

**T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**ULUSLARARASI TİCARETTE TESLİM ŞEKİLLERİ
(INCOTERMS)**

Hale EZEL

**Danışman
Doç. Dr. Ahmet TÜRK**

İZMİR - 2013

YÜKSEK LİSANS
TEZ/ PROJE ONAY SAYFASI

2010800343

Üniversite : Dokuz Eylül Üniversitesi
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Adı ve Soyadı : HALE EZEL
Tez Başlığı : Uluslararası Ticarete Teslim Şekilleri (Incoterms)

Savunma Tarihi : 05.08.2013
Danışmanı : Doç.Dr.Ahmet TÜRK

JÜRİ ÜYELERİ

<u>Ünvanı, Adı, Soyadı</u>	<u>Üniversitesi</u>
Doç.Dr.Ahmet TÜRK	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
Yrd.Doç.Dr.Yaşar Can GÖKSOY	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
Doç.Dr.Oğuz ŞİMŞEK	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

İmza

Oybirliği ☒

Oy Çokluğu ()

HALE EZEL tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "Uluslararası Ticarete Teslim Şekilleri (Incoterms)" başlıklı Tezi (X) / Projesi () kabul edilmiştir.

Prof.Dr. Utku UTKULU
Enstitü Müdürü

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Uluslararası Ticarete Teslim Şekilleri (Incoterms)” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

____/____/____
Hale EZEL

ÖZET
Yüksek Lisans Tezi
Uluslararası Ticarete Teslim Şekilleri (Incoterms)
Hale EZEL

Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Özel Hukuk Anabilim Dalı
Özel Hukuk Programı

Ulusal sınırları aşan ticari faaliyetlerin yaygınlaşması ve gelişmesi karşısında, uluslararası ticarete doğan uyuşmazlıkların en hızlı, tarafsız ve güvenilir yolla çözülmesi ve bu doğrultuda taraflar arasında uygulanacak hukukun belirli olması büyük bir önem kazanmıştır. Bu husus, uluslararası ticarete uygulanacak yeknesak kurallar yaratma ihtiyacını doğurmuştur. Milletlerarası Ticaret Odası tarafından oluşturulan ve esas itibariyle tacirler arasında malların teslim edilmesi, hasarın geçmesi, masrafların paylaşımı gibi temel konuları düzenleyen Incoterms kuralları, uluslararası ticaret hukukunun yeknesaklaştırılmasında önemli bir yere sahiptir.

Çağın, modern hayatın ve teknolojinin getirdiği yenilikler ile uluslararası ticaret uygulamasında yaşanan gelişmeler, Incoterms kurallarının Milletlerarası Ticaret Odası tarafından zaman zaman gözden geçirilmesini ve ihtiyaçlara cevap verir hale getirilmesini gerektirmektedir. 1 Ocak 2011 tarihinde yürürlüğe giren ve Incoterms'ün son versiyonu olan Incoterms 2010 kuralları da bu amaçla hazırlanmış ve bazı değişiklik ve yenilikler getirmiş bir Incoterms versiyonudur.

Incoterms kurallarını konu alan bu çalışma, üç bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde Incoterms kurallarının uluslararası ticaret hukuku sistematigi içerisindeki yeri, dayanağı, kökeni ve yeknesaklaştırma faaliyetlerindeki önemi izah edilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde, Incoterms 2010 terimleri, Incoterms metnindeki başlıklar altında, tarafların yükümlülükleri açısından ve Incoterms 2000 ile mukayeseli olarak incelenmiştir.

Üçüncü bölümde ise Incoterms 2010 kurallarının önceki Incoterms versiyonlarına nazaran getirdiği yenilikler ve bu son versiyonun özellikle Incoterms 2000 kurallarından ayrılan yönleri, tarafların yükümlülükleri, terim adedi ve türleri, uygulama alanı, kullanılma biçimi, gruplandırma, düzenlenen konular vb. bakımından detaylı bir biçimde incelenmiştir.

Incoterms kurallarını anlamak, bu kuralların 2010 versiyonu ile geçirdiği değişiklikleri tespit etmek ve bu surette Incoterms 2010'un Incoterms kurallarını getirdiği noktadaki yerini ve önemini ortaya koymak bu çalışmanın temel amacını teşkil etmektedir. Bu çalışmada, Incoterms 2010 terimleri önceki versiyonlar ile mukayeseli olarak analiz edilip farklılıkları belirlendikten sonra, Milletlerarası Ticaret Odası'nın ticari hayattaki son gelişmeleri göz önüne alarak hazırladığı bu son Incoterms versiyonunun kullanımı desteklenmiştir.

