



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Tengiz SİRABİDZE

INCOTERMS 2020 IŞIĞINDA GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE INCOTERMS

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2021



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Tengiz SİRABİDZE

INCOTERMS 2020 IŞIĞINDA GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE INCOTERMS

Danışman
Dr.Öğr. Üyesi Banu BOZKURT

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2021

T.C.
Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimleri Enstitüsü Müdürüğüne

Tengiz Sirabidze'nin bu çalışması, jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı Tezli Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Doç. Dr. HALİL ÖZEKİCİOĞLU (İmza)

Üye (Danışman) : Dr. Öğr. Üyesi Banu BOZKURT (İmza)

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Güven YARAR (İmza)

Tez Başlığı: INCOTERMS 2020 Işığında Geçmişten Günümüze INCOTERMS

Onay: Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi: 30.07.2021

Mezuniyet Tarihi: 19/08/2021

Prof. Dr. Suat KOLUKIRIK
Müdür

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “INCOTERMS 2020 Işığında Geçmişten Günümüze INCOTERMS” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

İmza

Tengiz SİRABİDZE





T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU
BEYAN BELGESİ



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
Adı-Soyadı	Tengiz Sirabidze
Öğrenci Numarası	20185265013
Enstitü Ana Bilim Dalı	Uluslararası Ticaret ve Lojistik
Programı	Tezli Yüksek Lisans
Programın Türü	(X) Tezli Yüksek Lisans () Doktora () Tezsiz Yüksek Lisans
Danışmanın Unvanı, Adı-Soyadı	Dr. Öğr. Üyesi Banu BOZKURT
Tez Başlığı	INCOTERMS Işığında Geçmişten Günümüze INCOTERMS
Turnitin Ödev Numarası	16030904185

Yukarıda başlığı belirtilen tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 132 sayfalık kısmına ilişkin olarak, 13/08/2021 tarihinde tarafımdan Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nda belirlenen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan ve ekte sunulan rapora göre, tezin/dönem projesinin benzerlik oranı;

alıntılar hariç % 13

alıntılar dahil % 11'tür.

Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir:

(X) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylarım.

() Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esasları'nda öngörülen yüzdelik sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.

Gerekçe:

Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlerin ışığı altında tarafımda yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.

13/08/2021.

(imzası)

Danışmanın Unvanı-Adı-SOYADI:

Dr.Öğr. Üyesi Banu BOZKURT

İÇİNDEKİLER

ŞEKİLLER LİSTESİ	v
TABLOLAR LİSTESİ	vi
KISALTMALAR LİSTESİ	viii
ÖZET	x
SUMMARY	xi
ÖNSÖZ	xii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM ULUSLARARASI TİCARET

1.1.Genel Olarak.....	4
1.2. Uluslararası Ticaretin Tarihi.....	5
1.2.1. Ticaret Dönemi	5
1.2.2. Sömürgecilik Dönemi	6
1.2.3. Ayrıcalıklar Dönemi	7
1.2.4. Uluslararası Dönem	7
1.3.Uluslararası Ticaretin Yeknesaklaştırılma İhtiyacı.....	10
1.4.Uluslararası Ticareti Düzenleyen Kuruluşlar.....	11
1.4.1. Birleşmiş Milletler (BM)	11
1.4.2. Avrupa Birliği (AB).....	12
1.4.3. Dünya Bankası (WB).....	13
1.4.4. Uluslararası Para Fonu (IMF).....	13
1.4.5. Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Anlaşması (GATT).....	14
1.4.6. Dünya Ticaret Örgütü (WTO)	15
1.4.7. Milletlerarası Ticaret Odacı (ICC).....	15

İKİNCİ BÖLÜM INCOTERMS

2.1.Genel olarak.....	18
2.2.INCOTERMS'nin Tarihsel Gelişimi.....	19
2.2.1. INCOTERMS 1936	19
2.2.2. INCOTERMS 1953	20

2.2.3. INCOTERMS 1967	20
2.2.4. INCOTERMS 1976	21
2.2.5. INCOTERMS 1980	21
2.2.6. INCOTERMS 1990	22
2.2.7. INCOTERMS 2000	23
2.2.8. INCOTERMS 2010	23
2.3. INCOTERMS'nin Amacı.....	24
2.4. INCOTERMS'nin Kapsamı.....	24
2.5. INCOTERMS'nin Kapsamı Dışında Kalan Konuları.....	26
2.5.1. Sözleşme Biçimi	27
2.5.2. Mülkiyet Geçişİ	27
2.5.3. Ödeme Yöntemleri.....	27
2.5.4. Taşıma Sözleşmesi.....	28
2.5.5. Sigorta.....	28
2.5.6. Varyantlar (Değişkenler)	28
2.5.7. Uyuşmazlıkların Çözümü	29
2.6. INCOTERMS'nin Terminolojisi.....	29
2.6.1. Teslim	29
2.6.2. Muayene ve Kontrol	30
2.6.3. Limanlar, Yerler, Noktalar	30
2.7. INCOTERMS ve CISG.....	30
2.8. Sözleşmelerde INCOTERMS.....	32
2.8.1. Satış Sözleşmesi.....	33
2.8.2. Taşıma Sözleşmesi.....	35
2.9. INCOTERMS Terimlerinin Seçimini Etkileyen Faktörler.....	36
2.9.1. Kayıp ve Hasar Riskleri.....	37
2.9.2. Masraf	38
2.9.3. Taşıma şekli	40
2.9.4. Zaman	41
2.9.5. Varış Ülkesi	42
2.9.6. Mal.....	43
2.9.7. Ödeme Şartları	43

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

INCOTERMS 2020

3.1. Genel Olarak.....	45
3.2. INCOTERMS 2020 Versiyonunda Yer alan Terimlerin İncelenmesi.....	47
3.2.1. EXW – İş Yerinde (Ex Works).....	48
3.2.1.1. EXW Teriminin Olumlu ve Olumsuz tarafları -----	51
3.2.2. FCA -Taşıyıcıya Masrafsız (Free Carrier).....	52
3.2.2.1. FCA Teriminin Olumlu ve Olumsuz tarafları -----	55
3.2.3. CPT - Taşıma Ödenmiş Olarak (Carriage Paid To).....	56
3.2.3.1. CPT Teriminin Olumlu ve Olumsuz Tarafları -----	59
3.2.4. CIP - Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak (Carriage and Insurance Paid to)	60
3.2.4.1. Mal Sigortası -----	62
3.2.4.2. CIP Teriminin Olumlu ve Olumsuz Tarafları-----	62
3.2.5. DAP - Belirlenen Yerde Teslim (Delivered at Place)	63
3.2.5.1. DAP Teriminin Olumlu ve Olumsuz tarafları -----	65
3.2.6. DPU - Belirlenen Yerde Boşaltılmış Olarak Teslim (Delivered at Place Unloaded)	
-----	66
3.2.6.1. DPU Teriminin Olumlu ve Olumsuz tarafları -----	68
3.2.7. DDP - Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim (Delivered Duty Paid)	69
3.2.7.1. DDP Teriminin Olumlu ve Olumsuz Tarafları -----	71
3.2.8. FAS – Gemi Doğrultusunda Teslim (Free Alongside Ship).....	71
3.2.8.1. FAS Teriminin Olumlu ve Olumsuz Tarafları-----	73
3.2.9. FOB - Gemide Masrafsız (Free On Board)	74
3.2.9.1. FOB Teriminin Olumlu ve Olumsuz Tarafları -----	76
3.2.10. CFR – Masraflar ve Navlun (Cost and Freight)	76
3.2.10.1. CFR Teriminin Olumlu ve Olumsuz Tarafları-----	79
3.2.11. CIF – Masraflar, Sigorta ve Navlun (Cost, Insurance and Freight).....	79
3.2.11.1. Mal Sigortası -----	81
3.2.11.2. CIF Terimini Uygulamanın Avantajları ve Dezavantajları -----	82
3.3. Tarafların Yükümlülüklerini Tanımlayan Hükümler.....	82
3.3.1. Genel Yükümlülükler (A1/B1).....	82
3.3.2. Teslim Etme/Teslim Alma (A2/B2)	83
3.3.3. Risk Geçiş (A3/B3)	84
3.3.4. Taşıma (A4/B4)	85
3.3.5. Sigorta (A5/B5)	85
3.3.6. Teslim/Taşıma Belgesi (A6/B6).....	86
3.3.7. İhracat/İthalat için Gereken Gümrük İşlemleri (A7/B7)	86
3.3.8. Kontrol/Paketleme/Etiketleme (A8/B8)	87
3.3.9. Masrafların Paylaşımı (A9/B9)	87

3.3.10. İhbarlar (A10/B10)	88
3.4. INCOTERMS 2020 Versiyonun Temel Değişiklikleri.....	88
3.4.1. DAT Teriminin DPU Terimi Olarak Yeniden Adlandırılması.....	89
3.4.2. FCA Teslim Terimindeki Değişiklikler.....	90
3.4.3. CIP Terimi için Sigorta Teminatı Seviyesi Değişikliği.....	91
3.4.4. Malların Kendi Taşıma Aracıyla Taşınması.....	91
3.4.5. Masrafların Paylaşımı.....	92
3.4.6. Gümrük İşlemleri: İhracat, Transit ve İthalat	92
3.4.7. Güvenlik Gereksinimleri	92
3.5. INCOTERMS 2010 ve INCOTERMS 2020 Versiyonların Terimlerinin Karşılaştırılması.....	93
3.5.1. EXW 2010 vs EXW 2020	93
3.5.2. FCA 2010 ve FCA 2020.....	94
3.5.3. CPT 2010 ve CPT 2020.....	95
3.5.4. CIP 2010 ve CIP 2020	96
3.5.5. DAP 2010 ve DAP 2020	97
3.5.6. DAT 2010 ve DPU 2020	98
3.5.7. DDP 2010 ve DDP 2020	99
3.5.8. FAS 2010 ve FAS 2020.....	100
3.5.9. FOB 2010 ve FOB 2020.....	101
3.5.10. CFR 2010 ve CFR 2020.....	102
3.5.11. CIF 2010 ve CIF 2020	103
SONUÇ	105
KAYNAKÇA.....	110
ÖZGEÇMİŞ	115

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1. Satış Sözleşmesinin İçeriği.....	34
Şekil 2.2. INCOTERMS 2020 Terimlerine Göre Rik Paylaşımı	38
Şekil 2.3. INCOTERS 2020 Terimlerine Göre Masraflar Paylaşımı	40
Şekil 3.1. EXW 2020.....	48
Şekil 3.2. FCA 2020	52
Şekil 3.3. CPT 2020.....	56
Şekil 3.4. CIP 2020.....	60
Şekil 3.5. DAP 2020	63
Şekil 3.6. DPU 2020	66
Şekil 3.7. DDP 2020	69
Şekil 3.8. FAS 2020.....	71
Şekil 3.9. FOB 2020	74
Şekil 3.10. CFR 2020	76
Şekil 3.11. CIF 2020.....	79

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 2.1. INCOTERMS 1990 Versiyonunda Yer Alan Terimlerin	22
Tablo 3.1. Taşıma Türlerine Göre INCOTERMS 2020 terimlerin Grupları.....	46
Tablo 3.2. INCOTERMS 2020 Versiyonundaki Satıcı ve Alıcının Yükümlülüklerini Tanımlayan Hükümler	47
Tablo 3.3. EXW Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı.....	49
Tablo 3.4. EXW Terimine Göre Masrafların Paylaşımı.....	50
Tablo 3.5. FCA Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı	53
Tablo 3.6. FCA Terimine Göre Masrafların Paylaşımı	54
Tablo 3.7. CPT Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı	57
Tablo 3.8. CPT Terimine Göre Masrafların Paylaşımı	58
Tablo 3.9. CIP Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı.....	61
Tablo 3.10. CIP Terimine Göre Masrafların Paylaşımı	61
Tablo 3.11. DAP Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı	64
Tablo 3.12. DAP Terimine Göre Masrafların Paylaşımı.....	65
Tablo 3.13. DPU Terimindeki Satıcı ve Alıcının Yükümlülükleri	67
Tablo 3.14. DPU Terimine Göre Satıcı ve Alıcı Tarafından Üstlenen Masraflar	67
Tablo 3.15. DDP Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı.....	70
Tablo 3.16. DDP Terimine Göre Masrafların Paylaşımı.....	70
Tablo 3.17. FAS Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı.....	72
Tablo 3.18. FAS Terimine Göre Masrafların Paylaşımı	73
Tablo 3.19. FOB Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı	74

Tablo 3.20.	FOB Terimine Göre Masrafların Paylaşımı	75
Tablo 3.21.	CFR Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı	77
Tablo 3.22.	CFR Terimine Göre Masrafların Paylaşımı	78
Tablo 3.23.	CIF Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı.....	80
Tablo 3.24.	CIFTerimine Göre Masrafların Paylaşımı	81
Tablo 3.25.	EXW 2010 ve EXW 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması	93
Tablo 3.26.	FCA 2010 ve FCA 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması.....	94
Tablo 3.27.	CPT 2010 ve CPT 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması.....	95
Tablo 3.28.	CIP 2010 ve CIP 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması	96
Tablo 3.29.	DAP 2010 ve DAP 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması	97
Tablo 3.30.	DAT 2010 ve DPU 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması	98
Tablo 3.31.	DDP 2010 ve DDP 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması	99
Tablo 3.32.	FAS 2010 ve FAS 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması.....	100
Tablo 3.33.	FOB 2010 ve FOB 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması.....	101
Tablo 3.34.	CFR 2010 ve CFR 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması	102
Tablo 3.35.	CIF 2010 ve CIF 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması	103

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	:	Avrupa Birliği
ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
ASEAN	:	Association of Southeast Asian Nations
BDT	:	Bağımsız Devletler Topluluğu
BK	:	Birleşik Krallık
BM	:	Birleşmiş Milletler
CFR	:	Cost and Freight
CIF	:	Cost, Insurance and Freight
CIP	:	Carriage and Insurance Paid to
CISG	:	Convention of International Sale of Goods
CMR	:	Convention Marchandise Routier
CPT	:	Carriage Paid To
DAP	:	Delivered At Place
DDP	:	Delivered Duty Paid
DPU	:	Delivered at Place Unloaded
EDI	:	Electronic Data Interchang
ECO		Economic Cooperation Organization
EFTA		European Free Trade Association
EXW	:	Ex Works
FAS	:	Free Alongside Ship
FCA	:	Free Carrier
FCL	:	Full Container Load
FOB	:	Free On Board
GATT	:	General Agreement on Tariffs and Trade
GCC		Gulf Cooperation Council
GSMH	:	Gayri Safi Millî Hasıla
GSYİH	:	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla

HS	:	Harmonized Commodity Description and Coding System
ICC	:	International Chamber of Commerce
IFC	:	International Finance Corporation
IMF	:	International Monetary Fund
INCOTERMS	:	International Commercial Terms
ITO	:	International Trade Organization
KDV	:	Katma Değer Vergisi
L/C	:	The Letter of Credit
LCL	:	Less than a Container Load
LOLO	:	Lift-on/Lift-off
MADB	:	Market Access Data Base
MIGA	:	Multilateral Investment Guarantee Agency
NAFTA	:	North American Free Trade Agreement
OECD	:	Organisation for Economic Cooperation and Development
RORO	:	Roll-on/Roll-off
SDR	:	Special Drawing Rights
SITC	:	Standard International Trade Classification
THC	:	Transport Handling Charges
UNCITRAL	:	United Nations Commission on International Trade Law
UNCTAD	:	United Nations Conference on Trade and Development
UNIDO	:	United Nations Industrial Development Organization
VAT	:	Value Added Tax
VGM	:	Verified Gross Mass
WB	:	World Bank
WIPO	:	World Intellectual Property Organization
WTO	:	World Trade Organization

ÖZET

I ve II. Dünya Savaşları sonucunda ülkelerin yıkılmış ekonomilerinin gelişmesinde uluslararası ticaret önemli bir yer almıştır. Dolayısıyla, ticari ilişkileri düzenleyen hukuk sistemlerinin yeknesaklaştırılma ihtiyacı ön plana çıkmıştır. ICC tarafından hazırlanan uluslararası ticari terimlerin yani INCOTERMS'nin yayınlanması ardından yaygın kullanılması, uluslararası ticaretin tek standartta yorumlanmasında özel bir rol oynamıştır.

INCOTERMS terimleri satış sözleşmesinde kullanılmaktadır. Bu terimler malların teslim edilmesi, taşınması, paketlenmesi, sigortalanması ve gümrük işlemlerine ilişkin tarafların yani satıcı ve alıcının yükümlülüklerini tanımlamaktadır. Dolayısıyla INCOTERMS, satın sözleşmesinin içeriğini belirlemeye yarayan unsurlardan biridir.

INCOTERMS'nin amacı, uluslararası ticarete en sık kullanılan ticaret terimlerinin yorumlanması için bir uluslararası terim derlemesini hazırlamaktır. Bu da, değişik ülkelerdeki ticaret terimlerinin farklı yorumlanmasından kaynaklanan satıcı ve alıcı arasındaki uyumsuzlukları, karışıklığı ve davaları azaltmaya yardımcı olacaktır.

Söz konusu durum, uluslararası ticaretin bir standarda uydurulması, basitleştirilmesi ve geliştirilmesinde INCOTERMS'nin rolünü önemli ölçüde artırmaktadır. Bu nedenle bu çalışmanın amacı, bir yandan INCOTERMS'nin özünü, uygulama alanı ve tarihsel gelişimini incelemek, diğer yandan son versiyon INCOTERMS 2020'yi ayrıntılı bir şekilde analiz etmek olacaktır.

Anahtar Kelimeleri: INCOTERMS, Terim, Uluslararası Ticaret, Satış Sözleşmesi

SUMMARY
IN THE TERMS OF INCOTERMS 2020 FROM THE PAST TO NOWADAYS
INCOTERMS

International trade played an important role in the development of the economies of the countries that destroyed by the 1st and 2nd World Wars. Consequently, the need to unify the legal systems regulating commercial relations came to the fore. The publication of International Commercial Terms or INCOTERMS made by the International Chamber of Commerce and their subsequent widespread use played a special role in the unification of international trade.

INCOTERMS are used in the sales contract. These terms define the obligations of the parties or the seller and the buyer regarding the delivery, transportation, packaging, insurance and customs clearance of goods. Thus, INCOTERMS is one of the defining criteria of the content of the sales contract.

The purpose of INCOTERMS is to make a collection of international terms for the interpretation of the most commonly used trade terms in international trade. This helps to reduce the uncertainty, confusion and legal disputes between seller and buyer caused by different interpretations of trade terms in different countries.

This situation significantly increases the role of INCOTERMS in the unification, simplification and development of international trade. Therefore, the Purpose of this research will be to examine the essence, application area and historical development of INCOTERMS on the one hand, and to make a detailed analysis of the INCOTERMS 2020 version on the other hand.

Keywords: INCOTERMS, Term, International Trade, Sales Contract

ÖNSÖZ

Tezimin uzun çalışmalarının her aşamasında bana yardım eden ve motivasyonumu artıran değerli hocam ve tez danışmanım Dr. Öğr. Üyesi BANU BOZKURT'a teşekkür ederim.

Yüksek lisans derslerime giren ve mesleki gelişimime önemli katkıları olan tüm hocalarıma teşekkür etmek isterim.

Profesyonelliği ve bana karşı arkadaşça tavrıyla Türkçeyi kolayca öğrenmemi ve yabancı ülkede kendimi evimde gibi hissetmemi sağlayan değerli Türkçe öğretmenim Öğr. Gör. MERYEM YILMAZ KARACA'ya teşekkür ederim.

Ayrıca, sadece tezimi yazmamda değil, üç yıl boyunca akademik Türkçe'nin zorluklarından kaynaklanan tüm sorunları aşmamda bana destek olan arkadaşım Guranda (Tata) Abeslamidze'ye teşekkür ederim.

Sevgiyle ve büyük emeklerle beni bugüne getiren ve attığım her başarılı adımlarda önemli rol oynayan sevgili aileme teşekkür ederim.

GİRİŞ

Ulusal ve uluslararası düzeyde mal satışlarına ilişkin en önemli belgelerden biri satış sözleşmesidir. Bu sözleşme günümüzde iç ve dış ticari ilişkilerin düzenlenmesinde en önemli araçtır.

XX yüzyılda, ekonomik küreselleşme çağında, satış sözleşmesinin rolü önemli ölçüde artmıştır. Bu nedenle uluslararası ticarete katılan aktörlerin eylemlerinin yeknesaklığının sağlanması gerekli hale gelmiştir. Satıcı ve alıcı arasındaki ilişkiyi düzenleyen uluslararası kuralların oluşturulmasıyla bu yeknesaklığın sağlanması kolaylaştırılmıştır. Bu doğrultuda en başarılı kararlardan biri, ICC tarafından hazırlanan uluslararası ticaret terimlerinin yorumlanması yani INCOTERMS'nin oluşturulması olmuştur.

ICC 1919 yılında kurulduğundan beri, ana amaçlarından biri uluslararası ticaretin geliştirilmesi olmuştur. 1920'li yıllarda ICC, 13 ülkede tüccarlar tarafından ticari ilişkileri düzenlemek için kullanılan ticaret terimleri üzerine kapsamlı bir araştırma yapmıştır. ICC, araştırmanın sonuçlarına dayanarak söz konusu 13 ülkedeki uluslararası ticaret terimlerinin tanımlarının önemli ölçüde farklı olduklarını özetlemiştir.

1928 yılında, uluslararası ticarete meydana gelen uyumsuzlukları daha fazla incelemek ve ticaret terimlerinin yorumlanması hakkında daha fazla bilgi edinmek amacıyla ülke sayısının 40'a çıktığı ikinci araştırma yapılmıştır.

ICC'ne göre, farklı ülkelerde kullanılan ticaret terimlerinin tanımlarındaki farklılıklar uluslararası ticaretin yürütülmesini zorlaştırır. Bu nedenle ticaret terimlerinin yorumlarının birleştirilmesine karar verilmiştir. Sonuç olarak, 1936 yılında FOB, FAS, C&F, Ex Ship da Ex Quay terimleri ve açıklamalarını içeren ilk INCOTERMS versiyonu yayınlanmıştır.

1936 yılından beri ICC periyodik olarak, ticaret terimlerinin uluslararası ticaretteki güncel gelişmelere uygun hale getirmesi ve kullanım pratiğini objektif olarak yansıtılması için INCOTERMS revize yapmaktadır. INCOTERMS'nin benzer revizyonları 1953, 1967, 1976, 1980, 1980, 2000, 2010 yıllarında gerçekleşmiştir. Çoğu zaman, bu değişiklikler, malların taşınması alanında yapılan değişikliklerle ilişkilendirilmiştir. Örneğin, 1953 yılındaki revizyon, demir yolu taşımalarının artışından kaynaklanmış, 1976 yılında önceki versiyon hava taşımalarının artışı nedeniyle revize edilmiş, 1980 yılında ise INCOTERMS güncellenmesinin nedeni konteyner taşımalarının ortaya çıkması olmuştur.

Çalışmanın düğüm konusu, 1 Ocak 2020 yılında yürürlüğe giren son INCOTERMS versiyonudur. Güncelleme ICC'nin yüzüncü yıldönümüne denk gelmiştir. INCOTERMS 2020

versiyonu, farklı ülkelerden hukuk uzmanlarından oluşan ICC editör grubu tarafından güncellenmiştir.

Editör grubu, mevcut uluslararası ticaret kurallarının yeknesaklaştırılması ve basitleştirilmesi; dış ekonomik faaliyetlerde zorluklara neden olan etkisiz mekanizmaların ortadan kaldırılması ve ayrıca en etkili teslim şartlarının hazırlanmasını hedeflemiştir. INCOTERMS 2020 versiyonun oluşturulması, önceki versiyon, INCOTERMS 2010'na dayanmaktadır. Ancak buna ek olarak, editör grubu son 10 yılda uluslararası ticaretteki uygulamaları inceleyip özetlemiştir.

INCOTERMS 2020 versiyonu, ihracatçılar ve ithalatçıların tercih ve kararları doğrultusunda son zamanlardaki malların uluslararası teslimatı ve sevkiyatı uygulamalarında yapılan değişiklikleri INCOTERMS'ne yansıtmaktadır. INCOTERMS'nin en son versiyonu, alıcı ve satıcı arasında daha evrensel bir iletişim aracı olmayı ve ticari faaliyetlere katılan tarafların ticari anlaşmalara daha güvenli bir şekilde girmelerine ve hakları ve yükümlülüklerini net bir şekilde tanımlamalarına yardımcı olmayı amaçlamaktadır.

INCOTERMS 2020 versiyonunda yapısal değişiklik yapılmamış; bu nedenle INCOTERMS 2010 gibi, yeni versiyona teslim şartları olarak da bilinen 11 uluslararası ticaret terimi dahil edilmiştir.

E Grubu, malların satıcının iş yerinde alıcıya teslim edilmesini ifade eden terim içermektedir: *EXW (Ex Works) "İş Yerinde"*.

F Grubuna, satıcıya malları alıcı tarafından tayin edilen taşıyıcıya teslim etme yükümlülüğünü getiren terimler girmiştir: *FCA (Free Carrier) "Taşıyıcıya Masrafsız", FAS (Free Along Side Ship) "Gemi Doğrultusunda Teslim", FOB (Free On Board) "Gemide Masrafsız "*.

C grubunda , satıcıya taşıma masraflarını ödeme yükümlülüklerini getiren terimler yer almaktadır, ancak satıcı, malların kayıp ve hasar risklerinin aynı sıra yüklenmesi ve taşınması sırasında ortaya çıkabilecek ek masrafları üstlenmemektedir: *CFR (Cost and Freight) "Masraflar ve Navlun ", CIF (Cost, Insurance, Freight) "Masraflar, Sigorta ve Navlun", CPT (Carriage Insurance Paid) "Taşıma Ödenmiş Olarak", CIP (Carriage and Insurance Paid to) "Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak"*.

D Grubunda, satıcıya varış yerine kadar taşıma masrafları ödeme ve malların taşınması sırasında kayıp ve hasar riskleri üstlenme yükümlülüklerini getiren terimler bulunmaktadır: *DAP (Delivered at Place) "Belirlenen Yerde Teslim", DPU (Delivered at Place Unloaded) "Belirlenen Yerde Boşaltılmış Olarak Teslim", DDP (Delivered Duty Paid) "Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim"*.

Ayrıca INCOTERMS 2020 versiyonunda aşağıdaki gibi görünen taşıma türlerine göre terimleri gruplama ilkesi de korunmaktadır:

Tüm taşıma türleri için uygun terimler: *EXW, FCA, CPT, CIP, DPU, DDP*.

Sadece deniz ve iç su taşımaları için uygun terimler: *FAS, FOB, CFR, CIF*.

Çalışmanın güncelliği öncelikle, INCOTERMS terimlerinin, özellikle 2020 yılının versiyonu üzerine derin, detaylı çalışmaların az bulunmasından ileri gelmektedir. Buna ek olarak, INCOTERMS terimlerinin özellikleri şu anda hâlâ çok az incelenmiştir. Bu nedenle bu terimler akademik literatürde yeterince yer almamaktadır.

Tüm bu açıklamalar doğrultusunda bu çalışmanın amacı, INCOTERMS 2020 ışığında, genel olarak, hem uluslararası hem de ulusal ticarete taraflar arasındaki ilişkilerin ticaret terimleri kullanılarak kolaylaştırılmasını göstermektir. Bunun için aşağıdaki konularda ayrıntılı açıklamalar yapılması amaçlanmaktadır:

- Uluslararası ticaretin yeknesaklaştırılma ihtiyacının belirlenmesi;
- INCOTERMS'nin tarihçesinin incelenmesi;
- INCOTERMS'nin kapsamının incelenmesi;
- Doğru INCOTERMS terimlerinin seçimi için kriterlerin tanımlanması;
- INCOTERMS 2020 versiyonunda yapılan değişikliklerinin incelenmesi;
- INCOTERMS 2020 versiyonunda bulunan terimlerin detaylı bir şekilde incelenmesi;
- INCOTERMS 2010 ve INCOTERMS 2020 versiyonlarının terimlerinin karşılaştırılması.

Yukarıda bahsedilen konuların açıklanması amacıyla çalışma üç bölüme ayrılmıştır:

Birinci bölüm, uluslararası ticaretin genel açıklamaları, geleneksel toplumlardan günümüze uluslararası ticaretin tarihinin incelenmesi, uluslararası ticaretin yeknesaklaştırılma ihtiyacının analizi ve uluslararası ticareti düzenleyen kuruluşlar hakkında bilgileri içermektedir.

İkinci bölümde, INCOTERMS'nin gelişiminin tarihsel yönleri, INCOTERMS'nin kapsamı ve kapsam dışı konuların incelenmesi, INCOTERMS metninde kullanılan terminolojinin açıklanması, INCOTERMS ile CISG arasında ilişki, sözleşmelerde INCOTERMS kullanımının önemi ve etkili bir terim seçme kriterlerinin analizi yapılmıştır.

Üçüncü bölüm tamamen INCOTERMS 2020 versiyonunu içermektedir. Bu bölümde son versiyonda yapılan temel değişiklikler analiz edilmiştir. On bir teslim terimlerinin tümü olumlu ve olumsuz tarafları dahil ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. INCOTERMS 2010 ve INCOTERMS 2020 versiyonlarında bulunan terimler karşılaştırılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI TİCARET

1.1. Genel Olarak

Uluslararası ticaret dünya ekonomik ilişkilerinin geleneksel ve en gelişmiş şeklidir. Ticaret uluslararası ekonomik ilişkilerin toplam hacminin yaklaşık %80'ini oluşturmaktadır¹. Herhangi bir ülke için dış ticaretin rolünü değerlendirmek zordur. Dünyadaki herhangi bir ülkenin ekonomik başarısı dış ticarete dayanmaktadır. Henüz hiçbir ülke kendisini küresel ekonomik sistemden izole ederek sağlıklı bir ekonomi yaratmayı başaramamıştır. Uluslararası ticaret farklı ülkelerdeki mal üreticileri arasında ve hizmet sağlayıcılar arasında uluslararası iş bölümü temelinde ortaya çıkan ve karşılıklı ekonomik bağımlılıklarını ifade eden bir iletişim şeklidir². Bilimsel ve teknolojik devrimin etkisiyle ülke ekonomilerinde meydana gelen yapısal değişimler ve endüstriyel üretimde uzmanlaşma, ulusal ekonomilerin etkileşimini artırmaktadır. Dolayısıyla ulusal ekonomilerinin etkileşiminin artması uluslararası ticaretin canlanmasına katkıda bulunmaktadır.

Tüm ülkeler arası mal akışlarının hareketine aracılık eden uluslararası ticaret, üretimden daha hızlı bir şekilde büyümektedir. Dış ticaret hacmi araştırmalarına göre dünya üretimindeki her %10'luk büyüme, dünya ticaretinin artışının %16'sını oluşturmaktadır³. Bu durum uluslararası ticaretin gelişimi için daha uygun koşullar yaratmaktadır. Ticarete sorunların ortaya çıkması durumunda üretimin gelişimi yavaşlamaktadır.

Uluslararası ticaret, tüm ülkeler arasındaki ödenmiş toplam ticaret hacmini ifade etmektedir. Fakat uluslararası ticaret kavramı daha dar anlamda da kullanılabilmektedir⁴. Örneğin iki ülke arasındaki toplam ticaret hacmi, sanayileşmiş ülkelerin toplam ticaret hacmi, gelişmekte olan ülkelerin toplam ticaret hacmi, bir kıtadaki ülkelerin toplam ticaret hacmi gibi. Devletler dış ticarete yönelik ulusal politika seçme ikilemiyle karşı karşıya kalmaktadır. İki yüzyıl boyunca bu konu hakkında hararetli tartışmalar yapılmıştır. Dış ticarete serbest ticaret veya korumacılık politikalarının seçimi geçtiğimiz yüzyılların niteliklerini temsil etmiştir.

¹ Моисеенко, 2018 : 35.

² <https://www.investopedia.com/insights/what-is-international-trade/#understanding-international-trade> (erişim tarihi: 19.10.2020).

³ Моисеенко, 2018 : 36.

⁴ Czinkota vd., 1999 : 42.

1.2. Uluslararası Ticaretin Tarihi

Yukarıda belirttiğimiz gibi uluslararası ekonomik ilişkilerin en önemli biçimlerinden biri uluslararası ticarettir. Uluslararası ticaret ekonomik kalkınmada önemli bir rol oynamaktadır. Uluslararası ticaret dünya ekonomisi oluşmadan önce de bulunmuştur. Tarihî gelişimde tek dış ticaret işlemlerinden uzun vadeli büyük ölçekli ticaret ve ekonomik işbirliğine geçilmiştir. Aşağıda uluslararası ticaretin tarihinin 4 döneme ayrılarak kısa bir özeti verilmeye çalışılmıştır.

1.2.1. Ticaret Dönemi

Ticaret Dönemi, farklı insanların kendi ürettikleri ve yabancı ülkelerden satın aldıkları malları Avrupa'ya göndererek büyük kazançlar elde ettikleri bir dönem olarak tanımlanabilecek bir dönemdir⁵. Doğu ülkelerinden Avrupa'ya ipek, baharat, porselen, değerli metaller gibi ürünlerin ticareti, Uluslararası ticaretin İpek Yolu gibi sınırlı ticari ağlar aracılığıyla gerçekleştiği yıllar ve Portekiz ve İspanya liderliğindeki Avrupa ülkelerinin coğrafi keşiflerini içeren XV-XVI yüzyılların dönemi, teknolojik gücünün egemen olmaya başladığı XVIII yüzyılda, Avrupa'da özellikle İngiltere'de meydana gelen ve daha sonra tüm dünyaya yayılan Sanayi Devrimi'ne süren bir süreç olarak ele alınmaktadır⁶.

Ticaret yollarında taşınan en önemli mallardan olan ve Doğu ülkelerden alınması gereken tahıllara ve baharat sahip olma arzusu, Cenova, Venedik ve Floransa gibi ülkelerin para birimlerini altına çevirmeleri sonucunda ticaret ve finans sektöründe artan altına talebin artması gibi nedenler coğrafi keşifler hedeflerinin listesinde üst sıralarda yer almıştır⁷. Bu keşiflerin aracılığıyla Amerika, Afrika ve Asya'da elde edilen hammadde kullanımı ve yerel halkla ticari ilişkiler kurulması amacıyla sömürgeci faaliyetlerin artmasıyla birlikte ülkeler arası ticaret tüm dünyaya yayılma fırsatı bulmuştur. Bu dönemde ticaretin tarihindeki en sancılı yönü olan köle ticaretinin de arttığı söylenebilmektedir. Bu süreç sonucunda ticaret ağları değişmiş, Akdeniz limanları ile İpek Yolları'nın önemi ve Doğu ülkelerin gücü azalmış, Batı ülkeler hem teknolojik hem de ticari olarak gelişmeye başlamıştır⁸.

coğrafi keşifler ve takip eden olaylar ışığında, XVIII yüzyılda Avrupa'da, özellikle İngiltere'de meydana gelen ve ardından tüm dünyaya yayılan Sanayi Devrimi, yaşam ve üretim biçimini tamamen değiştirmiş, bununla beraber üretimde buharlı makinelerin kullanımı getirmiştir⁹. Dolayısıyla seri ve daha ucuz üretim imkanı elde edilmiş ve geçmişe göre daha

⁵ Dorobat, 2015 : 110.

⁶ <https://www.econlib.org/library/Columns/Irwintrade.html> (erişim tarihi: 09.08.2021).

⁷ <https://www.econlib.org/library/Columns/Irwintrade.html> (erişim tarihi: 09.08.2021).

⁸ <https://www.econlib.org/library/Columns/Irwintrade.html> (erişim tarihi: 09.08.2021).

⁹ <https://www.econlib.org/library/Columns/Irwintrade.html> (erişim tarihi: 09.08.2021).

verimli üretilen malları satma ihtiyacı uluslararası ticareti büyötmüştür. Aynı zamanda üretimin hızlanması daha fazla hammadde ihtiyacını doğurmuş ve bu bağlamda ölkelerin sömürge faaliyetleri yoğunlaşmıştır. Özellikle XVII yüzyolda Hollanda, XVIII yüzyılda fransa ve XIX yüzyılda İngiltere sömürgeler oluşturmak yolluyla hammadde kaynağı ve uluslararası bri büyük pazarlar elde etmişler.

Uluslararası ticarete önemli rol oynayan serbest ticaret bölgeleri yaklaşık 2000 yıl önce sayılabilirken, modern anlamda ilk uygulamalar XVIII yüzyıldan itibaren Cebelitarık, Singapur ve İngiliz kolonisi olan Hong Kong'da gerçekleşmiştir¹⁰. XIX yüzyıla kadar gelişemeyen bu bölgeler, 1929'daki Büyük Buhran'dan sonra önem kazanmış ve ölkeler ardı ardına serbest ticaret bölgesi taleplerine yol açmıştır¹¹.

1.2.2. Sömürgecilik Dönemi

Sanayi Devrimi'nin ticari ve ekonomikişlemlerinin hızlanması ile paralel beraber uluslararası ticaret ve hammaddeler için bir pazar arayışı sonucunda sömürgeciliğin hızlanmasıyla başlayan bu dönem, I Dünya savaşı'nın başladığı 1914 yılına kadar devam edilmiştir. XVIII yüzyılda Sanayi Devrimi'nin başlamasıyla birlikte buhar enerjisi kullanılarak büyük işletmeler ve fabrikalar kurulmuştur¹². Bu işletmelerin ürettiği malların daha hızlı satılması ihtiyacına bağlı olarak ticaretin gelişmesi, üretim için ihtiyaç duyulan hammaddelerin ve üretim sonucunda üretilen malların taşınması için demiryollarının inşasını ve ayrıca sermaye ile eğitimli personelin mevcudiyetini zorunlu bırakmıştır. Bu imalat işletmeleri arasında ortaya çıkan ekonomik rekabet, ölkeleri tam ölçekli bir sömürge yarışına sokmuştur. Bu rekabet sonucunda sömürgecilik yoğunlaşmış ve emperyalizm ile iktidar yarışındaki ölkeler arasındaki bloklaşma ve çıkar çatışması I Dünya Savaşı'na yol açmıştır¹³.

Sömürge döneminde uygulamaya konulan Altın Standardı'nın para sistemi, uygulamada esas olarak uluslararası ticarete katılan ölkeler arasındaki ödemelerdeki dengesizlikleri ortadan kaldırmak ve ölkelerin para birimlerini esas alan bir değer ölçüsü oluşturmak için kullanılmıştır. Böylece ölkeler arasındaki ticareti artırmayı amaçlamaktadır. Tarihsel sürecin değişen seyrini takip eden bu para sistemi, uluslararası ticarete ve ödemelerde sınırsız özgürlüğün olmaması, ölkeler arasındaki savaşın ekonomik olumsuzluklarını ortadan kaldırmaya yönelik içe dönük, kapalı ve korumacı politikaları

¹⁰ <https://www.managementstudyguide.com/history-of-international-trade.htm> (erişim tarihi: 09.08.2021).

¹¹ Моисеенко, 2018 : 16.

¹² <https://www.managementstudyguide.com/history-of-international-trade.htm> (erişim tarihi: 09.08.2021).

¹³ <https://www.managementstudyguide.com/history-of-international-trade.htm> (erişim tarihi: 09.08.2021).

izlemeleri üzerine serbest ticarete kısıtlamalar getirmeleri gibi nedenlerle, savaş sonrasında ortadan kalkmıştır¹⁴.

1.2.3. Ayrıcalıklar Dönemi

Ayrıcalıklar dönemi I ve II Dünya Savaşları arasındaki dönemi, yani 1914-1945 yıllarını kapsamaktadır. Bu, ülkelerin savaşlar ile bozulan ekonomilerini iyileştirmek için ulusal sanayilerini geliştirmeye çalıştıkları ve bunun sonucunda gümrük vergilerini yükselttikleri ve çıkarlarına göre siyasi ayrıcalıklar verdikleri dönemdir. I Dünya Savaşından sonra yerel şirketlerin yabancı ülkelerde yatırım yapmasıyla uluslararası ticaret ve üretimde büyük değişiklikler başlamış ve çok uluslu şirketlerin temelleri atılmış olsa da, 1929 yılındaki Büyük Buhran'ın ortaya çıkması tüm dünyayı, özellikle ABD ve Avrupa'yı ekonomik açılarından etkilemiştir. Söz konusu kriz nedeniyle yatırımları, üretimi ve tüketici harcamaları gerilemiştir. Buhranın sonucunda yaratıldığı atmosferde uzun vadeli etkisi olduğu düşünülen II Dünya Savaşı'nın başlaması ile 1929 yılının krizinden sonra uluslararası ticaret ve üretim sektöründeki gelişmeler ikinci kez kesintiye uğramıştır. 1944 yılına gelindiğinde, Bretton Woods Sistemi¹⁵, ortak bir para düzeni oluşturmak için BM Para ve Finans Konferansı'nda uygulanmıştır.¹⁶ Bu sistemin konulması ile ülkelerin para birimleri dolara, dolar da altına endekslenmek yoluyla uluslararası ticaretin kolaylaştırılması hedeflenmiştir. Bununla beraber bu para sistemini oluşturan konferans, IMF ve WB'nin kurulmasına yol açmıştır. 1973 yılında ortaya çıkan birçok sorun nedeniyle bu sistemden vazgeçilmiştir. Bu dönemin en önemli olaylarından biri de küreselleşmenin gelişmesine ve uluslararası ticaret ve üretime katkı sağlayacak çok uluslu şirketlerin varlığıdır¹⁷.

1.2.4. Uluslararası Dönem

Bu dönem II Dünya Savaşı'nın sona erdiği 1945 yılından bu yana kadar geçen süre olarak kabul edilmektedir. Bütün dünyada yaşanan ve ciddi yıkımlara yol açan iki savaştan çıkılma, ülkeleri ekonomik, siyasi ve sosyal olarak etkilemiştir. Bu nedenle böyle bir ortamda yürütülen ekonomik ve ticari faaliyetler, ülkelerin kalkınmasının temellerini atacak ve en önemlisi üretimde kalkınmayı sağlayacak şekilde yürütülmüştür.

¹⁴ <https://www.managementstudyguide.com/history-of-international-trade.htm> (erişim tarihi: 09.08.2021).

