

**T.C.
BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET VE PAZARLAMA YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**ULUSLARARASI TİCARETTE INCOTERMS® 2010 DENİZ VE İÇ
SU YOLU TAŞIMACILIĞI TESLİM ŞEKİLLERİ
DÜZENLEMELERİNE YÖNELİK İNCELEME**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**HAZIRLAYAN
ALİ ANIL TULGAY**

**TEZ DANIŞMANI
PROF. DR. DOĞAN YAŞAR AYHAN**

ANKARA – 2019



BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU

Tarih: 06 / 11 / 2019

Öğrencinin Adı, Soyadı : Ali Anıl TULGAY

Öğrencinin Numarası : 21620173

Anabilim Dalı : Uluslararası Ticaret Anabilim Dalı

Programı : Uluslararası Ticaret ve Pazarlama Tezli Yüksek Lisans Programı

Danışmanın Unvanı/Adı, Soyadı : Prof. Dr. Doğan Yaşar AYHAN

Tez Başlığı : Uluslararası Ticarete Incoterms® 2010 Deniz Ve İç Su Yolu Taşımacılığı Teslim Şekilleri Düzenlemelerine Yönelik İnceleme

Yukarıda başlığı belirtilen Yüksek Lisans tez çalışmamın; Giriş, Ana Bölümler ve Sonuç Bölümünden oluşan, toplam 114 sayfalık kısmına ilişkin, **15/10/2019** tarihinde tez danışmanım tarafından **Turnitin** adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % **12**'dir.

Uygulanan filtrelemeler:

1. Kaynakça hariç
2. Alıntılar hariç
3. Beş (5) kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

“Başkent Üniversitesi Enstitüleri Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Usul ve Esaslarını” inceledim ve bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranlarına tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Öğrenci İmzası:.....

Onay

06 / 11 / 2019

Öğrenci Danışmanı Unvan, Ad, Soyad:

Prof. Dr. Doğan Yaşar AYHAN

KABUL VE ONAY

Ali Anıl TULGAY tarafından hazırlanan "Uluslararası Ticarete Incoterms® 2010 Deniz Ve İç Su Yolu Taşımacılığı Teslim Şekilleri Düzenlemelerine Yönelik İnceleme" adlı bu çalışma jürimizce Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Kabul (sınav) Tarihi: 06/11/2019

(Jüri Üyesinin Unvanı, Adı-Soyadı ve Kurumu):

İmzası

Jüri Üyesi : Prof. Dr. Doğan Yaşar AYHAN (Danışman)
Başkent Üniversitesi Ticari Bilimler Fakültesi
Uluslararası Ticaret Bölümü Öğretim Üyesi



Jüri Üyesi : Prof. Dr. Doğan TUNCER
Başkent Üniversitesi Ticari Bilimler Fakültesi
Turizm ve Otelcilik Bölümü Öğretim Üyesi



Jüri Üyesi : Doç. Dr. Cemalettin AKTEPE
Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi
Uluslararası Ticaret Bölümü Öğretim Üyesi



Onay

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

...../...../20....

Prof. Dr. İpek KALEMCİ TÜZÜN

Enstitü Müdürü

TEŞEKKÜR SAYFASI

Zorlu geçen tez çalışmam süresince her konuda desteğini esirgemeyen, değerli bilgi ve tecrübeleriyle her zaman yol gösteren Tez Danışmanım Sayın Prof. Dr. Doğan Yaşar AYHAN'a,

Yüksek Lisans öğrenciliğim süresince desteklerini esirgemeyen ve tez çalışmam konusunda cesaretlendiren Sayın Doç. Dr. Bahar Araz TAKAY'a,

Değerli bilgi ve görüşleriyle tez çalışmam süresince desteğini esirgemeyen Sayın Ömer BERKİ'ye,

Her zaman yanımda olan en güzel desteğim Annem Av. Dilek EKEN'e ve değerli aileme,

Sonsuz sevgi, saygı ve teşekkürler...

ÖZET

Uluslararası ticaret, dünyanın ekonomik dengesinin sağlanabilmesi bakımından hayati öneme sahiptir. Uluslararası ticaretin yaygınlaşmasıyla birlikte, bu ticarete hangi kuralların uygulanacağı sorun olmaya başlamış ve zamanla ilgili taraflar kuralları aralarında değişik sözleşmelerle düzenlemeye çalışmışlardır. Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) ise tarafların aralarında oluşturdukları sözleşmelerde uygulama birliği ve standardizasyon sağlayabilmek, uluslararası ticareti kolaylaştırmak ve doğabilecek sorunların çözülebilmesi amacıyla Incoterms® adı verilen mal teslim şekillerini tasarlamış ve yayınlamıştır. İlk olarak 1923 ve 1928 yıllarında yayınlanan Incoterms® günümüze kadar sekiz değişiklik geçirmiştir. Günümüzde taraflar arasında kullanılmakta olan en güncel sürüm ise Incoterms® 2010'dur. Diğer taraftan, dünya yüzeyinin büyük bir bölümünü okyanuslar ve denizlerin oluşturması nedeniyle, dünyanın birçok ülkesi birbirinden su yollarıyla ayrılmıştır. Bu nedenle ülkeler arasında yapılan ticari faaliyetlerin büyük bir bölümü; birim maliyetinin düşüklüğü, sınır geçişleri olmaksızın kullanılma imkânı, büyük miktarlarda malın taşınabilmesine imkân sağlaması nedeni ile deniz yolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Dünya ticaretinin ise yıllık yaklaşık %84'ü deniz yolu taşımacılığı kullanılarak gerçekleşmektedir. Bu durum ülkemiz açısından da farklı olmayıp 2018 yılında 168 milyar ABD Dolarına yaklaşan Türkiye'nin toplam ihracatının yaklaşık % 62,83'ü deniz yolu taşımacılığıyla gerçekleştirilmiştir. Özetle, hem Türkiye'nin dış ticaretinde, hem de uluslararası ticarete önemli bir role sahip olan deniz ve iç su yolu taşımacılığı bakımından teslim şekillerinin nasıl düzenlendiği de çok önemli bir konudur. Bu doğrultuda çalışmada, Incoterms®'ün, özellikle de "en güncel sürüm olan Incoterms® 2010'un ne olduğunun ve bir önceki sürüme kıyasla ne tür yenilikler getirdiğinin ortaya konulması" çalışmanın temel amacı olarak belirlenmiştir. Ayrıca deniz ve iç su yolu taşımacılığı açısından, uygulanmakta olan kuralların ve Incoterms® 2000 ile Incoterms® 2010 arasındaki farklılıkların neler olduğunun ortaya konulması, keza bu alanda yapılan yeni düzenlemelerin hangi sorunları gidererek, uygulamacılara ne tür kolaylıklar sağladığının saptanması ve değerlendirilmesi de çalışmanın diğer alt amaçları olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda, Çalışmanın ilk bölümünde Incoterms® kurallarının düzenlemeye çalıştığı dış ticaret ve lojistik alanındaki kavramlara ve Incoterms® kurallarında kullanılan terminolojiye değinilmiş, ayrıca uluslararası ticaret kurallarının yeknesaklaşması gereği ile Incoterms® kurallarını hazırlayan

ve uygulamaya koyan Uluslararası Ticaret Odası'na ilişkin bilgilere yer verilmiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde, Incoterms® kurallarının tarihçesinden, amacından, kapsamından, nasıl sınıflandırıldığından ve uygulama alanından bahsedilmiştir. Bu bölümde ayrıca Incoterms® terimlerinin hangileri olduğu, bu terimlerin alıcı ve satıcıya getirdiği yükümlülüklerin neler olduğu, Incoterms® 2010'un ne tür yenilikler ve değişiklikler getirdiği ortaya konulmuştur. Üçüncü bölümde, Incoterms® 2010 kapsamında deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılan teslim şekilleri detaylı olarak incelenmiş ve Incoterms® 2000 ile karşılaştırıldığında Incoterms® 2010'la deniz ve iç su yolu taşımacılığı teslim şekilleri bakımından ne tür değişiklikler yapıldığı ve getirdiği yenilikler ele alınmıştır. Dördüncü bölümde ise, çalışmanın diğer bir alt amacını oluşturan Incoterms® 2010'la deniz ve iç su yolu taşımacılığı teslim şekillerine getirilen düzenlemeler hakkında bu alanda uygulama yapan uzmanların görüş ve önerileri ele alınarak, analizleri yapılmıştır. Son olarak sonuç bölümünde, çalışmada ortaya konulan tüm bilgiler çerçevesinde genel bir değerlendirme yapılarak, gelecekle ilgili Incoterms® olası düzenlemelerine yönelik bazı öneriler sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Incoterms® 2010, Incoterms® 2000, Milletlerarası Ticaret Odası, Deniz ve İç Su Yolu Taşımacılığı, Uluslararası Ticari Terimler.

ABSTRACT

International trade is an essential tool in order to achieve an economical balance all around the world. As a result of an increasing trend in the international trade, rules that are applied to this trade have started to become a problem. Hence, parties that are involved to this trading have tried to reshape these rules by using several agreements. The International Chamber of Commerce (ICC) has designed and published Incoterms® in order to provide unity and standardization in the agreements between the parties, to facilitate international trade and to solve problems that might arise. Incoterms®, which was first published in 1923 and then, in 1928, has been modified eight times until today. At the present time, Incoterms® 2010 is the most up to date version that is used by parties. On the other hand, a huge part of the earth surrounded by oceans and seas that form waterways between many countries. Consequently, these geographical formations provides many advantages in trade such as low cost per unit rate, eliminating border crossing issues, and allowing to transport goods in high amounts. Therefore, the seaway transport is the most preferred option for trades between countries. In the world trade, the rate of using seaways transport is approximately 84%, whereas, in Turkey, the seaway transport is 62.83% of the total export rate. Eventually, delivery terms play an important role both in the world's, and the Turkey's international trade. In this frame, the main aim of this thesis is explaining Incoterms® and updates which, have been provided by Incoterms® 2010. The subtitles of the thesis are listed as following; rules for sea and inland waterway transport in Incoterms® 2010, how they differ from Incoterms® 2000, points that have been uptaded up to now, determining to which problems have been solved and which advantages have been provided by these updates. In the first part of this study, the concepts of foreign trade and logistics, and the terminology used in the Incoterms® rules that they try to regulate are listed. Besides, this section provides information about how international trade rules are standardized, and about the vision and missions the International Chamber of Commerce. In the second part of the study; the history, purpose, content, classification and applications of Incoterms® rules are mentioned. This chapter also examines the kinds of Incoterms® terms, obligations of these terms that are imposed on the buyer and seller, and updates on Incoterms® 2010. In the third part, the delivery methods used in sea and inland waterway transportation are studied in detail within the frame of Incoterms® 2010. A comparison between Incoterms® 2000 and Incoterms®

2010 in terms of delivery modes of sea and inland waterway transport is performed as well. In the fourth part, as another subtitle of this thesis, experts' opinions has been taken into account in order to analyse the updates on the Incoterms® 2010 rules. Finally, in the conclusion part, some proposals for the possible future updates on the Incoterms® are provided by making a general overview.

Key Words: Incoterms® 2010, Incoterms® 2000, International Chamber of Commerce, Sea and Inland Waterway Transport, International Commercial Terms.



İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	III
ABSTRACT.....	V
TABLolar LİSTESİ	XI
ŞEKİLLER LİSTESİ	XII
KISALTMALAR	XIII
GİRİŞ.....	1
BÖLÜM I. ULUSLARARASI TİCARETTE LOJİSTİK VE INCOTERMS®	
TESLİM DÜZENLEMELERİ.....	5
1.1. KAVRAMSAL ÇERÇEVE	5
1.1.1.Dış Ticaret.....	5
1.1.1.1. İhracat.....	6
1.1.1.2. İthalat.....	7
1.1.2. Lojistik.....	7
1.1.3. Taşımacılık Türleri.....	8
1.1.3.1. Deniz Yolu Taşımacılığı	8
1.1.3.2. Kara Yolu Taşımacılığı	10
1.1.3.3. Demir Yolu Taşımacılığı.....	11
1.1.3.4. Hava Yolu Taşımacılığı	13
1.1.3.5. Boru Hattı Taşımacılığı.....	14
1.1.3.6. Çok Modlu Taşımacılık	14
1.1.4. Lojistik Terminolojisi.....	15
1.1.5. Incoterms® Terminolojisi.....	18
1.1.6. Enstitü Yük Klotları.....	20
1.1.6.1. EYK A - Tüm Riskler	21
1.1.6.2. EYK B - Hususi Avaryalar Dâhil.....	22
1.1.6.3. EYK C - Hususi Avaryalar Hariç.....	22

1.2.	ULUSLARARASI TİCARET KURALLARININ YEKNESAKLAŞMASI GEREĞİ VE MİLLETLERARASI TİCARET ODASININ ROLÜ	23
1.2.1.	Uluslararası Ticaret Kurallarının Yeknesaklaşması	23
1.2.2.	Milletlerarası Ticaret Odası (ICC)	24
BÖLÜM II. GENEL OLARAK INCOTERMS®.....		26
2.1.	INCOTERMS® TERİMLERİNİN TARİHÇESİ.....	26
2.2.	INCOTERMS® TERİMLERİNİN AMACI	29
2.3.	INCOTERMS® TERİMLERİNİN KAPSAMI VE UYGULAMA ALANI	30
2.3.1.	Incoterms® Terimlerinin Kapsamına Giren Konular	31
2.3.1.1.	Teslim.....	31
2.3.1.2.	Hasarın Geçışı	31
2.3.1.3.	Masrafların Paylaşımı	31
2.3.1.4.	Belgelere İlişkin Yükümler	32
2.3.1.5.	Sigorta	32
2.3.2.	Incoterms®'ün Kapsamı Dışında Kalan Konular	32
2.3.2.1.	Sözleşmenin Şekli	32
2.3.2.2.	Ödeme ve Ödeme Yöntemleri.....	33
2.3.2.3.	Mülkiyetin Geçışı.....	33
2.3.2.4.	Taşıma Sözleşmesi	33
2.3.2.5.	Değişkenler (Varyantlar).....	33
2.3.2.6.	Uyuşmazlıkların Çözüm Şekli	34
2.3.2.7.	Sözleşmenin İhlalinden Doğan Konular	34
2.3.2.8.	Sözleşmenin İfasına İlişkin Diğer Konular	34
2.4.	INCOTERMS® TERİMLERİ	35
2.4.1.	Incoterms® Terimlerinin Sınıflandırılması.....	35
2.4.2.	Alıcı ve Satıcının Yükümlülüklerinin Sistematik Yapısı	35
2.4.3.	Incoterms® 2010 Teslim Şekilleri	36
2.4.3.1.	EXW (<i>Ex Works</i> - İşyerinde Teslim)	36
2.4.3.2.	FCA (<i>Free Carrier</i> – Taşıyıcıya Masrafsız)	37
2.4.3.3.	CPT (<i>Carriage Paid To</i> - Taşıma Ödenmiş Olarak)	38

2.4.3.4. CIP (<i>Carriage and Insurance Paid To</i> - Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak).....	39
2.4.3.5. DAT (<i>Delivered At Terminal</i> - Terminalde Teslim)	39
2.4.3.6. DAP (<i>Delivered At Place</i> - Belirlenen Yerde Teslim)	40
2.4.3.7. DDP (<i>Delivered Duty Paid</i> - Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim)	41
2.4.4. Incoterms® 2010'da Yer Verilmeyen Teslim Şekilleri	42
2.5. INCOTERMS® 2010 İLE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER	43
2.5.1. Gruplandırma Sistematiğinde Yapılan Değişiklikler	44
2.5.2. Terim Sayısında Yapılan Değişiklikler	45
2.5.3. Diğer Yenilik ve Değişiklikler	46
2.5.3.1. Dil Kullanımına ve Yapıya İlişkin Değişiklikler ...	46
2.5.3.2. Incoterms® Terminolojisine Eklenen Kavramlar ..	47
2.5.3.3. Ulusal/Bölgesel Uygulamalar Konusundaki Düzenleme.....	48
2.5.3.4. Hasarın Geçişine İlişkin Değişiklikler	48
2.5.3.5. Elleçleme Masrafları	49
2.5.3.6. Zincirleme / Ard Arda Satışlar (<i>String Sales</i>)	49
2.5.3.7. Güvenlikle İlgili Belge ve Bilgi Sağlama Yükümlülüğü	50
2.5.3.8. Elektronik Veri Değişimi (<i>Electronic Data Interchange - EDI</i>) Mesajlarının Niteliği.....	50
2.5.3.9. Sigorta Kapsamında Yapılan Değişiklikler.....	50
BÖLÜM III. DENİZ VE İÇ SU YOLU TAŞIMACILIĞI TESLİM ŞEKİLLERİ VE KENDİLERİNE ÖZGÜ KURALLARI.....	52
3.1. FAS (<i>Free Alongside Ship</i> – Gemi Doğrultusunda Masrafsız)	52
3.1.1. A - Satıcının Yükümlülükleri	53
3.1.2. B - Alıcının Yükümlülükleri	55
3.2. FOB (<i>Free On Board</i> – Gemide Masrafsız)	57
3.2.1. A - Satıcının Yükümlülükleri.....	58
3.2.2. B - Alıcının Yükümlülükleri	60

3.3.	CFR (<i>Cost & Freight</i> – Masraflar ve Navlun)	61
3.3.1.	A - Satıcının Yükümlülükleri	63
3.3.2.	B - Alıcının Yükümlülükleri	64
3.4.	CIF (<i>Cost, Insurance & Freight</i> – Masraflar, Sigorta ve Navlun).....	66
3.4.1.	A - Satıcının Yükümlülükleri	67
3.4.2.	B - Alıcının Yükümlülükleri	70
3.5.	INCOTERMS® 2010’UN INCOTERMS® 2000 DENİZ VE İÇ SU YOLU TAŞIMACILIĞI TESLİM ŞEKİLLERİNE GETİRDİĞİ YENİLİKLER	71
BÖLÜM IV. INCOTERMS® 2010 DENİZ VE İÇ SU YOLU TAŞIMACILIĞI TESLİM ŞEKİLLERİ DÜZENLEMELERİNE YÖNELİK UZMAN GÖRÜŞ VE ÖNERİLERİ.....		74
4.1.	KATILIMCILARIN ANKET SORULARINA VERDİKLERİ YANITLAR	74
4.1.1.	Katılımcıların Birinci Soruya Verdikleri Yanıtlar.....	74
4.1.2.	Katılımcıların İkinci Soruya Verdikleri Yanıtlar	76
4.1.3.	Katılımcıların Üçüncü Soruya Verdikleri Yanıtlar	77
4.1.4.	Katılımcıların Dördüncü Soruya Verdikleri Yanıtlar.....	79
4.1.5.	Katılımcıların Beşinci Soruya Verdikleri Yanıtlar.....	80
4.2.	KATILIMCILARIN GÖRÜŞ VE ÖNERİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ	83
SONUÇ.....		87
KAYNAKÇA.....		93
EKLER.....		100
EK 1: INCOTERMS® KURALLARI TARİHÇESİ.....		100
EK 2: AÇIK UÇLU ANKET SORULARI.....		101

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1. Alıcı ve Satıcının Yükümlülüklerinin Sistemik Yapısı	36
Tablo 2. Incoterms® 2000 Gruplandırma Sistematiği	44
Tablo 3. Incoterms® 2010 Gruplandırma Sistematiği	44
Tablo 4. Incoterms® 2010 Metnine Yeni Eklenen ve 2010 Metninde Yer Verilmeyen Teslim Şekilleri	45
Tablo 5. Incoterms® 2000 Terminolojisi	47
Tablo 6. Incoterms® 2010 Terminolojisi	47



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. FAS Tesliminde Süreç	53
Şekil 2. FOB Tesliminde Süreç	57
Şekil 3. CFR Tesliminde Süreç	62
Şekil 4. CIF Tesliminde Süreç.....	67



KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AR	: Bütün Riskler [All Risks]
Bkz.	: Bakınız
BM	: Birleşmiş Milletler
CFR	: Masraflar ve Navlun [Cost and Freight]
CIF	: Masraflar, Sigorta ve Navlun [Cost, Insurance and Freight]
CIP	: Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak [Carriage and Insured Paid To]
CISG	: Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu [United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods.]
CPT	: Taşıma Ödenmiş Olarak [Carriage Paid To]
DAF	: Sınırdaki Teslim [Delivered At Frontier]
DAP	: Belirlenen Yerde Teslim [Delivered At Place]
DAT	: Terminalde Teslim [Delivered At Terminal]
DCP	: Ücretler Ödenmiş Teslim [Delivered Costs Paid]
DDP	: Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim [Delivered Duty Paid]
DDU	: Gümrük Resmi Ödenmeksizin Teslim [Delivered Duty Unpaid]
DEQ	: Rıhtımda Teslim [Delivered Ex Quay]
DES	: Gemide Teslim [Delivered Ex Ship]
EDI	: Elektronik Veri Değişimi [Electronic Data Interchange]

EXW	: İşyerinde Teslim [Ex Works]
EYK	: Enstitü Yük Klozları [Institute Cargo Clauses]
FAS	: Gemi Doğrultusunda Masrafsız [Free Alongside Ship]
FCA	: Taşıyıcıya Masrafsız [Free Carrier]
FIO	: Yükleme ve boşaltma harcaması içermeyen [free in and out]
FIOS	: Free in and out stowing
FIOST	: Free in and out stowing and trimming
FIOT	: Free in and out trimming
FOB	: Gemide Masrafsız [Free On Board]
FOR	: Demiryolunda Ücretsiz [Free on Rail]
FOT	: Kamyonda Ücretsiz [Free on Truck]
FPA	: Özel Avarya Hariç [Free Particular Average]
FRC	: Serbest Taşıyıcı [Free Carrier]
FTL	: Komple Araç Taşınması [Full Truck Load]
GATT	: Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması [General Agreement on Tarrifs and Trade]
ICC	: Milletlerarası Ticaret Odası [International Chamber of Commerce]
ICC Statüsü	: Milletlerarası Ticaret Odası Statüsü [Constitution of International Chamber of Commerce]
IUA	: Londra Sigortacılar Birliği [International Underwriting Association of London]
LTL	: Parsiyel Araç Taşınması [Less than Truck Load]

s.	: Sayfa
TIR	: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı [Transports Internationaux Routiers]
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UCC	: ABD Yeknesak Ticaret Kanunu [Uniform Commercial Code]
Vb	: ve bunun gibi
WA	: Avarya dâhil [with average]
WTO	: Dünya Ticaret Örgütü [World Trade Organization]

GİRİŞ

Ülkeler, ihtiyaç duydukları mal ve hizmetleri ya kendileri üreterek ya da diğer ülkelerden satın alarak karşılamakta; kendi üretimlerinin ihtiyaçlarını aşan kısmını ise başka ülkelere satmak suretiyle üretim ve tüketim arasında denge kurmaktadır. Bu da ticareti ortaya çıkarmaktadır. Uluslararası ticaret, tarih boyunca ulusların birbirlerini tanımalarına olanak sağlamıştır. Ancak dış ticaret hacminin zaman içerisinde genişlemesi ile birlikte uluslararası ilişkiler güçlenmiş ve karmaşıklaşmış, sermaye ve mal transferlerinin kolaylaşmasıyla ulusal sınırlar ticari anlamda etkisini kaybetmiştir.

Zaman içerisinde uluslararası tacirler arasında, ilişkileri düzenleyen kapsamlı sözleşmeler ortaya çıkmıştır. Ancak bu sözleşmelere uygulanacak hukuk kuralları ulusal düzeyde farklılıklar göstermekte, uygulanacak hukuk kuralları bakımından ihtilaflar ortaya çıkmaktadır. Bu sözleşmesel ilişkiler birden çok hukuk sistemiyle bağlantılı olmakta ve uluslararası ticareti derinden etkilemektedir. Bu da, belirsizliğe neden olabilecek olumsuzlukları doğurabilmektedir (Çakan, 2012: 48-49; Süral, 2008: 5-6). İşte bu nedenle ortaya çıkabilecek bu karışıklıkların engellenmesi ve uyuşmazlıkların çözüme kavuşturulması için ortak bir sisteme ihtiyaç duyulmaktadır. Bu kapsamda, uluslararası ticarete uygulanacak kuralların yeknesaklaştırılması ve farklı hukuk sistemlerinin doğurduğu olumsuzlukların ortadan kaldırılması gerekmektedir (Homak, 2011: 9-12; Süral, 2008: 15-16).

Milletlerarası Ticaret Odası (*International Chamber of Commerce – ICC*) da hem uluslararası ticareti kolaylaştırmak hem de doğabilecek sorunların çözülebilmesi amacıyla taraflar arasındaki hakkaniyeti ve eşitliği gözeten, düzenleyici standart hukuki çerçeveler hazırlamaktadır (Süral, 2008: 39). ICC tarafından hazırlanan bu standart, kural ve sözleşmeler arasında uluslararası ticaret uygulamalarında en yaygın şekilde kullanılanı ise şüphesiz uluslararası ticari teslim şekilleri olarak bilinen Incoterms®'tür.

ICC, kurulduğu tarihten itibaren ticari teslim şekilleri üzerinde çalışmış, ilk olarak 1923 ve 1928 yıllarında bazı ticari terimlere ilişkin çalışmalar yayınlamıştır. Incoterms® adı verilen söz konusu terimler zamanla daha da yaygınlaşarak, uluslararası ticaretin gereklerine ve dünya ekonomisinin durumuna paralel olarak 1936, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000

ve son olarak 2010 yıllarında revizyonlar da yapılarak geliştirilmiştir. Öte yandan her yeni Incoterms® düzenlemeleri sonrası, öncesinde kullanılmakta olan teslim şekilleri tamamen uygulamadan kaldırılmamış; sözleşmelerde hangi Incoterms® sürümüne ait olduğu açıkça belirtmek şartıyla eski terimlerin kullanılma imkânı korunmuştur (Evirgen, 2012: 3-6).

Öte yandan Incoterms®, yasa niteliğindeki kurallar veya milletlerarası bir anlaşma hükmünde değildir. Incoterms®, tarafların bir satım sözleşmesinde karşılıklı anlaşmasıyla sadece taraflar açısından bağlayıcılık doğuran (bazı durumlarda satım sözleşmesinin parçası veya tamamlayıcısı durumundaki diğer sözleşmelerin tarafları açısından da bağlayıcılık doğabilir) uluslararası yeknesak kurallardır. Bu bakımdan Incoterms®'ün bir satım sözleşmesinde yürürlük kazanabilmesi için alıcı ve satıcının tam olarak mutabık olmaları gerekmektedir (Evirgen, 2012: 3-6).

Görüldüğü üzere, her ne kadar uyulması zorunlu kurallar olmasada, ICC tarafından ortaya konan Incoterms® uluslararası ticarete taşımacılık alanında yaşanan uygulama farklılıklarının ortadan kaldırılabilmesi ve bu alanda uygulanmakta olan kuralların yeknesaklaştırılabilmesi çabalarında yüz yıllık bir geçmişe sahiptir.

Diğer taraftan, dünya yüzeyinin büyük bir bölümünü okyanuslar ve denizlerin oluşturması nedeniyle, dünyanın birçok ülkesi birbirinden su yollarıyla ayrılmıştır. Bu bakımdan bazı bölgeler veya ülkeler arasındaki ulaşım ve taşımacılık yalnızca deniz veya hava yolu ile yapılabilmektedir. Bu iki taşımacılık türü karşılaştırıldığında deniz yolu daha düşük bir maliyetle, çok büyük miktarlarda malın taşınabilmesine imkân vermektedir. Deniz taşımacılığının birim maliyetinin, demir yolu ve kara yolu taşımacılıklarına kıyasla oldukça düşük olması deniz yolunun taşımacılıkta daha fazla tercih edilmesine neden olmaktadır. Ayrıca uluslararası suların transit ve sınır geçişleri olmaksızın kullanılma imkânı, kara yolu ve demir yolu taşımacılığındaki transit geçişlerde ve sınır geçişlerinde sık görülen problemlerin, deniz yolu taşımacılığında yaşanmamasına neden olmaktadır. İşte bu avantajlar su yollarını kullanabilecek ülkelerin bu alanda yatırım yapmalarına neden olmaktadır (Elbirlik, 2008: 21). Nitekim 2016-2017 döneminde dünya ticaretinin yıllık yaklaşık %84'ü deniz yolu kullanılarak gerçekleştirilmiştir (Öz, 2018: <<https://www.dunya.com/kose-yazisi/turkiye-ve-dunyada-deniz-ticaretinin-ekonomiye-katkisi/427642>> Erişim Tarihi: 09/09/2019). Bu kapsamda ulaştırma ve taşımacılık türleri

içinde deniz yolu taşımacılığının çok önemli bir yer tuttuğu söylenebilmektedir (Elbirlik, 2008: 21).

Bu durum ülkemiz açısından da çok farklı değildir. 2018 yılında 168 milyar ABD Dolarına yaklaşan Türkiye'nin toplam ihracatının yaklaşık % 62,83'ü (105,5 milyar ABD Doları) deniz taşımacılığıyla gerçekleştirilmiştir (TÜİK: <http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=642>. Erişim Tarihi: 09/09/2019). Benzer şekilde yine 2018 yılında 223 milyar ABD Doları'nı aşan ithalatın ise yaklaşık %59,56'sı (132,9 milyar ABD Doları) yine deniz yolu kullanılmak suretiyle gerçekleştirilmiştir (TÜİK: <http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=643>. Erişim Tarihi: 09/09/2019). Bu bakımdan deniz yolunun ticarete kullanımı Türkiye'de de en az dünya genelinde olduğu kadar önemli bir yer tutmaktadır. Bu çerçevede, hem Türkiye'nin dış ticaretinde hem de uluslararası ticarete bu kadar önemli bir role sahip olan deniz ve iç su yolu taşımacılığı bakımından teslim şekillerinin nasıl düzenlendiği de çok önemli bir konudur.

Bu bağlamda, uluslararası ticaret alanındaki en önemli çalışmalardan biri olan Incoterms®'ün, özellikle de “en güncel sürüm olan Incoterms® 2010'un ne olduğunun ve bir önceki sürüme kıyasla ne tür yenilikler getirdiğinin ortaya konulması çalışmanın temel amacı olarak belirlenmiştir. Ayrıca deniz ve iç su yolu taşımacılığı açısından, uygulanmakta olan kuralların ve Incoterms® 2000 ile Incoterms® 2010 arasındaki farklılıkların neler olduğunun ortaya konulması, keza bu alanda yapılan yeni düzenlemelerin hangi sorunları gidererek, uygulamacılara ne tür kolaylıklar sağladığının saptanması ve değerlendirilmesi de çalışmanın diğer alt amaçlarını oluşturmaktadır.

Bu kapsamda çalışmanın 1. Bölümü'nde, Incoterms® kurallarının düzenlemeye çalıştığı dış ticaret ve lojistik alanındaki kavramlar ile Incoterms® kurallarında kullanılan terminolojiye değinilmiş, ayrıca uluslararası kuralların yeknesaklaştırılması ihtiyacı ile bu konudaki en yetkin uluslararası kurumlardan biri olan Milletlerarası Ticaret Odası ve çabalarından da bahsedilmiştir.

Çalışmanın 2. Bölümü'nde, Incoterms® kurallarının tarihçesine, amacına, kapsamına, sınıflandırılmasına ve uygulama alanına ilişkin bilgilere yer verildikten sonra

Incoterms® terimleri ile alıcı ve satıcıya getirdiği yükümlülüklerin neler olduğu konularına değinilmiştir. Öte yandan bu bölümde Incoterms® 2010 ile getirilen yenilikler ve yapılan değişiklikler de ayrı başlıklar halinde incelenmiştir.

Çalışmanın 3. Bölümü'nde ise, Incoterms® 2010 kapsamında deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılan teslim şekilleri, keza Incoterms® 2000 ile karşılaştırıldığında Incoterms® 2010'la deniz ve iç su yolu taşımacılığı teslim şekillerine yönelik ne tür değişiklikler yapıldığı ve getirdiği yenilikler ayrıntılı ele alınmıştır.

Çalışmanın 4. bölümünde ise, Incoterms® 2010'la deniz ve iç su yolu taşımacılığı teslim şekillerine getirilen yeni düzenlemeler hakkında ülkemizde uygulamada olan uzmanların görüş ve önerilerinden toplanan bilgilere yer verilerek, bu bilgilerin analiz ve değerlendirmesi ortaya konulmuştur.

Sonuç bölümünde de, çalışmada ortaya konulan tüm bilgiler ve uzman görüşleri çerçevesinde genel bir değerlendirme yapılarak, gelecekle ilgili Incoterms® olası düzenlemelerine yönelik bazı öneriler sunulmuştur.

I. BÖLÜM

ULUSLARARASI TİCARETTE LOJİSTİK ve INCOTERMS® TESLİM DÜZENLEMELERİ

1.1. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Uluslararası ticaretin ve uluslararası ticaretin bir konusu olan teslim şekillerinin incelenebilmesi için öncelikle konuya ilişkin bazı temel kavramları açıklamak gerekmektedir. Bu bakımdan aşağıda yer alan bölüm ve bölüme ait alt başlıklarda dış ticaret, ithalat, ihracat, lojistik ile taşımacılık türleri gibi temel kavramlara genel hatlarıyla değinilecektir.

1.1.1. Dış Ticaret

Ticaret, üretilmiş olan mal ve hizmetlerin belli bir bedel karşılığı tüketiciye ulaştırılmasına kadar yapılan faaliyetlerin tümü olarak tanımlanabilir (Homak, 2011: 1; Gündoğdu, 2016: 3). Ticaret, iç ve dış ticaret şeklinde ikiye ayrılmaktadır. İç ticaret, ulusal sınırlar dahilinde yapılan mal ve sermaye akışını konu almaktadır (Millî Eğitim Bakanlığı, 2011a: 3-4). Dış ticaret, daha çok mal alım-satımı şeklinde olan, ancak hizmet alım-satımı (sigortacılık, taşımacılık vb.) şeklinde de olabilen, iki veya daha fazla ülke arasında gerçekleşen bir alışveriştir (Aktaş, 2017: 3). Bir başka ifadeyle farklı ülkelerde yaşayan, faaliyet gösteren, çalışan veya farklı devletlerin vatandaşı olan gerçek ve tüzel kişiler arasındaki mal ve hizmet değişimi dış ticaret olarak tanımlanabilir (Şanlı, 2005: 3); bu tanım ülkelerin sosyo-ekonomik olarak kendi kendilerine yetmemesinden ve ihtiyaç fazlası üretimlerin değerlendirilmek istenmesinden kaynaklanmaktadır (Şanlı ve Ekşi, 2005: 3).

Dış ticareti doğuran diğer bir neden ülkelerin üretim maliyetlerinin farklı olmasıdır, diğer bir sebepten ülkelerin ürettikleri malların birbirinden farklı olmasıdır (Gündoğdu, 2016: 3-4). Böylece ülkeler ucuza ürettikleri malları satmayı, pahalıya ürettikleri malı ise satın almayı tercih edebilirler. Ayrıca benzer şekilde ülkeler fazla ürettikleri malları satıp, ihtiyaç duydukları malları ise satın almayı isterler (Kınık, 2018: 13-14). Bu bakımdan dış ticaret, ülkelerin bazı malların üretiminde uzmanlaşmasına olanak

vermekte, bu da söz konusu mal hakkındaki bilgi birikimini artırarak yeniliklerin ortaya çıkmasını sağlamaktadır. Ayrıca dış ticaret, üretim kaynakları, işgücü ve zamanın etkin kullanımına imkân vermekte ve ülkelerin ölçek ekonomilerinden yararlanmalarını da sağlamaktadır (Gündoğdu, 2016: 3-4; Kınık, 2018: 13).