Anahtar Kelimeler : Incoterms 2010, Incoterms, Uluslararası Ticaret, Satım Sözleşmesi, Teslim Şartları.

ABSTRACT
Master's Thesis
Delivery Terms in International Trade (Incoterms)
Hale EZEL

Dokuz Eylül University
Graduate School of Social Sciences
Department of Private Law
Private Law Program

Upon the expansion and development of commercial activities in the international fields, it has become quite crucial to resolve the disputes arisen in connection with or as a result of an international dispute in the most quickly, neutral and secure way; and furthermore to determine the applicable laws between the parties. This has caused a need to issue unified rules applicable in international trade. Incoterms which has been issued by International Chamber of Commerce and which mainly regulates basic issues such as delivery of goods, passing of risk of loss, share of the costs etc. between parties of a sale contract, has an important role in the unification of international commercial law.

Innovations provided by the new era, modern life and the technology; and the developments in the international commercial practice require Incoterms to be revised from time to time by International Chamber of Commerce and to be rendered to meet the needs. Incoterm[®] 2010 which has entered into force in 1st January 2011 and which is the last Incoterms version has also be issued for this same purpose and has brought some changes and innovations.

This study which is on Incoterms comprises of three chapters. The place of Incoterms in the international commercial law systematics, base and root of

Incoterms and the role of same in unification activities have been explained in the first chapter.

In the second chapter of this study, the terms in Incoterms 2010 have been outlined under the headings set forth in the original text of Incoterms 2010 in terms of the obligations of the parties and in a comparative basis with Incoterms 2000.

In the third chapter, the innovations of Incoterms 2010 compared to previous Incoterms versions and the various sides of this last version from Incoterms 2000 have been reviewed in a detailed way in terms of obligations of the parties, number and types of the terms, practice area, type of use, classification and subjects issued etc.

Determination of the changes in Incoterms rules provided by Incoterms 2010 and in this regard, specification the role and importance of Incoterms 2010 in Incoterms rules constitute the main purpose of this study. In this study, after terms set forth in Incoterms 2010 have been analyzed in a comparative way with the previous versions and the changes thereof have been determined, the use of this last Incoterms version which has been prepared by International Chamber of Commerce taking into consideration of the last developments in the commercial practices has been supported.

Keywords : Incoterms 2010, Incoterms, International Trade, Sales Contract, Delivery Terms.

ULUSLARARASI TİCARETTE TESLİM ŞEKİLLERİ (INCOTERMS)

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	xiv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI TİCARET HUKUKU VE INCOTERMS (ÖZELLİKLE INCOTERMS® 2010)

I) ULUSLARARASI TİCARET HUKUKU	4
A. Uluslararası Ticaret ve Uluslararası Ticaret Hukuku Kavramı	4
B. Uluslararası Ticari Sözleşmeler ve Özellikle Satımlar	6
C. Uluslararası Ticaret Hukukunun Kaynakları	9
D. Uluslararası Ticaretin Uygulama Sorunları ve Yeknesaklaştırma Faaliyetleri	11
II) ULUSLARARASI TİCARETTE TESLİM ŞEKİLLERİ (INCOTERMS), ÖZELLİKLE INCOTERMS® 2010	16
A. Tanımı ve Tarihçesi	16
1. Tanımı	16
2. Tarihi Gelişimi	17
B. Hukuki Niteliği	20
C. Kapsamı ve Uygulama Alanı	23
1. Kapsamı	23
2. Uygulama Alanı ve Uygulanabilirliği	25

D. Yapısı, Düzenlenişi ve Kullanılma Biçimi	27
1. Incoterms'ün Terimleri Sınıflandırma Biçimi	27
2. Incoterms'ün Terimleri Düzenleme Biçimi ve Kullanılışı	30
E. Uluslararası Ticarete Bir Yeknesaklaştırma Aracı Olarak Önemi ve İşlevi	31