¹⁵ Bretton Woods para yönetimi sistemi, 1944 Bretton Woods Anlaşması'ndan sonra ABD, Kanada, Batı Avrupa ülkeleri, Avustralya ve Japonya arasındaki ticari ve finansal ilişkilerin kurallarını belirlemiştir. Bretton Woods sistemi, bağımsız devletler arasındaki parasal ilişkileri yönetmeyi amaçlayan tamamen müzakere edilmiş bir para düzeninin ilk örneğiydi.

¹⁶ <https://www.econlib.org/library/Columns/Irwintrade.html> (erişim tarihi: 10.08.2021).

¹⁷ <https://www.econlib.org/library/Columns/Irwintrade.html> (erişim tarihi: 10.08.2021).

1945 ile 1970 arasındaki süre, çok uluslu şirketlerin meydana gelmeye çıkmaya başladığı, bütün dünyada yeni üretim ve ticaret pazarlarının yaratıldığı ve şirketlerin hedeflerine uygun üretim güçleri aradığı bir dönem olarak ele alınmaktadır. Uluslararasılaşma arttıkça ülkeler, etkileşimde bulundukları ülkeleri mevcut sistem içinde kontrol altına almak ve bu ülkelerle dengeyi korumak için çeşitli kısıtlamalar getirmişlerdir.

1945 yılında BM ve onun uzman kuruluşları tarafından kurulan UNCTAD¹⁸, UNCITRAL¹⁹, UNIDO²⁰, 1947 yılında faaliyetlerine başlayan IMF ve WB, GATT, 1952 yılında faaliyetlerine başlayan Dünya Gümrük Örgütü, 1957 yılında kurulan AB, 1960 yılında kurulan EFTA²¹, OECD²² gibi kuruluşlar, ülkeler arası etkileşim ve uluslararası ticaret ve üretimin gelişmesinde önemli bir yer almaktadır. Bu yıllarda ülkelerin birbirleriyle etkileşiminin ve uluslararası kuruluşların sayısının artması, coğrafi konumu yakın olan ülkelerin bölgeselleşme faaliyetleri ile yakınlaşması ve serbest ticaret anlaşmaları ile aralarında ticaretin açılması, ülkeleri birbirine daha da yakınlaştırmış, ekonomik ve politik olarak uyarlamış ve onları entegrasyon ve işbirliği adımları atmaya teşvik etmiştir.

1969 yılında IMF tarafından oluşturulan SDR²³, Bretton Woods sabit döviz kuru sistemini desteklemek için uluslararası bir rezerv haline gelmiştir. Uluslararası para sistemi olarak işleyişen SDR, IMF üyesi ülkelerin mevcut resmi rezervlerini yenilemeyi amaçlar ve IMF ve diğer bazı uluslararası kuruluşların hesap birimi olarak kullanılmaktadır. Ortak bir para sistemi, uluslararası ticareti basitleştiren bir unsur olarak ele alınmaktadır. Günümüzde de geçerli olan SDR değeri, 1 Ekim 2016 itibarıyla dolar, euro, ruble, yen ve sterlin gibi beş ana para biriminden oluşan bir sepete dayanmaktadır²⁴.

¹⁸ Ticaret ve kalkınma alanında BM Genel Kurulunun ana organıdır. Bu konferans, 1964 yılında Cenevre'de düzenlenen ilk oturumun sonunda, özellikle gelişmekte olan ülkelerde ekonomik büyüme ve kalkınmayı hızlandırmak amacıyla, daimi hükümetlerarası organ olarak kurulmuştur.

¹⁹ Uluslararası ticaret hukukunun uyumunu ve modernizasyonunu teşvik etmek amacıyla 17 Aralık 1966 tarihli ve 2205 (XXI) sayılı BM Genel Kurulu kararı ile BM Genel Kurulu'na bağlı bir alt organ olarak kurulmuştur.

²⁰ Gelişmekte olan ülkelerdeki endüstriyel kalkınma faaliyetlerini desteklemek amacıyla 1966 yılında kurulmuş ve 1986 yılında BM'nin bir uzman örgütü haline gelmiştir.

²¹ İzlanda, Lihtenştayn, Norveç ve İsviçre gibi dört Avrupa ülkesinden oluşan bölgesel bir ticaret örgütü ve serbest ticaret alanıdır. Örgüt, AB ile paralel olarak çalışmakta ve dört üye devletin tümü Avrupa Tek Pazarına katılmaktadır ve Schengen Bölgesi'nin bir parçasıdır. Ancak AB Gümrük Birliği'nin üyeleri değildir.

²² Ekonomik ilerlemeyi ve dünya ticaretini teşvik etmek amacıyla 1961 yılında kurulmuş 38 üye ülkeden oluşan hükümetler arası bir ekonomik kuruluştur. Kendilerini demokrasiye ve piyasa ekonomisine bağlı olarak tanımlayan, politika deneyimlerini karşılaştırmak, ortak sorunlara yanıt aramak, iyi uygulamaları belirlemek ve üyelerinin yerel ve uluslararası politikalarını koordine etmek için bir platform sağlayan bir forumdur.

²³ 1969 yılında IMF tarafından oluşturulan ve aynı adı taşıyan ayrı bir departman tarafından çıkarılan uluslararası bir rezerv para birimidir. Uluslararası likiditeyi artırmak amacıyla IMF tarafından oluşturulmuş özel bir uluslararası rezerv aracıdır. Bu kanal aracılığıyla üye ülkelere IMF'ndeki Normal Çekme Haklarından ayrı olarak bir dış rezerv sağlar. IMF'ne bağlı olmakla birlikte normal çekiliş haklarından farklı bir statüye sahiptir.

²⁴ <https://www.econlib.org/library/Columns/Irwintrade.html> (erişim tarihi: 10.08.2021).

1970-1990 yılları arasında neoliberal ve dışa açıklık politikaların etkisiyle ülkelerin kendi aralarındaki ilişkileri yoğunlaşmış ve bununla beraber ülkeler arasındaki rekabet artmıştır. Bu gelişme karşılıklı bağımlılığa yol açmıştır. 80'li yıllardan itibaren uygulanan iletişim ve politikalar teknolojideki gelişmelere bağlı olarak artan küreselleşme ile iki kutuplu düzenin sona ermesi, uluslararası ticareti tamamen farklı bir boyuta taşımıştır. Küreselleşme bağlamında uluslararası ticaret ve üretim iki yönde gelişmiş ve birbirini besleyen kavramlar olarak yerini almıştır.

1990 yılının sonrasında Soğuk Savaş sonrası iki kutuplu dünya düzeninin ortadan kalkması, liberal politikaların güçlenmesi ve uluslararası yatırımın önündeki engellerin zayıflaması sayesinde uluslararası ticaret hızlı bir şekilde genişlemeye devam etmiştir. 1981 yılında kurulan GCC²⁵, 1985 yılında kurulan ECO²⁶, 1995 yılında kurulan WTO gibi kuruluşlar ile 1994 yılında kurulan NAFTA²⁷ gibi serbest ticaret bölgeleri ve gümrük birlikleri uluslararası ticaretin gelişmesinde önemli bir yer tutmuştur.

1979 yılında oluşturulan Avrupa Para Sistemi²⁸, AB entegrasyon sürecinde parasal birliğin sağlanmasına yönelik bir gelişmedir. Bu sistemde para birimi olarak Avrupa para birimi (ECU) kullanılmış ve ulusal para birimleri ile ilgili finansal işlemler ECU kullanılarak değerlendirilmiştir. 1992 yılına kadar var olan bu para sistemi, döviz kurunun sabitlenmesi açısından uluslararası ticaretin kolaylaştırıcısı olarak görülmüştür. Bu tarihte Maastricht Anlaşması'nın imzalanmasıyla birlikte Ekonomik ve Parasal Birlik oluşturulmasına karar verilmiştir²⁹.

XXI yüzyılın ilk yıllarından itibaren teknoloji ve bilgideki gelişmeler ve bunların getirdiği sonuçlar, küreselleşmenin dördüncü dalgasına katkıda bulunmuştur. Bu tür olaylar, ülkeler arasındaki karşılıklı bağımlılığı artırmıştır. Karşılıklı bağımlılığın artışı, uluslararası ticarete ülkeler arasındaki arz-talep ilişkisine olumlu bir yön vermiştir. İstatistiklere göre

²⁵ GCC, Bahreyn, Kuveyt, Umman, Katar, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri'nden oluşan bölgesel, hükümetler arası bir siyasi ve ekonomik birliktir. Konseyin ana merkezi Suudi Arabistan'ın Riyad şehrinde yer almaktadır.

²⁶ 1985 yılında İran, Pakistan ve Türkiye'nin liderliğinde tarafından Tahran'da kurulmuş bir Asya siyasi ve ekonomik hükümetler arası örgütüdür. Kalkınmayı iyileştirmenin ve ticaret ve yatırım fırsatlarını teşvik etmenin yollarını tartışmak için bir platform sağlamaktadır. BM Tüzüğü kapsamında geçici bir organizasyondur.

²⁷ ABD, Kanada ve Meksika tarafından imzalanan serbest ticaret anlaşması. NAFTA kapsamında, bu üç ülke arasındaki ticaret ve yatırım serbestleştirilmiş ve ilk kez yabancı şirketlere uluslararası tahkim kurallarında katılımcı ülkeleri tek taraflı olarak dava etme hakkı verilmiştir. Temel amacı üye ülkeler arasında bir serbest ticaret bölgesi oluşturmaktır.

²⁸ Avrupa Ekonomik Topluluğu ülkelerinin çoğunun nispi değerinde büyük dalgalanmaları önlemek için para birimlerini birbirine bağladığı çok taraflı ayarlanabilir bir döviz kuru anlaşmasıydı. 1979 yılında, o zamanki Avrupa Komisyonu Başkanı Roy Jenkins tarafından, Avrupa Ekonomik Topluluğu Üye Devletleri arasında, topluluklar arası döviz kurlarını yönetmek ve döviz piyasası müdahalelerini finanse etmek amacıyla Merkez Bankaları arasında para politikası işbirliğini teşvik etmek için yapılan bir anlaşma olarak başlatılmıştır.

²⁹ Моисеенко, 2018 : 18.

1991 yılında dünya üretimi 4,7 trilyon ABD doları iken bunun 2014 yılında 12,1 trilyon dolara ulaştığını söylemek mümkündür³⁰. Ticaret süreçlerindeki küçük dalgalanmalara rağmen, üretim 2002 ile 2008 yılları arasında 5,6 trilyon dolardan 10 trilyon dolara yükselmiştir. 2008 küresel krizinin ardından 2009 yılında üretimde düşüş yaşanmıştır.

1.3. Uluslararası Ticaretin Yeknesaklaştırılma İhtiyacı

Uluslararası ticaretteki hacmin büyümesi ve malların büyük pazarlara dağıtılma olanağı, uluslararası ticarete faaliyet gösteren kişilere ve küresel ekonomiye önemli bir fayda sağlamaktadır. Uluslararası ticaretin gelişmesi, hem ticari ilişkilere dahil olan kişilerin hem de uygulanması gereken yasal düzenlemelerin sayısını arttırmaktadır. Bu durum, birden fazla ulusal hukukun ticari ilişkiye girmesi nedeniyle uygulanacak hukuk kurallarının tespiti ve bu kuralların taraflar arasında ne şekilde uygulanacağı açısından karmaşaya neden olmaktadır. Bu sorunların çözülmesi aşamasında uygulanacak tek bir hukuk kuralları sistemi olmadığı gibi tek tip kriterlerle karar verecek küresel düzeyde yargı mekanizması da bulunmadığından, bu uyuşmazlıkların çözümü ulusal mahkemelerin görev ve yetkisi dahilinde olacaktır. Ancak bu durum, etkin ve tarafsız bir çözüme ulaşmak açısından yetersizdir³¹. Tarafların her biri, kendi çıkarlarını daha etkin biçimde koruyacak olduğuna inandıkları veya daha alışık oldukları kendi ulusal hukuk sistemlerinin uygulanmasını tercih edecek normlar seçmektedir. Bu sebeple de ticari hayatta ortaya çıkabilecek uyuşmazlıkların küresel aktörler eliyle küresel biçimde çözülebilmesi için küresel bir sisteme ihtiyaç duyulması doğaldır³².

Uluslararası ticaretin gelişmesi için ihtiyaç duyulan güven faktörü, uluslararası sözleşmeler ile yeknesak kuralların konulmasıyla sağlanmakta; bu durum da birçok sorunu çözmektedir. Örneğin uluslararası deniz, hava ve kara taşımacılığı ile ilgili anlaşmalar, ödeme prosedürlerinin hızlı ve güvenli biçimde yerine getirilebilmesini sağlamaktadır³³.

Uluslararası ticaretin yeknesaklaştırılmasına yönelik gerçekleştirilen bazı çalışmalar, farklı özel hukuk sistemlerini uyumlu hale getirmek ve uluslararası düzenlemelere ilişkin hazırlık çalışmaları yapmak üzere çalışan kuruluşlar tarafından yapılmaktadır. Bu sektörde çalışan iki önemli örgütten birisi 1924 yılında kurulan UNIDROIT³⁴ diğeri ise 1966 yılında BM desteği ile kurulan UNCITRAL'dir.

³⁰ <https://data.worldbank.org/indicator/NV.IND.MANF.CD?.end=2014&start=1991&view=chart&year=2001> (erişim tarihi: 10.08.2021).

³¹ Akıncı, 2003: 21.

³² Arkan, 2019: 15.

³³ Arkan, 2019: 15.

³⁴ Ernest Rabel ve Vittorio Schialoch önderliğinde Milletler Cemiyeti bağlı olarak özel hukukun yeknesaklaştırılması için araştırmalar yapmak üzere kurulmuş ve daha sonra bağımsız bir kurum olarak varlığını sürdürmüştür.

ICC uluslararası ticari kuralların yeknesaklaştırılması için faaliyet göstermektedir. Bu kuruluşa özel ve tüzel kişiler, tüccarlar ve siyasi amaca sahip olmayan kuruluşlar üye olabilmektedirler. Uluslararası ticarete sık sık kullanılan terimlerin yorumlanması amacıyla ICC "INCOTERMS" adlı uluslararası kurallar koymuştur. Sonuçta değişik yorumların belirsizliğinin önlenmesi veya en azından önemli bir şekilde azaltılması mümkün olmuştur. Günümüzde INCOTERMS kavramı oluşturan ve yeknesaklaştırma işlemleri gerçekleştiren kuruluş yine ICC'dir³⁵.

Uluslararası Tahkim küresel ortamda ortaya çıkabilecek uyuşmazlıkların çözümünü kolaylaştırmak ve hızlandırmak amacıyla oluşturulan çarelerden biridir. Tüm uluslararası ticari uyuşmazlıkların çözümüne yönelik bir kurum olarak Uluslararası Tahkim, anlaşmazlıkları son derece hızlı bir şekilde çözmektedir³⁶. Uluslararası tahkim, ticaret yapan taraflar arasındaki ticari ilişkilerin yasal rejimlerini, sözleşmelerin imzalanmasından sonra ulusal hukukta ortaya çıkabilecek değişikliklerden korumayı sağlamaktadır. Uluslararası Tahkim ile taraflar, taraflardan birisinin yerel mahkemesinde uyuşmazlığın çözülmesine engel olduğundan, yargılama ihtiyacının tarafsız ve etkin bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlamaktadır³⁷.

Tüm bu olumlu özelliklerine rağmen uluslararası ticari tahkim yoluyla da uyuşmazlıklara uygulanması gereken hukuk kurallarının belirlenmesinde zorluklar ortadan kalkmamaktadır.

1.4. Uluslararası Ticareti Düzenleyen Kuruluşlar

Devletlerin uluslararası kuruluşlara katılımları uluslararası ticaret bakımından, kalkınma ve ekonomik gelişme arayışı, dünya pazarlarına entegre edilme, işbirliği yapma, ticarete uluslararası bir standardın uygulanması, uluslararası ticaretteki engellerin kaldırılması, Bu alanda ortaya çıkabilecek sorunları ve istikrarsızlığı önleme gibi nedenler ile açıklanmaktadır. Aşağıda, bu amaçlar için kurulmuş veya bir derecede bu amaçlara hizmet eden uluslararası kuruluşlardan bazıları incelenmiştir.

1.4.1. Birleşmiş Milletler (BM)

1945 yılında kurulan BM birçok konu hakkında çalışmaktadır. Örneğin: iklim değişikliği, barış ve güvenlik, insan hakları, toplumsal cinsiyet eşitliği, sürdürülebilir kalkınma, terörizm, yönetim, gıda üretimi vb. Günümüzde 193 ülkeden oluşan kuruluş,

³⁵ Arkan, 2019: 22.

³⁶ Şanlı, 2005: 19.

³⁷ Akıncı, 2003: 27.

UNCTAD, UNCITRAL ve UNIDO gibi uzman örgütlerle işbirliği yaparak uluslararası ticaretin ilerlemesine katkıda bulunmaktadır. Dolayısıyla bu örgütler, ekonomik olarak güçlü ülkelerden az gelişmiş ülkelere kaynakların geçişi, yatırımlar, uluslararası ticareti düzenlemek için gerekli yasal temelin hazırlanması, sanayi gelişmeyi sağlayarak dış pazarların açılması gibi araçlarla küresel yoksulluğu önlemeye ve sürdürülebilir kalkınmayı sağlamaya hizmet etmektedirler³⁸.

BM'nin uluslararası ticaretteki rolünü daha belirli bir biçimde göstermek için, yukarıda belirtilen komisyonların, özel olarak UNCITRAL'nın işleyişini kısaca açıklamak mantıklı olacaktır. BM Genel Kurulu, UNCITRAL'ne uluslararası ticaret hukukunun ilerici uyumlaştırılmasını ve birleştirilmesini teşvik etmek için genel bir yetki vermiştir³⁹. UNCITRAL, ticari işlemler için modern, adil ve tutarlı kurallar belirlemektedir. Bu kurallar aşağıdakileri içermektedir⁴⁰:

- Küresel düzeyde kabul edilmiş sözleşmeler, kânunlar ve düzenlemeler;
- Pratik önemi olan hukuksal ve kânunsal kılavuzlar ve öneriler;
- Ticari hukukun birleşik kurallarına uygulanan adalet uygulaması ve mevzuata ilişkin güncellenmiş bilgiler;
- Hukuksal reformlerin gerçekleştirilmesi için teknik yardım;
- Birleşik ticari hukuk üzerine bölgesel ve ulusal seminerler.

1.4.2. Avrupa Birliği (AB)

1951 yılında Avrupa'da Kömür ve Çelik Topluluğu kurulmuş ve daha sonra 1957 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğu'na dönüşmüştür. Son olarak, 1992 yılında Maastricht Antlaşması⁴¹ temelinde, 28 Avrupa ülkesinin üye olduğu AB kurulmuştur. Entegrasyon sürecinde birleşik bir gümrük sistemi, ortak bir pazar ve para birliği kurulmuştur. Bütün bunlar mal, hizmet ve sermayenin serbest dolaşımına ve elverişli bir ticaret ortamının yaratılmasına yol açarak AB'ni uluslararası ticaret açısından önemli bir konuma getirmiştir⁴².

AB'nin gelişimi nadiren tutarlı ve çoğu zaman tartışmalı olmuş, ancak sonuç şu anda dünyanın en büyüğü olan bir ticaret bölgesidir. Dünya ticaretinde AB, üretilen mal ve hizmetlerin en büyük ihracatçısı ve aynı zamanda 100'den fazla ülke için en büyük

³⁸ <https://www.un.org/en/about-us/history-of-the-un> (erişim tarihi: 20.11.2020).

³⁹ <https://uncitral.un.org/ru/about> (erişim tarihi: 25.05.2021).

⁴⁰ <https://uncitral.un.org/ru/about> (erişim tarihi: 25.05.2021).

⁴¹ 7 Şubat 1992'de imzalanan ve Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun Avrupa Birliği olması yolundaki son adım olan ekonomik ve parasal birliği de gerçekleştirme istikametine girdiği antlaşmadır.

⁴² https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_the_European_Union (erişim tarihi: 21.11.2020).

ithalatçıdır⁴³. 28 AB ülkesi arasında hâlâ sınırların var olması söylemek mümkündür, ancak birlik malların, hizmetlerin ve sermayenin tüketiciler ve yatırımcılar arasında hareketini önemli ölçüde kolaylaştırmıştır. Serbest ticaret, esasen AB'nin temel ilkelerinden biridir. Serbest ticaret anlaşmaları dünya ilişkilerinin ağını genişletme, ek büyüme, çalışma yerleri ve yeni pazarlarını oluşturma sağlamıştır⁴⁴.

1.4.3. Dünya Bankası (WB)

WB 1944 yılında kurulmuştur. Gelişmekte olan ülkeler için teknik ve finansal destek olarak önemli bir kaynaktır. Günümüzde 189 üye ile oluşan bu enstitünün ana görev yoksulluğunun azaltılması ve kalkınmanın sağlanmasıdır. WB'nin 2030 yılına kadar iki önemli amacı bulunmaktadır. Birincisi, günde 1,90 dolardan daha az gelirle yaşayan insanların oranını %3 azaltarak aşırı yoksulluğu son vermektir ikincisi ise her ülkenin gelirini %40 artırarak ortak refah yaratmaktır. WB kurulduğu günden günümüze kadar beş örgütle bağlantılıdır. Bu örgütlerden üretimi ve doğrudan yabancı yatırımları destekleyen IFC⁴⁵ ve MIGA⁴⁶, uluslararası ticaret için önemlidir⁴⁷.

Ticareti genişletmek, aşırı yoksulluğu sona erdirmenin ve genel refahı elde etmenin anahtarıdır. Kanıtlar, uluslararası ticarete açık ülkelerin daha hızlı geliştiğini ve nüfusları için daha fazla fırsat yarattığını göstermektedir. WB Grubu, müşteri ülkelerinin gelişmiş bir ülkenin pazarlarına erişim sağlamasına ve küresel ekonomiye katılımlarını artırmasına yardımcı olmaktadır⁴⁸. Küresel düzeyde, WB Grubu açık, kuralla dayalı ve öngörülebilir bir uluslararası ticaret sistemini sürdürmektedir.

1.4.4. Uluslararası Para Fonu (IMF)

189 üye ile oluşan IMF 1945 yılında kurulmuştur. Bu enstitü, uluslararası ticaretin basitleştirmek, Sürdürülebilir ekonomik büyümeyi teşvik etmek, finansal istikrarı sağlamak, işsizliği ve dünyadaki yoksulluğu azaltmak için çalışmaktadır. IMF'nin birincil amacı, uluslararası para sisteminin istikrarını sağlamaktır. Dolayısıyla ana sorumluluğu, ödemeler dengesizliği sorunu yaşayan üye ülkelere kredi vermektir. Devletlerin temel sorunlarına yönelik politikaların uygulanmasındaki bu mali ve finansal destek, uluslararası rezervlerini

⁴³ <https://panor.ru/articles/rol-i-uchastie-evropeyskogo-soyuz-a-v-mezhdunarodnoy-torgovle/46581.html> (erişim tarihi: 26.05.2021).

⁴⁴ <https://www.vsemirnyjbank.org/ru/topic/trade/overview> (erişim tarihi: 27.05.2021).

⁴⁵ 1956 yılında Dünya Bankası Grubu'nun özel sektör kolu olarak kurulmuştur.

⁴⁶ Dünya Bankası Grubu üyesidir. Ekonomik kalkınma için uluslararası işbirliğini güçlendirmek ve yabancı yatırımın, bilhassa özel yabancı yatırımın geliştirmekte olan ülkelerin kalkınmasına katkısını teşvik etmek amacıyla 1988 yılında Dünya Bankası bünyesinde kurulmuştur.

⁴⁷ <https://www.worldbank.org/en/about/history> (erişim tarihi: 23.11.2020).

⁴⁸ <https://www.vsemirnyjbank.org/ru/topic/trade/overview> (erişim tarihi: 27.05.2021).

yeniden inşa etmesi, ulusal paranın güçlendirilmesi ve güçlü bir ekonomi için uygun koşulların varlığı gibi konuları içermektedir⁴⁹.

IMF'nin temel amaç ve işlevleri arasında doğrudan uluslararası ticaretle ilgili olanlardan bazılarını ayırmak mümkündür.

Amaçlar⁵⁰:

- Daimî kurumlar ağı aracılığıyla uluslararası parasal işbirliğinin sağlanması;
- Uluslararası ticaretin gelişiminin, istihdam ve gerçek gelirlerin yüksek seviyesini korumasının ve fonun tüm üye ülkelerinde ekonomik politikanın temel nesneleri olarak üretici güçlerin gelişiminin teşvik edilmesi;
- Döviz kuru istikrarının sağlanması, katılımcılar arasında uygun döviz anlaşmalarının korunması ve bu alanda çeşitli ayrımların önlemesi;
- Üye ülkeler arasında devam eden işlemler için çok taraflı bir ödeme sisteminin kurulması ve uluslararası ticaretin büyümesini engelleyen döviz kısıtlamalarının kaldırılması.

Diğer işlevler:

- Uluslararası para politikası işbirliğini teşvik etmek;
- Dünya ticaretini genişletmek;
- Parasal döviz kurunun istikrara ulaşmak;
- Uluslararası finansal istatistikler için standartların geliştirilmesi;
- Uluslararası finansal istatistikleri toplamak ve yayımlamak.

1.4.5. Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Anlaşması (GATT)

Ülkeler, II Dünya Savaşı bittikten sonra uluslararası ticaretin serbestleştirilmesi amacıyla "Uluslararası Ticaret Örgütü" isim ile uluslararası örgüt kurmaya karar vermişlerdir. Bahsedilen örgütün kurulmasına müzakereleri devam ederken, bazı ürünler üzerinde tarife düşürmek ve bu düşüren tarifler uygulamada gerçekleştirmek amacıyla, 1947 yılında İsviçre'de bulunan Cenevre şehrinde geçici olarak değerlendirilen GATT imzalanmıştır⁵¹.

GATT'nin temel dört ilkesi bulunmaktadır⁵²:

- Tarifeler ile koruma ilkesi;
- Ulusal muamele ilkesi;
- En çok tercih edilen ülke ilkesi;

⁴⁹ <https://www.britannica.com/topic/International-Monetary-Fund> (erişim tarihi: 25.11.2020).

⁵⁰ <https://www.vsemirnyjbank.org/ru/topic/trade/overview> (erişim tarihi: 27.05.2021).

⁵¹ <https://www.vsemirnyjbank.org/ru/topic/trade/overview> (erişim tarihi: 27.05.2021).

⁵² Gelir İdaresi Başkanlığı, 2009: 6.

- Gümrük vergilerini düşürülerek konsolide edilme ilkesi.

Uluslararası Ticaret Örgütü kurulmadığından dolayı GATT 1947 yılından 1994 yılına kadar görev yapmıştır.

1.4.6. Dünya Ticaret Örgütü (WTO)

WTO, 1994 yılının Uruguay müzakereler sonucunda imzalanan anlaşma temelinde uluslararası ticaret sisteminin ana organı olarak kurulmuş ve 1995 yılında faaliyetine başlamıştır. 29 Temmuz 2016 itibarıyla WTO'nda 164 üye dahil edilmiştir⁵³.

WTO'nun genel amaçları aşağıda verilmiştir⁵⁴:

- Uyuşmazlıkların çözülmesi;
- Ülkelerin uluslararası ticaret politikalarının korunması;
- Gelişmekte olan ülkelerin çok taraflı ticaret sistemiyle bütünleşmesine yardımcı olunması;
- Ticaret anlaşmalarının yürütülmesi ve kontrol edilmesi;
- Çok taraflı ticaret görüşmeleri için bir forum oluşturulması.

1.4.7. Milletlerarası Ticaret Odacı (ICC)

1919 yılında birkaç girişimci, dünya çapındaki işletmelerin çıkarlarını temsil edecek bir organizasyon kurmaya karar vermiştir. Ardından, üreticiler, finansörler ve ticaret temsilcilerinden oluşan bir girişkenlik grubu, I Dünya Savaşı'ndan henüz tam olarak kurtulmamış bir dünyaya ekonomik refah getirmek için kesin bir karar almıştır. Sonuç olarak dünya ticaretinde var olan zorluklarını aşmak için 1919 yılında, Fransa'nın Paris şehrinde ticari olmayan bir uluslararası organizasyonu, ICC kurmuşlardır⁵⁵. ICC bugüne kadar bu amaca yönelik faaliyet gösterip, dünyanın 130 ülkesinde binlerce işletme, şirket ve iş birliğini bir araya getirmektedir.

XX yüzyılın başında, dünyada bu türlü uluslararası kuruluşlardan sadece birkaçı var olmuştur. Aynı zamanda, ticaretin, yatırımın ve ayrıca finansal veya ticari ilişkilerin düzenlenmesi için ortak bir dünya kuralları sistemi var olmamıştır. Devlet desteğine aldırılmadan inisiyatif ve özel sektör güçleri aracılığıyla bu boşluğu kapatmak, ICC'nin kurucuların ana fikri olmuştur. ICC'nin kurucuları, o zaman farkında olmasalar da, daha sonra tüm dünya ekonomisinin ayrılmaz bir parçası haline gelen bir organizasyonun temellerini

⁵³ https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm (erişim tarihi: 9.11.2020).

⁵⁴ https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm (erişim tarihi: 9.11.2020).

⁵⁵ <http://www.iccwbo.ru/ob-icc/istoriya/> (erişim tarihi: 08.08.2021).

atmışlar. Yıllar boyunca, ICC uluslararası ticarete önemli bir rol oynamıştır. Günümüzde de ICC'nin himayesinde, 1919 yılından daha karmaşık koşullarda günlük olarak kullanılan kurallar, mekanizmalar ve standartlar oluşturulmaktadır.

Zamanla, beş ülkeden girişimcilerden oluşan bir girişkenlik grubu, ICC'nin 120'den fazla ülkede on binlerce üye şirketle örgütlenme kapasitesini genişletmiştir. Bugün, ICC hem önemli sayıda en büyük uluslararası şirketi hem de birçok küçük işletmeyi içermektedir.

İlk ICC aktivistlerinin çoğu, diğer zamanlarda Fransız hükümetinde çeşitli bakanlık görevlerinde bulunan ilk başkanı Etienne Clementel tarafından işe alınmıştır. Örgütün sekreteryasının Paris'e yerleşmesi onun liderliğinde olmuştur⁵⁶. Etienne Clementel, 1923'te ICC Uluslararası Tahkim Mahkemesi'nin ana yaratıcısı olarak da bilinmektedir.

1920'li yıllarda ICC'nin çalışmaları daha çok tazminatlar ve savaş borçları konusuna odaklanmıştır. Buna karşılık, sonraki dünya savaşının yavaş yavaş ortaya çıktığı 1930'li yıllarda, ICC'nin faaliyetleri, küresel ekonomik bunalımla mücadeleye ve korumacılık politikasını kısıtlamaya adanmıştır. 1933 yılında ICC, bugün hala dünya çapında bankalar tarafından ticaret finansmanında kullanılan kurallar ve uygulamalar'ın ilk versiyonunu yayınlamıştır. ICC'nin bir başka ilerlemesi 1936 yılında INCOTERMS terimlerinin ilk versiyonunun yayınlamasıdır⁵⁷. Takip eden yıllarda ICC, Uluslararası reklamcılık uygulamaları kurallarının ilk versiyonunu da yayınlamıştır.

1946 yılında ICC, BM ve onun uzman kuruluşları ile iş sektörünün bir temsilcisi olarak çok çeşitli konularda işbirliğine yol açan BM ile en yüksek danışma statüsünü elde etmiştir.

Yıllar boyunca ICC, Doha Round'daki tutarlı pozisyonu da dahil olmak üzere, açık bir çok taraflı ticaret sisteminin sadık bir müttefiki olarak kalmıştır. Gelişmekte olan ülkelerin ICC üye olmaları nedeniyle, kuruluş bu ülkeler tarafından üretilen ürünler için, özellikle tarımsal ürünler için uluslararası pazara açılma gereksinimlerini artırmıştır.

Üyelerinin ihtiyaçlarını karşılayan ICC, faaliyetlerini sürekli olarak genişletmektedir. Böylece 1950 yılında ICC'nin girişimiyle dünya çapında 12 binden fazla ticaret odasının merkezileşmesini sağlayan Dünya Ticaret Odaları Federasyonu kurulmuştur. 1980 yılında, Londra'da, Ticari Suçlarla Mücadele Dairesi olarak ICC'nin başka bir bölümü kurulmuştur.

2004 yılı, ICC - BASCAP'nin (Business Action to Stop Counterfeiting and Piracy) sahte ve korsan ürünlerin yayılmasına karşı çıkan işletmelerin çabalarını koordine etmek için oluşturulan yeni ve çok önemli bir uluslararası girişimin başlangıcı olmuştur. ICC BASCAP girişimi gelişirken Apple, Chanel, Hewlett Packard, Lacoste, Microsoft, NBC Universal,

⁵⁶ <http://www.iccwbo.ru/ob-icc/istoriya/>, (erişim tarihi: 08.08.2021).

⁵⁷ <http://www.iccwbo.ru/ob-icc/istoriya/>, (erişim tarihi: 08.08.2021).

Nestle, Nike, Pfizer, Procter & Gamble, Shell International, Unilever, Universal Music gibi dünyanın en büyük güç merkezi şirketlerini bir araya getirmiştir⁵⁸.

2016 yılında BM Genel Kurulu, ICC'ne gözlemci statüsü vermiştir. ICC'nin yeni rolü, işletmelerin artık BM sistemi içinde görüşlerini dile getirme konusunda doğrudan bir fırsatı olduğu anlamına gelmektedir. Bu karar, ICC'nin Genel Kurul çalışmalarına doğrudan katkıda bulunmasının temellerini atmıştır. Ayrıca, BM 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi'nin uygulanmasında özel sektörün oynayacağı önemli rolü de yansıtmaktadır⁵⁹.

Günümüzde, ekonominin çeşitli sektörlerinin uzmanlarından oluşan 12 ICC komisyonu, faaliyetlerinde uluslararası ticaretin özel ilgi alanlarını içermektedir. ICC'nin ilgi alanları o kadar çeşitlidir ki, bankacılıktan vergilendirmeye, rekabet hukukundan fikri mülkiyetin korunmasına, ulaştırma, çevre ve enerjiden uluslararası yatırım ve ticaret politikasına kadar çok çeşitli konuları kapsamaktadır.

ICC'nin komisyonlar şunlardır⁶⁰:

- Tahkim ve ADR (Alternatif anlaşmazlık çözümü);
- Bankacılık Komisyonu;
- Ticaret Hukuku ve Uygulama Komisyonu;
- Rekabet Komisyonu;
- Ticari Sosyal Sorumluluk ve Rüşvetçilik İle Mücadele Komisyonu;
- Gümrük ve Ticaret Düzenleme Komisyonu;
- Dijital Ekonomi Komisyonu;
- Çevre ve Enerji Komisyonu;
- Fikri Mülkiyet Komisyonu;
- Pazarlama ve Reklamcılık Komisyonu
- Vergi Komisyonu;
- Ticaret ve Yatırım Politikası Komisyonu.

ICC'nin tüm faaliyetleri, ICC Tüzüğü'nde belirtilen temel yükümlülüğü "uluslararası ticaretin dünya refahına ve halklar arasında barışa katkıda bulunduğuna olan kesin inançla açık bir dünya ekonomisinin gelişimini teşvik etmek" yerine getirmeyi amaçlamaktadır. ICC'nin faaliyetler şunlardır:

⁵⁸ <http://www.iccwbo.ru/ob-icc/istoriya/>, (erişim tarihi: 08.08.2021).

⁵⁹ <http://www.iccwbo.ru/ob-icc/istoriya/>, (erişim tarihi: 08.08.2021).

⁶⁰ <http://www.iccwbo.ru/ob-icc/istoriya/>, (erişim tarihi: 08.08.2021).

İKİNCİ BÖLÜM

INCOTERMS

2.1. Genel olarak

Günümüzde, global dünyada ticaret, barışın ve refahın büyümesinde bir enstrüman olarak her zamankinden daha önemli rol oynamaktadır. Ticaret, mutlaka halkların birbirleriyle iletişimde bulunmaları sonucunda tamamlanmaktadır. Zaman geçtikçe bu iletişimlerin kurulması, uluslararası ticarete daha zor ve sorunlu bir hal almaktadır⁶¹. Uluslararası ticari sözleşmeler uygun şekilde yapılmadığı durumda, anlaşmazlıkların ortaya çıkması ihtimali büyükmektedir. Bu tür hukuksal ilişkilerde farklı devletlerde olan tarafların farklı hukuk sistemlerine bağlı olması, uyuşmazlığı azaltmak için yerleşik uygulamalara uyulmasını kolaylaştırmaktadır⁶².

Farklı hukuksal sistemler arasında önemli ölçüde artan uyum, uluslararası ticari faaliyetlerin basitleştirilmesinin yollarından biridir. Ülkeler, farklı nedenlerle uluslararası ticareti geliştirmeye yardımcı olmaya karar vermektedirler. BK'ta XIX yüzyılda ortaya çıkan ve XX yüzyılda tam anlamıyla kurulmuş olan uluslararası ticaretin çeşitli boyutlarını düzenlemek için atılan adımlar, kendine özgü bir hukuksal rejim şeklini almıştır. INCOTERMS, bu rejimdeki sözleşme özgürlüğü ve periyodik güncelleme ilkesine dayanarak günümüze kadar artan önemle varlığını sürdürmüştür⁶³.

INCOTERMS, ICC tarafından yayınlanan hem uluslararası hem de iç ticaret sözleşmelerinde genişçe kullanılan ticaret terimleridir. "International Commercial Terms" in kısaltması olan INCOTERMS, farklı ülkelerdeki tüccarların anlaşmalarına yardımcı olarak uluslararası ticareti kolaylaştırmak amacıyla kullanılmaktadır. INCOTERMS satıcı ve alıcıya uluslararası taşımacılar sırasında meydana gelen masraflar, riskler ve sigorta sorumluluklarının yanı sıra gümrük vergileri ve diğer ek yükümlülükleri getiren uluslararası standart ticari terimlerdir⁶⁴.

Mallar ulusal sınırlardan çıktığında bir diğer ifadeyle uluslararası satış sözleşmeleri söz konusu olduğunda genellikle karşımıza INCOTERMS terimleri çıkmaktadır. Bununla birlikte, dünyanın çeşitli bölgelerinde, (AB gibi ticaret bloklarında) farklı ülkeler arasındaki sınır formaliteleri önemsiz hale gelmiştir. Bu nedenle, INCOTERMS 2010 versiyonunun alt başlığında, bu terimlerin hem uluslararası hem de iç satış sözleşmelerine uygulanabildiği

⁶¹ Международная торговая палата, 2001: 2.

⁶² Международная торговая палата, 2001: 2.

⁶³ Ramberg, 2011: 15.

⁶⁴ Ramberg, 2011: 15.

resmen kabul edilmektedir. Sonuç olarak, INCOTERMS 2010 versiyonunun bazı yerlerde ihracat/ithalat formalitelerini tamamlama yükümlülüğünün var olduğuna dair ifadelerin yanında “yalnızca gerekli durumda” bunların yerine getirileceği belirtilmektedir⁶⁵.

Herhangi bir INCOTERMS teriminin özü, satıcının teslim yükümlülüğüne odaklanmaktır. Tüm INCOTERMS terimleri kapsamında, mallara ilişkin kayıp veya hasar riski, satıcı tarafından teslim yükümlülüğü yerine getirildiğinde genellikle satıcıdan alıcıya geçmektedir. Bu nedenle, her INCOTERMS terimi malların tesliminin ne zaman ve nasıl bir şekilde gerçekleştirileceğini açıkça öngörmektedir. Bununla birlikte, belirli durumlarda, esas olarak alıcının malları teslim almayarak riskin geçmesini geciktirmeye çalıştığı durumların önüne geçebilmek için, riskin teslim edilmeden önce satıcıdan alıcıya geçebilmesi olasılığı da söz konusu olabilmektedir⁶⁶.

2.2. INCOTERMS'nin Tarihsel Gelişimi

Sözleşmelerde ticari terimlerin kullanımı, XVII yüzyılın ikinci yarısında İngiltere'de başlamıştır. Bu kullanım, uluslararası ticaret ile ilgili terimlerin uyumlaştırılarak standardize edilmesine yardımcı olmasına rağmen, bu terimlerin ülkeler arasında ve ticari dünyanın alanlarında farklı yorumlarının var olması, yeknesaklaştırma işlemlerini yavaşlatmıştır. ICC kuruluşundan itibaren uluslararası ticari terimleri hazırlayarak taraflar arasındaki ilişkilerin hukuki güvenliğini arttırmaya çalışmıştır⁶⁷. Tarihsel olarak ortaya çıkan ilk uluslararası ticaret terimi FOB'dur. Bunu CIF terimi takip etmiştir.

INCOTERMS 2020, INCOTERMS'lerin dokuzuncu versiyondur. INCOTERMS olarak kısaltılan uluslararası ticari terimler, ilk olarak Paris'te, 1936 yılında ICC tarafından hazırlanmıştır. Daha sonra 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 ve 2020 yıllarında tekrar güncellenerek yayınlanmıştır⁶⁸. Aşağıdaki alt başlıklarda INCOTERMS'nin her versiyonunun tarihsel incelenmeleri verilmiştir.

2.2.1. INCOTERMS 1936

ICC, 1920 yılında başlattığı sıkça uygulanan ticari terimlerin derlenmesine dair araştırmasını 1923 yılında yayımlamıştır. Bu birinci araştırma, on üç ülkede kullanılan altı terimi içermektedir. Bunu, hemen 1928 yılında yayınlanan ikinci araştırma izlemiştir. İkinci araştırmada yaklaşık 40 ülkede uygulanan ticari terimleri derlemiştir. Bu derlemeler, INCOTERMS 1936 olarak bilinen ilk versiyonda ticari terimlerin yorumlanmasının

⁶⁵ Ramberg, 2011: 16.

⁶⁶ Международная торговая палата, 2001: 3.

⁶⁷ Алимова, 2019: 148.

