırılan varış yerine kadar tüm masraf ve hasarı üstlenir.

Mallara ilişkin hasar ve ziya teslim noktasında alıcı tarafa geçer. Bu durumda teslim yeri ile varış yeri DAP teslim şekli içinde aynı yerdir⁸⁷. Varış yerinde teslimden sonra tüm masraflar alıcıya, varış yerine kadar yapılan tüm masraflar (Gümrükleme ve ithalat masrafları hariç) satıcıya aittir⁸⁸. Satıcı varış/teslim noktasına kadar gerekli organizasyonu sağlamalı eğer gerekiyor ise ek iç taşımalarıda sağlamalıdır (DAP A4).

⁸⁵ Çalık, s.54

⁸⁶ Incoterms® 2020, CIP, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, s. 52.

⁸⁷ Incoterms® 2020, DAP, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, s. 63.

⁸⁸ Incoterms® 2020, DAP, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 64.

Satıcı bunlara ek olarak teslim için gerekenli kontrol masraflarında ödemek ile sorumludur (DAP A8). Aksi durumda satıcı yükümlülüklerini yerine getirmediği sayılarak, oluşabilecek her türlü zarardan sorumlu olacaktır.

Satıcı teslim yerinde malları boşaltmak zorunda değildir. Eğer boşaltma isteniyor ise yeni teslim şekli olan DPU teslim şekli tercih edilmelidir. Buna rağmen alıcı boşaltma işleminde organize etti ise bunu alıcıya rücu etme hakkına sahip değildir⁸⁹. Satıcı teslimat için gerekli ihracat sürecini tamamlamalı ve maliyetini karşılamalıdır. Ancak satıcının ithalat veya teslim sonrası üçüncü ülkelere yapılacak olan transit geçiş, gümrükleme ve vergi masraflarını ödeme gibi bir sorumluluğu yoktur. Alıcı ithalat için gerekli işlemleri yerine getirmemezse mallar varma noktasındaki bir liman veya terminalde tutuklu kalacak ve böyle bir durumda sorumluluğunu vaktinde yerine getirmemiş olan alıcı maliyet konusunda zarar katlanma yükümlüsü olacaktır⁹⁰.

Böyle bir durumda teslim şekline göre teslim henüz gerçekleşmemesine rağmen hasarın geçişine dair alıcının yükümlülüğünü düzenleyen DAP Teslim Şekli B3 (a) hükmü uyarınca belirlenen iç noktaya kadar olan transit geçiş tamamlanıncaya kadar mallara ilişkin hasar ve maliyet alıcıya aittir. Alıcı bu sorumluluktan kurtulmak ve satıcının malların ithalat işlemlerini yaparak harç ve vergilerini ödemesini istiyorsa bu durumda DDP teslim şeklini kullanması önerilebilir

Incoterms® 2020 ile DAP teslim şeklinde önemli bir değişiklik olmamakla birlikte, ICC bu teslim şeklinde taraflara kendi nakliye araçları ile taşımanın gerçekleştirilebilmesi olanağı sunmuştur. Ayrıca tarafların sigorta yapma yükümlülüğü yoktur ve ICC'nin son 2020 sürümü ile birlikte de D grubu terimlerinde sigortaya dair bir kural ya da karar eklediği görülmemektedir. Sigorta masrafı alıcı tarafından üstlenilir, 2020 ile birlikte yine alıcının talebi doğrultusunda satıcının bilgi verme zorunluluğu da bulunmamaktadır⁹¹.

2.3.1.6. DPU (Delivered at Place Unloaded)

⁸⁹ Incoterms® 2020, DAP, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 64

⁹⁰ Agaoglu, ss.24-25.

⁹¹ Incoterms® 2020

DPU, 2020 yılında, 2010 sürümünde DEQ teriminin genişletilmiş hali olarak yürürlüğe giren DAT teriminin, terminalde teslim ibaresinin anlaşmazlık durumuna yol açması nedeniyle tekrar düzenlenerek ve boşaltma yerinde teslim olarak yer değiştirilmiş şekli olan teslim şeklidir.⁹²

DPU, Incoterms®2020 ile birlikte 01.01.2020 tarihinden geçerli olmak üzere 2010 sürümünde yer alan DAT teslim terimi yerine kullanılmaya başlanmıştır. DAT içerisinde geçen “terminal” ifadesi taraflar arasında karışıklıklara neden olmaktaydı, daha açık bir anlatımla boşaltmayı kapsayıp kapsamadığı konusunda tereddütler vardı. Bu sebep ile herhangi bir terminal, depo ya da adreste teslim ve boşaltma işleminin satıcının risk alanine dahil olduğu hususunu açık ve net bir hale getirmek için DPU teslim şeklinin DAT yerine getirilmesi uygun görülmüştür.

DAT teslim şeklinin içeriği, satıcının ister konteyner sahası gibi açık bir arazi ister havalimanı gibi kapalı bir depo olsun, bir terminale boşaltılmış olarak malları teslim etmesidir. Yukarıda ifade edildiği gibi satıcının bu risk alanı DAT ifadesi ile net değildi. DPU ile DAP arasındaki fark, DPU ile alıcının tesisi de dahil boşaltma yeri herhangi bir yer olabilir, bu nedenle de DAP teslim şeklinden sonra gelmektedir. DPU teslim şekli herhangi bir terminalde teslim olarak adlandırıldığı için, Incoterms® 2010 DAT teslim şeklini içine alacak şekilde kapsayacak genişletilmiştir.

DPU teslim şeklinin diğer teslim şekillerinden ayrılan özelliği; varış yerindeki boşaltma masraf ve sorumluluğu da satıcıya ait olan tek teslim şekli olmasıdır. Bu nedenle satıcı boşaltma yerinin uygun olup olmadığından da emin olmalıdır.

DPU teslim şekli de tüm taşıma türleri için uygulanabilmektedir. Avrupa / Orta Asya arasındaki kara taşımacılığı için uygulanabilir ve kurye ile paket teslimi; sürücü paketi kamyon dan alıp alıcıya verirken tam olarak teslim şeklinin ne olduğu da temsil edilmektedir. Tır sürücüsünün kaldırabileceği daha küçük hava kargo paketleri için de uygundur⁹³.

DPU olarak fiyat verilirken son taşıma ve alıcının yerinde boşaltma da satıcının sorumluluğundadır. Sigorta ise D’ li terimlerde tarafların anlaşmalarına bırakılmıştır. Taraflar, satıcının boşaltma riskini ve maliyetini üstlenmemesini

⁹² Global, Trade Finance, **Incoterms® 2020 Rules A Short Summary of Key Changes, Advantages and Disadvantages**. London 2020 s.11.

⁹³ Global, Trade Finance, **Incoterms® 2020 Rules A Short Summary of Key Changes, Advantages and Disadvantages**, London 2020 s .11

istiyorsa, DPU kuralından kaçınılması ve bunun yerine bir DAP terimi (Yerinde Teslim) kullanılması daha uygun gözükmemektedir⁹⁴.

DPU teslim şekli içerisinde hasar ve masrafların satıcıdan alıcıya geçtiği nokta teslim yeridir. Sözleşmede kararlaştırılan teslim yerinden önce yapılan tüm masraflar satıcıya ve teslim noktasından sonra ki oluşacak masraflar alıcı hesabındadır. Satıcı malların teslimi için gerekli organizasyonu sağlamalı ve eğer gerekiyorsa ek iç taşıma/nakliyeleri organize etmelidir. Aksi halde satıcı yükümlülüklerini ihlal etmiş olur ve alıcıya karşı oluşabilecek her türlü zarardan sorumlu olacaktır. Ürünlere ait yapılması gereken kontrol işlemlerinin masrafları yine satıcı tarafa aittir. (DPU A8)⁹⁵. Malların yükleme ülkesinden çıkışında talep edilen ihracat gümrükleme masrafları satıcıya aittir. Ancak satıcının malların ithalatına ait işlemleri yapma veya maliyetini karşılama gibi bir sorumluluğu yoktur. Ek olarak üçüncü ülkelerden transit geçişe ait ithalat harçlarının ödenmesi, ithalat işlemlerinin yerine getirilmesi veya ithalat gümrüklemesinin yapılmasına ait herhangi bir sorumluluğu yoktur.

Bu noktada alıcı ithalat için gerekli işlemleri yapmaz veya geç tamamlar ise ürünler varış limanından çıkamayacağı için oluşacak masraflar alıcı tarafına ait olacaktır. Satıcının ithalat işlemlerinden sorumlu olması kararlaştırılacaksa bu durumda uygulanması gereken teslim şekli DDP olmalıdır.⁹⁶

2.3.1.7. DDP (Delivered Duty Paid)

Gümrük vergileri ödenmiş olarak teslim teriminde satıcı firma alıcı ile kararlaştırdıkları veya böyle bir yer açık olarak belirtilmemiş ise belirlenen varma yerinde ki ilgili noktada malların varış ülkesinde ki ithalat işlemleri tamamlanmış, gümrük vergileri dahil satıcı tarafından maliyeti karşılanmış biçimde alıcının adresinde boşaltılmaya hazır bir şekilde teslim edilmesi olarak tanımlanır.

Satıcı sözleşmede kararlaştırılan teslim yerine getirilene kadar tüm nakliye, gümrükleme maliyeti, vergi gibi masraflardan sorumludur. Dolayısıyla bu Incoterms® kuralında da varma yeri ile teslim yeri aynı anlama gelmektedir.⁹⁷

⁹⁴ Incoterms® 2020, DPU, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları,

⁹⁵ Incoterms® 2020, DPU, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları,

⁹⁶ Incoterms® 2020, DPU, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, s.74.

⁹⁷ Incoterms® 2020, DDP, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, s 83

Satıcı taraf, ürünlerin belirlenen teslim/varma noktasına nakliyesini organize etmeli ve bunun için eğer gerekiyor ise (örneğin fabrika liman arası iç nakliye gibi) ek iç taşımalar içinde organizasyon sağlamalıdır. Malların teslimi için gereken kontrolleri mevcut ise yine satıcı taraf sağlamalıdır. Kontrollere ait maliyetler satıcı tarafa aittir. Aksi durumda satıcı DDP teslim şekline ait sorumluluklarını yerine getirmemiş olacaktır ve oluşabilecek herhangi bir zarardan satıcı taraf sorumlu olacaktır. Satıcı teslim noktasında aracın boşaltılmasından sorumlu değildir. Fakat buna rağmen satıcı teslim sırasında aracın boşaltılmasını organize eder ise bunu alıcı tarafa rucü edemez.⁹⁸

Gümrükleme dahil masraf ve sorumluluk satıcıya ait olduğu için Incoterms® 2020 kurallarında bu konuda “satıcılar için azami sorumluluk” başlıklı uyarı notu düşülmüştür⁹⁹.

DDP, DAP teslim teriminde olduğu gibi, belirlenen varış yerine istinaden risk masraf ve sorumlulukların satıcıda olacak şekilde yükleme, ihracat belge, izin ve gümrük işlem ve masrafları, iç nakliye, taşıyıcıya teslim, taşıyıcıdan tahliye ve adrese teslim organizasyonunun gerçekleştiği terimdir. DAP’ tan farklı olarak bu terimde satıcı ithalat ülkesindeki gümrük işlem, harç, resim ve vergi ödemelerinden de sorumludur.

Bu kuralda dikkat edilmesi gereken husus satıcı, alıcının ülkesinde ithalat için gerekli işlemleri tamamlaması gerektiğidir, çoğu ülkede ithalat işlemlerini yapmak için varış ülkesinde kayıtlı vergi numarası olan bir şirkete sahip olunması gerektiğinden dolayı, DDP teslim şeklinin kullanım esnasında dikkat edilmesi gereklidir. Eğer satıcı ithalatçı organizasyonunu yapmayacağını düşünüyor ise, o zaman taraflar bunun yerine DAP şartlarında sözleşme yapmalıdır¹⁰⁰.

DDP navlun satıcının en çok masraf ve risk üstlendiği terim olarak ithalat gümrükleme de dahil olacak şekilde fiyat verilir. Ancak satıcı DPU’daki gibi alıcının deposunda boşaltma masrafından sorumlu değildir

Incoterms®2020 ile DDP teslim şekli için de tarafların kendi nakliye araçlarını kullanarak taşıma yapmalarına ilişkin düzenlemeler eklenmiştir.

⁹⁸ incoterms® 2020, DDP, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, ss.83-84

⁹⁹ Incoterms® 2020, DDP, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 84

¹⁰⁰ Global, Trade Finance, Incoterms® 2020 Rules A Short Summary of Key Changes, Advantages and Disadvantages. London 2020 s .11

DDP kuralı için ana problem satıcının alıcının ülkesinde yerleşik bir şirkete sahip olmadığı durumlarda yaşanan gümrüksel sıkıntılardır, fakat günümüzde bu sorunlar nakliye firmalarının yerleşik acentaları ile çözüme kavuşturulabilmektedir.

2.3.2. Deniz ve İç Suyolu Taşımacılığı İçin Kurallar

2.3.2.1. FAS (Free Alongside Ship)

FAS türkçe karşılığı ile gemi doğrultusunda teslim şeklinde satıcının ürünleri alıcı tarafından kararlaştırılan sevkıyat limanında ve anlaşılan geminin yanında, rıhtımda teslim etmesini veya zaten bu şekilde hazır olan malları tedaril ederek yine satıcı ile anlaşmasına bağlı kalarak teslim etmesi anlamına gelir. Mallara ait tüm sorumluluk ve risk gemi doğrultusunda teslim akabinde alıcıya geçer, oluşması durumunda hasar ve ziya alıcı tarafından üstlenilir.¹⁰¹

Alıcı kendi organize ettiği deniz nakliyesine ilişkin gerekli bilgileri; geminin adı, yükleme tarihi ve yükleme noktasını sağlamalıdır. Bu bilgilere istinaden alıcının organize ettiği gemi belirlenen süre içerisinde lıamına yanaşmaz, malları teslim almaz veya kararlaştırılan süreden daha önce mal alımını durdur ise mallard oluşan hasar/ziyaya ilişkin maliyet alıcı tarafından karşılanır (FAS B3)¹⁰². Tüm bu gecikmeden veya malların alınmamasından kaynaklı olarak oluşan farklı masraflardan yine alıcı sorumludur (FAS B9)¹⁰³.Tüm bunlar satıcının kararlaştırılan anlaşmaya sadık kalıp, ürünleri vaktinde teslim ettiği durumlarda geçerlidir.

Diğer kurallarda olduğu gibi alıcı kendi organize ettiği nakliye için açık bir yükleme noktası göstermemiş ise satıcı kendine en uygun noktada malları teslim edebilir. (FAS A2). Satıcı taraf, maların tesliminde gereken kontrolleri yaptırmalı ve masraflarını kendi hesabından ödemelidir (FAS A8) ve malların teslim edildiğine dair belgeleri alıcıya sağlamalıdır (FAS A6).¹⁰⁴

¹⁰¹ Incoterms® 2020, FAS, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 93

¹⁰² Incoterms® 2020, FAS, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 93

¹⁰³ Incoterms® 2020, FAS, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 93

¹⁰⁴ Incoterms® 2020, FAS, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları

Alıcı ve satıcı arasında yapılan anlaşma gereğince FAS teslim şekli içerisinde, aksi kararlaştırılmadı ise malların yükleme limanından yükleme limanından taşınması için gerekli organizasyonu sağlamalı ve maliyetini karşılamalıdır (FAS B4)¹⁰⁵.