İKİNCİ BÖLÜM

INCOTERMS® 2010 TERİMLERİNİN MUKAYESELİ ANALİZİ

I) TÜM TAŞIMA TÜRLERİNİ KAPSAYAN KURALLAR	33
A. EXW (Ex Works - İşyerinde Teslim)	33
1. Genel Açıklama	33
2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme	35
a. Tarafların Genel Borçları	35
b. Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin Gümrük İşlemleri ve Diğer Formaliteler	36
c. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri	36
d. Teslim ve Tesellüm	38
e. Hasarın Geçişi	38
f. Masrafların Paylaşımı	39
g. İhbarda Bulunma Yükümlülüğü	40
h. Teslim Belgesi ve Tesellüm Kanıtı	41
i. Satıcının Kontrol, Ambalajlama, İşaretleme Yükümlülüğü ile Alıcının Muayene Yükümlülüğü	41
j. Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar	42
B. FCA (Free Carrier - Taşıyıcıya Masrafsız)	42
1. Genel Açıklama	42
2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme	43
a. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Genel Borçları	43
b. Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin Gümrük İşlemleri ve Diğer Formaliteler	44
c. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri	45
d. Teslim ve Tesellüm	45

e. Hasarın Geçişi	46
f. Masrafların Paylaşımı	47
g. İhbarda Bulunma Yükümlülüğü	48
h. Teslim Belgesi ve Tesellüm Kanıtı	48
i. Satıcının Kontrol, Ambalajlama, İşaretleme Yükümlülüğü ile Alıcının Muayene Yükümlülüğü	49
j. Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar	50
C. CPT (Carriage Paid To - Taşıma Ödenmiş Olarak)	50
1. Genel Açıklama	50
2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme	52
a. Tarafların Genel Borçları	52
b. Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin Gümrük İşlemleri ve Diğer Formaliteler	53
c. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri	53
d. Teslim ve Tesellüm	54
e. Hasarın Geçişi	55
f. Masrafların Paylaşımı	55
g. İhbarda Bulunma Yükümlülüğü	56
h. Teslim Belgesi ve Tesellüm Kanıtı	57
i. Satıcının Kontrol, Ambalajlama, İşaretleme Yükümlülüğü ile Alıcının Muayene Yükümlülüğü	58
j. Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar	58
D. CIP (Carriage and Insurance Paid To - Taşıma Ve Sigorta Ödenmiş Olarak)	58
1. Genel Açıklama	58
a. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri	59
b. Masrafların Paylaşımı	61
E. DAT (Delivered At Terminal - Terminalde Teslim)	62
1. Genel Açıklama	62
2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme	64
a. Tarafların Genel Borçları	64
b. Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin Gümrük İşlemleri ve Diğer Formaliteler	64

c. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri	65
d. Teslim ve Tesellüm	66
e. Hasarın Geçiş	67
f. Masrafların Paylaşımı	67
g. İhbarda Bulunma Yükümlülüğü	68
h. Teslim Belgesi ve Tesellüm Kanıtı	68
i. Satıcının Kontrol, Ambalajlama, İşaretleme Yükümlülüğü ile Alıcının Muayene Yükümlülüğü	68
j. Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar	68
F. DAP (Delivered At Place - Belirlenen Yerde Teslim)	69
1. Genel Açıklama	69
2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme ve Diğer Formaliteler	70
a. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri	70
b. Teslim ve Tesellüm	71
c. Masrafların Paylaşımı	71
G. DDP (Delivered Duty Paid - Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim)	72
1. Genel Açıklama	72
2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme	73
a. Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin Gümrük İşlemleri ve Diğer Formaliteler	73
b. Masrafların Paylaşımı	74
II) DENİZ VE İÇSU TAŞIMALARINA ÖZGÜ KURALLAR	74
A. FAS (Free Alongside Ship - Gemi Doğrultusunda Masrafsız)	74
1. Genel Açıklama	74
a. Tarafların Genel Borçları	76
b. Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin Gümrük İşlemleri ve Diğer Formaliteler	76
c. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri	77
d. Teslim ve Tesellüm	78
e. Hasarın Geçiş	79
f. Masrafların Paylaşımı	80