⁶⁸ Алимова, 2019: 149.

uyumsuzluklarının ortadan kaldırılmasının önemini göstermiştir. INCOTERMS 1936 versiyonundaki ticari terimler, FAS, FOB, C&F⁶⁹, CIF, EX Ship⁷⁰ ve Ex Quay⁷¹ olarak sıralanmıştır. Bu terimler sadece deniz taşımacılığı için kullanılmıştır. INCOTERMS 1936 versiyonunda ticari mal ticareti ve teslim yerine olağanüstü önem verilmiştir. Risk geçişi konusuna ilişkin ise malların "gemiye yerleştiği andan itibaren" ilkesi esas alınmıştır. Risk geçişinin bu şekli özellikle FOB, CFR ve CIF terimlerin kullanıldığı durumlarda önem kazanmıştır.

2.2.2. INCOTERMS 1953

II Dünya Savaşı nedeniyle INCOTERMS terimlerine yönelik araştırmalar durdurulmuştur. Savaş bittikten sonra demir yolu taşımacılığının önemi artmış; dolayısıyla, ortaya çıkan ihtiyacı karşılayacak terimlerin uygulamaya koyulmasına ihtiyaç duyulmuştur. Tüm bu gelişmeler dolayısıyla yeni INCOTERMS versiyonu ancak 1953 yılında yayınlanabilmiştir⁷². Bu versiyonda, DCP⁷³ ve deniz taşımacılığı dışındaki taşımalar için kullanılabilecek olan FOR⁷⁴ ve FOT⁷⁵ terimleri yer almıştır. "Free on Truck" ifadesi anlamsal olarak yanlıştır. "Truck" terimi mal taşınmasının kara yolu ya da demir yolu ile yapıp yapılmadığına bakılmaksızın uygulanmıştır. Aslında, INCOTERMS 1953 versiyonuna FOT teriminin dahil edilmesi, yalnızca demir yolu taşımacılığının rolünün önemli artışıyla ilgilidir. Bununla birlikte, INCOTERMS terimlerinin hiçbirinin yalnızca kara yolu taşımacılığı için tasarlanmadığı unutulmamalıdır.

2.2.3. INCOTERMS 1967

1953 -1967 yılları arasında uluslararası ticarete yaşanan değişikliklerden biri, malların satıcıdan alıcıya teslim edilmesi sürecinde taraflar arasındaki yükümlülüklerin yeniden dağıtılması olmuştur. Yukarıdaki INCOTERMS versiyonlarında yer alan şartların hiçbirisi, satıcının malları varış yerinde teslim etme yükümlülüğünü düzenlememiştir. Bu nedenle, 1967 yılındaki revizyonda, satıcı tarafından malların varış yerine teslim edilmesi gereken

⁶⁹ Daha sonra CFR olarak adlandırılmıştır

⁷⁰ Sonraki DES

⁷¹ Sonraki DEQ

⁷² <http://www.iccbooks.ru/upload/iblock/007/0076aa7fd33653d21dd967ecd49c2899.pdf> (erişim tarihi: 14.11.2020).

⁷³ Delivered Costs Paid. Türkçesi: Ödenmiş Olarak Teslim Masraflar. şimdi CPT, kara taşımacılığında CFR.

⁷⁴ Free on Rail-Free. Türkçesi: Vagon Teslimi/İstasyon Rayında Teslim.

⁷⁵ Free on Truck. Türkçesi: Kamyonla Teslim.

terimlerin dahil edilmesi ihtiyacı karşılanmıştır. Dolayısıyla, INCOTERMS 1967 versiyonunda DAF ve DDP terimleri eklenmiştir⁷⁶.

2.2.4. INCOTERMS 1976

INCOTERMS 1976 versiyonunda yapılan en göze çarpan değişiklik FOB Airport terimidir⁷⁷. Bu terim, başka bir yönden FOB teriminin yorumlanmasına ilişkin anlaşmazlıkları yansıtmış; teslim, hasar ve kayıp riskleri açısından FOB ile aynı prensiplere tabii tutulmuştur. Havayoluyla yük taşımacılığında mallarla ilgili risklerin geçişi açısından pratik bir noktanın bulunmasının da zor olduğu unutulmamalıdır. Bununla birlikte, INCOTERMS uygulamasında, malların uçağa teslim edilmesinin mallar ile ilgili risklerin geçişine de sebep olabileceği savunulmuştur. Ayrıca, Amerikan pratiğine dayanılarak FOB terimine "Gemi" kelimesi eklenmedikçe, belirli bir yerde teslim anlamında kullanıldığının kabul edilmesi gerektiği ileri sürülmüştür. FOB Airport terimi INCOTERMS1980 versiyonuna da dahil edilmiştir⁷⁸.

2.2.5. INCOTERMS 1980

INCOTERMS 1980 versiyonundaki en önemli ekleme kesinlikle FCR⁷⁹ terimidir⁸⁰. Bu değişikliğin nedeni, konteyner taşımacılığında taşıyıcı tarafından malların geminin güvertesinde teslim alınmak yerine karada , genellikle konteyner deposu ya da konteyner yük istasyonlarında teslim alınması olmuştur. Satıcı tarafından mallar konteynere yüklenmemiş; yükleme konteyner gemiye yerleşmeden önce ve/veya taşıyıcı tarafından yapılabilmektedir. Riskin geçiş noktasının belirlenmesi yerine malların taşıyıcıya teslim edilmesi, FOB Airport teriminde olduğu gibi-, riski geçiren unsur olarak belirlenmiştir. Bu görüşünü güçlendirmek amacıyla INCOTERMS 1980 versiyonuna, FCR terimi dahil edilmiştir. INCOTERMS 1980 versiyonuna, CIF terimine eş değer olan ve deniz dışı taşıma modlarında kullanılan CIP terimi eklenmiştir. CIP ve CPT terimlerinin eklenmeleri, INCOTERMS 1980 versiyonunda satıcı tarafından taşıma prosedürlerini organize edildiği, masrafların karşılandığı ve sigorta sorumluluğunun üstlenildiği yeni bir kural getirmiştir⁸¹.

⁷⁶ <https://sezaikaya.com/post/uluslararası-teslim-sekillerinin-tarihcesi> 54 (erişim tarihi: 13.12.2020).

⁷⁷ <https://sezaikaya.com/post/uluslararası-teslim-sekillerinin-tarihcesi> 54 (erişim tarihi: 14.12.2020).

⁷⁸ International Chamber of Commerce, 1980: 36-39.

⁷⁹ Free Carrier. Türkçesi: Taşıyıcıya Teslim.

⁸⁰ <https://sezaikaya.com/post/uluslararası-teslim-sekillerinin-tarihcesi> 54 (erişim tarihi: 16.12.2020).

⁸¹ Алимova, 2019: 151.

2.2.6. INCOTERMS 1990

INCOTERMS 1990 versiyonunda FOR, FOT ve FOB Airport terimleri silinerek ve onların yerine FCA (Free Carrier) terimi getirilerek "Free" terimleri sadeleştirilmiştir. Bu versiyonda aynı zamanda elektronik iletişimin kabul edilmesi süreci de başlatılmıştır, yani kağıt belgeleri ile beraber elektronik belgelerinin kullanılması da mümkün olmuştur⁸². Bu versiyonunda getirilen yeni hükümlere göre, satıcının alıcıya gerekli belge sağlama yükümlülüğü olan durumlarda, taraflar kararlaştırması halinde, belge elektronik ileti olarak gönderilebilmiştir. INCOTERMS 1990 versiyonunda yer alan terimlerin A8 hükmünde, teslimin gerçekleşmesine dair kanıt, taşıma belgesinin yanı sıra eş değer elektronik iletinin düzenlenmesi konusunu ele almak için önemli değişiklikler getirilmiştir. Bu değişikliklerin getirilmesi ile taşıma belgesi ve satıcının tesliminin kanıtı sağlama yükümlülüğü düzenlenmiştir.

Ayrıca, INCOTERMS 1990 versiyonunun güncellenme sürecinde taşıma sektöründeki yeniliklerin dikkate alındığı söylenmelidir. Özellikle konteyner taşımacılığının gelişmesi ve bu sebeple de malların birden fazla taşıma şekliyle taşınabilmesi terimlerde değişikliklere neden olmuştur. Ayrıca bu versiyonda tüm taşıma şekli için kullanılan FCA terimi getirilmiştir. Bununla beraber INCOTERMS tarihinde ilk kez bu versiyonda terimlerin sınıflandırılması ilkesinin getirilmiş olduğu da not alınmalıdır. Bu doğrultuda terimler dört ana gruba ayrılmıştır. Bu gruplar şunlardır: E, F, C ve D. Bu sayede kullanıcılara kolaylık sağlanmaya çalışılmıştır. Bu terimlerin gruplara ayrılması aşağı da Tablo 2.1'de verilmiştir⁸³.

Tablo 2.1. INCOTERMS 1990 Versiyonunda Yer Alan Terimlerin Gruplandırılması

Grup	Terim	İngilizce	Türkçe
E	EXW	Ex Works	İş Yerinde
F	FCA	Free Carrier	Taşıyıcıya Masrafsız
	FAS	Free Alongside Ship	Gemi Doğrultusunda Teslim
	FOB	Free On Board	Gemide Masrafsız
C	CFR	Cost and Freight	Masraflar ve Navlun
	CIF	Cost, Insurance and Freight	Masraflar, Sigorta ve Navlun
	CPT	Carriage Paid To	Taşıma Ödenmiş Olarak
	CIP	Carriage and Insurance Paid to	Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak

⁸² <http://www.iccbooks.ru/upload/iblock/007/0076aa7fd33653d21dd967ecd49c2899.pdf> (erişim tarihi: 18.11.2020).

⁸³ <http://www.iccbooks.ru/upload/iblock/007/0076aa7fd33653d21dd967ecd49c2899.pdf> (erişim tarihi:19.12.2020).

D	DAF	Delivered at Frontier.	Sınırdaki Teslim
	DES	Delivered Ex Ship	Gemide Teslim
	DEQ	Delivered Ex Quay	Rıhtımda Teslim
	DDU	Delivered Duty Unpaid	Gümrük Resmi Ödenmiş olarak Teslim
	DDP	Delivered Duty Paid	Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim

Kaynak: ICC

2.2.7. INCOTERMS 2000

INCOTERMS 2000 versiyonunun güncellenmesinde terimlerin içeriğine odaklanılarak onlar ticari dünya için daha anlaşılır ve daha uygun hale getirilmiştir. Bu açıdan terimlerin terminolojik olarak daha anlaşılır olması ve uyumsuzlukların sayısını azaltabilmek amacıyla bazı terimlerin kullanılmasında yeknesaklık sağlanmaya çalışılmış; bu amaçla da ve 1980 yılının CISG terminolojisine sadık kalınmıştır. Bununla beraber FAS ve DEQ terimlerindeki gümrük prosedürleri ve gümrük ile ilgili mali yükümlülükler ile FCA teriminin kapsamındaki yükleme ve boşaltma yükümlülüklerine ilişkin hususlarda yeni düzenlemeler getirilmiştir⁸⁴. INCOTERMS'nin bu versiyonunda da INCOTERMS 1990 versiyonunda olduğu gibi, 13 terim yer almaktadır.

2.2.8. INCOTERMS 2010

ICC, Eylül 2010 yılında INCOTERMS 2000 versiyonu revize ederek INCOTERMS 2010 olarak 1 Ocak 2011 yılında yürürlüğe giren yeni versiyonu yayınlamıştır⁸⁵.

Önceki kısımda da belirttiğimiz gibi, INCOTERMS 2000 versiyonu 13 terimden oluşup 4 gruba ayrılmıştı. INCOTERMS 2010 versiyonunda ise terimlerin sayısı 11'e düşürülmüş ve gruplama ilkesi değiştirilmiştir. DAF, DES, DEQ ve DDU terimleri iki yeni DAT ve DAP terimlerinde birleştirilmiş, terimler ise taşıma modlarına göre iki gruba ayrılmıştır⁸⁶. Birinci grup, tüm taşıma modları için kullanılan terimleri içerirken, ikinci grup yalnızca deniz ve iç su yolu taşımacılığı için kullanılan terimleri içermiştir.

INCOTERMS 2010 versiyonunda getirilen bir diğer değişiklik hem uluslararası hem de iç ticarete terimleri kullanma izni olmuştur. Bununla beraber, terimlerin hangi durumda kullanıldığı, risklerin geçişi ne zaman ver nerede olduğu ile alıcı ve satıcı arasında masrafların nasıl dağıtıldığı gibi konularda "rehberlik açıklama" adı ile öneriler de eklenmiştir.

⁸⁴ <http://www.iccbooks.ru/upload/iblock/007/0076aa7fd33653d21dd967ecd49c2899.pdf> (erişim tarihi: 21.12.2020).

⁸⁵ Sunay, 2012: 6.

⁸⁶ Sunay, 2012: 8.

INCOTERMS 2010 versiyonunda, ayrıca elektronik belgelerin kağıt belgelerle aynı etkiye sahip olduğu açıkça belirtilmiştir. Tarafların taşıma ve sigorta yükümlülüklerinin ilgili sözleşmelerin başlığında açıklanması gerektiğinde burada hüküm altına alınmıştır.

INCOTERMS 2010 versiyonunun terimleri taraflara, gümrük işlemlerin yürütülmesi için gerekli bilgi ve belgeleri sağlama ve masrafları karşılama yükümlülükleri de getirmiştir. Ayrıca, alıcı ve satıcı arasında terminal işletmesi masraflarının paylaşımı da düzenlenmiştir. INCOTERMS 2010 versiyonu, malların hem ilk elden satışı hemde zincirleme satışını öngörmüştür. Bu nedenle transit halinde birkaç defa satış yapmak mümkün olmuştur. FOB, CFR ve CIF terimlerinde risk geçişi konusunda oldukça sorun getiren “gemi küpeşesi”⁸⁷ kavramı iptal edilmiş; yerine risk geçişinin "malların gemiye yerleştirildiği andan itibaren" söz konusu olacağı ilkesi getirilmiştir.

2.3. INCOTERMS’nin Amacı

INCOTERMS'nin amacı, uluslararası ticarete en yaygın biçimde kullanılan terimleri yorumlayarak ve malların teslim sürecine ilişkin uluslararası kurallar ortaya koyarak küresel ticareti kolaylaştırmaktır⁸⁸. Ayrıca INCOTERMS uluslararası ticari sözleşmelerde bu terimlerin kullanılmasını yorumlamaya büyük önem vermektedir. Örneğin FCA terimi farklı şehirlerde veya limanlarda farklı anlamlarla kullanılabilir. Böyle bir durumun ortaya çıkması, ülkeler arası ticarete uyumsuzluklara ve davalara neden olmaktadır. Bu nedenle, ticari sözleşmelerde terimlerin kullanım şekilleri aynı biçimde yorumlanarak farklı ülkelerde ortaya çıkabilecek ticaret terimlerin anlam karışıklığı önlenmiş olacaktır⁸⁹.

Uluslararası nitelikli ticari sözleşme genellikle farklı ülkelerde bulunan ve farklı hukuki sistemlerine bağlı olan gerçek veya tüzel kişiler tarafından yapılmaktadır. Uluslararası ticari sözleşmenin bu şekilde yapılması, ticaret sürecin hızını ve güvenliğini bozabilmektedir. Bu nedenle INCOTERMS, uluslararası unsurlar içeren ticari sözleşmede terminoloji ile ilgili farklı yorumlamalardan kaynaklanabilecek anlaşmazlıklardan kaçınmaya çalışarak uluslararası ticari sözleşmelerin işleyişine yardımcı olmayı amaçlamaktadır⁹⁰.

2.4. INCOTERMS’nin Kapsamı

Uluslararası ticarete kullanılan terimleri yorumlamak için oluşturulan INCOTERMS ayrıca malların teslimi ile ilgili kuralları da düzenlemeyi amaçlamaktadır. INCOTERMS 2010

⁸⁷ INCOTERMS 2010 versiyonunun önce risk geçişi malların gemi küpeşesinden geçtiğinde ilkesi ile düzenlenmiştir.

⁸⁸ Ramberg, 2011: 16.

⁸⁹ Холопов, 2011: 62.

⁹⁰ Холопов, 2011: 62.

ve 2020 versiyonlarının kapsamı yurt içi ticaret prosedürlerini içerecek şekilde genişlettiği de belirtilmelidir⁹¹. İç ve dış ticaretteki satış sözleşmesinde INCOTERMS terimlerine atıfta bulunarak sonradan ortaya çıkabilecek sorulara hukuki çözüm bulunmaya çalışılmaktadır. Bu sorulardan bazıları şunlardır:

- Gümrük ve diğer dış ticaret prosedürlerini kimin yürüteceği;
- Malların teslim yerinin nerede olduğu;
- Taşıma sözleşmesini kimin yapacağı;
- Taşıma masrafları kimin ödeyeceği;
- Sigorta işlemleri kimin düzenleyeceği;
- Malların tesliminden önce meydana gelen masraflardan kimin sorumlu olacağı;
- Teslimden önceki dönemde mallara gelen zarara kimin katlanacağı.

INCOTERMS terimleri yalnızca fiziksel varlığı olan malların ticaretinde kullanılabilir. Video oyunları ve bilgisayar programları gibi fikri mülkiyetin söz konusu olduğu, fiziksel varlığı olmayan malların satımı INCOTERMS terimleri kapsamında değildir. Benzer bir yaklaşım hizmet sektörü için de geçerlidir.

INCOTERMS pratiğinde sık sık "satış" terimi kullanıldığı halde bu kavram yükümlülük kapsamını aşacak şekilde geniş bir biçimde yorumlanmalı ve INCOTERMS kapsamına bağlı mal teslimine ilişkin her türlü sözleşmede kullanılmalıdır. Bu bağlamda, ticari uygulamada kullanılan "ihracatçı" ve "ithalatçı" terimlerinin INCOTERMS uygulamasında yaygın olarak "satıcı" ve "alıcı" olarak kullanıldığı da burada belirtilmelidir⁹². Terimlerin "Kapsamı" kavramının "Uygulanma alanı" kavramını da içerdiği göz önüne alınarak INCOTERMS'in uygulanma alanından bahsetmek gerekmektedir.

INCOTERMS terimlerinin kullanımı satış sözleşmesinin parçasından biri olduğu için, INCOTERMS'nin uygulama alanından bahsetmeden önce satış sözleşmesinin kapsamını gözden geçirmek mantıklı olacaktır.

Herhangi bir sözleşme, tarafların hak ve yükümlülüklerini tanımlamaktadır., Bu bakımdan, uluslararası satış sözleşmesi de istisna değildir ve tarafların oldukça geniş yükümlülüklerini düzenlemektedir. Uluslararası ticarete malların satışı, malların yurtdışına taşınmasının organize edilmesi, malların taşınması sürecinde ortaya çıkabilecek risklerin sigortalanması, farklı ülkelerin gümrük gereksinimlerinin karşılanması ve masrafların paylaşımı gibi konuları içermektedir. Uluslararası satış sözleşmesine teslim şekli ve zamanı, ihracat ve ithalat formaliteleri, mülkiyet geçişi, malların hasar ve menfaatleri, sigorta ve ona

⁹¹ Чурилов, 2020: 49.

⁹² Чурилов, 2020: 51.

ilişkin masraflar, sözleşme ihlali, sorumluluklardan kurtulma gibi konuların dahil edilmesi gerekmektedir⁹³. Burada, uluslararası satış sözleşmesi ile ilgili düzenlemelerin, yalnızca "uluslararası ticari satışlarda" kullanılan sözleşme olarak değerlendirilen sözleşmeler açısından geçerli olduğu belirtilmelidir⁹⁴.

Şimdi ise INCOTERMS'nin uygulama alanını ele alabilmekteyiz.

INCOTERMS terimlerinde dahil edilen kurallar, satış sözleşmesinin tüm unsurlarını kapsamamakta; ancak teslim ve risk geçişi gibi önemli konuları içermektedir⁹⁵. Ancak INCOTERMS'nin uygulanma alanının daha detaylı bir şekilde incelenmesi durumunda, satıcı tarafından malların alıcısının/ taşıyıcısının emrinde bırakılması, ithalat ve ihracat için gümrük prosedürleri, paketleme, alıcı tarafından malların varış noktasında teslim alınması, taraflarca yükümlülüklerin yerine getirildiğinin ispatı gibi konularda da terimlerin düzenleme öngördüğü ortaya çıkacaktır. Bununla beraber, satış sözleşmesinde mülkiyet hakları ve bunların devri, sözleşmenin sonuçları ile ihlali, sorumluluklardan kurtulma gibi INCOTERMS'nin uygulanma alanına dahil edilmeyen hususların da bulunduğu belirtilmesi gerekmektedir⁹⁶. Bu konularla ilgili daha ayrıntılı açıklama aşağıdaki bölümde verilmiştir. Son olarak bu kısımda yukarıda açıklanmaya çalışılan INCOTERMS kapsamını kısaca özetlersek, INCOTERMS'nin, uluslararası satışlarda var olan malların taşınması ve teslim edilmesi ile ilgili prosedürlere odaklandığını söylemek mümkündür⁹⁷.

2.5. INCOTERMS'nin Kapsamı Dışında Kalan Konuları

Önceki bölümde belirttiğimiz gibi satış sözleşmesi birçok konuyu kapsamaktadır. Bu doğrultuda INCOTERMS kapsamında da düzenleme yapılan konuların iki parçaya ayrılması mümkündür: INCOTERMS kapsamında yer alan konular ile INCOTERMS'nin kapsamı dışında bırakılan konular. Aşağıda, sözleşme biçimi, mülkiyet geçişi, ödeme yöntemi, Taşıma, sigorta, varyantlar, anlaşmazlık çözümü gibi INCOTERMS'nin kapsam dışı konular ele alınacaktır. INCOTERMS'nin bu konuları neden düzenlemediğine dair net bir cevap bulunmamaktadır. Ancak bu konuların ayrılmasının INCOTERMS içeriğinin anlaşılmasını ve en önemlisi kullanımını kolaylaştırdığı açıktır. Bu bölümde verilen bilgiler de bu amaca hizmet etmektedir.

⁹³ Чурилов, 2020: 55.

⁹⁴ Чурилов, 2020: 57.

⁹⁵ Голубчик, 2015: 60.

⁹⁶ Голубчик, 2015: 63.

⁹⁷ Голубчик, 2015: 65.

2.5.1. Sözleşme Biçimi

Uluslararası ticarete hem yazılı hem de sözlü sözleşme yapmak mümkündür. Genellikle tüm hukuk sistemlerine göre taşınır mal satışında sözleşme şekli özgürlüğü bulunmaktadır. Fakat, hem şirketler arası hem de insanlar arası ilişkilerin ispatının belgeler ile yapıldığı günümüzde sözlü veya eksik hazırlanmış bir anlaşmanın onaylanması veya olası anlaşmazlıkların çözümünde sorun yaşanmaması için yazılı ve ayrıntılı bir anlaşma yapılması tarafların menfaatleri açısından daha etkili olacaktır⁹⁸. Uluslararası ticarete olduğu gibi, İNCOTERMS'de de sözleşme özgürlüğü mevcuttur. Daha açık biçimde belirtmek gerekirse INCOTERMS'nde sözleşmenin şekli, geçerliği v.b ile ilgili kural bulunmamaktadır. Fakat taraflarca satış sözleşmesinde herhangi bir INCOTERMS terimi kullanıldığı durumda, bu terimin INCOTERMS'nin hangi versiyonuna ait olduğu net bir şekilde atıfta bulunularak açıklanmalıdır⁹⁹.

2.5.2. Mülkiyet Geçişi

Mülkiyet geçişi ile ilgili prosedürler, INCOTERMS'nin herhangi bir düzenlemesine tabi değildir. Bir diğer deyişle bu konu INCOTERMS'nin kapsamı dışındadır. Mülkiyet geçişi prosedürlerini devletler arasında yeknesaklaştırmaya dair çabaların temel uluslararası belgesi CISG'nde bile bu geçişi tek bir sisteme tabi kılma zorunluluğu düzenlenmemiştir¹⁰⁰. Uluslararası ticarete satılmış malların mülkiyetinin geçişi işlemlerinin mümkün olduğunca yavaş gerçekleşmesi satıcıların menfaatindedir. Bu konu INCOTERMS düzenlemelerine tabi olmamasına rağmen, INCOTERMS'i yaratan ICC'nin, pratikteki bu eğilime dair tacirlere rehberlik yapmak amacıyla mülkiyet geçişi ve mülkiyeti muhafaza kaydına ilişkin farklı devletlerdeki hukuki kurallarını bir araya getiren broşürler hazırladığı da belirtilmelidir¹⁰¹.

2.5.3. Ödeme Yöntemleri

Ödeme yöntemi ile INCOTERMS arasındaki bağlantıdan bahsetmeden önce, "ödeme" terimi ile satış sözleşmesinde belirlenen satıcı ile alıcı arasında mutabık kalınan malların değerinin ödenmesi ifade edildiği belirtilmelidir. Uluslararası satışlarda malların taşınması ve teslim edilmesi sürecinin kolaylaştırılması INCOTERMS'nin temel amacı olduğundan hareketle bu kuralların malların bedelinin ödenmesini düzenleyen hiçbir kural içermediği açıktır. INCOTERMS'nin bu konuyu düzenleyen kuralları içermemesinin bir başka nedeni de, ödeme yönteminin alıcının temsil ettiği ülkenin ekonomi politikası ve bankacılık sistemi ile

⁹⁸ Şanlı, 2005: 15.

⁹⁹ Стригунова, 2017: 24.

¹⁰⁰ Ziegler vd, 1999: 195.

¹⁰¹ Ziegler vd, 1999: 195.

yakından bağlantılı olmasının yanı sıra yeknesak sistem ile ödemenin gerçekleştirilmesinin ICC nezdindeki başka çalışmalara konu olmasıdır¹⁰².

2.5.4. Taşıma Sözleşmesi

Malların taşınması INCOTERMS ile yakından bağlantılı olmasına rağmen taşıma sözleşmesini düzenleyen kurallar INCOTERMS'nde yer almamaktadır. INCOTERMS'nin taşıma sözleşmesini düzenleyen kuralları neden içermediğini açıklamak için malların taşınması ve INCOTERMS arasında ne türlü ilişki vardır sorusuna cevap verilmesi gerekmektedir. INCOTERMS teslim terimlerine göre, malların taşınması sürecinde, taşıma şeklinin kullanılması, taşıma masrafların paylaşımı ve taşıma sırasında ortaya çıkabilecek kayıp ve hasar risklerinin dağılımı gibi konuları düzenlemektedir. Taşıma sözleşmesi ise malların ilgili taraflarından biri ile ve taşıyıcı arasında yapılan genel satış sözleşmeden ayrı bir hukuki belgedir. Bununla beraber taşıma sözleşmesi niteliğindeki charterparti ve konşimentonun birlikte düzenlendiği durumda INCOTERMS 2000 versiyonundan itibaren charter partinin bir örneğini saklama yükümlülüğü kaldırılmıştır¹⁰³.

2.5.5. Sigorta

Taşıma sözleşmesi durumunda olduğu gibi, malların sigortalanmasına dair sigorta sözleşmesi de taraflardan biri, çoğu olarak alıcı ile sigortacı arasında yapılmaktadır ve bu sözleşmede yer alan şartların INCOTERMS ile hiçbir bağlantısı yoktur. Dolayısıyla, INCOTERMS kuralları sigorta prosedürlerini düzenlememektedir. Ancak tarafların iradeleri olduğu hallerde ilgili sözleşme kapsamında sigorta şartları da anlaşma konusu yapılabilmektedir. Bununla birlikte, INCOTERMS teslim terimleri arasında sigortaya ilişkin hükümleri içeren CIP ve CIF terimler yer almaktadır. Bu hükümler malların taşınmasıyla beraber taşıma esnasındaki sigorta sözleşmesini kimin yapacağını belirlemektedir¹⁰⁴.

2.5.6. Varyantlar (Değişkenler)

Tarafların satış sözleşmesinde INCOTERMS terimlerinde değişiklik yapma iradeleri, önceki versiyonda olduğu gibi INCOTERMS 2020 versiyonunda da kısaltılmamıştır¹⁰⁵. Fakat uygulamada ortaya çıkabilecek sorunları önlemek amacıyla tarafların satış sözleşmesinde yapmak istedikleri değişiklikleri açıkça belirtmeleri için önerilerde

¹⁰² Международная торговая палата, 200: 23.

¹⁰³ Севостьяненко vd, 2015: 24.

¹⁰⁴ Севостьяненко vd, 2015: 23.

¹⁰⁵ Международная торговая палата, 2001: 33.

bulunmaları gerekmektedir¹⁰⁶. INCOTERMS kurallarında varyantlara ilişki herhangi bir düzenleme yer almamaktadır. Bu nedenle, tarafların varyantları kullanarak satış sözleşmesinde değişiklik yapmasını engellememektedir. Bununla beraber istenmeyen halleri önlemek için tarafların sözleşmede yapmak istedikleri değişikliklerin sonuçlarını net bir şekilde belirtmeleri faydalı olduğu söylenmelidir¹⁰⁷.

2.5.7. Uyuşmazlıkların Çözümü

Farklı uluslararası hukuk sistemlerde, genellikle uluslararası bir satış sözleşmesinde ortaya çıkabilecek ihtilafların nasıl çözüleceğine dair hükümler bulunmaktadır. Davaların çözümü, özgünlüğü nedeniyle ayrı kurallara tabidir. Bu nedenle bunların INCOTERMS konusu olarak değerlendirilmesi imkansızdır. Bu kurallar, bir satış sözleşmesine taraflar arasında ortaya çıkabilecek anlaşmazlıkları önlemeyi amaçlayan öneriler içermemektedir. Örneğin, önerilerden biri, tarafların satış sözleşmesine belirli tahkim hükümlerinin eklenmesidir¹⁰⁸.

2.6. INCOTERMS'nin Terminolojisi

Farklı hukuk sistemlerinde, belirli bir sistemin özünden doğan terminoloji kullanılmaktadır. Bir terimin ayrı sistemlerde farklı anlamlara sahip olduğu durumlar vardır. Bu durum anlaşmazlıklara, davalara ve başkaca olumsuz sonuçlara yol açmaktadır. Tüm bunları önlemek için başka bir sistemde farklı bir anlamı taşıyabilecek tüm terimlerin anlamını tanımlamak gerekmektedir. INCOTERMS de bir tür hukuk sistemidir ve metninde anlamları açıklanması gereken terimler yer almaktadır. Çalışmanın bu kısmında INCOTERMS'nde kullanılan teslim, liman, yer, nokta, kontrol, muayene gibi buna özgün terimler incelenmiştir.

2.6.1. Teslim

Teslim kelimesi INCOTERMS'nde iki anlama sahiptir. İlk anlamıyla INCOTERMS'nde yer alan A4 hükmünde düzenlenen satıcı tarafından malların alıcıya teslim edilmesi olarak kullanılmaktadır. Diğer anlamıyla ise, B4¹⁰⁹ hükmünde düzenlenen alıcı tarafından satıcıdan malların teslim alınması olarak kullanılmaktadır. Başka bir deyişle, INCOTERMS'nde kullanılan teslim terimi, satıcının alıcıya malları teslim etme

¹⁰⁶ Международная торговая палата, 2001: 33.

¹⁰⁷ Международная торговая палата, 2001: 34.

¹⁰⁸ Akıncı, 2003: 2.

¹⁰⁹ INCOTERMS'te tarafların Yükümlülüklerini tanımlayan "Teslim Etme/Teslim Alma" adlı hükümde alıcının yükümlülükleri işaretleyici harftir.

yükümlülüğünü ve diğer taraftan da alıcının malları teslim alma yükümlülüğünü ifade etmektedir¹¹⁰.

2.6.2. Muayene ve Kontrol

Muayene ve kontrol terimleri eşit önemi taşımalarına rağmen, INCOTERMS'nin metninde bu iki kelime farklı anlamlarda kullanılmaktadır. Muayene terimi, taşıma aracına yüklenmeden önce malların özel bir incelenmesi yapıldığı anlamında kullanılmaktadır. Bu tür muayene, alıcı veya ihracat/ithalat ülkesinin ilgili makamı, malların sözleşmede yazılan ve özel resmi, standartlara uygun olduğundan emin olmak istediğinde gerçekleştirilmektedir¹¹¹. Kontrol terimi ise, A4'te¹¹² düzenlenen teslim sürecindeki gecikmeleri için alınan önlemler bağlamında kullanılmaktadır.

2.6.3. Limanlar, Yerler, Noktalar

Deniz taşımacılığında olduğu gibi, INCOTERMS'nin metninde de "liman" terimi, malların taşınması durumunda "yükleme limanı" ve "varış limanı" belirtmek için kullanılmaktadır. Aynı zamanda, "sevkiyat limanı" ve "alma limanı" olarak da kullanılabilmektedir¹¹³.

"Yer" terimi, herhangi bir hukuk sisteminin özel terimi değildir. Bu terim genel anlamıyla sadece deniz taşımacılığı için değil, her türlü taşıma şekli için de kullanılmaktadır. "Yer" teriminin ayrı olarak kullanılmaması ve tanımlayıcı bir kelimenin bu kelimeye eşlik etmesi dikkat çekicidir. Örneğin "teslim yeri," "varış yeri" vb. "Nokta" terimine gelince, bu terim "yer" teriminden hemen hiç farklı değildir. Bu terimlerin birbirinin yerine kullanılması mümkündür. Örneğin "varış yerinin" yerine varış noktası teriminin kullanılması gibi. Aralarındaki belki de küçük fark, malların kararlaştırılan yerde, belirli bir noktada teslim edilmesi gerektiği durumlarda söz konusu olabilmektedir. Örneğin teslimin, limanda özellikle konteyner terminalinde yapılması durumunda konteyner terminalinin konumu teslim noktası olarak belirtilebilmektedir.

2.7. INCOTERMS ve CISG

11 Nisan 1980 yılında, Avusturya'nın Viyana kentinde, 62 ülke tarafından Uluslararası Mal Satışına İlişkin Sözleşmeler Hakkında BM Konvansiyonu imzalanmış ve 1 Ocak 1988

¹¹⁰ Международная торговая палата, 2000 : 10.

¹¹¹ Стригунова, 2017: 24.

¹¹² INCOTERMS'te tarafların Yükümlülüklerini tanımlayan "Taşıma" adlı hükümde satıcının yükümlülükleri işaretleyici harftir.

¹¹³ Стригунова, 2017: 24.

yılında yürürlüğe girmiştir¹¹⁴. İngilizce adı "United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods" olan bu konvansiyon, uygulamada İngilizce ad kısaltması CISG olarak bilinmekte ve ayrıca "Viyana Konvansiyonu" olarak da kullanılmaktadır.

CISG'nin amacı, uluslararası mal satışlarını düzenleyen yeknesak kurallar oluşturmak ve uluslararası ticaret karşısında hukuksal belirsizliği ortadan kaldırmaktır. Günümüzde konvansiyon ABD, Fransa, İspanya, Almanya, İtalya, Türkiye ve Çin gibi 77 devlet tarafından imzalanmıştır. Dünya ticaretinin %75'ini bu devletler temsil etmektedir¹¹⁵. CISG, uluslararası ticareti düzenleyen hukuk sistemlerinde en başarılı anlaşma olarak kabul edilmektedir¹¹⁶.

Uluslararası ticaretin kurallarının yorumlanmasını amaçlayan INCOTERMS'nin, uluslararası mal satışlarında önemli rolü olmasına rağmen, bu kuralların CISG'ne dahil edilmesi uygun görülmemiştir. Uluslararası ticaret uygulamaları zamana ve yere göre değişebilmektedir. Bu sebeple INCOTERMS terimlerinin konvansiyona dahil edilerek değiştirilebilmesinin daha zor hale getirilmesinin sık sık değişiklik gerektiren ticaret koşullarına uygun olmayacağı açıktır¹¹⁷. Bunun dışında INCOTERMS'nin ayrı bir düzenleme olması nedeniyle CISG uygulamasında tarafların taşıma ve teslim yöntemleri açısından daha fazla seçeneğe sahip olacağı söylenebilmektedir¹¹⁸.

CISG'nin 6. maddesinde¹¹⁹ düzenlenen sözleşme özgürlüğü hakkındaki hükme göre, INCOTERMS ile CISG arasında bir bağlantı kurmak mümkündür. Bu hükme dayanarak, taraflar satış sözleşmesi imzalama sürecinde INCOTERMS terimlerini kullanabilmektedirler. Bununla beraber, ticari teamül ve ticari örf ve adet kurallarının uygulanmasını düzenleyen CISG'nin 9. maddesinin¹²⁰ koşullarının sağlanması durumunda, aynı madde kapsamında INCOTERMS terimleri de taraflarca kullanılabilir.

¹¹⁴ <http://blog.bagatur.com/uluslararasi-mal-satislari-hakkinda-birlesmis-milletler-anlasmasi-cisg-ve-turkiyeye-etkileri/> (erişim tarihi:26.01.2021).

¹¹⁵ <http://blog.bagatur.com/uluslararasi-mal-satislari-hakkinda-birlesmis-milletler-anlasmasi-cisg-ve-turkiyeye-etkileri/> (erişim tarihi:28.01.2021).

¹¹⁶ Coetzee, 2013: 2.

¹¹⁷ Coetzee, 2013: 10.

¹¹⁸ <http://blog.bagatur.com/uluslararasi-mal-satislari-hakkinda-birlesmis-milletler-anlasmasi-cisg-ve-turkiyeye-etkileri/> (erişim tarihi:26.01.2021).

¹¹⁹ CISG'in 6. Maddeye göre taraflar, bu Antlaşmanın uygulanmamasını kararlaştırabilecekleri gibi, 12. madde saklı kalmak şartıyla, hükümlerine istisna getirebilir veya hükümlerinin doğurabileceği etkileri değiştirebilirler.

¹²⁰ CISG'in 9. Maddeye göre (1) Taraflar, uygulanmasını kabul ettikleri teamüller ve aralarında yerleşmiş olan alışkanlıklarla bağlıdır.

(2) Aksi kararlaştırılmadıkça, tarafların bildiği veya bilmesi gerektiği ve milletlerarası ticarete aynı tür sözleşmeleri ilgili ticari branşta akdedenler tarafından yaygın olarak bilinen ve düzenli olarak uygulanan teamüllerin sözleşmelerine ve sözleşmenin kurulması aşamasına uygulanmasını zımnen kabul ettikleri varsayılır.

INCOTERMS terimleri CISG'nin 31¹²¹, 67¹²² ve 69.¹²³ maddeleriyle ilişkili düzenlemeler içermektedir¹²⁴. Bununla birlikte, önceki bölümlerde belirttiğimiz gibi, sözleşmenin ihlali, INCOTERMS'nin kapsamı dışında kalan bir konudur. Ayrıca INCOTERMS'nin bazı durumlarda CISG'nden farklı olduğu da söylenmelidir. CISG'nin 6. maddesine göre, satış sözleşmesinde CISG dışındaki maddelerin yer alma hakkı sayesinde, CISG'nden farklı, durumumuzda INCOTERMS terimlerinin kullanılması mümkündür¹²⁵.

2.8. Sözleşmelerde INCOTERMS

Daha önce de belirttiğimiz gibi satıcı ve alıcı arasında anlaşma konusu olan INCOTERMS, satış sözleşmesinin en önemli kısımlarından biridir. INCOTERMS terimleri, sözleşmeleri etkileyen hukuki kânun ile ilgili farklı konuları kapsamaktadır. INCOTERMS terimleri sözleşmelerde, her zaman açıkça belirtilmelidir. Örneğin, "CIP Antalya INCOTERMS 2020" gibi. Bununla beraber, INCOTERMS terimlerinin sözleşmede tespit edilmesinin diğer bir şekli, terimlerin sözleşmeye eklenmesi veya "Bu belge kapsamındaki tüm işlemler INCOTERMS'ne tabidir" gibi bir ifade kullanmak şeklinde de olabilmektedir¹²⁶. Aşağıda, INCOTERMS terimlerinin kullanılması ile doğrudan veya dolaylı olarak ilişkisi olan satış ve taşıma sözleşmelerinin incelenmesi yer almaktadır.

¹²¹ CISG'in 31. Maddeye göre Satıcının, malları belirli başka bir yere teslim etmekle yükümlü olmaması durumunda, teslimatla ilgili olarak aşağıdakileri yapmakla yükümlüdür:

- a) satış sözleşmesinin malların taşınmasını öngörmesi durumunda malları alıcıya teslim edilmek üzere ilk taşıyıcıya teslim etmelidir;
- b) önceki alt maddenin kapsamına girmeyen hallerde; sözleşmenin, ferdan belirlenmiş mallara veya belirli bir stoktan karşılanacak nev'en belirlenmiş mallara veya imal edilecek veya üretilecek mallara ilişkin olması ve tarafların sözleşmenin kurulduğu sırada malların belirli bir yerde bulunduğunu veya orada imal edileceğini yahut üretileceğini bilmeleri durumunda malları bu yerde alıcının tasarrufuna hazır bulundurmak;
- c) diğer hallerde, sözleşmenin kurulduğu sırada satıcının işyerinin bulunduğu yerde malları alıcının tasarrufuna hazır bulundurmak.

¹²² CISG'in 67. Maddeye göre (1) Satım sözleşmesi malların taşınmasını gerektiriyorsa ve satıcı malları belirli bir yerde vermeye mecbur değilse hasar, malların, alıcıya ulaştırılması amacıyla, satım sözleşmesine uygun olarak ilk taşıyıcıya verilmesi ile alıcıya geçer. Satıcının malları belirli bir yerde taşıyıcıya vermesi gerekiyorsa malların o yerde taşıyıcıya verilmesine kadar hasar alıcıya geçmez. Satıcının malları temsil eden belgeleri alıkoyma hakkı olsa bile, bu, hasarın intikaline etki etmez.

(2) Ancak mallar, üzerlerindeki ayırt edici işaretler, taşıma belgeleri, alıcıya yapılacak bildirim veya diğer herhangi bir yolla açıkça sözleşmeye tahsis edilmediği sürece hasar alıcıya geçmez.

¹²³ CISG 69. Maddeye göre (1) Madde 67 ve 68 kapsamına girmeyen hallerde hasar, alıcının malları teslim aldığı anda, veya malları zamanında teslim almaması halinde, malın tasarrufuna hazır bulundurulduğu ve teslim almayarak sözleşmeye aykırı bir davranışta bulunduğu andan itibaren alıcıya geçer.

(2) Ancak alıcının, satıcının işyerinden farklı bir yerde malı teslim almasının öngörüldüğü hallerde hasar, teslim borcunun muaccel olduğu ve alıcının, o yerde malların tasarrufuna hazır bulundurulduğundan haberdar olduğu anda intikal eder.