Ülkelerin gelişmişlik ve uzmanlık seviyelerindeki farklılıklar sayesinde uluslararası ticaretin önemini artırması, zaman içinde ihtiyaçların daha kaliteli, daha hızlı ve daha ucuz yoldan karşılanmasını sağlamaktadır (Ezel, 2013: 4). Dış ticaretin artışı, verimlilikte artışa sebep olurken, ihracat ürünlerinin üretimindeki uzmanlaşma genel beceri düzeyinin yükselmesine yol açmaktadır (Gündoğdu, 2016: 3-4).

Dış ticaret, ihracat ve ithalat olmak üzere iki farklı şekilde gerçekleşebilir. Aşağıdaki alt başlıklarda ihracat ve ithalat kısaca açıklanacaktır.

1.1.1.1. İhracat

En bilinen tanımıyla ihracat, ülkede üretilen mal ve hizmetlerin diğer ülkelere satılmasıdır (Hançerlioğlu, 1993: 63). Diğer bir ifadeyle; kazanç elde etmek amacıyla bir firmanın uluslararası alanda satış faaliyetinde bulunmasıdır (Gündoğdu, 2016: 4). Hukuki anlamda ihracat, bir malın mevzuata uygun bir şekilde Türkiye gümrük bölgesi dışına veya serbest bölgelere çıkarılmasıdır (İhracat Yönetmeliği¹, m. 4/1-d). Öte yandan vergi numarasına sahip olan her gerçek veya tüzel kişiler ihracat yapabilmektedir (İhracat Yönetmeliği, m. 4/1-e).

İhracat, milli geliri artırarak kalkınmayı olumlu etkilemekte ve sürdürülebilir ekonomik büyümenin gerçekleşmesinde önemli bir rol üstlenmektedir. Ayrıca ihracatta meydana gelen artış döviz kurlarının düşmesi yönünde etkide bulunmakta; bu nedenle ülkeler, ihracatı artırıcı politika ve çalışmalara önem vermektedirler (Kaya ve Turguttopbaş, 2012: 3).

¹ 06.06.2006 tarih ve 26190 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmıştır.

1.1.1.2. İthalat

İthalat; yurt dışında üretilen malların mevzuata uygun şekilde yurda sokulması ve bedelinin ödenmesi işlemlerinin bütünü olarak tanımlanmaktadır (Aktaş, 2017: 94). Vergi numarasına sahip olan her gerçek ve tüzel kişi ithalat yapabilmektedir (İthalat Yönetmeliği², m. 4/1-e). İthalat, ülkeden döviz çıkışına neden olması ve yabancı malların yerli üretime tercih edilmesi nedeniyle her zaman arzu edilen bir durum değildir (Kaya ve Turguttopbaş, 2012: 8).

Bir malın ithal edilmek yerine ülke içerisinde temin edilmesi; üretimin artması, malı üreten firmaların büyümesi, bu firmaların daha çok işçi çalıştırması, işsizliğin azalması, dolayısıyla ülke ekonomisinin büyümesi sonuçlarını doğuracak, büyüyen ekonomide kişi başına düşen milli gelir ve refah düzeyi artacaktır. Bu sebeple ülkeler, ithalatı zorlaştırmak ve ihracatı teşvik etmek amacıyla, ithalata kota koyulması, ithalat vergilerinin artırılması, ihracatın devlet yardımlarıyla teşvik edilmesi gibi tedbirlere başvururlar. Ancak bazı durumlarda, ülkenin iklim koşulları nedeniyle veya gelişmişlik düzeyinden dolayı, ülke içerisinde üretimi mümkün olmayan ürünlerin ithal edilmesi gerekebilir (Kaya ve Turguttopbaş, 2012: 10).

1.1.2. Lojistik

Lojistik Fransızca kökenli bir kelime olup, esas itibarıyla askeri bir kavramdır; buna göre lojistik, ordulara savaşı kazandıracak şekilde hizmet desteği sağlayarak, orduların ayakta kalmalarını ve savaşı kazanmalarını sağlamayı amaçlamaktadır (Başlangıç, 2015: 4). Lojistik kavramının ticarete ilk defa kullanılmaya başlanması ise 1960'lı yıllarda gerçekleşmiştir (Elbirlik, 2008: 1).

Lojistik, müşterinin ihtiyaçlarına uyacak şekilde, üretimden tüketime kadar, mal ve hizmetlerin verimli ve etkili bir şekilde taşınması ve depolanması için prosedürlerin planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi süreci olarak tanımlanmaktadır (Council of Supply Chain Management Professionals, 2013: 117). Diğer bir tanımlamaya göre lojistik;

² 31.12.1995 tarih ve 22510 mükerrer sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır.

doğru malın, doğru miktarda, doğru koşullarda, doğru yerde, doğru zamanda, doğru maliyetle, doğru müşteriye ulaşması anlamına gelmektedir (Elbirlik, 2008: 1-3). Alıcı ve satıcı arasındaki mal, para ve bilgi akışının organize edilmesi de lojistik kavramıyla açıklanmaktadır. Ticaretin ülke sınırlarını aşması halinde doğabilecek tüm ihtiyaçların planlanarak doğru ve hızlı biçimde uygulanmasıysa uluslararası lojistik olarak adlandırılmaktadır (Başlangıç, 2015: 6). Bir ürün, müşteri için nihai olarak tüketileceği yere ulaştırılmadığı müddetçe çok az değere sahiptir. Taşımak, ürünün tüketilmesini sağlayacaktır. Taşımacılığın amacı, insan ve yükleri son tüketim noktasına kadar hareket ettirmektir (Lambert ve Stock, 1999: 161–162).

1.1.3. Taşımacılık Türleri

Belirli bir bölgede bulunan mal ve hizmetlerin, bir başka yere taşınması faaliyetine “taşımacılık” denmektedir (Millî Eğitim Bakanlığı, 2011b: 30). Uluslararası lojistikte en büyük maliyet taşımacılıktır. Ayrıca taşımacılık, lojistik faaliyetlerini hız ve kalite bakımından da etkilemektedir. İşte bu nedenle hangi taşımacılık türünün seçileceği; ürünün ne zaman, nereye ve ne şekilde ulaştırılacağını belirlemektedir (Başlangıç, 2015: 10).

Lojistikte esas olarak beş çeşit taşıma yapılmaktadır; bunlar deniz yolu, kara yolu, demir yolu, hava yolu ve boru hattı taşımacılığı olarak sayılabilir (Başlangıç, 2015: 10; Elbirlik, 2008: 12; Kol, 2010: 17). Ayrıca birden fazla türün bir arada kullanılması da çok modlu taşımacılık olarak adlandırılmaktadır (Başlangıç, 2015: 10; Kol, 2010: 17). Bu yöntemlerin temel özellikleri; hızlı olmaları, taşıma süresinin kısalığı, bulunabilir olmaları, güvenilir olmaları, düşük maliyet ve güvenlik olarak sayılabilir (Elbirlik, 2008: 12).

1.1.3.1. Deniz Yolu Taşımacılığı

Deniz yolu taşımacılığı, su üzerinde hareket eden vasıtalarla, yük ve yolcuların, bir limandan başka bir limana taşınmasıdır (Ocak, 2014: 3). Düşük maliyetli³ olması, tek seferde çok yüksek ağırlık ve hacimdeki her tür malın taşınmasına imkân vermesi, düzenli

³ Deniz yolu taşımacılığı, hava yoluna göre yaklaşık 14 kat, kara yoluna göre yaklaşık 7 kat, demir yoluna göre yaklaşık 3,5 kat daha ucuza mal olmaktadır (Ocak, 2014: 3).

seferlerinin bulunması gibi nedenlerle deniz yolu taşımacılığı en çok tercih edilen taşıma yöntemlerinden biridir (Başlangıç, 2015: 16). Nitekim parasal olarak dünya dış ticaret hacminin yaklaşık 2/3'ü deniz yolu vasıtalarıyla taşınmaktadır. Deniz yolu taşımacılığıyla büyük miktarlarda kuru yük, sıvı ve gaz halinde ürünün taşınması mümkündür. Ayrıca hızın önemli olmadığı ürünlerin taşınmasında da bu yöntem tercih edilmektedir (Elbirlik, 2008: 13).

Kuru yük için ürünün durumuna göre, dökme yük veya konteyner gemileri kullanılmaktayken, sıvı yükler için tankerler kullanılmaktadır. Eşya tipine göre yapılmış bu ayırım dışında deniz yolu taşımacılığı tarifeye göre iki grupta incelenebilir; layner taşımacılık ve tramp taşımacılık (Başlangıç, 2015: 17).

Layner taşımacılık, iki nokta arasında düzenli bir tarifeye dayalı şekilde yapılan taşımacılıktır. Bu yöntemde ithalatçı ve ihracatçı yüklemeyi planlayabilmektedir. Bu taşıma şeklinde yeterli yükü olmayan gemiler bile tarifeyi aksatmamak için vakti gelince hareket etmektedirler. *Tramp taşımacılık* ise, hazır yükü olan limanlar arasında yapılan taşıma faaliyetidir. Bu yöntem yüksek kapasiteli, düşük maliyetli, en yüksek karın hedeflendiği taşımacılıktır ancak, istikrar ve belli bir program söz konusu değildir (Başlangıç, 2015: 17).

Deniz yolu taşımacılığının avantajlarını şu başlıklar altında sıralamak mümkündür (Koban ve Yıldırım Keser, 2010: 185, Elbirlik, 2008: 13-14);

- Çok büyük hacim veya ağırlıktaki her çeşit yükün taşınmasına uygundur.
- Bazı özel eşyaların taşınmasında tek alternatiftir.
- Diğer taşıma yöntemlerine göre maliyet açısından daha avantajlıdır.
- Ülkeler arasındaki politik problemlerden en az etkilenen taşıma modudur.
- Diğer taşıma yöntemlerine göre daha fazla istihdam yaratır. Ülke ekonomisine katkı sağlar.
- Ürünlerin taşıma güvenilirliği yüksektir.

Deniz yolu taşımacılığının dezavantajları ise şu şekilde sayılabilir (Elbirlik, 2008: 14; Koban ve Yıldırım Keser, 2010: 186);

- Liman, iskele gibi tesislere ve bunlara ilişkin altyapıya ihtiyaç duyulmaktadır.

- Teslim süresi fırtına ve sis gibi hava koşullarından etkilenmektedir.
- Yavaş bir taşıma yöntemidir, taşıma süresi diğer taşıma yöntemlerinden daha uzundur.
- Yalnızca limanlar arası taşıma yapılabilir, ürünün nihai kullanıcıya ulaşması için diğer taşıma yöntemlerinin kullanılacağı ayrı bir ulaşım ağına daha ihtiyaç vardır.
- Yükleme, boşaltma, aktarma ve depolama faaliyetleri hasar ve fire riskini artırmaktadır.

1.1.3.2. Kara Yolu Taşımacılığı

Kara yolu taşımacılığı, dünyada en çok kullanılan ve en çok rekabetin olduğu taşımacılık türüdür. Kara yolu taşımacılığında, kamyon, TIR⁴, tanker gibi araçlar kullanılmaktadır (Elbirlik, 2008: 14). Daha çok, deniz yolu ve demir yolu taşımacılığının yaygın olmadığı durumlarda kullanılan kara yolu taşımacılığı, özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında gelişmiştir (Başlangıç, 2015: 10).

Kara yolu taşımacılığı komple araç taşıması (*Full Truck Load- FTL*) ve parsiyel araç taşıması (*Less than Truck Load- LTL*) olarak iki şekilde yapılabilir. *FTL*, taşınacak eşya en az bir araca sığıyorsa veya özellikli bir şekilde taşınması gerekiyorsa kullanılan yöntemdir. *LTL* ise, taşınacak eşya bir aracı tamamen doldurmayacak miktarda olduğunda, aynı durumdaki birden fazla müşteriye ait eşya ile aracın doldurulduğu taşıma yöntemidir. Bu yöntemde eşya belirli bir yere kadar toplu olarak taşınır, ardından daha küçük araçlarla dağıtılır (Başlangıç, 2015: 12).

Kara yolu taşımacılığının birçok avantaj ve dezavantajı vardır. Buna göre kara yolu taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine göre avantajları şu şekilde sıralanabilir (Elbirlik, 2008: 15; Koban ve Yıldırım Keser, 2010: 153-154; Kol, 2010: 17);

⁴ *Transports Internationaux Routiers* kavramının kısaltmasıdır; Uluslararası Karayolu Taşımacılığı anlamına gelmektedir. TIR, gümrük mühürlü araçlar ve konteynerlerin kontrole tabi olmadan ülkelerden geçişine olanak sağlayan Birleşmiş Milletler düzenlemelerine dayanan bir sistemdir (IRU. **TIR**. <<https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/tr-tir-leaflet.pdf>>. Erişim Tarihi: 01/08/2019). Ancak ülkemizde bu sistemde kullanılan araçlar da TIR olarak adlandırılmaktadır.

- Kapıdan kapıya teslim imkân sağlamaktadır.
- İlk yatırım maliyeti düşüktür.
- Terminal ihtiyacı azdır ve terminal maliyetleri düşüktür.
- Hava yolu dışındaki taşıma türlerine kıyasla oldukça hızlıdır.
- Her türlü eşyaya ilişkin çözümler üretme imkânı mevcuttur.
- Her tür talebe ilişkin özel çözümler üretilmesi mümkündür.
- Diğer taşımacılık türlerini destekleyerek çok modlu taşımacılığı ortaya çıkarır.
- Yaygın bir ağın ve alternatif firmaların olması nedeniyle birçok noktaya sık seferlerin yapılması mümkündür.
- Kara yolunun olması halinde her ülke ve hedefe taşıma yapmak mümkündür.
- Yükleme ve boşaltmalar kolaydır ve atıl zaman dilimlerinde yapılabilmektedir.

Öte yandan kara yolu taşımacılığının dezavantajlarını ise şu şekilde sıralamak mümkündür (Elbirlık, 2008: 15-16; Koban ve Yıldırır Keser, 2010: 154; Lambert ve Stock, 1999; 84; Kol, 2010: 17-18);

- Taşınan eşyanın ağırlık ve boyutu, aracın kapasitesi ve boyutları ile sınırlıdır.
- Taşıma faaliyeti hava ve yol şartlarından etkilenmektedir.
- Tek seferde taşınabilecek eşya miktarı, deniz yolu ve demir yolu taşımacılığına kıyasla, daha az olduğu için yüksek tonajlarda ve uzun mesafede taşıma maliyetleri artmaktadır.
- Kara yolu bağlantısı olmayan yerlere taşıma yapılamaz.
- Trafik sıkışıklığı kara yolu taşımacılığını olumsuz yönde etkiler.
- Taşınan eşya miktarı başına harcanan enerji tüketimi yüksek olduğu için değişken maliyetler yüksektir.
- Ülkeler arasındaki politik ilişkiler ve mevzuat farklılıkları kara yolu taşımacılığını etkileyebilir.

1.1.3.3. Demir Yolu Taşımacılığı

Uluslararası lojistikte demir yolu taşımacılığı özellikle gelişmiş ülkelerde kullanılan bir taşımacılık türüdür. Demir yolu taşımacılığı, düşük maliyetli ve çevreci çözümler sunması nedeniyle, ağır ve hacimli yüklerin taşınmasında tercih edilmektedir. Öte yandan

demir yolu taşımacılığı tek vagonla, bütün trenle, konteynerle veya özel demir yolu taşımacılığı ile yapılabilir (Başlangıç, 2015: 13). Demir yolu taşımacılığında, tam vagon ve perakende taşıma yöntemleri kullanılmaktadır. Tam vagon yönteminde, bir vagonun tamamına tek bir kişinin veya şirketin malı yüklenirken, perakende taşımada aynı vagona birçok kişi veya firmanın malı taşınabilmektedir. Ayrıca özellikle büyük miktarlardaki, kütsel olarak ağır, dökme, büyük hacimli malların (kömür, demir, kereste gibi) taşınması konusunda kolaylık sağlamaktadır (Elbirlik, 2008: 16).

Demir yolu taşımacılığının sağladığı avantajlar şu şekilde sıralanabilir (Elbirlik, 2008: 16-17; Koban ve Yıldırım Keser, 2010: 211-212; Kol, 2010: 19; Lambert ve Stock, 1999: 88);

- Demir yolu taşımacılığında, diğer taşıma türlerine kıyasla, daha az enerji kullanıldığı için çevreye duyarlıdır.
- Düşük işletim maliyetlerine sahiptir.
- Büyük miktarlı ve hacimli malların taşınması konusunda kolaylık sağlar.
- Hava şartlarından en az etkilenen taşıma türüdür.
- Güvenilir bir taşıma türüdür.
- Kara yolu ve hava yolu taşımacılığı ile kıyaslandığında, demir yolu taşımacılığı ses kirliliği bakımından, daha az gürültü üretmektedir.
- Kara yolu taşımacılığına göre altyapı için daha az araziye ihtiyaç duyulmaktadır.
- Demir yolu yapımı, otoyol yapımından daha ucuza mal olmaktadır.

Demir yolu taşımacılığının dezavantajları ise şu şekilde sıralanabilir (Elbirlik, 2008: 17; Koban ve Yıldırım Keser, 2010: 211-212; Kol, 2010: 20);

- Kapsadığı pazar alanı, kara yolu taşımacılığına göre oldukça dardır.
- Demir yolu taşımacılığının ilk yatırım maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle birçok ülkede devletçe kurulmakta ve işletilmektedir.
- Taşınan malın, varış yerine ulaşma süresi uzundur.
- Tüm yük türlerinin taşınması mümkün olmayabilir, bu konuda yeterince esnek değildir.
- Coğrafi yapı nedeniyle her yere demir yolu yapmak mümkün değildir.

1.1.3.4. Hava Yolu Taşımacılığı

Hava yolu taşımacılığı, taşımacılık türlerinin en hızlısı ve en güvenlisi olduğu için genellikle değerli yüklerin transferinde kullanılmaktadır. Öte yandan yüksek maliyeti ile dikkat çeken hava yolu taşımacılığının, 200 kg'dan daha az yüklerin 500 km'den daha uzun mesafelere taşınması bakımından tasarruflu olduğu da bilinmektedir (Başlangıç, 2015: 14-16; Lambert ve Stock, 1999; 93). Ayrıca hava yolu taşımacılığı kuralların ve teknik detayların yoğun olması nedeniyle özel eğitime ve lisansa sahip personel tarafından yapılabilir (Başlangıç, 2015: 14). Bunların dışında, hava yolu taşımacılığı, yeryüzü şekilleri diğer taşımacılık sistemlerini kullanmaya uygun olmayan ülkeler ve coğrafi olarak geniş olan ülkelere tercih edilmektedir (Kol, 2010: 18).

Hava yolu taşımacılığının avantajları şu şekilde sıralanabilir (Elbirlik, 2008: 19; Koban ve Yıldırım Keser, 2010: 204-205; Kol, 2010: 18);

- Hava yolu taşımacılığı, diğer taşımacılık türlerine göre daha hızlıdır.
- Hava yolu taşımacılığında diğer taşımacılık türlerine kıyasla kayıp risk oranı daha düşüktür.
- Elleçlemenin çok yapılmaması, ambalaj maliyetini ve fire oranını düşürmektedir.
- Eğitimli ve sertifikalı personel görev yapmaktadır.
- Güvenli bir taşımacılık türüdür.
- Yalnızca ürünün alındığı ve nakledildiği ülkeler arasında bir taşıma olduğu için bürokratik olumsuzluklar oldukça azdır.

Hava yolu taşımacılığının dezavantajları ise şu şekilde sayılabilir (Elbirlik, 2008: 19; Koban ve Yıldırım Keser, 2010: 205-206; Kol, 2010: 19);

- Büyük hacimli veya ağır ürünler açısından taşıma maliyetleri yüksektir.
- Havalimanlarının her yerleşim yerinde olmaması veya şehrin dışında olması nedeniyle ara nakliye gereksinimi olmaktadır.
- Yüksek altyapı maliyetleri nedeniyle diğer taşıma türlerine göre oldukça pahalıdır.
- Uçakların bakım masraflarının yüksek olması maliyeti artırmaktadır.

1.1.3.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Boru hattı taşımacılığı aracılığıyla daha çok doğal gaz, petrol, petrol ürünleri, su ve kimyasal maddeler gibi gaz veya sıvı formundaki maddeler taşınmaktadır (Başlangıç, 2015: 19; Elbirlik, 2008: 19; Kol, 2010: 20-21); ancak bazı gelişmiş ülkelerde bakır, boraks, kömür gibi katı maddeler ile tarım ürünleri de taşınabilmektedir (Elbirlik, 2008: 19). Genellikle belirli iki nokta arasında döşenen hat vasıtasıyla yapılan taşıma, hava şartları ve diğer dış etkenlerden etkilenmemekte, ayrıca yüksek miktardaki malın, sürekli bir şekilde taşınmasına imkân sağlamaktadır. Öte yandan ilk yatırım maliyeti yüksek olan bu taşımacılık türünde, değişken maliyetler oldukça düşüktür (Başlangıç, 2015: 19; Kol, 2010: 20-21).

Boru hattı taşımacılığının avantajlarını şu şekilde sıralamak mümkündür (Elbirlik, 2008: 20; Koban ve Yıldırım Keser, 2010: 219; Kol, 2010: 20-21);

- Yüksek kapasiteli, düzenli, uzun mesafeli ve planlı taşımaya imkân vermektedir.
- Değişken maliyeti diğer taşımacılık türlerine göre hayli düşük olduğu için en ucuz taşıma türüdür.
- Hava şartları ve diğer dış etkenlerin olumsuz etkileri olmadığı için güvenlidir.

Boru hattı taşımacılığının dezavantajları ise şu şekildedir (Elbirlik, 2008: 20; Koban ve Yıldırım Keser, 2010: 219-220; Kol, 2010: 20-21);

- Yalnızca karşılıklı iki nokta arasında taşımaya imkân verdiği için kullanım alanı dardır.
- İlk yatırım ve sabit maliyetleri çok yüksektir.
- Zaman zaman toplumsal ve siyasi olaylar hattın güvenliğini tehlikeye sokabilmektedir.
- Taşınan mal miktarının belirlenmesi, arz ve talep yapısından daha çok hattın kapasitesine bağlıdır.

1.1.3.6. Çok Modlu Taşımacılık

Çok modlu taşımacılık, taşıma faaliyeti başladıktan sonra birden fazla taşıma türünün kullanılması suretiyle malın son noktaya ulaşmasıdır. Ayrıca çok modlu taşımacılık

elleçleme, gümrükleme, depolama gibi lojistik uygulamalarını da kapsayacak şekilde, bütünleşmiş bir yapıdadır (Başlangıç, 2015: 20). Çok modlu taşımacılık; deniz yolu taşımacılığının kapasitesini ve kara yolu taşımacılığının yaygınlığını bir araya getirmektedir. Ancak bu süreçte koordinasyon ve ambalajlama gereği gibi yapılmazsa, zaman kaybı, fire, malların bozulması gibi durumlar ortaya çıkabilecektir (Başlangıç, 2015: 21). Çok modlu taşımacılığın diğer taşımacılık türlerinden farklı olan avantajı, kapıdan kapıya teslim yapılabilen, müşteri odaklı bir hizmet olmasıdır. Öte yandan çok modlu taşımacılığın en olumsuz yönü, bir standardizasyonun olmamasıdır (Başlangıç, 2015: 21-22).

1.1.4. Lojistik Terminolojisi

Lojistikte kullanılan bazı kavramların anlamları bu bölümde verilmiştir. Bu kavramlardan bazıları bir sonraki bölümde Incoterms® Terminolojisi içinde de verilecek olmakla birlikte, orada kavramların yalnızca Incoterms® yayınlarında belirlenen anlamları, bu bölümde ise genel anlamları üzerinde durulacaktır.

Ambalajlama: Taşınırken veya depolanırken bir ürünün hasar görmemesi için ürünü koruyucu bir unsurla kaplamak, bir kutu veya sandık içine koymak olarak tanımlanabilir. Ambalajlama, eşyanın taşınabilir olabilmesi için paketlenmesi olarak da tarif edilebilir (Hançerlioğlu, 1993: 13). Öte yandan ambalajlamanın, eşyanın güvenli ulaşımı ve eşyaya ilişkin bilgi iletişiminin sağlanabilmesi amacıyla kullanılan koruyucu araçların tümü olduğu da bir diğer tanımıdır. Ambalajlama, oluşabilecek hasarları en aza indirdiği için hem maliyetlerin azalmasına hem de son kullanıcıya orijinal haliyle ulaşmasına imkân sağlamaktadır. Son olarak ambalajlama aynı zamanda etiketleme görevi de görmekte, ürüne ilişkin bilgileri ve istenirse ürünün veya firmanın reklamını ürünün üzerine konulabilmesini de sağlamaktadır (Çokay, 2012: 38-39).

Taşıma: Taşıma veya nakliye, hizmetlerin, malların veya insanların bulundukları yerden bir başka yere götürülmesi anlamına gelmektedir (Akalin ve diğerleri, 2011: 2279; Elbirlik, 2008: 3; Hançerlioğlu, 1993: 400; Türk Hukuk Kurumu, 1991: 266).

Gümrükleme: Gümrükleme, bir malın gümrük giriş işlemlerini yaptırmak (Akalin ve diğerleri, 2011: 1001) veya daha geniş anlamıyla malların veya hizmetlerin uluslararası

serbest dolaşıma geçişini sağlamak için gümrüklü sahalardan geçişi sırasında devlet nezdinde gerekli işlemlerin yapılmasıdır (Çokay, 2012: 41; Kılıç, 2019: 16).

Depolama: Depolama, bir ürünün saklanması veya korunması amacıyla bir yere konulması olarak tanımlanabilir (Akalin ve diğerleri, 2011: 632). Depolama, belirli yerlerden gönderilen malların belirli bir zaman korunup saklanması ve sonra tekrar belirli yerlere gönderilmek için hazırda tutulması olarak da tanımlanmaktadır (Elbirlik, 2008: 4; Kılıç, 2019: 15). Depolama siparişleri karşılayabilme ve üretim planlaması yapma konuları açısından lojistik yönetiminde önemli bir yere sahiptir (Çokay, 2012: 34-36). Ayrıca depolama, taşıma ve üretim giderlerini azaltmakta, malların arz ve talebine ilişkin dengeyi sağlamakta, üretim sürecini yönetmekte ve pazarlama stratejilerini belirlemede etken rol oynamaktadır (Kılıç, 2019: 15).

Elleçleme: Elleçleme; üretim, dağıtım, depolama ve tüketim hatta imha sürecinde malların taşınması, istiflenmesi, yüklenmesi ve boşaltılmasıdır (Elbirlik, 2008: 5; Kılıç, 2019: 16). Bir diğer tanıma göreyse elleçleme, malların, doğru yerde, doğru zamanda, doğru miktar ve sıklıkta, doğru koşullarda bulundurulmasıdır (Kılıç, 2019: 16). Elleçleme ile yapılan taşıma kısa mesafeleri kapsamaktadır. Elleçleme kalifiye insan gücü ile yapılmakta ayrıca vinç ve forklift gibi araçlar kullanılmaktadır (Çokay, 2012: 36; Elbirlik, 2008: 5). Ayrıca sınıflandırma, ayırıştırma, birleştirme, paletleme (Çokay, 2012: 36-38) ile markalama, işaretleme ve etiketleme gibi faaliyetler de elleçleme tanımının içinde değerlendirilmektedir (Kılıç, 2019: 16-17).

Sigorta: Sigorta, ileride karşılaşılabilecek bir zararın, önceden ödenmiş bir prim karşılığında, giderilmesidir (Akalin ve diğerleri, 2011: 2108). Bir başka ifadeyle sigorta, bir prim karşılığında ölçülebilen bir menfaatin risklere karşı teminat altına alınmasıdır. Sigorta poliçesinde sigorta konusu, sigorta bedeli, sigorta primi, riskin güvence altına alındığı yer, teminatın süresi ve genel şartlara ilişkin bilgilere yer verilmektedir (Başlangıç, 2015: 35). Sigorta, gerçekleşmesi muhtemel riskler ile oluşabilecek hasarları ortadan kaldırmayı amaçlar (Kılıç, 2019: 15-16). Lojistik uygulamalarında malların sigorta ettirilmesi yasal bir zorunluluktur (Kılıç, 2019: 15-16). Buna göre malın taşınması esnasında hasar görme riskine karşı sigortalanmış olması gerekmektedir, aksi takdirde gümrük ve banka işlemleri yapılamaz (Başlangıç, 2015: 35-36).

Navlun: Navlun, kabaca mal taşınması karşılığında taşıyan gemiye verilen ücret olarak tanımlanabilir (Haçerlioğlu, 1993: 129). Navlun sözleşmesi ise bir tarafın (taşıyan) **deniz yolu**⁵ ile eşya taşımayı, bir tarafın da (taşıtan) taşıma işi karşılığında ücret ödemeyi taahhüt ettiği bir sözleşme şeklinde tanımlanabilir. Taşınan yükün ticari bir eşya olması şart değildir; her tür eşya navlun sözleşmesine konu olabilir. Ancak insan taşıma navlun sözleşmesi ile değil, yolcu taşıma sözleşmesi ile yapılır. Taşıma mutlaka gemi ile yapılmalıdır, ancak geminin navlun sözleşmesinde belirtilmesi zorunlu değildir (Kutur, 2010: 2). Fakat uygulamada, tarafların haklarının daha net ortaya konulabilmesi bakımından geminin adı sözleşmede yer almaktadır.

Deniz yolu taşımacılığında yükün türü ve taşıyanlar arası rekabet, navlun fiyatlarının belirlenmesinde etkili olmaktadır. Tanker taşımacılığında navlun bir tarifeye göre belirlenmektedir. Tarifersiz (*tramp*) yük gemilerinde navlun, tek seferlik sözleşme veya süreli sözleşme ile yapılmaktadır ve genellikle düşük değerli dökme yükleri kapsamaktadır. Tarifeli sefer yapan gemilerde ise navlunun belirlenmesi daha farklı olmaktadır; buna göre yükün hacmi, ağırlığı, cinsi, değeri, adedi, uzunluğu/yüksekliği, hizmet biçimi, sefer bölgesi, ambalaj biçimi ve tehlike unsuru da navlunun belirlenmesinde kullanılan ölçütlerdir. (Özdemir, 2009: 15-16).

Deniz yolu taşımacılığında taşıyan, limanın özellikleri ve hizmet geleneğini dikkate alarak, liman masraflarını navluna dâhil edebilir. Buna göre navlunun şartları, liman giderleri ile yükleme ve boşaltma harcamalarının hangi tarafa ait olacağını ortaya koymaktadır. Yükleme ve boşaltma masraflarını içeren navluna “*liner terms*” denmektedir. Yükleme ve boşaltma masraflarının tespit edilemediği hallerde ise yalnızca pervane döndürme hizmeti navlun bedelini oluşturmaktadır. Yükleme ve boşaltma harcamalarını içermeyen bu navlun türüne “*free in and out*” (FIO) denmektedir. Bunun dışında yükün istiflenmesi veya yükün haplanması (bağlanması) gerektiği durumlar da olmaktadır. Taşıyanın istifleme veya bağlama masraflarının birini ya da ikisini navlunun dışında tutması

⁵ İç sularda (nehir ve göl) yapılan taşımalar navlun sözleşmesinin konusu olamaz (Kutur, 2010: 2).

halinde, sözleşme “*free in and out stowing and trimming*”⁶ (FIOST) şartlı olmaktadır (Özdemir, 2009: 16-17).

Taşıyan, bazı durumlarda yükleme veya boşaltma masraflarının bir kısmını ya da tamamını üstlenebilmektedir. Yükleme veya boşaltma masrafları “*liner*” kavramıyla ifade edilmektedir. Buna göre “*liner-in*” navlun yükleme masraflarını içermekte, “*liner-out*” navlun ise boşaltma masraflarını içermektedir (Özdemir, 2009: 17).

Son olarak navlun sözleşmelerinde taşıyan, eşyayı teslim alışından varış limanında teslim edişine kadar, taşınan eşyanın zilyetliğine sahiptir. Bu sebeple taşıyan, zilyetliği devam ettiği sürece, yani teslim edilene kadar eşyanın bakım ve korumasını yapmak zorundadır (Kutur, 2010: 2-3).

1.1.5. Incoterms® Terminolojisi

Incoterms® ile ticari hayattaki ihtilafların en aza indirilebilmesi için teslim şekilleri yayınlanırken bazı kavramların kullanımında yeknesaklık sağlanmaya çalışılmış ve bu kavramların kısa açıklamaları Incoterms® kitapçıklarına eklenmiştir (Caner, 2012: 230-231). 1990 ve 2000 sürümlerinde yapılan bu uygulama Incoterms® 2010’da da devam ettirilmiştir. Aşağıda Incoterms® kurallarında yer alan söz konusu terimlerin bir kısmına, kısa açıklamalarıyla birlikte, yer verilmiştir. Öte yandan bu terimlerin bir kısmı bir önceki bölümde Lojistik Terminolojisi başlığı altında da verilmiş olup, bu bölümde kavramların yalnızca Incoterms® yayınlarında verilen anlamları dikkate alınmıştır.

Yükleten (*shipper*)⁷: Incoterms® 2000’de *yükleten* kavramının, iki farklı anlamı bulunmaktadır; ilk olarak satılan malları taşıyıcıya teslim eden taraf anlamına gelen *yükleten*, ikinci olarak nakliyeciyi sözleşme akdeden taraf anlamına gelmektedir. Bu iki işlemi

⁶ Yükleme ve boşaltma masraflarını içermeyen navlunda, istif masrafları dışarıda tutulursa “*free in and out stowing*” (FIOS), bağlama masrafları dışarıda tutulursa “*free in and out trimming*” (FIOT) şartlı olarak adlandırılır.

⁷ Tanımı yapılan kavramların Incoterms® terimlerinin yayımlandığı kitapçıkta yer alan orijinal hali (İngilizce karşılıkları) parantez içinde verilmiştir.

gerçekleştiren şahıslar aynı kişiler olmasa bile her ikisi de yükleten olarak anılmaktadır (Sevinç, 2009: 27; Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3820).

Teslim (*delivery*): Incoterms® 2000’de teslim kavramına da iki anlam yüklenmiştir. İlk olarak; satıcının malları alıcıya teslim yükümlülüğünü ifade etmekten; ikinci olarak, alıcının malları teslim almayı kabul etmesi, diğer bir ifadeyle teslim yükümlülüğü anlamına gelmektedir (Sevinç, 2009: 28; Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3820).

Mutat (*usual*): Incoterms® 2000’de mutata kavramının da farklı anlamları vardır. Mutata, EXW terimi için teslim zamanını ifade ederken; CPT, CIP, CFR ve CIF terimleri için satıcının temin etmesi gereken belgeleri ve taşıma sözleşmesini ifade etmektedir (Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3820).

Harçlar (*charges*): Incoterms® 1990’da “resmi harçlar” şeklinde kullanılan bu kavram, Incoterms® 2000’de yalnızca *harçlar* olarak kullanılmış ve tanımlanmıştır (Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3820). Incoterms® 2000’de harçlar, ithalat yönetmelikleri kapsamında ödenmesi gereken harçları göstermektedir. Yani ithalat yönetmelikleriyle ilgisi olmayan harçlar Incoterms®’ün kapsamı dışında kalmaktadır (Sevinç, 2009: 28).