g. İhbarda Bulunma Yükümlülüğü	81
h. Teslim Belgesi ve Tesellüm Kanıtı	81
j. Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar	82
B. FOB (Free on Board - Gemide Masrafsız)	82
1. Genel Açıklama	82
2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme	85
a. Teslim ve Tesellüm	85
b. Hasarın Geçışı	86
C. CFR (Cost and Freight - Masraflar ve Navlun)	86
1. Genel Açıklama	86
2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme	88
a. Tarafların Genel Borçları	88
b. Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin Gümrük İşlemleri ve Diğer Formaliteler	88
c. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri	88
d. Teslim ve Tesellüm	89
e. Hasarın Geçışı	90
f. Masrafların Paylaşımı	90
g. İhbarda Bulunma Yükümlülüğü	91
h. Teslim Belgesi ve Tesellüm Kanıtı	91
i. Satıcının Kontrol, Ambalajlama, İşaretleme Yükümlülüğü ile Alıcının Muayene Yükümlülüğü	91
j. Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar	92
D. CIF (Cost, Insurance and Freight - Masraflar, Sigorta ve Navlun)	92
1. Genel Açıklama	92
2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme	93
a. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri	93
b. Masrafların Paylaşımı	94

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
INCOTERMS® 2010'UN GETİRDİĞİ YENİLİKLER VE
INCOTERMS 2000'DEN AYRILAN YÖNLERİ

II) TERİM ADEDİ, TÜRLERİ VE GRUPLANDIRILMA SİSTEMİNE İLİŞKİN YENİLİKLER	97
A. Incoterms® 2010'da Yer alan Terim Adedi ve Gruplandırma Sistemi	97
B. Incoterms® 2010'da Yer Verilmeyen Terimler	99
C. Incoterms® 2010'da Düzenlenen Yeni Terimler	100
III) UYGULAMA ALANI VE KULLANILMA ŞEKLİNE İLİŞKİN YENİLİKLER	101
A. Ulusal Ticarete Kullanılma Kabiliyeti	101
B. Terimlerin Yanında Gösterilen Yerleri Ayrıntılı Belirleme Yükümü	103
C. Marka olarak Incoterms® 2010'un Kullanılma Şekli	104
IV) TERİMLERİN MUHTEVASINDA YAPILAN TEMEL DEĞİŞİKLİKLER	105
A. Hasarın Geçiş Anına İlişkin Değişiklikler	105
B. Zincirleme Satışlarda Teslime İlişkin Getirilen Yenilik	108
C. Sigorta Düzenlemesine İlişkin Yenilikler	109
D. Masraflara İlişkin Yenilikler	111
V) DİĞER YENİLİKLER	112
A. Elektronik Veri Değiş Tokuşuna İlişkin Yenilikler	112
B. Güvenlik Gerekçeli Zorunluluklara İlişkin Yenilikler	113
C. Rehber Açıklama Bölümünün Eklenmesine İlişkin Yenilik	114
D. Incoterms® 2010 Metninin Diline İlişkin Yenilikler	115
SONUÇ	117
KAYNAKÇA	124

KISALTMALAR

BATİDER	Bankacılık ve Ticaret Hukuku Dergisi
bkz.	Bakınız
CFR	Cost and Freight (Masraflar ve Navlun)
CIF	Cost, Insurance and Freight (Masraflar, Sigorta ve Navlun)
CIP	Carriage and Insurance Paid To (Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak)
CISG	Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması
CMR	Convention Merchandises Routiers (Karayolu Taşıma Belgesi)
CPT	Carriage Paid To (Taşıma Ödenmiş Olarak)
Çev.	Çeviren
DAF	Delivered At Frontier (Sınırdaki Teslim)
DAP	Delivered At Place (Belirlenen Yerde Teslim)
DAT	Delivered At Terminal (Terminalde Teslim)
DCP	Delivered Costs Paid
DDP	Delivered Duty Paid (Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim)
DDU	Delivered Duty Unpaid (Gümrük Resmi Ödenmeksizin Teslim)
DEQ	Delivered Ex Quay (Rıhtımda Teslim)
DES	Delivered Ex Ship (Gemide Teslim)
dn.	Dipnot
EDI	Electronic Data Interchange (Elektronik Veri Değişimi)
EXW	Ex Works (İşyerinde Teslim)
FAS	Free Alongside Ship (Gemi Doğrultusunda Masrafsız)
FCA	Free Carrier (Taşıyıcıya Masrafsız)
FOA	Free on Airport
FOB	Free On Board (Gemide Masrafsız)
FOR	Free on Rail
FOT	Free on Truck
ICC	International Chamber of Commerce (Milletlerarası Ticaret Odası)
Incoterms	International Commercial Terms (Uluslararası Ticari Terimler)
KDV	Katma Değer Vergisi