Rıhtıma kadar gelen ürünler satıcının malların ihracat işlemlerini tamamlaması ve alıcıya teslim etmesi ile birlikte teslimat gerçekleşir. Bu noktadan sonra hasar ve kayıp riski alıcıya geçmektedir. Bu noktadan sonra alıcının sorumlulukları gemiye yükleme masrafları, navlun sözleşmesi ithalat işlemlerinin organize edilmesi ile tamamlanır.

FAS gemi şartı içerdiği için deniz ve iç su yolu taşımalarında kullanılabilir ve limandan limana olarak organize edilecek bir taşıma olmalıdır. FAS günümüzde nadiren kullanılsa da, ancak yine de alıcı veya geminin ekipmanı tarafından gemiye yüklenmek üzere iskeleye getirilen veya geminin yanına götürülen ağır yük sevkiyatlarda kullanılmaktadır.¹⁰⁶ Konteyner taşımalarında ise FAS yerine genellikle FCA tercih edilmektedir.

2.3.2.2. FOB (Free On Board)

FOB teslim şeklinde satıcı, alıcının belirlediği gemide yine alıcı tarafından belirlenmiş taşıyıcıya teslim edilmesini ifade etmektedir.¹⁰⁷

FOB teslim şekli için deniz taşımacılığına özel olarak ürünlerin hasarsız bir şekilde gemi bordasına yüklenmesi satıcı sorumluluğundadır, bu noktadan sonra sorumluluk alıcı tarafına geçer.

Alıcı tarafından herhangi bir yükleme yeri belirtilmemiş ise satıcı kendine uygun yükleme limanını seçip ürünleri teslim edebilir (FOB A2). Fakat uygulamada böyle bir durum söz konusu değildir. Çünkü alıcı tarafından yetkilendirilmiş taşıma sorumlusu gerekli organizasyonu yapıp iki tarafıda yönlendirmektedir. Teslimden sonra bütün masraflar alıcı hesabındadır (FOB B3).

Satıcı, malların teslim edilmesi için gereken kontrol işlemlerini gerçekleştirir oluşacak masraflardan sorumludur (FOB A8). Bu sorumluluğa ek olarak malların

¹⁰⁵ Incoterms® 2020, FAS, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları

¹⁰⁶ Global, Trade Finance, **Incoterms® 2020 Rules A Short Summary of Key Changes, Advantages and Disadvantages**, London 2020 s .11

¹⁰⁷ Incoterms® 2020, FOB Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 93.

teslimine ait belgeleri alıcıya sunmalıdır (FOB A6). Gemi küpeştesine kadar maliyet ve sorumluluk alıcıya ait olduğu için malların limana taşınmasına ait taşıma sözleşmesini, aksi kararlaştırılmamış ise, satıcı sağlamalıdır (FOB B4).

FOB teslim şekli kuralları gereği satıcı firma ülkesinden çıkışta gerekli gümrüksel prosedürü sorumluluğu ve maliyeti kendinde olmak üzere tamamlamalıdır (FOB A7). Fakat satıcının mallar için üçüncü bir ülkeden transit geçişi ile ilgili bir planı var ise bu işlemler alıcı hesabına ait olacaktır. Benzer şekilde varış ülkesinde gerekli ithalat işlemlerini tamamlama sorumluluğu alıcı tarafa aittir. FOB teslim şeklinde satıcı malların ihracat işlemlerini yerine getirmekle sorumludur. (FOB B7).

FOB terimi de FAS terimi gibi sadece kanal, nehir ve deniz taşımacılıklarında kullanılan bir teslim şekli olarak oluşturulmuştur ve uygulanabilmesi için limandan limana taşıma gerekmektedir.

Satıcının risk, sorumluluk ve masrafları da FAS terimi ile benzer şekilde düzenlenmiştir.¹⁰⁸ Ek olarak da malın gemi güvertesine yükleme ve elleçleme masrafları satıcı yükümlülüğündedir. Ro/Ro ya da konteyner trafiği durumlarında gemi küpeştesi sınırı pratikte anlam ifade etmediğinden FOB yerine FCA teriminin kullanılması daha uygun olacaktır.¹⁰⁹

2.3.2.3. CFR (Cost and Freight)

CFR terimine göre mallar satıcı tarafından taşıma sözleşmesi yapılmış ve navlunu ödenmiş olarak varış limanında alıcıya teslim edilmektedir. Fakat malların riski FOB' de olduğu gibi mallar yükleme limanında geminin küpeştesini aştığı anda yine alıcıya aittir. Yani satıcının yükün varış yerine hasarsız ulaşmış olması hakkında herhangi bir yükümlülüğü yoktur. Satıcı navlun bedelini ödeyip yükün teslimi için gerekli organizasyonu yaptıktan sonra, malın hasar durumunu takip etmek zorunluluğu yoktur. CFR teslim şekli için satıcının sigorta yapma sorumluluğu

¹⁰⁸ Rihtıma kadar gelen ürünlerin satıcının malların ihracat işlemlerini tamamlaması ve alıcıya teslim etmesi ile birlikte teslimat gerçekleşir. Bu noktadan sonra hasar ve kayıp riski alıcıya geçmektedir.

¹⁰⁹ Fatma Elif Çalık, **Uluslararası Ticarete Yenilenen Incoterms®2020 İle 2010 Kurallarının Karşılaştırılması** (Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2020, s. 66

düzenlenmemiştir, fakat alıcı sigorta yapmak isterse , alıcı sigorta ile ilgili talep edilen bilgileri satıcıya sağlamalıdır (CFR A5)¹¹⁰.

Satıcı malların teslim edilmesi için gereken kontrol işlemlerine ait masrafları ödemeli (CFR A8) ve malların teslim edildiğine dair alıcıya ayrıca ihbarda bulunmalıdır (CFR A10).¹¹¹ Taşıma sözleşmesi masrafları satıcıya ait olmak taşıma sözleşmesi düzenlemelidir. Satıcı CFR teslim şekli kuralları gereği organize ettiği yükleme için gerekli güvenlik önlemlerini almalıdır, bu durum CFR A4 maddesinde belirtilmiştir. Satıcı aynı zamanda varış tarihlerini, alıcının malı çekmesi için gerekli süreyi ve yüklemeye istinaden alıcı için gerekli evrakları alıcıya bildirmekle de yükümlüdür.

Taraflar arasındaki sözleşmede teslim limanı ve çıkış limanı bilgilerinin belirtilmesi önemlidir. Nitekim CFR gereğince sözleşmede belirtilen varış noktasına kadar masraflar satıcıya aittir. Satıcı, alıcısı ile anlaştığı üzere belirlenmiş varış limanı için gerekli taşıma belgesini masrafları kendisine ait olacak şekilde hazırlamalı ve taşıma belgesinin konusu, taşınan malları kapsamalı, yükleme için kararlaştırılan süre içerisinde olmalı, alıcıya varış limanında malları çekebilme kabiliyeti sağlamalı aynı zamanda alıcıya malların bir başka alıcıya devredebileceği (*negotiable form*) veya satış yapabileceği hakkı verebilmelidir. Bunlara ek olarak birden çok asıl olarak düzenlenmesi durumunda alıcıya asıl belgeler tam takım(*a full set of originals*) sunulmalıdır (CFR A6).

CFR teslim şeklinde ihracat işlemlerinin maliyet ve sorumluluğu satıcıya aittir (CFR A7)¹¹² . Ancak satıcının, malların ithalatı veya eğer var ise üçüncü ülkelerden transit geçişi, bu sırada gerekli gümrük işlemleri veya ithalat harçlarının ödenmesi ile ilgili herhangi bir sorumluluğu yoktur.İthalat için gerekli işlemler alıcının yükümlülüğündedir (CFR B7)¹¹³

¹¹⁰ Incoterms® 2020, CFR, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, s.105

¹¹¹ Incoterms® 2020, CFR, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, s.110

¹¹² Incoterms® 2020, CFR, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, s.107

¹¹³ Incoterms® 2020, CFR, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, s.104.

2.3.2.4. CIF (Cost Insurance and Freight)

CIF teslim şekli CFR terimi ile aynı şekilde satıcı ve alıcı arasında risk ve sorumluluk paylaşımını içermektedir. Her ikisinde de satıcı taşımaya dair aynı organizasyonları gerçekleştirme yükümlülüğü altındadır. Ancak CIF teslim şekli, CFR teslim şeklinden satıcının alıcı adına sigorta yapmakla yükümlü olması yönüyle ayrılmaktadır.

Malların gemiye yüklenmesi ile birlikte risk ve sorumluluk alıcı üzerine geçse bile satıcı minimum düzeyde sigorta yaptırmaktadır. Bu, Enstitü Kargo Hükümlerinde (C) veya benzerinde olacaktır. Satıcı, alıcıya sigorta poliçesini veya bir poliçe kapsamında düzenlenen bir sertifika vermelidir. Bu sertifika genellikle alıcının sigortalı olduğunu kanıtlar,¹¹⁴

İhracat için gerekli belgeleri, izinleri ve gümrük işlemlerini (CIF A7)¹¹⁵ ve ödemelerini gerçekleştirerek üretilen malın yüklenmesi, iç nakliyesi, gemiye yüklenmesine ek olarak minimum düzeyde sigortanın da yapılmasıyla organizasyonu tamamlar ve emtianın tesliminden sonra satıcı taraf alıcıya teslimin tamamlandığına dair ihbarda bulunmalıdır (CIF A10). Sigorta değeri malın CIF değerinin %110' u olacak şekilde hesaplanır (CIF A5).

ICC sigorta konusunu genel olarak terimlerle birlikte taşınan mal değeri doğrultusunda dar veya geniş kapsamlı olarak revize etse de yine de taraflar arasında anlaşmaya da açık bırakmıştır. Taraflar aralarında anlaştıkları takdirde istedikleri kapsamda sigorta yaptırabileceklerdir.¹¹⁶¹¹⁷

CIF teslim şekli için satıcı malların ihracatı için gerekli işlemleri yerine getirmelidir. Bu işlemlerin sorumluluğu ve maliyeti satıcıya aittir (CIF A7). Fakat satıcının, malların ithalatı veya eğer var ise üçüncü ülkelerden transit geçişi, bu sırada gerekli gümrük işlemleri veya ithalat harçlarının ödenmesi ile ilgili herhangi bir sorumluluğu yoktur. İthalat için gerekli işlemler alıcının yükümlülüğündedir. (CIF B7)¹¹⁸

¹¹⁴ Global, Trade Finance, **Incoterms® 2020 Rules A Short Summary of Key Changes, Advantages and Disadvantages**, London 2020 s. 11

¹¹⁵ Incoterms® 2020, CFR, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları s.118

¹¹⁶ Incoterms® 2020, CFR, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları s.118-119

¹¹⁷ Çalık, s. 66

¹¹⁸ Incoterms® 2020, CFR, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

INCOTERMS 2020 İLE GETİRİLEN DEĞİŞİKLİKLERİN VAKA ANALİZİ

ÇERÇEVESİNDE DEĞERLENDİRMESİ

Araştırmamızın üçüncü ve son bölümü seçilen yargıtay kararlarının ve vaka analizinin altı ana başlıkta incelenmiş olduğu kısımdır. Uyuşmazlık konusu, davacının iddiaları ,davalıların savunmaları,yerel mahkeme ve temyiz mahkemesi kararlarını ve son olarak yeni versiyon ile gelen değişiklikler çerçevesinde vaka ve kararların yorumlandığı bölümlerden oluşmaktadır. Sonuç bölümünde yapılmış olan yorumlar, okuyuculara değişikliklerin ne kadar önemli sonuçlar doğurabileceğini göstermeye yöneliktir. Gerçekleşmiş ve karara bağlanmış bu vakaların yeni güncellemeler ile nasıl farklı sonuçlar doğuracağı ve ortaya çıkabilecek farklı yorumlara değinilmiştir.İncelenen yargıtay kararları, Incoterms 2020 ile beraber gelen en önemli değişikliklerin gerçek ticaret hayatında yaşanan olaylar çerçevesinde somut örnekler ile anlatabilmesini ve okuyuculara daha belirgin bir bakış açısı sunabilmek amacı ile seçilmiştir.Vaka analizinde aynı yargıtay kararları gibi teslim şekilleri içerisinde yapılmış değişikliklerin oluşturabileceği farklı bir senaryonun incelemesidir.

Teslim şekilleri ile getirilmiş değişiklikler soyut olarak sıranlanmasının yanı sıra aşağıdaki karar ve vaka analizleri ile kullanıcılara daha net, somut ve anlaşılır şekilde anlatılmış, Incoterms 2020 içerisinde ki ana hedeflerden biri olan;kullanıcılara daha kolay bir kullanım sunma hedefi ile hareket edilmiştir.

3.1. YARGITAY 11.HUKUK DAİRESİ’NİN 4.2.2021 TARİHLİ, 2020/134 E. VE 2021/847 K. SAYILI KARARI

3.1.1. Uyuşmazlık Konusu

Dava “DAP” teslim şekli ile organize edilen uluslararası kara yolu taşıması sırasında gerçekleşen hırsızlık olayına dair taraflar arasında gerçekleşen anlaşmazlıklardan dolayı talep edilen rücu tazminat istemine ilişkindir. (EK 1)

ICC tarafından yayınlanan teslim şekillerinden biri olan “DAP” teslim şekli itibari ile , taşıması gerçekleşen malların alıcı firmanın adresine ulaşması ve teslime

hazır hali gelmesi ile satıcının ve taşıyıcısının yükümlülüğü son bulacaktır, boşaltma sorumluluğu ve bu noktadan sonraki diğer riskler alıcıya aittir.

Dava konusu uyuşmazlığın dayandığı olgular ise şu şekildedir:

1. Satıcı ve alıcı tarafından Incoterms DAP teslim şekline dayanan bir alım satım sözleşmesi mevcuttur.
2. Sözleşmeye istinaden satıcı firma davaya konu olan pik döküm emtiasının taşınması için Davalı H... A.Ş. firmasına yetki vermiştir.
3. Davaya konu emtianın Bursa'dan İtalya'nın Torino kentine taşınması, Davalı H... A.Ş ve fiilen taşıyıcı olarak diğer davalı alt taşıyıcı B... Ltd Şti aracılığı ile organize edilmiştir.
4. Konu pik döküm emtiasına ait taşıma aracı 22.06.2012 Cuma günü alıcı firmanın fabrika sahasının içerisine girdiği ,fiş ve belge düzenlenerek bir gece burada kaldığı, tahliye işlemi gerçekleştirilememesi ve boşaltmanın pazartesi günü yapılacağı ifade edilerek, bizzat alıcı firma (IVECO) görevlileri tarafından fabrika tesislerinden çıkmak zorunda bırakılmıştır.
5. Yine alıcı firma yetkilileri talimatı ile fabrika sahası dışındaki alana park edilmesi istenmiştir. Fabrika otoparkı karşısındaki otoparkta bekletildiği sırada, sözleşmeye ve sigortaya konu malların 23.06.2012 tarihinde çalınmak suretiyle tamamen zayi olduğunu anlaşılmaktadır.
6. Meydana gelen bu riziko sonrasında davacı ... şirketinin 27.11.2012 tarihinde dava dışı sigortalısının 40.621,95 Euro ödeme yaptığını ileri sürerek, rizikonun meydana gelmesinde sorumlu bulunan davalılardan hasar bedelinin rücu ve müteselsilen tazminini talep etmiştir.