Gemi ve tekne (*ship and vessel*): Incoterms® 2000’de deniz yoluyla yapılan taşımada gemi ve tekne, malların taşınması için kullanılan araç anlamına gelmektedir. Her iki kavram birbiriyle eşanlamlı olarak kullanılmaktadır (Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3820).

Kontrol ve muayene (*checking and inspection*): Incoterms® 2000’de satıcının teslim yükümlülüğünü yerine getirirken gerçekleştirdiği işleme *kontrol*, yükleme öncesi yapılan malların sözleşmeye veya resmi prosedürlere uygun olup olmadığının incelenmesi işlemine *muayene* denmektedir (Sevinç, 2009: 29; Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3820).

Taşıyıcı (*Carrier*): Incoterms® 2010 kuralları kapsamında kendisiyle taşıma sözleşmesi imzalanan tarafa *taşıyıcı* denmektedir. (ICC, 2010: 10).

Gümrük işlemleri (*customs formalities*): Incoterms® 2010 kurallarına göre sözleşmeye uygulanacak gümrük mevzuatının zorunluluklarını yerine getirmek için yapılması gereken formaliteyi ifade etmektedir. Ayrıca belgeler, güvenlik, bilgilendirme ve fiziki denetim gibi hususlar da gümrük işlemlerinin parçası olabilir (ICC, 2010: 10).

Teslim (*delivery*): Teslim kavramının, ticaret hukuku ve uygulamalarında birçok farklı anlamı olmasına karşın, Incoterms® 2010 kurallarında, malların kaybolma veya hasar riskinin satıcıdan alıcıya geçişini ifade etmektedir (ICC, 2010: 10).

Teslim belgesi (*delivery document*): Incoterms® 2010 kuralları kapsamında, teslimin gerçekleştiğini gösteren belge anlamında kullanılmaktadır. Birçok Incoterms® 2010 terimi bakımından teslim belgesi; taşıma senedini ya da bunun eşdeğeri olabilecek elektronik bir kaydı ifade etmektedir; hatta EXW, FCA, FAS ve FOB terimleri için bir makbuz veya bir alındı belgesi de teslim belgesi yerine geçebilir (ICC, 2010: 10).

Elektronik kayıt veya işlem (*electronic record or procedure*): Incoterms® 2010 kuralları kapsamında bir ya da birkaç elektronik mesajdan oluşan bilgi setidir. Elektronik kayıt veya işlem eşdeğeri olan basılı belgeyle aynı amaçla kullanılır (ICC, 2010: 10).

Ambalajlama (*packaging*): Incoterms® 2010 kuralları kapsamında, ambalajlama (veya paketlenme);

- a. Satım sözleşmesi uyarınca malların ambalajlanması,
- b. Malların taşınmaya uygun hale getirmek için ambalajlanması

anlamlarında kullanılmaktadır. Ambalajlanmış malların, bir konteynerin veya başka bir taşıma aracının içine istiflenmesi Incoterms® 2010 kapsamında *ambalajlama* kabul edilmemektedir (ICC, 2010: 10-11).

1.1.6. Enstitü Yük Klozları

Londra Sigortacılar Birliği (*International Underwriting Association of London - IUA*) Yük Özel Klozları daha bilinen adıyla Enstitü Yük Klozları (*Institute Cargo Clauses -*

EYK⁸), sigortacılık alanında özel şartlara ihtiyaç duyulması nedeniyle ilk olarak 1912 yılında hazırlanmış, zamanla ticaret ve deniz taşımacılığında meydana gelen yeniliklerin etkisiyle 1963 ve 1982 yıllarında kapsamlı revizyon geçirmiş (Yorulmaz, 2009: 145), son olarak 2009 yılında da bir değişim geçirerek günümüze ulaşmıştır. EYK, 1982 öncesinde **özel avarya hariç** (*free particular average - FPA*), **avarya dâhil** (*with average - WA*) ve **bütün riskler** (*all risks - AR*) şeklinde adlandırılmaktayken, 1982 yılından itibaren teminat kapsamlarına göre A, B ve C klozları olarak ayrıma tabi tutulmuşlardır (Kepkep, 2014: 94). Buna göre en geniş teminattan en dar teminata EYK şu şekilde sıralanabilir (Kepkep, 2014: 94; Mirasyedi, 2015: 83; Yorulmaz, 2009: 146);

- a. Enstitü Yük Klozları A - Tüm Riskler,
- b. Enstitü Yük Klozları B - Hususi Avaryalar Dâhil,
- c. Enstitü Yük Klozları C - Hususi Avaryalar Hariç.

1.1.6.1. EYK A - Tüm Riskler

En çok tercih edilen teminatların başında gelen A Klozu'nda, hem denizciliğe has riskler, hem de ticari riskler teminat kapsamına alınmaktadır. Bu kapsamdaki bir poliçe ile taşınan yük, sigorta poliçesinde yer alan istisnalar haricindeki bütün risklere karşı teminat altına alınmaktadır (Yorulmaz, 2009: 146).

A Klozu'nun kapsamı o kadar geniştir ki bütün riskler klozu olarak da adlandırılmaktadır (Kepkep, 2014: 95; Mirasyedi, 2015: 84). Buna göre; sigortalının bilinçli davranışıyla oluşan hasarlar; yükün kendi yapısından kaynaklanan hasarlar; doğal aşınma ve yıpranmalar; ambalaj yetersizliğinden veya hazırlık eksikliğinden kaynaklanan hasarlar; gemi ile ilgili mali krizden kaynaklanan hasarlar; herhangi bir kişinin haksız fiili ile oluşan hasarlar; savaş silahlarının düşmanca kullanılmasıyla doğan hasarlar; geminin güvenli taşıma yapmaya uygun olmamasından doğan hasarlar; haşerat ve fareler tarafından

⁸ Enstitü Yük Klozları'nın dünya genelinde kabul görmüş kısaltması ICC'dir. Ancak çalışmamızda ICC Milletlerarası Ticaret Odası'nın kısaltması olarak yoğun bir şekilde kullanıldığından, karışıklık çıkmaması için Enstitü Yük Klozları EYK olarak kısaltılmıştır.

oluşturulan hasarlar ve deprem teminat dışında⁹ bırakılan risklerdir (Mirasyedi, 2015: 84-85; Yorulmaz, 2009: 146-147).

1.1.6.2. EYK B - Hususi Avaryalar Dâhil

Bu klotda risk kapsamının sınırlarını belirlemek için iki şartın varlığına bakılmaktadır; buna göre, ilk olarak zarara neden olan riskin sigorta kapsamında olup olmadığı incelenir, ardından söz konusu riskin muafiyetler ile sınırlandırılıp sınırlandırılmadığı belirlenir. Bu şartların değerlendirilmesiyle zararın tazmin edilip edilmeyeceğine karar verilir (Kepkep, 2014: 95-96). Ayrıca bu klotda yalnızca denizcilik riskleri teminat altına alınmakta, ticari riskler kapsam dışında bırakılmaktadır (Yorulmaz, 2009: 147-148). Buna göre B Klotunun kapsadığı risklerin bazıları; malların yanması ve patlaması; geminin karaya oturması, batması veya alabora olması; kara taşıtları için devrilme; tren için raydan çıkma; yükün tehlike limanda boşaltılması; deprem ve yanardağ patlaması gibi doğal afetler; denize mal atılması; deniz suyunun verdiği zararlar; malların yüklenmesi ve boşaltılmasında ortaya çıkan hasarlar şeklinde sayılabilir (Mirasyedi, 2015: 84; Yorulmaz, 2009: 148).

1.1.6.3. EYK C - Hususi Avaryalar Hariç

Bu klotda da risk kapsamının sınırlarını belirlemek için iki şartın varlığına bakılmaktadır; buna göre, ilk olarak zarara neden olan riskin sigorta kapsamında olup olmadığı incelenir, ardından söz konusu riskin muafiyetler ile sınırlandırılıp sınırlandırılmadığı belirlenir. Bu şartların değerlendirilmesiyle zararın tazmin edilip edilmeyeceğine karar verilir. C Klotu, özellikle Incoterms® CIF teslim şeklinde aktif olarak kullanılmaktadır (Kepkep, 2014: 95-96). Ayrıca bu klotda da yalnızca denizcilik riskleri teminat altına alınmakta, ticari riskler kapsam dışında bırakılmaktadır (Yorulmaz, 2009: 147-148). B Klotu'nun biraz daha dar kapsamlısı olan C Klotunun kapsadığı risklerin bazıları; malların yanması ve patlaması; geminin batması veya alabora olması; kara sevk

⁹ A Klotu'nda grevcilerden, lokavt edilmiş işçilerden veya halk hareketlerine katılmış kişilerden kaynaklanan hasarlar ile savaş ve savaş silahlarının sebep olduğu hasarlar ek bir teminatla güvence altına alınabilmektedir. (Yorulmaz, 2009: 147).

aracının devrilmesi; yükün sığınma limanında boşaltılması ve denize mal atılması şeklinde sayılabilir (Mirasyedi, 2015: 83-84; Yorulmaz, 2009: 148).

1.2. ULUSLARARASI TİCARET KURALLARININ YEKNESAKLAŞMASI GEREĞİ VE MİLLETLERARASI TİCARET ODASININ ROLÜ

1.2.1. Uluslararası Ticaret Kurallarının Yeknesaklaşması

Uluslararası ticaret, tarih boyunca ulusların birbirlerini tanımalarını sağlamıştır. Ancak dış ticaret hacminin zaman içerisinde genişlemesi ile birlikte uluslararası ilişkiler güçlenmiş ve karmaşıklaşmış, sermaye ve mal transferlerinin kolaylaşmasıyla ulusal sınırlar ticari anlamda etkisini kaybetmiştir. Farklı milletler aynı hukuki sorunlar için farklı çözümler üretmeye başlamışlar ve zaman içerisinde uluslararası tacirler arasında, ilişkileri düzenleyen kapsamlı sözleşmeler ortaya çıkmıştır. Bu sözleşmelere uygulanacak hukuk kuralları ulusal düzeyde farklılıklar göstermekte, hâkimlerin uygulayacakları hukuk kuralları bakımından ihtilaflar ortaya çıkmaktadır. Bu sözleşmesel ilişkiler birden çok hukuk sistemiyle bağlantılı olmakta ve uluslararası ticareti ilgilendirmektedir. Bu durum, ticareti etkilemekte ve belirsizliğe neden olabilecek olumsuzlukları beraberinde getirmektedir (Çakan, 2012: 48-49; Süral, 2008: 5-6).

Bu durumda uluslararası düzeyde karmaşıklıkları engellemek, borç ve edimin yerine getirilmesini sağlamak, uyuşmazlıkları çözüme kavuşturmak için ortak bir sisteme gereksinimi duyulmaktadır. Uygulamada, tarafların karşılıklı hak ve borçlarını ayrıntılı olarak düzenleyen, ortaya çıkabilecek tüm sorunları öngörecektir şekilde düzenlenen ve belirsizliği ortadan kaldırmayı amaçlayan sözleşmelere rastlanmaktadır. Ancak bu durumlarda bile taraflarca öngörülmeleyen durumlar ve problemler ortaya çıkabilmekte; bunların çözümünde uluslararası (a-nasyonal) hukuk kurallarına ihtiyaç doğmaktadır. Bu kapsamda uyuşmazlıkların çözümünde uygulanacak kuralların yeknesak hale getirilmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır¹⁰. Uluslararası ticarete uygulanacak kuralların

¹⁰ Ulusları ticaret kurallarının yeknesaklaştırılmasına ilişkin daha detaylı bilgi için bkz. Süral, B. C. 2008. “Uluslararası ticari sözleşmelere uygulanacak hukuk olarak UNIDROIT (özel hukukun yeknesaklaştırılması için uluslararası enstitü) prensipleri”. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi).

yeknesaklaştırılması, farklı hukuk sistemlerinin doğurduğu olumsuzlukların ortadan kaldırılmasına ve uluslararası ticaretin gelişmesine yardım etmektedir (Homak, 2011: 9-12; Süral, 2008: 15-16). Yeknesaklaştırma çalışmaları sonucunda tarafsız uluslarüstü hukuk kuralları kabul edilmekte, böylece ihtilafların zararları ile bunların çözümü için katlanılan giderler en aza indirilmektedir. Ayrıca uygulanacak kuralların öngörülebilir olması ve kesinliği, önleyici bir etki de doğurmaktadır (Süral, 2008: 15-16).

Bu doğrultuda, Milletlerarası Ticaret Odası (*International Chamber of Commerce – ICC*) uluslararası ticareti kolaylaştırmak amacıyla taraflar arasındaki hakkaniyeti ve eşitliği gözeten, düzenleyici hukuki çerçeveler hazırlamaktadır. Burada ki amaç ticaretin önündeki engelleri kaldırarak arındırmak ve serbest ticaret düzenini sorunsuz bir hale getirmektir. ICC tarafından hazırlanan bu standart, kural ve sözleşmeler uluslararası ticaret uygulamalarında oldukça yaygın bir şekilde kullanılmaktadır (Süral, 2008: 39). Örneğin ICC, teslim şekillerinin belirlenmesine¹¹, vesaiklerin tanımlanmasına, sorumlulukların sınırlarına, ödeme şartlarına ilişkin bazı kurallar getirmiş veya bunların kullanımına ilişkin simgesel kısaltmalar ortaya koymuştur (Homak, 2011: 9-10).

1.2.2. Milletlerarası Ticaret Odası (ICC)

1919'da kurulan Milletlerarası Ticaret Odası (ICC), dünya genelindeki tüm sektörlerde faaliyet gösteren işletmeler adına otorite olarak hareket eden bir iş örgütüdür (Tomashot 2015: 1-2). Kurulduğu günden beri yönetimi Paris'te (ICC, 2017: <<https://iccwbo.org/constitution/>>. Erişim Tarihi: 02/08/2019) bulunan ICC'nin esas misyonu, dış ticaret ile uluslararası yatırımı teşvik etmek ve küreselleşmenin fırsatlarını iş dünyasıyla buluşturmadır. ICC üç alanda faaliyet göstermektedir; ilk olarak uluslararası ticarete ilişkin kurallar koymakta, ikinci olarak bu alandaki uyuşmazlıkların çözümünü sağlamak ve son olarak ilke savunuculuğu yapmaktadır. Koyduğu kurallara uyum isteğe bağlı olsada, bu kuralların her gün sayısız işlemde uygulanması nedeniyle ICC, uluslararası ticaretin düzenlenmesinde önemli bir yere sahip olmuştur. Milletlerarası Tahkim Divanı (*International Court of Arbitration*) ve Dünya Odalar Federasyonu (*World Chambers Federation*) gibi yapılar da ICC bünyesinde yer almaktadır. Ayrıca ICC uluslararası ticaret,

¹¹ Çalışmanın ilerleyen kısımlarında teslim şekilleri detaylı olarak incelenecektir.

bankacılık ve tahkim alanlarında özel eğitimler vermekte, seminerler düzenlemekte ve uygulamaya yönelik yayınlar yapmaktadır. Günümüzde ICC, 6 milyondan fazla işletmeyi ve 130'dan fazla ülkenin ticaret odaları ile meslek birliklerini kapsayan bir ağı sahiptir (ICC, 2013: 87; O'Connor, 2013: 332; Ramberg, 2011a: 215).

ICC, herhangi bir devlete ya da ülkeye ait olmayan; merkezi Paris'te olduğu halde - üyelik dışında- Fransa'yla doğrudan herhangi bir ilişkisi bulunmayan; kâr amacı taşımayan milletlerarası bir özel hukuk kuruluşudur. Bu kapsamda ICC, kuruluşundan beri uluslararası problemlerin çözümünü ve uluslararası ticarete ilişkin kuralların oluşturulmasını kendisine görev edinmiştir (Beyazıt, 2010: 10).

Öncelikle ICC gerçekleştirdiği faaliyetleriyle, tüm dünya refahının ve büyümesinin artırılabilmesi için, uluslararası ticaret ve yatırımın teşvik edilmesini amaçlamaktadır. ICC bu amaçlara ulaşabilmek için çok taraflılığı desteklemekte ve küresel bir etki oluşturmaya çalışmaktadır. Bu kapsamda ICC tüm faaliyetleriyle (ticari anlaşmazlıkların çözümü, ticari kuralların konması ve geliştirilmesi, farklı konularda eğitimler verilmesi vb), günümüz dünyasının aşırı tempolu ekonomik ilişkilerinde ticaretin zorluklarına iş dünyasının uyum sağlamasına yardımcı olmayı istemektedir (ICC: <<https://iccwbo.org/about-us/who-we-are/our-mission/>>. Erişim Tarihi: 03/08/2019).

Milletlerarası Ticaret Odası Tüzüğü'nün Giriş bölümünde ICC'nin temel amacı, uluslararası ticari ilişkilerin ülkelere küresel refah ve barış getirdiği inancıyla serbest dünya ekonomisinin gelişmesini sağlamak olarak ifade edilmiştir. Devamında ise ICC'nin politik veya teknik nitelikteki tüm faaliyetlerini; uluslararası ticaretin önündeki engelleri ve çarpıklıkları ortadan kaldırırken, uluslararası ticaret, hizmet ve yatırımları; iş girişimleri arasında serbest ve rekabete dayanan bir piyasa ekonomisini; tüm ülkelerin dünya ekonomisine daha iyi entegre olabilmesi için gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin ekonomik büyümelerini, teşvik etmek amacıyla gerçekleştirdiği vurgulanmıştır. Bu kapsamda ICC, her türlü korumacılığa karşı mücadele etmeyi; uluslararası mal, hizmet, sermaye ve teknoloji dolaşımını genişletmeyi; her tür uluslararası konuda politika önerileri sunmayı ve son olarak koyduğu ilkeleri iş dünyasına pratik hizmetlere dönüştürmeyi taahhüt etmiştir (ICC, 2017: <<https://iccwbo.org/constitution/>>. Erişim Tarihi: 02/08/2019).

II. BÖLÜM

GENEL OLARAK INCOTERMS®¹²

Incoterms®, uluslararası ve yurt içi ticarete uygulanan, ihracatçı ve ithalatçı arasında gerçekleşen ticarete ilişkin hak ve yükümlülüklerin açık bir şekilde ortaya konduğu, uluslararası kurallar bütünüdür (Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3815). Bir başka ifadeyle Incoterms® kuralları, satıcı ve alıcı arasında belirli maliyet ve riskleri dağıtmak için uluslararası ve yurt içi satış sözleşmelerinde kullanılan standart “ticari terimler” dir (O’Connor, 2013: 4). ICC tarafından yayınlanan Incoterms® kurallarının yer aldığı kitapçıkta ise “Incoterms® kuralları, mal satışı sözleşmelerinde işletmeler arası uygulamayı yansıtan üç harfli ticaret terimlerini açıklar. Incoterms® kuralları, esas olarak, malların satıcılardan alıcılara tesliminde yer alan görevleri, maliyetleri ve riskleri tanımlar.” şeklinde bir tanıma yer verilmiştir (ICC, 2010: 5). Öte yandan Incoterms® “Uluslararası Ticari Terimler” ifadesinin İngilizce karşılığı olan *International Commercial Terms* ifadesinin kısaltılmış şeklidir (Karakaya Gül, 2011: 4).

2.1. INCOTERMS® TERİMLERİNİN TARİHÇESİ

Ticari sözleşmelerde özel terimlerin ilk kullanılmaya başlanmasına 18’inci yüzyıl sonlarında İngiltere’de rastlanmaktadır. Ancak bu dönemde kullanılan terimler belli bir standarta sahip değildir (Malfliet, 2011: 163). Ticari terimlerin yeknesaklaştırılması konusunda ilk olarak, 1873 yılında kurulan, Uluslararası Hukuk Derneği (*International Law Association*) tarafından bazı çalışmalar yapılmış, bu kapsamda CIF satışlara ilişkin hükümler belirlenmiştir. Sonraki yıllarda bu kurallar geliştirilmiş, 1928 yılında Varşova’da ve 1932

¹² “Incoterms” ifadesi, Milletlerarası Ticaret Odası’nın tescilli ticari markasıdır. Bu nedenle “Incoterms” ticari markası yalnızca ICC’nin Incoterms® kuralları ile ICC’nin diğer Incoterms® ürünlerine ve hizmetlerine atıfta bulunmak için kullanılabilir. Ayrıca Incoterms® ifadesinin ilk harfi hiçbir zaman küçük harf olarak kullanılmadığı gibi ifadenin sonundaki “s” harfi de markadan çıkartılamaz. “Incoterms” ticari markasının yanında ® tescilli ticari marka sembolünün bulunması gerekmektedir (ICC, 2010: 125-126; Ramberg, 2011a: 213). Ticari evrakta, ® tescilli ticari marka sembolü kullanılmaksızın Incoterms® 2010’a atıfta bulunulması istenmeyen sonuçlar doğurabilir (O’Connor, 2013: 47). Bu nedenle çalışmamız her ne kadar ticari bir metin değilse de Incoterms® markası, ICC’nin belirlediği kurallara uygun şekilde kullanılmaya çalışılmıştır.

yılında Oxford’da düzenlenen konferanslarda CIF Sözleşmelere ilişkin kurallar kabul edilmiştir (Hamşioğlu, 2012: 3-4).

Öte yandan Uluslararası ticari terimlerin belli bir standartta sahip olması için daha geniş kapsamlı çalışmalar ICC ile başlamıştır (Malfliet, 2011: 163). ICC, kuruluşundan hemen sonra, uluslararası ticareti kolaylaştırmak amacıyla, tüccarlar tarafından kullanılan ticari terimlerin neler olduğunun belirlenmesi için bir araştırma yaptı; 13 ülkede en sık kullanılan altı terime ve bu terimlerin farklı yorumlanışlarına ilişkin elde edilen bulgular 1923'te yayımlanmıştır. Bu çalışma 1928 yılında, 30'dan fazla ülkede kullanılan ticari terimler için tekrar yapılmış. Her iki çalışmada elde edilen bilgiler değerlendirilerek, 1936 yılında alıcının ve satıcının yükümlülüklerinin liste şeklinde düzenlendiği (Hansu, 2017: 117) ilk Incoterms® kuralları yayınlanmıştır. Incoterms® terimlerinin ilk versiyonunda FAS, FOB, C&R¹³, CIF, Ex Ship ve Ex Quay¹⁴ olmak üzere altı terim yer almaktaydı¹⁵ (ICC: <<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>>). Erişim Tarihi: 12/06/2019).

Ancak II. Dünya Savaşı nedeniyle, çalışmalara bir süre ara verilmesinin ardından Incoterms® kurallarının ilk revizyonu 1953 yılında yayınlanmış; bu sürümde DCP¹⁶ (Ücretler Ödenmiş Teslim), FOR (Demir yolunda Ücretsiz) ve FOT (Kamyonda Ücretsiz) terimleri Incoterms®’e eklenmiştir. 1967 yılında ise bir önceki versiyonda bazı düzeltmeler yapılarak, DAF (Sınırdaki Teslim) ve DDP (Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak) olmak üzere iki ticari terim daha eklenmiştir. Hava taşımacılığının artan önemi üzerine 1976 yılında *FOB Havaalanı* terimi eklenmiştir. 1980 yılında ise konteynerle yapılan taşımacılığın yaygınlaşması nedeniyle FRC¹⁷ (Serbest Taşıyıcı) terimi eklenmiştir (ICC: <<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>>). Erişim Tarihi: 12/06/2019).

¹³ Daha sonra CFR olarak değiştirilmiştir (Caner, 2012: 227).

¹⁴ Günümüzde, DES ve DEQ terimleri şeklinde kullanılmaktadır (Caner, 2012: 227).

¹⁵ ICC tarafından hazırlanmış, Incoterms® tarihçesinin tamamının yer aldığı bir görsel Ek 1’de yer almaktadır.

¹⁶ Günümüzdeki CPT terimine karşılık gelmektedir (Caner, 2012: 227).

¹⁷ Yükün geminin yanında teslim alınmaması, genellikle karadaki konteyner terminallerinde veya konteyner nakil istasyonlarında teslim alınması nedeniyle bu terime ihtiyaç duyulmuştur (Caner, 2012: 228).

1990 yılında ise tam bir revizyon yapılarak belirli taşıma şekilleri için mevcut olan terimler tek bir terim haline getirilmiştir. Daha açık bir ifadeyle FOR, FOT ve FOB Havaalanı terimleri FCA (Belirli Noktada Serbest Taşıyıcı) haline dönüşmüştür. Öte yandan 1990'da elektronik mesajların kullanımına ilişkin bazı kurallar da belirlenmiştir (ICC: <<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>>). Erişim Tarihi: 12/06/2019). 1990 yılında terimlerin sınıflandırılmasına ilişkin bazı düzenlemeler de yapılmıştır; buna göre terimler C¹⁸, D¹⁹, E²⁰ ve F²¹ olmak üzere dört gruba ayrılmıştır. C grubu terimlerde sonradan ortaya çıkacak masraflar ve risk alıcıya aittir. D grubu terimlerinde ise varış ülkesine kadar olan tüm masraflar ve risk satıcıya aittir. F grubunda ise satıcı alıcı tarafından tespit edilen bir taşıyana malı teslim etmek yükümlülüğü altındadır (Caner, 2012: 230). Bunların dışında; alıcı ve satıcı taraflara ait yükümlülüklerin “ayna yöntemi²²” (*mirror method*) ile birbirine paralel şekilde gösterilmesi de yine 1990 yılında gerçekleşmiştir (Hamşioğlu, 2012: 5).

2000 yılında ise FAS ve DEQ terimlerinde bazı değişikliklere gidilmiştir (ICC: <<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>>). Erişim Tarihi: 12/06/2019). Ayrıca 2000 sürümünde ticari hayattaki ihtilafları en aza indirebilmek için bazı terimlerin²³ kullanımında yeknesaklık sağlanmaya ve metnin daha anlaşılır olmasına önem verilmiştir (Caner, 2012: 230-231). 2010 yılında ise DAF, DES, DEQ ve DDU terimleri listeden çıkartılmış, DAT ve DAP terimleri listeye eklenmiştir²⁴. Bir sonraki sürümün ise 1 Ocak 2020 yılında yürürlüğe girmesi beklenmektedir. Bu sürüme ilişkin açıklamaların 2019 yılının ikinci yarısında yapılması planlanmaktadır (ICC:

¹⁸ CFR, CIF, CPT ve CIP terimleri bu grubu oluşturmaktadır.

¹⁹ DAF, DES, DEQ, DDU ve DDP terimleri bu grubu oluşturmaktadır.

²⁰ EXW terimi bu grubu oluşturmaktadır.

²¹ FCA, FAS ve FOB terimleri bu grubu oluşturmaktadır.

²² Buna göre hem satıcı hem de alıcı taraf için aynı başlıklara sahip, birbirine paralel onar yükümlülük belirlenmiştir (Hamşioğlu, 2012: 5).

²³ Çalışmanın 1. Bölümü'nde Incoterms® terminolojisine yer verilmiş; 2000 ve 2010 sürümlerinde yer alan belli başlı kavramlar açıklanmıştır. Öte yandan bu terimler Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (*United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods-CISG*)'nin terminolojisine uygun şekilde hazırlanmıştır (Caner, 2012: 231). Türkiye, söz konusu Konvansiyon'a 02.04.2009 tarih ve 5870 Sayılı Kanun ile taraf olmuştur (Kanun 07.04.2010 tarih ve 27545 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır).

²⁴ 2010 yılında yapılan değişiklikler, çalışmanın ilerleyen bölümlerinde detaylı olarak yer almaktadır.

<<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>>.
Erişim Tarihi: 12/06/2019).

Incoterms® sürümlerinin hangisinin kullanılabileceği ile ilgili bir sınırlama söz konusu değildir. Diğer bir ifadeyle terimlerin uluslararası ticarete paralel bir şekilde yenilenmesi, ticari bir ilişkideki tarafların Incoterms®'ün son halini kullanacakları anlamına gelmemektedir. Taraflar, sözleşmede açık bir şekilde belirtmek şartıyla, kendilerine en uygun terimi seçmek ve uygulamak konusunda serbesttir. Ancak kullanılan terimin hangi sürüme ait olduğu konusunda sözleşmede açık bir ifade yer almıyorsa, terimin en son sürümünün kullanıldığı kabul edilmektedir (Hansu, 2017: 117).

2.2. INCOTERMS® TERİMLERİNİN AMACI

Esas itibarıyla Incoterms®'ün ilk amacı, bir satım sözleşmesinde malın teslimine ilişkin esasları düzenlemektir (Caner, 2012: 231). Ancak bu durumun dışında Incoterms® terimlerinin yayınlanmasıyla, dünyadaki farklı kültürler ve anlayışların ticari hayata etkilerinin en aza indirilmesi ve ticarete ait ortak bir dil yaratılması amaçlanmaktadır. Tabii ki ortak bir dilin oluşması, zaman ve para kaybedilmesini de önleyecek ve belirsizlikleri²⁵ ortadan kaldıracaktır (Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3816). Başka bir deyişle, Incoterms® terimlerinin belirlenmesindeki amaç dış ticaret sözleşmelerinin taraflarca farklı yorumlanmasını önlemek ve bu konuda yeknesak bir düzen oluşturmaktır (Caner, 2012: 231).

Öte yandan özellikle uluslararası ticari sözleşmeler, genellikle hazır olmayan taraflar arasında kurulduğu için kullanılan terimlerin aynı anlamı ifade etmesi ticaretin gerçekleşebilmesi bakımından da önemlidir (Hansu, 2017: 117-118; Karakaya Gül, 2011: 12-13). Böylece Incoterms® kuralları kullanılarak, milletlerarası ticari işlemlerin

²⁵ Incoterms® kuralları sayesinde;

- a. Nakliye maliyetlerini hangi tarafın karşılayacağı,
- b. Riskin satıcıdan alıcıya transfer edileceği noktanın neresi olacağı,
- c. Gümrük işlemlerini yerine getirmekten sorumlu olan tarafın hangisi olacağı,
- d. (CIF ve CIP sözleşmeler için) satıcının sigorta teminatı konusundaki sorumluluklarının neler olduğu, konularındaki belirsizlikler ortadan kalkmaktadır (ICC, 2010: 12-13).

devamlılığı ve tutarlılığı da sağlanmış olmaktadır (Karakaya Gül, 2011: 12-13; Taşçı, 2017: 15).

2.3. INCOTERMS® TERİMLERİNİN KAPSAMI VE UYGULAMA ALANI

Incoterms®'ün kapsamı, hem uluslararası hem de iç ticaretteki (Caner, 2012: 231), taşınabilir ve fiziki varlığı olan ürünlere ilişkin satım sözleşmeleridir; dolayısıyla yazılım, fikri ve sınai haklar gibi soyut ürünlere ilişkin sözleşmeler kapsam içine girmemektedir (Caner, 2012: 231; Hansu, 2017: 118; Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3816). Benzer şekilde hizmet satımına ilişkin sözleşmeler de Incoterms®'ün kapsamı dışında kalmaktadır (Hansu, 2017: 118).

Incoterms®, alıcı ve satıcı arasındaki satım sözleşmesinden kaynaklanan ilişkilerin belirli bölümleriyle ilgilenmektedir; malların taşınma şekli, malların tesliminin sürecin hangi aşamasında gerçekleşeceği, muhtemel hasar ve kayıplara ilişkin riskin sürecin hangi aşamasında el değiştirdiği, masrafların kime ait olduğu, gümrük işlemleri ve hazırlanması gereken evrakın sorumluluğunun hangi tarafta olduğu gibi konular Incoterms®'ün kapsamı içinde değerlendirilmektedir (Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3816). Başka bir ifadeyle Incoterms®, satım sözleşmesinin, malların teslimi, hasarın geçişi, masrafların paylaşılması (Caner, 2012: 231; Hansu, 2017: 118; Karakaya Gül, 2011: 26-27), belgelere ilişkin yükümlülükler (Caner, 2012: 231; Hansu, 2017: 118) ve sigortaya ilişkin esaslarla (Caner, 2012: 231) ilgili hususları kapsamaktadır.

Ticarette alıcı ve satıcı arasında satım sözleşmesinin dışında, taşıma sözleşmesi, kredi sözleşmesi ve sigorta sözleşmesi gibi birçok farklı sözleşme yapılmaktadır. Ancak Incoterms® tarafların satım sözleşmesi dışında imzaladıkları diğer sözleşmelerle ilgilenmemektedir (Karakaya Gül, 2011: 26-27). Ayrıca bir satım sözleşmesinde yer alan, ürün bedelinin ne şekilde ödeneceğine ilişkin hükümler Incoterms®'ün kapsamına girmemektedir (Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3816).

2.3.1. Incoterms® Terimlerinin Kapsamına Giren Konular

Aşağıdaki bölümlerde Incoterms® kapsamına giren hususlar kısaca açıklanmıştır.

2.3.1.1. Teslim

Incoterms® 2010 kapsamında teslim kavramı, malların hasar ve kayıp riskinin satıcıdan alıcıya geçişini ifade etmektedir. Satıcının teslimle ilişkin yükümlülüğü, tüm Incoterms® terimleri için, A4 nolu maddede “teslim” başlığı altında yer almaktadır. Buna göre satıcı malları alıcının tasarrufuna bırakarak teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olmaktadır. Böylece ziya ve hasar riski de transfer edilmiş olmaktadır. Teslimin yeri her Incoterms® terimine göre farklı yerler olabilmektedir. Teslimin zamanı ise Incoterms® teriminden bağımsız olarak, alıcı ve satıcı tarafından satım sözleşmesinde belirlenmektedir (Taşçı, 2017: 22).

2.3.1.2. Hasarın Geçiş

Daha önce de ifade edildiği üzere hasarın satıcıdan alıcıya geçiş anı, malların teslim edildiği andır. Incoterms® 2010’da, A5 nolu maddeye göre, satıcı malları A4 nolu madde kapsamında teslim edinceye kadar tüm ziya ve hasara katlanmaktadır. Ancak B5 nolu maddede bu kuralın istisnasına yer verilmiştir. Buna göre, teslim tarihi ve yerini belirleme hakkı alıcıdayken, B7 nolu maddeye aykırı olarak alıcı belirlenen sürede satıcıya bu konuyla ilgili bildirimde bulunmazsa, malların sözleşmede belirtilen mallar olması şartıyla, ziya ve hasar teslimden önce de alıcıya geçer (ICC, 2010: 19; Taşçı, 2017: 22-23).

2.3.1.3. Masrafların Paylaşımı

Incoterms® 2010’da A6 nolu maddeye göre, alıcı tarafından ödeneceği açıkça düzenlenenler dışında, malların teslimi gerçekleşene kadar olan bütün masraflar satıcı tarafından karşılanmaktadır. Ancak, C grubu terimlerde, teslim malların taşıyıcıya geçmesiyle gerçekleştiği halde, masraflar malların varma yerinde ilgili noktaya ulaşmasıyla alıcıya geçmektedir (Taşçı, 2017: 23).

2.3.1.4. Belgelere İlişkin Yükümler

Incoterms® 2010’da terimlerin yükümlülüklerle ilişkin kısmında birçok maddede belgelere ilişkin yükümlülükler düzenlenmiştir. A1 nolu maddede satıcının malları, ticari faturayı ve sözleşmeden kaynaklanan diğer belgeleri²⁶ sağlaması gerektiği düzenlenmiştir (ICC, 2010: 24). A10 nolu maddeye göre satıcı, alıcının isteği doğrultusunda, güvenlikle ilgili bilgiler de dâhil olmak üzere ihtiyaç duyulan bilgi ve belgeleri alıcıya sağlamak zorundadır (ICC, 2010: 30). A8 nolu madde de ise alıcının (veya müşterinin) talebi üzerine satıcı, malların taşınmasına ilişkin evrakı da alıcıya teslimle yükümlüdür (ICC, 2010: 50).