(3) Sözleşmenin, henüz ayırdedilmemiş mallara ilişkin olması halinde bunların ancak açıkça sözleşmeye tahsis edilmesi ile alıcının tasarrufuna hazır bulundurulduğu kabul edilir.

¹²⁴ Coetzee, 2013: 10.

¹²⁵ Ramberg, 2008: 400.

¹²⁶ Jimenez, 2012 : 47.

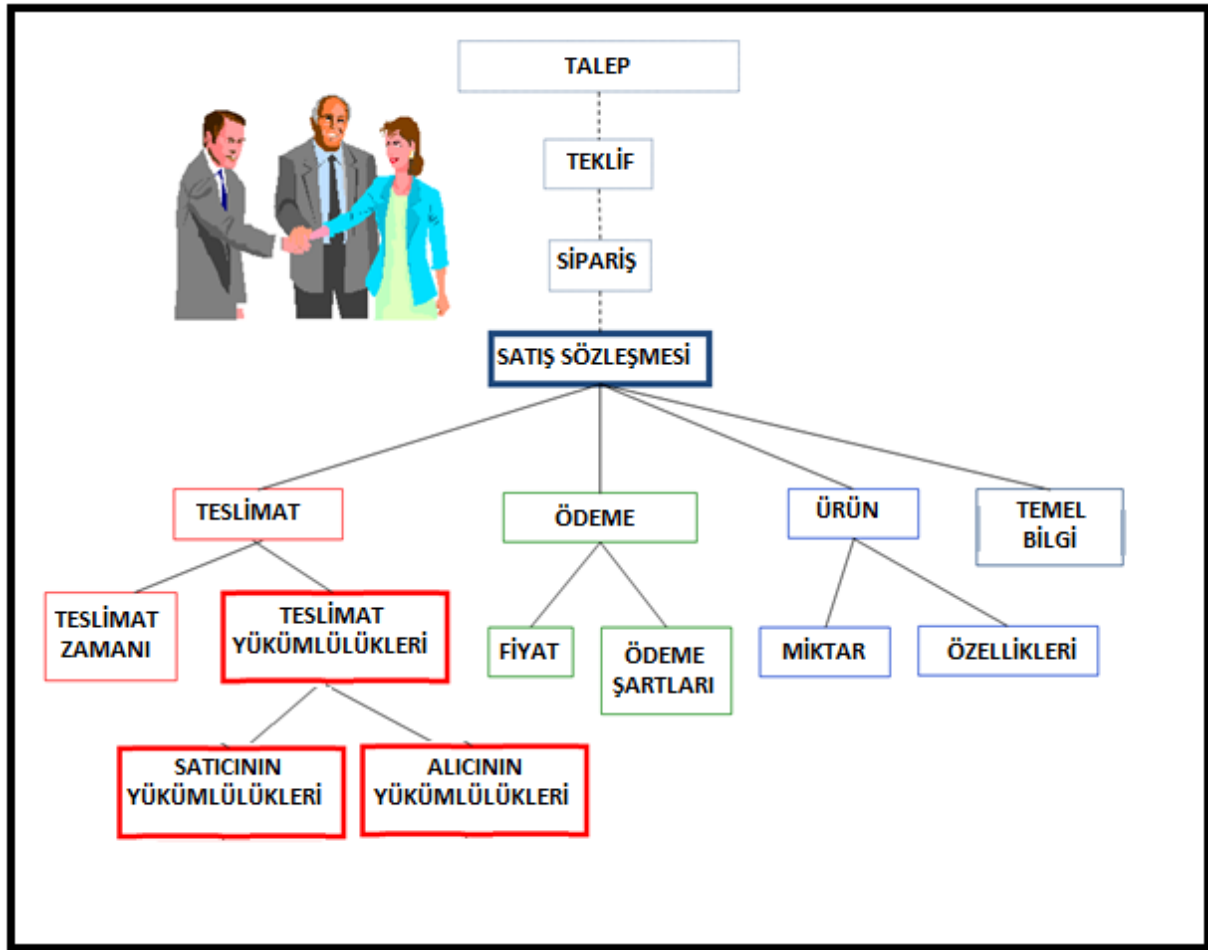
2.8.1. Satış Sözleşmesi

Hem uluslararası hem de ulusal ticarete ilk adım ticari bir tekliftir., Satış sözleşmesi ise sonraki aşamada yer almaktadır. Ticari teklif, satıcının kendi inisiyatifiyle veya alıcının talebine dayalı olarak topladığı fiyat ve diğer şartlarla ilgili bilgilerdir. Alıcının ihtiyaç duyduğu bilgileri ticari tekliften alması nedeniyle içeriği doğru ve kesin olmalıdır. Ayrıntılı ticari teklif, satılacak malların açıklaması, fiyat, INCOTERMS, para birimi, ödeme koşulları, teslim süresi, paketleme bilgileri, teklifin geçerlilik süresini ve imzayı içermektedir¹²⁷.

Alıcı teklif içeriğini kabul ettikten sonra, satıcı satış sözleşmesini hazırlamaya başlayabilmektedir. İhracat işlemlerini gerçekleştirmek için satış sözleşmesinin olması gerekmektedir. Satış sözleşmesi yapılmadan önce gereken belgeler, geçici fatura ve satın alma siparişidir. Satış sözleşmelerinin imzalanması ticaret dünyasında çok yaygın bir durumdur. Tamamen işleyebilmesi için genel satış şartları olarak da bilinen hukuksal şartlar temelinde yapılması gerekmektedir. Şartlar eşleşmediği hallerde, taraflar genel şartlar içerisinde anlaşılabilirlik yaşayabilmektedir.

Uluslararası satış sözleşmesi akdeden her şirkette bu tip sözleşmeler kullanılmalıdır. Uluslararası satış sözleşmesi, Şekil 2.1'de verilen temel hususları içermelidir. Taraflar, malların adı, fiyatı, para birimi ve teslim şartları doğru bir şekilde belirtmelidir. ICC ayrıca her zaman en son tarihli INCOTERMS terimlerini kullanmalarını önermektedir. Satış sözleşme ayrıca teslim süresi, malların muayenesi, kredi sigorta şirketleri, ödeme yöntemi ve uygun olmayan malların şartlarını da içermelidir. Zorlayıcı sebepler ve diğer ayrıntılı şartlar satış sözleşmesinde ortak hükümlerdir; ancak zorunlu değildir.

¹²⁷ Jimenez, 2012 : 75



Şekil 2.1. Satış Sözleşmesinin İçeriği

Kaynak: LOGISTIİKAN MAAILMA

INCOTERMS'nin temel görevi uluslararası ticaret kurallarının yorumlanması olsa da, INCOTERMS terimlerinin içeriğinin farklı ülkelerde farklı yorumlandığı durumlar da bulunmaktadır. Bu nedenle INCOTERMS terimleri satış sözleşmesinde açıkça belirtilip kabul edilmelidir. INCOTERMS terimlerinin ne amaçla kullanıldığının anlaşılması çok önemlidir. Çünkü bunlar, sözleşmede temsil edilen alıcının ve satıcının yükümlülüklerinin bir parçasıdır. Taraflarca INCOTERMS'nin önemi genellikle iyice değerlendirilmemektedir. Bazen taraflar sözleşmelerde atıfta bulunulan bu terimlerin anlamını anlamamaktadır. INCOTERMS terimlerinin sözleşmede kullanılması farklı riskleri azaltmaktadır. Uluslararası ticarete temsil edilen birçok farklı millet ve dil yer almaktadır. Bu nedenle, INCOTERMS'nin en önemli amaçlardan biri, dil engellerini önlemektir¹²⁸. Her iki taraf da sorumlulukların farkında olduğunda, malların taşınması sırasında ortaya çıkabilecek sorunlar azalmaktadır. Örneğin, A ülkesi, genellikle yerel hükûmet tarafından uygulanan harçlar olarak tarifeleri

¹²⁸ Холопов, 2020 : 10

tanımlamaktadır, B ülkesi ise, federal, eyalet ve yerel hükümetler tarafından uygulanan harçlar, vergiler ve ek ücretler olarak tarifeleri tanımlamaktadır. INCOTERMS terimlerini satış sözleşmede atıfta bulunarak bu tür varsayımları önlemek mümkündür¹²⁹.

INCOTERMS'nin yanlış bir şekilde kullanılması, sonuçta güvenilmez küresel ticarete neden olabilmektedir. Öncelikle INCOTERMS, anlaşmazlıkların neden olduğu engelleri önleyerek uluslararası tedarik zincirinin çalışmasını sağlamaktadır. INCOTERMS, malların hazine yol açan ödenmemiş vergiler gibi yaygın sorunları önlemiştir. Her ticaret şirketi, uluslararası ticaret gerekliliklerine uymak için INCOTERMS hakkında büyük bir ölçüde bilgiye sahip olmalıdır. INCOTERMS açık ve standartlaştırılmış uluslararası ticaretin geliştirilmesinde büyük bir rol oynamaktadır. Taraflar INCOTERMS olmadan malların taşınması sürecinde zorluklar yaşamaktadır. Çünkü INCOTERMS sorunlu durumları açıklayıp mevcut küresel ticaretin temelinde işlemektedir¹³⁰.

2.8.2. Taşıma Sözleşmesi

Uluslararası düzeyde ticaret prosedürlerinde, çoğu durumda, satış sözleşmesine ek olarak, taraflar arasında ilave sözleşmelerin imzalanması gerekmektedir¹³¹. Bu konu ile bağlantılı biçimde INCOTERMS'nde de taşıma sözleşmesine özel bir önem verildiği görülmektedir. Hatta INCOTERMS 2010 versiyonunda terimlerin sınıflandırılması taşıma şekline göre yapılmıştır. INCOTERMS, taşıma sözleşmesini ticaret prosedürlerine dahil ederek, satış sözleşmesinin taraflarının yükümlülüklerine tamamlayıcı özellik kazandırmaktadır¹³².

1936 versiyonundan itibaren taşıma sözleşmesi INCOTERMS'nin özel ilgi alanını oluşturmaktadır. INCOTERMS 1936 versiyonunda, taraflar arasındaki ilişkiyi açıklığa kavuşturmak için bu terimlerin tüccarlar tarafından satış sözleşmesine dahil edilmesi gerektiğini ve bu terimlerin hiçbirinin doğrudan veya dolaylı olarak taşıma sözleşmesinde belirtilen gönderici veya taşıyıcı için etkili olmadığı hüküm altına alınmıştır. Aynı ilke, INCOTERMS 1953 versiyonunda da sürdürülmüştür. Ticari hayatın gelişmesi bu hususu da etkilemiştir. INCOTERMS 1990 versiyonunda, yükleme ve boşaltma maliyetlerine özel önem verilmiş ve anlaşmazlıkların sayısını azaltmak için satış sözleşmesine özel hükümlerin dahil edilmesi önerilmiştir¹³³.

¹²⁹ Холопов, 2020 : 11

¹³⁰ Холопов, 2020 : 15

¹³¹ United Nations Development Programme, 2008 : 11.

¹³² United Nations Development Programme, 2008 : 11.

¹³³ Debattista, 1995 : 11-12

Bildiğimiz gibi satış sözleşmesinde INCOTERMS terimlerinin kullanılması, malların taşınması sürecinde taraflara farklı yükümlülükler getirmekte, bu nedenle INCOTERMS terimlerinin taşıma sözleşme yapma yükümlülüğü açısından incelenmesi de bu doğrultuda uygun olacaktır. Çalışmanın ana konusu INCOTERMS'nin son versiyonu olduğu için, yukarıda bahsedilen inceleme INCOTERMS 2020 versiyonunda yer alan terimlerle yapılacaktır.

- C grubunun CPT, CIP, CFR ve CIF terimlerine göre, satıcı masrafları kendisine ait olmak üzere taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlüdür. Taşıma sözleşmesi genel ticari şartlar temelinde imzalanmalı ve tüm masraflar satıcı tarafından karşılanmalıdır;
- C grubunda oldu gibi D grubunda bulunan DAP, DPU ve DDP terimlerine göre de, satıcı masrafları kendisine ait olarak malların taşınması için taşıma sözleşme yapmalıdır;
- F grubunda yer alan FCA, FAS ve FOB terimleri satıcıya alıcı lehine bir taşıma sözleşmesi yapma yükümlülüğü getirmemektedir. Fakat, alıcının talebi üzerine veya ticari uygulamanın gerektirmesi ve alıcı tarafından belirtilen süre içerisinde aksine talimatta bulunmaması halinde, satıcı, masrafları alıcıya ait olmak üzere normal şartlarda taşıma sözleşmesi yapma hakkına sahiptir. Ayrıca, satıcı bir taşıma sözleşmesi yapmak istemediği durumda, alıcıya bunun hakkında en kısa zaman içerisinde bilgi vermelidir.

2.9. INCOTERMS Terimlerinin Seçimini Etkileyen Faktörler

INCOTERMS terimlerine satış sözleşmede atıfta bulunması farklı faktörlere göre yapılmaktadır. Bu faktörler riskler, maliyetler, varış ülkesi, varış zamanı, mallar ve ödeme koşulları olarak sıralanmıştır. Dolayısıyla, doğru INCOTERMS terimi seçimi uluslararası ticareti olumlu ve bunun aksine yanlış seçimi ise olumsuz bir şekilde etkilemektedir¹³⁴.

INCOTERMS terimlerinin doğru seçimi, tarafların terimlerin içeriğiyle ilgili tam ve doğru bilgi sahibi olmasına bağlıdır. Bu konuda ticari şirketlerin satış politikasının da önemli bir etkisi bulunmaktadır¹³⁵. INCOTERMS'ni kendi yararları için kullanan şirketler, daha az masraf içeren kararlar vermektedir. Bu nedenle, INCOTERMS'nin bir zorunluluk olarak değil, bir avantaj aracı olarak algılanması gerektiği ve bunun da uluslararası ticaret prosedürlerini kolaylaştırdığını söylemek mümkündür.

¹³⁴ Yaakub, S, vd 2018: 13.

¹³⁵ Yaakub, S, vd 2018: 15.

Çalışmanın bu kısmında, INCOTERMS terimlerinin seçiminde önemli bir rol oynayan yukarıda listelenen faktörleri inceleyeceğiz.

2.9.1. Kayıp ve Hasar Riskleri

Sözleşmede INCOTERMS terimlerinin kullanımının etkin olmasının nedenlerinden biri risklerin geçişi noktasının belirlenmesidir. Dolayısıyla riskler de INCOTERMS aracılığıyla tanımlanmaktadır. Riski geçişi noktası, hasar veya kayıp durumlarında kritiktir. Risklerin açıklaması, mallarda meydana gelebilecek fiziksel hasarın tüm ekonomik sonuçlarının kapsamlı bir özetini göstermektedir¹³⁶.

C grubunda yer alan terimlerde, satıcı malları ilk taşıyıcıya teslim ettiğinde risk alıcıya geçmektedir¹³⁷. Risk üstlenme yükümlülüğü bakımından, D grubunun terimleri alıcılar için daha elverişli satıcılar için elverişsizdir. Bu nedenle, gelişmiş sanayi malların alıcıları C grubun yerine D grubunun terimlerini kullanmaya tercih etmektedirler.

Risk her iki taraf için farklıdır. Teslimin başlangıcında risk alıcıya geçtiğinde, örneğin F ve C gruplarının terimlerinde olduğu gibi, malların hasar veya kaybı durumunda alıcı satış fiyatını tam olarak ödemekle yükümlüdür. D grubunun terimlerinde, satıcı malları kararlaştırılan teslim süresi içinde kabul edilmiş koşullar altında sağlamakla yükümlüdür. Bu, malların hasar görmesi durumunda satıcının yeni mal üretmek ve kararlaştırılan varış tarihinde teslim etmek zorunda olduğu anlamına gelmektedir. Genellikle yeni malların teslimi, teslim gecikmeleri nedeniyle sözleşmeyi bozmaktadır¹³⁸.

Malların taşınması üzerindeki kontrol, hasar ve kayıp risklerinin en aza indirilmesini sağlamaktadır. Bu doğrultuda DAP terimi rekabetçilik bakımından satıcı için mükemmel bir seçim gibi görünebilmekte; ancak büyük rekabetçilik çok yükümlülükleri de getirmektedir. Bunun hakkında satıcının varış ülkesinde maksimum sorumluluğu üstlenmesi göstermektedir. E, F ve C gruplarının terimlerinde gecikme riski alıcıya erken aşamada geçmektedir¹³⁹. Bu grup terimlerde satıcı, malları kararlaştırılan tarihte taşıyıcıya teslim etmekle yükümlüdür. Bundan sonra alıcı gecikme riskinden sorumludur.

¹³⁶ Yaakub, S, vd 2018: 17.

¹³⁷ Yaakub, S, vd 2018: 17.

¹³⁸ Yaakub, S, vd 2018: 18.

¹³⁹ Yaakub, S, vd 2018: 16.

INCOTERMS 2020										
	PAKETLEME	YÜKLEME	BELİRTİLEN YERE TAŞIMA	İHRACAT	TAŞIMA ARACINA YÜKLEME	TAŞIMA	TAŞIMA ARACINDAN BOŞALTMA	İTHALAT	VARIŞ YERİNE TAŞIMA	BOŞALTMA
EXW	S	A	A	A	A	A	A	A	A	A
FCA	S	S	S	S	A	A	A	A	A	A
FAS	S	S	S	S	A	A	A	A	A	A
FOB	S	S	S	S	S	A	A	A	A	A
CFR	S	S	S	S	S	A	A	A	A	A
CIF	S	S	S	S	S	A	A	A	A	A
CPT	S	S	S	S	A	A	A	A	A	A
CIP	S	S	S	S	A	A	A	A	A	A
DPU	S	S	S	S	S	S	S	A	S	S
DAP	S	S	S	S	S	S	S	A	S	A
DDP	S	S	S	S	S	S	S	S	S	A

S: satıcı
A: alıcı

Şekil 2.2. INCOTERMS 2020 Terimlerine Göre Rik Paylaşımı

Kaynak: TIBA

2.9.2. Masraf

Satış sözleşmelerinde doğru INCOTERMS terimlerinin belirtilmesi masraflardan tasarruf edilmesi sonucunu da doğuracaktır. Zira terimler teslim masraflarının hangi taraf üzerinde kalacağını tespit etmektedir.

Bu doğrultuda teslim masraflarının alıcıya yüklenmesi her zaman masraf tasarrufu için çözüm yolu değildir. Çünkü teslim masrafları alıcıya ait olduğu durumda, rekabetçi kalabilmek için mal fiyatında indirim yapılması gerekebilmektedir. Esasen bir ticari iş, alıcı tarafından ödense bile, teslim masrafları karşılandıktan sonra karlı kalmalıdır. Bu sebeple, taraflardan hangisinin en iyi taşıma sözleşmesi yapma şansına sahip olduğu ve teslimi en uygun masraflarla gerçekleştirebileceğinin belirlenmesi terim seçimi açısından daha doğru olacaktır. Satıcının daha uygun taşıma sözleşmesi yapma imkânına sahip olduğu hallerde, alıcının malları taşıma yükümlülüğünü üstlenmesi ve dolayısıyla telafi için mal fiyatının düşmesi yerine satıcı tarafından, masrafları kendisine ait olmak üzere, malların tesliminin organize edilmesi mantıklı görülmektedir¹⁴⁰. Tüm bunlar göz önünde bulundurularak her satış

¹⁴⁰ Yaakub, S, vd 2018: 16.

planlama sürecinde en etkili ve uygun masraflı INCOTERMS teriminin seçilmesi gerektiğini söylenmelidir.

Şirketin katı bir çeyrek yıllık satış planı sahip olduğu durumda, alıcıya risk yükleyen INCOTERMS terimi kullanılması önerilmektedir¹⁴¹. Bu şekilde, satıcı malları, planlanan çeyrek yıllık boyunca gönderip fatura çıkarabilmektedir. Örneğin, alıcıya malların varış noktasına taşınmasını masrafları kendisine ait olmak üzere sağlama yükümlülüğü yükleyen EXW teriminin seçilmesi halinde, satıcı malları hazırlama sürecini uzatarak fatura programını geciktirebilmektedir.

Deniz taşımacılığında, Terminal İşletme Masrafları (THC) da söz konusu olmaktadır. THC yükün (konteyner veya gemiden) boşaltılması ve depolama ile ilgili masraflardır. Büyük sevkiyatlarda deniz taşımacılığının tercih edilmesi nedeniyle THC şaşırtıcı derecede yüksek olabilmektedir. Masraflar ayrıca dokümantasyon, depolama ve demuraj maliyetlerini de içermektedir. INCOTERMS FOB, CFR, CIF, DAP veya DDP terimlerinin seçilmesi hallerinde, satıcı yükleme limanında THC ödemekle yükümlüdür. Fakat bu terimler kapsamında varış limanında THC alıcı tarafından karşılanmaktadır. EXW teriminde hem yükleme limanında hem de varış limanında THC alıcı tarafından karşılanacaktır. C grubu terimlerin kullanılması durumunda, varış limanında THC'yi kimin karşılayacağı belirli değildir; bu masraf ya satıcı ya da alıcı tarafından karşılanacaktır.

Yukarıda bahsedilen masrafların dışında, INCOTERMS terimlerinin seçilmesini etkileyen farklı masraflar da bulunmaktadır. Malların satıcıdan alıcıya yani başlangıç noktasından varış noktasına taşınması, bildiğimiz gibi, paketleme, yükleme, satıcının işyerinden teslim yerine taşıma, ihracat, ana taşıma aracına yükleme, ana taşıma, ana taşıma aracından boşaltma, ithalat, varış yerine taşıma ve orada boşaltma gibi işlemlerden oluşmaktadır. Bu işlemlerin her biri belirli masrafları içermektedir. Şekil 2.3'te, INCOTERMS 2020 versiyonuna göre yukarıdaki işlemlerin masraflarını taraflardan hangisinin karşılayacağı gösterilmektedir.

¹⁴¹ Yaakub, S, vd 2018: 11.

INCOTERMS 2020										
	PAKETLEME	YÜKLEME	BELİRTİLEN YERE TAŞIMA	İHRACAT	TAŞIMA ARACINA YÜKLEME	TAŞIMA	TAŞIMA ARACINDAN BOŞALTMA	İTHALAT	VARIŞ YERİNE TAŞIMA	BOŞALTMA
EXW	S	A	A	A	A	A	A	A	A	A
FCA	S	S	S	S	A	A	A	A	A	A
FAS	S	S	S	S	A	A	A	A	A	A
FOB	S	S	S	S	S	A	A	A	A	A
CFR	S	S	S	S	S	S	A	A	A	A
CIF	S	S	S	S	S	S	A	A	A	A
CPT	S	S	S	S	S	S	S	A	A	A
CIP	S	S	S	S	S	S	S	A	A	A
DPU	S	S	S	S	S	S	S	A	S	S
DAP	S	S	S	S	S	S	S	A	S	A
DDP	S	S	S	S	S	S	S	S	S	A

S: satıcı
A: alıcı

Şekil 2.3. INCOTERS 2020 Terimlerine Göre Masraflar Paylaşımı

Kaynak: TIBA

2.9.3. Taşıma şekli

Malların yurtdışına ihraç edilmesi genellikle beklenenden daha yüksek masraflara sebep olmaktadır. Ancak, taşıma mantıklı bir şekilde organize edilmiş ise, masraflardan tasarruf etmek ve rekabet gücünü arttırmak mümkündür. Doğru INCOTERMS teriminin seçilmesi için, malların varış noktasına minimum masraflar ile taşınması amacıyla taşıma şekillerini iyice bilmek gerekmektedir. Satıcı tarafından taşımanın organize edilmesi, alıcı için iyi bir jest olup stışsı da daha karlı hale getirebilir. Genel olarak, malları müşterinin kapısına kadar teslim etme teklifi, satıcı ile alıcı arasındaki ilişkiyi olumlu bir şekilde etkilemektedir.

Daha önce bahsettiğimiz gibi, doğru INCOTERMS teriminin seçilmesi mallar, zaman ve masraflara bağlıdır. Bu faktörler göz önüne alınarak, kapıdan kapıya teslim ilkesinin gerçekleştirilmesi amacıyla, doğru taşıma şeklinin seçilmesi mümkündür. Bu doğrultuda deniz, kara, demir ve hava yolu taşımacılıkları gibi dört¹⁴² ana taşıma şekli mevcuttur.

Deniz taşımacılığı, yurtdışına malların ihraç edilmesinin geleneksel bir yolu olarak sayılmaktadır. Deniz taşımacılığı, daha ağır ve büyük yük taşımak için kullanılmaktadır

¹⁴² INCOTERMS'in malların boru hattı ile taşınması üzerinde düzenlemelere sahip olamaması nedeniyle, bu bölüme boru hattı taşımacılığı dahil edilmemiştir.

Çünkü bu taşıma türünde taşıma maliyetleri diğer türlerden önemli ölçüde daha düşüktür. Denizyoluyla taşımada, özel olarak konteyner taşımacılığında kullanılan FCL¹⁴³ ve LCL¹⁴⁴ gibi iki yöntem bulunmaktadır. Bununla beraber karışık yük, RORO¹⁴⁵ ve LOLO¹⁴⁶ gibi diğer yöntemler de mevcuttur¹⁴⁷.

Demir yolu taşımacılığı ise teknolojisinin gelişmesiyle beraber, ucuz maliyeti ve teslimat güvenilirliği ile daha dikkat çekici hale gelmiştir¹⁴⁸.

Kara yolu taşımacılığı, malların kesintisiz taşınması için ideal olduğundan en büyük avantaja sahip olmaktadır. Bununla beraber kara yolu taşımacılığı deniz taşımacılığından daha hızlı bir taşıma şeklidir ve büyük veya küçük yük taşınmasında kullanılabilir¹⁴⁹.

Hava taşımacılığı en hızlı taşıma şeklidir, ancak olumsuz tarafı pahalıdır. Hava taşımacılığı, kilogram başına taşıma fiyatları genellikle çok yüksek olduğundan ve daha katı paketleme standartları gerektirdiğinden küçük yükler için uygundur. Hava taşımacılığının avantajları arasında yüksek güvenlik ve dolayısıyla düşük bir sigorta giderinin olması bulunmaktadır¹⁵⁰.

Taşınacak yükün tipi de taşıma şekli seçimini etkilemektedir. Örneğin hava yolu ile tehlikeli yüklerin taşınmasına izin verilmemektedir¹⁵¹.

Kalkış ve varış ülkeler de taşıma şekli seçimini etkilemektedir. Örneğin Avrupa'dan ABD'ne yük taşınması sadece deniz ve hava yolu ile gerçekleşmektedir¹⁵².

2.9.4. Zaman

Modern dünyada kaynaklara erişim kolaylığı, hem ulusal hem de uluslararası ticarete rekabetin artmasına neden olmuştur. Yoğun rekabetçi şartlarda, zaman tasarrufu rekabet

¹⁴³ İngilizcesi Full Container Load, Türkçesi ise Tam Konteyner Yüğü. FCL bir konteyner içerisindeki tüm yükün aynı yük sahibine ait olduğunu göstermektedir.

¹⁴⁴ İngilizcesi Less Container Load, Türkçesi ise Parsiyel Konteyner Yüğü. LCL bir konteyner içerisindeki yükün birden fazla yük sahibine ait olduğunu göstermektedir.

¹⁴⁵ Roll on ve Roll off İngilizce kelimelerinden oluşturulmuş denizyolu taşımacılıkta kullanılan taşıma yönteminin ismidir. Türkçe'de Tekerlekli araçların taşınması ifade etmektedir. Karayolu araçlarının gemi ile bir konumdan diğer konuma varışını sağlamaktadır.

¹⁴⁶ Lift On, Lift Off, İngilizce kelimelerden oluşturulan deniz taşımacılıkta kullanılan taşıma yönteminin ismidir. Bu yöntemde harici vinçlere ihtiyaç duymadan kendi vinç ile yük yükleyip boşaltan gemi kullanılmaktadır.

¹⁴⁷ <https://abyasiasepakat.com/how-to-choose-a-competitive-and-safe-incoterm-for-your-international-sales/> (erişim tarihi: 07.02.2021).

¹⁴⁸ <https://abyasiasepakat.com/how-to-choose-a-competitive-and-safe-incoterm-for-your-international-sales/> (erişim tarihi: 08.02.2021).

¹⁴⁹ <https://abyasiasepakat.com/how-to-choose-a-competitive-and-safe-incoterm-for-your-international-sales/> (erişim tarihi: 08.02.2021).

¹⁵⁰ <https://abyasiasepakat.com/how-to-choose-a-competitive-and-safe-incoterm-for-your-international-sales/> (erişim tarihi: 08.02.2021).

¹⁵¹ <https://abyasiasepakat.com/how-to-choose-a-competitive-and-safe-incoterm-for-your-international-sales/> (erişim tarihi: 08.02.2021).

¹⁵² <https://abyasiasepakat.com/how-to-choose-a-competitive-and-safe-incoterm-for-your-international-sales/> (erişim tarihi: 08.02.2021).

gücünü artırmak için önemli faktörlerden biri olmuştur. Doğru INCOTERMS teriminin seçilmesi açısından, zaman faktörü de bu doğrultuda önem kazanmaktadır. Burada doğru terimin seçimi için öncelikle malların taşınma süresini bulmamız gerekmektedir. Çünkü taşıma süresi, satış sözleşmesinde etkili teslim terimini belirtilme konusunda önemli rol oynamaktadır¹⁵³.

Taşıma süresini ise sipariş miktarı, lojistik bağlantılar, yükleme-boşaltma mekanizmaları, mal işleme süreci ve en önemli taşıma şekli gibi hususlar etkilemektedir¹⁵⁴.

Taşıma şeklinin doğru seçilmesi, zaman tasarrufu açısından önemli sonuçlar vermektedir. Örneğin, hava taşımacılığını, zamanın en önemli unsur olduğu bozulabilir malların taşınmasında kullanmak makul olacaktır.

Bununla beraber lojistik zinciri makul bir şekilde oluşturulmuş ise, herhangi bir taşıma şekli kullanılarak zaman tasarrufunun mümkün olduğu da not alınmalıdır¹⁵⁵.

2.9.5. Varış Ülkesi

Doğru INCOTERMS teriminin seçilmesini etkileyen varış ülkesi faktörü, sadece uluslararası satışlarda düşünülmelidir.

Devletlerin hukuk düzenlemeleri, genellikle birbirinden farklıdır. Bazı ülkeler ithalat prosedürlerini basitleştirirken, diğerleri onları daha karmaşık hale getirmektedir. Örneğin, ABD hukuk sistemine tabi olan alıcı satış sözleşmesinde, satıcıya malları tam olarak taşıma ve ithalat vergilerini ödeme yükümlülüğü getiren INCOTERMS terimini belirlemelidir. Bu nedenle, diğer ülkelerden ABD'ne malların taşınması, genellikle DDP teslim terimi kullanılarak gerçekleşmektedir¹⁵⁶.

Doğru INCOTERMS teriminin seçilmesini ayrıca varış ülkesinde bulunan ödeme yöntemi de etkilemektedir. Bu durum da, INCOTERMS teriminin seçilmesiyle ilgili faktörlerden biridir. Bazı devletlerin ticaret kuralları uygulamada L/C¹⁵⁷ olarak kullanılan Akreditif ödeme yöntemini içermektedir. L/C ile ödeme yapılması halinde INCOTERMS'nin sadece dört teriminin seçimi mümkündür. Bu terimlerden bir sonraki altbaşlıkta bahsedeceğiz.

Satış sözleşmesinde belirtilen INCOTERMS terimine göre malların alıcının deposunda teslim edilmesi halinde, satıcının varış ülkesinin hukuk sistemine uygun olarak gerçekleştirilen taşıma ve teslim işlemlerini kontrol etmesi önemlidir. Ayrıca satıcının,

¹⁵³ United Nations Development Programme, 2008: 10.

¹⁵⁴ United Nations Development Programme, 2008: 10.

¹⁵⁵ United Nations Development Programme, 2008: 10.

¹⁵⁶ United Nations Development Programme, 2008: 11.

¹⁵⁷ İhraç edilen malın bedelinin ödenmesi konusunda ödemenin, bir bankanın belirli şartlarının yerine getirildikten sonra yapılacağına dair bir tür garantidir.

malların taşıma süresi ve kalitesini etkileyen varış ülkesinin ulaşım altyapısının da düşünülmesi gerekmektedir¹⁵⁸.

2.9.6. Mal

Şirketlerin sağladığı mal türleri satış politikalarını etkilemektedir¹⁵⁹.

Bazı mallar, teslim hizmetleri, taşınma ve gümrük işlemlerinin katma değerini gerektirmemektedir. Bu durumlarda EXW, FCA, FAS ve FOB maddeleri kullanılmaktadır¹⁶⁰.

Gelişmiş endüstriyel ürünler gibi daha pahalı mallar, daha yüksek marjlara sahiptir. Bu malların satın alınması durumunda, satıcı genellikle C grubunun terimlerini seçmemektedir. Çünkü mal maliyetinin hesaplanmasına teslim maliyeti de eklenmektedir.

Uluslararası ticarete dikkate alınması gereken bir diğer faktör de teslimatın hacimleridir. Ülkeler tarafından belirtilen nakliye hacmi genellikle taşıma vergilerini de belirlemektedir. Böyle bir durumda hacimler ne kadar büyükse, taşıma maliyetleri o kadar ucuzdur¹⁶¹.

2.9.7. Ödeme Şartları

Satış sözleşmesinde ödeme şartları da kararlaştırılmaktadır. Günümüzde en yaygın ödeme yöntemleri ön ödeme, L/C, fatura tarihinden sonra ödemedir¹⁶². Ancak başka yöntemler de mevcuttur¹⁶³.

Ödeme şartlarının INCOTERMS teriminin seçilmesine çok büyük bir etkisi yoktur. Burada sadece L/C, INCOTERMS teriminin seçilmesini etkileyen tek ödeme yöntemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Çünkü bu yönteminin kullanılması durumunda bankaya taşıma belgesinin de verilmesi gerekmektedir. L/C genellikle birçok taşıma gereksinimleri içermektedir. Örneğin “gemide” işaretli konşimentoyu bankaya sunmak. Bu nedenle, EXW ve F (INCOTERMS 2020 versiyonunda FCA terimi hariç) ve D gruplarının terimleri L/C yönteminin kullanılması durumunda uygun değildir. EXW, L/C durumunda kullanılabilecek en kötü terimdir. Çünkü satıcı, sözkonusu belgeye erişemeyecektir. F grubunun terimleri, alıcının uluslararası ticaret anlaşmasını iptal etmesi ve satıcının bankaya ibraz edecek konşimentoya sahip olmaması riskini taşımaktadır. D grubunun terimleri güvenlik şartları gerektirmektedir. Çünkü burada tüm taşıma masrafları satıcı tarafından karşılanmaktadır. Tüm

¹⁵⁸ United Nations Development Programme, 2008: 11.

¹⁵⁹ United Nations Development Programme, 2008: 10.

¹⁶⁰ United Nations Development Programme, 2008: 10.

¹⁶¹ United Nations Development Programme, 2008: 9.

¹⁶² Örneğin, fatura tarihinden 30 gün sonar.

¹⁶³ United Nations Development Programme, 2008: 13.

bunlara göre C grubunun terimleri, L/C ile kullanmak için en uygun seçenektir. Çünkü taşıma satıcı tarafından kontrol edilmektedir¹⁶⁴.



¹⁶⁴ United Nations Development Programme, 2008: 13.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

INCOTERMS 2020

3.1. Genel olarak

Uluslararası ticaret, kültürel ve teknolojik gelişmelerle beraber sürekli değişime uğramaktadır. Dolayısıyla, uluslararası ticaret prosedürlerini düzenleyen hukuk sistemlerinin zamanla revize edilmesi ve değiştirilmesi gerekmektedir. INCOTERMS terimlerinin güncellenmesi de doğrudan ticaret işlemleriyle ilgili olduğu için bu ilkeye dayanmaktadır. Çalışmanın ikinci bölümünde, INCOTERMS'nin tarihsel gelişimini gözden geçirirken söylediğimiz gibi, 1936 yılında, ICC sıklıkla kullanılan ticari terimlerin yorumlanması amacıyla INCOTERMS'nin ilk versiyonunu yayınlamış 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 ve 2010 yıllarında ise değişiklikler yaparak bu terimleri revize etmiştir.

En son INCOTERMS 2020 versiyonu, malların satıcıya teslim edilmesi konusunda satış sözleşmesi imzalayan tarafların hak ve yükümlülüklerini tanımlayan 11 uluslararası ticari terimden oluşan bir derlemedir¹⁶⁵. Önceki versiyonlar gibi, INCOTERMS 2020 de, ticaret uygulamalarında sıklıkla kullanılan terimleri ulusal ve uluslararası ticaret hukuk sistemleriyle uyumlu hale getirmeyi amaçlamaktadır.

Dokuzuncu versiyon olan INCOTERMS 2020'nin hazırlanması 1 Eylül 2019 yılında tamamlanıp terimler 1 Ocak 2020 yılında yürürlüğe girmiştir¹⁶⁶. Yeni INCOTERMS, ICC'nin Uzmanlar Komitesi olan editör grubu tarafından hazırlanan INCOTERMS 2010 versiyonunda yer alan terimlerin güncellenmiş bir versiyonudur. Bu Komite, ABD, İngiltere, Almanya, Fransa, İtalya, Türkiye ve ilk kez katılan Çin ve Avustralya'nın avukatlarından oluşmaktadır¹⁶⁷. INCOTERMS 2020 versiyonunu güncelleme sürecinde, ICC uzmanlar Komitesinin temel amacı, terimlerin azami ölçüde basitleştirilmesidir.

INCOTERMS 2020 versiyonunun 1 Ocak 2020 yılında yürürlüğe girmesine rağmen, taraflar INCOTERMS 2010, 2000, 1900 gibi önceki versiyonların terimlerini kullanabilmektedir¹⁶⁸. Bu nedenle, uluslararası satış sözleşmesinde teslim terimlerinin belirtilmesinde INCOTERMS'nin hangi versiyonunun kullanıldığını da belirtmek gerekmektedir. Çünkü ortaya çıkabilecek uyuşmazlık durumunda yargı veya tahkim makamı sözleşmede belirtilen tarafların kararlaştırdığı INCOTERMS terimlerine göre karar verecektir.

¹⁶⁵ <https://www.eg-online.ru/article/415994/> (erişim tarihi: 20.02.2021).

¹⁶⁶ <https://www.eg-online.ru/article/415994/> (erişim tarihi: 20.02.2021).

¹⁶⁷ https://pronalogi.by/nal_vestnik/vneshneekonomicheskaya-deyatelnost/kak-podgotovitsya-k-izmeneniyam-v-inkoterms-s-1-yanvary-2020-goda/ (erişim tarihi: 20.02.2021)

¹⁶⁸ https://www.alta.ru/expert_opinion/75832/ (erişim tarihi: 21.02.2021).

Bu sebeple ICC INCOTERMS 2020 metninde, satış sözleşmesinde terimlerin doğru bir şekilde belirtilmesi için tavsiye şeklinde bir metin de oluşturmuştur. Buna göre: Teslim Terimi/ Liman, Nokta veya yerin adı/ INCOTERMS. Daha kolay bir şekilde anlamak için bir örnek vermemiz gerekirse: "CIF Antalya Türkiye INCOTERMS 2020". Bu doğrultuda seçilmiş terim, mallar, taşıma şekil, sigorta koşulları ve gümrük işlemlerine uygun olmalıdır.¹⁶⁹

Önceki versiyonlar gibi, INCOTERMS 2020 de mülkiyet geçişi, malların fiyatını, ödeme yöntemini ve sözleşmenin ihlali konularını düzenlememekte, sadece tarafların sorumlulukları, yükümlülükleri ve malların teslim edilmesinin farklı aşamalarında masrafların paylaşımını kapsamaktadır¹⁷⁰.

INCOTERMS 2010 versiyonunda olduğu gibi, INCOTERMS 2020 versiyonunda da terimlerin taşıma şekline göre gruplanması ilkesi korunmuştur. Aşağıda Tablo 3.1'de, INCOTERMS 2020 versiyonunda bulunan terimler tüm taşıma türleri için geçerli olan ve sadece deniz ve iç su yolu taşımacılığı için geçerli olan terimler olarak gruplandırılmıştır.

Tablo 3.1. Taşıma Türlerine Göre INCOTERMS 2020 terimlerin Grupları

INCOTERMS 2020 Teslim Terimleri
Tüm Taşıma Türlerini Kapsayan Terimler
EXW - İş Yerinde
FCA - Taşıyıcıya Masrafsız (Free Carrier)
CPT - Taşıma Ödenmiş Olarak
CFR - Masraflar ve Navlun
DPU - Belirlenen Yerde Boşaltılmış Olarak Teslim
DDP - Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim
Deniz ve İçsu Taşımalarını kapsayan terimler
FAS - Gemi Doğrultusunda Teslim
FOB - Gemide Masrafsız
CIP - Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak
CIF - Masraflar, Sigorta ve Navlun

Kaynak: International Chamber of Commerce, (2019). *Incoterms® 2020*

Ayrıca 2020 versiyonunda, Tablo 3.2'te verilen tarafların sorumluluk ve yükümlülüklerinin 10 hüküm olarak gruplama ilkesi de korunmaktadır. Her hüküm satıcı ve

¹⁶⁹ https://www.alta.ru/expert_opinion/75832/ (erişim tarihi: 21.02.2021).

¹⁷⁰ https://www.alta.ru/expert_opinion/75832/ (erişim tarihi: 22.02.2021).

alıcının yükümlülüklerinden oluşmaktadır. Satıcının yükümlülükleri Latin A harfi ve alıcının B harfi ile gösterilmektedir.