Gerçekleşen bu somut olay için davacı adına yurtdışında düzenlenen eksper raporunda ki bilgi ve tespitlere istinaden , nakliye aracının teslim adresine ulaştığı ve araç sürücüsü yükü teslim hazır olduğu halde, alıcı tarafından yükün boşaltılmamasına ek olarak fabrika içerisinde ki güvenli alanda beklenmesine firma güvenlik görevlilerinin izin vermemesi üzerine fabrika sahasından dışarı çıkarılması ve kendisine gösterilen güvenlik konusunda herhangi bir önlem alınmamış olan bekleme sahasına yönlendirildiği ortaya çıkmıştır. Güvenlik konusunda riskli olan bu bölgede gerçekleşen hırsızlık olayı neticesinde alıcı taraf zarara uğramıştır.

Davalı taşıyıcıya zararın meydana gelmesinde bir kusur izafe edilip edilemeyeceği hususu değerlendirilerek bir karar verilmesi gerekirken, hatalı değerlendirmeye hüküm tesisi doğru olmamış, bu nedenle davalılar vekillerinin temyiz itirazlarının kabulüyle hükmün temyiz eden davalılar yararına bozulmasına karar verilmiştir.

3.1.2. Davacının İddiaları

Davacı vekili, davacı ... sigorta şirketinin, dava dışı sigortalısı C... A.Ş arasında nakliyat rizikolarına karşı düzenlenen sigorta poliçesi gereği , taşıma sırasında çalınan ve tamamen zayi olan mallar için dava dışı sigortalısına 40.621,95 Euro ödeme yaptığını ileri sürerek, rizikonun meydana gelmesinden sorumlu bulunan davalılardan hasar bedelinin rücuen tazminini talep etmiştir.

3.1.3. Davalıların Savunması

Davalı H...A.Ş vekili, fiili taşıma işinin diğer davalı tarafından gerçekleştirildiğini, somut olayda müvekkilinin herhangi bir kusuru bulunmadığını, çalınma olayının sorumlusu olarak, malların boşaltılmaya hazır halde fabrika sahasına gelmesine rağmen, güvenli ve korumalı fabrika sahasından çıkarılıp, güvenlik konusunda sorunlu olan hırsızlık hadisenin gerçekleştiği bölgeye taşıma aracını yönlendiren davadışı alıcı firma olduğunu ve bu durumdan taşıyıcının sorumlu olmalıydığı savunarak , davanın reddini talep etmiştir.

Davalı B.. Ltd Şti. vekili, müvekkilinin konu zayıttan sorumlu olmadığını , taşıma işini tamamladıktan sonra yükü ile beraber fabrika sahası dışında riskli bir bölgeye park etmesi yönünde talimat veren İtalya'daki alıcının sorumlu olduğunu, taşımanın uluslararası kara yolu ile eşya taşıma (CMR) sözleşmesindeki hükümlere tabi olduğunu ve kusurlu bir hareketi olmayan müvekkiline herhangi bir sorumluluk yüklenemeyeceğini savunarak , davanın reddini talep etmiştir.

Davalı E... A.Ş vekili , müvekkilince mesuliyetine güvence sağlanan taşımaya konu emtianın mal mukabili satışla satıldığı ve DAP teslim şekline istinaden taşınan malın alıcısına teslim hazır şekilde anlaşılan adrese getirdikten sonra tüm risk ve sorumluluğun alıcıya geçtiğini savunduktan sonra , alıcının ağır kusurlu talimatı nedeni ile gerçekleşen hırsızlık olayının uluslararası kara yolu ile eşya taşıma çerçevesinde

taşıyana dolayısıyla da müvekkiline sorumluluk yüklenemeyeceği gibi davacının sigortalısına yaptığı ödemenin zaten rücu konusu da yapamayacağını, somut olay konusu hırsızlık hadisesine benzer rizikoların müvekkilinin düzenlediği mesuliyet poliçesinin kapsamı dışında tutulduğunu savunarak, davanın reddini talep etmiştir.

3.1.4. Yerel Mahkemenin Kararı

Mahkeme değerlendirmesi neticesinde, davalı E... A.Ş., yönünden rizikonun CMR Sigortası teminat dışı haller" başlığı altındaki 3. maddesindeki düzenlemeler çerçevesinde açıkça sigorta güvencesi dışında bırakıldığı, davalı ... şirketinin düzenlediği poliçe kapsamında tazminat yükümlülüğü bulunmadığı gerekçesiyle davalı E... sigortaya karşı açılan davanın reddine karar verilmiştir.

Davanın diğer davalılar yönünden kabulü ile, 40.621,95- euro'nun (davalı H... Lojistik yönünden 07.01.2013 tarihi, davalı B... Nakliyat yönünden dava tarihinden itibaren işleyecek) yıllık %5 faiziyle birlikte bu davalılardan alınarak davacıya ödenmesine karar verilmiş; davalı H... A.Ş. vekili ile davalı B... Ltd. Şti. vekili tarafından istinaf yoluna başvurulmuştur.

Bölge Adliye Mahkemesi tarafından, malların alıcı firma adresine ulaşip, ilgili fabrika otoparkına alındığı, fiş ve belge düzenlenerek bir gün burda kaldıktan sonra boşaltma işleminin pazartesi günü yapılacağı belirtilerek güvenli fabrika otoparkı sahasından çıkarılıp, farklı bir otoparkta bekletildiği, hırsızlık olayının da burda gerçekleştiği, hırsızlığa konu olan ürünlerin henüz tesliminin gerçekleşmediği, araç şoförünün ihtiyacı için aracı kitleyerek ayrılması üzerine hırsızlığın meydana geldiği ve bu durumun mahkemece CMR 17/2¹¹⁹ gereği yüklü iken aracın kilitli olsa da bırakılmasının ve tüm önlemleri alması halinde taşıyanın sorumlu olmadığı fakat taşıyıcı tüm önlemleri almadı ise kusur olacağı belirtilmiştir. Konu olayda taşıyıcının hafta sonu nedeniyle teslim yapılamayabileceğini öngörmesi ve basiretli bir tacire yakışacak azami özeni göstermesi gerektiği, emtianın alıcı adresine ulaşması ancak hemen boşaltılmamasının teslimi kabule ve alıcıyı kusurlu saymaya yeterli olmadığı,

¹¹⁹ CMR M. 17/2 uyarınca: "Eğer kayıp, hasar veya gecikme istek sahibinin hatası veya ihmalden, taşımacının hatasından değil de, istek sahibinin verdiği talimattan, yüke has bir kusurdan yahut da taşımacının önlenmesine olanak bulunmayan durumlardan ileri gelmiş ise, taşımacı sorumlu tutulamaz." denilmektedir.

taşıyıcının özen mükellefiyeti devam ederken oluşan hırsızlık ve zarar sebebiyle davalıların davacıya karşı CMR 34¹²⁰ gereği müteselsilen sorumlu oldukları gerekçesiyle davalı H... A.Ş. vekili ile davalı B... Ltd. Şti. vekilinin istinaf başvurusunun esastan reddine karar verilmiştir.

Kararı davalı H... A.Ş. vekili ile davalı B... Ltd. Şti. vekili temyiz etmiştir.

3.1.5. Temyiz Mahkemesinin Kararı

Dava, uluslararası kara yolu ile eşya taşıma (CMR) sözleşmesinden kaynaklanan rücu tazminat istemine ilişkindir.

Yetkili mahkeme tarafından verilen kararda ; “Davalı H... A.Ş. tarafından Bursa'dan İtalya'nın Torino kentine taşınması üstlenilen, davacı ... şirketinin de sigortalısına ait olan pik döküm emtiasının, diğer davalı alt taşıyıcı B... Ltd Şti tarafından fiilen taşındığı, taşıma aracının 22.06.2012 Cuma günü alıcı firmanın fabrika sahasının içerisine girdiği, bir gece burada kaldığı, tahliye işlemi gerçekleştirilememesi nedeniyle bizzat alıcı firma (IVECO) görevlileri tarafından fabrika tesislerinden çıkmak zorunda bırakıldığı ve onların talimatıyla fabrika sahası dışındaki alana park ettiği ancak burada park halinde iken aracın yükü birlikte çalındığı ihtilafsızdır” yorumu mevcuttur.

Mahkemece, CMR 17/1. Maddesi ¹²¹ gereğince taşınan eşyanın varma yerinde teslim alınan haliyle alıcısına teslim borcunun bulunduğu ve kural olarak yükleme yerinden varış mahalline kadar taşıdığı eşyaya gelecek zararlardan sorumlu olduğu, somut olayda da taşıyıcı davalıların yükün tesliminden önce taşıma konusu eşyada meydana gelen zarar ve buna bağlı olarak yapılan ödemeden sorumlu oldukları kabul edilmiştir.

Dava konusu taşımada öngörülen "DAP" teslim şekli itibariyle, taşıyıcının taşıma yükümü taşımaya konu malların dava dışı alıcı firmanın teslim adresine

¹²⁰ CMR M. 34 uyarınca: “Tek bir mukaveleyle düzenlenen taşıma, kara yolu taşımacıları tarafından ortaklaşa yapıldığında, tüm taşımanın yapılmasından her biri sorumludur. İkinci taşımacı ile onu takip eden taşımacılar, malları ve sevk mektubunu kabul etmiş olmaları dolayısıyla ve sevk mektubundaki koşullar altında anlaşmaya katılmış olurlar.”denilmektedir.

¹²¹ CMR 17/ 1. Taşımacı, yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybindan ve doğacak hasardan sorumludur

ulaşması ve teslim hazırlanma gelmesi ile son bulacaktır. Bu noktadan sonra talimat vermek ve yükü boşaltma sorumluluğu teslim alana geçer.

Konu olayda davacı ... adına yurt dışında düzenlenen 22.10.2012 tarihli eksper raporunda, taşımanın yapıldığı tırın 22.06.2012 Cuma günü malların teslim edileceği adrese yani IVECO Fabrika sahasına ulaştığı ve araç sürücüsü yükü teslim hazırlanma halde, malın alıcısı tarafından yük boşaltılmadığı gibi, fabrika sahası içinde güvenli bekleme noktası bulunduğu halde, alıcının güvenlik görevlileri tarafından fabrika sahası dışına çıkarıldığı ve kendisine gösterilen güvenlik riski yüksek yerde park etmesinin sağlandığı ve hırsızlık olayının da burada meydana geldiğinin anlaşılmasına göre, davalı taşıyıcıya yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda zararın meydana gelmesinde bir kusur izafe edilip edilemeyeceği hususu değerlendirilerek bir karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde hatalı değerlendirmeye hüküm tesisi doğru olmamış, bu nedenle davalılar vekillerinin temyiz itirazlarının kabulüyle hükmün temyiz eden davalılar yararına bozulması gerekmiştir.

3.1.6. Sonuç ve Yorum

Konu olay içerisinde CMR kara yolu sözleşmesi ile organize edilen bir kara yolu taşıması sırasında gerçekleşen hırsızlık olayı sonucunda Davacı sigortacı şirketinin Davalı firmalardan rücu tazminat istemesine ilişkin talebi mevcuttur. Çalışmada yapılan tespitler ışığında;

1. Öncelikle konu yükleme “DAP” teslim şekline göre organize edilmiştir ve “Belirlenen yerde teslim” şartlarına göre taşınacak olan emtianın satış sözleşmesinde kararlaştırılan teslim noktasında veya taraflarca açık olarak kararlaştırılmamış ise belirli varış yerine gelen taşıma aracında boşaltılmaya hazır biçimde malların alıcıya teslim edildiği ve bu noktadan sonra hasar riskine ait sorumluluğun satıcıdan alıcıya geçtiği teslim şeklidir. Satıcı taraf taşımaya konu emtianın kararlaştırılan varış yerine kadar tüm masraf ve hasar riskini üstlenir. Mallara ilişkin hasar ve ziya teslim/ varma noktasında alıcıya geçer. Bu bilgilerden anlaşılacağı gibi, DAP teslim şekli kurallarında malların teslim yeri ile varış yeri aynı yerdir. Satış sözleşmesinde kararlaştırılan teslim /varış yeri noktasına kadar yapılan masraflar satıcıya, teslimden sonra boşaltma dahil masraflar

alıcıya aittir. Aksi taktirde satıcı yükümlülüklerini yerine getirmemiş olur ve oluşabilecek her türlü zarardan alıcıya karşı sorumlu olur.

2. Bu açıklamalar dikkate alınıp konu vaka incelendiğinde taşıyıcı firma DAP teslim şekline uygun olarak fabrika sahasına ürünleri getirmiş, fabrika otoparkına giriş işlemi, fiş ve belge düzenlenerek kanıtlanmış, teslimi ilişkin düzenlenen bu belgelere istinaden yükün boşaltması satıcı, gönderici sorumluluğunda olmadığı için yük teslim edilmiş sayılmalıdır ve bu noktadan sonra tüm risk ve sorumluluk alıcı tarafına geçmiştir. Taşıma aracı bir gün fabrika otoparkında kaldıktan sonra boşaltma işleminin pazartesi günü yapılacağı belirtilerek güvenli fabrika otoparkı sahasından alıcı firma çalışanlarının talimatı ile fabrika otoparkı karşısında güvenlik konusunda noksanlı bölgeye yönlendirilmiştir. Bu noktada CMR17/2’de belirtildiği gibi “Eğer kayıp, hasar veya gecikme istek sahibinin hatası veya ihmaliinden, taşımacının hatasından değil de, istek sahibinin verdiği talimattan, yüke has bir kusurdan yahut da taşımacının önlenmesine olanak bulunmayan durumlardan ileri gelmiş ise, taşımacı sorumlu tutulamaz.” Bu madde ve teslim şeklinin yükümlülükleri açısından konu vakada sorumlu ve masrafa katlanma yükümlüsü davadışı alıcı firma IVECO firmasıdır.
3. Ek olarak Davalı H...A.Ş vekili, fiili taşıma işinin diğer davalı tarafından gerçekleştirildiğini, somut olayda müvekkilinin herhangi bir kusuru bulunmadığını belirtmesi doğru olmamıştır. Incoterms teslim şekilleri alıcı ve satıcı sorumluluklarını düzenler, DAP teslim şekline göre satıcı varış yerine kadar malların riskine katlanmakla yükümlüdür.
4. Vakayı Incoterms 2020 içerisinde yeni düzenlenen DPU teslim şekli ile organize etmek, bu tarz riskleri ve sorumlulukların dağılımını kesin ve net bir ifade ile belirlemeyi kolaylaştıracaktır. DPU teslim şeklinde DAP teslim şeklinden farklı olarak boşaltma işlemi için gerekli ekipmanın sağlanması dahil olmak üzere maliyet, sorumluluk ve risk gönderici, satıcı firmaya aittir. Konu olayın DPU teslim şekli ile düzenlendiği varsayılr ise hırsızlık olayı sonucunda oluşan kaybın sorumlusu gönderici firma olacaktır. Nitekim yükün boşaltılma işlemi gerçekleşmemiş, fabrika

çalışanları tarafından sahadan çıkarılan aracın güvenli bir bekleme yeri bulma sorumluluğu yine göndericide olacaktır. Bu durumda sorumlu firma olarak satıcı firma ve gerçek taşıyıcı olacaktır.