2.3.1.5. Sigorta

Incoterms® 2010 kurallarında sigortaya ilişkin hükümler A3 / B3 nolu maddelerde yer almaktadır (ICC, 2010: 8). Buna göre satıcının sigorta sözleşmesi yapma yükümlülüğü olmasa da alıcıya sigorta yaptırmak için ihtiyacı olan bilgileri sağlamakla yükümlüdür (ICC, 2010: 16). Ayrıca, yalnızca CIF ve CIP terimleri için satıcının sigorta yükümlülüğü bulunmaktadır (Taşçı, 2017: 26).

2.3.2. Incoterms®’ün Kapsamı Dışında Kalan Konular

Aşağıdaki bölümlerde Incoterms® kapsamına girmeyen hususlar kısaca açıklanmıştır.

2.3.2.1. Sözleşmenin Şekli

Incoterms®’te sözleşmenin şekline dair herhangi bir düzenleme bulunmamakla birlikte, satım sözleşmesinde Incoterms® teslim türlerinden birinin kullanılması halinde, bunun hangi yıla ait olduğu konusunda taraflarca mutabakata varılması gerekmektedir. Öte yandan CIF ve FOB terimlerinin ABD Yeknesak Ticaret Kanunu’nda (*UCC – Uniform Commercial Code*) yer alması nedeniyle, çıkacak uyuşmazlıklarda uygulanacak hükümlerin

²⁶ Tarafların anlaşması halinde A1 ve A10 nolu maddelerde yer alan belgelerin elektronik eşdeğerleri de sağlanabilir (ICC, 2010: 24).

tespit edilebilmesi bakımından Incoterms® 2010'a atıf yapılması uygun olacaktır. Öte yandan, zorunluluk olmasada, bir sorun yaşanmaması bakımından yazılı bir sözleşme yapılması yerinde olacaktır (Taşçı, 2017: 24-25).

2.3.2.2. Ödeme ve Ödeme Yöntemleri

Incoterms®'te satış bedelinin nelerden oluştuğuna ilişkin ayrıntılı açıklamalara yer vermişse de, ödemenin ne şekilde yapılacağına dair bir hükme yer verilmemiştir. Bunun sebebi ödeme yönteminin taraflar arasındaki ticari ilişkilere bağlı olmasıdır (Taşçı, 2017: 25).

2.3.2.3. Mülkiyetin Geçiş

Tüm hukuk sistemlerinde mülkiyetin geçişi farklı hükümlere tabi olduğu için Incoterms®'te mülkiyet ile ilgili konularda düzenleme yapılmamıştır (Taşçı, 2017: 25). Ancak ICC, ticaret dünyasına yol göstermek amacıyla mülkiyetin geçişine ilişkin farklı hukuk sistemlerindeki düzenlemelere ilişkin bir broşür²⁷ yayınlamıştır (Caner, 2012: 232-233).

2.3.2.4. Taşıma Sözleşmesi

Incoterms® kuralları içinde taşıma kavramı her ne kadar yoğun bir şekilde kullanılsa da, satış sözleşmesinin taraflarıyla taşıyıcı arasındaki ilişkiler ve navlun sözleşmesi kapsam dışında tutulmuştur (Caner, 2012: 232-233; Taşçı, 2017: 25).

2.3.2.5. Değişkenler (Varyantlar)

Bir satım sözleşmesinde, taraflar Incoterms® terimlerine eklemeler yaparak kendi amaçlarına uygun bir notasyon kullanabilirler. Incoterms® terimlerine taraflarca eklenen tüm sözcükler *değişken* (*varyant*) olarak adlandırılmaktadır. Ancak Incoterms®

²⁷ Detaylı bilgi için bkz. ICC. 1999. *Transfer of ownership in international trade*. Publication no: 546. Paris: International Chamber of Commerce Services Publications.

değişkenlere ilişkin bir düzenleme yapmamış, fakat tarafların *değişken* kullanmalarına herhangi bir engel de getirmemiştir (Taşçı, 2017: 26). Öte yandan uygulamada bir sorunla karşılaşılması için ICC, *değişken* kullanmak isteyen tarafların bu durumu satım sözleşmesinde açıkça düzenlemelerini önermektedir (Caner, 2012: 232-233).

2.3.2.6. Uyuşmazlıkların Çözüm Şekli

Incoterms® satım sözleşmesinden kaynaklanan uyuşmazlıkların çözümüne ilişkin herhangi bir düzenleme içermemektedir. Ancak ICC ihtilafların çözümü konusuna özel bir önem atfederek *tahkim* konusunda ayrı düzenlemeler yapmıştır. Ayrıca taraflara, sözleşmeye bir tahkim şartı koymalarını tavsiye etmiştir (Caner, 2012: 232-233). Tahkim, mevcut hukuki düzenlemeler çerçevesinde, tarafların arasında doğabilecek uyuşmazlıkların hakem veya hakem heyeti olarak adlandırılan kişi veya kişilerce çözülmesidir (Taşçı, 2017: 26-27).

2.3.2.7. Sözleşmenin İhlalinden Doğan Konular

Incoterms® kurallarında, sözleşmeye aykırılık halleri, bunların sonuçları, aykırılığın nasıl ileri sürülebileceği, sorumluluktan muafiyet gibi hususlarda düzenleme yer almamaktadır. Tarafların bu hususları veya uygulanacak hukukun ne olduğunu sözleşmelerinde açıkça düzenlemeleri gerekmektedir (Taşçı, 2017: 27).

2.3.2.8. Sözleşmenin İfasına İlişkin Diğer Konular

Incoterms® kuralları, ayıba veya zapta karşı tekeffül, cezai şart ve mücbir sebep gibi sözleşmenin uygulanmasıyla ilgili diğer konularda da hüküm içermemektedir. Ancak ICC'nin bu konulara ilişkin farklı düzenlemeleri veya bu konularda hazırlanmış başvuru kaynakları bulunmaktadır. Yine bu konulara ilişkin sözleşmeye hüküm konulması uyuşmazlıkları azaltabilecektir (Taşçı, 2017: 27-28).

2.4. INCOTERMS® TERİMLERİ

Bu bölümde Incoterms® terimlerinin nasıl sınıflandırıldıkları, yükümlülüklerinin sistematığı ve terimlerin ne anlam ifade ettikleri hususlarında açıklamalara yer verilmiştir.

2.4.1. Incoterms® Terimlerinin Sınıflandırılışı

Incoterms® 2000’de terimlerin sınıflandırılması için dört temel grup oluşturulmuştur. Buna göre, ihracatçının; malların teslimini kendi işyerinde gerçekleştirdiği durumlar grup E’de; malların teslimini kendi belirlediği taşıyıcıya, firmaya yaptığı işlemler grup F; navlun bedelini ödediği ancak riskin ithalatçının üzerinde kaldığı işlemler grup C; navlun bedelini ödediği ve risklerin de kendi üzerinde kaldığı işlemler grup D olarak adlandırılmıştır (Erdem, 2010: <<http://www.erdem-erdem.av.tr/yayinlar/hukuk-postasi/milletlerarasi-ticari-terimler-yenilendi-incoterms-%C2%AE-2010/>>. Erişim Tarihi: 28/08/2019; Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3817). İhracatçı malları, E, F ve C grubundaki teslim şekilleri için ihracatçı ülkede, D grubunda yer alan teslim şekillerinde ise ithalatçı ülkede teslim etmektedir. Bu sistemde dört grupta toplam 13 teslim şekline yer verilmiştir (Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3817).

Incoterms® 2010 kurallarında ise yeni bir gruplandırma sistematığı²⁸ kurulmuş ve grup sayısı ikiye indirilmiştir. Ayrıca grupları oluşturan teslim şekilleri de 13’ten 11’e indirilmiştir. Buna göre söz konusu iki grup, *tüm taşıma türleri için kurallar* ile *deniz ve iç su taşımaları için kurallar* olarak belirlenmiştir (Erdem, 2010: <<http://www.erdem-erdem.av.tr/yayinlar/hukuk-postasi/milletlerarasi-ticari-terimler-yenilendi-incoterms-%C2%AE-2010/>>. Erişim Tarihi: 28/08/2019; Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3818).

2.4.2. Alıcı ve Satıcının Yükümlülüklerinin Sistematik Yapısı

Incoterms® 2010’da, 2000 sürümünde olduğu gibi, satıcı ve alıcının yükümlülükleri, ayna²⁹ sisteminde birbirine paralel şekilde belirlenmiştir. A kodu ile satıcının

²⁸ Çalışmanın ilerleyen kısımlarında Incoterms® 2010 Gruplandırma Sistematığı detaylı olarak incelenecektir.

²⁹ Buna göre hem satıcı hem de alıcı taraf için aynı başlıklara sahip, birbirine paralel onar yükümlülük belirlenmiştir (Hamşioğlu, 2012: 5).

yükümlülükleri; B kodu ile alıcının yükümlülükleri 1’den 10’a kadar sıralanmıştır (ICC, 2010: 10). Söz konusu yükümlülükler, Tablo 1’de toplu olarak görülebilmektedir.

Tablo 1. Alıcı ve Satıcının Yükümlülüklerinin Sistematiik Yapısı

A Satıcının Yükümlülükleri		B Alıcının Yükümlülükleri	
A1	Satıcının genel yükümlülükleri	B1	Alıcının genel yükümlülükleri
A2	Lisanslar, izinler, güvenliğe ilişkin gümrük işlemleri ve diğer formaliteler	B2	Lisanslar, izinler, güvenliğe ilişkin gümrük işlemleri ve diğer formaliteler
A3	Taşıma ve sigorta sözleşmeleri	B3	Taşıma ve sigorta sözleşmeleri
A4	Teslim	B4	Tesellüm
A5	Hasarın geçişi	B5	Hasarın geçişi
A6	Masrafların paylaşımı	B6	Masrafların paylaşımı
A7	Alıcıya ihbar	B7	Satıcıya ihbar
A8	Teslim belgesi	B8	Tesellüm kanıtı
A9	Kontrol, ambalajlama ve işaretleme	B9	Malların muayenesi
A10	Bilgi sağlama yardımı ve ilgili masraflar	B10	Bilgi sağlama yardımı ve ilgili masraflar

Kaynak: İstanbul Sanayi Odası. 2015. *Dış ticarete ödeme ve teslim şekilleri*. İstanbul: İstanbul Sanayi Odası Yayınları: 2015/10. s. 13.

Tablodan da görüldüğü üzere Incoterms® 2010’da satıcı ve alıcının yükümlülükleri birbirine paraleldir. Söz konusu yükümlülükler satıcı veya alıcının kendisi tarafından yerine getirilebildiği gibi, sözleşme hükümleri kapsamında farklı kişi ve araçlar tarafından da yerine getirilebilmektedir (ICC, 2010: 10).

2.4.3. Incoterms® 2010 Teslim Şekilleri

Aşağıdaki alt bölümlerde Incoterms® 2010 *tüm taşıma türleri için teslim şekilleri* kısaca açıklanacaktır. Ancak deniz ve iç su yolu taşımacılığına ilişkin teslim şekilleri çalışmanın 3’üncü Bölümünde daha detaylı olarak ele alınacaktır.

2.4.3.1. EXW (Ex Works - İşyerinde Teslim)

Incoterms® 2010 kapsamında, EXW teslim şekli malların satıcının fabrikasında ya da ismen belirlenmiş başka bir yerde (işyeri, depo vb) teslim edilmesi anlamında kullanılmaktadır. Buna göre satıcı, malları önceden belirlenmiş olan tarihte, kendi işyerinde ambalajlayarak hazır eder ve durum hakkında alıcıyı bilgilendirir. Satıcının malları herhangi bir araca yükleme veya (ihracat yapılan bir durumsa) ihraca ilişkin belgeleri hazır etme gibi

bir yükümlülüğü bulunmamaktadır. EXW teslim şekli satıcı bakımından yükümlülüklerin en az olduğu teslim şeklidir. Alıcı da hazırlanmış olan malları belirlenen teslim yerinden teslim alır. Malların teslim edilmesi ile birlikte tüm masraf (malların taşıma aracına yüklenmesi de dâhil) ve riskler alıcıya geçmiş olur (ICC, 2010: 15).

Satıcının Yükümlülükleri: Satıcı, sözleşmeye uygun bir şekilde malları belirlenen sürede ve yerde malları alıcı için hazır etmeli ve durumu alıcıya bildirmelidir. Ayrıca fatura ve sözleşmeden kaynaklı diğer belgeleri hazırlamalıdır. Satıcı, masrafları alıcıya ait olacak şekilde, ihracata ilişkin belgelerin alınmasına da yardımcı olur. Satıcı, alıcının talebi üzerine, masrafları ve riski alıcının olacak şekilde, taşıma anlaşması yaparak, taşımaya ilişkin evrakı alıcıya gönderir (ICC, 2010: 16-22).

Alıcının Yükümlülükleri: Sözleşmede belirlenen şekilde malı teslim almalı ve malın bedelini ödemelidir. Alıcı ayrıca, masraflar ve riski de kendisinde olmak üzere, ithalata ilişkin izinlerle diğer resmi izinleri alır ve gümrük işlemlerini tamamlar. Alıcının malları teslim almasından itibaren, bütün risk ve masraflar alıcıya geçmiş olur. Ayrıca alıcı, malların taşınması için gerekli anlaşmayı yapar ve navlun bedelini üstlenir (ICC, 2010: 16-22).

2.4.3.2. FCA (*Free Carrier* – Taşıyıcıya Masrafsız)

Incoterms® 2010 kapsamında, FCA teslim şeklinde satıcı, malların gümrük işlemlerini tamamlayarak belirlenen tarih ve yerde malları ilk taşıyıcıya veya alıcı tarafından belirlenen kişiye devretmek zorundadır. Bu devrin gerçekleştiği andan itibaren tüm masraf ve riskler de alıcıya geçmiş olur. Bu kural birden çok taşıma türü kullanıldığında da kullanılabilir. Navlun ücreti ve diğer giderler alıcı tarafından karşılanır (ICC, 2010: 23). FCA, FOB'a çok benzemektedir. Ancak FOB'da malların yalnızca gemide teslim edilmesi söz konusuysa, FCA'da teslim herhangi bir taşıma aracında gerçekleştirilmektedir.

Satıcının Yükümlülükleri: Satıcı, malları sözleşme koşullarına uygun şekilde hazırlar, fatura ve diğer gerekli belgeleri düzenler ve gümrük masraflarına ilişkin ödemeyi yapar. Ayrıca satıcı, alıcı tarafından talep edilmesi halinde, malların taşınması için masrafları alıcıya ait olacak şekilde sözleşme akdedebilir, ancak satıcının bu talebi reddetmesi imkânı

da vardır. Satıcı malları taşıyıcıya veya alıcı tarafından belirlenen kişiye, sözleşmede belirtilen yer ve zamanda teslim ettiği andan itibaren bütün risk ve masraflar alıcıya geçer (ICC, 2010: 24-31).

Alıcının Yükümlülükleri: Alıcı sözleşmede belirlenen şekilde malın bedelini ödemelidir. İthalata ilişkin belge ve izinlerin alınması ve gümrük vergisinin ödenmesi alıcının yükümlülüğündedir. Sözleşmede belirtilen yer ve zamanda malları teslim almak zorunda olan alıcı, taşıyıcı ile anlaşmak ve navlun ücretini ödemek zorundadır. Alıcının veya taşıyıcının, sözleşmede kararlaştırılan yer ve zamanda malları teslim almaması halinde, mallara ilişkin tüm risk ve masraflar alıcıya geçmiş olacaktır; sözleşmede bir zaman tayin edilmemişse satıcının ihbarı sonrası hasar intikal edecektir (ICC, 2010: 24-31).

2.4.3.3. CPT (*Carriage Paid To* - Taşıma Ödenmiş Olarak)

Incoterms® 2010 kapsamında, CPT çok araçlı taşımacılık da dâhil her tür taşımacılık türünde kullanılabilir. Satıcı taşımacıyı belirlemekte ve varış yerine kadar navlun ücretini ödemektedir. Satıcı malları, taşıyıcıya devrettiği anda navlun dışındaki risk ve masraflar alıcıya geçmektedir; bir başka deyişle risk ve masrafların geçişi farklı anlarda gerçekleşmiş olmaktadır (ICC, 2010: 33).

Satıcının Yükümlülükleri: Satıcı, sözleşmeye uygun olarak malları hazırlar, fatura ve diğer gerekli belgeleri düzenler ve gümrük işlemlerini gerçekleştirir. Ayrıca satıcı, taşıyıcı ile sözleşme akdederek varış yerine kadar olan navlunu öder. Satıcı, malları taşıyıcıya devrettiği anda teslim gerçekleşmiş olur; bu andan itibaren navlun hariç diğer risk ve masraflar alıcıya geçmiş olur. Satıcı teslimata ve malların varış tarihine ilişkin alıcıyı bilgilendirir (ICC, 2010: 34-39).

Alıcının Yükümlülükleri: Alıcı, sözleşmede belirlenen mal bedelini öder, gerekli belgeleri hazırlayarak gümrük işlemlerini gerçekleştirir. Alıcı gümrük vergisini ödemekle yükümlüdür. Malların tesliminin gerçekleşmesinden itibaren navlun dışındaki masraf ve riskler alıcıya geçer. Alıcı, transit taşıma kullanılması halinde, doğacak gümrük masraflarını ve navlun bedeline dâhil olmayan boşaltım masraflarını öder (ICC, 2010: 34-39).

2.4.3.4. CIP (*Carriage and Insurance Paid To* - Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak)

Incoterms® 2010 kapsamında CIP’te satıcı, sigorta primini, navlunu, yükleme masraflarını ve riskleri üstlenmekte ve malları teslim edileceği yere kadar getirmektedir. Satıcı, taşıyıcıyı seçer, taşıma sözleşmesini akdeder ve navlunu öder. Satıcı asgari koruma sağlayacak şekilde malları sigorta yaptırır, ancak alıcı sigorta kapsamının daha geniş olmasını isterse kendisi ek sigorta yaptırmalı veya satıcı ile bu konuda anlaşmalıdır. Satıcı malları, taşıyıcıya devrettiği anda navlun ve sigorta primi dışındaki risk ve masraflar alıcıya geçmektedir; bir başka deyişle risk ve masrafların geçişi farklı anlarda gerçekleşmiş olmaktadır (ICC, 2010: 41-42).

Satıcının Yükümlülükleri: Satıcı, sözleşmeye uygun olarak malları hazırlar, fatura ve diğer gerekli belgeleri düzenler ve gümrük işlemlerini gerçekleştirir. Satıcı, malı sigorta ettirir ve primini öder. Ayrıca satıcı, taşıyıcı ile sözleşme akdederek varış yerine kadar olan navlunu öder. Satıcı, malları taşıyıcıya devrettiği anda teslim gerçekleşmiş olur; bu andan itibaren navlun ve sigorta primi hariç diğer risk ve masraflar alıcıya geçmiş olur. Satıcı teslimata ve malların varış tarihine ilişkin alıcıyı bilgilendirir (ICC, 2010: 44-51).

Alıcının Yükümlülükleri: Alıcı, sözleşmede belirlenen mal bedelini öder, gerekli belgeleri hazırlayarak gümrük işlemlerini gerçekleştirir. Alıcı gümrük vergisini ödemekle yükümlüdür. Alıcı malları, boşaltım masrafı kendisine ait olmak üzere teslim alır. Malların tesliminin gerçekleşmesinden itibaren navlun ve sigorta primi dışındaki masraf ve riskler alıcıya geçer. Alıcı, transit taşıma kullanılması halinde, doğacak gümrük masraflarını ve navlun bedeline dâhil olmayan boşaltım masraflarını öder. Alıcının, sigorta sözleşmesi ve diğer işlemler için satıcının ihtiyaç duyduğu bilgileri satıcıya vermesi gerekmektedir (ICC, 2010: 44-51).

2.4.3.5. DAT (*Delivered At Terminal* - Terminalde Teslim)

DAT teslim şekli ilk defa Incoterms® 2010 ile kullanılmaya başlanmıştır. DAT teslim şekli, malların sözleşmeyle belirlenmiş bir terminal noktasında, boşaltım masrafları satıcı tarafından karşılanarak, alıcının tasarrufuna bırakılmasıdır. Gümrük işlemleri, gümrük

masrafları ve gümrük vergileri alıcıya aittir. Bu teslim şeklinde malların belirlenen terminale taşınmasına kadar risk ve masrafları satıcı üstlenmektedir. Terminal, üstü açık veya kapalı herhangi bir yer olabilir (ICC, 2010: 53).

Satıcının Yükümlülükleri: Satıcı, sözleşmeye uygun şekilde malları hazır etmeli, faturayı diğer gerekli belgeleri sağlamalıdır. Satıcı, risk ve masrafları kendisine ait olacak şekilde, ihracat için gerekli izinleri almalı ve gümrük işlemlerini yapmalıdır. Satıcının, malların terminale kadar taşınmasını sağlamak üzere taşıma sözleşmesi yapması ve buna ait masrafları üstlenmesi gerekmektedir. Satıcının, sözleşmede belirlenen terminalde ve zamanda malları alıcıya teslim etmesi ve varma yerinde malların boşaltılmasını sağlaması gerekmektedir. Bir terminalin belirlenmemiş olması durumunda satıcı kararlaştırılan varma yerinde kendisine en uygun terminali tercih edebilir. Satıcı, malların teslimine kadar, bütün risk ve masrafları ile gümrük masraf ve vergilerini öder (ICC, 2010: 54-59).

Alıcının Yükümlülükleri: Alıcı, sözleşmeye uygun şekilde malın bedelini öder. Ayrıca alıcı, hasar ve masrafları kendisine ait olmak üzere, ithalat iznini almalı ve malların gümrük işlemlerini yapmalıdır. Malların teslim edildiği andan itibaren risk ve masraflar alıcıya geçmektedir. Alıcı, yükleme öncesindeki zorunlu muayene masraflarını ödemek zorundadır (ICC, 2010: 54-59).

2.4.3.6. DAP (Delivered At Place - Belirlenen Yerde Teslim)

Incoterms® 2010 kuralları kapsamında DAP, malların boşaltılmak üzere sözleşmede belirlenen bir noktada alıcıya teslim edilmesi anlamına gelmektedir. Malların varış yerine getirilmesine ait bütün risk ve masrafları satıcı üstlenmektedir, ancak malların boşaltılması alıcının sorumluluğundadır. Eğer satıcı, varış yerinde malların boşaltılması için masraf yaparsa, sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça, masrafları alıcıdan isteyemez. DAP kuralına göre satıcı ihracat için gerekli gümrüklemeyi yapar. Ancak ithalata ilişkin gümrük ve vergi işlemlerinde satıcı sorumlu değildir (ICC, 2010: 61).

Satıcının Yükümlülükleri: Satıcı, sözleşmeye uygun şekilde malları hazır etmeli, faturayı diğer gerekli belgeleri sağlamalıdır. Satıcı, risk ve masrafları kendisine ait olacak şekilde, ihracat için gerekli izinleri almalı ve gümrük işlemlerini yapmalıdır. Satıcının,

malların terminale kadar taşınmasını sağlamak üzere taşıma sözleşmesi yapması ve buna ait masrafları üstlenmesi gerekmektedir. Satıcının, sözleşmede belirlenen zamanda, belirlenen terminalde ve varsa noktada malları alıcıya araçtan boşaltılabilecek şekilde teslim etmesi gerekmektedir. Satıcı, malların teslimine kadar, bütün risk ve masrafları ile gümrük masraf ve vergilerini öder (ICC, 2010: 62-67).

Alıcının Yükümlülükleri: Alıcı, sözleşmeye uygun şekilde malın bedelini öder. Ayrıca alıcı, hasar ve masrafları kendisine ait olmak üzere, ithalat iznini almalı ve malların gümrük işlemlerini yapmalıdır. Malların teslim edildiği andan itibaren risk ve masraflar alıcıya geçmektedir. Alıcı malların varış yerinde taşıma aracından boşaltılmasına ilişkin masrafları ve malların ithali için gereken vergileri öder. Alıcı, yükleme öncesindeki zorunlu muayene masraflarını ödemek zorundadır (ICC, 2010: 62-67).

2.4.3.7. DDP (*Delivered Duty Paid* - Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak)

Incoterms® 2010 kuralları kapsamında DDP kuralına göre, satıcı malları ithalat için gümrükleme ve sözleşmeyle belirlenen varış yerinde taşıma aracından boşaltılabilecek şekilde alıcıya teslim eder. DDP, DDU ile benzer özelliklere sahiptir; ancak DDP’de satıcı gümrük vergilerini de ödemek mecburiyetindedir (ICC, 2010: 69).

Satıcının Yükümlülükleri: Satıcı, sözleşmeye uygun şekilde malları hazır etmeli, faturayı ve diğer gerekli belgeleri sağlamalıdır. Satıcı, risk ve masrafları kendisine ait olacak şekilde, hem ihracat hem de ithalat için gerekli izinleri almalı ve gümrük işlemlerini yapmalıdır. Satıcının, taşıma sözleşmesi yapması ve navlunu üstlenmesi gerekmektedir. Satıcının, sözleşmede belirlenen zamanda ve yerde malları alıcıya araçtan boşaltılabilecek şekilde teslim etmesi gerekmektedir. Satıcı, malların teslimine kadar, bütün risk ve masrafları ile gümrük masraf ve vergilerini öder (ICC, 2010: 70-75).

Alıcının Yükümlülükleri: Alıcı, sözleşmeye uygun şekilde malın bedelini öder. Malların teslim edildiği andan itibaren risk ve masraflar alıcıya geçmektedir. Aksi kararlaştırılmadığı sürece malların varış yerinde taşıma aracından boşaltılmasına ilişkin masrafları alıcı ödemekle yükümlüdür (ICC, 2010: 70-75).

2.4.4. Incoterms® 2010'da Yer Verilmeyen Teslim Şekilleri

Incoterms® 2000 sürümünde yer alan *DAF*, *DES*, *DEQ* ve *DDU* terimlerine Incoterms® 2010 sürümünde yer verilmemiştir. Buna göre Incoterms® 2010 sürümünde *DAF*, *DES*, *DEQ* ve *DDU* terimleri yerine *DAT* ve *DAP* terimleri eklenerek çıkartılan bu terimlerin yerleri doldurulmaya çalışılmıştır. Ancak ticari faaliyetlerinde kullanmaya alıştıkları terimlerin, Incoterms® 2010 sürümünden çıkartılmış olması halinde, aralarındaki sözleşmede açıkça belirtmek kaydıyla tarafların eski terimleri kullanmaları her zaman mümkündür (Taşçı, 2017: 73-74; Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3817). Bu bakımdan Incoterms® teslim şekilleri incelenirken eski terimlerin de dikkate alınması uygun olacaktır.

DAF (*Delivered At Frontier - Sınırdaki Teslim*): Incoterms® 2000 kapsamındaki DAF teslim şekli, daha çok demir yolu ve kara yolu taşımacılığında kullanılmaktadır. Satıcı, risk ve masrafları kendisine ait olacak şekilde malları sözleşmede kararlaştırılan ülke sınırında, belirlenen yer ve zamanda gümrük işlemleri tamamlanmış şekilde teslim etmesi gerekmektedir. Teslimle birlikte risk ve masraflar alıcıya geçmektedir (Sevinç, 2009: 142-143).

DES (*Delivered Ex Ship - Gemide Teslim*): Incoterms® 2000 kapsamındaki DES teslim şeklinde mallar, varış limanında gemide teslim edilmektedir. Teslime kadar risk ve masraflar ile navlun ücreti satıcı tarafından üstlenilir. Belirlenen limanda mallar alıcının alması için hazır bulundurulduğu andan itibaren teslim gerçekleşmektedir (Sevinç, 2009: 151-152).

DEQ (*Delivered Ex Quay - Rıhtımda teslim*): Incoterms® 2000 kapsamındaki DEQ teslim şekli, DES ile paralel özelliklere sahiptir; aralarındaki fark satıcının malı boşaltıp, ithalat gümrük vergilerini ödedikten sonra teslim etmesidir. Bu terim yalnızca deniz ve su yolu taşımacılığına özeldir (Sevinç, 2009: 158).

DDU (*Delivered Duty Unpaid - Gümrük Resmi Ödenmeksizin Teslim*): Incoterms® 2000 kapsamındaki DDU teslim şekli çok araçlı taşımacılıkta kullanılan bir yöntemdir. DDU'da satıcı, malları sözleşmede belirlenen zamanda ve belirlenen yerde, gümrük vergilerini ödemedi, alıcıya teslim etmekle yükümlüdür (Sevinç, 2009: 164).

2.5. INCOTERMS® 2010 İLE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Incoterms® yayınlandığı 1936 yılından günümüze kadar dönemin şartlarına uygun olacak şekilde pek çok değişikliğe uğramış ve Incoterms® 2010'un 01.01.2011 tarihinde yürürlüğe girmesiyle birlikte de bazı değişiklikler yapılmıştır. Bu değişikliklerin yapılmasının nedenleri ise şu şekildedir. Incoterms® 2010, Incoterms® 2000'in kabulü sonrasındaki dönemde uluslararası ticarete yaşanan gelişmelerin ve değişimlerin etkisiyle hazırlanmıştır; örneğin deniz yolu taşımacılığının artan hacmi göz önünde bulundurularak deniz ve iç su yolu taşımacılığına ait kurallar ile ilgili bazı yeni düzenlemeler yapılmıştır. Bunların dışında siyasi ve toplumsal bazı olaylar da 2010 sürümünde yer alan değişikliklerde etkili olmuştur; örneğin 11 Eylül 2001 saldırıları sonrasında yaşanan güvenlik endişesi veya 2000'li yıllarda iletişim teknolojilerinin olağandışı bir hızda gelişmesi yapılan çalışmaları etkilemiştir (Caner, 2012: 238). 2010 revizyonunun gerçekleştirilmesindeki diğer önemli etkenlerden biri de, Incoterms® 2000 kurallarının nasıl kullanılması gerektiğinin net bir şekilde anlaşılamamasıdır (Ramberg, 2011a: 9); bir diğer ifadeyle 2000 sürümünde metin yeterince açık değildir (Caner, 2012: 238).

Diğer yandan Incoterms®'ün alternatifi olabilecek düzenlemelerden biri olan, ABD Yeknesak Ticaret Kanunu'nda (UCC) yer alan *1941 American Foreign Trade Terms Definitions* kanun metninden çıkarıldığı için Incoterms®'ün yaygınlaştırılması önem kazanmış dolayısıyla Incoterms® kurallarında bir revizyona ihtiyaç duyulmuştur (Ramberg, 2011a: 9; Ramberg, 2011b: 421). Ayrıca yine bu nedenle ABD'de yurt içi kullanımda yaygınlaşan Incoterms®'ün yurt içi ticarete de kullanılabilecek şekilde tasarlanması ihtiyacı doğmuştur. Nitekim hem Incoterms® 2010 metninin içeriği, hem de adı yurt içi kullanıma uygun hale getirilmiştir³⁰ (Caner, 2012: 238-240).

Çalışmanın bu bölümünde Incoterms® 2010 ile getirilen yenilik veya değişiklikler alt başlıklar halinde sıralanacak ve her biri kısaca açıklanacaktır.

³⁰ Incoterms® 2000'in adı "*ICC Official Rules for the Interpretation of Trade Terms*" (Caner, 2012: 239) iken Incoterms® 2010'un adı "*ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms*" (ICC, 2010: 1) biçimine dönüştürülmüştür.

2.5.1. Gruplandırma Sistematğinde Yapılan Değişiklikler

Incoterms® 2000’de yer alan terimler E, F, C ve D olmak üzere dört gruba bölünmüştü (Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3817). Tablo 2’de Incoterms® 2000 gruplandırma sistematği yer almaktadır.

Tablo 2. Incoterms® 2000 Gruplandırma Sistematği³¹

E Grubu	F Grubu	C Grubu	D Grubu
EXW - İşyerinde Teslim	FCA - Taşıyıcıya Masrafsız	CFR - Mal Bedeli ve Navlun	DAF - Sınırdaki Teslim
	FAS - Gemi Doğrultusunda Masrafsız	CIF - Mal Bedeli, Sigorta ve Navlun	DES - Gemide Teslim
	FOB - Gemide Masrafsız	CPT - Taşıma Ödenmiş Olarak	DEQ - Rıhtımda Teslim
		CIP - Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak	DDU - Gümrük Resmi Ödenmeksizin Teslim
			DDP - Gümrük Resmi Ödenmiş olarak Teslim

Kaynak: ICC. 2010. Yılmaz, M., Özken, A. ve Şahin, N. 2011. INCOTERMS 2000 ve 2010’un mukayeseli analizi ve Türkiye uygulamalarındaki eksiklikler. *Journal of Yaşar University*, 23/6: 3817.

Incoterms® 2010 metninde grup sayısı dörtten ikiye indirilmiştir. Gruplar içinde yer alan toplam terim sayısı ise 13’ten 11’e indirilmiştir (Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3818). Tablo 3’de Incoterms® 2010 gruplandırma sistematği yer almaktadır.

Tablo 3. Incoterms® 2010 Gruplandırma Sistematği³²

Tüm Taşıma Türleri İçin Kurallar		Deniz ve İç Su Taşımaları İçin Kurallar	
EXW	İşyerinde Teslim	FAS	Gemi Doğrultusunda Masrafsız
FCA	Taşıyıcıya Masrafsız	FOB	Gemide Masrafsız
CPT	Taşıma Ödenmiş Olarak	CFR	Masraflar ve Navlun
CIP	Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak	CIF	Masraflar, Sigorta ve Navlun
DAT	Terminalde Teslim		
DAP	Belirlenen Yerde Teslim		
DDP	Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim		

Kaynak: ICC. 2010. *Incoterms® 2010: ICC rules for the use of domestic and international trade terms*. Publication no: 715E. Paris: International Chamber of Commerce Services Publications. s. 7.

³¹ Incoterms® 2010 metninde yer verilmeyen terimler farklı renkteki zemin üzerinde gösterilmiştir.

³² Incoterms® 2000 ve öncesi sürümlerde yer almayıp, 2010 sürümünde eklenen terimler farklı renkteki zemin üzerinde gösterilmiştir.

Tablolardan görüldüğü üzere, grup sayısı dörtten ikiye indirilmiş, grup adları da değiştirilmiştir. Tablo 2’de görülen 2000 sürümünde kullanılan “ilk harfe göre sınıflama” sistemi Incoterms® 2010 ile terk edilerek “taşımacılık türü” sistemine geçilmiştir. Buna göre yedi kural tüm taşımacılık modelleri bakımından uygulanabilirken, dört kural yalnızca deniz ve iç su taşımacılığında kullanılabilir. Böylece deniz taşımacılığının yapısı dikkate alınarak, gemiler için tasarlanan kuralların diğer taşımacılık türlerinde neden olabileceği sorunlar engellenmeye çalışılmıştır (Caner, 2012: 241-242).

2.5.2. Terim Sayısında Yapılan Değişiklikler

Incoterms® 2000’de yer alan D grubu terimler üzerinde bazı değişiklikler gerçekleştirilmiştir. Buna göre aralarında büyük farklılıklar olmayan dört D grubu terimi metinden çıkarılmış ve Incoterms® 2010 metnine DAT ve DAP terimleri ilave edilmiştir (Caner, 2012: 242-243). Eklenen ve çıkarılan terimler Tablo 4’de daha net bir biçimde görülebilecektir.