Tablo 3.2. INCOTERMS 2020 Versiyonundaki Satıcı ve Alıcının Yükümlülüklerini Tanımlayan Hükümler

	Hükümlerin Başlıkları
A1/B1	Genel Yükümlülükler
A2/B2	Teslim Etme/Teslim Alma
A3/B3	Risk Geçiş
A4/B4	Taşıma
A5/B5	Sigorta
A6/B6	Teslim/Taşıma Belgesi
A7/B7	İhracat/İthalat için Gereken Gümrük İşlemleri
A8/B8	Kontrol/Paketleme/etiketleme
A9/B9	Masrafların Paylaşımı
A10/B10	İhbarlar

Kaynak: International Chamber of Commerce, (2019). *Incoterms® 2020*

3.2. INCOTERMS 2020 Versiyonunda Yer alan Terimlerin İncelenmesi

Çalışmanın düğüm konusu INCOTERMS 2020 olduğu için, bu versiyonun içinde yer alan her bir terimin ayrıntılı bir şekilde incelenmesi gerekmektedir. Çalışma sırasında belirttiğimiz gibi, INCOTERMS terimleri malların satışlarındaki ana işlemlerden biri olan teslimat sürecinde tarafların sorumluluklarını belirlemek için kullanılmaktadır. Tüm terimlerde, malların taşınmasının her bir aşamasında taraflarca üstlenilen riskler ve yükümlülükler tanımlanmaktadır. Dolayısıyla, zaman tasarrufu, finansal ekonomi ve taşıma kalitesi açısından, her terimin dikkate alınması gereken avantaj ve dezavantajlar bulunmaktadır.

INCOTERMS 2010 ve INCOTERMS 2020 versiyonlarında bulunan terimler içerik olarak büyük ölçüde aynıdır. Bu nedenle ICC, tarafların satış sözleşmesinde hem en son hem de daha önceki sürümlerin şartlarını belirlemelerine izin vermekte; ancak aynı zamanda INCOTERMS 2020 versiyonunun terimlerinin uluslararası ticaret ile daha fazla uyumlu olması nedeniyle bu versiyonunun terimlerinin kullanılmasını tavsiye etmektedir.

INCOTERMS 2020 versiyonunda taşıma türüne göre terimleri gruplama ilkesini korunmuştur. Bu nedenle aşağıda verilmiş terimlerin sırası bu ilkeye göre düzenlenmiştir.

Tüm Taşıma Türlerini Kapsayan Terimler:

3.2.1. EXW – İş Yerinde (Ex Works)



Şekil 3.1. EXW 2020

Kaynak: ITC

EXW teriminin tam adı "EX Work" tir ve Türkçe'ye "İş Yerinde" ya da "Franko Fabrika" olarak çevrilmektedir. Bu terimin kullanılması tüm taşıma türleri için mümkündür.¹⁷¹ EXW teriminin kullanılması durumunda, satıcının fabrikası, deposu ve mağazası gibi iş yerinde, mallar alıcının tasarrufuna bırakıldığında satıcının teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olduğu kabul edilmektedir¹⁷².

EXW teriminin kullanılmasının hukuksal normları karşılaması için tarafların, satış sözleşmesinde sadece ve sadece teslim yerini belirtmeleri gerekmektedir. Bununla beraber, taraflar karşılaştırılan teslim yerinin belirli noktasını açık bir şekilde tanımlamalıdır. Belirlenmiş teslim noktası da satıcının teslim yükümlülüklerinin ne zaman ve nerede yerine getirileceği ve mallarla ilgili kayıp ve hasar risklerinin alıcıya ne zaman ve nerede geçeceğini göstermektedir¹⁷³.

Teslim noktasının belirlenmesi alıcı tarafından karşılanan taşıma masraflarının kapsamını da açıklamaktadır¹⁷⁴.

EXW terimi, taraflar satış sözleşmesinde teslim yerini belirtmedikçe, satıcının amaçlarına en uygun yeri seçmesine izin vermektedir. Bu türlü hallerde, satıcı tarafından malların kayıp ve hasar risklerinin düşük olduğu teslim yerinin seçilmesi mantıklıdır. Bu da doğal olarak alıcının sorumluluğunun artacağı anlamına gelmektedir. Dolayısıyla alıcının teslim yeri seçimi konusunda satıcı ile anlaşması gerekmektedir.

¹⁷¹ International Chamber of Commerce, 2019: 21.

¹⁷² International Chamber of Commerce, 2019: 21.

¹⁷³ <https://anvay.ru/incoterms-2020> (erişim tarihi:09.03.2021).

¹⁷⁴ <https://anvay.ru/incoterms-2020> (erişim tarihi:09.03.2021).

Daha önce bahsettiğimiz gibi, EXW terimine uygun olarak teslim yükümlülüğünün yerine getirilmesi ve risklerin geçişi, malların alıcının emrine verildiği anda gerçekleşmektedir. Fakat, aynı zamanda malların taşıma aracına yüklenmesi sırasında ortaya çıkabilecek riskler de göz önünde alınmalıdır. Malların yüklenmesi iki şekilde yapılabilmektedir: İlki, satıcı tarafından yükleme yapılması ve alıcının yükleme sürecinde fiziksel olarak katılmaması; ikincisi ise alıcı tarafından satıcının iş yerinde onun yükleme ekipmanları ile yükleme yapılması. Bu nedenle, yükleme riskleri ile ilgili olarak, INCOTERMS 2020 versiyonunda taraflar için, alıcı ve satıcının söz konusu risklerin kime ait olacağı hakkında önceden anlaşması gerektiğini belirleyen tavsiyeler bulunmaktadır.

EXW terimine göre satıcı gümrük işlemlerini yerine getirme yükümlülüğü üstlenmemektedir. Onun ihracat prosedürlerine katılımı, sadece alıcının malları ihraç etmek için ihtiyaç duyduğu belge ve bilgilerin elde edilmesine yardımcı olmakla sınırlıdır¹⁷⁵. Bu nedenle EXW terimi ülke içi mal satışlar için daha uygundur. Çünkü bu durumlarda ne satıcı ne de alıcı gümrük işlemleri yapmak zorunludur.

Tablo 3.3. EXW Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
- Satıcı alıcıya kararlaştırılan zaman veya süre içerisinde malları teslim etmelidir; - Satıcı, malların teslim edilmesi fatura, satış sözleşmesinde belirtilen belgeler¹⁷⁶ ve diğer uygun kanıtlar ile birlikte gerçekleştirmelidir; - Alıcının talebine üzerine, satıcı malların ihracat edilmesi için gerekli izinlerin alınmasına yardımcı olmamalıdır; - Satıcı alıcıya malların teslim alınacağı tarihi bildirmelidir; - Satıcı alıcıya, ihracat, ithalat veya transit formalitelerinin tamamlanması	- Alıcı, riski ve masrafları kendisine ait olmak üzere, malların ihracat edilmesine izin veren belgeleri alıp ihracat, ithalat veya transit için tüm formaliteleri tamamlamalıdır; - Alıcı malların teslim yerinden taşınmasını organize etmelidir; - Alıcı malları teslim almalı ve satıcıya teslim aldığına dair kanıt sunmalıdır; - Alıcı malların sözleşmeye uygun olarak teslim edildiği andan itibaren tüm masraf ve risklerini üstlenmelidir; - Alıcı yükleme ve varış limanlarında yükleme boşaltma işlemleri gerçekleştirmelidir.

¹⁷⁵ Ronai, 2020: 68.

¹⁷⁶ Hem kağıt hem de elektronik biçimde mümkündür.

için gerekli tüm belgelerin alınmasına yardımcı olmalıdır; • Satıcı, alıcıya malların sigortalanması için gerekli tüm bilgileri sağlamalıdır.	
--	--

Kaynak: ShipHup

Tablo 3.4. EXW Terimine Göre Masrafların Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
• Satıcı kalite kontrolü, ölçüm tartım ve sayım gibi Kontrol işlemlerinin masraflarını karşılamaktadır; • Satıcı teslimin tamamlanmasından önce malların hasar görmesinden doğan ek masrafları karşılamaktadır; • Satıcı, seçilen taşıma türü gerektirmediği durumlar haricinde paketleme ve etiketleme masraflarını karşılamaktadır. • Alıcı ithalat, ihracat ve transit formaliteleri ile ilgili masrafları karşılamaktadır; • Alıcı mallar teslim edildiği anda mallarla ilgili tüm masrafları karşılamaktadır; • Alıcı gümrük vergilerini karşılamaktadır; • Alıcı kendi tarafından malların teslim alınmamasından kaynaklanan ek masrafları karşılamaktadır; • Alıcı satıcı tarafından ihracat, ithalat ve transit formalitelerinin tamamlanması için gerekli belgelerin alınmasına yardım edilmesinden	• Satıcı kalite kontrolü, ölçüm tartım ve sayım gibi Kontrol işlemlerinin masraflarını karşılamaktadır; • Satıcı teslimin tamamlanmasından önce malların hasar görmesinden doğan ek masrafları karşılamaktadır; • Satıcı, seçilen taşıma türü gerektirmediği durumlar haricinde paketleme ve etiketleme masraflarını karşılamaktadır. • Alıcı ithalat, ihracat ve transit formaliteleri ile ilgili masrafları karşılamaktadır; • Alıcı mallar teslim edildiği anda mallarla ilgili tüm masrafları karşılamaktadır; • Alıcı gümrük vergilerini karşılamaktadır; • Alıcı kendi tarafından malların teslim alınmamasından kaynaklanan ek masrafları karşılamaktadır; • Alıcı satıcı tarafından ihracat, ithalat ve transit formalitelerinin tamamlanması için gerekli belgelerin alınmasına yardım edilmesinden

doğın masrafları geri ödemektedir.	doğın masrafları geri ödemektedir.
------------------------------------	------------------------------------

Kaynak: ShipHup

3.2.1.1. EXW Teriminin Olumlu ve Olumsuz tarafları

Başlangıçta, uluslararası ticaretin aktörleri tarafından EXW teriminin olumsuz olarak değerlendirildiği; ancak terimin ulusal ticarete sıklıkla kullanılageldiği belirtilmelidir. Bu durum, terimde yer alan satıcı ile alıcı arasındaki hak ve yükümlülükleri düzenleyen ve dolayısıyla terimin olumlu ve olumsuz taraflarını belirleyen kurallar ile doğrulanmaktadır.

Olumlu taraflar:

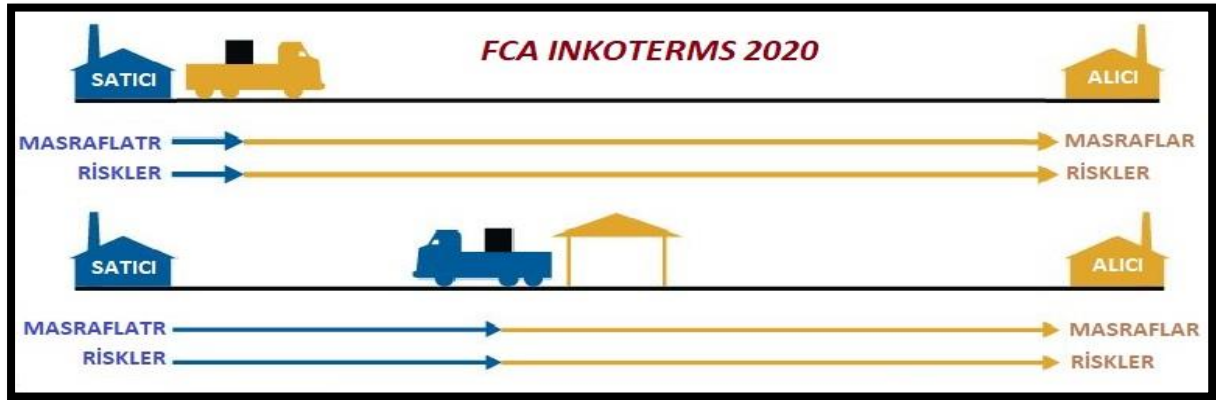
- Tüm ulaşım türleri için kullanılması;
- Kendi taşıma aracının kullanılmasına izin verilmesi;
- Gümrük prosedürleri olmadığı için ulusal ticareti düzenleyen hukuk sistemleri için de uyumlu olması;
- Alıcının, farklı satıcılardan aldığı malları tek bir araca yükleyip taşımayı gerçekleştirebilmesi.

Olumsuz taraflar:

- Satıcı için alıcıya sadece malların teslim edilmesi ile ilgili bilgi sağlama yükümlülüğü getirilmesi;
- Malların satıcının iş yerinde teslim edilmesi, (Çünkü malları yükleme yükümlülüğü alıcıya, yükleme ekipmanları ise satıcıya aittir. Bu da tabi ki alıcının masrafları arttırmaktadır);

İhracat prosedürlerini yerine getirme yükümlülüğü alıcıya ait olduğundan, ihracat işlemlerini tamamlamak için alıcı tarafından acenteler ve brokerler kiralanması, (Çünkü çoğu ülkenin hukuk sistemlerine göre ihracatçının aynı ülkede tüzel veya gerçek kişi olarak kayıtlı olması gerekmektedir).

3.2.2. FCA -Taşıyıcıya Masrafsız (Free Carrier)



Şekil 3.2. FCA 2020
Kaynak: ITC

FCA teriminin tam adı "Free Carrier" dir ve Türkçe'ye "Taşıyıcıya Masrafsız" ya da "Franko Taşıyıcı" olarak çevrilmiştir. Bu terim, multimodal taşımacılık da dahil olmak üzere herhangi bir taşıma modu ile mal taşınması için kullanılabilmektedir¹⁷⁷.

FCA teriminin kullanılması satıcının malları alıcıya iki yoldan biriyle teslim edebilmesi anlamına gelmektedir¹⁷⁸. İlk durumda satıcının teslim etme yükümlülüğü, kendi iş yerinde malların alıcı tarafından sağlanan taşıma aracına yüklendiğinde, yerine getirilmiş sayılmaktadır. İkinci yol ise nispeten daha zor bir senaryodur. Eğer taraflarca belirtilen teslim yeri satıcının iş yeri değil ise, bu durumlarda satıcının malları teslim etme yükümlülüğü, mallar satıcı tarafından sağlanan taşıma aracına yüklenerek başka noktaya ulaştığında, mallar satıcının taşıma aracından boşaltıldığında ve mallar alıcı ve taşıyıcı tarafından tayin edilen üçüncü kişinin emrine verildiğinde yerine getirmiş olduğu sayılmaktadır. Tarafların hangi teslimat seçeneği üzerinde anlaştıklarına bakılmaksızın, her iki durumda da teslim yeri, alıcıya risk geçtiği yerinin aynı sıra masrafların ne zaman alıcı tarafından karşılanacağı tanımlamaktadır¹⁷⁹.

INCOTERMS 2020 versiyonunda FCA terimi, satış sözleşmesi çerçevesinde tarafların hak ve yükümlülükleri, taşıma ve gümrükleme için gerekli prosedürler, satıcının malları alıcıya ne zaman ve nerede teslim etmesi gerektiği ve taraflardan hangisinin masraf ve risk sorumluluklarını alması gerektiğini belirlemektedir.

FCA uluslararası ticarete en yaygın kullanılan terimdir. Dünyadaki satış sözleşmelerin neredeyse %40 bu terim kullanılarak imzalanmaktadır.

¹⁷⁷ International Chamber of Commerce, 2019: 30.

¹⁷⁸ International Chamber of Commerce, 2019: 29.

¹⁷⁹ International Chamber of Commerce, 2019: 30.

FCA teriminin adının nedeniyle "Taşıyıcı" kelimesinin anlamını açıklamamız gerekmektedir. Öncelikle "Free Carrier" teriminin malların satıcı tarafından belirlenen yerde alıcı tarafından tayin edilen kişiye, diğer bir ifadeyle taşıyıcıya, teslim edilmesini ifade ettiği söylenmelidir. "Taşıyıcı" kelimesi, bir taşıma sözleşmesi temelinde, malların demir yolu, kara yolu, hava yolu, deniz yolu ve iç su yolu ile veya bu taşıma modlarının bir kombinasyonu ile taşınmasını sağlamayı veya organize etmeyi taahhüt eden herhangi bir kişi anlamına gelmektedir¹⁸⁰. Eğer satıcı tarafından tayin edilen kişi taşıyıcı değil ise bu durumda da teslim yükümlülüğü, satıcı tarafından malların bu tayin edilen kişiye teslim edildiği andan yerine getirilmiş olduğu sayılmaktadır¹⁸¹.

FCA 2020 terimine göre, belirlenen yerde belirli bir teslim noktası belirtilmeden malların teslim sürecinin tamamlanması mümkündür. Ancak, taraflarca belirli teslim noktasının belirtilmesi arzu edilmekte, çünkü bu belirli noktada mallara ilişkin kayıp ve hasar riski satıcıdan alıcıya geçmektedir. Taraflar belirli bir teslim noktası belirtmedikçe, satıcı kendi amaçları için en uygun yeri seçme hakkına sahiptir ve bu da alıcıya daha fazla yükümlülük yükleyebilir. Dolayısıyla, alıcının belirli bir teslim noktası belirtmesi tavsiye edilmektedir.

FCA 2020 terimi, ihtiyaç olduğu durumlarda, satıcının mal ihracatı için gümrük prosedürlerini yerine getirmesini zorunlu bırakmaktadır. Ancak satıcı, transit ve ithalat için gümrük işlemlerini yerine getirmek ve herhangi bir ithalat vergilerini ödemek zorunda değildir¹⁸².

Tablo 3.5. FCA Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
- Satıcı tarafından mallar taşıyıcıya teslim edildiği andan itibaren malların ithalatı ve taşınması ile ilgili formaliteleri tamamlamalıdır; - Mallar taşıyıcıya teslim edildiği andan itibaren malların kayıp ve hasar risklerini üstlenmelidir; - Taşıma işini organize etmelidir;	- Satıcı tarafından mallar taşıyıcıya teslim edildiği andan itibaren malların ithalatı ve taşınması ile ilgili formaliteleri tamamlamalıdır; - Mallar taşıyıcıya teslim edildiği andan itibaren malların kayıp ve hasar risklerini üstlenmelidir; - Taşıma işini organize etmelidir;

¹⁸⁰ <https://anvay.ru/incoterms-2020> (erişim tarihi: 11.03.2021).

¹⁸¹ International Chamber of Commerce, 2019: 30.

¹⁸² Ronai, 2020: 71.

• Taşıma sözleşmelerini yapmalıdır; • Gerekli tüm transit formalitelerini tamamlanayıp malları ithal etmek için gereken belgeleri hazırlamalıdır; • Sözleşmede kararlaştırılan yerde malları teslim almalıdır. • Malları, ticari faturayı ve satış sözleşmesine atıfta bulunan diğer gerekli evrakları sağlamalıdır; • Alıcının talebi ve masrafları karşılaması üzerine, taşıma belgesi alınmasına yardımcı olmalıdır; • Malları alıcının aracına yüklemekten sorumlu kişiyi tayin etmelidir; • Malları yükleme hazırlıkları yapmalıdır (malların ölçülmesi ve paketlenmesi gibi); • Malları ihracat için hazırlayıp ilgili riskleri ve masrafları üstlenmelidir; • (Alıcının talebi, riski ve masrafları üzerine olmak şartıyla, normal koşullarda bir taşıma sözleşmesi yapabilmektedir; ancak bu zorunlu değildir.)	• Taşıma sözleşmelerini yapmalıdır; • Gerekli tüm transit formalitelerini tamamlanayıp malları ithal etmek için gereken belgeleri hazırlamalıdır; • Sözleşmede kararlaştırılan yerde malları teslim almalıdır. • Malları, ticari faturayı ve satış sözleşmesine atıfta bulunan diğer gerekli evrakları sağlamalıdır; • Alıcının talebi ve masrafları karşılaması üzerine, taşıma belgesi alınmasına yardımcı olmalıdır; • Malları alıcının aracına yüklemekten sorumlu kişiyi tayin etmelidir; • Malları yükleme hazırlıkları yapmalıdır (malların ölçülmesi ve paketlenmesi gibi); • Malları ihracat için hazırlayıp ilgili riskleri ve masrafları üstlenmelidir; • (Alıcının talebi, riski ve masrafları üzerine olmak şartıyla, normal koşullarda bir taşıma sözleşmesi yapabilmektedir; ancak bu zorunlu değildir.)
---	---

Kaynak: ShipHup

Tablo 3.6. FCA Terimine Göre Masrafların Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
• İhracat işlemlerinin masraflarını karşılamaktadır; • Malları taşıyıcıya teslim etme masraflarını karşılamaktadır; • İhracat lisansı veya başka bir izin alma masrafları, vergileri ve ek resmi	• Satıcı tarafından taşıyıcıya mallar teslim edildiği andan itibaren ithalat ve malların taşınmasıyla ilgili masrafları karşılamaktadır; • Sözleşmede kararlaştırılan yer ve zamanda malları teslim alma

ihracat ücretlerini karşılamaktadır; • Ürünlerin ihracatı üzerindeki bir yasağın masrafları veya ihtiyaç olduğu durumda ihracatında özel vergileri karşılamaktadır; • Malların teslim edildiğini kanıtlayan belgenin veya eş değer elektronik versiyonun sağlanması masraflarını karşılamaktadır; • Ticari faturayı veya eş değer elektronik versiyonu hazırlama ve gönderme masraflarını karşılamaktadır; • Alıcıya ve taşıyıcıya malların teslim edildiğini veya kararlaştırılan zamanda taşıyıcı tarafından malların kabul edilmediğini alıcıya bildirme masraflarını karşılamaktadır; • Seçilen taşıma türünü gerektirmediği durumlar haricinde malların taşınması için gerekli olan paketleme ve etiketleme masraflarını karşılamaktadır; • Kalite kontrol etme, ölçülme tartılma ve mal sayma gibi kontrol masraflarını karşılamaktadır.	yükümlülüğünü yerine getirmemesi ile ilgili ek masrafları karşılamaktadır; • Malların ithal edilmesi veya transit için gerekli olan belgeler veya eş değerli elektronik belgelerin hazırlanması masraflarını karşılamaktadır; • Satıcıya malların taşıyıcıya teslim edileceği tarih ve yeri bildirme masraflarını karşılamaktadır; • Malların taşınması ile ilgili masrafları karşılamaktadır; • Malların kendisi tarafından tayin edilen taşıyıcıya teslim edildiği andan itibaren ilgili masrafları karşılamaktadır (yükleme, istifleme, boşaltma gibi); • Kendisi tarafından taşıyıcının tayin edilmesinden, satıcıya taşıyıcı hakkında bilgi verilmesinden ve malların taşıyıcıya teslim edileceği tarihin bildirilmesinden kaynaklanan masrafları karşılamaktadır; • Malların taşınmasından önce muayene edilmesinin masraflarını karşılamaktadır.
--	---

Kaynak: ShipHup

3.2.2.1. FCA Teriminin Olumlu ve Olumsuz tarafları

Olumlu taraflar:

- Tüm ulaşım türleri için kullanılması;
- Hem uluslararası hem de ulusal ticarete uygun olması;
- Kendi taşıma aracının kullanılmasına imkân vermesi;
- Satıcının talebi üzerine alıcının, kendi tarafından tayin edilen taşıyıcıya, satıcıya malların araca yüklendiğine dair not içeren bir taşıma belgesi

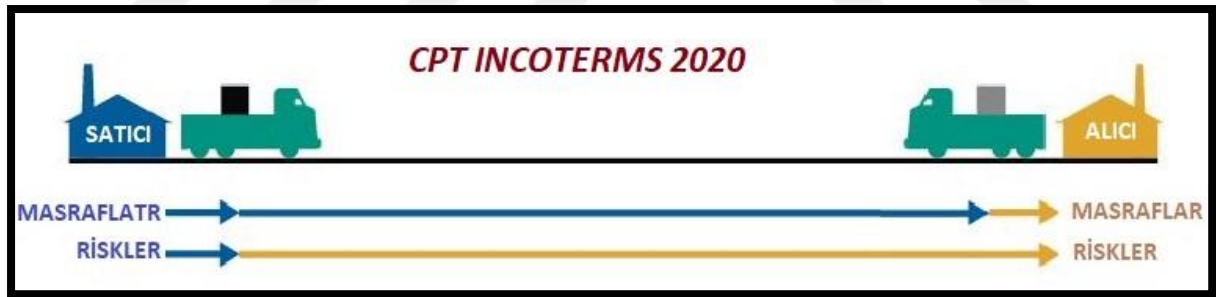
sağlamasını talimat verme yükümlülüğünün yerine getirilmesi sayesinde L/C ödeme yönteminin kullanılabilmesi;

- Alıcının, farklı satıcılardan satın aldığı malları, tek bir araca yükleyerek taşıyabilmesi;
- Satıcıya daha az masraflar yüklemesi;
- Satıcının, alıcının talebi üzerine malların ihracatı için gerekli lisansların alınmasına yardımcı olması.

Olumsuz taraflar:

- Satıcının ülkesinde malların kayıp ve hasar risklerinin erken aşamada alıcıya geçmesi;
- Satıcının malları ihracat için beyan edebilmesi ve diğer gerekli taşıma belgelerini hazırlayabilmesi için taşıyıcı hakkında detaylı bilgiye sahip olması;
- Satıcının genellikle malların nakliyesinin tamamlanmasının ardından alıcıya KDV iadesi yaptığı için, vergi dairesine satıcının malları yurtdışına ihraç ettiğinin kanıtlamasının gerekebilmesi.

3.2.3. CPT - Taşıma Ödenmiş Olarak (Carriage Paid To)



Şekil 3.3. CPT 2020

Kaynak: ITC

CPT teriminin tam adı "Carriage Paid To" dir ve "Taşıma Ödenmiş Olarak" olarak çevrilmektedir. Bu terim tüm taşıma türleri için kullanılmaktadır¹⁸³. "Taşıma Ödenmiş Olarak" terimi, satıcının ihracat gümrük rejimine göre serbest bırakılan malları varış yerine taşınmak üzere taşıyıcısına teslim etmesi durumunda teslim yükümlülüklerini yerine getirmiş sayıldığı anlamına gelmektedir¹⁸⁴.

CPT terimi, satıcı tarafından tayin edilen taşıyıcı ile sözleşme imzalandığında ve malların taşıyıcıya teslim edildiğinde teslimat yükümlülüğünün yerine getirilmiş ve risklerin

¹⁸³ International Chamber of Commerce, 2019: 41.

¹⁸⁴ International Chamber of Commerce, 2019: 41.

alıcıya geçmiş olduğunu ifade etmektedir.¹⁸⁵ Mallar alıcıya bu şekilde teslim edildikten sonra satıcı, malların varış yerine iyi durumda, belirtilen miktarda veya tamamen ulaşacağını garanti etmemektedir. Bunun nedeni, mallar taşıyıcıya tevdi edildiğinde alıcıya teslim edildiği kabul edilmekte satıcıdan alıcıya risklerin geçmesidir. Buna rağmen satıcı malların kararlaştırılan varış yerine taşınması için sözleşme yapmaktadır¹⁸⁶.

CPT teriminin, risk ve masrafların geçişi farklı yerlerde gerçekleştiğinden iki kritik yönü bulunmaktadır¹⁸⁷. Bu nedenle taraflar, sözleşmede hem risklerin alıcıya geçtiği teslim yeri hem de satıcının taşıma sözleşmesi yapması gereken belirtilen varış yerini mümkün olduğunca doğrulukla belirtmelidirler. Birden fazla taşıyıcı kullanılması durumunda, Taraflar belirli bir teslim noktası üzerinde anlaşmadıkça risk geçişi, mallar satıcı tarafından belirlenen yerde ilk taşıyıcıya teslim edildiğinde, yani alıcının gerçek mallar üzerinde kontrol araçları sahip olmadığı yerde gerçekleşmektedir. Taraflar, risklerin geçişi daha sonraki aşamada, örneğin bir liman veya havalimanında olduğu istedikleri durumda, bunun satış sözleşmesinde açıkça belirtilmeleri gerekmektedir¹⁸⁸.

Yukarıdaki tavsiyeler ile beraber, tarafların, belirtilen varış yerinin çerçevesinde teslim yerinin mümkün olduğunca açık bir şekilde belirtilmesi de göz önünde alması gerekmekte, çünkü bu noktaya kadar masrafları ödeme yükümlülüğü satıcıya aittir. Satıcı taşıma sözleşmesinin yapılmasını sağlamakla yükümlüdür. Satıcı, taşıma sözleşmesine uygun olarak malların belirtilen varış noktasında boşaltılmasına ilişkin masrafları karşıladığı durumlarda, satıcı, taraflar arasında aksi kararlaştırılmadıkça, alıcıdan boşaltma masraflarının iadesini talep etme hakkına sahip değildir.

CPT 2020 terimi, satıcının ihtiyaç olduğu durumlarda malların ihracatı için gümrük prosedürlerini gerçekleştirmesini gerektirmektedir¹⁸⁹. Fakat satıcının ithal edilmiş malları gümrükleme veya ithalatla ilgili herhangi bir gümrük formalitesini gerçekleştirme yükümlülüğü bulunmamaktadır.

Tablo 3.7. CPT Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
Ticari bir fatura ve diğer gerekli belgeleri kâğıt veya elektronik biçimde	- Malları teslim almalıdır; - Malların taşıyıcıya teslim edildiği an-

¹⁸⁵ Ronai, 2020: 73.

¹⁸⁶ Ronai, 2020: 73.

¹⁸⁷ <https://anvay.ru/incoterms-2020> (erişim tarihi:13.03.2021).

¹⁸⁸ Global Negotiator, 2019: 65.

¹⁸⁹ Ronai, 2020: 74.

sağlamalıdır; • Malları kararlaştırılan tarihte belirtilen yerde taşıyıcıya teslim etmelidir; • Kararlaştırılan noktada ve tarihte taşıyıcıya teslim edilene kadar malların kayıp ve hasar riskleri üstlenmelidir; • Malların belirtilen varış yerine taşınması için sözleşme yapmalıdır; • Varış noktasına kadar taşımayla ilgili tüm güvenlik gereksinimlerini uymalıdır; • Alıcının talebi üzerine ithalat izni almak için yardımcı olup ayrıca ihracat işlemlerini gerçekleştirmelidir; • Malların kontrol işlemleri yapıp ihtiyaç olduğu durumda malları masrafları kendisine ait olmak üzere malları paketlemelidir; • Alıcıya malların taşıyıcıya teslim edilmesi hakkında bilgi verip alıcıya malları teslim alma yetkisi veren belgeleri sağlamalıdır.	dan itibaren hasar veya kayıp riskleri almalıdır; • Satıcı tarafından sağlanan belgeleri kabul etmelidir; • İthalat için gümrük işlemleri yapmalıdır; • Satıcıya teslim yeri ve tarihini bildirmelidir.
--	--

Kaynak: ShipHup

Tablo 3.8. CPT Terimine Göre Masrafların Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
• Taşıyıcıya teslim edilene kadar malların taşınmasıyla ilgili tüm masrafları karşılamaktadır; • Yükleme ve olası boşaltma masraflarını karşılamaktadır. • İhracat formaliteleri ile ilgili alıcının yaptığı masrafları geri ödemektedir.	• Taşıma sözleşmesinde belirtilen satıcının yükümlülükleri hariç olmak üzere transit masraflarını karşılamaktadır. • Taşıma sözleşmesinde satıcının yükümlülüğü belirtilmediği durumda, boşaltma masraflarını karşılamaktadır;

	• İthalat izni alma ve transit masraflarını karşılamaktadır.
--	--

Kaynak: ShipHup

3.2.3.1. CPT Teriminin Olumlu ve Olumsuz Tarafları

Olumlu Taraflar:

- Tüm taşıma türleri için kullanılması;
- Hem uluslararası hem de ulusal ticaret için uygun olması;
- Kendi taşıma aracının kullanılmasına izin verilmesidir;
- Satıcı, kendi taşıyıcısından kolay bir şekilde taşıma belgesi alabileceğinden, L/C ödeme yönteminin etkin kullanılması;
- Satıcı tarafından kendi taşıyıcısı aracılığıyla malların yüklenmesi kolay bir şekilde koordine edilmesi;
- Satıcı için olumlu taraf, alıcı tarafından yapılan gümrük işlemlerinin masraflarını karşılanmasıdır;
- Alıcı için olumlu taraf, satıcı tarafından malların taşınması organize edilmesi ve varış noktasına kadar masrafları karşılanmasıdır.

Olumsuz Taraflar:

- Taraflar arasında bazı karışıklık ve anlaşmazlıklara neden olan risk ve masraf geçtiği farklı yerlerdir;
- CPT terimi teslim yerini belirtmemekte, tamamen tarafların anlaşmasına bağlıdır, bu da bazı karışıklıklara neden olmaktadır;
- Alıcının, taşıyıcı satıcı tarafından tayin eden kişi olması nedeniyle varış noktasına taşıma sırasında malları kontrol edememesidir;
- Satıcının taşıma sırasında malları sigortalamak zorunlu olmadığından alıcı için olumsuz taraf, mal sigortalanması organize edilmesidir;
- Satıcının malların taşınması gerçekleştirmesine rağmen alıcı tarafından kayıp ve hasar riskleri üstlenilmesidir.

3.2.4. CIP - Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak (Carriage and Insurance Paid to)



Şekil 3.4. CIP 2020

Kaynak: ITC

CIP teriminin tam adı "Carriage and Insurance Paid to" dir ve Türkçe'ye "Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak" olarak çevrilmiştir. Bu terim, herhangi bir taşıma türünün aynı sıra birden fazla taşıma türünün kullanılması durumunda kullanılabilir. ¹⁹⁰ "Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak" terimi, satıcının malları taşıyıcıya veya kendi tarafından tayin edilen kişiye kararlaştırılan yerde teslim etmesi ve satıcının taşıma sözleşmesi yapması ve varış yerine kadar malların taşıma masraflarını karşılaması ifade etmektedir ¹⁹¹. Satıcı ayrıca, malların taşınması sırasında oluşan kayıp ve hasar risklerini kapsayan sigorta sözleşmesi de yapmaktadır. CIP terimi, satıcıya maksimum teminatlı sigorta sağlama yükümlülüğü getirmektedir.

CIP terimine göre riskin ve masraflar geçtiği yerler farklıdır. Taraflar arasında karışıklık ve anlaşmazlıkların ortaya çıkmaması için satıcı ve alıcı, sözleşmede hem risklerin alıcıya geçtiği teslim yeri hem de satıcının taşıma sözleşmesi yapması gereken belirtilen varış yerini mümkün olduğunca doğrulukla belirtmelidirler. Birden fazla taşıyıcı kullanılması durumunda, Taraflar belirli bir teslim noktası üzerinde anlaşmadıkça risk geçişi, mallar satıcı tarafından belirlenen yerde ilk taşıyıcıya teslim edildiğinde, yani alıcının gerçek mallar üzerinde kontrol araçları sahip olmadığı yerde gerçekleşmekte. Taraflar, risklerin geçişi daha sonraki aşamada, örneğin bir liman veya havalimanında olduğu istedikleri durumda, bunun satış sözleşmesinde açıkça belirtilmeleri gerekmektedir ¹⁹².

¹⁹⁰ International Chamber of Commerce, 2019: 51.

¹⁹¹ International Chamber of Commerce, 2019: 51.

¹⁹² Ronai, 2020: 75.

Tablo 3.9. CIP Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
- Sözleşmede belirtilen kendir tarafından üstlenilen tüm yükümlülükleri yerine getirmelidir; - Malları sözleşmede belirtilen tarihte taşıyıcıya teslim etmelidir; - Sigorta sözleşmesi yapmalıdır; - Alıcıya sigorta poliçesi veya diğer sigorta teminatı kanıtlayan belgeyi sunmalıdır; - Talebi, risk ve masraflar alıcıya ait olmak üzere, alıcıya, ek sigorta teminatı almak için gerekli bilgileri vermelidir; - Malların belirtilen varış yerine kadar taşınmasını sağlamalıdır; - Varış yerine kadar taşıma güvenlik gereksinimlerine uymalıdır; - Malları paketlemeli ve etiketlemelidir; - Alıcıya transit ve ithalat gümrük işlemleri için gerekli tüm belgeleri almaya yardımcı olmalıdır.	- Malları teslim almalıdır; - İthalat için gümrük işlemleri yapmalıdır; - İthalat ve transit için gerekli belgeleri hazırlamalıdır; - Satıcıya teslim yeri ve tarihini bildirmelidir. - Kendi tarafından talep edilen ek sigortayı sağlamak için satıcıya tüm gerekli bilgileri vermelidir.

Kaynak: ShipHup

Tablo 3.10. CIP Terimine Göre Masrafların Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
- İhracat ve transit izini, ihracat güvenlik izni ve tüm resmi izinleri alma masraflarını karşılamaktadır; - Malların kalite kontrol edilmesi, ölçülmesi, tartılması, sayılması gibi kontrol faaliyetlerinin masraflarını karşılamaktadır; - Alıcıya teslim edilene kadar malların	- İthalat ve transit izini, ithalat güvenlik izni ve tüm resmi izinleri alma masraflarını karşılamaktadır; - Herhangi bir resmi izin alma masraflarını karşılamaktadır; - Malların ithal edilmesi veya transit için gerekli belgeleri veya bunların eş değer elektronik form-

taşınması ile ilgili masrafları karşılamaktadır; • Ticari fatura hazırlama ve gönderme masraflarını karşılamaktadır; • Taşıma sözleşmesinin imzalanmasıyla ilgili masrafları karşılamaktadır; • Malların sigortası masraflarını karşılamaktadır; • Taşıma sözleşmesinde belirtilmiş ise varış yerinde boşaltma masraflarını karşılamaktadır.	larını yapma masraflarını karşılamaktadır; • Satıcıya taşıma zamanını veya varış yerini bildirmediği durumda, alıcı herhangi bir ek masrafı karşılamaktadır; • Malların taşınması öncesi muayene masraflarını karşılamaktadır. • Taşıma sözleşmesinde aksi belirtilmedikçe, malları boşaltma masraflarını karşılamaktadır.
--	---

Kaynak: ShipHup

3.2.4.1. Mal Sigortası

CIP, INCOTERMS 2020 versiyonunda yer alan mal sigortasını kapsayan iki terimden biridir. CIP 2020 terimine uygun olarak, satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere, alıcı lehine, mallara ilişkin tüm kayıp ve hasar risklerini kapsayan maksimum teminatlı sigorta sözleşmesi yapmaktadır¹⁹³. Sigorta en azından, satış sözleşmesinde belirtilen ve %10 eklenen fiyatı kapsamalıdır¹⁹⁴. Bu tutar satış sözleşmesinde belirtilen para biriminde ödenmelidir. Sigorta, teslim noktasından en azından varış yerine kadar geçerli olmalıdır. Sigorta sözleşmesi, alıcıya veya mallarda sigorta menfaatine sahip olan herhangi bir kişiye sigortacıya karşı talepte bulunma hakkı veren iyi şöhrete sahip olan sigorta şirketi ile imzalanmalıdır.

3.2.4.2. CIP Teriminin Olumlu ve Olumsuz Tarafları

Öncelikle, CIP teriminin CPT terimine çok benzediği söylenebilir, Dolayısıyla olumlu ve olumsuz tarafları neredeyse aynıdır.

Olumlu taraflar:

- Tüm taşıma türleri için kullanılması;
- Hem uluslararası hem de ulusal ticaret için uygun olması;
- Kendi taşıma aracının kullanılmasına izin verilmesidir;
- Taşıma sırasında malların hasar ve kayıp risklerini kapsayan sigortanın olması;
- Satıcı, kendi taşıyıcısından kolay bir şekilde taşıma belgesi alabileceğinden,

¹⁹³ International Chamber of Commerce, 2019: 52.

¹⁹⁴ <https://anvay.ru/incoterms-2020> (erişim tarihi:16.03.2021).

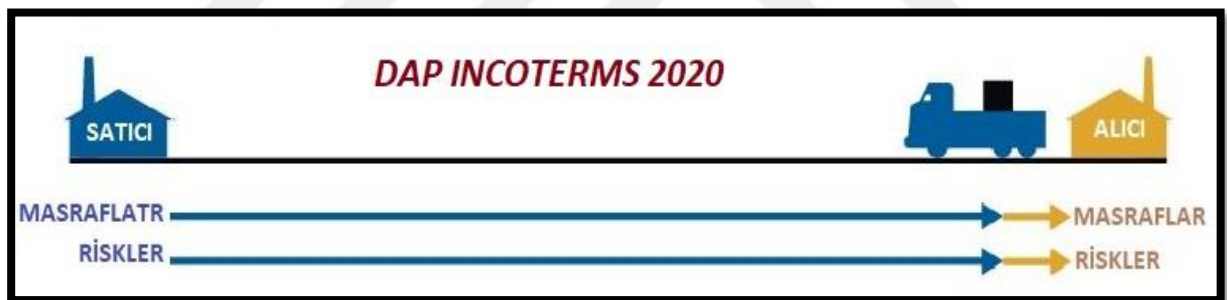
L/C ödeme yönteminin etkin kullanılması;

- Satıcı tarafından kendi taşıyıcısı aracılığıyla malların yüklenmesi kolay bir şekilde koordine edilmesi;
- Satıcı için olumlu taraf, alıcı tarafından yapılan gümrük işlemlerinin masraflarını karşılanmasıdır.;
- Alıcı için olumlu taraf, satıcı tarafından malların taşınması organize edilmesi ve varış noktasına kadar masrafları karşılanmasıdır.

Olumsuz Taraflar:

- Taraflar arasında bazı karışıklık ve anlaşmazlıklara neden olan risk ve masraf geçtiği farklı yerlerdir;
- CPT terimi teslim yerini belirtmemekte, tamamen tarafların anlaşmasına bağlıdır, bu da bazı karışıklıklara neden olmaktadır;
- Alıcının, taşıyıcı satıcı tarafından tayin eden kişi olması nedeniyle varış noktasına taşıma sırasında malları kontrol edememesidir.

3.2.5. DAP - Belirlenen Yerde Teslim (Delivered at Place)



Şekil 3.5. DAP 2020

Kaynak: ITC

DAP teriminin tam adı "Delivered at Place" dir ve Türkçe'ye "Belirlenen Yerde Teslim" olarak çevrilmektedir. Bu terim, tüm taşıma türlerinin yanı sıra birden fazla taşıma türünün kullanılması durumunda kullanılabilir¹⁹⁵. "Belirlenen Yerde Teslim" terimi, satıcının teslim yükümlülüğünün, varış yerine gelen taşıma aracında yerleşmiş mallar, boşaltmaya hazır olarak alıcının tasarrufuna bırakıldığında, yerine getirilmesi anlamına gelmektedir¹⁹⁶. Satıcı, malların varış varış yerine kadar taşınmasına ilişkin tüm riskleri üstlenmektedir.

¹⁹⁵ International Chamber of Commerce, 2019: 63.

¹⁹⁶ International Chamber of Commerce, 2019: 63.

DAP 2020 terimine göre teslimat ve varış noktası aynıdır.¹⁹⁷ Tarafların teslim/varış noktasını mümkün olduğunca açık bir şekilde belirtmeleri tavsiye edilmekte, çünkü bu nokta, mallara ilişkin kayıp ve hasar risklerinin yanı sıra masrafları satıcıdan alıcıya geçtiği tanımlanmaktadır. Ayrıca satıcı taşıma sözleşmesi. teslimat/varış yerine kadar yapmaktadır.