No:	Numara
RAFTD	Revised American Foreign Trade Definitions
s.	Sayfa No
TTK	Türk Ticaret Kanunu
UN	United Nations (Birleşmiş Milletler)
UNCITRAL	United Nations Commision on International Trade Law (Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu)
UNIDROIT	International Institute for the Unification of Private Law (Özel Hukukun Yeknesaklaştırılmasına İlişkin Uluslararası Enstitü)
vb.	Ve Benzeri
vd.	Ve Devamı
Vol.	Volume (Bölüm)
yuk.	Yukarıda

GİRİŞ

Belirli alanlarda düzeni sağlamak adına kurallar koyan hukuk sistemi, toplumların kendi kurallarını belirlemesi veya toplumun belli kurallara tabi tutulması şeklinde ortaya çıkmıştır. Bu çerçevede her ne suretle olursa olsun, her toplumda ve siyasi sınırların çizilmesiyle birlikte her ülkede uygulanan hukuk sistemleri ve kuralları ortaya çıkmıştır. Ne var ki düzenin sağlanmak istendiği alan bir ülkenin sınırlarını aştığında, bir başka deyişle farklı ülkelerin mensubu kişilerin, başlangıcında, devamında veya sonucu itibarıyla hukuku ilgilendiren herhangi bir konuda karşı karşıya geldiği durumlarda, bu ülke hukuklarından hangisinin uygulanacağı sorunu doğacaktır. Bu sorunun doğduğu en önemli alanlardan birisi, ulusal kaynakların yetersiz olduğunun, ülkelerin kendi kendilerine yetmeyeceklerinin ve bu doğrultuda ticarette ulusal sınırların aşılabileceğinin anlaşılması ile ortaya çıkan ve zamanla öneminin daha da kavranması ile gelişen uluslararası ticarettir.

Uluslararası ticarette uygulanacak kurallar belirli olmadığında, her bir hukuki ilişkinin ilgili olduğu hukuk kurallarının yarışması ve taraflardan biri ve/veya herbiri açısından yabancı bir hukuka tabi olmalarından dolayı bir belirsizliğin ortaya çıkması sorunu doğacaktır. Bu sorunun giderilmesinin bir yolu olarak geliştirilen uluslararası ticaretin yeknesaklaştırılması çalışmaları çerçevesinde, Milletlerarası Ticaret Odası (“International Chamber of Commerce” – “ICC”) tarafından uluslararası mal satımlarında uygulanmak üzere hazırlanan Incoterms (“International Commercial Terms”) kuralları büyük önemi haiz bulunmaktadır.

Uluslararası hukuk kurallarının yeknesaklaştırılması bağlamında, uluslararası antlaşmalar gibi birtakım bağlayıcı kurallar getirilebiliyor olmakla birlikte, Incoterms, bağlayıcı özelliği olmayan, uygulayacak taraflar açısından Milletlerarası Ticaret Odası tarafından öngörülmüş tavsiye niteliğindeki kurallardır. Bu bağlamda uygulanma mecburiyeti bulunmayan Incoterms kuralları, uygulamayı tercih eden taraflarca kararlaştırıldığında, taraflar açısından bağlayıcılık kazanmakta ve onlar açısından mutlak surette uygulanabilir hale gelmektedir. Bu yönüyle yeknesaklaştırma amacına hizmet eden Incoterms, uluslararası mal satımlarında,

tarafllara, malın teslim edilme anı, hasarın geçişi ve masraflara katlanma yükümlülüğü açısından, üç harften oluşan çeşitli terimler altında örnek kurallar öngörmekte ve taraflara bunlardan birini tercih etme olanağı tanıyarak, kullanılan tek bir terimle, kapsadığı konular açısından uygulanacak kurallara ilişkin olarak taraflarca aynı şekilde anlaşılan ortak bir yorumlama tarzı getirmektedir.