Incoterms® 2010’da terim sayısının azaltılmasıyla sistem basitleştirilmeye ve tacirlerin tercihlerinde hata yapmaları önlenmeye çalışılmıştır (Taşçı, 2017: 74; Ramberg, 2011b: 418). Diğer yandan ABD Yeknesak Ticaret Kanunu’nda (*Uniform Commercial Code-UCC*) yer alan *1941 American Foreign Trade Terms Definitions* kanun metninden çıkarıldığı için Incoterms®’ün alternatifi olabilecek düzenlemelerden biri daha ortadan kalkmış bu nedenle Incoterms®’ün yaygınlaştırılması önem kazanmıştır. Bu da daha az hataya müsamaha gösterilmesinin sebebi olarak düşünülebilir (Ramberg, 2011b: 421).

Tablo 4. Incoterms® 2010 Metnine Yeni Eklenen ve 2010 Metninde Yer Verilmeyen Teslim Şekilleri

Eklenen Teslim Şekilleri	Kaldırılan Teslim Şekilleri
DAT - Terminalde Teslim	DAF - Sınırdaki Teslim
DAP - Belirlenen Yerde Teslim	DES - Gemide Teslim
	DEQ - Rıhtımda Teslim
	DDU - Gümrük Resmi Ödenmeksizin Teslim

Kaynak: ICC. 2010. *Incoterms® 2010: ICC rules for the use of domestic and international trade terms*. Publication no: 715E. Paris: International Chamber of Commerce Services Publications. s. 6.

2.5.3. Diğer Yenilik ve Değişiklikler

2.5.3.1. Dil Kullanımına ve Yapıya İlişkin Değişiklikler

Daha önceki sürümlerde birbiriyle tutarlı olmayan bazı ifadeler Incoterms® 2010 sürümünde aynılaştırılmıştır; örneğin 2000 sürümünde, metnin genelinde alıcının yükümlülüklerinin yer aldığı B4 nolu maddede kullanılan “*the buyer must **take** delivery*” ifadesi, C grubu terimlerde “*the buyer must **accept** delivery*” olarak yazılmıştı. Incoterms® 2010’da, aynı anlamdaki buna benzer ifadelerden biri seçilmiş ve yazım birliği sağlanmaya çalışılmıştır (Caner, 2012: 240).

Benzer şekilde Incoterms® terimlerinin Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (CISG)³³ ile uyumlu hale gelmesi için de bazı ifadelerde değişikliğe gidilmiştir. Örneğin, CISG’de “*handling over the goods*” şeklinde kullanılan, “*placing the goods at disposal*” ifadesi Incoterms® 2010’da metinden çıkarılmıştır (Caner, 2012: 240-241).

Öte yandan Incoterms® 2010’da, daha önceki sürümlerde, metnin dilinde yer verilen *eril* kelimeler 2010 metninde mümkün olduğunca ayıklanarak metinden çıkarılmıştır. Buna göre metinde **onun** anlamında kullanılan “*his*” ifadeleri “*its*” olarak değiştirilmiştir (Caner, 2012: 241).

Incoterms® 2010’da bazı yapısal değişikliklere de yer verilmiştir. Örneğin Incoterms® 2010 metninde *teslim zamanı (time of delivery)* kuralları için tüm terimler bakımında uygulama birliği sağlanmış; teslim zamanının taraflarca sözleşmede serbestçe belirlenebilmesi uygulamasına geçilmiştir (Caner, 2012: 241)

³³ *United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods.*

2.5.3.2. Incoterms® Terminolojisine Eklenen Kavramlar

Tablo 5. Incoterms® 2000 Terminolojisi³⁴

Incoterms® 2000 Terminolojisi
Yükleten
Teslim
Mutat
Harçlar
Limanlar, yerler, noktalar, mahaller
Gemi ve tekne
Kontrol ve muayene

Kaynaklar: Yılmaz, M., Özken, A. ve Şahin, N. 2011. INCOTERMS 2000 ve 2010'un mukayeseli analizi ve Türkiye uygulamalarındaki eksiklikler. *Journal of Yaşar University*, 23/6: 3820; ICC. 2010. *Incoterms® 2010: ICC rules for the use of domestic and international trade terms*. Publication no: 715E. Paris: International Chamber of Commerce Services Publications. s. 6.

Tablo 6. Incoterms® 2010 Terminolojisi

Incoterms® 2010 Terminolojisi
Taşıyıcı
Gümrük işlemleri
Teslim
Teslim belgeleri
Elektronik kayıt veya işlem
Ambalajlama

Kaynaklar: Yılmaz, M., Özken, A. ve Şahin, N. 2011. INCOTERMS 2000 ve 2010'un mukayeseli analizi ve Türkiye uygulamalarındaki eksiklikler. *Journal of Yaşar University*, 23/6: 3820; ICC. 2010. *Incoterms® 2010: ICC rules for the use of domestic and international trade terms*. Publication no: 715E. Paris: International Chamber of Commerce Services Publications. s. 6.

Incoterms® ile ticari hayattaki ihtilafların en aza indirilebilmesi için teslim şekilleri yayınlanırken bazı kavramların kullanımında yeknesaklık sağlanmaya çalışılmış ve bu kavramların kısa açıklamaları Incoterms® kitapçıklarına eklenmiştir (Caner, 2012: 230-231). Incoterms® 2000'de "Terminoloji" başlığı altında yükleten, teslim, mutat, harçlar, limanlar, yerler, noktalar, mahaller, gemi ve tekne, kontrol ve muayene gibi kavramlara yer verilmiş (Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3819), Incoterms® 2010'da ise "Incoterms®

³⁴ Tabloda yer alan terimlerin kısa açıklamaları için Bkz. 1.1.5. Incoterms® 2010 ve Incoterms® 2000 Terminolojisi başlıklı bölüm.

2010’da Kullanılan Terimlerin Açıklamaları” başlığı altında 2000 sürümünden farklı terimlere yer verilmiştir (ICC, 2010: 10-11). Her iki sürümde yer alan terimler Tablo 5 ve Tablo 6’da verilmiştir.

2.5.3.3. Ulusal/Bölgesel Uygulamalar Konusundaki Düzenleme

Incoterms® kuralları geleneksel olarak uluslararası satım sözleşmelerinde kullanılmıştır. Bununla birlikte, dünyanın çeşitli bölgelerinde ortaya çıkan (Avrupa Birliği gibi) ekonomik ve siyasi oluşumlar, ülkeler arasındaki sınır formalitelerinin önemini azaltmıştır. Bunun dışında, tüccarların yurt içi satım sözleşmelerinde de Incoterms® kurallarını kullanmaya başlamış olmaları ile ABD’nin iç ticarete UCC terimlerini kullanmak yerine Incoterms® kurallarını kullanmaya başlaması gibi sebepler de dikkate alınarak, Incoterms® 2010 kurallarının hem uluslararası hem de yerel satım sözleşmelerinde uygulanabilmesi ICC tarafından kabul edilmiştir (ICC, 2010: 8).

Incoterms® 2000’de iç ticaretle ilgili olarak “*Incoterms®, her zaman öncelikle malların ulusal sınırlar dışında satımında kullanılmak niyetiyle oluşturulmuştur; bundan dolayı uluslararası ticari terimlerdir. Bununla beraber uygulamadaki kimi zaman Incoterms sadece ulusal pazarlar için yapılmış satım sözleşmelerine de uygulanmaktadır. Incoterms böyle durumlarda kullanıldığında A2 ve B2 maddeleriyle; diğer maddelerde bulunan ihracat ve ithalata ilişkin hükümler gereksiz olmaktadır*” denmektedir (ICC, 2000: 6’dan aktaran Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3815). Bu bakımdan zaten Incoterms® 2000 sürümünde iç ticaretin fiilen kullanılmakta olduğu bilindiği için ara çözüm olarak, bu gibi durumlarda ithalat ve ihracata ilişkin yükümlülüklerin devre dışı bırakılacağı ifade edilmiştir. Bu durum Incoterms® 2010 ile birlikte net bir biçimde çözüme kavuşturulmuş ve Incoterms® kurallarının hem uluslararası hem de yerel satım sözleşmelerinde uygulanabilmesi kabul edilmiştir.

2.5.3.4. Hasarın Geçişine İlişkin Değişiklikler

Incoterms® 2000 kuralları kapsamında ihracatçı malları teslim etme yükümlülüğünü yerine getirdiğinde risk ve masraflar karşı tarafa geçmekteydi. Ancak FOB, CFR ve CIF teslim şekilleri bu kuralın istisnası durumundaydı. Bu üç terimde, risk ve masraflar teslimden önce yani mal konteynerle gemiye yüklenirken, gemi küpeştesini geçtiği anda karşı tarafa

geçiyordu. Incoterms® 2010 teslim yükümlülüğüne ilişkin bu istisnaları ortadan kaldırmıştır. Zira Incoterms® 2010 kurallarına göre FOB, CFR ve CIF teslim şekillerinde de, diğerlerinde olduğu gibi, teslim yükümlülüğünün gerçekleştiği yerde risk ve masraflar karşı tarafa geçecek şekilde değişikliğe gidilmiştir (Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3818).

2.5.3.5. Elleçleme Masrafları

Incoterms® 2010’da, CPT, CIP, CFR, CIF, DAT, DAP ve DDP teslim şekillerinde satıcı, malların kararlaştırılan varış noktasına taşınmasını sağlamakla yükümlüdür ve navlun satıcı tarafından ödenir. Ancak bilindiği üzere satıcılar toplam satış fiyatını belirlerken katlandıkları maliyetleri de dikkate alırlar. Nakliye maliyetleri de bazen malların elleçlenmesine ilişkin maliyetleri içermektedir. Bu bakımdan satış fiyatını nakliye maliyetlerini içerecek şekilde belirleyen bir satıcı ile ticaret yapan bir alıcı, bazı durumlarda elleçleme maliyetlerini kendisi üstlenmek zorunda kalmaktadır. Bu durumda, alıcının aynı hizmete iki kez ödeme yapma ihtimali doğmaktadır; ilk toplam satış fiyatının içinde satıcıya, ikinci olaraksa elleçlemeyi yapan terminal operatörüne. Bu nedenle Incoterms® 2010 kurallarında, elleçleme masrafları A6 / B6 nolu ‘masrafların paylaşımı’ yükümlülük maddelerinde açıkça düzenlenerek çifte ücretlendirmenin önüne geçilmeye çalışılmıştır (ICC, 2010: 9).

2.5.3.6. Zincirleme / Ard Arda Satışlar (*String Sales*)

Ticarette, özellikle de hammadde ve yarı mamul şeklindeki, malların birçok defa el değiştirmesi sık karşılaşılan bir durumdur. Bu tip satışlar uygulamada zincirleme veya ard arda satışlar olarak (*string sales*) olarak adlandırılmaktadır (Caner, 2012: 250-251). Bu gibi bir durumda, mal satım zincirinde ilk halkada yer almayan satıcılar herhangi bir yükleme yapmamakta, hazır yüklü malı sevk etmektedirler. Oysa 2010 öncesi Incoterms® sürümlerinde yer alan malın yüklenmesine ilişkin yükümlülük, aradaki satıcılar bakımından, aslında yerine getirilmemiş olmaktadır. Bu eksikliği kapatmak üzere Incoterms® 2010 metninde satım zincirinin ortasındaki satıcılar için, “sevk edilen malları tedarik etme” (*procured goods shipped*) yükümlülüğü getirilmiştir (Caner, 2012: 250-251; ICC, 2010: 9).

2.5.3.7. Güvenlikle İlgili Belge ve Bilgi Sağlama Yükümlülüğü

Ticari yükler, taşınmaları esnasında kendi yapılarından kaynaklı olağan tehlikelerle karşı karşıya oldukları gibi bazı durumlarda kendileri de güvenlik sorunları oluşturabilmektedirler. Bu nedenle malların doğası gereği nedenlerden dolayı can veya mal için bir tehdit oluşturmadığının doğrulanması gerekmektedir (ICC, 2010: 9). Bu kapsamda alıcı ve satıcılar malla ilgili ön bilgi vermek hatta bazı hallerde malları kontrol ettirmek gibi durumlarla karşı karşıya kalabilmektedirler. Özellikle 11 Eylül 2001 saldırılarının ardından güvenlik tedbirlerinin olağanüstü bir şekilde artırılması, Incoterms® 2010 hazırlıkları yapılırken gündeme gelmiş ve güvenlikle ilgili tedbirlerin alıcı ve satıcı arasındaki dağılımı kurala bağlanmıştır (Caner, 2012: 253). Buna göre Incoterms® 2010’da her teslim şeklinin A2-B2 nolu yükümlülükleri ile A10-B10 nolu yükümlülükleri bilgi ve belge sağlanmasına ilişkin sorumluluklar getirmektedir (Caner, 2012: 253; ICC, 2010: 9). Örneğin EXW teriminin yeni metninde satıcı, alıcının talebi doğrultusunda, malların güvenliğine ilişkin sahip olduğu bilgileri temin etmekle yükümlü kılınmıştır. Alıcı ise bu hizmetin masraflarını karşılama yükümlülüğü altına girmiştir (Caner, 2012: 253).

2.5.3.8. Elektronik Veri Değişimi (*Electronic Data Interchange - EDI*) Mesajlarının Niteliği

Incoterms® kurallarının önceki sürümlerinde, EDI mesajlarının hangi belgelerin yerine geçebileceği belirlenmiştir. Bununla birlikte, Incoterms® 2010 kuralları A1/B1 nolu yükümlülük maddeleriyle artık elektronik iletişim araçlarının, taraflar mutabık kaldıkça, basılı belgeler ile aynı etkiyi doğuracağı düzenlenmiştir (ICC, 2010: 8). Böylece basılı evrakla yapılan iletişimin hukuki sonuçlarına “muadil elektronik kayıt veya usul”lerle de ulaşılmaya başlanmıştır (Caner, 2012: 254-255).

2.5.3.9. Sigorta Kapsamında Yapılan Değişiklikler

Incoterms®’ün sigorta konusuna yaklaşımı mal satım sözleşmesinin tarafları ile sınırlı olup, sigortacı ile olan ilişkiler dikkate alınmamaktadır. Buna göre Incoterms®’ün sigorta ile ilgili hükümleri, CIF ve CIP teslim şekillerinde satıcının alıcı lehine yaptıracığı sigorta sözleşmesi ile sınırlıdır. Yeni düzenlemede sigorta, kuralların içinde birer alt başlık

oluşturmak suretiyle belirginleştirilmiştir (Caner, 2012: 255-256). Sigorta ve taşımaya ilişkin hükümler Incoterms® 2000’de A10/B10 nolu yükümlülükler altında çok genel nitelikteydi. Incoterms® 2010 teslim şekillerindeyse, taşıma ve sigorta sözleşmeleri A3/B3 nolu ‘taşıma ve sigorta sözleşmeleri’ yükümlülükleri altında daha detaylı şekilde düzenlenmiştir. Ayrıca kullanılan dil, tarafların borçlarını açıklayacak şekilde değiştirilmiştir (ICC, 2010: 8).



III. BÖLÜM

DENİZ VE İÇ SU YOLU TAŞIMACILIĞI TESLİM ŞEKİLLERİ VE KENDİLERİNE ÖZGÜ KURALLARI (INCOTERMS® 2010)

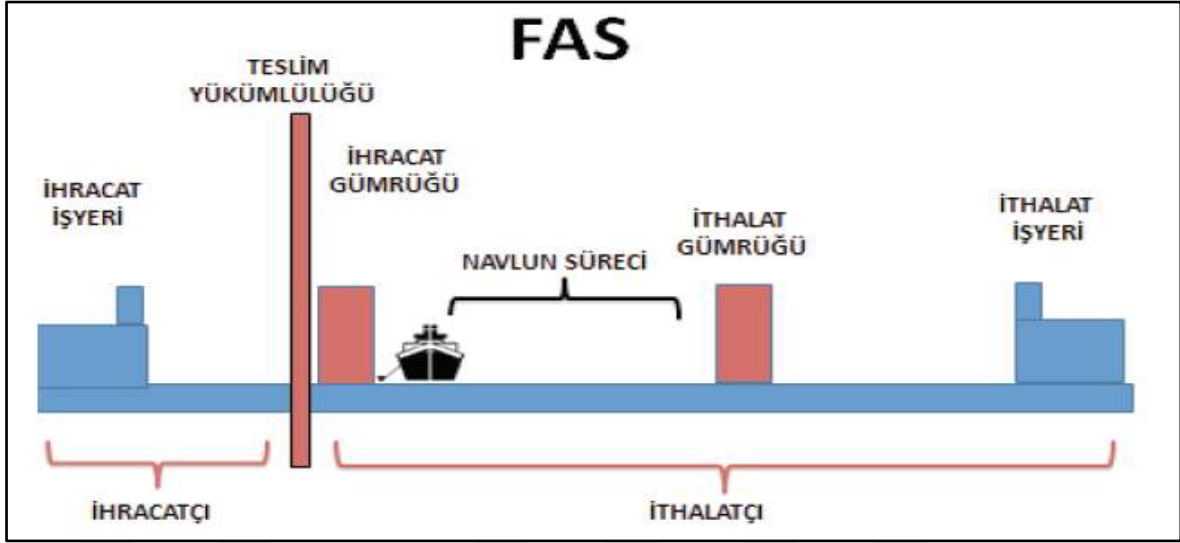
Daha önce de bahsedildiği üzere deniz ve iç su yolu taşımacılığı hem Türkiye'nin dış ticaretinde, hem de uluslararası ticarete önemli bir role sahiptir. Bu bakımdan deniz ve iç su yolu taşımacılığı açısından uygulanmakta olan Incoterms® 2010 teslim şekilleri ile Incoterms® 2000 ve Incoterms® 2010 arasındaki farklılıklar çalışmamızda ayrı bir bölüm olarak ele alınmıştır. İkinci bölümde de izah edildiği gibi Incoterms® 2010 kuralları *tüm taşıma türleri için kurallar* ve *deniz ve iç su taşımacılığı için kurallar* olarak iki gruptan oluşmaktadır. Deniz ve iç su yolu taşımacılığı teslim şekilleri ise toplamda dört terimden oluşmaktadır: FAS, FOB, CFR ve CIF.

Çalışmanın bu bölümünde söz konusu teslim şekillerine ilişkin olarak önce, satıcı ve alıcının yükümlülükleri ayrıntılı incelenmiş, daha sonra da Incoterms® 2010'un deniz ve iç su yolu taşımacılığı teslim şekillerine getirdiği yeniliklere de yer verilmiştir.

3.1. FAS (*Free Alongside Ship – Gemi Doğrultusunda Masrafsız*)

FAS yalnızca deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılan bir teslim şeklidir. Buna göre, satıcı malları sözleşmeyle belirlenen limanda, alıcının gemisinin yanındaki bir rıhtıma veya mavnaya bırakarak teslimi gerçekleştirmiş olur. Mallar gemi doğrultusunda bırakıldığında, risk ve masraflar alıcıya geçmiş olur; diğer bir ifadeyle alıcı malları teslim alışından itibaren masrafları üstlenir. Sözleşmede limandaki yükleme noktasının açıkça belirlenmesi önemlidir; çünkü yükleme noktasına kadar olan masraflar satıcının sorumluluğundadır. Bu sistemde satıcının malları ihracat için gümrükten çıkarması gerekmektedir. Ancak herhangi bir ithalat vergisi ödemesi veya herhangi bir ithalata ilişkin gümrük işlemi yapma zorunluluğu yoktur (ICC, 2010: 79). Şekil 1'de FAS teslim şekline ilişkin süreç gösterilmiştir.

Şekil 1. FAS Tesliminde Süreç



Kaynak: Yılmaz, M. *İhracat pazarlama teknikleri*. Doğu Anadolu İhracatçılar Birliği. s. 49. <<http://daib.org.tr/dosyalar/ihracatta-pazarlama-teknikleri.pdf>>. Erişim Tarihi: 12/06/2019.

Şekil 1’de de görüldüğü üzere satıcının teslimi geminin yanında gerçekleşmekte, teslimden önceki süreçte satıcının, teslimden sonraki süreçte ise alıcının sorumluluğu söz konusu olmaktadır. Alttaki iki alt bölümde satıcı ve alıcının yükümlülükleri, Incoterms® 2010’da yer verilen şekliyle, detaylı olarak verilmiştir.

3.1.1. A - Satıcının Yükümlülükleri

A1 - Satıcının Genel Yükümlülükleri: Satıcı, sözleşmeye uygun bir şekilde malları teslim etmeli, faturayı düzenlemeli ve varsa sözleşme kapsamındaki diğer belgeleri sağlamalıdır. Eğer taraflar anlaşılırsa elektronik bir kayıt veya işlem basılı belgelerin eşdeğeri olarak kabul edilir (ICC, 2010: 80).

A2 - Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin İşlemler ve Diğer Formaliteler: Satıcı, ihracat için gerekli izinleri almalı ve gümrük işlemlerini yapmalıdır. Bu işlemlere ait masraflar da satıcıya aittir (ICC, 2010: 80).

A3 - Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri: Satıcı taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Ancak alıcının talep etmesi halinde veya ticari teamüllere uygunsa, satıcı risk ve masrafları alıcı tarafından karşılanmak üzere (normal şartlarda) bir taşıma sözleşmesi akdedebilir. Öte yandan satıcı taşıma sözleşmesi yapmayı reddetme hakkına da sahiptir; bu

durumda alıcının satıcı tarafından derhal bilgilendirilmesi gerekmektedir. Satıcının sigorta sözleşmesi yapma yükümlülüğü de bulunmamaktadır. Ancak alıcının talep etmesi halinde, eğer varsa risk ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, sigorta sözleşmesi için gerekli olan bilgiler satıcı tarafından alıcıya sağlanır (ICC, 2010: 80).

A4 – Teslim: Satıcı malları alıcının tayin ettiği geminin yanına veya alıcı tarafından belirlenen yükleme limanına bırakmalı veya teslim yerindeki malları tedarik etmelidir. Satıcı belirledikleri tarihte veya kararlaştırılan zaman aralığında, söz konusu limanın kabul ettiği şekle uygun olarak teslimatı gerçekleştirmelidir. Alıcının bir yükleme noktası göstermemesi halinde, satıcı belirlenen limanda kendine en uygun noktayı teslimat için tercih edebilir (ICC, 2010: 80).

A5 - Hasarın Geçişi: Mallar usulüne uygun şekilde teslim edilinceye kadar bütün risk ve masraflar satıcıya aittir³⁵ (ICC, 2010: 82). Teslimatın gerçekleşmesiyle birlikte risk ve masraflar alıcıya geçmektedir.

A6 - Masrafların Paylaşımı: Satıcı, teslimin gerçekleştiği ana kadar olan bütün masrafları³⁶ ve ihracata ilişkin gümrükleme masrafları ile vergi, resim ve harçları ödemek zorundadır (ICC, 2010: 82).

A7 - Alıcıya Yapılacak Bildirimler: Satıcı, malların teslim edildiği veya malların belirlenen zamanda teslim alınmadığı hususunda, risk ve masrafı alıcıya ait olacak şekilde, alıcıyı bilgilendirmelidir (ICC, 2010: 82).

A8 - Teslim Belgesi: Masrafı kendisine ait olacak şekilde, satıcı malların teslim edildiğine dair uygun bir belgeyi alıcıya sağlamalıdır. Ancak bu kanıtın bir taşıma belgesi olmaması halinde alıcı da talep ederse, satıcı risk ve masrafları alıcı tarafından karşılanacak şekilde, taşıma belgesi temin edilmesi için alıcıya destek sağlamalıdır (ICC, 2010: 84).

³⁵ Alıcının satıcıya gerekli bildirimleri göndermemesi, alıcının gemisinin zamanında gelmemesi veya alıcının gemisinin malları zamanında teslim almaması (ICC, 2010: 83) hallerinde oluşan ziya ve hasar hallerine ilişkin haller saklıdır (ICC, 2010: 82).

³⁶ Sözleşmede alıcı tarafından ödeneceği belirlenmiş masraflar dışında (ICC, 2010: 82).

A9 – Kontrol, Ambalajlama ve İşaretleme: Satıcı, malların teslimi açısından gerekli olan kontrol işlemlerine (kalitenin kontrol edilmesi, ölçme, tartma ve sayma gibi) ilişkin masraflar ile ihracat için gerekli olan yükleme öncesi muayene masraflarını ödemek zorundadır. Satıcı, ambalajsız satılanlar haricindeki malları masrafları kendisine ait olacak şekilde ambalajlamalıdır. Satım sözleşmesinde alıcı malların özel bir şekilde ambalajlanmasını istememişse, satıcı malları taşınmaya uygun şekilde paketleyebilir. Öte yandan ambalajlar da satıcı tarafından işaretlenmelidir (ICC, 2010: 84).

A10 - Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar: Satıcı, risk ve masrafları alıcıya ait olmak üzere ve alıcının talep etmesi halinde, malların ithaline ve taşınmasına ilişkin alıcının ihtiyaç duyduğu tüm bilgi ve belgeleri zamanında alıcıya sağlamalı veya alıcının bunları edinmesi için yardımcı olmalıdır. Satıcı, bilgi ve belgelerin sağlanması için alıcının katlandığı masrafları karşılamalıdır (ICC, 2010: 84).

3.1.2. B - Alıcının Yükümlülükleri

B1 - Alıcının Genel Yükümlülükleri: Alıcı, sözleşmeye uygun olarak mal bedelini ödemelidir. Eğer taraflar anlaşılırsa elektronik bir kayıt veya işlem basılı belgelerin eşdeğeri olarak kabul edilir (ICC, 2010: 81).

B2 - Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin İşlemler ve Diğer Formaliteler: İthalata ilişkin izinleri almak veya malların gümrük işlemlerini yapmak alıcının sorumluluğundadır (ICC, 2010: 81).

B3 - Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri: Alıcı, satıcı tarafından taşıma sözleşmesi yapıldığı durumlar haricinde, malların taşınması için masrafları kendisine ait olacak şekilde taşıma sözleşmesi yapmak zorundadır. Öte yandan alıcı, satıcıya karşı bir sigorta sözleşmesi yapmak zorunda değildir (ICC, 2010: 81).

B4 – Tesellüm: Alıcı, usulüne uygun şekilde teslim edilen malları teslim almak zorundadır (ICC, 2010: 81).

B5 - Hasarın Geçişi: Alıcı, mallar teslim edildikten sonra tüm risk ve masrafları üstlenir. Eğer alıcı satıcıya gerekli bildirimleri göndermezse, alıcının gemisi zamanında gelmezse veya alıcının gemisi malları zamanında teslim almazsa; sözleşmede kararlaştırılan tarihten itibaren veya belirlenen sürenin sona ermesinden itibaren risk ve masraflar alıcıya geçmektedir (ICC, 2010: 83).

B6 - Masrafların Paylaşımı: Alıcı mallar usulüne uygun teslim edildiği andan itibaren;

- a. İhracat için gereken gümrükleme işlemlerine ilişkin masraflar ve ihracat için ödenmesi gereken vergi, resim ve harçlar dışında kalan bütün masrafları;
 - b. Alıcının gerekli bildirim yapmaması, alıcının gemisinin zamanında gelmemesi, geminin malları almaması veya alıcının bildirim tarihinden önce geminin mal almayı durdurması hallerinde doğan ek masrafları;
 - c. İthalat için gereken gümrükleme işlemlerine ilişkin masrafları, ithalat için ödenmesi gereken vergi, resim ve harçları ve malların herhangi bir ülkeden transit geçmesi halinde bu duruma ilişkin masrafları
- ödemek zorundadır (ICC, 2010: 83).

B7 - Satıcıya Yapılacak Bildirimler: Alıcı kararlaştırılan süre içerisinde, malların yükleneceği geminin adı ile yükleme noktasını ve gerekliyse belirlenen yükleme tarihini satıcıya bildirmelidir (ICC, 2010: 83).

B8 - Tesellüm Kanıtı: Alıcı, satıcı tarafından sağlanan teslim belgesini kabul etmek zorundadır (ICC, 2010: 85).

B9 - Malların Muayenesi: Alıcı, malların ihraç edildiği ülkenin otoriteleri tarafından yapılması istenen muayene masrafları dışında kalan yükleme öncesindeki muayene masraflarını ödemek zorundadır (ICC, 2010: 85).

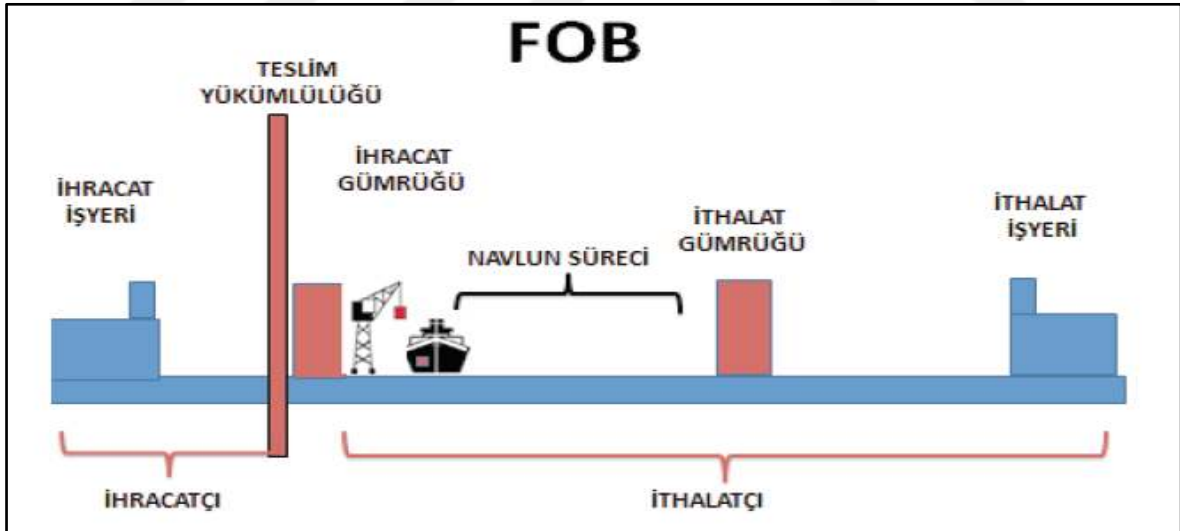
B10 - Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar: Alıcı, güvenliğe ilişkin bilgi ihtiyacı duyduğunda, bu durumu satıcıya zamanında bildirmeli; söz konusu bilgi ve belgelerin elde edilmesi için katlanılan masrafları üstlenmelidir. Ayrıca alıcı, risk ve masrafları satıcıya ait olacak şekilde, satıcının talebi doğrultusunda, malların taşınmasına, ihracına ve

herhangi bir ülkeden transit geçişine ilişkin satıcının ihtiyaç duyduğu bilgi ve belgeleri satıcıya zamanında sağlamalı ve bunların edinilmesi için satıcıya destek olmalıdır (ICC, 2010: 85).

3.2. FOB (Free On Board – Gemide Masrafsız)

Yalnızca deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılan FOB, belirlenen limandaki alıcının tayin ettiği gemide satıcı tarafından malların teslim edilmesi veya hâlihazırda teslim edilmiş olan malların tedarik³⁷ edilmesi anlamına gelmektedir. Mallar gemiye girdiği anda risk ve masraflar alıcıya geçmektedir. FOB teslim şeklinde malların gemiye yüklenmeden önce teslim edilmesi mümkün değildir; bu gibi durumlar için FCA teslim şeklinin kullanılması daha uygundur. Incoterms® 2010 kapsamında FOB’da satıcı, ihracat için malların gümrüklemesini yapmalıdır; ancak satıcının herhangi bir ithalat vergisi ödemesine veya ithalata ilişkin gümrük işlemleri yapmasına gerek yoktur (ICC, 2010: 87). Şekil 2’de FOB teslim şekline ilişkin süreç gösterilmiştir.

Şekil 2. FOB Tesliminde Süreç



Kaynak: Yılmaz, M. *İhracat pazarlama teknikleri*. Doğu Anadolu İhracatçılar Birliği. s. 51. <<http://daib.org.tr/dosyalar/ihracatta-pazarlama-teknikleri.pdf>>. Erişim Tarihi: 12/06/2019.

³⁷ “Tedarik” ifadesi, özellikle emtia işlemlerinde sık görülen, zincir satışlar (*string sales*) için kullanılmaktadır (ICC, 2010: 87).

Şekil 2’de de görüldüğü üzere satıcı teslimi gemide gerçekleştirmekte, teslimden önceki süreçte satıcının, teslimden sonraki süreçte ise alıcının sorumluluğu söz konusu olmaktadır. Alttaki iki alt bölümde satıcı ve alıcının yükümlülükleri detaylı olarak verilmiştir.

3.2.1. A - Satıcının Yükümlülükleri

A1 - Satıcının Genel Yükümlülükleri: Satıcı, sözleşmeye uygun bir şekilde malları teslim etmeli, faturayı düzenlemeli ve varsa sözleşme kapsamındaki diğer belgeleri sağlamalıdır. Eğer taraflar anlaşılırsa elektronik bir kayıt veya işlem basılı belgelerin eşdeğeri olarak kabul edilir (ICC, 2010: 88).

A2 - Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin İşlemler ve Diğer Formaliteler: Satıcı, risk ve masrafları kendine ait olacak şekilde, ihracat için gerekli izinleri almalı ve gümrük işlemlerini yapmalıdır (ICC, 2010: 88).

A3 - Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri: Satıcı taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Ancak alıcının talep etmesi halinde veya ticari teamüllere uygunsu, satıcı risk ve masrafları alıcı tarafından karşılanmak üzere (normal şartlarda) bir taşıma sözleşmesi akdedebilir. Öte yandan satıcı taşıma sözleşmesi yapmayı reddetme hakkına da sahiptir; bu durumda alıcının satıcı tarafından derhal bilgilendirilmesi gerekmektedir. Satıcının sigorta sözleşmesi yapma yükümlülüğü de bulunmamaktadır. Ancak alıcının talep etmesi halinde, eğer varsa risk ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, sigorta sözleşmesi için gerekli olan bilgiler satıcı tarafından alıcıya sağlanır (ICC, 2010: 88).

A4 – Teslim: Satıcı, malları, alıcı tarafından belirlenen yükleme limanında, belirlenen noktadaki gemiye yerleştirerek veya bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik ederek teslim etmelidir. Her iki durumda da satıcı, söz konusu limanın uygulamalarıyla paralel şekilde, malları kararlaştırılan tarihte veya süre içerisinde teslim etmelidir. Alıcının belirli bir yükleme noktası belirtilmemiş olması halinde satıcı, belirlenen limanda kendine en uygun noktayı teslimat için tercih edebilir (ICC, 2010: 88).

A5 - Hasarın Geçişi: Mallar usulüne uygun şekilde teslim edilinceye kadar bütün risk ve masraflar satıcıya aittir³⁸ (ICC, 2010: 90). Teslimatın gerçekleşmesiyle birlikte risk ve masraflar alıcıya geçmektedir.

A6 - Masrafların Paylaşımı: Satıcı, sözleşmede alıcı tarafından ödeneceği belirlenmiş masraflar dışında kalan, teslimin gerçekleştiği ana kadar olan bütün masrafları ve ihracata ilişkin gümrükleme masrafları ile vergi, resim ve harçları ödemek zorundadır (ICC, 2010: 90).

A7 - Alıcıya Yapılacak Bildirimler: Satıcı, malların teslim edildiği veya geminin malları belirlenen zamanda teslim almadığı hususunda, risk ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, alıcıyı bilgilendirmelidir (ICC, 2010: 92).

A8 - Teslim Belgesi: Masrafları kendisine ait olacak şekilde, satıcı malların teslim edildiğine dair uygun bir belgeyi alıcıya sağlamalıdır. Ancak bu kanıtın bir taşıma belgesi olmaması halinde alıcı da talep ederse, satıcı risk ve masrafları alıcı tarafından karşılanacak şekilde, taşıma belgesi temin edilmesi için alıcıya destek sağlamalıdır (ICC, 2010: 92).