Eğer taşıma sözleşmesine uygun olarak satıcının malları varış yerinde taşıma aracından boşaltırsa, satıcı alıcıya , taraflar aksine anlaşmadıkça, boşaltma masraflarının iade edilmesini talep etme hakkına sahip olmamaktadır.

DAP 2020 terimi, ihtiyaç olduğu durumda, satıcının malları ihracat rejiminde gümrükleme yükümlülüğü getirmektedir¹⁹⁸. Fakat satıcının ithalat veya transit işlemleri yapma veya ithalat vergisi ödeme yükümlülüğü bulunmamaktadır. Alıcının, malların ithalat rejiminde gümrüklememesi durumunda mallar varış limanının uygun terminalinde duracaktır, dolayısıyla ilgili masraf ve riskler kendisine ait olacaktır¹⁹⁹.

Tablo 3.11. DAP Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
- Ticari fatura ve diğer gerekli belgeleri kağıt veya elektronik biçimde sağlamalıdır; - Masrafları kendisine ait olmak üzere belirtilen teslim/varış yerine kadar taşıma sözleşmesi yapmalıdır; - Belirtilen teslim/varış yerde kararlaştırılan zamanda malları boşaltmaya hazır halde teslim etmelidir; - Belirtilen teslim/varış yerine kadar malların kayıp ve hasar riskleri üstlenmelidir; - Teslim/varış yerine malların taşınmasıyla ilgili tüm güvenlik gereksinimlerine uymalıdır;	- Malları teslim alabilmesi için satıcı tarafından sağlanan belgeleri kabul etmelidir; - Malları teslim almalıdır; - Malları teslim aldığı andan itibaren hasar veya kayıp riskleri üstlenmelidir; - İthalat işlemleri gerçekleştirmeli, ayrıca satıcıya ihracat izni konusunda yardımcı olmalıdır; - Satıcıya belirlenen teslim/varış yeri, taşıma şekli ve teslim zamanı hakkında bilgi vermelidir.

¹⁹⁷ International Chamber of Commerce, 2019: 64.

¹⁹⁸ Ronai, 2020: 76.

¹⁹⁹ Ronai, 2020: 77.

• Tüm ihracat işlemlerini gerçekleştirmeli, ayrıca alıcıya ithalat izni konusunda yardımcı olmalıdır; • Malların sayılması, tartılması ve gerekirse paketlenmesi işlemleri yapmalıdır; • Alıcıya malları devralma yetkisi veren belgeleri sağlamalıdır.	
---	--

Kaynak: ShipHup

Tablo 3.12. DAP Terimine Göre Masrafların Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
• Belirtilen teslim/varış yerine kadar malların taşınması ile ilgili tüm masraflarını karşılamaktadır; • Olası boşaltma masraflarını karşılamaktadır; • İhracat işlemlerinin masraflarını karşılamaktadır; • Malların taşınmasına ilişkin belgeleri hazırlama masraflarını karşılamaktadır.	• Belirtilen teslim/varış yerinden sonra malların taşınması ile ilgili masrafları karşılamaktadır; • Boşaltma masraflarını karşılamaktadır; • İthalat işlemlerinin masraflarını karşılamaktadır; • Satıcının ithalat formaliteleri ile ilgili olası masraflarını karşılamaktadır.

Kaynak: ShipHup

3.2.5.1. DAP Teriminin Olumlu ve Olumsuz tarafları

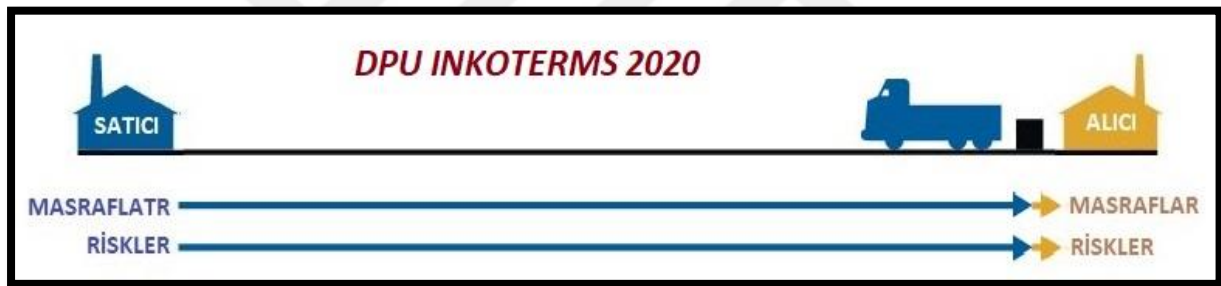
Olumlu taraflar:

- Tüm taşıma türleri için kullanılması;
- Hem uluslararası hem de ulusal ticaret için uygun olması;
- Kendi taşıma aracının kullanılmasına izin verilmesidir;
- Teslim ve varış yeri aynı olduğu için, riskler ve masrafların kolay bir şekilde geçmesi;
- Satıcı için olumlu taraf, malların taşınmasını kontrol etmesidir;
- Alıcı için olumlu taraf, ihracat masrafları, varış yerine kadar taşıma masrafları ve risklerinin olmaması.

Olumsuz taraflar:

- Çok modlu taşımalar için geçerli olmaması;
- Teslim yalnızca taşıma zincirinin sonunda gerçekleştiğinden, çoğunlukla L/C ödeme yöntemiyle uygun olmaması;
- Satıcı için olumsuz taraf, malların taşınması organize etmesi ve malları varış yerine kadar kayıp ve hasar risklerini ve masrafları üstlenmesidir, dolayısıyla, taşıma sırasında malların sigortalamasıdır;
- Alıcının olumsuz taraf, ithalat rejiminde malların gümrüklenmesi geciktiği durumda, malları gümrük deposunda depolama masrafların olmasıdır.
- Alıcının ithalat rejimde malların gümrüklenmesini yapamaması ve varış yerinin gümrük deposu olarak belirtilmemesi durumunda malların satıcıya veya taşıyıcıya iade edilmesi.

3.2.6. DPU - Belirlenen Yerde Boşaltılmış Olarak Teslim (Delivered at Place Unloaded)



Şekil 3.6. DPU 2020

Kaynak: ITC

DPU teriminin tam adı "Delivered at Place Unloaded" dir ve Türkçe'ye "Belirlenen Yerde Boşaltılmış Olarak Teslim" olarak çevrilmektedir. Bu terim tüm taşıma türü için, ayrıca birden fazla taşıma türünün kullanılması durumunda kullanılabilir²⁰⁰. "Belirlenen Yerde Boşaltılmış Olarak Teslim" terimi, satıcının, belirlenen varış yerinde taşıma aracından boşaltılmış malların alıcının tasarrufuna bırakıldığında teslim etmesi ve bu andan malların kayıp ve hasar risklerinin satıcıdan alıcıya geçmesini ifade etmektedir²⁰¹.

DPU 2020 terimine göre teslim yeri ve varış yeri aynıdır, bu nedenle satıcı mallarla ilgili tüm masrafları ve riskleri varış noktasına kadar üstlenmektedir. Bu nedenle, tarafların sözleşmede teslim/varış yeri çerçevesinde belirli bir nokta açıkça belirtmeleri önerilmektedir²⁰². DPU terimine göre, satıcı malların taşınması organize etmekte ve ayrıca

²⁰⁰ International Chamber of Commerce, 2019: 73.

²⁰¹ International Chamber of Commerce, 2019: 73.

²⁰² Global Negotiator, 2019: 108.

ihtiyaç olduğu durumlarda ek taşımaların organizasyonunu da sağlamaktadır. Aksi takdirde satıcının malları teslim etme yükümlülüğü ihlal edilmiş sayılacaktır. INCOTERMS 2020 versiyonunda DPU, satıcının malları, masrafları ve riskleri kendisine ait olmak üzere, varış noktasında boşaltma yükümlülüğü getiren tek terimdir.

DPU terimi, satıcının malların ihracatı için gümrük prosedürlerini gerçekleştirmesini gerektirmektedir. Ancak satıcının ithal edilen malları gümrükleme, ithalat vergisini ödeme veya ithalatla ilgili gümrük işlemlerini yapma yükümlülüğü bulunmamaktadır²⁰³.

Tablo 3.13. DPU Terimindeki Satıcı ve Alıcının Yükümlülükleri

Satıcı	Alıcı
- Malları satış sözleşmesine ve diğer ilgili belgelere uygun olarak ticari fatura ile birlikte teslim etmelidir; - Malları satış sözleşmede belirtilen yerde taşıma aracından boşaltıp alıcının tasarrufuna bırakmalıdır; - Masrafları kendisine ait olmak üzere, Alıcının malları teslim alabilmesi için gerekli tüm belgeleri sağlamalıdır; - Alıcıya transit öve ithalat gümrük işlemleri için gerekli belgeleri alma konusunda masrafları alıcıya ait olmak üzere yardımcı olmalıdır; - Malları paketlemeli ve etiketlemelidir; - Alıcıya malların teslim alınmasına ilişkin hususları bildirmelidir; - Malları teslim/varış yerinde boşaltmalıdır.	- Satıcıya ihracat ve transit formaliteleri için gerekli tüm belgelerin alma konusunda masrafları satıcıya ait olmak üzere yardımcı olmalıdır; - İthalat işlemlerini gerçekleştirmeli ve ilgili vergileri ödemelidir; - Satış sözleşmede kararlaştırılan süre içerisinde taşıma aracı, gemi adı, yükleme noktası ve olası teslim tarihi ile ilgili tüm bilgileri önceden vermelidir.

Kaynak: ShipHup

Tablo 3.14. DPU Terimine Göre Satıcı ve Alıcı Tarafından Üstlenen Masraflar

Satıcı	Alıcı
İhracat ve transit masrafları, gümrük vergileri, ihracat ve transit, ihracat güvenliği,	Gümrük, ithalat izni, ithalat güvenlik izinleri ve diğer resmi

²⁰³ Ronai, 2020: 78.

gümrük işlemleri ve tüm resmi izinleri alma masraflarını karşılamaktadır; • Kalite kontrol, ölçüm, tartım, sayım gibi Kontrol işlemlerinin masraflarını karşılamaktadır; • Malların teslim/varış yerinde boşaltılması tamamlanıncaya kadar taşıma ile ilgili masrafları karşılamaktadır; • İhracat ve transit izni ile ilgili belge ve bilgileri almak için gereken masrafları karşılamaktadır; • Taşıma sözleşmesinin yapılmasıyla ilgili masrafları karşılamaktadır.	izinlere ilişkin masrafları karşılamaktadır; • Satış sözleşmede belirtilen yükümlülüklerini yerine getirmemesinden ortaya çıkan ek masrafları karşılamaktadır; • İthalat izni ile ilgili belgeleri almak için gereken masrafları karşılamaktadır.
--	---

Kaynak: ShipHup

3.2.6.1. DPU Teriminin Olumlu ve Olumsuz tarafları

Olumlu taraflar:

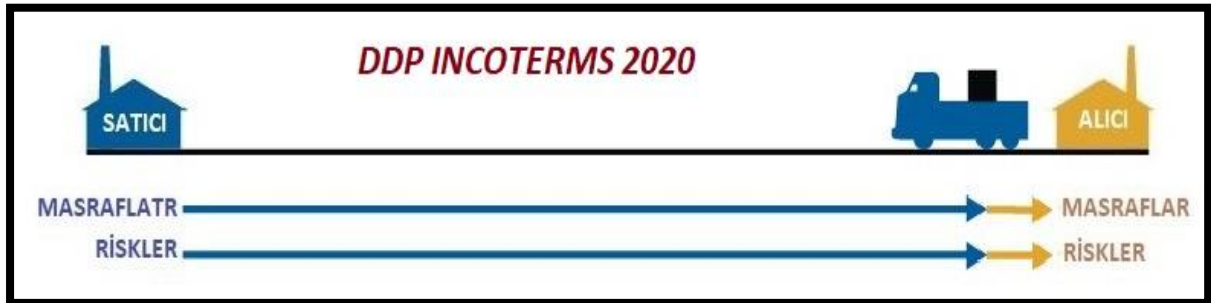
- Tüm taşıma türleri için kullanılması;
- Hem uluslararası hem de ulusal ticaret için uygun olması;
- Kurye yüklerin taşınması için uygun olması;
- Kendi taşıma aracının kullanılmasına izin verilmesidir;
- Teslim ve varış yeri aynı olduğu için, riskler ve masrafların kolay bir şekilde geçmesi;
- Satıcı için olumlu taraf, malların taşınmasını kontrol etmesidir;
- Alıcı için olumlu taraf, ihracat masrafları, varış yerine kadar taşıma masrafları ve risklerinin olmaması.
- Alıcı için olumlu taraf, teslim/varış yerinde malların taşıma aracından boşaltılmasıyla ilgili risklerin ve masrafların olmamasıdır.

Olumsuz taraflar:

- Teslim yalnızca taşıma zincirinin sonunda gerçekleştiğinden, çoğunlukla L/C ödeme yöntemiyle uygun olmaması;
- Satıcı için olumsuz taraf, malların taşınması organize etmesi ve malları varış yerine kadar kayıp ve hasar risklerini ve masrafları üstlenmesidir, dolayısıyla, taşıma sırasında malların sigortalamasıdır;

- Satıcı için olumsuz taraf, teslim/varış yerinde malların taşıma aracından boşaltılmasıyla ilgili riskler ve masrafların olmasıdır.

3.2.7. DDP - Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim (Delivered Duty Paid)



Şekil 3.7. DDP 2020

Kaynak: ITC

DDP teriminin tam adı "Delivered Duty Paid" dir ve Türkçe'ye "Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim" olarak çevrilmiştir. Bu teriminin tüm taşıma türünün aynı sıra birden fazla taşıma türünün kullanılması durumunda kullanılabilir²⁰⁴.

"Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim" terimi, satıcının, malların ithalatla ilgili bir gümrük muayenesinden geçmiş olarak belirtilen varış yerinde taşıma aracından boşaltmaya hazır halinde alıcının emrine verildiğinde teslim etmesi gerçekleştiği anlamına gelmektedir²⁰⁵. Satıcı, varış yerine kadar malların teslim edilmesi ile ilgili tüm masraf ve riskleri üstlenmekte, sadece ihracat değil, ithalatla ilgili gümrük muayenesinden de geçmekle, hem ihracat hem de ithalatın gümrük vergileri ödemekle ve tüm gümrük işlemlerini yerine getirmekle yükümlüdür. DDP terimi satıcıya azami bir yükümlülük getirmektedir²⁰⁶.

Tarafların, belirtilen varış yerinde bulunan nokta mümkün olduğunca doğru bir şekilde tanımlamaları önerilmekte, çünkü bu noktadan önce ortaya çıkan riskler ve masraflar satıcı tarafından karşılanmaktadır. Satıcının, DDP terimine uygun olarak Taşıma sözleşmeleri sağlaması tavsiye edilmektedir. Satıcının malları taşıma sözleşmesine uygun olarak varış yerinde boşaltma masraflarını üstlenmesi durumunda, taraflar arasında aksi kararlaştırılmadıkça, satıcı bu masrafların geri ödenmesini talep etme hakkına sahip değildir²⁰⁷.

Satıcının ithalatla ilgili gümrük prosedürlerini doğrudan veya dolaylı olarak yapmaması durumunda taraflara DDP terimini kullanmamaları tavsiye edilmektedir.

²⁰⁴ International Chamber of Commerce, 2019: 83.

²⁰⁵ International Chamber of Commerce, 2019: 83.

²⁰⁶ Ronai, 2020: 79.

²⁰⁷ Global Negotiator, 2019: 115.

İthalatla ilgili KDV ve diğer vergiler, satış sözleşmesinde aksi belirtilmedikçe satıcı tarafından karşılanmaktadır²⁰⁸.

Tablo 3.15. DDP Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
- kararlaştırılan teslim/varış yerinde ve zamanda malları ve tüm gerekli kağıt veya elektronik biçimdeki belgeleri teslim etmelidir; - Malların taşınabilmesi için uygun şekilde paketleme ve etiketleme işlemleri yapmalıdır; - Malların teslim alınabilmesi için gerekli tüm bilgi ve belgeleri alıcıya sağlamalıdır;	- Malları teslim almalıdır; - Satıcıya ithalat, ihracat ve transit ile ilgili tüm belgelerin alınmasında yardımcı olmalıdır; - Satıcıya teslim/varış yeri hakkında bilgi vermelidir; - Teslim/varış yerinde malları taşıma aracından boşaltmalıdır.

Kaynak: ShipHup

Tablo 3.16. DDP Terimine Göre Masrafların Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
- kalite kontrolü, ölçüm, tartım gibi tüm kontrol işlemlerinin masraflarını karşılamaktadır; - Gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit ile ilgili tüm formalitelerin masraflarını karşılamaktadır; - Taşıma sözleşmesine dahil edilmişse varış noktasında boşaltma masraflarını karşılamaktadır; - Teslim masrafları karşılamaktadır; - Taşıma ile ilgili belgeleri almak için alıcı tarafından ödenen masrafları karşılamaktadır;	- Teslim edildikten sonra mallarla ilgili masrafları karşılamaktadır; - Boşaltma masraflarını karşılamaktadır; - Gerekli belgelerin alınmasına yardımcı olma yükümlülüğüne uymaması veya teslimat zamanını ve yerini satıcıya bildirmemesi durumunda, satıcı tarafından yapılan ek masrafları karşılamaktadır.

²⁰⁸ Global Negotiator, 2019: 116.

Kaynak: ShipHup

3.2.7.1. DDP Teriminin Olumlu ve Olumsuz Tarafları

DDP 2020 teriminin olumlu ve olumsuz tarafları, EXW 2020 terimiyle tezat yansıtılmaktadır. EXW terimi göre alıcının yükümlülükleri önemli ölçüde ise ağır ise, DDP terimine göre durum tersine değişmektedir.

Olumlu taraflar:

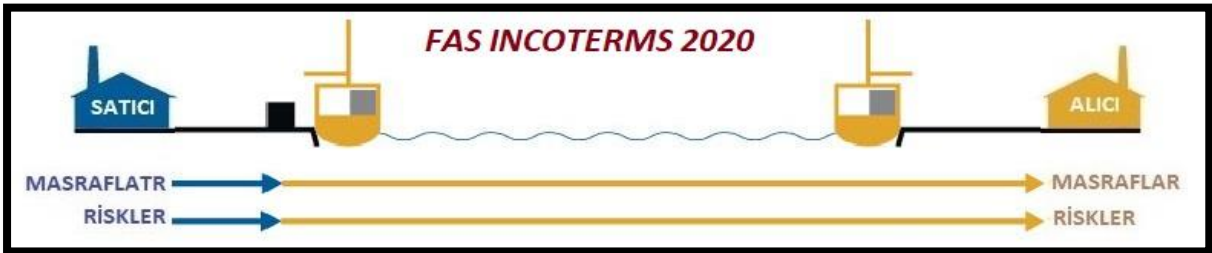
- Tüm ulaşım türleri için kullanılması;
- Hem uluslararası hem de ulusal ticarete uygun olması;
- Teslim ve varış yeri aynı olduğu için, riskler ve masrafların kolay bir şekilde geçmesi;
- Satıcı için olumlu taraf, malların taşınmasını kontrol etmesidir;
- Alıcı için olumlu taraf malların iç piyasada teslim almasıdır.

Olumsuz taraflar:

- Teslim yalnızca taşıma zincirinin sonunda gerçekleştiğinden, çoğunlukla L/C ödeme yöntemiyle uygun olmaması;
- Satıcı için olumsuz taraf, malların taşınması organize etmesi ve malları varış yerine kadar kayıp ve hasar risklerini ve masrafları üstlenmesidir;
- Satıcı için olumsuz taraf, KDV iadesi konusunda talep etme hakkı olmamasıdır;
- Alıcı için olumsuz taraf, alıcının gümrükleme sürecine dahil olup olmadığına bakılmaksızın tüm kusurların gümrük departmanı tarafından alıcıya kaydırılmaktadır.

Deniz ve İçsu Taşımalarını kapsayan terimler

3.2.8. FAS – Gemi Doğrultusunda Teslim (Free Alongside Ship)



Şekil 3.8. FAS 2020

Kaynak: ITC

FAS teriminin tam adı "Free Alongside Ship" dir ve Türkçe'ye "Gemi Doğrultusunda Teslim" olarak çevrilmektedir. Bu terim sadece deniz veya iç su yolu taşımaları için kullanılmaktadır²⁰⁹. "Gemi Doğrultusunda Teslim" terimi, satıcının malları teslim etme yükümlülüğü, mallar, belirtilen yükleme limanında, alıcı tarafından belirtilen geminin yanında yerleştirildiğinde, yerine getirilmiş olduğu anlamına gelmektedir²¹⁰. Malların geminin yanında koyulduğu andan itibaren kayıp ve hasar risklerinin aynı sıra tüm masraflar satıcıdan alıcıya geçmektedir.

Tarafların, yükleme limanındaki yükleme noktasını mümkün olduğunca doğru bir şekilde belirlemeleri önerilmektedir. Çünkü bu noktaya kadar ortaya çıkan masraf ve riskler Satıcı tarafından karşılanmaktadır, bu tür masraflar ve ilgili vergiler ise liman uygulamalarına göre değişebilmektedir.

Satıcı, malları gemi yanına teslim etmekle veya bu şekilde teslim hazırlanan malların satın alınmasını sağlamakla yükümlüdür. Burada "Satın alma" terimi, özellikle hammadde ticaretinin niteliği olan çoklu, zincir ticaret, "ağ satışları" anlamına gelmektedir²¹¹.

Mallar konteynerlerde ise, satıcı genellikle bu malları gemi yanına değil, terminaldeki taşıyıcıya teslim etmektedir. Bu durumlarda, FAS teriminin yerine FCA terim kullanılması önerilmektedir.

FAS 2020 terimi, satıcıya, ihtiyaç olduğu durumlarda, ihraç edilen malların gümrük muayenesinden geçmesini gerektirmektedir²¹². Ancak satıcının ithal eden malların gümrük muayenesini yapmak, ithalat vergisini ödemek ve ithalatla ilgili her türlü gümrük işlemlerini yapmak zorunlu değildir.

Tablo 3.17. FAS Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
- Malları satış sözleşmesine ve diğer ilgili belgelere uygun olarak ticari fatura ile birlikte kararlaştırılan zamanda, belirtilen yükleme limanında geminin yanında teslim etmelidir; - Alıcıya malların teslim edilmesi hakkında önceden bildirmelidir.	- Belirtilen yükleme limanından taşıma sözleşmesi yapmalıdır; - Satıcıya ihracat gümrük işlemleri için gerekli tüm belgelerin alınması konusunda, masrafları satıcıya ait olmak üzere yardımcı olmalıdır;

²⁰⁹ International Chamber of Commerce, 2019: 93.

²¹⁰ International Chamber of Commerce, 2019: 93.

²¹¹ Ronai, 2020: 80.

²¹² Ronai, 2020: 80.

• Masrafları kendisine ait olmak üzere malların alıcıya teslim edildiğini kanıtlayan belge sağlamalıdır; • Alıcıya transit ve ithalat gümrük işlemleri için gerekli belgelerin alınması konusunda masraflar alıcıya ait olmak üzere yardımcı olmalıdır; • Malları paketlemeli ve etiketlemelidir.	• Satıcıya satış sözleşmesinde kararlaştırılan süre içerisinde taşıma aracı, gemi adı, yükleme noktası ve teslim tarihi ile ilgili bilgileri önceden vermelidir;
---	--

Kaynak: ShipHup

Tablo 3.18. FAS Terimine Göre Masrafların Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
• Gümrük vergileri, ihracat izni, ihracat güvenlik izni ve tüm resmi izinleri alma masraflarını karşılamaktadır; • Alıcıya malların sözleşme kapsamında teslim edildiğine dair kanıt sağlama masraflarını karşılamaktadır; • Teslim edilene kadar malların taşınması ile ilgili masrafları karşılamaktadır; • Kalite kontrol, ölçüm, tartım, sayma, gibi kontrol işlemlerinin masraflarını karşılamaktadır.	• Gümrük vergileri, ithalat izni, ithalat güvenlik izni ve tüm resmi izinleri alma masraflarını karşılamaktadır; • Taşıma sözleşmesini yapma masraflarını karşılamaktadır; • Kendi yükümlülüklerini yerine getirmemesi durumunda ek masrafları karşılamaktadır; • Malların taşınmasıyla ilgili tüm masrafları karşılamaktadır.

Kaynak: ShipHup

3.2.8.1. FAS Teriminin Olumlu ve Olumsuz Tarafları

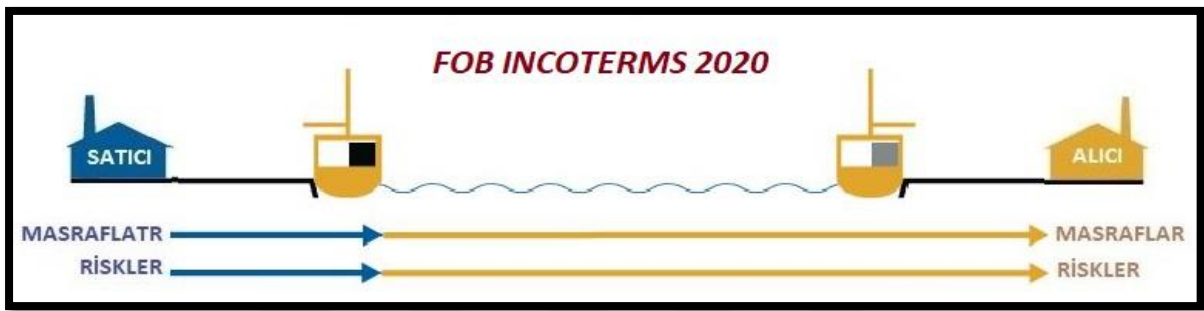
Olumlu taraflar:

- Uluslararası ticaret için uygun olması;
- Satıcı için olumlu taraf, asgari riskler ve masrafların olmasıdır;
- Alıcı için olumlu taraf, varış yerine kadar malların taşınmasını kontrol etmesidir;
- Alıcı için olumlu taraf, aynı zamanda satıcı tarafından malları ihracat muayenesi yapılmasıdır.

Olumsuz taraflar:

- Sadece deniz ve iç su yolu taşımalarda kullanılması;
- Konteyner taşımacılığı için uygun olmaması;
- L/C ödeme yönteminin kullanılması durumlarda olası sorunların ortaya çıkması;
- Alıcı için olumsuz taraf, malların varış noktasına kadar taşınması sırasında kayıp ve hasar risklerin aynı sıra tüm masrafların üstlenmesidir;
- Satıcı için olumsuz taraf, ihracat muayenesi ile ilgili masrafları karşılamasıdır.

3.2.9. FOB - Gemide Masrafsız (Free On Board)



Şekil 3.9. FOB 2020

Kaynak: ITC

FOB teriminin tam adı "Free On Board" dir ve Türkçe'ye "Gemide Masrafsız" olarak çevrilmektedir. Bu terim sadece deniz ve iç su yolu taşımaları için kullanılmaktadır.²¹³ "Gemide Masrafsız" terimi, satıcının malları alıcıya, belirtilen yükleme limanında alıcı tarafından belirtilen gemide teslim etmesi ve mallar gemide koyulduğunda kayıp ve hasar risklerin aynı sıra tüm masrafların satıcıdan alıcıya geçmesi anlamına gelmektedir.²¹⁴

FOB 2020 terimi satıcıya malların alıcı tarafından belirtilen gemide teslim edilmesini organize etme, ihracat gümrük işlemlerini gerçekleştirme ve ihracat ve diğer vergileri ödemeyi gerektirmektedir. Ancak satıcının ithalatla ilgili gümrük işlemlerini yapma ve ithalat vergilerini ödeme yükümlülüğü bulunmamaktadır.

Alıcı, gemiyi kiralamak, malları varış limanında boşaltmak, ithalat gümrük işlemlerini yapmak ve ithalat ve diğer vergileri ödemekle yükümlüdür²¹⁵.

FOB 2020 terimi, ağır ekipman ve dökme yük taşımaları için uygundur²¹⁶.

Tablo 3.19. FOB Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı

²¹³ International Chamber of Commerce, 2019: 103.

²¹⁴ International Chamber of Commerce, 2019: 103.

²¹⁵ Ronai, 2020: 82.

²¹⁶ Global Negotiator, 2019: 60.

Satıcı	Alıcı
- Ticari fatura ve diğer gerekli belgeleri kağıt veya elektronik biçimde sağlamalıdır; - Malları alıcı tarafından kiralanan gemide teslim etmelidir; - Kararlaştırılan yer ve zamanda teslim edilene kadar malların hasar veya kayıp riskleri üstlenmelidir; - Masrafları kendisine ait olmak üzere belirtilen teslim yerine malların taşınmasını organize etmelidir; - Tüm ihracat ve transit işlemlerini gerçekleştirmeli, ayrıca alıcıya ithalat izni konusunda yardımcı olmalıdır; - Malları sayma, tartma ve gerekirse paketlenme işlemleri yapmalıdır; - Alıcıya malları alma yetkisi veren belgeleri sağlamalıdır.	- Malları teslim almalıdır; - Malları teslim alabilmesi için satıcı tarafından sağlanan belgeleri kabul etmelidir; - Malların Teslim alındığı andan itibaren hasar veya kayıp riskleri üstlenmelidir; - İthalat işlemleri gerçekleştirmeli, ayrıca satıcıya ihracat izni konusunda yardımcı olmamalıdır; - Satıcıya belirlenen teslim yeri, taşıma şekli ve teslim tarihi hakkında bilgi vermelidir.

Kaynak: ShipHup

Tablo 3.20. FOB Terimine Göre Masrafların Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
- Mallar teslim edilene kadar taşınması ile ilgili tüm masrafları karşılamaktadır; - Olası boşaltma masrafları karşılamaktadır; - İhracat işlemlerinin masraflarını karşılamaktadır; - Taşımaya ilişkin belgelerin alıcıya sunma masraflarını karşılamaktadır.	- Taşıma sözleşmesinin imzalanmasıyla ilgili masrafları karşılamaktadır; - Teslim yerinden varış yerine kadar malların taşınmasıyla ilgili tüm masrafları karşılamaktadır; - Boşaltma masraflarını ödemektedir; - İthalat işlemlerinin masraflarını karşılamaktadır;

	Satıcının ithalat formaliteleri ile ilgili olası masraflarını karşılamaktadır.
--	--

Kaynak: ShipHup

3.2.9.1. FOB Teriminin Olumlu ve Olumsuz Tarafları

FOB 2020 terimi, taraflara getirilen yükümlülöklere göre FAS 2020 terimiye benzemektedir. Onların arasındaki fark teslim prensibidir. Dolayısıyla olumlu ve olumsuz tarafları aynıdır.

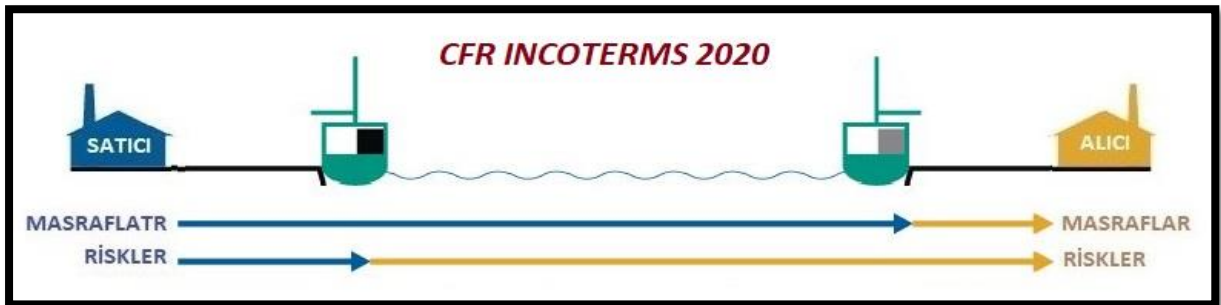
Olumlu taraflar:

- Uluslararası ticaret için uygun olması;
- Satıcı için olumlu taraf, asgari riskler ve masrafların olmasıdır;
- Alıcı için olumlu taraf, varış yerine kadar malların taşınmasını kontrol etmesidir;
- Alıcı için olumlu taraf, aynı zamanda satıcı tarafından malları ihracat muayenesi yapılmasıdır.

Olumsuz taraflar:

- Sadece deniz ve iç su yolu taşımalarda kullanılması;
- Konteyner taşımacılığı için uygun olmaması;
- L/C ödeme yönteminin kullanılması durumlarda olası sorunların ortaya çıkması;
- Alıcı için olumsuz taraf, malların varış noktasına kadar taşınması sırasında kayıp ve hasar risklerin aynı sıra tüm masrafların üstlenmesidir;
- Satıcı için olumsuz taraf, ihracat muayenesi ile ilgili masrafları karşılamasıdır.

3.2.10. CFR – Masraflar ve Navlun (Cost and Freight)



Şekil 3.10. CFR 2020

Kaynak: ITC

CFR teriminin tam adı "Cost and Freight" dir ve Türkçe'ye "Masraflar ve Navlun" olarak çevrilmiştir. Bu terim sadece deniz ve iç su yolu taşımacılığı için kullanılmaktadır²¹⁷. "Masraflar ve Navlun", satıcının malları, belirtilen yükleme limanında, satıcı tarafından kiralanan gemide koyarak alıcıya teslim etmesi anlamına gelmektedir. Mallar gemiye yerleştirildiğinde kayıp ve hasar riskleri satıcıdan alıcıya geçmektedir²¹⁸. Satıcı taşıma sözleşmesi yapıp malların belirtilen varış limanına taşınmasıyla ilgili tüm masrafları karşılamaktadır.

CFR 2020 teriminin iki kritik noktası bulunmaktadır, çünkü risk ve masrafların geçişi farklı yerlerde gerçekleşmektedir²¹⁹. Satış sözleşmesinde varış limanını belirtmekle birlikte, riskin alıcıya geçtiği yükleme limanını belirtmeyebilmektedir. Yükleme limanı alıcının özel menfaati içinde ise tarafların sözleşmede daha net bir şekilde tanımlaması önerilmektedir. Bununla birlikte, tarafların belirtilen varış yerindeki noktayı mümkün olduğunca belirtmeleri de önerilmektedir, çünkü bu noktaya kadar ortaya çıkabilecek masraflar satıcı tarafından karşılanmaktadır.

Satıcının, taşıma sözleşmesine uygun olarak, malları varış limanında boşaltma masraflarını ödemesi durumunda , taraflar arasında aksi kararlaştırılmadıkça, satıcı bu masrafların alıcıdan geri ödenmesini talep etme hakkına sahip değildir.

CFR 2020 terimi, satıcının ihraç edilen mallar için gümrük muayenesi yapmasını gerektirmektedir.²²⁰ Ancak satıcının ithal edilen mallar için gümrük işlemlerini yapmak, ithalat vergisini ödemek ve ithalatla ilgili her türlü gümrük işlemlerini yapmak zorunda değildir.

Tablo 3.21. CFR Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
- Malları yükleme limanında kendi tarafından kiralanan gemide, ticari fatura ile beraber teslim etmelidir; - Taşıma sözleşmesi yapmalıdır; - Malların gemiye yüklenmeden önce kalite kontrolü, ölçüm ve sayma gibi gerekli olan işlemleri yapmalıdır;	- Malları satış sözleşmesinde belirtilen zamanda ve yerde teslim almalıdır; - Malların belirtilen varış limanında boşaltılması ve sonraki taşınması sağlamalıdır; - Satıcıya varış limanı ve teslim tarihi hakkında bilgi vermelidir;

²¹⁷ International Chamber of Commerce, 2019: 113.

²¹⁸ International Chamber of Commerce, 2019: 113.

²¹⁹ Global Negotiator, 2019: 74.

²²⁰ Ronai, 2020: 85.

• Malları güvenli bir şekilde paketlemelidir; • Varış noktasına kadar malların taşınmasıyla ilgili tüm güvenlik gereksinimlerine göre hareket etmelidir; • Alıcıya sigorta yaptırmak için, risk ve masrafları kendisine ait olmak üzere gerekli bilgi sağlamalıdır.	• Gerekli ithalat lisansını almalıdır.
---	--

Kaynak: ShipHup

Tablo 3.22. CFR Terimine Göre Masrafların Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
• Yükleme limanında liman ücretlerini karşılamaktadır; • Malların yükleme limanına taşınması ile ilgili masrafları karşılamaktadır; • İhracat lisansı alma masraflarını karşılamaktadır; • İhracat gümrük vergilerini karşılamaktadır; • Malları gemiye yüklemekten önce gerekli olan kalite kontrolü, tartılma, ölçülme ve sayılmaya ilişkin masrafları karşılamaktadır; • Varış limanına kadar malların taşınmasına ilişkin masrafları karşılamaktadır; • Malların güvenli ve uygun şekilde etiketlenmiş ambalajlarının yanı sıra ihracat için güvenlik izni masraflarını da karşılamaktadır.	• Varış limandan sonraki malların taşınmasına ilişkin masrafları karşılamaktadır; • Gerekli ithalat lisansı alma ve ithalat gümrükleme ile ilgili masrafları karşılamaktadır; • Transit ülkelerde ve varış ülkesinde gümrük masraflarını karşılamaktadır; • Kalkış ülkesinde malların taşıma öncesi muayenesinden kaynaklanan masrafları karşılamaktadır; • Satıcıya taşıma tarihi ve varış limanı hakkında bilgi verme masrafları karşılamaktadır; • Taşıma sözleşmesinde aksi belirtilmedikçe boşaltma masraflarını karşılamaktadır.

Kaynak: ShipHup

3.2.10.1. CFR Teriminin Olumlu ve Olumsuz Tarafları

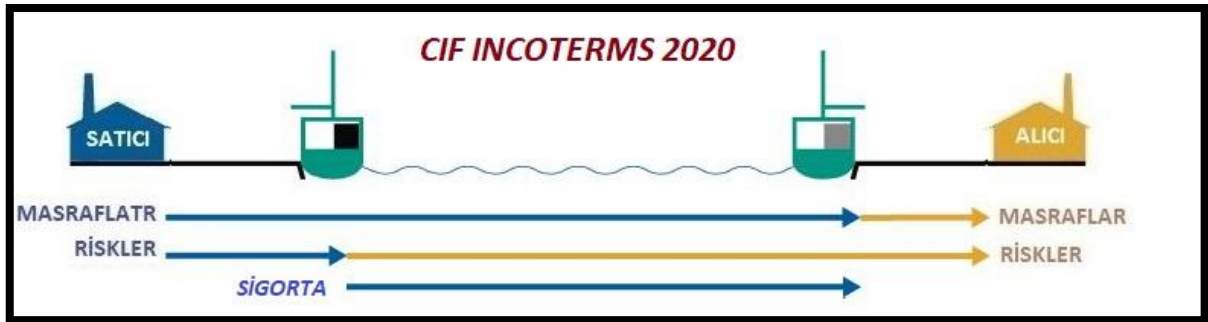
Olumlu taraflar:

- Uluslararası ticaret için uygun olması;
- L/C ödeme yönteminin sorunsuz kullanılabilmesi;
- Satıcı için olumlu taraf, malların yükleme limanından varış limanına taşınmasını kontrol etmesi ve kayıp ve hasar risklerin üstlenmemesidir;
- Alıcı için olumlu taraf, satıcı tarafından ihracat gümrük işlemlerinin ve malların varış limanına taşınması masraflarını karşılanmasıdır.

Olumsuz taraflar:

- Sadece deniz ve iç su yolu taşımaları için kullanılması;
- Konteyner taşımacılığı için uygun olmaması;
- Alıcı için olumsuz taraf, satıcı tarafından yükleme limanından varış limanına kadar malların taşınması organize edilmesine rağmen kayıp ve hasar riskleri üstlenmesidir;
- Satıcı için olumsuz taraf ihracat muayenesinden geçmesi ve ilgili masrafları karşılamasıdır karşılamaktır.

3.2.11. CIF – Masraflar, Sigorta ve Navlun (Cost, Insurance and Freight)



Şekil 3.11. CIF 2020

Kaynak: ITC

CIF teriminin tam adı "Cost, Insurance and Freight" dir ve Türkçe'ye "Masraflar, Sigorta ve Navlun" olarak çevrilmektedir. Bu terim sadece deniz ve iç su yolu taşımaları için kullanılmaktadır²²¹. "Masraflar, Sigorta ve Navlun", satıcının, malları kendi tarafından kiralanan gemide teslim etmesi ve mallar gemiye konulduğunda kayıp ve hasar risklerinin satıcıdan alıcıya geçmesi anlamına gelmektedir²²². Satıcı taşıma sözleşmesi yapıp malları belirtilen varış limanına taşımak için gereken tüm masrafları ve navlunu karşılamaktadır.

²²¹ International Chamber of Commerce, 2019: 123.

²²² International Chamber of Commerce, 2019: 124.

Satıcı ayrıca, taşıma sırasında malların kayıp ve hasar risklerini içeren sigorta sözleşmesi de yapmaktadır. Alıcı, CIF 2020 terimine göre satıcının yalnızca minimum teminatla sigorta sağladığını göz önüne almalıdır. Alıcının daha fazla teminatlı sigortayı istemesi durumunda , bunun hakkında satıcıyla açıkça anlaşmalı veya masrafları kendisine ait olmak üzere ek sigorta sağlamalıdır.

Risk ve masrafların trans geçişi farklı yerlerde gerçekleştiği için CIF 2020 teriminin iki kritik noktası bulunmaktadır. Sözleşmede genellikle varış limanını belirtilmekte, ancak risklerin alıcıya geçtiği yükleme limanını belirtilmeyebilmektedir. Yükleme limanı alıcının özel menfaati içinde ise tarafların sözleşmede daha net bir şekilde tanımlaması önerilmektedir.

Bununla birlikte, tarafların belirtilen varış yerindeki noktayı mümkün olduğunca belirtmeleri de önerilmektedir, çünkü bu noktaya kadar ortaya çıkabilecek masraflar satıcı tarafından karşılanmaktadır. Satıcının, taşıma sözleşmesine uygun olarak, malları varış limanında boşaltma masraflarını ödemesi durumunda, taraflar arasında aksi kararlaştırılmadıkça, satıcı bu masrafların alıcıdan geri ödenmesini talep etme hakkına sahip değildir.²²³

CFR 2020 terimi, satıcının ihraç edilen mallar için gümrük muayenesi yapmasını gerektirmektedir²²⁴. Ancak satıcının ithal edilen mallar için gümrük işlemlerini yapmak, ithalat vergisini ödemek ve ithalatla ilgili her türlü gümrük işlemlerini yapmak zorunda değildir.