“Incoterms 1936” adı altında ilki Milletlerarası Ticaret Odası tarafından 1936 yılında yayımlanmış olan bu kurallar, uluslararası mal satımlarında, malın teslim edilme anı, hasarın geçişi ve masraflara katlanma yükümlülüğü çerçevesinde, satıcının ve alıcının karşılıklı yükümlülüklerini düzenlemekte olup, zaman içerisinde birtakım revizyonlara uğramıştır. 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 ve 2000 yıllarında yenileri yayımlanan Incoterms kurallarının son versiyonu ise 1 Ocak 2011 tarihinde yürürlüğü giren Incoterms® 2010’dur. Incoterms® 2010, EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP, FAS, FOB, CFR, CIF terimlerinden oluşan toplam 11 adet terimi ihtiva etmektedir. Her ne kadar Incoterms uygulaması açısından yeni yürürlüğü giren versiyonların öncekileri mülga etme özelliğı olmasa da ICC tarafından uygulamacılara tavsiye edilen en son versiyonun kullanılmasıdır. Bu nedenle bu çalışmada Incoterms kuralları, 2010 versiyonu üzerinden incelenecek ve Incoterms® 2010 kurallarının, bir önceki 2000 versiyonuna kıyasla getirdiğı yenilikler açıklanacaktır.

Çalışmanın ilk bölümünde, Incoterms kurallarının hukuk düzeni ve sistematığı içerisindeki yerini anlamak adına uluslararası ticaret hukukuna ve bu hukuk düzeni altında düzenlenen kuralların yeknesaklaştırma amacına ilişkin açıklamaya yer verilecek ve bu çerçevede Incoterms kurallarının tarihçesi, niteliğı, düzenleme alanı, uygulanabilirliğı ve yeknesaklaştırma aracı olma özelliğı açıklanarak bu kuralların dayanağı, kökeni ve özü izah edilmeye çalışılacaktır. Birinci bölümün ilk kısmında Incoterms kurallarının uluslararası ticaret hukuku ana başlığı altındaki yeri belirlendikten sonra özellikle Incoterms® 2010 kurallarının yapısı, düzenlenme şekli, sınıflandırılması, kapsamı, uygulama alanı ile önemi ve işlevi açıklanacaktır. Çalışmanın ikinci bölümünde Incoterms® 2010 kuralları altında yer verilen her bir terim, 2000 versiyonu ile ve terimler arasında mukayeseli olarak, tek tek ve tarafların yükümlülükleri açısından ayrıntılı bir biçimde incelenecektir. Son olarak üçüncü blmde de Incoterms® 2010 kurallarının

getirdiği yenilikler ve Incoterms 2000 kurallarından ayrılan yönleri ana hatları ve detayları ile izah edilecektir.

Incoterms® 2010 terimlerinin her biri incelenirken, ticari yaşamda uygulanabilirliği ve işlevselliği, taraflar açısından olumlu ve olumsuz yönlerine ilişkin değerlendirmelere yer verilecektir. Çalışmada yalnız Incoterms® 2010 terimleri tüm yönleriyle detaylı bir biçimde açıklanacak olup, Incoterms® 2010’da yer verilmeyen terimlere ilişkin olarak ise yalnızca kısa açıklama yapılmakla yetinilecektir. Incoterms’ün toplam sekiz farklı versiyonunun bulunduğu belirtilmiş olmakla birlikte, bu çalışmada son versiyon olan Incoterms® 2010 kuralları, yalnızca Incoterms 2000 kuralları ile karşılaştırılarak açıklanacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI TİCARET HUKUKU VE INCOTERMS (ÖZELLİKLE INCOTERMS® 2010¹)

D) ULUSLARARASI TİCARET HUKUKU

A. Uluslararası Ticaret ve Uluslararası Ticaret Hukuku Kavramı

Uluslararası ticaret, kavram olarak en yaygın olarak bilinen hali ile, ikametgahı, iş merkezi veya mutad meskeni farklı ülkelerde olan veya farklı devletlerin vatandaşı olan gerçek ve tüzel kişiler arasındaki mal ve hizmet değişimidir². Farklı ülkelerden gerçek ve tüzel kişilerin ticari amaçla alış-veriş ilişkisi içerisine girmesi, sosyo-ekonomik anlamda ülkelerin kendi kendilerine yetememesi ve ihtiyaçtan fazla yapılan üretimlerin iç ticaret dışı yollarla değerlendirilmesi temeline dayanmaktadır³. Günümüzde de gerek fiziki ve coğrafi koşulların ülkelere göre değişkenliği gerek teknoloji, sanayi, tarım vb. unsurların farklı ülkelerdeki gelişmişlik ve uzmanlık seviyeleri ve gerekse pazarın globalleşmesi neticesinde ticari rekabetin uluslararası seviyeye taşınması, uluslararası ticaretin önemini artarak korumasına hizmet etmektedir. Bu çerçevede özellikle belli uluslarüstü organizasyonların kurulması, iletişim araçlarının geliştirilmesi ve tüm bunların paralelinde ihtiyaçların kaliteli, hızlı ve ucuz yoldan karşılanma arzusu, uluslararası unsurlu ticareti çekici kılmaktadır. Bu anlamda özellikle e-ticaretin ortaya çıkması ve gelişmesi büyük önem arz etmektedir⁴.