A9 – Kontrol, Ambalajlama ve İşaretleme: Satıcı, malların teslimi açısından gerekli olan kontrol işlemlerine (kalitenin kontrol edilmesi, ölçme, tartma ve sayma gibi) ilişkin masraflar ile ihracat için gerekli olan yükleme öncesi muayene masraflarını ödemek zorundadır. Satıcı, ambalajsız satılanlar haricindeki malları masrafları kendisine ait olacak şekilde ambalajlamalıdır. Satım sözleşmesinde alıcı malların özel bir şekilde ambalajlanmasını istememişse, satıcı malları taşınmaya uygun şekilde paketleyebilir. Öte yandan ambalajlar da satıcı tarafından işaretlenmelidir (ICC, 2010: 92).

A10 - Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar: Satıcı, risk ve masrafları alıcıya ait olmak üzere ve alıcının talep etmesi halinde, malların ithaline ve taşınmasına ilişkin alıcının ihtiyaç duyduğu tüm bilgi ve belgeleri zamanında alıcıya sağlamalı veya alıcının

³⁸ Alıcının satıcıya gerekli bildirimleri göndermemesi, alıcının gemisinin zamanında gelmemesi veya alıcının gemisinin malları zamanında teslim almaması (ICC, 2010: 91) hallerinde oluşan ziya ve hasar hallerine ilişkin haller saklıdır (ICC, 2010: 90).

bunları edinmesi için yardımcı olmalıdır. Satıcı, bilgi ve belgelerin sağlanması için alıcının katlandığı masrafları karşılamalıdır (ICC, 2010: 92).

3.2.2. B - Alıcının Yükümlülükleri

B1 - Alıcının Genel Yükümlülükleri: Alıcı, sözleşmeye uygun olarak mal bedelini ödemelidir. Eğer taraflar anlaşılırsa elektronik bir kayıt veya işlem basılı belgelerin eşdeğeri olarak kabul edilir (ICC, 2010: 89).

B2 - Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin İşlemler ve Diğer Formaliteler: İthalata ilişkin izinleri almak veya malların gümrük işlemlerini yapmak alıcının sorumluluğundadır (ICC, 2010: 89).

B3 - Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri: Alıcı, satıcı tarafından taşıma sözleşmesi yapıldığı durumlar haricinde, malların taşınması için masrafları kendisine ait olacak şekilde taşıma sözleşmesi yapmak zorundadır. Ayrıca alıcı, satıcıya karşı bir sigorta sözleşmesi yapmak zorunda değildir (ICC, 2010: 89).

B4 – Tesellüm: Alıcı, usulüne uygun şekilde teslim edilen malları teslim almak zorundadır (ICC, 2010: 89).

B5 - Hasarın Geçişi: Alıcı, mallar teslim edildikten sonra tüm risk ve masrafları üstlenir. Eğer alıcı satıcıya geminin seçimine ilişkin bildirimi göndermezse; alıcının gemisi, zamanında gelmezse, malları zamanında teslim almazsa veya bildirilen tarihten önce mal alımını durdurursa; sözleşmede kararlaştırılan tarihten itibaren veya belirlenen sürenin sona ermesinden itibaren risk ve masraflar alıcıya geçmektedir (ICC, 2010: 91).

B6 - Masrafların Paylaşımı: Alıcı mallar usulüne uygun teslim edildiği andan itibaren;

- a. İhracat için gereken gümrükleme işlemlerine ilişkin masraflar ve ihracat için ödenmesi gereken vergi, resim ve harçlar dışında kalan bütün masrafları;

- b. Alıcının gerekli bildirimini yapmaması, alıcının gemisinin zamanında gelmemesi, geminin malları almaması veya alıcının bildirim tarihinden önce geminin mal almayı durdurması hallerinde doğan ek masrafları;
- c. İthalat için gereken gümrükleme işlemlerine ilişkin masrafları, ithalat için ödenmesi gereken vergi, resim ve harçları ve malların herhangi bir ülkeden transit geçmesi halinde bu duruma ilişkin masrafları ödemek zorundadır (ICC, 2010: 91).

B7 - Satıcıya Yapılacak Bildirimler: Alıcı kararlaştırılan süre içerisinde, malların yükleneceği geminin adı ile yükleme noktasını ve gerekliyse belirlenen yükleme tarihini satıcıya bildirmelidir (ICC, 2010: 93).

B8 - Tesellüm Kanıtı: Alıcı, satıcı tarafından sağlanan teslim belgesini kabul etmek zorundadır (ICC, 2010: 93).

B9 - Malların Muayenesi: Alıcı, malların ihraç edildiği ülkenin otoriteleri tarafından yapılması istenen muayene masrafları dışında kalan yükleme öncesindeki muayene masraflarını ödemek zorundadır (ICC, 2010: 93).

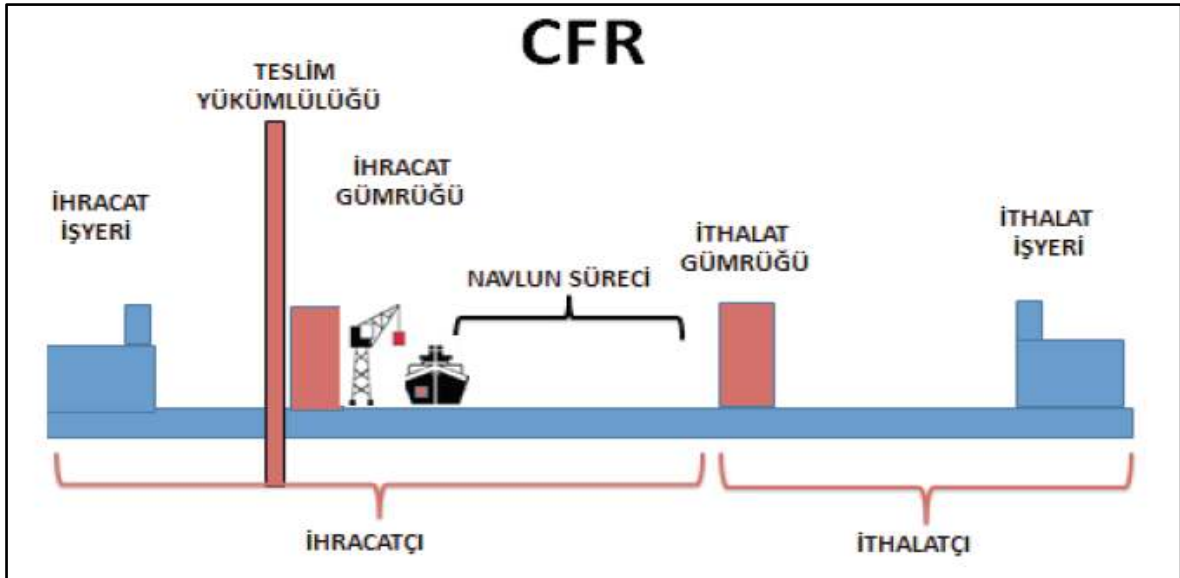
B10 - Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar: Alıcı, güvenliğe ilişkin bilgi ihtiyacı duyduğunda, bu durumu satıcıya zamanında bildirmeli; söz konusu bilgi ve belgelerin elde edilmesi için katlanılan masrafları üstlenmelidir. Ayrıca alıcı, risk ve masrafları satıcıya ait olacak şekilde, satıcının talebi doğrultusunda, malların taşınmasına, ihracına ve herhangi bir ülkeden transit geçişine ilişkin satıcının ihtiyaç duyduğu bilgi ve belgeleri satıcıya zamanında sağlamalı ve bunların edinilmesi için satıcıya destek olmalıdır (ICC, 2010: 93).

3.3. CFR (Cost & Freight – Masraflar ve Navlun)

Yalnızca deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılan CFR, belirlenen limandaki alıcının tayin ettiği gemide satıcı tarafından malların teslim edilmesi veya hâlihazırda teslim edilmiş olan malların tedarik edilmesi anlamına gelmektedir. Mallar gemiye girdiği anda risk ve masraflar alıcıya geçmektedir; ancak satıcı, malların taşınması için taşıma sözleşmesi yapmak ve navlunu ödemek zorundadır. CFR teslim şekli kullanıldığında, hasarın geçişi ile

masrafların devri sürecin farklı aşamalarında gerçekleşir³⁹; buna göre teslim, mallar varma yerine ulaştığında değil, gemiye bırakıldığında gerçekleşmektedir. Hâlbuki masrafların geçişi varma limanına malların ulaşmasıyla gerçekleşmektedir. Hatta satıcı, varma limanında malların boşaltılması nedeniyle oluşan masrafları öderse, taraflarca aksi kararlaştırılmamışsa, alıcının bu masrafları tazmin etmesini isteyemez. CFR teslim şeklinde satıcının malları ihracat için gümrüklemesi gerekmektedir; ancak satıcının herhangi bir ithalat vergisi ödemesine veya ithalata ilişkin gümrük işlemleri yapmasına gerek yoktur (ICC, 2010: 95-96). Şekil 3'te CFR teslim şekline ilişkin süreç gösterilmiştir.

Şekil 3. CFR Tesliminde Süreç



Kaynak: Yılmaz, M. *İhracat pazarlama teknikleri*. Doğu Anadolu İhracatçıları Birliği. s. 52. <<http://daib.org.tr/dosyalar/ihracatta-pazarlama-teknikleri.pdf>>. Erişim Tarihi: 12/06/2019.

Şekil 3'te de görüldüğü üzere satıcı teslimi gemide gerçekleştirmekte, böylece hasar alıcıya geçmektedir. Ancak masraflar varış limanına kadar satıcının üzerinde kalmaktadır. Altaki iki alt bölümde satıcı ve alıcının yükümlülükleri detaylı olarak verilmiştir.

³⁹ Aynı durum CPT, CIP ve CIF kuralları için de söz konusudur (ICC, 2010: 95).

3.3.1. A - Satıcının Yükümlülükleri

A1 - Satıcının Genel Yükümlülükleri: Satıcı, sözleşmeye uygun bir şekilde malları teslim etmeli, faturayı düzenlemeli ve varsa sözleşme kapsamındaki diğer belgeleri sağlamalıdır. Eğer taraflar anlaşılırsa elektronik bir kayıt veya işlem basılı belgelerin eşdeğeri olarak kabul edilir (ICC, 2010: 98).

A2 - Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin İşlemler ve Diğer Formaliteler: Satıcı, risk ve masrafları kendine ait olacak şekilde, ihracat için gerekli izinleri almalı ve gümrük işlemlerini yapmalıdır (ICC, 2010: 98).

A3 - Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri: Satıcı, malların teslim yerinden belirlenen varna limanına kadar (varsa kararlaştırılan noktaya kadar) taşınması için bir taşıma sözleşmesi yapmak veya tedarik etmek zorundadır. Taşıma sözleşmesinin masrafları satıcıya ait olmalı ve sözleşme olağan şartlara uygun olmalıdır. Satıcının sigorta sözleşmesi yapma yükümlülüğü bulunmamaktadır. Ancak alıcının talep etmesi halinde, eğer varsa risk ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, sigorta sözleşmesi için gerekli olan bilgiler satıcı tarafından alıcıya sağlanır (ICC, 2010: 98).

A4 – Teslim: Satıcı, malları gemiye yerleştirerek veya bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik ederek teslim etmelidir. Her iki durumda da satıcı, söz konusu limanın uygulamalarıyla paralel şekilde, malları kararlaştırılan tarihte veya süre içerisinde teslim etmelidir (ICC, 2010: 98).

A5 - Hasarın Geçişi: Mallar usulüne uygun şekilde teslim edilinceye kadar bütün risk ve masraflar satıcıya aittir⁴⁰ (ICC, 2010: 100). Teslimatın gerçekleşmesiyle birlikte risk alıcıya geçmektedir.

A6 - Masrafların Paylaşımı: Satıcı, sözleşmede alıcı tarafından ödeneceği belirlenmiş masraflar dışında kalan, teslimin gerçekleştiği ana kadar olan bütün masrafları,

⁴⁰ Alıcının satıcıya gerekli bildirimleri göndermemesi, alıcının gemisinin zamanında gelmemesi veya alıcının gemisinin malları zamanında teslim almaması (ICC, 2010: 101) hallerinde oluşan ziya ve hasar hallerine ilişkin haller saklıdır (ICC, 2010: 100).

navlunu ve ihracata ilişkin gümrükleme masrafları ile vergi, resim ve harçları ödemek zorundadır (ICC, 2010: 100).

A7 - Alıcıya Yapılacak Bildirimler: Satıcı, malların alıcı tarafından teslim alınmasını sağlayacak önlemlerin alınmasını sağlayabilecek hususlarda alıcıyı yeterli süre önceden bilgilendirmelidir (ICC, 2010: 100).

A8 - Teslim Belgesi: Masrafı kendisine ait olacak şekilde, satıcı malların kararlaştırılan varma limanına taşınmasına ilişkin belgeyi gecikmeksizin alıcıya vermelidir. Söz konusu taşıma belgesi satım sözleşmesinin konusu olan malları içermeli ve belirlenen süre dâhilindeki bir tarihi taşınmalıdır. Taşıma belgesi, alıcıya malları taşıyıcıdan isteme hakkı vermeli; aksi kararlaştırılmamışsa, bir sonraki alıcıya devredilmeye uygun olmalıdır (ICC, 2010: 102).

A9 – Kontrol, Ambalajlama ve İşaretleme: Satıcı, malların teslimi açısından gerekli olan kontrol işlemlerine (kalitenin kontrol edilmesi, ölçme, tartma ve sayma gibi) ilişkin masraflar ile ihracat için gerekli olan yükleme öncesi muayene masraflarını ödemek zorundadır. Satıcı, ambalajsız satılanlar haricindeki malları masrafları kendisine ait olacak şekilde ambalajlamalıdır. Satım sözleşmesinde alıcı malların özel bir şekilde ambalajlanmasını istememişse, satıcı malları taşınmaya uygun şekilde paketleyebilir. Öte yandan ambalajlar da satıcı tarafından işaretlenmelidir (ICC, 2010: 102).

A10 - Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar: Satıcı, risk ve masrafları alıcıya ait olmak üzere ve alıcının talep etmesi halinde, malların ithaline ve taşınmasına ilişkin alıcının ihtiyaç duyduğu tüm bilgi ve belgeleri zamanında alıcıya sağlamalı veya alıcının bunları edinmesi için yardımcı olmalıdır. Satıcı, bilgi ve belgelerin sağlanması için alıcının katlandığı masrafları karşılamalıdır (ICC, 2010: 102).

3.3.2. B - Alıcının Yükümlülükleri

B1 - Alıcının Genel Yükümlülükleri: Alıcı, sözleşmeye uygun olarak mal bedelini ödemelidir. Eğer taraflar anlaşılırsa elektronik bir kayıt veya işlem basılı belgelerin eşdeğeri olarak kabul edilir (ICC, 2010: 99).

B2 - Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin İşlemler ve Diğer Formaliteler: İthalata ilişkin izinleri almak veya malların gümrük işlemlerini yapmak alıcının sorumluluğundadır (ICC, 2010: 99).

B3 - Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri: Alıcı, taşıma sözleşmesi yapmak zorunda değildir. Ayrıca alıcı, satıcıya karşı bir sigorta sözleşmesi yapmak zorunda da değildir (ICC, 2010: 99).

B4 – Tesellüm: Alıcı, usulüne uygun şekilde teslim edilen malları teslim almalı, ayrıca varma limanında da malları taşıyıcıdan teslim almalıdır (ICC, 2010: 99).

B5 - Hasarın Geçişi: Alıcı, mallar teslim edildikten sonra tüm riski ve hasarı üstlenir. Eğer alıcı satıcıya malların gönderilme zamanına veya varma limanındaki tesellüm noktasına ilişkin bildirim göndermezse; sözleşmede kararlaştırılan tarihten itibaren veya belirlenen sürenin sona ermesinden itibaren risk ve masraflar alıcıya geçmektedir (ICC, 2010: 101).

B6 - Masrafların Paylaşımı: Alıcı mallar usulüne uygun teslim edildiği andan itibaren;

- a. İhracat için gereken gümrükleme işlemlerine ilişkin masraflar ve ihracat için ödenmesi gereken vergi, resim ve harçlar dışında kalan bütün masrafları;
- b. Taşıma sözleşmesi kapsamında satıcının üstlendiği durumlar dışında kalan, mallar varma limanına ulaşmaya kadar oluşan tüm masraf ve harçları;
- c. Taşıma sözleşmesi kapsamında satıcının üstlendiği durumlar dışında kalan, aktarma ve depolama dâhil tüm boşaltım masraflarını;
- d. Alıcı satıcıya malların gönderilme zamanına veya varma limanındaki tesellüm noktasına ilişkin bildirim yapmaması durumunda doğan ek masrafları;
- e. İthalat için gereken gümrükleme işlemlerine ilişkin masrafları, ithalat için ödenmesi gereken vergi, resim ve harçları ve malların herhangi bir ülkeden transit geçmesi halinde bu duruma ilişkin masrafları ödemek zorundadır (ICC, 2010: 101).

B7 - Satıcıya Yapılacak Bildirimler: Alıcı, malların gönderilme zamanına veya varma limanındaki teslim noktasına ilişkin durumu yeterli süre öncesinden satıcıya bildirmelidir (ICC, 2010: 101).

B8 - Tesellüm Kanıtı: Alıcı, satıcı tarafından sağlanan teslim belgesini kabul etmek zorundadır (ICC, 2010: 103).

B9 - Malların Muayenesi: Alıcı, malların ihraç edildiği ülkenin otoriteleri tarafından yapılması istenen muayene masrafları dışında kalan yükleme öncesindeki muayene masraflarını ödemek zorundadır (ICC, 2010: 103).

B10 - Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar: Alıcı, güvenliğe ilişkin bilgi ihtiyacı duyduğunda, bu durumu satıcıya zamanında bildirmeli; söz konusu bilgi ve belgelerin elde edilmesi için katlanılan masrafları üstlenmelidir. Ayrıca alıcı, risk ve masrafları satıcıya ait olacak şekilde, satıcının talebi doğrultusunda, malların taşınmasına, ihracına ve herhangi bir ülkeden transit geçişine ilişkin satıcının ihtiyaç duyduğu bilgi ve belgeleri satıcıya zamanında sağlamalı ve bunların edinilmesi için satıcıya destek olmalıdır (ICC, 2010: 103).

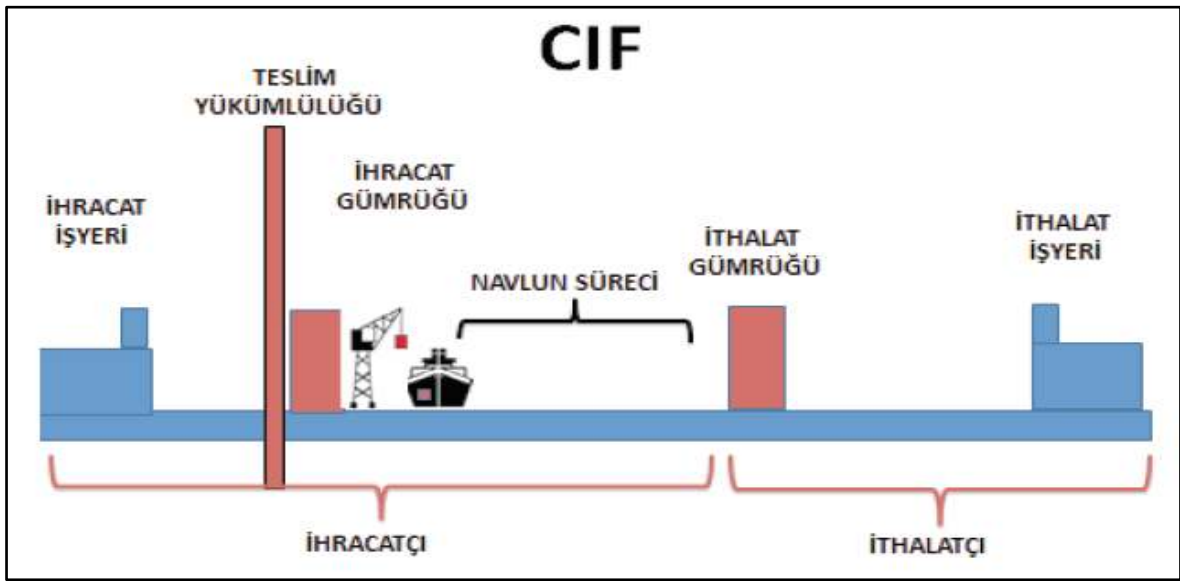
3.4. CIF (Cost, Insurance & Freight – Masraflar, Sigorta ve Navlun)

CIF teslim şekli de yalnızca deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılmaktadır. Bu kurala göre, satıcı malları gemide teslim etmekte veya daha önce bu şekilde teslim edilen malları tedarik etmektedir. Mallar gemiye girdiği anda risk alıcıya geçmektedir; ancak satıcı, malların taşınması için taşıma sözleşmesi yapmak, masrafları ve navlunu ödemek zorundadır. CIF teslim şeklinde satıcı ayrıca malların taşınması esnasında oluşabilecek kayıp ve hasar riskine karşı asgari şartlarda teminat sağlayan bir sigorta sözleşmesi yapar. Alıcının daha kapsamlı bir sigorta istemesi halinde, satıcı ile konu hakkında anlaşmalı veya kendisi ek sigorta poliçesi yaptırmalıdır. CIF’te de aynen CFR teslim şeklinde olduğu gibi, hasarın geçişi ile masrafların devri, sürecin farklı aşamalarında gerçekleşmektedir⁴¹; buna göre teslim, mallar varma yerine ulaştığında değil, gemiye bırakıldığında gerçekleşmektedir.

⁴¹ Aynı durum CPT, CIP ve CFR kuralları için de söz konusudur (ICC, 2010: 105-106).

Hâlbuki masrafların geçişi varma limanına malların ulaşmasıyla gerçekleşmektedir. Hatta satıcı, varma limanında malların boşaltılması nedeniyle oluşan masrafları öderse, taraflarca aksi kararlaştırılmamışsa, alıcının bu masrafları tazmin etmesini isteyemez. CIF teslim şeklinde satıcının malları ihracat için gümrüklemesi gerekmektedir; ancak satıcının herhangi bir ithalat vergisi ödemesine veya ithalata ilişkin gümrük işlemleri yapmasına gerek yoktur (ICC, 2010: 105-106). Şekil 4'te CIF teslim şekline ilişkin süreç gösterilmiştir.

Şekil 4. CIF Tesliminde Süreç



Kaynak: Yılmaz, M. *İhracat pazarlama teknikleri*. Doğu Anadolu İhracatçılar Birliği. s. 54. <<http://daib.org.tr/dosyalar/ihracatta-pazarlama-teknikleri.pdf>>. Erişim Tarihi: 12/06/2019.

Şekil 4'te de görüldüğü üzere süreç aynen CFR teslim şeklinde olduğu gibi işlemektedir; satıcı teslimi gemide gerçekleştirmekte, böylece hasar alıcıya geçmektedir. Ancak masraflar varış limanına kadar satıcının üzerinde kalmaktadır. Ancak burada şekilde görünmeyen tek fark satıcının sigorta poliçesi yaptırmasıdır. Alttaki iki alt bölümde satıcı ve alıcının yükümlülükleri detaylı olarak verilmiştir.

3.4.1. A - Satıcının Yükümlülükleri

A1 - Satıcının Genel Yükümlülükleri: Satıcı, sözleşmeye uygun bir şekilde malları teslim etmeli, faturayı düzenlemeli ve varsa sözleşme kapsamındaki diğer belgeleri sağlamalıdır. Eğer taraflar anlaşılırsa elektronik bir kayıt veya işlem basılı belgelerin eşdeğeri olarak kabul edilir (ICC, 2010: 108).

A2 - Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin İşlemler ve Diğer Formaliteler: Satıcı, risk ve masrafları kendine ait olacak şekilde, ihracat için gerekli izinleri almalı ve gümrük işlemlerini yapmalıdır (ICC, 2010: 108).

A3 - Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri: Satıcı, malların teslim yerinden belirlenen varma limanına kadar (varsa kararlaştırılan noktaya kadar) taşınması için bir taşıma sözleşmesi yapmak veya tedarik etmek zorundadır. Taşıma sözleşmesinin masrafları satıcıya ait olmalı ve sözleşme olağan şartlara uygun olmalıdır. Satıcı ayrıca masrafları kendisine ait olacak şekilde, asgari Enstitü Yük Klozları'nın C klozu kapsamında bir sigorta sözleşmesi sağlamalıdır. Sigorta güvenilir bir sigorta şirketine yaptırılmalı ve alıcının doğrudan sigortacıya başvurma hakkı olmalıdır. Satıcı, alıcının talep etmesi halinde masrafları alıcıya ait olacak şekilde ve yapılması mümkünse, Enstitü Yük Klozları'nın A veya B klozları, Enstitü Savaş Klozları veya Enstitü Grev Klozları kapsamında ek bir sigorta sözleşmesi yapmalıdır. Sigorta, satış sözleşmesinde yer alan bedelin asgari %10 fazlasına ve satım sözleşmesinde yer alan para birimi üzerinden yapılmalıdır. Mallar, asgari olarak teslim noktasından varma yerine kadar sigortalanmalı ve satıcı tarafından alıcıya poliçe veya başka bir belge vermelidir. Son olarak, alıcının talebi halinde risk ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, satıcı alıcının ilave sigorta için ihtiyaç duyduğu bilgileri sağlamak zorundadır (ICC, 2010: 110).

A4 – Teslim: Satıcı, malları gemiye yerleştirerek veya bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik ederek teslim etmelidir. Her iki durumda da satıcı, söz konusu limanın uygulamalarıyla paralel şekilde, malları kararlaştırılan tarihte veya süre içerisinde teslim etmelidir (ICC, 2010: 110).

A5 - Hasarın Geçişi: Mallar usulüne uygun şekilde teslim edilinceye kadar bütün risk ve masraflar satıcıya aittir⁴² (ICC, 2010: 112). Teslimatın gerçekleşmesiyle birlikte risk alıcıya geçmektedir.

⁴² Alıcının satıcıya gerekli bildirimleri göndermemesi, alıcının gemisinin zamanında gelmemesi veya alıcının gemisinin malları zamanında teslim almaması (ICC, 2010: 113) hallerinde oluşan ziya ve hasar hallerine ilişkin haller saklıdır (ICC, 2010: 112).

A6 - Masrafların Paylaşımı: Satıcı, sözleşmede alıcı tarafından ödeneceği belirlenmiş masraflar dışında kalan, teslimin gerçekleştiği ana kadar olan bütün masrafları, navlunu, sigorta masraflarını ve ihracata ilişkin gümrükleme masrafları ile vergi, resim ve harçları ödemek zorundadır (ICC, 2010: 112).

A7 - Alıcıya Yapılacak Bildirimler: Satıcı, malların alıcı tarafından teslim alınmasını sağlayacak önlemlerin alınmasını sağlayabilecek hususlarda alıcıyı yeterli süre önceden bilgilendirmelidir (ICC, 2010: 114).

A8 - Teslim Belgesi: Masrafı kendisine ait olacak şekilde, satıcı malların kararlaştırılan varna limanına taşınmasına ilişkin belgeyi gecikmeksizin alıcıya vermelidir. Söz konusu taşıma belgesi satım sözleşmesinin konusu olan malları içermeli ve belirlenen süre dâhilindeki bir tarihi taşınmalıdır. Taşıma belgesi, alıcıya malları taşıyıcıdan isteme hakkı vermeli; aksi kararlaştırılmamışsa, bir sonraki alıcıya devredilmeye uygun olmalıdır (ICC, 2010: 114).

A9 – Kontrol, Ambalajlama ve İşaretleme: Satıcı, malların teslimi açısından gerekli olan kontrol işlemlerine (kalitenin kontrol edilmesi, ölçme, tartma ve sayma gibi) ilişkin masraflar ile ihracat için gerekli olan yükleme öncesi muayene masraflarını ödemek zorundadır. Satıcı, ambalajsız satılanlar haricindeki malları masrafları kendisine ait olacak şekilde ambalajlamalıdır. Satım sözleşmesinde alıcı malların özel bir şekilde ambalajlanmasını istememişse, satıcı malları taşınmaya uygun şekilde paketleyebilir. Öte yandan ambalajlar da satıcı tarafından işaretlenmelidir (ICC, 2010: 114).

A10 - Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar: Satıcı, risk ve masrafları alıcıya ait olmak üzere ve alıcının talep etmesi halinde, malların ithaline ve taşınmasına ilişkin alıcının ihtiyaç duyduğu tüm bilgi ve belgeleri zamanında alıcıya sağlamalı veya alıcının bunları edinmesi için yardımcı olmalıdır. Satıcı, bilgi ve belgelerin sağlanması için alıcının katlandığı masrafları karşılamalıdır (ICC, 2010: 116).

3.4.2. B - Alıcının Yükümlülükleri

B1 - Alıcının Genel Yükümlülükleri: Alıcı, sözleşmeye uygun olarak mal bedelini ödemelidir. Eğer taraflar anlaşılırsa elektronik bir kayıt veya işlem basılı belgelerin eşdeğeri olarak kabul edilir (ICC, 2010: 109).

B2 - Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin İşlemler ve Diğer Formaliteler: İthalata ilişkin izinleri almak veya malların gümrük işlemlerini yapmak alıcının sorumluluğundadır (ICC, 2010: 109).

B3 - Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri: Alıcı, taşıma sözleşmesi yapmak zorunda değildir. Ayrıca alıcı, satıcıya karşı bir sigorta sözleşmesi yapmak zorunda da değildir. Ancak alıcı, kendisinin talep ettiği ilave sigorta olması durumunda, satıcının bu sigortayı yaptırabilmek için ihtiyaç duyacağı bilgileri satıcıya temin etmelidir (ICC, 2010: 111).

B4 – Tesellüm: Alıcı, usulüne uygun şekilde teslim edilen malları teslim almalı, ayrıca varna limanında da malları taşıyıcıdan teslim almalıdır (ICC, 2010: 111).

B5 - Hasarın Geçişi: Alıcı, mallar teslim edildikten sonra tüm riski ve hasarı üstlenir. Eğer alıcı satıcıya malların gönderilme zamanına veya varna limanındaki tesellüm noktasına ilişkin bildirim göndermezse; sözleşmede kararlaştırılan tarihten itibaren veya belirlenen sürenin sona ermesinden itibaren risk ve masraflar alıcıya geçmektedir (ICC, 2010: 113).

B6 - Masrafların Paylaşımı: Alıcı mallar usulüne uygun teslim edildiği andan itibaren;

- a. İhracat için gereken gümrükleme işlemlerine ilişkin masraflar ve ihracat için ödenmesi gereken vergi, resim ve harçlar dışında kalan bütün masrafları;
- b. Taşıma sözleşmesi kapsamında satıcının üstlendiği durumlar dışında kalan, mallar varna limanına ulaşıncaya kadar oluşan tüm masraf ve harçları;
- c. Taşıma sözleşmesi kapsamında satıcının üstlendiği durumlar dışında kalan, aktarma ve depolama dâhil tüm boşaltım masraflarını;

- d. Alıcı satıcıya malların gönderilme zamanına veya varma limanındaki teslim noktasına ilişkin bildirim yapmaması durumunda doğan ek masrafları;
- e. İthalat için gereken gümrükleme işlemlerine ilişkin masrafları, ithalat için ödenmesi gereken vergi, resim ve harçları ve malların herhangi bir ülkeden transit geçmesi halinde bu duruma ilişkin masrafları;
- f. Alıcının talebi üzerine yaptırılan ek sigortanın masraflarını ödemek zorundadır (ICC, 2010: 113).

B7 - Satıcıya Yapılacak Bildirimler: Alıcı, malların gönderilme zamanına veya varma limanındaki teslim noktasına ilişkin durumu yeterli süre öncesinden satıcıya bildirmelidir (ICC, 2010: 115).

B8 - Tesellüm Kanıtı: Alıcı, satıcı tarafından sağlanan teslim belgesini kabul etmek zorundadır (ICC, 2010: 115).

B9 - Malların Muayenesi: Alıcı, malların ihraç edildiği ülkenin otoriteleri tarafından yapılması istenen muayene masrafları dışında kalan yükleme öncesindeki muayene masraflarını ödemek zorundadır (ICC, 2010: 115).

B10 - Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar: Alıcı, güvenliğe ilişkin bilgi ihtiyacı duyduğunda, bu durumu satıcıya zamanında bildirmeli; söz konusu bilgi ve belgelerin elde edilmesi için katlanılan masrafları üstlenmelidir. Ayrıca alıcı, risk ve masrafi satıcıya ait olacak şekilde, satıcının talebi doğrultusunda, malların taşınmasına, ihracına ve herhangi bir ülkeden transit geçişine ilişkin satıcının ihtiyaç duyduğu bilgi ve belgeleri satıcıya zamanında sağlamalı ve bunların edinilmesi için satıcıya destek olmalıdır (ICC, 2010: 117)

3.5. INCOTERMS® 2010'UN INCOTERMS® 2000 DENİZ VE İÇ SU YOLU TAŞIMACILIĞI TESLİM ŞEKİLLERİNE GETİRDİĞİ YENİLİKLER

Esas olarak Incoterms® 2010'un deniz ve iç su yolu taşımacılığına getirdiği en büyük yenilik, bu taşımacılık türünün diğer tüm taşımacılık türlerinden ayrılarak başlı başına bir grup olarak kabul edilmesidir. Daha önce ifade edildiği üzere Incoterms® 2000 sürümünde

kullanılan “ilk harfe göre sınıflama” sistemi Incoterms® 2010 ile terk edilmiş ve “taşımacılık türü” sistemine geçilmiştir. Buna göre yedi kuralın tüm taşımacılık türleri bakımından uygulanabileceği düzenlenirken, dört kuralın yalnızca deniz ve iç su taşımacılığında kullanılabileceği belirlenmiştir. Böylece deniz taşımacılığının yapısı dikkate alınarak, gemiler için tasarlanan kuralların diğer taşımacılık türlerinde neden olabileceği sorunlar engellenmeye çalışılmıştır (Caner, 2012: 241-242).

Bunun dışında, Incoterms® kuralları geleneksel olarak uluslararası satım sözleşmelerinde kullanılmaktayken Incoterms® 2010 kurallarının hem uluslararası hem de yerel satım sözleşmelerinde uygulanabilmesi ICC tarafından kabul edilmiştir (ICC, 2010: 8). Bu değişiklik ise özellikle iç su yollarında yapılan taşımacılığın da Incoterms® sistemine dâhil olması sonucunu doğurmuştur.

Incoterms® 2000 kuralları kapsamında ihracatçı malları teslim etme yükümlülüğünü yerine getirdiğinde risk ve masraflar karşı tarafa geçmekteydi. Ancak FOB, CFR ve CIF teslim şekilleri bu kuralın istisnası durumundaydı. Bu üç terimde, risk ve masraflar teslimden önce yani mal konteynerle gemiye yüklenirken, gemi küpeştesini geçtiği anda karşı tarafa geçiyordu. Incoterms® 2010 teslim yükümlülüğüne ilişkin bu istisnaları ortadan kaldırmıştır. Zira Incoterms® 2010 kurallarına göre FOB, CFR ve CIF teslim şekillerinde de, diğerlerinde olduğu gibi, teslim yükümlülüğünün gerçekleştiği yerde risk ve masraflar karşı tarafa geçecek şekilde değişikliğe gidilmiştir (Yılmaz, Özken ve Şahin, 2011: 3818).