Şekil 3: Incoterms® 2020 DAP ve DPU Teslim Şekli Karşılaştırması



Kaynak : <https://www.tibagroup.com/blog/incoterms-2020> (Erişim Tarihi : 12/12/2020)

Şekil 3 içerisinde belirtildiği gibi boşaltma sırasındaki risk ve maliyet satıcı firmaya ait yükümlülüklerdir.

3.2. YARGITAY 11.HUKUK DAİRESİ'NİN 28.05.2014 TARİHLİ, 2014/3551 E. VE 2014/9934 K. SAYILI KARARI

3.2.1. Uyuşmazlık Konusu

Incoterms 2010 ve öncesi kurallara göre, CIF ve CIP teslimat kuralları standart olarak minimum teminata sahipti ve her 2 teslim şeklide dar kapsamlı bir nakliyat sigortasını ifade ediyordu. Incoterms® 2020 ile beraber CIF ve CIP teslim şekillerine ait asgari sigorta kapsamı belirlenmiştir. CIF teslim şeklinde sınırlı kapsamlı bir sigorta [Örneğin; ICC C Kızı] yeterli iken, CIP Teslim şeklinde satıcının tüm riskleri içine alacak biçimde [Örneğin; ICC A Kızı] bir sigorta yapması zorunlu hale getirilmiştir.

Taraflar arasında görülen konu davada CIF 2000 teslim şekline göre bir alım satım sözleşmesi düzenlenmiştir. Alıcıya hasarlı şekilde teslim edilmiş olan ürünler için davacı sigorta şirketinin davalı nakliye şirketinden sigortalı firmaya ödenen tazminatın karşılığını talep etmesine ilişkindir. (EK 2)

Dava konusu uyuşmazlığın dayandığı olaylar ise şu şekildedir:

1. Alıcı ve satıcılar arasında CIF 2000 teslim şekline göre bir alım satım sözleşmesi düzenlenmiştir.

2. satıcı tarafından yapılan yüklemede 5 farklı alıcıya parsiyel olarak teslim sırasına göre konteyner içerisine yüklemesi yapılmıştır.
3. Türkiye’den İngiltere’ye sevk edilen konu yükün ambalajlarının deforme olduğu belirlenmiştir.
4. Alıcıya hasarlı olarak teslim edildiği ileri sürülen malzemeler için davacı müvekkili tarafından sigortalıya 1.468,32 GBP ödeme yapılmıştır.
5. Davacı tarafından sigortalıya ödenmiş olan tazminatın davalıdan tahsiline karar verilmesini istemiştir.

3.2.2. Davacının İddiaları

Davacı vekili, taşıma sırasında yeterli dikkat ve özeni göstermediği ve alıcısına hasarlı şekilde teslim edildiği gerekçesi ile davacı tarafından sigortalıya ödenmiş olan 1.468,32 GBP karşılığı 3.821,74 TL sigorta tazminatının ödeme tarihinden itibaren avans faiziyle birlikte davalıdan tahsiline karar verilmesini istemiştir.

3.2.3. Davalıların Savunması

Davalı vekili, taşınan emtianın hasara uğramadığını dolayısıyla CMR 17’de yer alan şartların gerçekleşmediğini savunarak, davanın reddini istemiştir.

Davalı vekiinin savunmasını dayandırdığı CMR 17 maddeleri aşağıda ki gibidir;

Taşımacının Sorumluluğu Madde 17

MADDE 17

1. Taşımacı, yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybindan ve doğacak hasardan sorumludur.
2. Eğer kayıp, hasar veya gecikme istek sahibinin hatası veya ihmaliinden, taşımacının hatasından değil de, istek sahibinin verdiği talimattan, yüke has bir kusurdan yahut da taşımacının önlenmesine olanak bulunmayan durumlardan ileri gelmiş ise, taşımacı sorumlu tutulamaz.
3. Taşımacı taşımayı yapmak için kullandığı kusurlu taşıtları, bu taşıtı kiraladığı kişinin veya vekilinin yahut çalışanlarının hata ve veya ihmallerinden dolayı sorumludur.

4. Madde 18 paragraf 2 ila 5'e uygun olmak üzere kayıp veya hasar durumları aşağıda belirtilen koşullardan bir veya bir kaçının doğal sonucu olan özel risklerden doğmuş ise, taşımacı sorumlu tutulamaz.
 - a) Kullanılmasında anlaşmaya varılmış ve sevk mektubunda açıkça belirtilmiş olduğu üzere, madeni levha ile kaplanmamış açık taşıtlar kullanılması,
 - b) Ambalajlanmadıkları veya kötü ambalajlandıkları zaman, özellikleri gereği fire veren veya hasara uğrayan malların ambalajlanmaması veya hatalı ambalajlanmış olması,
 - c) Yükün gönderici, alıcı veya bunlar adına hareket eden kişiler tarafından alınması, taşınması, yüklenmesi, yığılması veya boşaltılması,
 - d) Özellikle kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire yahut da güve ve haşerattan kısmen veya tamamen zarar görebilecek malların özelliği,
 - e) Sandık veya paketlerin üzerindeki marka veya numaraların yetersiz veya hatalı oluşu,
 - f) Canlı hayvan nakli,
5. Kayıp, hasar ve gecikmeye neden olan faktörlerden bazıları bakımından bu maddeye göre sorumlu olduğu faktörlerin kayıp, hasar ve gecikmeye yaptıkları katkı oranında sorumlu olacaktır.¹²²

3.2.4. Yerel Mahkemenin Kararı

Mahkemece yapılan değerlendirme sonucunda aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır;

1. Kara yolu ve denizyolu ile yapılan sevkiyatlarda yol ve iklim koşullarına bağlı olarak oluşan moment, titreşim ve diğer etkilere bağlı olarak yüklenen malın sevkiyat süresince ve parsiyeli olarak taşınan beş farklı malın alıcılara teslim sırasına göre serbest kalan taşımaya konu sigortalı kolilerin birbiri üzerine düşmesi sonucu zarar gördüğü,

¹²² Tugem, **Taşımacının Sorumluluğu** (Md: 17 - 29) Mevzuat <https://www.tugem.com.tr/mevzuat?mlid=2602>

2. Palet ve kolilerin düşmesini engellemek üzere palet ve kolilerin taşıma aracı olan konteyner içerisinde mutlaka bağlama işleminin gerçekleştirilmesi gerektiği,
3. Incoterm 2000 CIF satış ve teslim şekli ile çekişmeye konu hasarın meydana gelmesinde dava dışı gönderici firmanın sigortalı malların taşımayı yapan araca yüklenmesinde, istiflenmesinde ve bağlanmasında gerekli özeni göstermediği,
4. Konteyner içinde sabitlenmeyen palet ve kolilerin hareket ederek birbirlerine zarar vermiş olduğu, yani hasar ile dava dışı göndericinin eylemi arasında uygun illiyet bağının olduğu,
5. 5.Yükleme konusunda sözleşmeye ya da konşimentoya yüklemekten göndericinin sorumlu olacağı yönünde bir şart konulmadığı, bu durumda zarardan dava dışı sigortalı alıcının %50 oranında müterafik kusurunun olduğu,
6. Davalı taşıyıcının ise CMR Konvansiyonu'nun 8/1-b maddesi uyarınca yüklenen malların gerek ambalaj gerekse yüklenme biçimini kontrol etmeden malları teslim aldığı, bu durumda davalı taşıyıcının da %50 oranında müterafik kusurunun olduğu, müterafik kusurlar gözönüne alındığında tespit edilen 3.821,74 TL zarar bedelinin %50'sine tekabül eden 1.910,87 TL'sinden davalı taşıyıcının sorumluluğunun bulunduğu gerekçesi ile davanın kısmen kabulüyle 1.910,87 TL asıl alacağın 05.10.2010 ödeme tarihinden itibaren ticari avans faizi ile birlikte davalıdan tahsiline karar verilmiştir.

Kararı, davalı vekili temyiz etmiştir.

3.2.5. Temyiz Mahkemesinin Kararı

1. Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, davalı vekilinin aşağıdaki bendin kapsamı dışında kalan sair temyiz itirazları yerinde değildir.
2. Ancak, mahkemece kabul ve red edilen miktarlar eşit olmasına rağmen, davalı lehine eksik vekalet ücretine hükmedilmesi doğru olmamış, kararın

bu sebeple temyiz eden yararına bozulmasına karar vermek gerekmiş ise de; bu yanlışlığın giderilmesi yeniden yargılama yapılmasını gerektirmediğinden, kararın Hukuk Usulü Mahkemeler Karar (HUMK) 'nın 438/7. maddesi uyarınca düzeltilerek onanmasına karar vermek gerekmiştir.

3.2.6. Sonuç ve Yorum

Çalışmada yapılan tespitler ışığında;

1. Konu olayda taraflar açısından yapılmış olan ilk yanlışlık, yükleme süreci hakkında sözleşmeye veya konşimentoya göndericinin sorumlu olacağı yönünde bir şart konulmamasıdır. Bu eksiklikten dolayı alıcı ve taşıyan konu hasardan dolayı sorumlu tutulmuşlardır.
2. CIF teslim şekline göre risk ve sorumluluk gemi küpeştesinde karşı tarafa geçtiği için gemi taşıması dahil olmak üzere sonraki sorumluluk ve risk alıcıya aittir.
3. 3. Incoterms 2020 kapsamında getirilen asgari teminat kapsamı ile CIF ve CIP teslim şekilleri için farklı asgari teminat şartları getirilmiştir. Konu olay için CIF dar teminat kapsamı ile konu vakada ki zarara ilişkin masraflar teminat dışı kalmaktadır. Nitekim Incoterms 2020 CIF dar teminat kapsamı ile malların çeşitli vasıtalarla gerçekleştirilen sevkiyatlar esnasında, üründe oluşacak kısmi hasar (geminin karaya oturması, alabora olması, çatışması, aracın çarpması , çarpışması , devrilme, yol çökmesi, seylap, dere taşması, hattan çıkma vb yangın infilak gibi) sonucu kayıplarını güvence altına alan bir teminattır. Fakat Incoterms 2020 CIP geniş teminat ile konu vakadaki gibi istifleden kaynaklı hasara ilişkin rizikolar teminat altına alınmaktadır.

Şekil 4: Incoterms® 2020 CIP ve CIF Teslim Şekli Karşılaştırması



Kaynak : <https://www.tibagroup.com/blog/incoterms-2020> (Erişim Tarihi : 12/12/2020)

Sigorta kapsamında dikkat edilmesi gereken bir diğer durum ise bu noktada geniş teminat ile sigorta yapılmış olsa bile aksine anlaşma yoksa, sigortacı malların güverte altında, yani güverteye nazaran daha güvenli olan ambar içerisinde nakledileceğini farz ederek prim tespit etmektedir. Bu sebep ile ürünlerin güvertede taşınması durumunda sigortacının sorumluluğu, (C) klozu teminatı ile sınırlandırılmış olmaktadır, teminat all risk olsa dahi mallar güvertede taşındığı için bu durum geçerlidir.

Fakat sigortalı tarafın önceden bildirimde bulunmasına istinaden, ek prim karşılığında, güvertede taşınan mallara da geniş teminat verilebilme şansı mevcuttur. İthalat ve ihracatta, malların gemiden boşaltılmasını takiben, gümrük sahasında geçen bu süre içerisinde (C) klozu ile sadece yangın rizikosu teminat altındadır; geniş teminat verildiğinde ise depodaki bekleme, geniş teminat ile alınmış tüm teminatlar için geçerlidir.

3.3. VAKA ANALİZİ

3.3.1. Uyuşmazlık Konusu

Dava konusu uyuşmazlığın dayandığı olaylar şu şekildedir (EK 3):

1. Internationa Carpet GMBH ile Antep Lüks Halı AŞ firması arasında Incoterms 2020 FCA teslim şekline dayanan alım satım sözleşmesi oluşturulmuştur.
2. FCA teslim şekli gereği alıcı firma Iskenderun limanından Hamburg limanına teslimi organize etmiş ve taşınmasını sağlamıştır.

3. Akreditif şartları gereği Incoterms 2020 FCA teslim şekline de uygun olacak şekilde düzenlenen konşimento evrağı yükleyici Antep Lüks Halı AŞ firmasına gönderilmiştir.
4. Konşimentoda konteynerin varma limanında kullanımı için 7 günlük serbest zaman yer almaktadır ve bu sürenin ardından gün üzerinden bekleme parası doğmaya başlayacaktır.
5. Gönderici firmanın evrak tesliminde gecikmesi nedeniyle varış yapan yükler çekilememiş ve varış limanında extra masraflar oluşmuştur.
6. Davacı Almanya menşeli Internationa Carpet GMBH vekili, Davalı Antep Lüks Halı AŞ firmasından kaynaklı oluşan bu ek masrafların tahsilini talep etmiştir.

3.3.2. Davacının İddiaları

Incoterms 2020 FCA teslim şekli ile akredifli olarak organize edilen yükleme Incoterms 2020 teslim şekillerine uygun biçimde alıcı Internationa Carpet GMBH'nin nakliyecisi dava dışı... Uluslararası Tasımacılık AŞ.'ye verdiği "On Board" ibareli konşimento (yükleyicinin yükleme talimatına istinaden) hazırlanması ve yükleyiciye akreditif şartları gereğince teslim edilmesinden sonra, yükleyici Antep Lüks Halı AŞ firmasının yetkilisinin izinli olması sebebiyle davalının orjinal evrakları bankaya teslim edilmemesi ve Hamburg limanında kalan malların 45 gün süre ile çekilmemesinden kaynaklı oluşan masrafın müvekkilince ödendiğini, davalının şirket çalışanı ... ile davacı şirket çalışanı ... arasında yapılan elektronik posta görüşmeleri yapıldığını ve davalı şirket çalışanının açık şekilde izinli olmasından dolayı evrakların bankaya teslim edilmesinin atlandığını belirtmesi, gemi acentasına yapılan gecikme (*detention*)¹²³ ve sürastarya (*demurrage*)¹²⁴ masraflarına dair 08/08/2020 tarihli 2

¹²³ Konteynerin gönderilen tarafından tesellümünden sonra, navlun sözleşmesinde kararlaştırılan sürede (serbest zaman) veya böyle bir süre yok ise, makul bir süre içerisinde boş olarak taşıyana veya temsilcisine iade edilmez ise, "konteynerin gecikmesi" ("container detention") ortaya çıkar. Konteynerin beklemesinden farklı olarak, gecikme hâlinde taşıyanın konteyner üzerinde kontrolü yoktur. Konteyner gönderilenin zilyetliğindedir.