Tablo 3.23. CIF Terimine Göre Yükümlülüklerin Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
- Malları yükleme limanında kendi tarafından kiralanan gemide teslim etmelidir; - Masrafları kendisine ait olmak üzere belirlenen yükleme limanından varış limanına kadar taşıma sözleşmesi yapmalıdır; - İhracat prosedürleri gerçekleştirmelidir;	- Mallar gemiye yüklendikten sonra malların kayıp ve hasar riskleri üstlenmelidir; - Satıcıya belirlenen limanı, geminin adını ve teslim tarihi hakkında bilgi vermelidir; - İthalat işlemlerini düzenlemelidir; - İthalat veya transit için gerekli tüm belgeleri almalıdır.

²²³ Global Negotiator, 2019: 91.

²²⁴ Ronai, 2020: 86.

• Satıcı minimum teminatlı sigorta sözleşmesi yapmalıdır.	
---	--

Kaynak: ShipHup

Tablo 3.24. 25 Terimine Göre Masrafların Paylaşımı

Satıcı	Alıcı
• İhracat gümrükleme masraflarını karşılamaktadır; • Malları gemiye teslim etme masraflarını karşılamaktadır; • Ticari faturayı düzenleme ve gönderme masraflarını karşılamaktadır; • Bir ihracat izni veya diğer izinleri alma masraflarını karşılamaktadır; • Taşıma sözleşmesini imzalama masraflarını karşılamaktadır; • Sigorta masraflarını karşılamaktadır; • Malları paketleme ve etiketleme masrafları karşılamaktadır; • Malların kontrol masraflarını karşılamaktadır.	• Satıcıya malların teslim tarihini ve varış limanını bildirme masraflarını karşılamaktadır; • İthalat izni ve diğer izinlerin masraflarını karşılamaktadır; • İthalat gümrükleme masraflarını karşılamaktadır; • Sözleşme kapsamına girmeyip veya navlun olmayan fakat yükleme limanından taşıma sırasında mallarla ilgili masrafları karşılamaktadır; • Yükleme veya varış zamanını satıcıya bildirmediği durumdan kaynaklanan ek masrafları karşılamaktadır.

Kaynak: ShipHup

3.2.11.1. Mal Sigortası

CIF, CIP ile birlikte belirtilen varış noktasına kadar malların taşınmasına ilişkin risklerin sigortalanmasını kapsayan terimdir. CIF 2020 terimi, satıcıya, masrafları satıcının kendisine ait olmak üzere, alıcı lehine, mallara ilişkin tüm kayıp ve hasar risklerini kapsayan asgari teminatlı sigorta sözleşmesinin yapılmasını gerektirmektedir²²⁵. Sigorta, en az satış sözleşmesinde belirlenen fiyatın %110'unu kapsamalıdır²²⁶. Bu tutar satış sözleşmesinde belirtilen para biriminde ödenmelidir. Sigorta, teslim noktasından en azından varış yerine kadar geçerli olmalıdır. Sigorta sözleşmesi, alıcıya veya mallarda sigorta menfaatine sahip olan herhangi bir kişiye sigortacıya karşı talepte bulunma hakkı veren iyi şöhrete sahip olan sigorta şirketi ile imzalanmalıdır.

²²⁵ International Chamber of Commerce, 2019: 124.

²²⁶ <https://anvay.ru/incoterms-2020> (erişim tarihi:30.03.2021).

3.2.11.2. CIF Terimini Uygulamanın Avantajları ve Dezavantajları

Olumlu taraflar:

- Uluslararası ticaret için uygun olması;
- Kendi taşıma aracının kullanılmasına izin verilmesidir;
- L/C ödeme yönteminin sorunsuz kullanılabilmesi;
- Malların taşınması sırasında kayıp ve hasar risklerini sigortalama imkanı;
- Satıcı için olumlu taraf, malların yükleme limanından varış limanına taşınmasını kontrol etmesi ve kayıp ve hasar risklerin üstlenmemesidir;
- Alıcı için olumlu taraf, satıcı tarafından ihracat gümrük işlemlerinin ve malların varış limanına taşınması masraflarını karşılanmasıdır;

Olumsuz taraflar:

- Sadece deniz ve iç su yolu taşımaları için kullanılması;
- Konteyner taşımacılığı için uygun olmaması;
- Alıcı için olumsuz taraf, satıcı tarafından yükleme limanından varış limanına kadar malların taşınması organize edilmesine rağmen kayıp ve hasar riskleri üstlenmesidir;
- Satıcı için olumsuz taraf ihracat muayenesinden geçmesi ve ilgili masrafları karşılamasıdır karşılamaktır.

3.3. Tarafların Yükümlülüklerini Tanımlayan Hükümler

Tarafların yükümlülüklerinin INCOTERMS tarafından tanımlanması uluslararası ticarete biriken uygulamaya dayanmaktadır. Uluslararası ticaret, INCOTERMS'nin ilk versiyonunun yaratılmasından bu yana birçok önemli değişikliğe uğramıştır, bu nedenle INCOTERMS bugünkü biçim kavuşmuştur.

INCOTERMS 2010 gibi, INCOTERMS 2020 versiyonunda da tarafların yükümlülüklerini tanımlayan 10 hüküm bulunmaktadır. Bu hükümler on bir terimin tamamına eşit olarak uygulanmaktadır. Satıcının yükümlülükleri Latin A harfiyle, alıcının ise B harfiyle belirtilmektedir. Aşağıda bu on hüküm tek tek incelenmiştir.

3.3.1. Genel Yükümlülükler (A1/B1)

A1/B1, her satış sözleşmesinin temel unsurlarını tasdik etmektedir. Açıklamalar açıkça satış sözleşmesine atıfta bulunmakta ve yalnızca beyan edici öneme sahiptir²²⁷. Dolayısıyla alıcının malların teslim edilmesi için talebinin ve satıcının malların bedeli ödenmesi için

²²⁷ Ramberg, 2011: 64.

talebinin esası, INCOTERMS hükmü değil, satış sözleşmesidir²²⁸. Sadece taşıma belgeleri ile değişen INCOTERMS 2000 ve A1-A10/B1-B10 hükümlerde belirtilen belgeleri ile değişen INCOTERMS 2010 versiyonunun aksine INCOTERMS 2020 versiyonunun A1/B1 hükmüne göre satış sözleşmesi esasında sağlanacak tüm belgeler artık elektronik prosedürler için değerlendirilebilmektedir.

3.3.2. Teslim Etme/Teslim Alma (A2/B2)

A2/B2 farklı INCOTERMS hükümlerini anlamak için temel açıklamalar içermektedir. A2/b2, satıcının malları teslim etme ve alıcının malları teslim alma yükümlülüklerini yerine getirmeleri gereken yeri/noktayı belirlemektedirler²²⁹. C grubunun terimleri teslim yerini değil, satıcının malları A4/B4 hükmüne uygun olarak yapılan taşıma sözleşmesi ile göndermek zorunda olduğu varış yerini belirtmektedir. C grubundaki terimlerinin kullanılması halinde tarafların teslim yeri konusunda ek olarak anlaşmalarını durumunda, satıcı malları varış yerine teslim etmek için taşıyıcıya nereye vereceğine karar vermekte büyük ölçüde serbesttir²³⁰. Alıcının malları sadece varış yerinde almaktadır, yani teslim etme yeri ve teslim alma yerinin tesadüfte bulunmamaktadır. Fakat E, F, ve D gruplarındaki terimlerin B2 hükmüne göre alıcının malları teslim yerinde teslim alması gerekmektedir. Bu durumda teslim etme ve teslim alma yerleri tesadüfte bulunmaktadır. Ancak E ve F gruplarında yer alan terimlerine göre teslim etme yeri ana taşımadan önce, D grubundaki terimlerine göre ise sonradır. Sadece deniz ve iç su taşımaları için kullanılan terimlerde hem teslim yerinin hem de varış yerinin liman olduğunu sayılmaktadır. Teslim veya varış yeri dışında ek olarak belirli teslim noktası veya varış noktası belirtilmelidir. Taraflar arasında teslim/varış noktasını belirleyen bir anlaşma veya ticari uygulama olmaması durumunda, bu noktalar satıcı tarafından belirlenebilmektedir. Bununla birlikte, F grubundaki terimlerine göre, alıcı ilgili teslim noktasını belirlemek için ilk fırsatına sahiptir.

A2 "Teslim etme" ve "Tasarrufa bırakma" birbirinden ayırmaktadır²³¹. FOB, CFR ve CIF terimlerine göre malların gemiye yerleştirilmesi, taşıyıcıya teslim edilmiş olarak anlaşılmalıdır. FCA, FOB ve C grubunun terimlerine göre satıcının malları taşıyıcıya veya alıcı tarafından tayin edilen kişiye teslim etmesi gerekmektedir. Teslim etme yükümlülüğü genel olarak satıcının malları taşıma aracına yükleme yükümlülüğünü içermektedir. D grubundaki terimler satıcının malları yalnızca alıcının tasarrufuna bırakması gerektiğini

²²⁸ Piltz, 2020: 13.

²²⁹ Ronai, 2020: 19.

²³⁰ Piltz, 2020: 14.

²³¹ Piltz, 2020: 14.

öngörmektedir, ancak DPU terimi satıcının malları gelen taşıma araçlarından ilk önce boşaltmasını gerektirmektedir. Pek çok ulusal hukuk aksine, INCOTERMS 2020 versiyonunda bulunan terimler satıcının malları alıcıya teslim etme yükümlülüğünü koymaktadır²³².

A2 hükmüne göre teslim zamanının belirlenmesi tarafların anlaşmasına tabidir. Kararlaştırılan teslim zamanı yalnızca satıcının faaliyetine bağlıdır, bu nedenle C grubundaki terimlerin kullanılmasında malların varış tarihini düzenlememektedir. Eğer teslim süresi kararlaştırılmışsa ve teslim tarihi bu süre içinde belirlenecekse F grubunun terimleri alıcıya bu belirleme hakkını vermektedir.

Satıcının teslim işleminin konusu paketleme dahil satılan mallardır. INCOTERMS'nin sıvılar veya bilgisayar yazılımı gibi fiziksel olarak somut olmayan mallar için ne ölçüde geçerli olduğu bazen tartışılmakta, ancak sonuçta hangi sözleşmelerde INCOTERMS terimlerinin uygulanacağına tarafların karar vermesi nedeniyle tartışılması gerekmemektedir²³³.

3.3.3. Risk Geçişi (A3/B3)

Risklerin geçişi ile sözleşmenin yapılması veya mülkiyetin geçişi arasında bağlantı kuran hukuk sistemleri aksine A3/B3 risklerin geçişini teslim eyleminin tamamlanmasına bağlamaktadır²³⁴. Riskler satıcı veya alıcıyla ilgili olmayan ve mallarda fiziksel kayıp veya hasara yol açan, ancak ihracat veya ithalat kısıtlamaları gibi eylemleri içermeyen durumları kapsamaktadır. Malların tüm taşıma türleriyle taşınabilmesini içeren CPT veya CIP terimlerinin malların gemi ile taşınması için kullanılması, CFR veya CIF terimlerine farklı olarak, teslim yerinin yanı sıra risklerin geçişinin değişmesine neden olabilmekte, çünkü malların taşıyıcıya teslim edilmesi bir limana bağlı değildir. Tüm terimler satıcının teslim yükümlülüklerinin tamamlanmasına bakılmaksızın, teslim süresinin bitiminde risklerin alıcıya geçmesini sağlamaktadır²³⁵. D grubundaki terimlerine göre, satıcının talebine rağmen, alıcı gerekli ihracat ve transit işlemlerinin gerçekleşmesinde desteklemediği durumda, risklerin geçişi malların teslim edilmesini etkileyebilmektedir. Ancak, tarafların teslim süresiyle ilgili herhangi bir düzenleme yapmaları halinde, risklerin hiç olup olmadığı ve malların teslim edilmesinden bağımsız olarak nasıl geçeceği belirsiz kalmaktadır.

²³² Piltz, 2020: 15.

²³³ Ronai, 2020: 19.

²³⁴ Piltz, 2020: 16.

²³⁵ Piltz, 2020: 16.

3.3.4. Taşıma (A4/B4)

A4/B4 malların taşınmasını organize etme yükümlülüğünü düzenlemektedir²³⁶. CISG ve bazı ülkelerin ulusal satış hukukine göre satış sözleşmesini yerine getirmek için malların taşınması zorunlu olmazken, INCOTERMS yalnızca malların taşınması durumunda öneme sahiptir. INCOTERMS 2020 versiyonunun tüm terimlere göre satıcı malları teslim yerine kadar taşınmalı, teslim yerinden ise EXW, FCA, FAS ve FOB terimlerine göre alıcı, CPT, CIP, CIF, CFR, DAP, DPU ve DDP terimlerine göre de satıcı malların taşınmasından sorumludur. Bununla birlikte, üçüncü taraf yanı taşıyıcı ile sözleşme yapmak her zaman gerekli değildir²³⁷. INCOTERMS 2020 versiyonunun terimleri malların başka şekilde, örneğin kendi taşıma araçlarını kullanarak taşınmasını organize etmeye izin vermektedir²³⁸.

3.3.5. Sigorta (A5/B5)

A5/B5 taşıma sırasında malların sigortalanmasını düzenlemektedir. Prensip olarak her bir taraf kendi risklerini güvence altına almaktan sorumludur²³⁹. INCOTERMS bu konuda herhangi bir açıklama yapmamaktadır. Ancak INCOTERMS taraflara pratikte ayrımsal sigorta sözleşmeleri yapmamaları tavsiye etmektedir. Gerçeği nedeniyle bir yandan teslim yeri ve risk geçişi ve diğer yandan teslim alma yeri ve masraflar geçişi tesadüfte bulunmadığından taşıma sırasında sigorta sözleşmesi kapsamında tarafların dikkate alabilecekleri C grubundaki terimlere ilişkin özel bir durum söz konusudur. CIF veya CIP terimleri seçilmesi halinde, satıcı taşıma yolunu kapsayan ve malların fatura değerinin %110'u tutarında mal sigortası yapmakla yükümlüdür ve alıcının doğrudan sigorta şirketine karşı bir talep etmesini sağlamaktadır²⁴⁰. Dolayısıyla satıcı alıcıya sigorta poliçesi veya başka bir sigorta teminatı kanıtı sunmakla yükümlüdür. Bununla birlikte önceden sadece asgari sigorta teminatı gerekiyken, INCOTERMS 2020 versiyonu çerçevesinde bu asgari teminat artık sadece CIF teriminde geçerlidir. Bu teminat genellikle endüstriyel ürünlerle ticaret yapan şirketlerin ihtiyaçlarını karşılamadığından INCOTERMS 2020 versiyonu artık CIP teriminde maksimum teminatı sağlamaktadır.

²³⁶ Piltz, 2020: 17.

²³⁷ Piltz, 2020: 17.

²³⁸ Ronai, 2020: 26.

²³⁹ Piltz, 2020: 19.

²⁴⁰ Piltz, 2020: 19.

3.3.6. Teslim/Taşıma Belgesi (A6/B6)

A6/B6 hükmü teslim ve taşıma belgelerinin konusu düzenlemektedir²⁴¹. Önceki versiyonlarda olduğu gibi, INCOTERMS 2020 versiyonunda da belgeleri teslim etme şekilleri düzenlenmemekte ve alıcı satıcıya KDV amaçlı bir belge sunmak zorunda değildir²⁴². EXW teriminin kullanılması durumunda alıcının sadece kanıt sunması gerekmektedir. Dahası satıcı alıcıya F grubundaki terimlere göre teslim kanıtı belgeleri, C grubundaki terimlere göre taşıma belgelerini ve D grubundaki terimlere göre alıcı malları alma yetkisi veren belgeleri sağlamalıdır. CPT ve CIP terimlerinde, belgenin yalnızca alıcı tarafından talep edilmesi halinde gönderilmesi gerekmektedir²⁴³. Ek olarak, C grubunun terimleri, özellikle hala transit halindeki malların yeniden satışını sağlamak için belgelerin içeriğine ilişkin daha ayrıntılı gereklilikler ortaya koymaktadır. F grubunun terimlerine göre satıcı alıcıya, talep, masraflar ve riskler alıcıya ait olmak üzere taşıma belgesinin alınmasına yardımcı olmaktadır.

FCA teriminde yeni ek kurallar bulunmaktadır. Bu kurallar, satıcının açısından, FCA teriminin FOB teriminden konteyner taşımaları için daha uygun olması nedeniyle oluşturulmuşlardır. Öte yandan, L/C ödeme yöntemi malların gemiye yüklenmesini onaylayan belgenin sunmasına bağlıdır ve genellikle taşıma sözleşmesini yapan ve taşıma belgesini alan alıcıdır. FCA teriminin B6 hükmü taraflar arasındaki bir anlaşmaya dayanarak, alıcının kendisi tarafından sözleşme yapan taşıyıcıya "gemide" işaretli taşıma belgesini satıcıya teslim etmesi talimatı vermesini sağlamaktadır. FCA teriminin A6 hükmüne göre satıcının bu belgeyi bankaya sunarak alıcıya göndermesi gerekmektedir²⁴⁴. Ayrıca satıcı ve alıcı riski ve masrafı alıcıya ait olmak üzere satıcının taşıma sözleşmesini yaptığını anlaşılabilmektedirler. Bu durumlarda bile FCA terimine göre satıcı konteynerin terminalde teslim edilmesi ile eş zamanlı olarak "gemide" işaretli belgeyi almamaktadır. Ancak malların gemiye yüklendikten sonra alabilmektedir. Sonuç olarak satıcı genellikle FOB teriminin şartları altında taşınan konteynerle ilgili belirli riskleri üstlenmeye devam etmektedir.

3.3.7. İhracat/İthalat için Gereken Gümrük İşlemleri (A7/B7)

A7/B7 ihracat, transit ve ithalat için gereken gümrük işlemlerine ilişkin kuralları özetlemektedir²⁴⁵. Devlet tarafından gereken taşıma öncesi muayeneler artık A7/B7 hükümlerine de dahil edilmektedir. Böylece yetkili makamların ihracat, üçüncü ülkeden transit ve ithalat için gerekli tüm izinleri, lisansları, formaliteleri vb kapsamaktadır. "Where

²⁴¹ Piltz, 2020: 20.

²⁴² Piltz, 2020: 21.

²⁴³ Ronai, 2020: 41.

²⁴⁴ Ronai, 2020: . 42.

²⁴⁵ Piltz, 2020: 21.

applicable" ifadesi INCOTERMS 2020 versiyonunun ulusal işlemler ve gümrük işlemleri gereksiz olduğu AB gibi tek pazarlardaki işlemler için de geçerli olduğunu açıkça ortaya koymaktadır²⁴⁶. Aksi takdirde F ve C gruplarındaki terimlerinin kullanılması durumunda satıcı ihracat, alıcı ise transit ve ithalat gümrük işlemlerden sorumlulardır. DAP ve DPU terimleri satıcının transit izni düzenlemesi gerektiği ve alıcının yalnızca ithalattan sorumlu olduğu anlamına gelmektedir. EXW teriminin durumunda tüm gümrük işlemlerden alıcı sorumludur, tam tersine DDP teriminin durumunda satıcı sorumludur. "Güvenlik işlemleri" gümrük işlemleriyle ilişkili olduğu kadarıyla, artık A7/B7 hükümlerinde açıkça belirtilmektedir²⁴⁷. Eğer bir taraf gümrük işlemlerinin yükümlülüklerine tabi değilse diğer tarafın kendisi tarafından yapılacak gümrük işlemleri için gerekli bilgi ve belgeleri elde etmesinde yardımcı olmalıdır.

3.3.8. Kontrol/Paketleme/Etiketleme (A8/B8)

A8/B8 hükmü satıcıya istisnasız olarak malların ölçülmesi, tartılması ve sayılması gibi teslim için gerekli kontrol etme yükümlülükleri getirmektedir²⁴⁸. Bu kontroller alıcının teslim sonrası malları muayene etme yükümlülüğünden fark edilmelidir. Alıcının teslim sonrası malları muayene etme yükümlülüğü ise INCOTERMS kapsamında bulunmamaktadır. Aynı zamanda satıcı mallar genellikle paketlemeden taşınmadıkça, paketlenme ve etiketlenme yükümlülükleri de taşımaktadır²⁴⁹. Özel paketleme veya etiketleme gereksinimleri taraflar arasında anlaşmaya tabidir. Aksi takdirde, paketleme ve etiketleme standardı taşıma için uygunluklarıdır. Satıcı, malların hava yoluyla taşınacağını bildiği durumda paketleme hava taşımacılığı için özel gereksinimlerini uygun şekilde yapmalıdır.

3.3.9. Masrafların Paylaşımı (A9/B9)

A9/B9 hükmü satış sözleşmesine taraflar arasında masrafların paylaşımı düzenlemektedir²⁵⁰. Gümrük vergileri ve diğer gümrük işlemlerine ilişki masraflar ihracat, transit ve ithalat gümrük işlemlerinin sorumluluklarına ve destek talebine göre dağıtılmaktadır. Diğer masrafların paylaşımı için satıcı tarafından teslim yükümlülükleri ilgili teslim yerinde gerçekleştirilmesi çok önemlidir. FCA teriminin kullanılması durumunda, konteyner sağlama masrafı satıcı tarafından karşılanırken, THC alıcının hesabına aittir²⁵¹. THC ile ilgili durum konteynerler FOB terimi ile taşınması sürecinde farklıdır. C grubundaki

²⁴⁶ Piltz, 2020: 21.

²⁴⁷ Ronai, 2020: 48.

²⁴⁸ Piltz, 2020: 22.

²⁴⁹ Piltz, 2020: 22.

²⁵⁰ Piltz, 2020: 22.

²⁵¹ Piltz, 2020: 23.

terimlere göre satıcı ayrıca kendisi tarafından yapılacak taşıma sözleşmesinden kaynaklanan taşıma ile ilgili güvenlik gereksinimleri masraflarından sorumludur, CIF ve CIP terimlerinin durumunda bu sigorta masraflarıdır. Taşıma sözleşmesi başka türlü alıcı tarafından karşılanacak masrafları satıcıya da yüklediği kadarıyla masraf sorumluluğu satıcıya kalmaktadır²⁵². Ayrıca A6 hükmüne uygun olarak elde edilecek teslim/taşıma belgelerin masrafı ile B5 ve B7 hükümlerine uygun olarak satıcının talep ettiği destek masrafı kendisine aittir.

3.3.10. İhbarlar (A10/B10)

A10/B10 hükmü ihbar yükümlülüklerini düzenlemektedir²⁵³. E, C ve D gruplarındaki terimlerine göre satıcı alıcıya malların teslim alınması için gerekli bilgileri sağlamak zorundadır. F veya C grupların terimlerinin kullanılması durumunda satıcı alıcıya teslimatın gerçekleştirildiğini bildirmelidir. Alıcı F grubundaki terimleri durumunda özel bildirim yükümlülüklerine tabidir²⁵⁴. Diğer terimlerine uygun olarak alıcı satıcıya yalnızca satış sözleşmesine dayanarak bunu yapma hakkına sahip olması halinde teslim süresi ve teslim/varış yeri ile ilgili ayrıntıları vermelidir. İhbar gönderme veya alma ilkesinin geçerli olup olmadığı düzenlenmemiştir.

3.4. INCOTERMS 2020 Versiyonun Temel Değişiklikleri

Genel olarak INCOTERMS terimlerinin güncellenmesi, çalışmanın birçok yerinde bahsettiğimiz gibi, ticaret dünyasında sürekli devam eden değişikliklerle ilişkilidir. Tarihsel uygulama, terimlerin revize edilmesi için en uygun ve mantıklı sürenin 10 yıl olduğunu göstermiştir. Başka deyişle, 10 yıl boyunca ticaret sektöründe yapılan değişiklikler hukuksal kurallara ve düzenlemelere, somut durumumuzda INCOTERMS terimlerine aykırı hale gelmektedir. Bu da uyumsuzlıklara, davalara ve ticaret süreçlerinin yavaşlamasına yol açmaktadır.

INCOTERMS 2010 versiyonunun revizyonunun bu prensibe dayanmasına rağmen yeni versiyonda önemli değişiklikler yapılmamıştır. Ticaret dünyasında EXW, FAS ve DDP terimlerinin kaldırılması CNI²⁵⁵, DTP²⁵⁶ ve DPP²⁵⁷ terimlerinin getirilmesi beklenmiş; ancak

²⁵² Ronai, 2020: 52.

²⁵³ Piltz, 2020: 23.

²⁵⁴ Piltz, 2020: 24.

²⁵⁵ Cost and Insurance adlı CNI malların bedeli varış limanındaki teslim işlemine kadar meydana gelebilecek tüm riski kapsayan sigorta bedelini de satıcı tarafından üstlenilmesini belirten bir teslim terimidir.

²⁵⁶ Delivered at Terminal Paid adlı DTP kullanılarak satıcı malları terminal tanımına uygun yerlere teslim etmelidir.

²⁵⁷ Delivered at Place Paid adlı DPP İthalat gümrük işlemleri yapılmış olarak geriye kalan tüm risklerin

bu açıdan herhangi bir değişiklik yapılmamış, sadece ve sadece DAT terimi yeniden adlandırılıp DPU terimi ortaya çıkmıştır²⁵⁸.

INCOTERMS 2020 versiyonuna dahil edilen her terimde, ticaret süreçlerine katılan taraflar için açıklayıcı yorumları içeren ve aşağıdaki konuları daha kapsamlı bir şekilde analiz etmeyi amaçlayan "Rehberlik Açıklamaları" eklenmiştir²⁵⁹:

- Verilmiş terim hangi hallerde kullanılmakta;
- Riskler ne zaman ve nerede geçmekte;
- Masraflar taraflar arasında nasıl dağıtılmakta.

Bununla beraber, "Rehberlik Açıklamaları'nın" temel işlevi doğru INCOTERMS terimini seçmek ve ilgili terimi ile mevcut durumu uyumlu hale getirmektir.

En son INCOTERMS versiyonunda önemli değişiklikler yapılmamasına rağmen, INCOTERMS 2020 versiyonunda temel değişiklikler olarak adlandırılacak değişiklikleri inceleyeceğiz. Bu değişiklikler şunlardır:

1. DAT Teriminin DPU Terimi Olarak Yeniden Adlandırılması;
2. FCA Teslim Terimindeki Değişiklikler;
3. CIP Terimi için Sigorta Teminatı Seviyesi Değişikliği;
4. Malların Kendi Taşıma Aracıyla Taşınması;
5. Masrafların Paylaşımı;
6. Gümrük İşlemleri: İhracat, Transit ve İthalat;
7. Güvenlik Gereksinimleri.

3.4.1. DAT Teriminin DPU Terimi Olarak Yeniden Adlandırılması

INCOTERMS 2020 versiyonunda DAT teriminin DPU terimi olarak yeniden adlandırılması iki nedenden kaynaklanmıştır²⁶⁰.

İlk neden INCOTERMS 2010 versiyonunda yer alan DAT ve DAP terimleri arasındaki farklılık konusunda ortaya çıkan karışıklıklardır²⁶¹. Çünkü bu terimler arasındaki temel fark, DAT terimine göre teslim yükümlülüğünün mallar taşıma aracından boşaltılıp belirtilen terminalde alıcıya verildikten sonra yerine getirilmesidir. DAP teriminde ise teslim yükümlülüğü mallar taşıma aracından boşaltılmadan önce alıcıya verilerek yerine getirilmektedir.

ve masrafların hepsinin satıcının üstleneceği terimdir.

²⁵⁸ https://www.altaru.ru/expert_opinion/73746/ (erişim tarihi: 23.02.2021).

²⁵⁹ https://www.altaru.ru/expert_opinion/73746/ (erişim tarihi: 23.02.2021).

²⁶⁰ Piltz, 2020: 10.

²⁶¹ Piltz, 2020: 10.

Söz konusu değişikliğin ikinci nedeni malların tam teslim yeri belirlenirken daha fazla esneklik sağlanmasıdır. Çünkü DPU terimine göre satıcı ve alıcı malların teslim edilmesi konusunda yalnızca belirli bir terminalde değil, herhangi bir yer üzerinde anlaşabilmektedir²⁶².

Diğer bakımlardan DPU 2020 ve DAT 2010 terimleri içerik olarak aynıdır. DPU 2020 satıcıya malları boşaltma yükümlülüğünü getiren tek terimdir²⁶³.

3.4.2. FCA Teslim Terimindeki Değişiklikler

FCA teslim terimi en yaygın INCOTERMS terimidir. Uluslararası ticari sözleşmelerin yaklaşık %40'ı bu terim kullanılarak imzalanmaktadır²⁶⁴. Söz konusu terim alıcıya varış ülkesinde bulunan herhangi bir yerde, örneğin terminalde, limanda, havalimanında malların teslim edilmesine izin vermektedir.

FCA 2020 terimi satıcı tarafından iki olası yerden malların sevk edilmesini sağlamaktadır²⁶⁵: İlk seçenek satıcının sahip olduğu bir yerdir örneğin: deposu, fabrikası, mağazası vb. Satıcı, malları alıcı tarafından belirtilen taşıma aracına fiziksel olarak yüklediğinde teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş sayılmaktadır. İkinci seçenek ise sözleşmede belirtilen ve satıcıya ait olmayan bir yerde, örneğin: liman, terminal havalimanı gibi bir yerde malların teslim edilmesidir²⁶⁶. Bu durumlarda teslim yükümlülüğü mallar taşıyıcının taşıma aracına yüklendikten sonra yerine getirilmiş kabul edilmektedir. Bu hallerde de malların taşıma aracından boşaltılması yükümlülüğü satıcının olmadığı not edilmelidir.

INCOTERMS 2010 versiyonunda FCA terimiyle ilgili sorunlar malların tesliminin deniz yoluyla yapılması durumlarında ve satıcı ve alıcının ödeme yöntemi olarak L/C kullanma üzerine anlaşması hallerinde ortaya çıkmıştır²⁶⁷. Alıcı tarafından malların bedelinin ödenmesi için söz konusu ödeme yöntemi malların alıcıya gönderildiğini ispat eden "Gemide" işaretli bir belgenin varlığını gerektirmektedir. Bu nedenle satıcılar genellikle taşımacılığında kullanılan, satıcıya malları gemiye yükleme yükümlülüğü getiren ve deniz taşıyıcısından satıcıya konşimento vermesini gerektiren FOB teslimini kullanmışlardır.

Yeni FCA 2020 terimi artık, satıcı ve alıcının sözleşmede, alıcının kendi taşıyıcısına "Gemide" işaretli bir konşimentoyu satıcıya vermesine talimatı vereceğini belirtmesine izin

²⁶² Piltz, 2020: 11.

²⁶³ Piltz, 2020: 11.

²⁶⁴ <https://www.eg-online.ru/article/415994/> (erişim tarihi: 25.02.2021).

²⁶⁵ <https://www.eg-online.ru/article/415994/> (erişim tarihi: 25.02.2021).

²⁶⁶ International Chamber of Commerce, 2019: 33.

²⁶⁷ International Chamber of Commerce, 2019: 36.

vermektedir²⁶⁸. INCOTERMS 2020 versiyonunda FCA terimindeki en önemli ve temel değişikliği işte bu imkân oluşturmaktadır.

3.4.3. CIP Terimi için Sigorta Teminatı Seviyesi Değişikliği

Genel olarak, malların taşınması sırasında sigortası INCOTERMS düzenlemelerine tabi değildir. Buna rağmen, terimler listesinde taraflara mal sigortalama yükümlülüğü getiren CIP ve CIF olmak üzere iki terim bulunmaktadır. Bu iki terim, INCOTERMS 2020 versiyonunda da korunmuş; ancak CIP teriminde bazı değişiklikler yapılmıştır.

INCOTERMS 2020 versiyonunda, daha önce INCOTERMS 2010 versiyonunda olduğu gibi, CIF teriminde minimum sigorta teminatının verilmesi gerekmektedir²⁶⁹. Ancak taraflar, istedikleri hallerde, daha yüksek teminatlı sigorta konusunda anlaşabilmektedir.

CIP 2020 teriminin kullanılması durumunda ise satıcı artık malları tüm risklere karşı maksimum teminatlı ve malların değerinin en az %110'u kadar sigorta tutarı ile sigortalamakla yükümlüdür²⁷⁰. INCOTERMS 2010 ve önceki versiyonlar, satıcıya benzer bir yükümlülük getirmemiştir. Ancak, tarafların anlaşması durumunda CIP 2020 teriminin satıcının malları minimum teminatla sigortalamasına izin verdiği de belirtilmelidir.

Bu değişiklik, CIF teriminin genellikle dökme yüklerin deniz yoluyla taşınması için kullanılması gerçeğinden kaynaklanmaktadır. Bu tür yüklerin kilogram başına maliyeti çok düşüktür ve maksimum sigorta teminatı, ürünün nihai fiyatını önemli ölçüde artıracaktır²⁷¹. CIP terimi ise, genellikle maksimum sigorta teminatına ihtiyaç duyulan endüstriyel malların taşınması için kullanılmaktadır. Bu sebeple de burada sigorta teminatının yüksek olması gerekmektedir. Bu duyulan ihtiyaç de INCOTERMS 2020 versiyonunda öngörülen CIP terimi ile giderilmeye çalışılmıştır.

3.4.4. Malların Kendi Taşıma Aracıyla Taşınması

Uluslararası INCOTERMS 2010 terimleri, malların satıcı veya alıcı tarafından kiralanen üçüncü şahıs bir taşıyıcı tarafından taşınacağı varsayımıyla oluşturulmuştur²⁷². Bu versiyonda, satıcı veya alıcı malların taşınması için kendi aracını kullanabildiğinden bir taşıyıcıyı kiralama fiilen gerekli olmadığı durumları göze alınmamıştır. Yeni INCOTERMS

²⁶⁸ <https://uchet.kz/week/inkoterms-2020-izmeneniya-v-usloviyakh-postavki/> (erişim tarihi: 26.02.2021).

²⁶⁹ <https://uchet.kz/week/inkoterms-2020-izmeneniya-v-usloviyakh-postavki/> (erişim tarihi: 27.02.2021).

²⁷⁰ <https://uchet.kz/week/inkoterms-2020-izmeneniya-v-usloviyakh-postavki/> (erişim tarihi: 27.02.2021).

²⁷¹ <https://uchet.kz/week/inkoterms-2020-izmeneniya-v-usloviyakh-postavki/> (erişim tarihi: 28.02.2021).

²⁷² Deloitte, 2020: 35.

2020 versiyonu artık malları teslim etmek veya bir taşıma sözleşmesi yapmak için kendi taşıma aracı kullanılabilecek durumları dikkate almaktadır²⁷³.

3.4.5. Masrafların Paylaşımı

INCOTERMS 2020 versiyonunda, önceki versiyonlardan farklı olarak, malların satışları ile ilgili tüm masraflar her bir terim için A9/B9 "Masrafların Paylaşımı" hükümlerinde belirlenmiştir²⁷⁴. Bu değişikliğin amacı, satışlarda katılan taraflara somut bir hükümde tüm masrafların listesini sunmaktır. Böylece satıcı ve alıcı masraflar konusunda INCOTERMS 2020 versiyonunun terimlerine göre her birinin yükümlü olacağı masraf hakkında daha ayrıntılı bilgi sahibi olmaktadır.

3.4.6. Gümrük İşlemleri: İhracat, Transit ve İthalat

INCOTERMS 2020 versiyonu, hangi tarafın, sınırda gümrükleme ve gümrük formalitelerini, masraf ve riskleri üstlenerek yürütmekten sorumlu olduğunu daha net bir şekilde açıklamaktadır.

Ayrıca, ilk kez 2020 yılının versiyonuna transit mallara dahil işlemler de eklenmiştir²⁷⁵. Transit halindeki malların işlemleri ile ilgili kurala göre teslim yerine taşıma riskini üstlenen tarafa sorumluluk yüklenmiştir. Bu nedenle EXW, FCA, FAS, FOB, CPT, CFR, ve CIP INCOTERMS 2020 terimlerinde taşıma riskinin transfer edildiği gümrükteki sorumluluk alıcıya aittir. Bununla beraber, 2020 yılın versiyonunun her bir teriminin A7/B7 hükmü taraflara, ihracat gümrükleme işlemlerinde herhangi bir güvenlik formalitesine uyma ve birbirlerine ihracat/ithalat veya transit ile ilgili gümrük formalitelerini gerçekleştirmek için gerekli herhangi bir belge veya bilgiyi elde etmesine yardımcı olma yükümlülükleri getirmektedir.

3.4.7. Güvenlik Gereksinimleri

INCOTERMS 2020 versiyonunda taşıma aracının güvenliği mesela konteynerlerin zorunlu muayenesi yeni norm haline gelmiştir.

INCOTERMS 2020 versiyonunda yer alan her bir terimin A4/B4 hükmü satıcıya, alıcının malların taşınmasını organize edebilmesi amacıyla teslim noktasına kadar taşımayla ilgili güvenlik gereksinimlerine uymasını ve alıcıya güvenlik gereksinimlerine ilişkin her türlü bilgiyi sağlama yükümlülüğü getirmektedir²⁷⁶.

²⁷³ Deloitte, 2020: 37.

²⁷⁴ Deloitte, 2020: 31.

²⁷⁵ Deloitte, 2020: 31.

²⁷⁶ Deloitte, 2020: 35.

Bununla beraber INCOTERMS 2020 versiyonunda güvenliğe yapılan atıfların genel olduğu, siber güvenlik veya diğer güvenlik biçimlerine özel bir atıf olmadığı not alınmalıdır.

3.5. INCOTERMS 2010 ve INCOTERMS 2020 Versiyonların Terimlerinin

Karşılaştırılması

INCOTERMS 2020 versiyonunda temel bir değişiklik yapılmamış olsa da, INCOTERMS 2020 versiyonunun güncellenmesinin nedenlerini daha daha gösterimli kılmak için INCOTERMS 2010 ve INCOTERMS 2020 versiyonlarında bulunan terimlerinin temel noktalarını karşılaştırmanın gerekli olduğunu düşünmekteyiz. Tablo 3.25-3.35'da, her iki versiyonun terimlerinin en önemli konularını karşılaştırılmaktadır.

3.5.1. EXW 2010 vs EXW 2020

Tablo 3.25. EXW 2010 ve EXW 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması

EXW 2010	EXW 2020
1. Tüm taşıma türleri için kullanılmaktadır; 2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmemektedir; 3. Satıcı malları kendi iş yerinde, alıcıya teslim etmektedir; 4. Alıcı ihracat, transit ve ithalat gümrük formalitelerini yerine getirmektedir; 5. Malların alıcının taşıma aracına yüklenmeyerek teslim edildiği andan kayıp ve hasar riskleri satıcıdan alıcıya geçmektedir.	1. Tüm taşıma türleri için kullanılmaktadır; 2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmektedir; 3. Satıcı malları kendi iş yerinde, alıcıya teslim etmektedir; 4. Alıcı ihracat, transit ve ithalat gümrük formalitelerini yerine getirmektedir; 5. Malların alıcının taşıma aracına yüklenmeyerek teslim edildiği andan kayıp ve hasar riskleri satıcıdan alıcıya geçmektedir.

Kaynak: Ramberg, J. (2011). *ICC Guide to Incoterms 2010* & International Chamber of Commerce, (2019). *Incoterms® 2020*

Tablo 3.25'ya göre INCOTERMS 2010 ve INCOTERMS 2020 versiyonların EXW terimleri neredeyse aynı olduğunu söylemek mümkündür. Esas fark, kendi taşıma aracının kullanılması konusunda bulunmaktadır. EXW 2020 artık kendi araçla malların taşınması izin vermektedir. Bununla beraber kullanıcılar için yeni versiyon eski versiyondan daha geniş ve

daha net “Rehberlik açıklamaları” içermektedir. EXW 2020 teriminde, alıcının malların taşınmasını organize edilmesi için satıcının, masrafları alıcıya ait olmak üzere, güvenlik gereksinimleri ve ilgili bilgileri sağlaması gerektiğini belirlenmiştir. Ayrıca satıcının, ihracat, transit ve ithalat ülkelerinin gerektirdiği gümrük formalitelerine ilişkin belge ve bilgilerin alması konusunda alıcının talebi, masrafları ve riskleri üzerine yardımcı olması gerektiği de belirlenmiştir.

3.5.2. FCA 2010 ve FCA 2020

Tablo 3.26. FCA 2010 ve FCA 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması

FCA 2010	FCA 2020
1. Tüm taşıma türleri için kullanılmaktadır; 2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmemektedir; 3. Satıcı malları iki şekilde teslim edebilmektedir: • Satıcı malları kendi tesislerinde alıcı tarafından tayin edilen taşıma aracına yükleyerek teslim edilmektedir; • Satıcı malları, kendi tesislerinde değil, kararlaştırılan başka bir yerde boşaltmaya hazır şekilde alıcının ya da alıcı tarafından tayin edilen diğer kişinin tassarufuna bırakarak teslim etmektedir; 4. Satıcı "gemide" işaretli bir konşimento alamamaktadır; 5. Satıcı ihracat gümrük formaliteleri gerçekleştirmektedir; 6. Alıcı, transit ve ithalat gümrük formalitelerini tamamlamaktadır;	1. Tüm taşıma türleri için kullanılmaktadır; 2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmektedir; 3. Satıcı malları iki şekilde teslim edebilmektedir: • Satıcı malları kendi tesislerinde alıcı tarafından belirlenen bir taşıma aracıyla yüklediğinde mallar teslim edilmektedir; • Satıcı malları kendi tesislerinde değil, kararlaştırılan başka bir yerde boşaltmaya hazır şekilde alıcının ya da alıcı tarafından belirlenen diğer kişinin tassarufuna bıraktığında mallar teslim edilmektedir. 4. Satıcı "gemide" işaretli bir konşimento alabilmektedir; 5. Satıcı ihracat gümrük formaliteleri gerçekleştirmektedir; 6. Alıcı, transit ve ithalat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 7. Malların kayıp ve hasar riskleri ve

7. Malların kayıp ve hasar riskleri ve masrafları, kararlaştırılan yerde alıcıya teslim edildiği anda satıcıdan alıcıya geçmektedir.	masraflar, kararlaştırılan yerde alıcıya teslim edildiği anda satıcıdan alıcıya geçmektedir.
--	--

Kaynak: Ramberg, J. (2011). *ICC Guide to Incoterms 2010* & International Chamber of Commerce, (2019). *Incoterms® 2020*

FCA 2010 ve FCA 2020 terimleri arasında büyük farklılıklar bulunmamaktadır. Ancak FCA 2010 teriminin aksine FCA 2020 terimine göre satıcı alıcı tarafından tayin eden taşıyıcının düzenlediği "gemide" işaretli bir konşimentonun alma imkanına sahiptir. Dolayısıyla alıcının taşıyıcı aracılığıyla satıcıya "gemide" işaretli bir konşimento gönderme yükümlülüğü dışında, satıcının ve alıcının yükümlülükleri aynıdır. Yeni versiyon ayrıca, satıcı veya alıcıya ait olduğu taşıma aracını kullanma olasılığını getirmiştir. FCA 2020 teriminde kullanıcılar için ek "Rehberlik açıklamalar" yer almaktadır, örneğin: Satıcı, alıcının talebi masrafları ve riskleri üzerine, alıcının taşımayı organize etmek için ihtiyaç duyabileceği güvenlik gereksinimleri ve tüm bilgileri sağlamalıdır.