Incoterms® 2000’de riskin hangi noktada karşı tarafa geçeceği uzun zaman tartışılmış, “gemi küpeştesi” kavramı sürekli yorumlanmaya çalışılmıştı. Ancak Incoterms® 2010 ile birlikte riskin alıcıya geçişi kesin çözüme kavuşturulmuş ve açık bir anlatımla “gemi üzerine fiilen yükleme anı” transfer noktası olarak belirlenmiştir (Evirgen, 2012: 46-47 ve 99; Tunç, 2015: 38).

Deniz ve iç su yolu taşımacılığı bakımından diğer bir önemli değişiklik ise zincir satışların metne dâhil edilmesidir. 2010 öncesi Incoterms® sürümlerinde yer alan malın yüklenmesine ilişkin yükümlülük, aradaki satıcılar bakımından, aslında yerine getirilmemiş olmaktaydı. Özellikle gemi ile yapılan taşımalarda fiilen kullanılan zincir satışlara ilişkin eksikliği kapatmak üzere Incoterms® 2010 metninde satım zincirinin ortasındaki satıcılar

için, “sevk edilen malları tedarik etme” (*procured goods shipped*) yükümlülüğü getirilmiştir (Caner, 2012: 250-251; ICC, 2010: 9).



IV. BÖLÜM

INCOTERMS® 2010 DENİZ VE İÇ SU YOLU TAŞIMACILIĞI TESLİM ŞEKİLLERİ DÜZENLEMELERİNE YÖNELİK UZMAN GÖRÜŞ VE ÖNERİLERİ

Çalışmanın bu bölümünde, Incoterms® 2010 deniz ve iç su yolu taşımacılığı teslim şekilleri düzenlemelerine yönelik dış ticaret uzmanlarının görüş ve önerilerine başvurulmuştur.

Incoterms® 2010 ve düzenlemeleri çerçevesinde açık uçlu sorular hazırlanmış ve Türkiye’de özellikle deniz ve iç su yolu taşımacılığı yapan dış ticaret ve lojistik firmalarında çalışan yetkili kişilerden bu soruları yanıtlamaları istenmiştir. Söz konusu kişilere, bu sorulara verilecek yanıtların akademik bir çalışmada kullanılacağı, firma ve adlarının kesinlikle açıklanmayacağı’da belirtilmiştir. Temas kurulan firma ve yetkililerinden 5 katılımcı anket sorularını yanıtlamayı kabul etmiştir.

Katılımcılara, Incoterms® ve Incoterms® 2010’da yapılan düzenlemeler ile ilgili açık uçlu EK-2’de de yer alan 5 soru yöneltilmiştir.

Katılımcılar, ad ve soyadları gizli tutularak A, B, C, D ve E olarak kodlanmış, önce birinci sorudan başlamak üzere katılımcıların bu kodlarla her soruya verdikleri yanıtlar aynen aktarılmıştır. Daha sonra verilen yanıtlarda katılımcıların paylaştıkları ortak ve farklı görüşlere, değerlendirmeler de yapılarak işaret edilmeye çalışılmış ve öneriler varsa onlara da değinilmiştir.

4.1. KATILIMCILARIN ANKET SORULARINA VERDİKLERİ YANITLAR

4.1.1. Katılımcıların Birinci Soruya Verdikleri Yanıtlar

SORU-1: *Dünya üzerinde gerçekleşen ticaret hacminin büyümesiyle birlikte ticaretin tarafları arasında birtakım düzenleyici kurallara ihtiyaç duyulmuştur. Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) bu ihtiyaca yönelik geniş çaplı araştırmalar yaparak uluslararası ticareti kolaylaştırmak ve oluşabilecek sorunların adaletli bir şekilde*

çözülebilmesi adına Incoterms®'ü yayınlamıştır. Günümüzde yaygın olarak kullanılan Incoterms®'ün uluslararası ticarete sağladıkları sizce nasıl sıralanabilir?

Katılımcı A: Bilindiği üzere günümüzde uluslararası ticaret hacmi giderek artmaktadır. Bu artışla birlikte meydana gelebilecek sorunların engellenmesi açısından taraflar arasında gerçekleşecek ticaretin ortak bir kural ve dil çerçevesinde yapılması doğru olacaktır. Bu anlamda Incoterms®, uluslararası ticareti kolaylaştırarak zaman kaybını önleyen, tarafların aynı dili konuşarak isteklerine en iyi şekilde cevap verebilen ve ortak payda etrafında buluşmalarını sağlayan kurallar bütünü olarak uluslararası ticarete katkıda bulunmaktadır.

Katılımcı B: En başta ülkelerin kendi içinde yerleşmiş olan yerel alışkanlıkların, kuralların ülkeden ülkeye, kültürden kültüre farklılık göstereceği düşünülürse, bu işin ortak kurallarının, ortak dilinin belirlenmesi açısından son derece önemlidir. Günümüzde iletişimin geldiği noktada artık dünyanın her köşesinde ürüne ve hizmete ulaşmak son derece kolaylaşmıştır. Taraflar arasında ortak bir dilin olması, söylenen ve kastedilenin aynı anlamı ifade etme açısından çok önemlidir. Bu sayede her iki tarafın da memnuniyeti ve işlemlerin hızı artarken, maliyetler de düşürülebilmektedir. Tabi ki buna rağmen yorum farklılıkları ve anlaşmazlıklar yine de yaşanmaktadır. Düşünsenize, sadece üç harf ile belirlenen kuralların, her bir sevkiyat için ayrı ayrı ve kendi özelinde maddeler halinde sözleşme metnine döküldüğünü. Sanırım bu bile tek başına Incoterms®'ün uluslararası ticarete ki önemini anlamaya yeterli olacaktır.

Katılımcı C: Uluslararası ticaret uygulamalarına bakıldığında, ihracatçı ve ithalatçı arasında çıkan uyuşmazlıkların en çok yoğunlaştığı konulardan birinin de 'malın teslim anı' olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, Incoterms®, ilk uygulamaya konulduğu 1936 yılından bu yana, neredeyse tüm mal satış sözleşmelerinde, adeta kemikleşmiş bir madde olarak 'delivery' başlığı altında "teslim anı" ile ilgili sorunlara ciddi bir çare olarak ön plana çıkmaktadır. Özetle, Incoterms® uluslararası ticarete 'düzen, disiplin, alıcı ve satıcının alış-verişe daha özen göstermesi' ve hepsinden önemlisi önemli bir uyuşmazlık kaleminde sorunların minimize edilmesinin sağlanmasıdır.

Katılımcı D: Incoterms® teslim şekillerinin uluslararası ticarete sağlamış olduğu birden çok olumlu yönleri olduğunu söyleyebiliriz. Incoterms®'ün uluslararası ticarete

sağladığı en önemli özelliği, tarafların uluslararası ticarette aynı kavramlara aynı anlamları yüklemelerini sağlayarak aynı dili konuşmalarını sağlar. Bu doğrultuda doğru teslim şeklinin belirlenmesiyle satıcıyı ve alıcıyı korur ve herhangi bir sorun meydana geldiğinde tarafların sorumluluklarını belirterek adaletli bir şekilde çözülmesini sağlar.

Katılımcı E: Dış ticarette kullanılan teslim şekilleri ithalatçı ve ihracatçının yükümlülüklerini belirler. Malların teslim şekli, masrafların taraflar arasında ki paylaşımı, oluşacak hasar, risk ve zararların sorumluluğu, belge düzeni, teslim yeri ve varış yeri gibi konuları kapsar. Bu anlamda Incoterms® dünya ticareti için hayati önemdedir. İthalat ve ihracatçı arasında net olmayan sözleşmelerden doğacak her türlü ihtilafı önlemektedir ve kavram birliği sağlamaktadır. Günümüzde yaygın olarak kullanılan Incoterms® ticareti daha kolay, sorumlulukları daha anlaşılır hale getirip uluslararası ticaretin daha güvenli olmasını sağlamıştır.

4.1.2. Katılımcıların İkinci Soruya Verdikleri Yanıtlar

SORU-2: *Incoterms®, uluslararası ticarette yaşanan gelişmelere yönelik her 10 yılda bir revizyona uğramaktadır. ICC tarafından yapılan son revizyon ile Incoterms® 2000 sürümü yerini Incoterms® 2010 sürümüne bırakmıştır. Incoterms® 2010 revizyonu ile gelen değişikliklerin uluslararası ticarete etkileri ne olmuştur?*

Katılımcı A: Incoterms®, 2010 versiyonu ile hem daha anlaşılır hem de terimlerin daha işlevsel olduğu bir hale gelmiştir. Aslında tarafların beklentisini daha karşılar hale gelerek uluslararası alanda kullanılmaya teşvik edilen bir hale gelmiştir. Özellikle broşür içinde ifadeler düzeltilerek anlam birliği sağlanmaya çalışılması ve en önemlisi yıllardır bir soru işareti olan ‘risk ve masraflar’ geçişinin daha net açıklanması uluslararası ticarete olumlu etkilerde bulunmuştur.

Katılımcı B: Dünyada her konuda çok hızlı değişimler yaşanmakta ve bu değişimlere paralel olarak yazılı ve yazılı olmayan kurallar da güncellenmekte. Aslında bu da bir çeşit uyum ve geçmişte yaşanan aksaklıkların önlenmesine yönelik bir güncellemedir. Elektronik ortamdaki belgelerin sıklıkla kullanılıyor olması ve iletişimin geçmişe göre çok daha hızlı ve kolay sağlanması zaman ve maliyet açısından uluslararası ticaret yapan firmalara çok olumlu katkılar sağlamıştır. Bu da ilgili kuralların güncellenmesini

gerektirmiştir. Farklı yorumlanan terimlerin, daha net ifadeler ile anlaşılır hale getirilmesi taraflar açısından oldukça olumlu bir değişiklik olmuştur.

Katılımcı C: Incoterms® 2010 versiyonu ile, uluslararası ticarete teslim şekilleri, geçmiş deneyimlerden de esinlenilerek rasyonel bir yapıya kavuşmuştur. En önemli yenilik ise, 1936 versiyonundan bu yana el sürülmeyen ‘FOB’ teslim şeklindeki ‘küpeşte’ konusunun sonlandırılması olmuştur. Bu, son derece geç kalınan ve şahsi görüşüme göre 1980 versiyonunda düzeltilmesi gereken yenilikle, ‘FOB’ta satıcı ve alıcı sorumluluğunun kırmızı çizgisi konumundaki ‘malın geminin küpeştesini geçip geçmemesi’ hususu, satıcının teslim sorumluluğunun ‘malın gemiye yüklenmiş olması’ şeklindeki düzenlemeyle tarih olmuştur.

Katılımcı D: 2010 revizyonu ile içerik daha net anlamlar ifade eder bir hale gelmiştir. Buda taraflar arasında karışıklıklara ve özellikle uzun tartışmalara sebep olan konuları ortadan kaldırmıştır. Böylece yapılan ticari faaliyeti daha kolay ve anlaşılır hale getirmiştir.

Katılımcı E: Her on yılda bir revizyona uğrayan Incoterms® teslim şekilleri 2010 broşürü ile 01.01.2011 tarihinden itibaren kullanılmaya başlanmıştır. Incoterms 2010 ile terimler 13 adetten 11 adete düşmüştür. 4 terim yürürlükten kaldırılmış ve buna karşılık 2 adet terim eklenmiştir. Yani ‘DAF’, ‘DES’, ‘DEQ’, ‘DDU’ teslim şekilleri kaldırılmış ve yerini ‘DAP’ ve ‘DAT’ terimlerine bırakmış ve bütün taşımacılık modlarına uygulanır hale gelmiştir. Ayrıca ‘FOB’, ‘CFR’, ‘CIF’ teslim şekillerinde yer alan ‘gemi küpeştesi’ kavramı terk edilerek ‘risk ve masraflar’ geçişine ilişkin karışıklık ortadan kaldırılmıştır. Bunun yerine geçişin ‘malların doğru bir şekilde gemiye yüklenmesinden’ sonra gerçekleşeceği ilkesi benimsenmiştir.

4.1.3. Katılımcıların Üçüncü Soruya Verdikleri Yanıtlar

SORU-3: *Incoterms® 2000 broşüründe kullanılan “ilk harfe göre sınıflama” sistemi Incoterms® 2010 ile terk edilerek “taşımacılık türü” sistemine geçilmiştir. Taşımacılık türü sistemi ile Incoterms® 2010’da ‘tüm taşıma türleri için kullanılan’ ve ‘deniz ve iç su yolu taşıma türleri için kullanılan’ teslim şekilleri olarak iki gruba ayrılmıştır. Yapılan gruplama sistemi taraflara satım sözleşmeleri yaparken ne gibi kolaylıklar sağlamıştır? Buna göre*

‘deniz ve iç su yolu taşıma türleri için kullanılan’ teslim şekillerine getirilen yeniliklerin avantajları ve dezavantajları nelerdir?

Katılımcı A: Incoterms® 2010 ile yapılan gruplama sistemi yani ‘taşımacılık türü’ sistemine geçiş satım sözleşmesi yapan taraflar adına olumlu olmuştur. Çünkü taşımacılık yapılacak taşıtların tür ve hacimleri dikkate alındığında meydana gelebilecek karışıklıklar önlenmiştir. Yani deniz yolu taşımacılığını kullanmak isteyen taraflar sadece deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılabilen terimlere bakarak kendilerine en uygun olabilecek şekilde istedikleri terimi sözleşmelerine ekleyebileceklerdir.

Katılımcı B: Deniz yolu taşımacılığında, diğer taşıma yöntemlerine göre daha fazla taraf olaya müdahildir. Kara yolu ile yapılan standart bir sevkiyat düşünelim. En basit anlatımı ile araç işyerinde yükleniyor ve nakliyeciyeye teslim ediliyor. Alıcı tarafında da araç anlaşıldığı şekilde boşaltılıyor. Oysa deniz yolu taşımalarında, malın limana taşınması, elleçlenmesi, depolanması, bekleme ücretleri, ardiye ücretleri, gemi vinci kullanımı, liman vinci kullanımı vb. derken, anlaşmazlıklar daha fazla yaşanıyor. Dolayısıyla böyle bir ayrım olumlu olmuştur. Sözleşmelerde sağladığı avantaj, aslında genel olarak daha net ifadelerin yer almasıyla, tarafların sorumluluklarını bilme ve dolayısıyla da maliyetlerini hesaplamada kolaylık sağlamıştır.

Katılımcı C: Yapılan gruplama faydalı olmuştur. Bu vesileyle asıl vurgulamak istediğim husus şudur: ICC öncelikle kodların kullanımında bir yenilik getirerek, örneğin ‘C’ nin bir yerde ‘Cost’, başka bir yerde ‘Carriage’; aynı şekilde ‘F’ nin bir yerde ‘Free’, başka bir yerde ‘Freight’ olarak kullanılmasını önlemelidir. Bu, öğretide ve uygulamada kafa karışıklığı yaratmaktadır. Yeni kodlama yapılabildiği takdirde bu, devrimsel bir nitelikte olacak ve Incoterms®, bu işle uğraşanlar açısından daha sevimli hale gelecektir.

Katılımcı D: Her taşıma türünün kendine göre belirgin bazı özellikleri olduğunu söyleyebiliriz. Bu özellikler göz önünde bulundurularak ve taşınacak malın hacim ve türü göz önünde bulundurularak tercih edilecek bir taşımacılık türü taraflar açısından daha iyi olacaktır. Buda tarafların daha az sorunla ticari faaliyetlerini gerçekleştirmelerini sağlayacaktır. Bu yüzden yapılan gruplama sistemini oldukça olumlu bularak, uluslararası ticarete kolaylık sağladığını söyleyebilirim.

Katılımcı E: Yapılan gruplama sistemi alıcı ve satıcının hak ve sorumluluklarını daha belirgin hale getirmiştir. İhracatçı sorumluluk sınırlarını daha belirgin olarak bilmektedir. Ancak alıcının malların yüklenmesinde oluşabilecek zararlarının tazmini sadece satıcı yükleme bildirimi yaparsa ithalatçı sigorta kapsamında zararlarını tazmin edebilir veya ithalatçı uluslararası gözetim şirketleri kullanarak bu denetimi sağlayabilir. Dolayısı ile ithalatçının ve ihracatçının mevzuatı çok iyi bilip hareket edecekleri farz edilmiştir. Fakat gerçek böyle olmamaktadır.

4.1.4. Katılımcıların Dördüncü Soruya Verdikleri Yanıtlar

SORU-4: *Incoterms® 2010 ile ‘deniz ve iç su yolu taşıma türleri için’ risk ve masraflar geçişinde düzenleme yapılarak terimler daha işlevsel hale getirilmeye ve meydana gelebilecek karışıklıklar önlenmeye çalışılmıştır. Risk ve masraflar geçişinde yapılan değişiklikler uygulama üzerinde ne kadar etkili olmuştur?*

Katılımcı A: ‘Risk ve masraflara’ ilişkin düzenlemenin aslında daha önce yapılması gerektiğini en başta vurgulamak gerektiğini düşünüyorum. Çünkü bu düzenleme tarafların uzun süredir beklediği bir düzenlemeydi. Bu nedenle de yapılan değişikliği etkili ve önemli buluyorum. ‘FOB’ teslim şeklinde ki ‘küpeşte’ sorunu ortadan kaldırılarak risk ve masraflar geçişi daha net açıklanmıştır. ‘Risk ve masraflar’ geçişi bakımından malların eksiksiz ve hasarsız bir şekilde gemi üzerinde teslim edilmesi terimi daha işlevsel bir hale getirmiştir. Böylece uygulamada meydana gelebilecek yanlış anlaşılmalara önlenmiştir.

Katılımcı B: Hep bir söylem vardır. Gemiye yükleme esnasında malın yarısı geminin üzerinde diğer yarısı da liman tarafındayken halat koparsa ne olur? Sanırım ‘risk ve masraflar’a yönelik yapılan değişikliklerle taraflar bunun cevabını artık daha net verebiliyorlar. Bu nedenle ‘risk ve masraflar’ geçişinde yapılan değişiklik son derece olumlu olmuştur. Açıkçası, uygulamada böyle bir durum başıma gelmedi. Bunlar, uygulamada her zaman karşılaşılan durumlar değildir. Ama böyle bir olay yaşandığında son derece etkili olacağı bir gerçektir.

Katılımcı C: ‘Risk ve masraflar’ geçişinde yapılan düzenleme oldukça etkili olmuştur ve tarafların sorumlulukları daha anlaşılır bir hale gelmiştir.

Katılımcı D: Deniz ve iç su yolu taşıma türlerinde yer alan ‘FOB’ teslim şeklinde yapılan bu değişikliğin daha önce yapılması gereken bir değişiklik olduğunu söyleyebiliriz. Yapılan değişiklikle birlikte ‘küpeşte’ karışıklığına son verilmiştir. Böylece ‘risk ve masraflar’ geçişi taraflar açısından daha anlaşılır bir hale gelmiştir.

Katılımcı E: Biraz daha anlaşılabilir ve sınırlar daha belirgin olmuştur. Ancak ihracatçı ile ithalatçı ve nakliyeciler ile ithalatçı arasında anlık iletişim kurulmalıdır. Aksi halde uyuşmazlıklarda sınır tespiti oldukça zordur. Mallar gemide bulunduğu doğru yüklendiğinin tespiti zordur.

4.1.5. Katılımcıların Beşinci Soruya Verdikleri Yanıtlar

SORU-5: *Bir uzman olarak satım sözleşmelerine konu olan Incoterms® broşüründe;*

a) Taraflar arasında ki ilişkileri daha da geliştirmek adına neler yapılmalı?

Katılımcı A: Taraflar arasında ki ilişkileri geliştirmek adına, kullanılmayan veya daha az tercih edilen terimler broşürden çıkartılarak broşür daha yalın bir hale getirilmeli, yaşanan politik, ticari ve teknolojik gelişmelere yönelik taraflardan daha sık görüş alınmalı.

Katılımcı B: Bazı teslim şekillerinde birtakım esneklikler sağlanabilir. Bir teslim şeklinin uygulamasında sık yaşanan durumlar için, taraflara bir alt başlıkta alternatif yollar önerilebilir ve bunlar kurallara bağlanabilir. Böylece hem alıcı hem de satıcı kendi menfaati doğrultusunda orta noktayı bulmada daha rahat hareket edebilir.

Katılımcı C: Bu noktada akla çok sayıda öneri gelmekle beraber, bir tanesini paylaşalım: Mal satış sözleşmelerinde, “Delivery” maddesinde, teslim şeklinin türüne göre “teslim yeri” konusunun çok net yazılması mutlak bir zorunluluktur. Örneğin, Ankara’da Siteler’de Karacakaya Caddesi Numara 115 de bir mobilya işletmesinin deposunda yapılacak bir Ex-Works mobilya teslimatında “Ex-Works Incoterms® 2010, Ankara” şeklindeki bir ibare fazla düşünülmeden formüle edilen bir kontratta göze hoş ve usulüne uygun gibi görünsede, bir uyuşmazlık çıktığında farklı sorunlar baş gösterebilecektir. Dolayısıyla sorun çıkma halini minimize etmek için bu ibarenin “Ex-Works Incoterms® 2010, Ankara/TURKEY, district Siteler, Karacakaya St. 115” olarak yazılması önem arz edecektir.

Bu bakımdan Incoterms® broşürlerinin bu ve diğer teslim şekilleri ile ilgili olarak, şekil ve grafiklerden ziyade metinler şeklindeki örneklerle daha kolay deşifre edilebilir ve anlaşılabilir hale getirilmesi yararlı olacaktır.

Katılımcı D: Incoterms® 2010 ile yapılan değişiklikler taraflar arasında ki ilişkileri geliştirmek adına yeterli ve olumlu olmuştur yani daha anlaşılır kurallar haline gelmiştir. Fakat şöyle bir önerim olabilir, metin anlatımlarını destekleyen grafikler daha da anlaşılır bir şekilde düzenlenmeli. Taraflar grafiklere baktıklarında dahi terime dair ne ifade ettiğini tam olarak anlamalılar. Son olarak taraflar satım sözleşmelerinde varış limanını kesin olarak belirtirken yükleme limanını belirtmeyebiliyorlar. Oluşabilecek ‘risk ve masraflar’ geçişiyle ilgili sorunları önlemek adına satım sözleşmelerinde mutlaka yükleme limanına da yer verilmelidir.

Katılımcı E: Firmalar mal hazır olduğu andan itibaren iletişime geçmeli ve işlem tamamlanıncaya kadar iletişimi sürdürmeli. Dolayısı ile sürdürülen bu iletişimle firmada görevli dış ticaret uzmanlarının bilgisi ve eğitimleri ön plana çıkmaktadır.

b) ‘Deniz ve iç su yolu taşıma türleri için kullanılan’ teslim şekillerine yönelik önerileriniz var mı?

Katılımcı A: Incoterms® 2010 ile ‘deniz ve iç su yolu taşıma türlerine’ getirilen yenilikleri yeterli ve olumlu buluyorum. Fakat bir noktayı vurgulamanın önemli olacağını düşünüyorum. Bilindiği üzere Incoterms® 2010 ile kurallar yerel satım sözleşmelerinde de kullanılabilir hale gelmiştir. Böylece ‘iç su yolu’ ile yapılan taşımacılık yapılan gruplama sistemine dahil olmuştur. Özellikle ticarete uzun yıllardır konu olan Avrupa’nın merkez konumunda ki su ulaşım yolu Rhein (Ren) Nehri günümüzde ‘iç su yolu’ taşımacılığında önemli bir yerde durmaktadır. Bu nedenle bir sonraki gelecek olan revizede ‘iç su yolu’ ile yapılan taşımacılığa biraz daha vurgu yapılmasını ve özel maddeler eklenmesini önermekteyim.

Katılımcı B: Sevkiyata konu olan malların güvenli bir şekilde sevkiyatının yapılması için uygun paketleme yapılması çok önemli. Genelde konteyner ile yapılan sevkiyatlarda çok sorun yaşanmazken, açık sevk edilmek zorunda olunan mallarda yükleme, boşaltma ve

malın muhafazası daha problemlı olabiliyor. Bu nedenle, bu konuda teslim noktası neresi olursa olsun, varış noktasına kadar olan sorumluluklar hakkında (paketleme konusunda) belki bir düzenleme gerekebilir diye düşünüyorum.

Katılımcı C: Burada da önerim şu olacaktır: Konteyner taşımacılığı giderek hakimiyetini artırmakta, dökme yük dışındaki kuru yükün neredeyse tamamı deniz yolu ile ve konteynerlerde taşınmaktadır. Dünyanın en büyük deniz nakliyat firmasının tek başına yaklaşık 500 gemi ile 2,5 milyon TEU kapasitesine ulaşması da bu gelişimin bir sonucudur. Bu gerçek dikkate alınarak Incoterms® broşürlerinde konteyner taşımacılığı için özel notlar ve özel alt başlıklar açılmalıdır.

Katılımcı D: ‘FOB’ teslim şeklinde şu şekilde bir öneri yer almaktadır; Satıcının malları gemiye yüklemeden önce bir terminalde taşıyıcıya teslim ediliyorsa ‘FOB’ teslim şeklini kullanmak uygun olmayabilir. Broşür bunun yerine ‘FCA’ kullanmayı önerir çünkü bu şekilde yapılacak bir teslim konteynerle gerçekleşmektedir. Fakat burada şöyle bir durum ortaya çıkmaktadır. ‘FOB’ ve ‘FCA’ teslim şekillerinde satıcı-alıcı arasında ki ‘risk ve masraflar’ geçişi bakımından farklılıklar bulunmaktadır. ‘FCA’ teslim şeklinde mal taşıyıcıya teslim edildiği anda sorumluluk alıcıya geçmiş oluyor. ‘FOB’ teslim şeklinde ise mallar gemiye eksiksiz ve hasarsız yüklendikten sonra sorumluluk alıcıya geçiyor. Bu da herhangi bir sorun meydana geldiğinde taraflar arasında ihtilafa neden olabilir. Bu nedenle ‘risk ve masraflar’ geçişinde herhangi bir sorun yaşanmaması adına yapılan önerinin değiştirilmesinde fayda görüyorum.

Katılımcı E: ‘CIF’ dışında ki teslim şekillerinde alıcının kontrolü çok zordur. Bu nedenle ithalatçı satış sözleşmesine iletişimle ilgili şartlar koymalı veya uluslararası sigorta koşullarını iyi kullanabilmelidir.

4.2. KATILIMCILARIN GÖRÜŞ VE ÖNERİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Uzmanlara yöneltilen sorulara verilen yanıtlar sonucu;

* Incoterms® kurallar bütünüünün yayınlandığı tarihten itibaren günümüze kadar olan süreçte uluslararası ticarette taraflar arasında bir düzen ve disiplin sağlayarak yapılan ticaretin kolaylaşmasına, ortak bir dil ve kavram bütünüün oluşmasına, ortaya çıkabilecek sorunların adaletli bir şekilde çözülebilmesine imkan sağladığı elde edilmiştir.

* Uzmanlara göre Incoterms® 2010 ile gelen yenilik ve değişiklikler Incoterms® kurallar bütünüünün sağladığı bu olumlu yönleri daha da pekiştirir hale gelmiştir. Yani terimlerin daha anlaşılır ve işlevsel olduğu bir rasyonel yapıya kavuştuğu, elektronik ortamda düzenlenen belge kullanımının daha da kolaylaştığı, yıllardır tartışma konusu olan ‘gemi küpeşesi’ sorununun kaldırılarak tartışmalara son verildiği sonucu elde edilmiştir.

* Uzmanlar, Incoterms® 2010 ile getirilen ‘tüm taşıma türleri için kullanılan’ ve ‘deniz ve iç su yolu taşıma türleri için kullanılan’ teslim şekilleri olarak yapılan gruplama sistemini olumlu bulmuşlardır.

* Her taşıma ve teslim şeklinin kendine göre belirgin bazı özellikleri vardır. Yapılan bu gruplama sistemi ile bu özelliklerin daha net bir şekilde ortaya konulduğu ve grup içerisinde yer alan terimlerin daha anlaşılır hale geldiği ortak paylaşılan görüştür.

* Uzmanlara göre de yapılan gruplama sistemi ile birlikte bu özellikler daha net bir şekilde ortaya konulmuştur. Böylece taraflar satım sözleşmelerinde kendilerine uygun olan terimi kolaylıkla seçebilecek ve sorumluluklarını net bir şekilde bilme kolaylığına sahip olacaklardır.

* Ancak bu konuda bazı uzmanların görüşleri, ileri sürdükleri önerilerle birlikte ele alındığında daha ayrıntılı vurgulanmaktadır. Şöyle ki: ICC’nin kodlamalar ile ilgili bir düzenleme yapması da gerekmektedir. Uzmanlardan birinin verdiği örnek bu görüş ve öneriyi doğrular niteliktedir; broşürde ‘C’ bir yerde ‘Cost’ (CFR-Cost & Freight / Masraflar

ve Navlun), başka bir yerde ‘Carriage’ (CPT-Carriage Paid To / Taşıma Ödenmiş Olarak), aynı şekilde ‘F’ bir yerde ‘Free’ (FOB-Free On Board / Gemide Masrafsız), başka bir yerde ‘Freight’ (CFR-Cost & Freight / Masraflar ve Navlun) olarak kullanılmaktadır. Bu durum uygulamada karışıklıklara neden olabilmektedir. Yapılacak yeni bir kodlama sistemi ile bu karışıklığa son verilerek önemli bir değişim sağlanabilir.

* Incoterms® 2010 ile uzun yıllardır taraflar arasında tartışmalara ve karışıklıklara neden olan ‘risk ve masraflar’ geçişine ilişkin düzenleme yapılmıştır. Yapılan düzenleme ile ‘risk ve masraflar’ geçişi satıcı tarafından malların eksiksiz ve hasarsız bir şekilde gemi üzerinde alıcıya teslim edilmesi ile gerçekleşir. Yapılan bu düzenlemenin daha önceden yapılması gerektiğini vurgulayan uzmanlar düzenlemeyi oldukça etkili ve olumlu bulduklarını belirtmektedirler. Çünkü yapılan bu değişiklik ‘gemi küpeştesi’ tartışmalarına son vererek ‘FOB’, ‘CFR’ ve ‘CIF’ terimlerini daha işlevsel ve kullanışlı bir hale getirmiştir. Uzmanlar bu karışıklıkların çok sık yaşanmadığını dile getirsede Incoterms® 2010 ile gelen önemli bir değişim olduğunu söyleyebiliriz.

*Uzmanlar, ayrıca tarafların aralarında anlık ve sürekli iletişimde bulunmaları görüşündedirler. Aksi taktirde herhangi bir anlaşmazlık yaşandığında örneğin; sınır tespiti zorlaşabilmektedir.

* Uzmanlar, taraflar arasında ki ilişkileri geliştirmek adına kullanılmayan veya daha az tercih edilen terimlerin broşürden çıkarılarak daha yalın bir hale getirilmesini ve dünyada yaşanan gelişmelere yönelik taraflardan daha sık görüş alınması görüşünde ortaya koymaktadırlar.

* Ayrıca bazı teslim şekillerinde birtakım esneklikler sağlanabilir. Bir teslim şeklinin uygulamasında sık yaşanan durumlar için, taraflara bir alt başlıkta alternatif yollar önerilebilir ve bunlar kurallara bağlanabilir. Böylece hem alıcı hem de satıcı kendi menfaati doğrultusunda orta noktayı bulmada daha rahat hareket edebilecektir. Yapılan bu öneride taraflar arasında ki ilişkileri geliştirmek açısından etkili olacaktır.

* Bunun dışında taraflar arasındaki ilişkileri geliştirmek adına, satım sözleşmesinde ‘delivery’ maddesinde teslim şeklinin türüne göre ‘teslim yeri’ konusunun mutlaka eklenmesi de önerilmektedir.

* Ayrıca taraflar, satım sözleşmelerinde varış limanını kesin olarak belirtirken yükleme limanını belirtmeyebiliyorlar. ‘Risk ve masraflar’ geçişiyle ilgili sorunları önlemek adına satım sözleşmelerinde mutlaka ‘yükleme limanına’ da yer verilmesi gerektiğini belirtmekte de fayda vardır.

* Son olarak, broşür içinde grafikler ve grafikleri açıklayan metinlerin taraflar arasındaki ilişkileri geliştirmek adına daha anlaşılır bir hale getirilmesi ve örneklerle desteklenmesi gerektiği de ortaya konulan görüş ve öneriler arasındadır.

Uzmanlara ‘deniz ve iç su yolu taşıma türleri için kullanılan’ teslim şekillerine yönelik önerileri sorulduğunda ise;

* Incoterms® 2010 da konu ile ilgili yapılan değişiklikleri genelde olumlu ve yeterli bulmakla birlikte bazı önerileri olmuştur. Incoterms® 2010 ile Incoterms® kuralları yerel satım sözleşmelerinde de kullanılabilir hale gelmiştir. Böylece ‘iç su yolu’ ile yapılan taşımacılık gruplamaya dahil edilmiştir. Ancak uzmanlar, Avrupa’da bulunan Rhein (Ren) Nehri’nin denize açılmasıyla uzun yıllar Avrupa’da ticarete konu olduğu örneğini de vererek, bir sonraki yapılacak revizede ‘iç su yolu’ ile yapılan taşımacılığa biraz daha vurgu yapılmasını ve özel şartlar eklenmesi gerektiği görüşünü ileri sürmekte ve önermektedirler.

* Günümüzde konteyner taşımacılığı giderek artmaktadır. Kuru yükün neredeyse tamamı konteyner ile deniz yolu taşımacılığı kullanılarak taşınmaktadır. Dünyanın en büyük deniz nakliyat firmasının tek başına yaklaşık 500 gemi ile 2,5 milyon TEU kapasitesine ulaşması da bu gelişimin bir sonucudur. Bu durum göz önünde bulundurulduğunda uzmanlar yapılacak bir sonraki revizede ‘konteyner taşımacılığı’ ile ilgili özel notlar ve alt başlıkların eklenmesinin gerektiğini belirtmektedirler.

* Açık sevk edilmek zorunda olunan mallarda yükleme, boşaltma ve malın muhafazası konteyner ile gerçekleşen sevk işlemlerine göre daha zordur. Bu nedenle, uzmanlar bu konuda teslim noktası neresi olursa olsun, varış noktasına kadar olan sorumluluklar hakkında broşürde (paketleme konusunda) düzenleme yapılması gerektiğini vurgulamaktadır.

* Konteyner taşımacılığından bahsederken uzmanlar ‘FOB’ teslim şekli içerisinde yer alan bir önerinin ‘risk ve masraflar’ geçişinde herhangi bir sorun meydana gelmemesi açısından değiştirilmesi gerektiğini önermektedirler. Aynı öneri ‘CFR’ ve ‘CIF’ teslim şekilleri içinde yapılmaktadır. Bu öneri doğrultusunda neden değiştirilmesi gerektiğinin daha iyi anlaşılabilmesi adına açıklama yapmakta fayda olacaktır. Satıcı, malları gemiye yüklemeden önce bir terminalde taşıyıcıya teslim ediyorsa, ‘FOB’ teslim şeklini kullanmak uygun olmayabilir. Broşür de bunun yerine ‘FCA’ kullanılması önerilmektedir. Çünkü bu şekilde yapılacak bir teslim konteynerle gerçekleşmektedir. Fakat burada ‘FOB’ ve ‘FCA’ teslim şekillerinin ‘risk ve masraflar’ geçişinde sorumluluklar bakımından birbirinden farklılıkları bulunmaktadır. Çünkü ‘FCA’ teslim şeklinde satıcı malı taşıyıcıya teslim ettiği anda malı alıcıya teslim etmiş sayılacak. Fakat mal gemiye yüklenirken gerçekleşebilecek bir hasarda sorumluluk alıcıya geçmiş olacaktır. Çünkü satıcı malı ilk taşıyıcıya teslim ederek sorumluluğunu yerine getiriyor olacaktır. Halbuki ‘FOB’ teslim şeklinde sorumluluk, mallar gemiye eksiksiz ve hasarsız bir şekilde yüklendikten sonra alıcıya geçmektedir. Bu da tarafların karışıklık ve sorun yaşamalarına sebep olabilir. Broşür içinde yer alan bu öneriyi karışıklıklara sebep olabileceği için son derece olumsuz bulmaktayım. Uzmanlar da aynı nedenle ‘FOB’ teslim şekli içerisinde yer alan bu önerinin değiştirilmesinde fayda olduğunu belirttiler.