Yükleme ve/veya boşaltmanın, kararlaştırılan starya süresinde tamamlanamaması sebebiyle staryayı aşarak kullanılan fazla zamana karşılık olarak, donatana ödenen paraya sürastarya denir. Sürastarya da aşırsa c/p'de hüküm varsa munzam sürastarya parası, yoksa ditenşin (detention) ödenir. Sürastaryada günler aralıksız sayılır. (TTK m. 1035 vd – 1052 vd)

¹²⁴ Taşıyan tarafından tedarik edilen konteyner varma limanında gemiden boşaltılmasından itibaren navlun sözleşmesinde kararlaştırılan sürede (serbest zaman) veya böyle bir süre yok ise, makul bir süre

adet fatura düzenlendiğini, itiraza uğramayan fatura bedellerinin ödenmemesi üzerine davalıya noterden ihtarname keşide edilip tebliğ edildiğini, davalının 14/01/2021 tarihi itibarıyla temerrüte düştüğünü, ileri sürerek 10.342,97 Euro'nun karar tarihinden ... itibaren bankaların uyguladığı en yüksek reeskont faizi ile birlikte davalıdan tahsiline karar verilmesini istemiştir.

3.3.3. Davalıların Savunması

Davalı vekili, emtianın varma limanında 45 gün bekletilmesine rağmen müvekkilinin durumdan haberdar edilmediğini, satım sırasında yapılan anlaşma gereğince malların INCOTERMS 2020 FCA¹²⁵ teslim şekline göre düzenlendiğini ve müvekkilinin malların anlaşılan yükleme yerinde hasarsız ve kayıpsız¹²⁶ şekilde tesliminden sonra sözleşmede geçen bir sorumluluğu olmadığını belirterek davanın reddine karar verilmesini talep etmiştir.

içerisinde gönderilen tarafından teslim alınmadığında “konteynerin beklemesi” (“container demurrage”) olarak anılan ifa engeli ortaya çıkmaktadır. Bu hâlde konteyner eşya ile dolu olarak taşıyanın zilyetliğinde ve dolayısıyla kontrolünde bulunur; ancak içerisindeki eşya sebebiyle taşıyan konteyneri kullanmaktan yoksun kalmaktadır.

¹²⁵ Satıcı, malı ve ticari faturayı satış sözleşmesine uygun olarak ve sözleşmenin gerektirebileceği diğer her türlü uygunluk kanıtını sağlamak zorundadır. Satıcı tarafından sağlanacak herhangi bir belge, alıcı ile mutabık kalındığı halde elektronik biçimde veya herhangi bir anlaşma yok ise alışılmış şekilde sağlanmalıdır.

Incoterms 2020 A2

¹²⁶ Satıcı, B3'te belirtilen durumlardaki kayıp veya hasar hariç, mallar A2 uyarınca teslim edilene kadar mallarla ilgili tüm kayıp veya hasar risklerini üstlenir. Incoterms 2020 Fca A3

3.3.4. Yerel Mahkemenin Kararı

Mahkemece iddia, savunma, tüm dosya kapsamına göre, davalı şirket çalışanı ... ve davacı şirket çalışanı ... arasında yapılan elektronik posta yazışmaları davalı tarafça itiraza uğramamış olup, taraflar arasındaki ilişki bu yazışmalar esas alındığında, gönderilen emtianın bankaya geç verilen evraklar nedeniyle işlemlerinin gecikmiş olduğunun ve mahkame konusu olan masrafların oluştuğunun, 04/06/2020 tarihinde kalkış yapmış olduğu konşimento üzerinde belirtilen geminin evraklarının 10/07/2020 tarihli olarak yetkili bankaya teslim edildiğinin ve bu durumun davalı firma çalışanı ... tarafından davacı firma çalışanı ... 'na atılan “ konu yüke ait evraklar ilgili bankaya 10/07/2020 tarihli teslim edilmiştir” mailine istinaden teyit edildiğinin, konu geçikme nedeni ile oluşan bu masraf beyanları dikkate alınarak davalının davacıya ihtarname tarihi olan 20/09/2020 tarihi itibarıyla 10.342,97 EURO borçlu olduğu kabul edilerek faiz ile birlikte davalıdan tahsiline karar verilmiştir.

Kararı, davalı vekili temyiz etmiştir.

3.3.5. Temyiz Mahkemesinin Kararı

Dava, FCA teslim şekli ile organize edilen yüklemenin evraklarının davalı tarafından akreditif şartları gereğince ilgili bankaya geç teslim edilmesi ve yükün varış limanı olan Hamburg limanında oluşan ardiye masraflarının davacı tarafından ödenmesi ve dolayısıyla uğranılan zararın tazmini istemine ilişkindir.

Böyle bir davada, öncelikle çözümlenmesi gereken sorunun temeli; davalı satıcının satıcının savunduğu gibi bir teslim şekline uygun şekilde hareket edip etmediğinin tespitindedir. Uluslararası teslim şekilleri olarak kabul edilen Incoterms teslim şekillerinden olan FCA şekli gereğince, alıcının sorumluluğu satış sözleşmesinde belirtilmiş olan malların yine satış sözleşmesinde belirtilmiş olan teslim yerinde , konu olayda satıcı fabrikasıdır ,eksiksiz ve hasarsız olarak teslim edilmesi ile sona ermektedir.

Davaya konu olay incelendiğinde; davalı Antep Lüks Halı AŞ firması'nın bahse konu malları 28/05/2020 tarihinde Gaziantep fabrikasından alıcının yetkilendirmiş olduğu davadışı... Uluslararası Tasımacılık AŞ firmasına, sözleşmede geçen INCOTERMS 2020 FCA kuralları gereğince eksiksiz ve hasarsız şekilde teslim etmiş olduğu ve aynı teslim kuralı gereğince bu noktadan sonra sorumluluğu olmadığı

açıktır. Bu noktadan sonra satıcıya herhangi bir masraf ve sorumluluk yüklenemeyeceğine göre Davacı Carpet GMBH lehine karar verilmesi doğru olmamış bozmayı gerektirmiştir.

3.3.6. Sonuç ve Yorum

Çalışmada yapılan tespitler ışığında;

FCA teslim şeklinde satıcı akreditif şartları gereğince bankaya teslim etmesi gereken “*on board*” ibareli konşimentoyu malları deposunda teslim ettikten sonra herhangi bir yükümlülüğü kalmadığı için alıcının belirlemiş olduğu taşıyıcıdan emtianın teslimi noktasında sorunlar ile karşılaşabiliyordu. Fakat Incoterms 2020 düzenlemesi ile gelen yeni güncellemeler ile FCA teslim şeklinin önündeki bu engel kaldırılmış ve alıcı talimatı ile “*on board*” konşimento düzenlenebilmesinin önü açılmıştır.

Vaka çerçevesinde geçen satıcı çalışanın şahsi hatası nedeni ile meydana gelmiş olan, bankaya teslim edilmesi gereken konşimentonun gecikmesi nedeni ile doğan masraflara ilişkin oluşabilecek durumlardan ise güncel kitapçıkta bahsedilmemiştir.

Akredifli yüklemelerde FCA teslim şekli uygulamasında oluşabilecek bu gibi durumlar için kitapçık içerisinde kullanıcılara yardımcı olması açısından düzenlenen “Explanatory Notes for Users” bölümünde meydana gelebilecek olay bazlı birkaç örnek sunulabilir ve oluşabilecek anlaşmazlıklar açısından kullanıcılara yol gösterilebilir .

Sonuç olarak bu gibi insan hatasından kaynaklanan durumlarda nasıl hareket edilmesi gerektiğine dair ufak bir düzenleme tüm teslim şekilleri için yapılabilir ve oluşabilecek problemler için çözüm yolları sunulabilir.

SONUÇ

Ülkelerin ihtiyaç duydukları tüm gereksinimleri sosyal, fiziki veya ekonomik nedenler ile kendi başlarına karşılayamamaları uluslararası ticareti meydana getirmekte ve geliştirmektedir. Uluslararası ticaret hızlandıkça ve geliştikçe içersinde yer alan paydaşlar ve hukuki boyutlar da aynı oranda artmıştır. Yapılan ticaret uluslararası olduğu için uygulanacak hukuki sistemler de paydaşlar için farklılık gösterebilmektedir. Ticaret içerisinde yaşanacak uyuşmazlıkların çözüme kavuşturulması için uluslararası bir yeknesaklık ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu ihtiyacı karşılamak için çeşitli kurumlarca hazırlanan kodlar, broşürler veya standart sözleşmeler mevcuttur. Bu noktada uluslararası taşımacılık kavramı içerisindeki yeknesaklık ihtiyacını karşılamak adına ICC tarafından Incoterms® terimleri hazırlanmış ve uygulamaya sunulmuştur. Incoterms® yasa niteliğindeki kurallar veya milletlerarası bir anlaşma hükmünde değildir. Incoterms®, tarafların irade serbestisi içinde satım sözleşmelerine dâhil ettikleri yeknesak kurallar bütünüdür. Incoterms sözleşmenin şekli, ödemeye ilişkin hususlar, mülkiyetin geçip geçmediği, uyuşmazlıkların çözümü gibi konularda taraflara herhangi bir yönlendirici etkide bulunmamaktadır.

ICC tarafından kuralların yeknesak hala getirilip yayınlandığı ilk tarih 1936 yılıdır. Akabinde yaşanan teknolojik gelişmeler ve hızla gelişip, büyüyen uluslararası ticaret içerisindeki ihtiyaçlara uygun olarak Incoterms kuralları güncellenmiştir. Kronolojik olarak kurallar 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 yılında değişikliğe uğramıştır. Son olarak da iş bu çalışmanın konusunun temel kısmını oluşturan Incoterms® 2020 kitapçığı yayınlanmıştır.

Incoterms® 2020’de yapılan değişikliklerin temel nedeni daha yalın ve basit terimler sunabilmektir. Incoterms® 2020 incelendiğinde, üzerinde durulan önemli noktalardan birinin, mevcut ve potansiyel kullanıcıların satış sözleşmelerinde doğru teslim şeklini seçmeleri ve bu kurallara doğru şekilde atıf yapabilmeleri amacı ile düzenlemeler yapıldığını gözükmektedir. Bu neden ile kitapçığın Giriş kısmında taraflara yardımcı olabilecek daha fazla bilgi verildiği ve kılavuz notu olarak her bir kural için “Açıklama Notları“ olarak bölümler eklendiği belirtilmelidir. Açık ve sade anlatım ile beraber eklenen maliyet tabloları da bu amacı destekler niteliktedir.

Incoterms® 2020 için yapılan değişiklikler; FCA Incoterms® terimi uyarınca “on board” konşimento düzenlenebilmesi, FCA, DAP, DPU ve DDP teslim şekillerine ait açıklamalarda belirtildiği gibi satıcı veya malın yeni alıcısının , ürünleri kendi nakliye araçları ile organize edebilmeleri, DAT teslim şeklinin DPU olarak değiştirilmesi, CIF ve CIP teslim şekillerine ait sigorta kapsamlarında yapılan teminat düzenlemeleri, güvenlik anlamında yapılan netleştirmeler ve kullanıcılar için açıklama notları getirilmesi olarak sıralanabilir.

Özellikle hem satıcı hem de alıcıların Incoterms 2020 kurallarına doğru şekilde atıf yapması, liman ve teslim yeri detaylarının net bir ifade ile detaylandırılması ve Incoterms® 2020 kurallarının marka tescilinin doğru kullanılması oldukça önemlidir. Incoterms içerisinde yer alan tüm teslim şekilleri için, taşıma sistemi, sigorta ve navlun maliyetleri, riskin geçişi ve sorumluluklar doğru şekilde değerlendirilip, sözleşmeye eklenmelidir. Kurallar arasındaki küçük farklar taşımaya konu malların zayi olmasına neden olabilecek kadar büyük problemlere yol açabilir.

Incoterms® 2020’den sonra gelişen piyasa koşullarının ihtiyaçlarına göre yeni güncellemeler yapılacağı aşikardır. Bir sonraki yayınlanacak broşürde olması gereken ve Incoterms® 2020 içerisinde eksik kalan yönleri özetle aşağıdaki gibi değerlendirilebilir:

Incoterms® 2020 içerisinde 2016 yılında yürürlüğe giren ve ihracat ve ithalat işlemleri için bağlayıcı nitelik de olan VGM kavramından “VGM ile ilgili yükümlülükler ve maliyetlerin çok spesifik ve karmaşık olduğu” (Introduction to Incoterms® 2020 -61.madde) gerekçesi ile açıklık getirilmemiştir. VGM işlemi günümüz nakliyelerinde temel bir kalem haline gelmiş ve taraflar için maliyeti karşılanması gereken bir gider kalemidir. Bu gider kalemi tutar olarak anlaşmazlık çıkaracak kadar büyük bir kalem olmasa da, VGM konusunda yapılan yanlış bildirimler, eksiklikler veya yanlış hesaplamalar, malların gecikmesi ve ek maliyet riskini ortaya çıkarmaktadır bu yüzden maliyet ve risk kavramı içerisinde değinilmesi gerekmektedir.

Incoterms terimleri çalışma boyunca açıklandığı gibi; kullanıcılara yol gösterici, sade ve anlaşılır bir dil ile sunulması amacı ile ortaya koyulmuş bir metin içerisinde yer almaktadır. Bu noktada teslim şekillerine ait 3 harfli kısaltmalar içinde kullanılan baş harflerin tek bir anlama gelecek şekilde düzenlenmesi kullanıcılar

açısından daha etkili olabilir.Örneğin FOB ve FCA terimleri içerisinde kullanılan “F” harfi burda “Free” anlamı taşıırken , CFR veya CIF gibi terimler içerisinde “Freight” olarak kullanılmaktadır. Incoterms taslak grubuna yeni düzenlemeler için kodlamaların karışıklık yaratmayacak ve yanlış anlaşılmalara neden olmayacak şekilde yeniden düzenlenmesi gereği değerlendirilmektedir.

Incoterms terimlerinin doğru kullanımı da oldukça önemli bir konudur.Teslim şekilleri içerisindeki bir takım detaylar malların akibeti hakkında oldukça önemli basamaklardır. Günümüz ihtiyaçlarına göre düzenlenen yeni terimlerin Incoterms teslim şekillerinin gerçek kullanıcısı olan paydaşlara doğru şekilde sunulması ve açıklanması oldukça önemlidir. Değinilen bu detaylar, ICC teslim şekillerine ait güncelleme ve yenilikler Milli Komiteler aracılığı ile eğitim programı olarak sunulmaktadır.Ancak herhangi bir devlet desteği olmadan faaliyetlerini sürdüren ICC’nin düzenlediği eğitimler ve yayınladığı elektronik ve basılı kaynaklar üzerinden gelir elde etmektedir. Bu durum örneğin Türkiye’deki döviz piyasaları da göz önüne alındığında Incoterms kurallarından yararlanacak bir çok firmanın üstlenmek istemediği bir gider kalemi oluşmaktadır. Kullanıcıların eğitim ve bilgiye erişim konularında eşit şartlara sahip olmaması durumu, Incoterms kurallarının, “ortak bir dil oluşturmak” amacını sekteye uğratabilmektedir. Bu sebep ile ICC, online veya yüzyüze eğitimleri ve kitapçık gibi materyalleri daha uygun bedelle veya bedelsiz olarak paydaşların kullanımına sunmalıdır.