3.5.3. CPT 2010 ve CPT 2020

Tablo 3.27. CPT 2010 ve CPT 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması

CPT 2010	CPT 2020
1. Tüm taşıma türleri için kullanılmaktadır;	1. Tüm taşıma türleri için kullanılmaktadır;
2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmemektedir;	2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmektedir;
3. Satıcı malları kararlaştırılan yerde satıcı tarafından kiralanan taşıyıcıya teslim etmektedir;	3. Satıcı malları kararlaştırılan yerde satıcı tarafından kiralanan taşıyıcıya teslim etmektedir;
4. Satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere varış yerine taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlüdür;	4. Satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere varış yerine taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlüdür;
5. Satıcı ihracat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir;	5. Satıcı ihracat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir;
6. Alıcı transit ve ithalat gümrük	6. Alıcı transit ve ithalat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir;

formalitelerini gerçekleştirmektedir;	7. Malları varış yerinde boşaltma masrafları alıcı tarafından karşılanmaktadır;
7. Malları varış yerinde boşaltma masrafları alıcı tarafından karşılanmaktadır;	8. Malların taşıma aracına yüklenmesiyle oluşan kayıp ve hasar riskleri alıcıya aittir.
8. Malların taşıma aracına yüklenmesiyle oluşan kayıp ve hasar riskleri alıcıya aittir.	

Kaynak: Ramberg, J. (2011). *ICC Guide to Incoterms 2010* & International Chamber of Commerce, (2019). *Incoterms® 2020*

Tablo 3.27, CPT 2010 ve CPT 2020 terimleri arasında önemli bir fark olmadığını göstermektedir. İstisnalar, kendi taşıma aracının kullanılması ve CPT 2020 terimine eklendiği "Rehberlik Açıklamalar" konularıdır. "Rehberlik Açıklamalar'ın" örneği, satıcı, talep ve masraflar alıcıya ait olmak üzere, alıcıya ithalat ve transit izinleri alma konusunda yardımcı olmalıdır vb.

3.5.4. CIP 2010 ve CIP 2020

Tablo 3.28. CIP 2010 ve CIP 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması

CIP 2010	CIP 2020
1. Tüm taşıma türleri için kullanılmaktadır;	1. Tüm taşıma türleri için kullanılmaktadır;
2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmemektedir;	2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmektedir;
3. Satıcı malları kararlaştırılan yerde satıcı tarafından kiralanan taşıyıcıya teslim etmektedir;	3. Satıcı malları kararlaştırılan yerde satıcı tarafından kiralanan taşıyıcıya teslim etmektedir;
4. Satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere varış yerine taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlüdür;	4. Satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere varış yerine taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlüdür;
5. Satıcı, teslim yerinden varış yerine kadar malların taşınması sırasında	5. Satıcı, teslim yerinden varış yerine kadar malların taşınması sırasında kayıp ve hasar riskleri kapsayan

kayıp ve hasar riskleri kapsayan asgari teminatlı sigorta saylamalıdır; 6. Satıcı, ihracat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 7. Alıcı transit ve ithalat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 8. Malları varış yerinde boşaltma masrafları alıcı tarafından karşılanmaktadır. 9. Malların taşıma aracına yüklenmesiyle oluşan kayıp ve hasar riskleri alıcıya aittir.	maksimum teminatlı sigorta saylamalıdır; 6. Satıcı, ihracat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 7. Alıcı transit ve ithalat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 8. Malları varış yerinde boşaltma masrafları alıcı tarafından karşılanmaktadır. 9. Malların taşıma aracına yüklenmesiyle oluşan kayıp ve hasar riskleri alıcıya aittir.
--	--

Kaynak: Ramberg, J. (2011). *ICC Guide to Incoterms 2010* & International Chamber of Commerce, (2019). *Incoterms® 2020*

Birkaç değişiklik dışında, CIP 2010 ve CIP 2020 terimleri aynıdır. İlk fark, sigorta konusundaki değişikliktir. CIP 2010 terimine göre, satıcı malları minimum teminatla sigortalarken, CIP 2020 terimi maksimum teminat gerektirmektedir. Ayrıca Kendi taşıma aracını kullanımında da bir değişiklik yapılmıştır. CIP 2020 terimine aşağıdaki gibi "Rehberlik Açıklamara" da eklenmiştir: satıcı, malları teslimat yerinden varış yerine kadar malların taşınması sırasında tüm güvenlik gereksinimlerine uymalıdır; Satıcı, talep ve masraflar alıcıya ait olmak üzere, alıcıya ithalat ve transit izinleri alma konusunda yardımcı olmalıdır.

3.5.5. DAP 2010 ve DAP 2020

Tablo 3.29. DAP 2010 ve DAP 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması

DAP 2010	DAP 2020
1. Tüm taşıma türleri için kullanılmaktadır; 2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmemektedir; 3. Teslim ve varış yerleri aynıdır;	1. Tüm taşıma türleri için kullanılmaktadır; 2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmektedir; 3. Teslim ve varış yerleri aynıdır; 4. Satıcı, alıcıya malları kararlaştırılan

4. Satıcı, alıcıya malları kararlaştırılan teslim/varış yerinde boşaltmaya hazır halde teslim etmektedir;	teslim/varış yerinde boşaltmaya hazır halde teslim etmektedir;
5. Satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere teslim/varış yerine kadar taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlüdür;	5. Satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere teslim/varış yerine kadar taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlüdür;
6. Satıcı tüm transit ve ihracat gümrük işlemlerini gerçekleştirmektedir;	6. Satıcı tüm transit ve ihracat gümrük işlemlerini gerçekleştirmektedir;
7. Malları teslim/varış yerinde boşaltma masrafları alıcı tarafından karşılanmaktadır.	7. Malları teslim/varış yerinde boşaltma masrafları alıcı tarafından karşılanmaktadır.

Kaynak: Ramberg, J. (2011). *ICC Guide to Incoterms 2010* & International Chamber of Commerce, (2019). *Incoterms® 2020*

Tablo 3.29 DAP 2010 ve DAP 2020 terimleri arasında önemli bir fark olmadığını açıkça göstermektedir. Önemsiz değişiklikler, kendi taşıma aracını kullanma konusu ve "Rehberlik Açıklamalar'ın" eklenmesidir. "Rehberlik Açıklamalar'ın" örnekler şudur: Satıcı, malların teslim/varış yerine kadar taşınması sırasında tüm güvenlik gereksinimlerine uymalıdır; Satıcı, talep ve masraflar alıcıya ait olmak üzere, alıcıya ithalat izni alma konusunda yardımcı olmalıdır, vb.

3.5.6. DAT 2010 ve DPU 2020

Tablo 3.30. DAT 2010 ve DPU 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması

DAT 2010	DPU 2020
1. Tüm taşıma türleri için kullanılmaktadır;	1. Tüm taşıma türleri için kullanılmaktadır;
2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmemektedir;	2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmektedir;
3. Teslim ve varış yerleri aynıdır;	3. Teslim ve varış yerleri aynıdır;
4. Satıcı malları teslim/varış yerinde kararlaştırılan "terminalde" teslim etmektedir;	4. Satıcı malları alıcı tarafından belirlenen teslim/varış "yerinde" teslim etmektedir;
	5. Satıcı malları teslim/varış yerinde

5. Satıcı malları teslim/varış yerinde taşıma aracından boşaltmaktadır;	taşıma aracından boşaltmaktadır;
6. Satıcı tüm transit ve ihracat gümrük işlemlerini gerçekleştirmektedir;	6. Satıcı tüm transit ve ihracat gümrük işlemlerini gerçekleştirmektedir;
7. Alıcı tüm ithalat gümrük işlemlerini gerçekleştirmektedir.	7. Alıcı tüm ithalat gümrük işlemlerini gerçekleştirmektedir.

Kaynak: Ramberg, J. (2011). *ICC Guide to Incoterms 2010* & International Chamber of Commerce, (2019). *Incoterms® 2020*

Öncelikle, DAT 2010 teriminin INCOTERMS 2020 versiyonunda DPU terimi olarak adlandırıldığı belirtilmelidir. DAT 2010 terimi satıcının taşıma sözleşmesi yapmasını ve malları alıcı tarafından belirlenen teslim/varış yerindeki terminalde boşaltarak teslim etmesini, gerektirmektedir. Terminal, depo, konteyner terminali, demir yolu terminali, hava yolu yük terminali anlamına gelebilmektedir. 2020 DPU 2020 terimi satıcının taşıma sözleşmesi yapmasını ve alıcı tarafından belirlenen teslim/varış yerindeki herhangi bir noktada malları boşaltarak teslim etmesini gerektirmektedir.

Yukarıda bahsedilen farklılığa ek olarak, kendi taşıma aracının kullanılması konusunda değişiklik yapılmış ve DPU 2020 teriminde, satıcının, malların taşınması sırasında tüm güvenlik gereksinimlerine uyması gerektiği; Satıcının, talep ve masraflar alıcıya ait olmak üzere, alıcıya ithalat izni alınma konusunda yardımcı olması gerektiği vb. gibi "Rehberlik Açıklamalar" eklenmiştir.

3.5.7. DDP 2010 ve DDP 2020

Tablo 3.31. DDP 2010 ve DDP 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması

DDP 2010	DDP 2020
1. Tüm taşıma türleri için kullanılmaktadır;	1. Tüm taşıma türleri için kullanılmaktadır;
2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmemektedir;	2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmektedir;
3. Teslim ve varış yerleri aynıdır;	3. Teslim ve varış yerleri aynıdır;
4. Satıcı malları kararlaştırılan teslim/varış yerinde teslim etmektedir;	4. Satıcı malları kararlaştırılan teslim/varış yerinde teslim etmektedir;
5. Satıcı tüm ihracat, transit ve ithalat gümrük işlemlerini	

gerçekleştirmektedir; 6. Malları varış yerinde boşaltma masrafları alıcı tarafından karşılanmaktadır; 7. malların kayıp ve hasar riskleri ve tüm masrafları teslim/varış yerinde satıcıdan alıcıya geçmektedir.	5. Satıcı tüm ihracat, transit ve ithalat gümrük işlemlerini gerçekleştirmektedir; 6. Malları varış yerinde boşaltma masrafları alıcı tarafından karşılanmaktadır; 7. Malların kayıp ve hasar riskleri ve tüm masrafları teslim/varış yerinde satıcıdan alıcıya geçmektedir.
--	---

Kaynak: Ramberg, J. (2011). *ICC Guide to Incoterms 2010* & International Chamber of Commerce, (2019). *Incoterms® 2020*

DDP 2010 ve DDP 2020 terimleri içerik olarak farklılık göstermemektedir. DDP 2010 teriminin aksine, DDP 2020 terimi, tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin vermektedir. Bununla beraber taraflara önerilerde bulunmak için. "Rehberlik Açıklamalar" da eklenmiştir.

3.5.8. FAS 2010 ve FAS 2020

Tablo 3.32. FAS 2010 ve FAS 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması

FAS 2010	FAS 2020
1. Sadece deniz ve iç su taşımaları için kullanılmaktadır; 2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmemektedir; 3. Satıcı alıcıya malları kararlaştırılan yükleme limanında geminin yanına koyarak teslim etmektedir; 4. Satıcı ihracat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 5. Alıcı, transit ve ithalat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 6. Mallar kararlaştırılan yükleme	1. Sadece deniz ve iç su taşımaları için kullanılmaktadır. 2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmektedir; 3. Satıcı alıcıya malları kararlaştırılan yükleme limanında geminin yanına koyarak teslim etmektedir; 4. Satıcı ihracat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 5. Alıcı, transit ve ithalat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 6. Mallar kararlaştırılan yükleme limanında alıcı tarafından kiraladığı

limanında alıcı tarafından kiraladığı geminin yanında alıcıya teslim edildiği anda kayıp ve hasar riskleri satıcıdan alıcıya geçmektedir.	geminin yanında alıcıya teslim edildiği anda kayıp ve hasar riskleri satıcıdan alıcıya geçmektedir.
---	--

Kaynak: Ramberg, J. (2011). *ICC Guide to Incoterms 2010* & International Chamber of Commerce, (2019). *Incoterms® 2020*

INCOTERMS 2020 versiyonu güncelenme sürecinde, tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmesi ve alıcın, malların varış yerine taşınması sırasında tüm güvenlik gereksinimlerine uyması gerektiği, alıcının, talep ve masraf satıcıya ait olmak üzere, satıcıya ihracat izni alma konusunda yardımcı olması gerektiği vb. gibi "Rehberlik Açıklamalar" eklenmesi dışında, FAS teriminde herhangi bir değişiklik yapmamıştır.

3.5.9. FOB 2010 ve FOB 2020

Tablo 3.33. FOB 2010 ve FOB 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması

FOB 2010	FOB 2020
1. Sadece deniz ve iç su taşımaları için kullanılmaktadır. 2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmemektedir; 3. Satıcı masrafları kendisine ait olmak üzere alıcıya malları kararlaştırılan yükleme limanında alıcı tarafından kiraladığı gemide yerleştirerek teslim etmektedir; 4. Satıcı ihracat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 5. Alıcı, transit ve ithalat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 6. Mallar kararlaştırılan yükleme limanında satıcı tarafından kiraladığı gemide alıcıya teslim edildiği anda kayıp ve hasar riskleri satıcıdan alıcıya	1. Sadece deniz ve iç su taşımaları için kullanılmaktadır; 2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmektedir; 3. Satıcı masrafları kendisine ait olmak üzere alıcıya malları kararlaştırılan yükleme limanında alıcı tarafından kiraladığı gemide yerleştirerek teslim etmektedir; 4. Satıcı ihracat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 5. Alıcı, transit ve ithalat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir;

geçmektedir.	6. Mallar kararlaştırılan yükleme limanında satıcı tarafından kiraladığı gemide alıcıya teslim edildiği anda kayıp ve hasar riskleri satıcıdan alıcıya geçmektedir.
--------------	---

Kaynak: Ramberg, J. (2011). *ICC Guide to Incoterms 2010* & International Chamber of Commerce, (2019). *Incoterms® 2020*

FOB 2010 ve FOB 2020 terimleri birkaç farklılık hariç olmak üzere aynıdır. Bu farklılıklar, kendi taşıma aracının kullanılmasına izin verilmesi ve Satıcının, malların varış yerine kadar taşınması sırasında tüm güvenlik gereksinmelerine uyması gerektiği, Alıcının, talep ve masraflar satıcıya ait olmak üzere, satıcıya ihracat izni alma konusunda yardımcı olması gerektiği vb. gibi "Rehberlik Açıklamalar'ın" eklenmesidir.

3.5.10. CFR 2010 ve CFR 2020

Tablo 3.34. CFR 2010 ve CFR 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması

CFR 2010	CFR 2020
1. Sadece deniz ve iç su taşımaları için kullanılmaktadır; 2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmemektedir; 3. Satıcı malları masrafları kendisine ait olmak üzere kararlaştırılan yükleme limanında satıcı tarafından kiraladığı gemide koyarak teslim etmektedir; 4. Satıcı masrafları kendisine ait olmak üzere varış limanına taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlüdür; 5. Satıcı, ihracat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 6. Alıcı transit ve ithalat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 7. Malların varış limanında boşaltılması	1. Sadece deniz ve iç su taşımaları için kullanılmaktadır; 2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmektedir; 3. Satıcı malları masrafları kendisine ait olmak üzere kararlaştırılan yükleme limanında satıcı tarafından kiraladığı gemide koyarak teslim etmektedir; 4. Satıcı masrafları kendisine ait olmak üzere varış limanına taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlüdür; 5. Satıcı, ihracat gümrük

ile ilgili masrafları alıcı tarafından karşılanmaktadır.	formalitelerini gerçekleştirmektedir. 6. Alıcı transit ve ithalat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 7. Malların varış limanında boşaltılması ile ilgili masrafları alıcı tarafından karşılanmaktadır.
--	---

Kaynak: Ramberg, J. (2011). *ICC Guide to Incoterms 2010* & International Chamber of Commerce, (2019). *Incoterms® 2020*

Tablo 3.34'e göre CFR 2010 ve CFR 2020 terimleri arasında önemli değişiklikler yer almamaktadır. CFR 2010 teriminden farklı olarak CFR 2020 teriminde kendi taşıma aracının kullanılmasına izin verilme ve sarıcının, malların varış yerine kadar taşınması sırasında tüm güvenlik gereksinimlerine uyması gerektiği, alıcının, talep ve masraflar satıcıya ait olmak üzere, satıcıya ihracat izni alma konusunda yardımcı olması gerektiği vb. gibi "Rehberlik Açıklamalar" eklenmiştir.

3.5.11. CIF 2010 ve CIF 2020

Tablo 3.35. CIF 2010 ve CIF 2020 Terimlerinin Karşılaştırılması

CIF 2010	CIF 2020
1. Sadece deniz ve iç su taşımaları için kullanılmaktadır;	1. Sadece deniz ve iç su taşımaları için kullanılmaktadır;
2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmemektedir;	2. Tarafların kendi araçlarını kullanmalarına izin verilmektedir;
3. Satıcı alıcıya malları kararlaştırılan yükleme limanında satıcı tarafından kiralandığı gemide teslim etmektedir;	3. Satıcı alıcıya malları kararlaştırılan yükleme limanında satıcı tarafından kiralandığı gemide teslim etmektedir;
4. Satıcı masrafları kendisine ait olmak üzere varış limanına taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlüdür;	4. Satıcı masrafları kendisine ait olmak üzere varış limanına
5. Satıcı, malların yükleme limanından varış limanına kadar taşınması	

sırasında kayıp ve hasar risklerini kapsayan asgari teminatlı sigortayı sağlamakla yükümlüdür; 6. Satıcı, ihracat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 7. Alıcı transit ve ithalat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 8. Varış limanında malların boşaltılmasına ilişkin masraflar alıcı tarafından karşılanmaktadır.	taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlüdür; 5. Satıcı, malların yükleme limanından varış limanına kadar taşınması sırasında kayıp ve hasar risklerini kapsayan asgari teminatlı sigortayı sağlamakla yükümlüdür; 6. Satıcı, ihracat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 7. Alıcı transit ve ithalat gümrük formalitelerini gerçekleştirmektedir; 8. Varış limanında malların boşaltılmasına ilişkin masraflar alıcı tarafından karşılanmaktadır.
---	---

Kaynak: Ramberg, J. (2011). *ICC Guide to Incoterms 2010* & International Chamber of Commerce, (2019). *Incoterms® 2020*

Tablo 3.35, CIF 2020 teriminde, kendi aracının kullanılması konusu ve satıcının, malların varış yerine taşınması sırasında tüm güvenlik gereksinimlerine uyması gerektiği, alıcının, talep ve masraflar satıcıya ait olmak üzere, satıcıya ihracat izni alma konusunda yardımcı olması gerektiği vb. gibi "Rehberlik Açıklamalar" dışında önemli değişiklikler yapılmadığı göstermektedir.

SONUÇ

Çalışmada yapılan araştırma sürecinde çeşitli literatürlerden elde edilen bilgilere dayanarak sonraki sonucu çıkarabilmekteyiz:

Uluslararası ticaret, uluslararası ekonomik ilişkilerin en erken ve nispeten yaygın biçimidir. Rolü, insanoğlunun gelişmesinin tüm aşamalarında önemli olmuştur ve gelecekte de, büyük olasılıkla, devletlerin ekonomilerinin lokomotifi olmaya devam edecektir.

XX yüzyılın başında, I Dünya Savaşı'ndan sonra ulaşım ve iletişim teknolojilerinin gelişmesi sonucunda, uluslararası düzeyde artan ticari faaliyetlerde bulunan fiziksel ve tüzel kişilerin ilişkilerinde ticaret süreçlerini engelleyen belirsizlikler, uyuşmazlıklar ve hukuksal davaların sayısını azaltmak amacıyla Uluslararası ticaretin yeknesaklaştırılma ihtiyacı gündeme getirilmiştir. Bu yeknesaklığı bir uluslararası hukuk sisteminin oluşturulması anlamına gelmiştir.

Uluslararası ticaret örgütleri, uluslararası ticari ilişkileri düzenleyen birleşik bir hukuk sistemi oluşturma sürecinde önemli bir rol oynamıştır. Bu örgütlerden biri 1919 yılında, Paris'te kurulan ICC'dir.

Geçtiğimiz yüzyılın 20'li yıllarda ICC, yaklaşık 40 ülkede kullanılan ticaret terimleri üzerine 2 kapsamlı araştırma gerçekleştirmiştir. Araştırmalar , yaygın olarak kullanılan 6 terim göstermiş, sonuç olarak 1936 yılında ICC, ilk ticaret terimleri derlemesi olan INCOTERMS yayınlamıştır.

INCOTERMS, satıcı ve alıcıya malların teslim edilmesi ve taşınmasında ortaya çıkan masraflar, riskler ve sigorta yükümlülüklerinin yanı sıra gümrük vergileri ve diğer ek yükümlülükleri yükleyen satış sözleşmesinde kullanılan uluslararası standart ticari terimlerdir. Uluslararası ticarete, özellikle mal teslim alanında yapılan değişikliklere uygun olara, ICC bu terimleri periyodik olarak revize etmektedir. 1936 yılından günümüze 9 revizyon yapılmıştır.

INCOTERMS'nin ilk revizyonu 1953'te gerçekleşmiştir. II. Dünya Savaşı'nın sona ermesinden sonra, demir yolu taşımacılığının önemi artmış, bu nedenle mevcut ihtiyaçları karşılamak için ilgili terimlerin uygulamaya girmesi gerekli hale gelmiş ve INCOTERMS'nin güncellenmiş versiyonuna üç yeni DCP, FOR ve FOT terimi eklenmiştir.

INCOTERMS'nin ikinci revizyonu 1967 yılında, 1953 yılından uluslararası ticari faaliyetlerde satıcıdan alıcıya mal teslim edilmesi sürecinde tarafların yükümlülüklerinin dağılımının yönelik yapılan değişikliğe dayanarak gerçekleşmiştir.

INCOTERMS'nin 1976 yılında güncelenmesinin nedeni, hava yolu taşımalarının hacminin büyümesi olmuştur. Sonuç olarak, FOB Airport teslim terimi listesine eklenmiştir.

1980 yılının revizyonu ise, konteyner taşımacılığıyla ilişkisidir. Ek olarak, INCOTERMS'ne FRC ve CIP terimleri eklenmiştir. Ayrıca, INCOTERMS terimlerinin her 10 yılda revize edilmesi gerek olduğu tanımlanmıştır.

1990 yılındaki beşinci revizyon sonucunda INCOTERMS'ne getirilen hükümlere göre, taraflar birbirlerine elektronik ileti şeklinde belgeler teslim edebilmektedir. INCOTERMS 1990 versiyonunun güncellenmesinde taşıma sektöründeki yenilikleri, özellikle de birden fazla taşıma aracıyla mal taşınmasının mümkün hale geldiği gerçeğini gözönüne alınmıştır. Ayrıca yapısal değişiklik da yapılarak terimler E, F, C ve D gruplara ayrılmıştır.

2000 yılının revizyonunda, terimlerin anlaşılmasını kolaylaştırmak için içeriğine odaklanmıştır. Bununla beraber gümrük ve yükleme-boşaltma işlemlerine ilişkin yeni düzenlemeler de getirilmiştir.

2010 yılında yapılan güncelleme sonucunda yapısal değişiklikler yapılmıştır. D grubunun 4 terimi 2 terim halinde birleştirilmiş. Ayrıca, terimlerin taşıma türlerine göre gruplandırma ilkesi de getirilmiştir. Bu ilkeye göre terimler tüm taşıma türlerine uygun ve yalnızca deniz ve iç su yolu taşımalarına uygun terimler olarak ayrılmıştır. INCOTERMS 2010 versiyonun bir diğer değişiklik, onu hem uluslararası hem de ulusal ticarete kullanma olasılığıdır. Aynı versiyonda, elektronik belgelerinin kağıt belgeleriyle aynı etkiye sahip olduğunu da açıkça belirtilmiştir.

INCOTERMS terimleri, satış sözleşmesinde sadece ve sadece fiziksel malların satışları durumunda kullanılmakta ve aşağıdaki konularla ilgili olarak tarafların yükümlülüklerini, risklerini ve masraflarını düzenlemektedir:

- Malların teslim edilmesi;
- Malların varış yerine taşınması;
- İhracat, ithalat ve transit ile ilgili gümrük prosedürleri;
- Malların paketlenmesi;
- CIP ve CIF terimlerinde malların sigortalanması.

Satış sözleşmesi ile düzenlenen aşağıdaki konular INCOTERMS kapsamına dahil değildir:

- Sözleşme şekli;
- Mülkiyet geçişi;
- Ödeme şekli;
- Taşıma sözleşmesi;
- Sigorta sözleşmesi;
- Davaların çözümü.

Hem satıcı hem de alıcı için satış sözleşmesinin mümkün olduğunca etkili ve karlı olması için temel koşullardan biri doğru INCOTERMS terimini seçmektir. Doğru INCOTERMS seçimini etkileyen faktörler aşağıdaki gibi tanımlanmıştır:

- Taşıma şekli;
- Risk değerlendirmesi;
- Masraflar;
- Zaman;
- Mal tipi;
- Varış ülkesi;
- Ödeme şekli.

INCOTERMS'nin en son versiyonu 2019 yılında oluşturulup 1 Ocak 2020 yılında yürürlüğe girmiştir. Önceki versiyonlar gibi INCOTERMS 2020 de ticari uygulamada sıklıkla kullanılan terimleri uluslararası ve ulusal ticaret hukuk sistemleriyle yorumlamayı amaçlamaktadır.

INCOTERMS 2020 versiyonu herhangi bir yapısal değişikliğe uğramamıştır ve 2010 versiyonu gibi, 11 terim iki gruba ayrılmıştır: tüm taşıma türleri için terimler ve yalnızca deniz ve iç su taşımaları için terimler.

2020 yılının versiyonu esaslı değişikliklere uğramamış olsa da, önceki versiyona kıyasla 7 ana farklılık vardır:

- DAT terimi, iki nedenden dolayı DPU terimi ile değiştirilmiştir. İlk neden, INCOTERMS 2010 versiyonunda yer alan DAT ve DAP terimleri arasındaki farklılıklar üzerindeki kafa karışıklığıdır. İkinci neden, DPU terimi aracılığıyla malların teslim sürecini planlamada daha fazla esnekliktir, çünkü DPU terimine göre, satıcı ve alıcı yalnızca belirli bir terminalde değil, herhangi bir yerde malların teslim edilmesi üzerinde anlaşabilmektedir.
- Satıcının taşıyıcısı tarafından düzenlenen "gemide" işaretli konşimento satıcının almasına izin veren FCA teriminde yapılan bir değişiklik.
- CIP teriminde sigorta teminatı dair bir değişiklik. CIP 2010'dan farklı olarak, satıcının malları maksimum teminatlı bir sigorta yapma yükümlülüğü taşımasını ifade etmektedir.
- Malların kendi taşıma araçlarıyla taşınması. INCOTERMS 2020 versiyonuna göre, taraflar kendi taşıma araçlarını kullanabilmekte ve üçüncü bir şahsın katılımıyla malları taşıma yükümlülüğüne sahip değildirler.
- Masraflar paylaşımı konusundaki değişiklik, önceki versiyonlardan farklı

olarak INCOTERMS 2020 versiyonunun, malların satışıyla ilgili tüm maliyetlerin her terim için A9/B9 "Masraf Paylaşımı" hükmünde tanımlanmış olmasından kaynaklanmaktadır.

- Gümrük prosedürlerinde yapılan değişiklikler. INCOTERMS 2020 , malların transiti için gümrük prosedürlerini yerine getirme yükümlülüğünün taraflar arasında dağıtılmasına ilişkin transit prosedürlerini ilk ele alan versiyondur.
- Güvenlik gereksinimlerinin eklenmesi. INCOTERMS 2020 versiyonun her bir terimi, satıcıya malları teslim yerine kadar taşıma sırasında güvenlik gereksinimlerine uyma yükümlülüğü ve alıcıya güvenlik gereksinimleriyle ilgili her türlü bilgiyi satıcıya sağlama yükümlülüğünü getirmiştir.

Önceki versiyonda olduğu gibi INCOTERMS 2020 versiyonunda da her terim için satıcı ve alıcının yükümlülüklerini tanımlayan 10 hüküm bulunmaktadır. Bu hükümler şunlardır:

- Genel Yükümlülükler (A1/B1);
- Teslim Etme/Teslim Alma (A2/B2);
- Risk Geçişi (A3/B3);
- Taşıma (A4/B4);
- Sigorta (A5/B5);
- Teslim/Taşıma Belgesi (A6/B6);
- İhracat/İthalat için Gereken Gümrük İşlemleri (A7/B7);
- Kontrol/Paketleme/Etiketleme (A8/B8);
- Masrafların Paylaşımı (A9/B9);
- İhbarlar (A10/B10).

İşlediğimiz çeşitli literatürlerden elde edilen bilgilere dayanarak, çalışmada sunulan gereç, aşağıdaki INCOTEMS, özellikle INCOTERMS 2020 ile ilgili sorulara cevap verme imkanı sağlamaktadır:

- Neden INCOTERMS terimlerinin kullanılması gereklidir?
- INCOTERMS 2010 ve INCOTERMS 2020 arasındaki fark nedir?
- INCOTERMS'in uygulama kapsamı nedir?
- Doğru INCOTERMS seçiminde kriterleri nedir?

Çalışma, mal satışlar, özellikle malların teslim alanında katılan tüm şahıslara yöneliktir, dolayısıyla okuyucu, INCOTERMS 2020 versiyonunda yer alan her terim hakkında ayrıntılı bilgi alabilmekte, tüm terimleri kullanmanın olumlu ve olumsuz tarafları

belirleyebilmekte, 2010 ve 2020 versiyonlarının avantajlarını ve dezavantajlarını karşılaştırarak maksimum karlı ve etkili seçim yapabilmektedir.

İşlediğimiz bilgilere dayanarak, uzun süre INCOTERMS terimlerine alternatif olmayacağı ve uluslararası arenada yapılan değişiklikler sonucunda revize edeceği ve uluslararası ticaret ilişkileri olabildiğince basitleneceğini söylemek mümkündür.



KAYNAKÇA

- Akıncı, Z. (2003). *Milletlerarası Tahkim*. Seçkin Yayıncılık. İstanbul
- Berlingher, D. (2017). "The Effects of The International Contract for Sale of Good".
Journal of legal studies Volume 19 Issue 33. Pages 96-109
- Coetzee, J. (2013). "THE INTERPLAY BETWEEN INCOTERMS® AND THE CISG".
Journal of Law & Commerce. Vol 32. 1-21
- Czinkota, M.R, Ronkainen, I.A, Moffet, M.H. (2010). *International Business*. The Dryden Press. New York.
- Debattista, C. (1995). "Incoterms and the Contract of Carriage. Incoterms in Practice". s. 9-24.
- Deloitte. (2020). *Incoterms® (2020) – The hidden champions of efficiency | Your guide to improving business performance across the entire value and supply chain*.
Deloitte.
- Dorobat, C.E. (2015). "A brief history of international trade thought: From pre-doctrinal contributions to the 21st century heterodox international economics." The Journal of Philosophical Economics. Reflections on Economic and Social Issues, VIII: 2, 106- 137.
- Eldović, E., Vukašinović, M., Tešić, M., Bijelić, S. (2015). "INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS - INCOTERMS 2010." Second Logistics International Conference. Belgrad, Serbia, 327 - 332.
- Erdem, H.E. (2020). *Milletlerarası Ticaret Hukuku*. On İki Levha Yayıncılık.
- Gelir İdaresi Başkanlığı, (2009). *GATT Bilgilendirme Rahberi*. Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Daire Başkanlığı. Ankara.
- Global Negotiator, (2019). *Practical Guide To Incoterms 2020*. GLOBAL NEGOTIATOR Business Publication. London.
- International Chamber of Commerce, (1980). *Guide to INCOTERMS 1980*. ICC. Paris
- International Chamber of Commerce, (2019). *Incoterms® 2020*. ICC Publication. Paris.
- Jimenez, G. (2012). *ICC Guide to Export/Import*. ICC Services, Publications department. Paris
- Köksal, T. (2012). *Uluslararası Ticaret Hukuku*. Adalet Yayınevi.
- Kuyucu, AS. (2011). *INCOTERMS (Uluslararası Ticari Terimler)*. Filiz Kitabevi. İstanbul.
- Ramberg, J. (2011). *ICC Guide to Incoterms 2010*. ICC Publication. Paris.

- Ramberg, J. (2008). "INCOTERMS 2000 - THE NECESSARY LINK BETWEEN CONTRACTS OF SALE AND CONTRACTS OF CARRIAGE." Zbornik PFZ, 58, (1-2) 35-46.
- Ronai, R. (2020). *A COMMENTARY ON THE INCOTERMS® 2020 RULES*. Trade Finance Globa. London.
- Sunay, N.A. (2012). "INCOTERMS 2010" KURALLARI HAKKINDA GENEL BİLGİ VE BU KURALLAR KAPSAMINDA "DAT VE DAP" TİCARİ TERİMLERİ". Hukuk, Ekonomi ve Siyasal Bilimler Aylık İnternet Dergisi, Sayı: 127.
- Şanlı, C.(2005). *Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması ve Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları*. Beta Yayınevi, İstanbul.
- United Nations Development Programme, (2008). *SHIPPING AND INCOTERMS / PRACTICE GUIDE*. UNDP.
- Yaakub, S., Szu, L.Y., Arbak, S. ve Halim, N.A. (2018). "INCOTERMS Selection Factors and Its Effect on Export Performance". Journal of Advanced Research in Business. Marketing and Suply Chain Management. No: 1(2), ss.10-18.
- Ziegler, A.V., Ronoe, J.H., DeBattista, C. (1999) *Transfer of Ownership in International Trade*. ICC Publishing S.A. Paris.
- Алимова, Я.О. (2019). "Небольшой исторический экскурс по правилам Инкотермс с 1936 по 2020 г. с акцентом на новой редакции." Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). (10):147-156
- Голубчик, А.М. (2015). "Некоторые типичные ошибки и проблемы, возникающие при неверной трактовке и применении торговых терминов Инкотермс". Российский внешнеэкономический вестник, (10), 58-66.
- Кузнецова, А.В. (2019). "РОЛЬ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВОЙ ПАЛАТЫ В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ." Воронежский государственный университет. МЛ-38 Том 2 . 283-285.
- Международная торговая палата, (2001). *Инкотермс 2000*. Официальный перевод. Закон и бизнес. Москва.
- Моисеенко, Т.Е. (2018). *Международная торговля: конспект лекций*. КПИ им. Игоря Сикорского. Киев
- Севостьяненко, Э.З., Перепелица, Г.В., Перепелица, В.И., Чевичалов, Е.В. (2015). *Основы международной торговли: пособие для начинающих экспортеров*. Донецкая торгово-промышленная палата. Донецк.

- Стригунова, Д.П. (2017). *Правовое регулирование международных коммерческих договоров*. Юстицинформ. Москва.
- Попова, А.А., Макаревич, М.Л. (2018). "Роль Инкотермс в международной торговой практике." *Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования*, (1 (27)), 136-140.
- Типанов, В.В. (2013). "Эволюция международной торговли: различные временные горизонты, аспекты и тенденции". *Финансы: теория и практика*, (6), 98-111.
- Фомичева, Н.В. (2001). *Международная Торговля*. ДонНУ. Донецк.
- Холопов, К.В. (2020). "ИНКОТЕРМС 2020: ОСНОВНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ДЛЯ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ИСПОЛНЕНИЯ ДОГОВОРОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ КУПЛИ-ПРОДАЖИ ТОВАРОВ." *Российский внешнеэкономический вестник*, (1), 7-16.
- Холопов, К.В. (2011). "Инкотермс 2010: назначение, изменения и отличия." *Российский внешнеэкономический вестник*, (1), 60-65.
- Чурилов, А.Ю. (2020). "ОСОБЕННОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНКОТЕРМС 2020 В МЕЖДУНАРОДНОЙ КОММЕРЧЕСКОЙ ПРАКТИКЕ." *Российский внешнеэкономический вестник*, (7), 47-57.

İNTERNET KAYNAKLARI

- A Brief History of International Trade Policy,
<https://www.econlib.org/library/Columns/Irwintrade.html> (erişim tarihi: 09.08.2021).
- CONTRACTS, <https://www.logistiikanmaailma.fi/en/contracts/> (erişim tarihi: 5.02. 2021).
- History, <https://www.worldbank.org/en/about/history> (erişim tarihi: 5.11.2020).
- History of International Trade, <https://www.managementstudyguide.com/history-of-international-trade.htm> (erişim tarihi: 09.08.2021).
- History of the European Union,
https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_the_European_Union (erişim tarihi: 3.11.2020).
- History of the United Nations, <https://www.un.org/en/about-us/history-of-the-un> (erişim tarihi: 1.11.2020).
- INCOTERMS® IN MARKET ACCESS MAP,
<https://www.macmap.org/en/resources/incoterms> (erişim tarihi: 25.02.2021).

- Incoterms® rules history, <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/> (erişim tarihi: 20.12.2020).
- Incoterms 2020, <https://www.tibagroup.com/blog/incoterms-2020> (erişim tarihi:)
- Incoterms 2020: основные изменения, https://www.alta.ru/expert_opinion/75832/ (erişim tarihi: 07.02.2021).
- International Monetary Fund, <https://www.britannica.com/topic/International-Monetary-Fund> (erişim tarihi: 7.11.2020).
- Manufacturing, value added, <https://data.worldbank.org/indicator/NV.IND.MANF.CD?.end=2014&start=1991&view=chart&year=2001> (erişim tarihi: 10.08.2021).
- Members and Observers, https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm (erişim tarihi: 9.11.2020).
- Uluslararası Mal Satışları Hakkında Birleşmiş Milletler Anlaşması (“CISG”) ve Türkiye’ye Etkileri, <http://blog.bagatur.com/uluslararasi-mal-satislari-hakkinda-birlesmis-milletler-anlasmasi-cisg-ve-turkiyeye-etkileri/> (erişim tarihi:)
- What is The International Trade? <https://www.investopedia.com/insights/what-is-international-trade/#understanding-international-trade> (erişim tarihi : 19.10.2020).
- Всемирный банк в Обзор: торговля , <https://www.vsemirnyjbank.org/ru/topic/trade/overview> (erişim tarihi: 27.05.2021).
- История международной торговой палаты, <http://www.iccwbo.ru/ob-icc/istoriya/> (erişim tarihi: 08.08.2021).
- Изменения, предусмотренные в Инкотермс с 1 января, https://pronalogi.by/nal_vestnik/vneshneekonomicheskaya-deyatelnost/kak-podgotovitsya-k-izmeneniyam-v-inkoterms-s-1-yanvary-2020-goda/ (erişim tarihi: 07.02.2021).
- Инкотермс 2020, изменения в условиях поставки Источник, <https://uchet.kz/week/inkoterms-2020-izmeneniya-v-usloviyakh-postavki/> (erişim tarihi: 08.02.2021).
- Инкотермс 2020, изменения в условиях поставок, <https://anvay.ru/incoterms-2020>, (erişim tarihi:).
- Инкотермс-2020: какие ключевые изменения предусмотрены в новой редакции правил международной торговли? <https://www.eg-online.ru/article/415994/> (erişim tarihi: 30.01.2021).

Новые правила Инкотермс 2020, https://www.alta.ru/expert_opinion/73746/ (erişim tarihi: 07.02.2021).

Эволюция правил Инкотермс с 1936 по 2010 г. Комментарий ICC к Инкотермс 2010, <http://www.iccbooks.ru/upload/iblock/007/0076aa7fd33653d21dd967ecd49c2899.pdf> (erişim tarihi: 09.12.2020).

Этапы развития международной торговли, <http://econbooks.ru/books/part/16150> (erişim tarihi: 22.10.2020).

О ЮНСИТРАЛ, <https://uncitral.un.org/ru/about> (erişim tarihi: 25.05.2021).

Роль и участие Европейского союза в международной торговле, <https://panor.ru/articles/rol-i-uchastie-evropeyskogo-soyuza-v-mezhdunarodnoy-torgovle/46581.html> (erişim tarihi: 26.05.2021).



ÖZGEÇMİŞ

Adı ve Soyadı	Tengiz Sirabidze
Eğitim Durumu	
Mezun Olduğu Lise	Keda Belediyesi Köyü Gegelidzeebi Devlet Okulu, Gürcistan, 2013.
Lisans Diploması	Batumi Navigasyon Eğitim Üniversitesi, Lojistik Fakültesi, Uluslararası Taşımaların Organizasyonu ve Yönetimi, Gürcistan, Batumi, 2018.
Yüksek Lisans Diploması	Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı, Antalya, Türkiye, 2021.
Yabancı Dil	Gürcüce (Ana Dili), Türkçe (İleri), İngilizce (Orta) Rusça (Orta)
İş Deneymi	
Staj	Gümrük Kontrol Noktası "Sarpi". Khelvachauri Belediyesi – Gürcistan. Taşıma Departmanı