Uzman görüş ve önerilerine dayalı ortaya konulan değerlendirmeler sonucu, yukarıda belirtilen hususlar ile ilgili gelecek yeni Incoterms® revizyonlarında yapılacak değişiklikler uluslararası ticareti ve taraflar arasında ki ilişkileri daha da geliştirmek adına son derece etkili olabileceği vurgulanmaktadır.

SONUÇ

Uluslararası ticaret, tarih boyunca ulusların birbirlerini tanımalarına aracılık etmiştir. Ancak dış ticaret hacminin zaman içerisinde genişlemesi ile birlikte uluslararası ilişkiler güçlenmiş ve karmaşıklaşmış, sermaye ve mal transferlerinin kolaylaşmasıyla ulusal sınırlar ticari anlamda etkisini kaybetmiştir. Zaman içerisinde uluslararası tacirler arasında, ilişkileri düzenleyen kapsamlı sözleşmeler ortaya çıkmıştır. Ancak bu sözleşmelere uygulanacak hukuk kuralları ulusal düzeyde farklılıklar göstermekte, ülke ve firmaların değişik düzeyde gerçekleştirilen uluslararası ticari faaliyetlerinde, uygulanacak hukuk kuralları bakımından ihtilaflar ortaya çıkabilmektedir. Bu uluslararası ticari ilişkiler birden çok hukuk sistemiyle bağlantılı olmakta ve uluslararası ticareti derinden etkilemektedir. Bu da belirsizliğe neden olabilecek olumsuzlukları doğurabilmektedir.

İşte bu ve benzeri nedenlerle ortaya çıkabilecek karışıklıkların engellenmesi ve uyuşmazlıkların çözüme kavuşturulabilmesi için taraflarında uygun bulacakları ortak bir sisteme ve düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu kapsamda uluslararası ticarete uygulanacak kuralların yeknesaklaştırılması ve farklı hukuk sistemlerinin doğurduğu olumsuzlukların ortadan kaldırılması gerekmektedir. ICC de hem uluslararası ticareti kolaylaştırmak hem de doğabilecek sorunların çözülebilmesi amacıyla taraflar arasındaki hakkaniyeti ve eşitliği gözetin, düzenleyici hukuki çerçeveler hazırlamaktadır. ICC tarafından hazırlanan bu standart, kural ve sözleşmeler arasında uluslararası ticaret uygulamalarında en yaygın şekilde kullanılanı ise şüphesiz Incoterms®'tür.

ICC kurulduğu tarihten itibaren ticari teslim şekilleri üzerinde çalışmış, ilk olarak 1923 ve 1928 yıllarında bazı ticari terimlere ilişkin çalışmalar yayınlamıştır. Incoterms® adı verilen söz konusu terimler zamanla daha da yaygınlaşarak, uluslararası ticaretin gereklerine ve dünya ekonomisinin durumuna paralel olarak sekiz defa revizyon geçirmiştir. Ancak bu değişikliklerle getirilen yeni teslim şekilleri düzenlemelerine rağmen, daha önce kullanılanlar tamamen uygulamadan kaldırılmamış; sözleşmelerde hangi Incoterms® sürümüne ait olduğu açıkça belirtilmek şartıyla eski terimlerin kullanılma imkânı korunmuştur.

Öte yandan Incoterms® yasa niteliğindeki kurallar veya milletlerarası bir anlaşma hükmünde değildir. Incoterms®, tarafların irade serbestisi içinde satım sözleşmelerine dâhil ettikleri yeknesak kurallar bütünü olarak tanımlanabilir. Dolayısıyla Incoterms®'ün amacının alıcı ile satıcı arasında ortak bir dil oluşturmak, yanlış anlaşılmaları en aza indirmek ve ticareti daha güvenli hale getirmek olduğu söylenebilir. Görüldüğü üzere, her ne kadar uyulması zorunlu kurallar olmasada, ICC tarafından ortaya konan Incoterms® uluslararası ticarete taşımacılık alanında yaşanan uygulama farklılıklarının ortadan kaldırılabilmesi ve bu alanda uygulanmakta olan kuralların yeknesaklaştırılabilmesi ile ilgili çabalarında yüz yıllık bir geçmişe sahiptir. Bu bağlamda çalışmada öncelikle, uluslararası ticaret alanındaki en önemli çalışmalardan biri olan Incoterms®'ün, özellikle de en güncel sürüm olan Incoterms® 2010'un ne olduğu ve bir önceki sürüme kıyasla ne tür yenilikler getirdiği hususları üzerinde durulmuştur.

Daha önce de ifade edildiği üzere Incoterms®, farklı kavramların üç harften oluşan kısaltmalar olarak kullanıldığı kurallardır. Bir satım sözleşmesinde teslimat şekli olarak bu kısaltmalardan birinin yazılması suretiyle taraflar arasında hangi Incoterms® kuralının uygulanacağı belirlenmiş olmaktadır. Ancak bir Incoterms® teriminin tam ve doğru bir biçimde kullanılabilmesi için kısaltmaların yanında malların teslimat yerlerinin belirtilmesi de gerekmektedir. Incoterms® 2010'da bu konuya özel olarak önem verilmiş, böylece mallara dair risk ve/veya masrafların satıcıya geçiş yerinin net olarak anlaşılması istenmiştir. Zira hasarın geçişinin veya bir başka ifadeyle teslimat noktasının muğlak kalması, uyuşmazlıklar doğurabilecek, Incoterms® teslim şekillerinin yeterince doğru kullanılmaması sonucuna neden olabilecektir.

Incoterms® terimleri uluslararası veya iç ticarete ilişkin olarak bir satım sözleşmesinde teslim, hasarın geçişi, masrafların paylaşımı, belgelere ilişkin yükümlülükler ve sigorta yapılıp yapılmayacağı konularını kapsamakta ve düzenlemektedir. Bunun dışında kalan sözleşmenin şekli, ödemeye ilişkin hususlar, mülkiyetin geçip geçmediği, uyuşmazlıkların çözümü vb hususlar terimlerin kapsamı dışında kalmaktadır.

Incoterms® 2010'un 01.01.2011 tarihinde yürürlüğe girmesiyle birlikte, teslim şekillerinde bazı değişiklikler de gündeme gelmiştir. Incoterms® 2000'de yer alan terimler E, F, C ve D olmak üzere dört gruba bölünmüşken, terimler 2010 sürümünden itibaren iki ana

grupta toplanmıştır. Buna göre tüm taşıma türleri için yedi terim (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP ve DDP) belirlenmiş, deniz ve iç su yolu taşımaları içinse dört terim (FAS, FOB, CFR ve CIF) belirlenmiştir. Ayrıca Incoterms® 2010’da, 2000 sürümünde olduğu gibi, satıcı ve alıcının yükümlülükleri, ayna sisteminde birbirine paralel şekilde belirlenmiştir. A kodu ile satıcının yükümlülükleri; B kodu ile alıcının yükümlülükleri 1’den 10’a kadar sıralanmıştır. Ayrıca 2010 yılında terim sayısı da 13’den 11’e indirilmiştir.

Bunların dışında 2010 sürümü ile yazım dilinde düzeltmeler yapılmış, ayrıca terimlerin içeriğinde anlatımlar birbirine paralel hale getirilmiştir. Yine 2010 sürümü ile birlikte Incoterms® terimlerinin iç ticarete de kullanılabilmesi imkânı getirilmiştir. Ayrıca hasarın geçişine ilişkin değişiklikler yapılmış, elleçleme masrafları bir düzene sokulmuştur. Bunun dışında özellikle uluslararası ticarete sıklıkla kullanılan zincirleme satışlarında terimlerin kapsamına uyması için çalışmalar yapılmıştır. Son olarak gelişen teknolojinin etkisiyle elektronik belgelere ilişkin ispat hükümleri düzenlenmiş ve sigorta kapsamı netleştirilmiştir. Yapılan incelemeler sonucunda, Incoterms® 2010 ile gelen bu değişiklikler Incoterms® kurallar bütünüünün uluslararası ticarete sağladığı olumlu tarafları daha da pekiştirir hale gelmiştir. Yani Incoterms® 2010 ile, terimlerin daha anlaşılır ve işlevsel olduğu bir rasyonel yapıya kavuştuğu, elektronik ortamda düzenlenen belge kullanımının daha da kolaylaştığı, yıllardır tartışma konusu olan ‘gemi küpeşesi’ sorununun kaldırılarak yani risk ve masrafların geçişiyle ilgili değişiklik yapılarak tartışmalara son verildiği sonucunu çıkartabiliriz.

Incoterms® 2010 ile gelen değişiklikler hem uluslararası ticareti hemde taraflar arasındaki ilişkileri geliştirmek adına olumlu olmuştur. Uzmanlarda yapılan değişiklikleri olumlu görmekle birlikte taraflar arasındaki ilişkileri daha da geliştirmek adına birtakım önerilerde bulunmuşlardır. Bu önerilerde uzmanlar, tercih edilmeyen terimlerin broşürden çıkarılarak broşürün daha yalın bir hale gelmesini ve dünyada yaşanan gelişmeler doğrultusunda taraflardan daha sık görüş alınmasını, ‘delivery’ maddesinde teslim şeklinin türüne göre ‘teslim yeri’ konusunun mutlaka eklenmesi gerektiğini, teslim şeklinin uygulamasında sık yaşanan durumlar için taraflara bir alt başlıkta alternatif yollar önerilebilinmesini ve bunların kurallara bağlanabilinmesini, ‘risk ve masraflar’ geçişiyle ilgili sorunları önlemek adına satım sözleşmelerinde mutlaka ‘yükleme limanına’ da yer verilmesini, broşür içinde grafikler ve grafikleri açıklayan metinlerin taraflar arasındaki

ilişkileri geliştirmek adına daha anlaşılır bir hale getirilmesi ve örneklerle desteklenmesini belirtmektedirler.

Öte yandan dünya yüzeyinin büyük bir bölümünü okyanuslar ve denizlerin oluşturması nedeniyle, deniz yolunun taşımacılıkta en fazla tercih edilen yöntem olmasına neden olmaktadır. Ayrıca uluslararası suların kullanılma imkânının olması nedeniyle, kara yolu taşımacılığındaki transit geçişlerde ve sınır geçişlerinde sık görülen problemler, deniz yolu taşımacılığında yaşanmamaktadır. İşte bu avantajlar su yollarını kullanabilecek ülkelerin bu alanda yatırım yapmalarına neden olmaktadır. Nitekim 2016-2017 döneminde dünya ticaretinin yıllık yaklaşık %84'ü deniz yolu kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Bu durum ülkemiz açısından da çok farklı değildir. 2018 yılında 168 milyar ABD Dolarına yaklaşan Türkiye'nin toplam ihracatının yaklaşık % 62,83'ü (105,5 milyar ABD Doları) deniz taşımacılığıyla gerçekleştirilmiştir. Benzer şekilde yine 2018 yılında 223 milyar ABD Dolarını aşan ithalatın ise yaklaşık %59,56'sı (132,9 milyar ABD Doları) yine deniz yolu kullanılmak suretiyle gerçekleştirilmiştir. Bu bakımdan deniz yolunun ticarete kullanımı Türkiye'de de en az dünya genelinde olduğu kadar önemli bir yer tutmaktadır. İşte bu nedenle çalışmamızın temel amacı doğrultusunda deniz ve iç su yollarına ilişkin Incoterms® terimlerine özel bir önem verilmiş, FAS, FOB, CFR ve CIF terimleri daha detaylı olarak ele alınmış ve deniz ticaretine ilişkin Incoterms® kurallarına 2010 sürümü ile getirilen yenilikler üzerinde ayrıntılı durulmuştur, hem de Incoterms® 2010'la deniz ve iç su yolu taşımacılığı teslim şekillerine getirilen yenilikler ve düzenlemeler hakkında uzmanların görüş ve önerilerinden yararlanılarak genel bir analiz ve değerlendirmeler yapılmıştır.

Özetle, Incoterms® 2010'un deniz ve iç su yolu taşımacılığına getirdiği, uzmanlarında vurguladığı büyük ve önemli yenilikleri şu şekilde sıralayabiliriz. Deniz ve iç su yolu taşımacılığı diğer tüm taşımacılık türlerinden ayrılarak başlı başına bir grup olarak kabul edilmiştir. Böylece deniz yolu taşımacılığının yapısı dikkate alınarak, gemiler için tasarlanan kuralların diğer taşımacılık türlerinde neden olabileceği sorunlar engellenmeye çalışılmıştır.

Bunun dışında, Incoterms® kuralları geleneksel olarak uluslararası satım sözleşmelerinde kullanılmaktayken Incoterms® 2010 ile kuralların hem uluslararası hem de

yerel satım sözleşmelerinde uygulanabilmesi ICC tarafından kabul edilmiştir. Bu değişiklik ile iç su yollarında yapılan taşımacılık Incoterms® sistemine dâhil edilmiştir.

Incoterms® 2000 kuralları kapsamında ihracatçı malları teslim etme yükümlülüğünü yerine getirdiğinde risk ve masraflar karşıya geçmekteydi. Ancak FOB, CFR ve CIF teslim şekilleri bu kuralın istisnası durumundaydı. Bu üç terimde, risk ve masraflar teslimden önce yani mal konteynerle gemiye yüklenirken, gemi küpeştesini geçtiği anda karşı tarafa geçiyordu. Incoterms® 2010 ile teslim yükümlülüğüne ilişkin bu istisnalar ortadan kaldırılmıştır. Incoterms® 2010 kurallarına göre FOB, CFR ve CIF teslim şekillerinde, diğerlerinde de olduğu gibi, teslim yükümlülüğünün gerçekleştiği yerde hasar ve risk karşı tarafa geçecek şekilde değişikliğe gidilmiştir. Böylece riskin alıcıya geçişi kesin çözüme kavuşturulmuş ve açık bir anlatımla “gemi üzerine fiilen yükleme anı” transfer noktası olarak belirlenmiştir. Bu değişiklik ICC tarafından büyük bir değişim olarak lanse edilse de uzmanlar terimlerin daha kullanılabilir ve işlevsel olabilmesi açısından daha önce yapılması gerektiğini belirtmektedirler.

Deniz ve iç su yolu taşımacılığı bakımından diğer bir değişiklik ise zincir satışların metne dâhil edilmesidir. 2010 öncesi Incoterms® sürümlerinde yer alan malın yüklenmesine ilişkin yükümlülük, aradaki satıcılar bakımından, aslında yerine getirilmemiş olmaktaydı. Özellikle gemi ile yapılan taşımalarda fiilen kullanılan zincir satışlara ilişkin eksikliği kapatmak üzere Incoterms® 2010 metninde satım zincirinin ortasındaki satıcılar için, “sevk edilen malları tedarik etme” (*procured goods shipped*) yükümlülüğü getirilmiştir.

Bu arada, Incoterms® 2010 deniz ve iç su yolu taşımacılığı teslim şekilleri düzenlemelerine yönelik uzmanların görüşlerinden yararlanılarak aşağıda işaret edilen öneriler, uluslararası ticaretin taraflar arasında daha sağlıklı sürdürülmesi ve özellikle 2020’de tekrar ele alınacak Incoterms® ve olası düzenlemelerine yönelik son derece önemli olacaktır. Bu doğrultuda, uzmanlar kodlamaların karışıklık yaratmayacak ve yanlış anlaşılmalara neden olmayacak şekilde yeniden düzenlenmesini önerirler. Örneğin “F” harfi bir yerde “Free”, bir başka yerde “Freight” olarak kullanılmamalıdır.

Uzmanlar, Avrupa’da uzun yıllardır Rhein (Ren) Nehri’nin denizlere açılmasıyla ekonominin ve ticareti faaliyetlerin önemli bir parçası olduğunu belirtmektedirler. Bu

bağlamda, yapılacak yeni düzenlemede iç su yollarında yapılan taşımacılığa yönelik biraz daha vurgu yapılması ve özel şartlar eklenmesi de önerilmektedir.

Başka bir önemli husus, günümüzde konteyner taşımacılığı giderek artmaktadır. Kuru yükün neredeyse tamamı konteyner ile deniz yolu taşımacılığı kullanılarak taşınmaktadır. Bu durum göz önünde bulundurulduğunda uzmanlar yapılacak bir sonra ki revizede ‘konteyner taşımacılığı’ ile ilgili özel notlar ve alt başlıkların eklenmesinin son derece gerekli ve yararlı olacağı görüşündedirler.

Açık sevk edilmek zorunda olunan mallarda yükleme, boşaltma ve malın muhafazası konteyner ile gerçekleşen sevk işlemlerine göre daha zor olabilmektedir. Bu nedenle, uzmanlar bu konuda teslim noktası neresi olursa olsun, varış noktasına kadar olan sorumluluklar hakkında (paketleme konusunda) düzenleme yapılması gerektiğini de vurgulamaktadırlar.

Ayrıca uzmanlar, ‘FOB’ teslim şekli içerisinde malın konteynerle taşınması durumunda ‘FCA’ teriminin kullanılmasına dair yapılan önerinin değiştirilmesi gerektiğini de belirtmektedirler. Çünkü ‘FOB’ ve ‘FCA’ teslim şekillerinin ‘risk ve masraflar’ geçişinde sorumluluklar bakımından birbirinden farklılıkları bulunmaktadır. Incoterms® 2010 revizyonu ile birlikte riskin alıcıya geçişi kesin çözüme kavuşturulmuş ve açık bir anlatımla ifade edilmiş olsa da taraflar arasında karışıklığa sebep olabilecek bu tarz düzenlemeler gözden geçirilmelidir.

Özetle, yapılan incelemeler sonucu hem Incoterms® 2010 ile gelen yenilik ve değişiklikler hem de ‘deniz ve iç su yolu taşımacılığı teslim şekilleri’ne gelen yenilik ve değişiklikler uluslararası ticareti ve taraflar arasındaki ilişkileri geliştirmek adına son derece olumlu olmuştur. Aynı şekilde uzmanların belirtmiş olduğu görüşlerde bu durumu doğrular niteliktedir. Ayrıca uzmanlar tarafından yapılan öneriler uluslararası ticaretin taraflar arasında daha sağlıklı sürdürülmesi açısından son derece önemlidir. Bu tez kapsamında ortaya konulan görüş ve öneriler doğrultusunda Incoterms® 2020 de de benzer düzenlemelerin yapılmasının, uluslararası ticaretin ve taraflar arasındaki ilişkilerin geliştirilmesi açısından önemli katkıları olacağı düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

- Akalın, Ş. H. ve diğerleri. 2011. *Türkçe sözlük* (11. Baskı). Ankara: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksel Kurumu, Türk Dil Kurumu.
- Aktaş, N. 2017. “**Türk dış ticaret sistemi ve yapısının incelenmesi**”. İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Başlangıç, S. Ö. 2015. “**Uluslararası lojistik uygulamalarında teslim şekilleri ve teslim şekli seçimini etkileyen unsurların belirlenmesi**”. Aydın: Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- Beyazıt, A. 2010. “**Milletlerarası ticaret odasının yapısı ve işleyişi**”. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Caner, O. 2012. INCOTERMS 2010 (ICC rules for the use of domestic and international trade terms). *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11/22: 223-262.
- Council of Supply Chain Management Professionals. 2013. *CSCMP supply chain management definitions and glossary*. <https://cscmp.org/CSCMP/Academia/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef921>. Erişim Tarihi: 13/06/2019.
- Çakan, C. 2012. “**FOB satışlarda tarafların yükümlülükleri ile hasarın geçişi**”. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Çokay, F. 2012. “**Türkiye’de lojistik sektörü ve sorunları**”. Gaziantep: Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Elbirlik, G. 2008. “**Türk lojistik sektöründe denizyolu taşımacılığının önemi ve sorunları**”. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

- Erdem, E. 2010. *Milletlerarası ticari terimler yenilendi: Incoterms® 2010*. Erdem & Erdem Hukuk Bürosu. <<http://www.erdem-erdem.av.tr/yayinlar/hukuk-postasi/milletlerarasi-ticari-terimler-yenilendi-incoterms-%C2%AE-2010/>>. Erişim Tarihi: 28/08/2019.
- Evirgen, A. 2012. **“Uluslararası ticari teslim şekillerinden fob teslimde taraf yükümlülükleri”**. İstanbul: İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Ezel, H. 2013. **“Uluslararası ticarete teslim şekilleri (INCOTERMS)”**. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Gelir İdaresi Başkanlığı (GİB). 2009. *GATT bilgilendirme rehberi*. Ankara: Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Daire Başkanlığı.
- Gündoğdu, N. 2016. **“Dış ticarete teslim ve ödeme şekillerinde eğitim gereklerinin belirlenmesi”**. Nevşehir: Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Projesi).
- Hamşioğlu, I. 2012. **“INCOTERMS 2010 kuralları çerçevesinde CIF (SİF) Satışta tarafların yükümlülükleri”**. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Hançerlioğlu, O. 1993. *Ekonomi sözlüğü, ekonomi terimleri ve ekonomi ile ilgili ticaret ve hukuk terimleri* (5. Baskı). İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Hansu, E. 2017. **“Borçlar hukuku ve CISG’e göre hasarın intikali”**. İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Homak, Ö. 2011. **“Dış ticarete milletlerarası ticaret odası uygulama kurallarının yeri ve önemi”**. Ankara: Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- ICC Türkiye. *Kuruluşu ve yapısı*. <<http://icc.tobb.org.tr/icct-kurulusyapi.php>>. Erişim Tarihi: 04/08/2019.

International Chamber of Commerce. 1999. *Transfer of ownership in international trade*. Publication no: 546. Paris: International Chamber of Commerce Services Publications.

International Chamber of Commerce. 2000. *Intercoms 2000*. (Çev. E. Erdem). Yayın no: 560. Ankara: International Chamber of Commerce Services Publications.

International Chamber of Commerce. 2010. *Incoterms® 2010: ICC rules for the use of domestic and international trade terms*. Publication no: 715E. Paris: International Chamber of Commerce Services Publications.

International Chamber of Commerce. 2017. *ICC constitution*. <<https://iccwbo.org/constitution/>>. Erişim Tarihi: 02/08/2019.

International Chamber of Commerce. *Incoterms® rules history*. <<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>>. Erişim Tarihi: 12/06/2019.

International Chamber of Commerce. *Our mission*. <<https://iccwbo.org/about-us/who-we-are/our-mission/>>. Erişim Tarihi: 03/08/2019.

IRU. *TIR*. <<https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/tr-tir-leaflet.pdf>>. Erişim Tarihi: 01/08/2019.

İstanbul Sanayi Odası. 2015. *Dış ticarete ödeme ve teslim şekilleri*. İstanbul: İstanbul Sanayi Odası Yayınları: 2015/10.

Karakaya Gül, G. 2011. “Uluslararası ticari teslim şekilleri (INCOTERMS) 2000 kurallarına göre FOB teslim şekli”. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Kaya F. ve Turguttopbaş, N. 2012. *Dış ticaret işlemleri*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.

Kepkep, B. 2014. “Eşya taşımasında rizikonun sigortalanması”. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi).

- Kılıç, Z. 2019. “**Türkiye’de kara yolu taşımacılığı için SWOT analizi ve politika önerileri**”. İstanbul: İstanbul Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Kınık, M. S. 2018. “**Dış ticarete ödeme ve teslim şekillerinin incelenmesi: Türkiye’de tekstil sektöründe bir araştırma**”. Ankara: Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Koban, E. ve Yıldırım Keser, H. 2010. **Dış Ticarete Lojistik** (3. baskı). Bursa: Ekin Basın Yayın Dağıtım.
- Kol, B. 2010. “**Türkiye’nin dış ticaretinde deniz taşımacılığının önemi ve sorunları**”. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Kutur, N. 2010. “**Navlun sözleşmelerinde yükleme ve boşaltmada bekleme süresi**”. İstanbul: Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Lambert, D. M. ve Stock, J. R. 1999. **Strategic logistics management**, 3. Baskı. Boston: McGraw Hill/Irwin.
- Malfliet, J. 2011. **Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term**. Slovakia: Management challenges in the 21st century: transport and logistics: opportunity for Slovakia in the era of knowledge economy, 163-179. <<https://biblio.ugent.be/publication/1212622/file/1212631>>. Erişim Tarihi: 26/08/2019.
- Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) Rekabet Komisyonu. 2013. Milletlerarası Ticaret Odası rekabet uyum kılavuzu. <<http://icc.tobb.org.tr/docs/2016/ICC%20Rekabet%20Uyum%20K%C4%B1lavuzu.pdf>>. Erişim Tarihi: 30/07/2019.
- Millî Eğitim Bakanlığı. 2011a. **Muhasebe ve finansman: Dış ticaret kavramları**. Ankara: Millî Eğitim Bakanlığı.

- Millî Eğitim Bakanlığı. 2011b. *Muhasebe finansman: Dış ticarete teslim şekilleri*. Ankara: Millî Eğitim Bakanlığı.
- Mirasyedi, B. 2015. “Deniz yolu ile yük taşıma sigortacılığının ihracatın gelişiminde önemi ve bir araştırma”. İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- O’Connor, E. (Ed.). 2013. *Incoterms® 2010 Q&A*. Paris: International Chamber of Commerce Services Publications.
- Ocak, G. 2014. “Türk deniz yolu taşımacılığının vergi mevzuatı yönünden incelenmesi ve SWOT analizi”. İstanbul: Okan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Öz, E. 2018, 15 Eylül. Türkiye ve dünyada deniz ticaretinin ekonomiye katkısı. *Dünya Ekonomi Gazetesi*. <<https://www.dunya.com/kose-yazisi/turkiye-ve-dunyada-deniz-ticaretinin-ekonomiye-katkisi/427642>> Erişim Tarihi: 09/09/2019.
- Özdemir, Ö. 2009. “Deniz yolu yük taşımacılığında maliyetler ve bir uygulama”. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- Ramberg, J. 2011a. *ICC guide to Incoterms® 2010: Understanding and practical use*. Paris: International Chamber of Commerce Services Publications.
- Ramberg, J. 2011b. INCOTERMS 2010. *Penn State International Law Review*, 29/3, 415-424.
- Sevinç, A. 2009. “Uluslararası ticari terimler (INCOTERMS)”. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Süral, B. C. 2008. “Uluslararası ticari sözleşmelere uygulanacak hukuk olarak UNIDROIT (özel hukukun yeknesaklaştırılması için uluslararası enstitü) prensipleri”. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi).

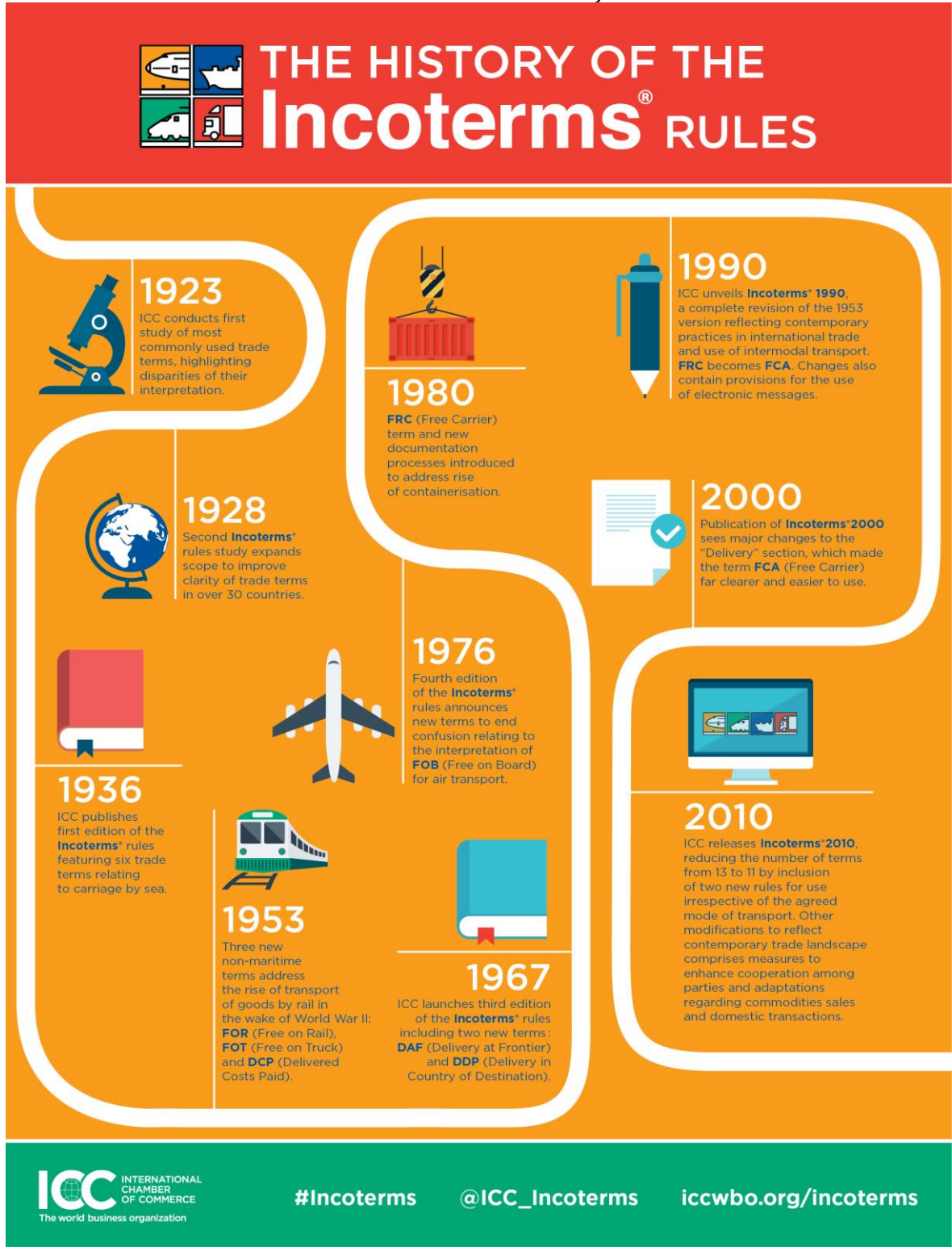
- Şanlı, C. 2005. *Uluslararası ticari akitlerin hazırlanması ve uyuşmazlıkların çözüm yolları*, 3. Bası. İstanbul: Beta Yayınevi.
- Şanlı, C. ve Ekşi, N. 2005. *Uluslararası ticaret hukuku*, 4. Bası. İstanbul: Beta Yayınevi.
- Taşçı, Z. G. 2017. “**INCOTERMS® 2010 ile 2000 broşürleri arasındaki farkların incelenmesi**”. İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Tomashot, S. R. 2015. “**Selling peace: The history of the International Chamber of Commerce, 1919-1925**”. Atlanta: College of Arts and Sciences Georgia State University (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- Tunç, Ö. 2015. “**Fob teslim şekline göre tarafların yükümlülükleri**”. İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Türk Hukuk Kurumu. 1991. *Türk hukuk lügâtı* (3. Baskı). Ankara: Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). *Taşıma şekillerine göre ihracat*. <http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=642>. Erişim Tarihi: 09/09/2019.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). *Taşıma şekillerine göre ithalat*. <http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=643>. Erişim Tarihi: 09/09/2019.
- Yılmaz, M. *İhracat pazarlama teknikleri*. Doğu Anadolu İhracatçılar Birliği. <<http://daib.org.tr/dosyalar/ihracatta-pazarlama-teknikleri.pdf>>. Erişim Tarihi: 12/06/2019.
- Yılmaz, M., Özken, A. ve Şahin, N. 2011. INCOTERMS 2000 ve 2010’un mukayeseli analizi ve Türkiye uygulamalarındaki eksiklikler. *Journal of Yaşar University*, 23/6: 3814-3825.

Yorulmaz, M. 2009. “**Deniz taşımacılığı ve deniz sigortaları**”. İstanbul: Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).



EKLER

EK 1: INCOTERMS® KURALLARI TARİHÇESİ



Kaynak: International Chamber of Commerce. Incoterms® rules history. <<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>>. Erişim Tarihi: 12/06/2019.

EK 2: AÇIK UÇLU ANKET SORULARI

Sayın yetkili;

Çalışma Soruları, Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Pazarlama Yüksek Lisans Programı'nda hazırlanan bir tez çalışması için sorulmaktadır. Tez içerisinde soruları yanıtlayan kişilerin Ad ve Soyadları, Unvanları ve çalıştıkları firma adları kesinlikle açıklanmayacaktır.

SORU-1: Dünya üzerinde gerçekleşen ticaret hacminin büyümesiyle birlikte ticaretin tarafları arasında birtakım düzenleyici kurallara ihtiyaç duyulmuştur. Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) bu ihtiyaca yönelik geniş çaplı araştırmalar yaparak uluslararası ticareti kolaylaştırmak ve oluşabilecek sorunların adaletli bir şekilde çözülebilmesi adına Incoterms®'ü yayınlamıştır. Günümüzde yaygın olarak kullanılan Incoterms®'ün uluslararası ticarete sağladıkları sizce nasıl sıralanabilir?

SORU-2: Incoterms®, uluslararası ticarete yaşanan gelişmelere yönelik her 10 yılda bir revizyona uğramaktadır. ICC tarafından yapılan son revizyon ile Incoterms® 2000 sürümü yerini Incoterms® 2010 sürümüne bırakmıştır. Incoterms® 2010 revizyonu ile gelen değişikliklerin uluslararası ticarete etkileri ne olmuştur?

SORU-3: Incoterms® 2000 broşüründe kullanılan “ilk harfe göre sınıflama” sistemi Incoterms® 2010 ile terk edilerek “taşımacılık türü” sistemine geçilmiştir. Taşımacılık türü sistemi ile Incoterms® 2010'da ‘tüm taşıma türleri için kullanılan’ ve ‘deniz ve iç su yolu taşıma türleri için kullanılan’ teslim şekilleri olarak iki gruba ayrılmıştır. Yapılan gruplama sistemi taraflara satım sözleşmeleri yaparken ne gibi kolaylıklar sağlamıştır? Buna göre ‘deniz ve iç su yolu taşıma türleri için kullanılan’ teslim şekillerine getirilen yeniliklerin avantajları ve dezavantajları nelerdir?

SORU-4: Incoterms® 2010 ile ‘deniz ve iç su yolu taşıma türleri için’ risk ve masraflar geçişinde düzenleme yapılarak terimler daha işlevsel hale getirilmeye ve meydana gelebilecek karışıklıklar önlenmeye çalışılmıştır. Risk ve masraflar geçişinde yapılan değişiklikler uygulama üzerinde ne kadar etkili olmuştur?

SORU-5: Bir uzman olarak satım sözleşmelerine konu olan Incoterms® broşüründe;

- a) Taraflar arasında ki ilişkileri daha da geliştirmek adına neler yapılmalı?
- b) ‘Deniz ve iç su yolu taşıma türleri için kullanılan’ teslim şekillerine yönelik önerileriniz var mı?