Değinilmesi gereken bir başka nokta ise EXW teslim şeklinin uygulanabilirliği hakkındadır. Bu kuralın tam manası ile Türkiye’de uygulanması imkansızdır. Türkiye’de ihracatçı firma tanımınını görmek için ihracat yönetmeliğinin 4. Maddesinin e fıkrası dikkate alınabilir. Tanıma göre İhracatçı: İhraç edeceği mala göre ilgili İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliğine üye olan, vergi numarasına sahip gerçek veya tüzel kişiler ile tüzel kişilik statüsüne sahip olmamakla birlikte yürürlükteki mevzuat hükümlerine istinaden hukuki tasarruf yapma yetkisi tanınan ortaklıklar ifade eder.”Burdan çıkarılacak sonuç Türkiye’de ihracat yapabilmek için Türkiye’de vergi numarasına sahip yerleşik bir firma olması gerekmektedir. Aynı zamanda ihracat yapabilmek için ilgili ihracatçılar birliğine üye olmak gerekir ki yine bu birliğe kayıt olmak için gerekli evraklar yerleşik bir firma tarafından temin edilebilmektedir. Sonuç olarak Türkiye’de şubesi olmayan veya bir ortaklığı olmayan hiçbir ithalatçı firma

gümrükleme işlemlerinin kendisi yapamamaktadır. Bu noktada Incoterms® 2020 kitapçığı EXW teslim şekli kısmında gümrükleme işlemleri için satıcının alıcıya risk ve maliyeti alıcıya ait olmak şartı ile yardımcı olması gerektiği belirtilmiştir. Fakat Türkiye’deki ilgili mevzuat ve kanunlar gereğince gümrük beyannamesi üzerindeki hatalı bir işlemden dolayı ihracatçı firma sorumlu olacaktır. Yine EXW teslim şekline ait bütünlük bozulmuş olacaktır. Bu sebeplerden dolayı EXW teslim şekli yerine FCA teslim şekli kullanılması daha doğru olacaktır.

Incoterms® 2020 içerisinde yapılan mevcut güncellemeler Incoterms teslim şekillerinin temel amacı olan ithalat ve ihracatçılar için “ortak bir oluşturma” amacına uygun hareket edildiğini göstermektedir. Aynı zamanda Incoterms güncellemelerine son halini veren grubun şikayet ve talepler doğrultusunda da eksiklikleri ve sorunları giderecek şekilde adım attığıda değerlendirilmektedir. Incoterms® 2020 sürümü ile getirilen bu kuralların yanında aynı zamanda tarafların iradelerine bırakılarak hareket edildiği belirtilmelidir. Bu gibi sağlanan esneklikler dolayısıyla Incoterms teslim şekillerinin paydaşlarına daha faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Bir sonraki güncellemede yaşanan teknolojik gelişmeleri daha iyi değerlendiren, e-ticaret noktasında yaşanan değişiklikleri göz önünde tutan, VGM gibi şu an süreç içerisinde aktif olarak kullanılan terimlerin Incoterms ile doğrudan bütünleştirilmesi; hem kullanıcılar açısından daha doğru bir yol gösterici hem de yaşanabilecek potansiyel sorunların önüne geçmesi adına Incoterms kavramını dünya piyasalarında öne çıkaracak önemli noktalar olarak tespit edilmektedir.

KAYNAKÇA

- Ağaoğlu, C. (2020). Incoterms® 2020. *Public and Private International Law Bulletin*. 40(2): 1113-1149.
- Bican, B. (2015). Milletlerarası Ticaret Odası Tahkimi, Görev Belgesi ve Usulü. *KOSBED*. 29: 1-21.
- Çalık, F. E. (2020). *Uluslararası Ticarete Yenilenen Incoterms®2020 İle 2010 Kurallarının Karşılaştırılması*. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Caner, O. (2012). Incoterms 2010 (ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 22(2).
- Erdem, E. (2001). *Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı*. İstanbul: Beta Yayınları.
- Erdem, E. *Incoterms 2010*.
- Global, Trade Finance (2020). Incoterms® 2020 Rules A Short Summary of Key Changes. *Advantages and Disadvantages*.
- Gürgen, B. (2020). *Incoterms Uygulamalarının Gelişimi Ve Incoterms 2020 Düzenlemesine İlişkin Bir Değerlendirme*. (Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Atılım Üniversitesi.
- Hisarcıklıoğlu, M. R. (2019). ICC Türkiye, Tahkim Günü Uluslararası Tahkim Konferansı Sunumu. <https://icc.tobb.org.tr/manset/manset-37.php>, (08.04.2020).
- ICC Türkiye. *Kuruluşu ve Yapısı*. <https://icc.tobb.org.tr/icct-kurulusyapi.php>, (02.02.2021).
- Incoterms. *Tablolar*. <https://www.tibagroup.com/blog/incoterms-2020>, (12/12/2020).

International Chamber of Commerce (1990). *Incoterms 1990*. Paris.

International Chamber of Commerce (2016). *ICC granted UN Observer Status*.
<https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/un-general-assembly-grants-observer-status-international-chamber-commerce-historic-decision/>,
(04.02.2021).

International Chamber of Commerce (2017). *ICC Constitution*. <https://iccwbo.org-/constitution/#Article%204>, (18.02.2021).

International Chamber of Commerce (2020). *Constitution*. <https://icc.tobb.org.tr/icct-kurulusyapi.php>, (20.02.2021).

International Chamber of Commerce. *ICC prepares to launch Incoterms® 2020*.
<https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-prepares-launch-INCOTERMS-2020/>, (01.02.2021)

International Chamber of Commerce. *Incoterms® RulesHistory*. <https://iccwbo.org-/resources-for-business/INCOTERMS-rules/INCOTERMS-rules-history/>,
(01.02.2021).

Investopedia. *The Investor's Guide to Global Trade*. <https://www.investopedia.com/-insights/what-is-international-trade/>, (10.03.2021).

Kalkan, M., Cerit, G., Deveci, A. ve Esmer, S. (2013). *Denizcilik İşletmeleri Yönetimi*.
İstanbul: Beta Yayıncılık.

Karakaş, M. ve Mehmet, A. D. A. K. (2013). Küreselleşen Dünya Ekonomisi ve IMF'nin Değişen Rolü. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*. 9(18): 157-180.

Muhasebe Dersler. *Dış Ticaret Dersleri*. <https://www.muhasebedersleri.com/dis-ticaret/dis-ticaret-2.html>, (03.04.2021).

- Noah, D. (2021). *An Introduction to Incoterms, International Trade Blog Export Basics Incoterms*. <https://www.shippingsolutions.com/blog/beginners-introduction-to-incoterms>, (01.02.2021).
- Nuray E. (2015). *Milletlerarası Ticaret Hukuku*. İstanbul: Beta Yayınevi.
- Resmi Gazete (2006). *İhracat Yönetmeliği*. <https://www.itkib.org.tr/tr/bilgi-merkezi-dis-ticaret-mevzuat-ihracat-mevzuati-ihracat-yonetmeligi.html>, (02.04.2021).
- Şanlı, C. (2005). *Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması ve Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları*. İstanbul: Beta Yayınevi. 3. Baskı.
- Şen, S. ve Yıldırım, İ. (2019). *Eğitimde Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık .1. Basım.
- Taşçı, Z. G. (2017). *Incoterms® 2010 İle 2000 Broşürleri Arasındaki Farkların İncelenmesi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü.
- Tugem, *Taşımacının Sorumluluğu*. Mevzuat [https://www.tugem.com.tr/mevzuat-?mlid=2602](https://www.tugem.com.tr/mevzuat/?mlid=2602)
- Turan, B. (2019). *Uluslararası Mal Satışında Incoterms*. <https://www.italaw.com/tr/yayinlar/uluslararasi-mal-satisinda-incoterms>, (01.02.2021).
- Turanlı, Ö. H. (2020). *Incoterms 2020*. <https://ugm.com.tr/incoterms-2020-uluslararasi-teslim-sekilleri-2020-versiyonu>, (02.02.20202).
- United Nations Conference on Trade and Development (2019). *Review of Maritime Transport 2019*. Genova: Report.
- Utikat (2020). *Boş Konteyner Krizi Yaşanıyor*. <https://www.utikad.org.tr/Detay-/Sektor-Haberleri/30268/bos-konteyner-krizi-yasaniyor>, (18.02.2021).
- Wikipedia (2021). *International Chamber of Commerce*. https://en.wikipedia.org/wiki/International_Chamber_of_Commerce#cite_note-4, (02.05.2021).

Yağcı, S. (2019). *Milletlerarası Ticaret Hukukunda Incoterms Kurallarının Yeri: Bu Kuralların Sözleşmenin İfa Yeri Kapsamında Dikkate Alınıp Alınamayacağı Sorunu*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Yağız, Ö. (2019). *Incoterms 2020 İle Gelen Yenilikler*. <http://www.yagizozbir.com/-index.php/2019/11/17/incoterms2020>, (18.04.2021).

Yılmaz, M. (2011). Incoterms 2000 Ve 2010'un Mukayeseli Analizi Ve Türkiye Uygulamalarındaki Eksiklikler. *Yaşar Üniversitesi Dergisi*. 23(6): 3814-3825.

Yargıtay 11 HD. (2009). 2974/7352. <https://www.kazanci.com>, (05.02.2021).

Wikipedia. *Ticaret*. <https://tr.wikipedia.org/wiki/Ticaret>, (03.02.2021).

7Deniz (2021). “Boş Konteyner Krizi Büyüyor”, <https://www.7deniz.net/haber-bos-konteyner-krizi-buyuyor-37338.html>, (06.03.2021).



EKLER

EK 1: Yargıtay 11.Hukuk Dairesi'nin 4.2.2021 Tarihli, 2020/134 E. Ve 2021/847 K. Sayılı Kararı ¹²⁷

T.C.

YARGITAY

11. HUKUK DAİRESİ

E. 2020/134

K. 2021/847

T. 4.2.2021

• RÜCUEN TAZMİNAT (Uluslararası Kara yolu İle Eşya Taşıma Sözleşmesinden Kaynaklanan - Davalı Taşıyıcıya Zararın Meydana Gelmesinde Bir Kusur İzafe Edilip Edilemeyeceği Hususu Değerlendirilerek Bir Karar Verilmesi Gerekirken Hatalı Değerlendirmeye Hüküm Tesisinin Doğru Olmadığı)

• EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ (Dava Konusu Taşımada Öngörülen Dap Teslim Şekli İtibariyle Taşıyıcının Taşıma Yükünün Taşımaya Konu Malların Dava Dışı Alıcı Firmanın Teslim Adresine Ulaşması ve Teslime Hazır Hale Gelmesi İle Son Bulacağı - Rücuen Tazminat)

• KUSUR (Alıcının Güvenlik Görevlileri Tarafından Fabrika Sahası Dışına Çıkarıldığı ve Kendisine Gösterilen Güvenlik Riski Yüksek Yerde Park Etmesinin Sağlandığı ve Hırsızlık Olayının da Burada Meydana Geldiğinin Anlaşılmasına Göre Davalı Taşıyıcıya Zararın Meydana Gelmesinde Bir Kusur İzafe Edilip Edilemeyeceğinin Değerlendirilmesi Gerekliği)

ÖZET: Dava, uluslararası kara yolu ile eşya taşıma (CMR) sözleşmesinden kaynaklanan rücuen tazminat istemine ilişkindir. Dava konusu taşımada öngörülen "DAP" teslim şekli itibariyle, taşıyıcının taşıma yükünü taşımaya konu malların dava dışı alıcı firmanın teslim adresine ulaşması ve teslime hazır hale gelmesi ile son bulacaktır. Bu noktadan sonra talimat vermek ve yükü boşaltma sorumluluğu teslim alana geçer. Somut olayda davacı adına yurt dışında düzenlenen eksper raporunda, taşımanın yapıldığı tırın malların teslim edileceği adrese ulaştığı ve araç sürücüsü yükü teslime hazır olduğu halde, malın alıcısı tarafından yük boşaltılmadığı gibi, fabrika sahası içinde güvenli bekleme noktası bulunduğu halde, alıcının güvenlik görevlileri

¹²⁷ Yargıtay 11 HD, 134/847, 4.2.2021, <https://lib.kazanci.com.tr/kho3/ibb/files/dsp.php?fn=11hd-2014-3551.htm&kw=c%C4%B1f+2000&cr=yargitay#fm>, 10.02.2021

tarafından fabrika sahası dışına çıkarıldığı ve kendisine gösterilen güvenlik riski yüksek yerde park etmesinin sağlandığı ve hırsızlık olayının da burada meydana geldiğinin anlaşılmasına göre, davalı taşıyıcıya zararın meydana gelmesinde bir kusur izafe edilip edilemeyeceği hususu değerlendirilerek bir karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde hatalı değerlendirmeye hüküm tesisi doğru olmamış, bu nedenle davalılar vekillerinin temyiz itirazlarının kabulüyle hükmün temyiz eden davalılar yararına bozulması gerekmiştir.

DAVA: Taraflar arasında görülen davada İstanbul Anadolu 1. Asliye Ticaret Mahkemesi'nce verilen 28.09.2017 tarih ve 2014/736 E- 2017/1047 K. sayılı kararın davalı B. vekili ve davalı H... Kargo Hizmetleri vekili tarafından istinaf edilmesi üzerine, istinaf isteminin esastan reddine dair İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi'nce verilen 07.11.2019 tarih ve 2018/687 E- 2019/1395 K. sayılı kararın Yargıtay'ca incelenmesinin duruşmalı olarak davalı B. vekili ve davalı H... Kargo Hizmetleri vekili tarafından istenmiş ve temyiz dilekçesinin süresi içinde verildiği anlaşılmış olmakla, duruşma için belirlenen 02.02.2021 günü hazır bulunan davacı vekili Av. ... ile davalılardan B... Ltd. Şti. vekili Av. ... ile davalılardan E... A.Ş. vekili Av. ... ve davalılardan H... A.Ş. vekili Av....dinlenildikten sonra duruşmalı işlerin yoğunluğu ve süre darlığından ötürü işin incelenerek karara bağlanması ileriye bırakıldı. Tetkik Hakimi ... tarafından düzenlenen rapor dinlenildikten ve yine dosya içerisindeki dilekçe, duruşma tutanakları ve tüm belgeler okunup incelendikten sonra işin gereği görüşülüp, düşünüldü:

KARAR: Davacı vekili, davacı ... şirketinin, dava dışı sigortalısı C... A.Ş. arasında Nakliyat Abonman Sözleşmesi ile nakliyat rizikolarına karşı sigorta poliçesi bulunduğunu, taşıma sırasında poliçeye konu malların 23.06.2012 tarihinde çalınmak suretiyle tamamen zayi olduğunu, meydana gelen bu riziko sonrasında davacı ... şirketinin 27.11.2012 tarihinde dava dışı sigortalısının 40.621,95-euro ödeme yaptığını ileri sürerek, rizikonun meydana gelmesinde sorumlu bulunan davalılardan hasar bedelinin rücu ve müteselsilen tazminini talep etmiştir.

Davalı H... A.Ş. vekili, fiili taşıma işinin diğer davalı tarafından icra edildiğini, somut olayda müvekkiline atfi kabil olan bir kusur bulunmadığını, çalınma hadisesinin ise dava konusu malın dava dışı alıcının fabrika sahasına ulaştıktan sonra, yükün tahliye organizasyonundaki kifayetsizlik yüzünden araçtan boşaltılmayıp fabrika

sahasından çıkartılmasının ardından sürücünün kısa bir süre ihtiyaç gidermek için aracın başından ayrıldığı sırada vuku bulduğunu, bu durumda taşıyıcının sorumlu olmadığını, mesuliyetin fabrika sahasına kadar gelen malı tahliye ve muhafaza edemeyen, aracı yüküyle birlikte fabrika sahasından çıkartan alıcıya ait olduğunu savunarak, davanın reddini talep etmiştir.

Davalı B... Ltd. Şti. vekili, müvekkilinin taşıma işini tamamladıktan sonra taşıma aracını yüküyle birlikte riskli bir bölgede park etmek zorunda bırakan İtalya'daki alıcı yerine onun talimatını yerine getiren dolayısıyla da herhangi bir kusurlu eylemi olmayan müvekkiline taşımanın tabi olduğu CMR Sözleşmesi hükümlerine göre mesuliyet yüklenemeyeceğini savunarak, davanın reddini talep etmiştir.

Davalı E... A.Ş. vekili, müvekkilince mesuliyetine güvence sağlanan taşıyanın mal mukabili ödeme ve DAP teslim şekline göre taşıdığı malı alıcısı emrine teslim hazır hale getirdikten ve yük üzerindeki tüm haklar satıcıdan alıcıya geçtikten sonra alıcının ağır kusurlu talimatı yüzünden vuku bulan hırsızlık nedeniyle CMR Konvansiyonu çerçevesinde taşıyana dolayısıyla da müvekkiline sorumluluk yüklenemeyeceği gibi davacının sigortalısına yaptığı hatır ödemesini zaten rücu konusu da yapamayacağını, somut olay konusu hırsızlık hadisesine benzer rizikoların müvekkilinin düzenlediği mesuliyet poliçesinin kapsamı dışında tutulduğunu savunarak, davanın reddini talep etmiştir.

Mahkemece, davalı E... A.Ş. yönünden rizikonun CMR Sigortası umumi hükümlerinin "teminat dışı haller" başlığı altındaki 3. maddesindeki düzenlemeler çerçevesinde açıkça sigorta güvencesi dışında bırakıldığı, davalı ... şirketinin düzenlediği poliçe kapsamında tazminat yükümlülüğü bulunmadığı gerekçesiyle davalı E... sigortaya karşı açılan davanın reddine, davanın diğer davalılar yönünden kabulü ile, 40.621,95- euro'nun (davalı H... Lojistik yönünden 07.01.2013 tarihi, davalı B... Nakliyat yönünden dava tarihinden itibaren işleyecek) yıllık %5 faiziyle birlikte bu davalılardan müteselsilen alınarak davacıya ödenmesine karar verilmiş; davalı H... A.Ş. vekili ile davalı B... Ltd. Şti. vekili tarafından istinaf yoluna başvurulmuştur.

Bölge Adliye Mahkemesi tarafından, emtianın alıcıya teslim edilecek alanın otoparkına alınarak fiş ve belge düzenlendiği, bir gün burada kaldıktan sonra boşaltmanın pazartesi günü yapılacağı ifade edilerek fabrika otoparkı karşısındaki otoparkta bekletildiği, hırsızlığın da bu alanda iken gerçekleştiği, emtianın alıcıya

tesliminin henüz gerçekleşmediği, araç şoförünün ihtiyacı için aracı kilitleyerek ayrılması üzerine akabinde hırsızlığın meydana geldiği, yüklü iken aracın kilitli olsa da bırakılmasının taşıyıcı bakımından kusur teşkil ettiği, CMR 17/2 gereği hasar ve ziyanın taşıyıcının önlemesine imkan bulunmayan durumlarda taşıyıcının sorumluluğuna gidilemeyeceği, taşıyıcının bu malın çalınmasını önlemek için tüm önlemleri almaması halinde sorumluluğunun söz konusu olduğu, taşıyıcının hafta sonu nedeniyle teslim yapılamayabileceğini öngörmesi ve basiretli bir tacire yakışacak azami özeni göstermesi gerektiği, emtianın alıcı adresine ulaşması ancak hemen boşaltılmamasının teslimi kabule ve alıcıyı kusurlu saymaya yeterli olmadığı, taşıyıcının özen mükellefiyeti devam ederken oluşan hırsızlık ve zarar sebebiyle davalıların davacıya karşı CMR 34 gereği müteselsilen sorumlu oldukları gerekçesiyle davalı H... A.Ş. vekili ile davalı B... Ltd. Şti. vekilinin istinaf başvurusunun esastan reddine karar verilmiştir.

Kararı davalı H... A.Ş. vekili ile davalı B... Ltd. Şti. vekili temyiz etmiştir.

(1) Dava, uluslararası kara yolu ile eşya taşıma (CMR) sözleşmesinden kaynaklanan rücu tazminat istemine ilişkindir.

Davalı H... A.Ş. tarafından Bursa'dan İtalya'nın Torino kentine taşınması üstlenilen, davacı ... şirketinin de sigortalısına ait olan pik döküm emtiasının, diğer davalı alt taşıyıcı B... Ltd Şti tarafından fiilen taşındığı, taşıma aracının 22.06.2012 Cuma günü alıcı firmanın fabrika sahasının içerisine girdiği, bir gece burada kaldığı, tahliye işlemi gerçekleştirilememesi nedeniyle bizzat alıcı firma (IVECO) görevlileri tarafından fabrika tesislerinden çıkmak zorunda bırakıldığı ve onların talimatıyla fabrika sahası dışındaki alana park ettiği ancak burada park halinde iken aracın yüklerle birlikte çalındığı ihtilafsızdır.

Mahkemece, CMR 17/1. maddesi gereğince taşınan eşyanın varma yerinde teslim alınan haliyle alıcısına teslim borcunun bulunduğu ve kural olarak yükleme yerinden varış mahalline kadar taşıdığı eşyaya gelecek zararlardan sorumlu olduğu, somut olayda da taşıyıcı davalıların yükün tesliminden önce taşıma konusu eşyada meydana gelen zarar ve buna bağlı olarak yapılan ödemedenden sorumlu oldukları kabul edilmiştir.

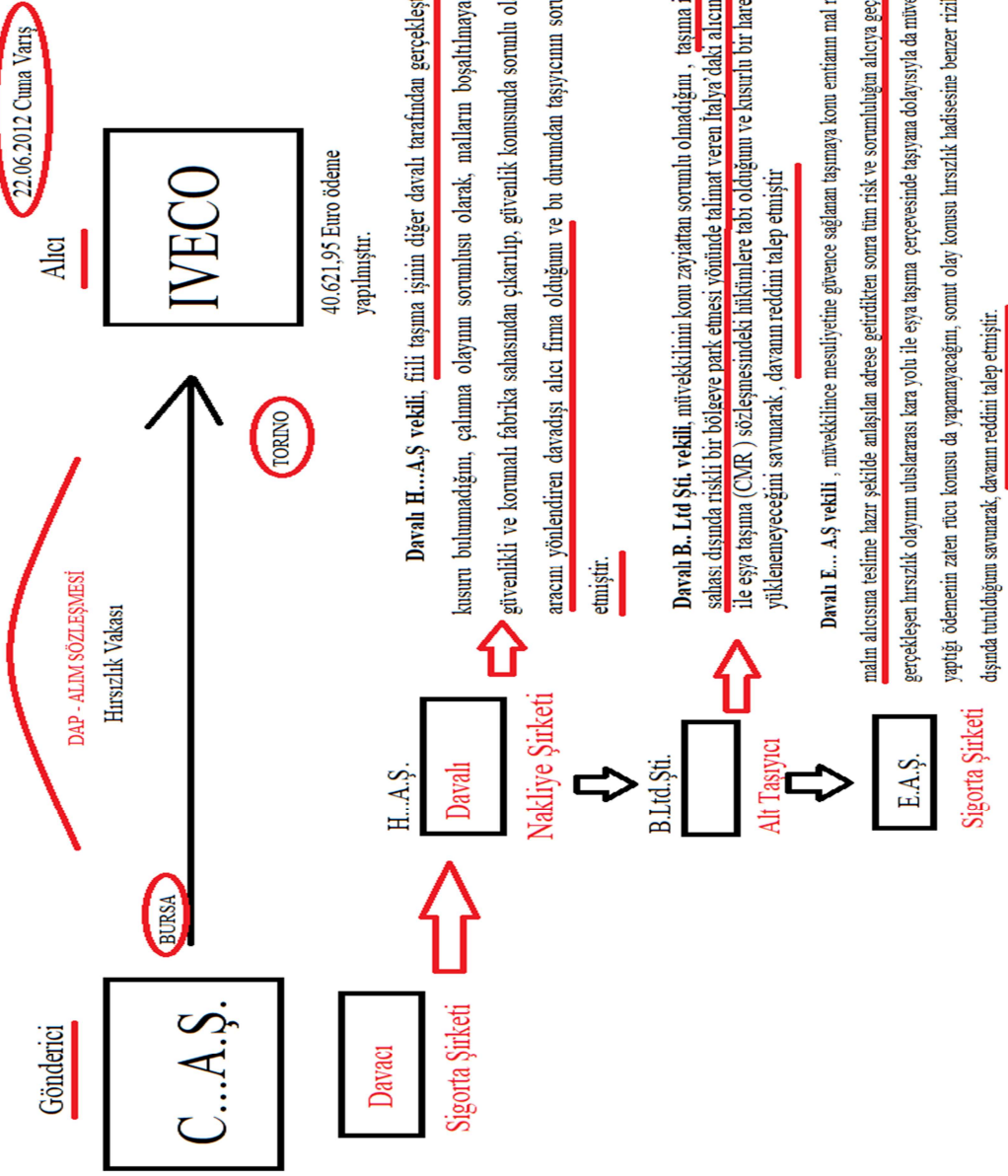
Dava konusu taşımada öngörülen "DAP" teslim şekli itibariyle, taşıyıcının taşıma yükümü taşımaya konu malların dava dışı alıcı firmanın teslim adresine

ulaşması ve teslim e hazır hale gelmesi ile son bulacaktır. Bu noktadan sonra talimat vermek ve yükü boşaltma sorumluluğu teslim alana geçer.

Somut olayda davacı ... adına yurt dışında düzenlenen 22.10.2012 tarihli eksper raporunda, taşımanın yapıldığı tırın 22.06.2012 Cuma günü malların teslim edileceği adrese yani Torino (IVECO Fabrika sahasına ulaştığı ve araç sürücüsü yükü teslim e hazır olduğu halde, malın alıcısı tarafından yük boşaltılmadığı gibi, fabrika sahası içinde güvenli bekleme noktası bulunduğu halde, alıcının güvenlik görevlileri tarafından fabrika sahası dışına çıkarıldığı ve kendisine gösterilen güvenlik riski yüksek yerde park etmesinin sağlandığı ve hırsızlık olayının da burada meydana geldiğinin anlaşılmasına göre, davalı taşıyıcıya yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda zararın meydana gelmesinde bir kusur izafe edilip edilemeyeceği hususu değerlendirilerek bir karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde hatalı değerlendirmeye hüküm tesisi doğru olmamış, bu nedenle davalılar vekillerinin temyiz itirazlarının kabulüyle hükmün temyiz eden davalılar yararına bozulması gerekmiştir.

(2) Bozma sebep ve şekline göre davalılar vekillerinin sair temyiz itirazlarının bu aşamada incelenmesine yer olmadığına karar verilmiştir.

SONUÇ: Yukarıda (1) numaralı bentte açıklanan nedenlerle, davalılar vekillerinin temyiz istemlerinin kabulüyle İlk Derece Mahkemesince verilen karara yönelik istinaf başvurusunun esaslan reddine ilişkin Bölge Adliye Mahkemesi kararının BOZULARAK KALDIRILMASINA, HMK'nın [373/1.](#) maddesi uyarınca dava dosyasının İlk Derece Mahkemesine, kararın bir örneğinin Bölge Adliye Mahkemesine gönderilmesine, (2) Bozma sebep ve şekline göre davalılar vekillerinin sair temyiz sebeplerinin bu aşamada incelenmesine yer olmadığına, takdir olunan 3.050,00 TL duruşma vekalet ücretinin davacıdan alınıp davalılara verilmesine, ödedikleri peşin temyiz harcının istekleri halinde temyiz eden davalı B... ve davalı H... A.Ş.'ye iadesine, 04.02.2021 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.



EK 2: Yargıtay 11.Hukuk Dairesi'nin 28.05.2014 Tarihli, 2014/3551 E. Ve 2014/9934 K. Sayılı Kararı¹²⁸

T.C.

YARGITAY

11. HUKUK DAİRESİ

E. 2014/3551

K. 2014/9934

T. 28.5.2014

DAVA: Taraflar arasında görülen davada 18. Sulh Hukuk Mahkemesi'nce verilen 16/07/2013 tarih ve 2011/982-2013/618 Sayılı kararın Yargıtayca incelenmesi davalı vekili tarafından istenmiş ve temyiz dilekçesinin süresi içinde verildiği anlaşılmış olmakla, dava dosyası için Tetkik Hakimi ... tarafından düzenlenen rapor dinlendikten ve yine dosya içerisindeki dilekçe, layihalar, duruşma tutanakları ve tüm belgeler okunup, incelendikten sonra işin gereği görüşülüp, düşünüldü:

KARAR: Davacı vekili, müvekkili tarafından dava dışı Ltd. Şti. adına nakliyat emtia sigorta poliçesiyle sigortalı olan konfeksiyon emtiasının davalının sorumluluğundaki aracına yüklenerek Türkiye'den İngiltere'ye sevk edildiğini, taşınan yükün ambalajlarının deforme olduğunu ve bu şekilde alıcıya hasarlı olarak teslim edildiğini ileri sürerek, müvekkili tarafından sigortalıya ödenmiş olan 1.468,32 GBP karşılığı 3.821,74 TL sigorta tazminatının ödeme tarihinden itibaren avans faiziyle birlikte davalıdan tahsiline karar verilmesini istemiştir.

Davalı vekili, taşınan emtianın hasara uğramadığını dolayısıyla CMR 17'de yer alan şartların gerçekleşmediğini savunarak, davanın reddini istemiştir.

Mahkemece, kamyon ile yapılan sevkiyatlarda yol ve iklim koşullarına bağlı olarak kamyonunda oluşan moment, titreşim ve diğer etkilere bağlı olarak yüklenen malın sevkiyat süresince ve parsiyeli olarak taşınan beş farklı malın alıcılara teslim sırasına göre serbest kalan taşımaya konu sigortalı kolilerin birbiri üzerine düşmesi sonucu zarar gördüğü, palet ve kolilerin düşmesini engellemek üzere palet ve kolilerin kamyon kasasına mutlaka bağlama işleminin gerçekleştirilmesi gerektiği, Incoterm 2000 CIF satış ve teslim şekli ile çekişmeye konu hasarın meydana

¹²⁸ Yargıtay 11 HD, 3551/9934, 28.5.2014, <https://lib.kazanci.com.tr/kho3/ibb/files/dsp.php?fn=11hd-2014-3551.htm&kw=c%C4%B1f+2000&cr=yargitay#fm>, 5.02.2021

gelmesinde dava dışı gönderici firmanın sigortalı malların taşımayı yapan kamyonu yüklenmesinde, istiflenmesinde ve bağlanması gerekli özeni göstermediği, kamyon içinde sabitlenmeyen palet ve kolilerin hareket ederek birbirlerine zarar vermiş olduğu, yani hasar ile dava dışı göndericinin eylemi arasında uygun illiyet bağının olduğu, yükleme konusunda sözleşmeye ya da konşimentoya yüklemeyen göndericinin sorumlu olacağı yönünde bir şart konulmadığı, bu durumda zarardan dava dışı sigortalı alıcının %50 oranında müterafik kusurunun olduğu, davalı taşıyıcının ise CMR Konvansiyonu'nun 8/1-b maddesi uyarınca yüklenen malların gerek ambalaj gerekse yüklenme biçimini kontrol etmeden malları teslim aldığı, bu durumda davalı taşıyıcının da %50 oranında müterafik kusurunun olduğu, müterafik kusurlar gözönüne alındığında tespit edilen 3.821,74 TL zarar bedelinin %50'sine tekabül eden 1.910,87 TL'sinden davalı taşıyıcının sorumluluğunun bulunduğu gerekçesi ile davanın kısmen kabulüyle 1.910,87 TL asıl alacağın 05.10.2010 ödeme tarihinden itibaren ticari avans faizi ile birlikte davalıdan tahsiline karar verilmiştir.

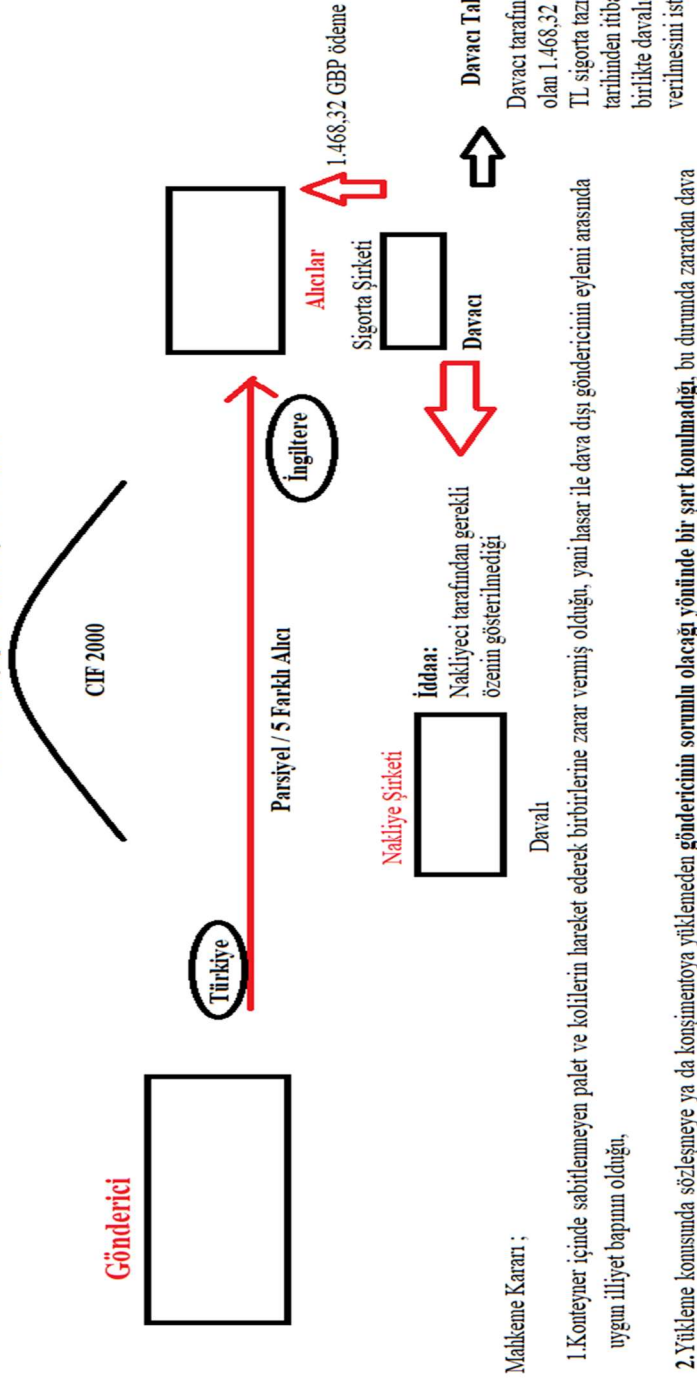
Kararı, davalı vekili temyiz etmiştir.

(1) Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, davalı vekilinin aşağıdaki bendin kapsamı dışında kalan sair temyiz itirazları yerinde değildir.

(2) Ancak, mahkemece kabul ve red edilen miktarlar eşit olmasına rağmen, davalı lehine eksik vekalet ücretine hükmedilmesi doğru olmamış, kararın bu sebeple temyiz eden yararına bozulmasına karar vermek gerekmiş ise de; bu yanlışlığın giderilmesi yeniden yargılama yapılmasını gerektirmediğinden, kararın HUMK'nın [438](#)/7. maddesi uyarınca düzeltilerek onanmasına karar vermek gerekmiştir.

SONUÇ: Yukarıda (1) numaralı bentte açıklanan sebeple davalı vekilinin tüm temyiz itirazlarının reddine, (2) numaralı bentte açıklanan sebeple davalı vekilinin vekalet ücretine yönelik temyiz itirazlarının kabulüyle hükmün üçüncü fıkrasında yer alan “206,00” ifadesinin hükümden çıkartılarak yerine “660,00” ibaresinin eklenmesine kararın bu şekli ile DÜZELTİLEREK ONANMASINA, ödenen temyiz peşin harcın istemi halinde temyiz eden davalıya iadesine, 28/05/2014 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.

Problem : İstif hatasından kaynaklı hasarlı giden
ürünlere ait yapılan ödeme için rücu talebi



1. Incoterms 2020 kapsamında getirilen asgari teminat kapsamı ile CIF ve CIP teslim şekilleri için farklı asgari teminat şartları getirilmiştir. Konu olay için CIF dar teminat kapsamı ile konu vakada ki zarara ilişkin masraflar teminat dışı kalmaktadır. Nitekim Incoterms 2020 CIF dar teminat kapsamı ile malların çeşitli vasıtalarla gerçekleştirilen sevkıyatlar esnasında, üründe oluşacak kısmi hasar (geninin karaya oturma, alabora olması, çatışması, aracın çarpması, çarpışması, devrilme, yol çökmesi, seylap, dere taşması, hatıra çıkma vb yangın infialak gibi) sonucu kayıplarını güvence altına alan bir teminatıdır. Fakat Incoterms 2020 CIP geniş teminat ile konu vakadaki gibi istiflemeden kaynaklı hasara ilişkin rizikolar teminat altına alınmaktadır.

EK 3: Kurgusal Olarak Oluşturan Vaka Analizinin Örnek Metni¹²⁹

T.C.

YARGITAY

11. HUKUK DAİRESİ

E. 2015/6324

K. 2016/3928

T. 11.4.2016

DAVA: Taraflar arasında görülen davada ... Asliye Ticaret Mahkemesi'nce verilen 17.2.2015 tarih ve 2014/1081-2015/84 Sayılı kararın Yargıtayca incelenmesi davalı vekili tarafından istenmiş ve temyiz dilekçesinin süresi içinde verildiği anlaşılmış olmakla, dava dosyası için Tetkik Hakimi ... tarafından düzenlenen rapor dinlendikten ve yine dosya içerisindeki dilekçe, layihalar, duruşma tutanakları ve tüm belgeler okunup, incelendikten sonra işin gereği görüşülüp, düşünüldü:

KARAR: Davacı vekili, müvekkilinin davalı şirketin mallarının uluslararası taşımacılığını yaptığını, ihracatçı davalının mallarının “door to door: kapıdan kapıya” şeklinde teslim edileceği hususunda tarafların anlaştığını, alıcının izinde olması ve davalının orjinal evrakları alıcıya göndermesi sebebiyle davalının sorumluluğunda bulunan masrafların müvekkilince ödendiğini, davalının şirket çalışanı ... ile davacı şirket çalışanı ... arasında yapılan elektronik posta görüşmeleri yapıldığını ve borcun davalı tarafça kabul edildiğini, gemi acentasına yapılan gümrük vergisi ve demuraj masraflarına dair 13.10.2010 tarihli dört adet fatura düzenlendiğini, itiraza uğramayan fatura bedellerinin ödenmemesi üzerine davalıya noterden ihtarname keşide edilip tebliğ edildiğini, davalının 5.4.2011 tarihi itibarıyla temerrüte düştüğünü, ileri sürerek 10.342,97 Euro'nun karar tarihindeki ... Döviz Satış Kuru karşılığı Türk Lirasına temerrüt tarihinden itibaren bankaların uyguladığı en yüksek reeskont faizi ile birlikte davalıdan tahsiline karar verilmesini istemiştir.

Davalı vekili, emtianın varma limanında 45 gün bekletilmesine rağmen müvekkilinin durumdan haberdar edilmediğini, davacının kendi kusuru ile sebep

¹²⁹ Yargıtay 11 HD, 6324/3928, 11.4.2016,

<https://lib.kazanci.com.tr/kho3/ibb/files/dsp.php?fn=11hd-2015-6324.htm&kw=ddp&cr=yargitay#fm>, 5.02.2021

olduğu gecikme ve bu gecikme nedeni ile oluşan masrafları müvekkilinden tahsil etmeye çalıştığını kusurun müvekkiline veya malın alıcısına ait olmadığını, masrafların ödeneceğine dair elektronik postanın malların teslimi için davacının haksız dayatması altında gönderilmiş olduğunu, elektronik postaları gönderen çalışanlarının şirketlerini temsil ve ilzama yetkili olmadığını savunarak, davanın reddine karar verilmesini istemiştir.

Mahkemece iddia, savunma, tüm dosya kapsamına göre, davalı şirket çalışanı ... ve davacı şirket çalışanı ... arasında yapılan elektronik posta yazışmaları davalı tarafça itiraza uğramamış olup, taraflar arasındaki ilişki bu yazışmalar esas alındığında, gönderilen emtia alıcısına alış ihbarnamesinin iletildiği, ancak alıcının izinde olması sebebiyle orjinal evrakların alıcıya gönderilemediği, bu hususun davalı tarafa ./..

14.9.2010 tarihinde gönderilen elektronik posta ile haberdar edildiği, taşıtan davalının malın teslim alınmamasından haberdar olduğu, bu sebeple alıcının malı teslim almadığının haberdar edilmemesi sebebiyle malın geç teslim edilmesinden kaynaklanan masrafların davacının sebebiyet verdiğiine dair davalı savunmasına itibar edilemeyeceği, şirket çalışanı ...'nın 24.9.2010 tarihli e-posta gönderisindeki "konu yükümlü 3 konteyner ile ilgili storage ve demoragge masraflarını teyit ediyoruz , yine bizim tarafımızdan ödenecektir, gümrük ve demoraj masrafları" beyanları dikkate alınarak davalının davacıya ihtarname tarihi olan 5.4.2011 tarihi itibarıyla 10.342,97 EURO borçlu olduğu kabul edilerek, davacı vekilinin davaya konu alacağı karar tarihindeki döviz satış kuru karşılığını talep ederek 5.4.2011 tarihinden itibaren reeskont faizinin uygulanmasını talep etmiş ise de 818 Sayılı BK'nın [83](#) maddesi uyarınca vade veya fiil ödeme tarihindeki satış kuru üzerinden yabancı para karşılığı TL istenebileceğinden davalının temerrüte düştüğü vade tarihi olan 12.4.2011 tarihi itibarıyla yabancı para efektif satış kuru üzerinden TL'ye çevrilerek davanın 22.725,57 TL üzerinden kabulüne ve alacağın 12.4.2011 tarihinden itibaren işleyecek reeskont faiz ile birlikte davalıdan tahsiline karar verilmiştir.

Kararı, davalı vekili temyiz etmiştir.

Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına ve taşımanın, satıcı talimatı ile DDP (gümrük vergileri ödenmiş

olarak) teslim şekline dönüştürüldüğünün belirlenmiş olmasına göre, davalı vekilinin tüm temyiz itirazları yerinde değildir.

SONUÇ: Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı, davalı vekilinin bütün temyiz itirazlarının reddiyle usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA, aşağıda yazılı bakiye 1.162,38 TL temyiz ilam harcının temyiz edenden alınmasına, 11.4.2016 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.



FCA 2020



On Board B1 düzenlenmiş ve göndericiye teslim edilmiştir.



*Ancak gönderici tarafından bankaya geç teslim edilen evraklar nedeniyle kargo çekilenmiş ve teslim limanında extra masraflar oluşmuştur.

7 days free time at pod



Alıcı geç teslim edilen evraklar bankaya teslim edip, oluşan masrafları ödemiş ve kargosunu teslim almıştır.

FCA 2020

The seller must provide assistance to the buyer at the buyer's request, risk and cost, in obtaining a transport document

Yerel Mahkemenin Kararı

Gönderici tarafından geç gönderilen evraklar nedeni ile oluşan bu masraf gönderici beyanları dikkate alınarak davalının davacıya iltamame tarihli olan 20/09/2020 tarihli itibarıyla 10.342,97 EURO borçlu olduğu kabul edilerek faiz ile birlikte davalıdan tahsiline karar verilmiştir.

Kararı, davalı vekili temyiz etmiştir.

Temyiz Mahkemesinin Kararı

FCA şekli gereğince, alıcının sorumluluğu satış sözleşmesinde belirtilmiş olan malların yine satış sözleşmesinde belirtilmiş olan teslim yerinde, konu olayda satıcı fabrikasıdır, eksiksiz ve hasarsız olarak teslim edilmesi ile sona ermektedir. Bu noktadan sonra satıcıya herhangi bir masraf ve sorumluluk yüklenemeyeceğine göre Davacı Carpet GMBH lehine karar verilmesi doğru olmaması bozmayı gerektirmiştir.