Uluslararası Ticaret Hukuku ise, kişiler arası ticari etkileşimin ulusal boyutları aşması neticesinde ortaya çıkan hukuki düzenleme ve uygulama ihtiyacını gidermek amacıyla zaman içerisinde ortaya çıkan bir kavramdır. Ticaretin uluslararası nitelik kazandığı her toplumda, ticari ilişkinin alıcı ve satıcı taraflarının

¹ Incoterms, Milletlerarası Ticaret Odası'nın tescilli bir markası olduğundan, Incoterms 2010 uyarınca, Incoterms 2010 ibarelerinin ® ibaresi ile birlikte kullanılması gerekmektedir.

² Cemal Şanlı, **Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması ve Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları**, 3. Bası, Beta Yayınevi, İstanbul, 2005 (Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması), s.3.

³ Cemal Şanlı ve Nuray Ekşi, **Uluslararası Ticaret Hukuku**, 4. Bası, Beta Yayınevi, İstanbul, 2005 (Uluslararası Ticaret), s.3.

⁴ Zafer Zeytin, **Milletlerarası Mal Satım Sözleşmeleri (CISG) Hukuku**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2011, s.25.

farklı hukuki düzen ve/veya alışkanlıklara tabi olması, o ticari ilişkinin taraflarının kendi iç hukuklarından farklı ve onların üzerinde ortak bir düzenleme ihtiyacını doğurmuştur⁵. Bu anlamda tacirler arasında uygulanagelen kurallar olarak bilinen “*Lex Mercatoria*”nın kökeninin Roma hukukuna dayandığı belirtilmektedir⁶.

Hukukun genel ilkeleri ve uluslararası ticari teamüller temeline dayanan uluslararası ticaret hukuku, herhangi bir ulusal hukuk düzeniyle doğrudan bağlantılı olmayan uluslarüstü bir yapı olarak tezahür etmektedir⁷. Bu durum, uluslararası ticaret hukukunun ortaya çıkma amacı ile de örtüşmektedir. Zira bir uluslararası ticari ilişkinin tarafları, o ilişkide uygulayacakları kuralları tek tek belirlemek yerine veya iç ilişkileri ve iç uyuşmazlıkları düzenlemek üzere vaz edilmiş ve çoğu zaman bir tarafın hâkim olduğu ulusal hukuk kurallarını uygulamak yerine, bunların üzerinde tarafsız bir hukuk düzenine tabi olmak isterler. Nitekim uluslararası ticaretin gelişmesi, ticari ilişkinin taraflarının uygulanacak kurallardaki belirsizliklerden ve şüpheden uzak olması ve ticari ilişkinin hukuki korumanın belirli olmasının sağladığı güvenlik içerisinde gerçekleşmesine bağlıdır⁸. Bu çerçevede tarafların aralarındaki ticari ilişkiden doğacak uyuşmazlıkların hızlı, pratik, belirli ve en önemlisi aralarındaki hukuki güveni sağlayacak şekilde çözüme kavuşturulacağını bilmesi, uluslararası ticaret hukukunun ortaya çıkmasının ve gelişmesinin gerekçesini ortaya koymaktadır⁹.

Ülkelerin ulusal ticaret hukuku düzenlemelerinin uluslararası ticaret hukukundan doğan ihtiyaçlara cevap verememesi, uluslararası ticari ilişkilerin kendine has spesifik birtakım düzenlemeleri gerektirmesi dolayısıyla ulusal hukuk düzenlemelerinin yetersiz kalması ve ticari ilişkinin taraflarının uluslararası

⁵ “Uluslararası ticaret hukuku ile konu edilen, günümüzde hızla gelişen, ulusal hukuk düzenlerinden bağımsız, onların üzerinde ve birleştirilmiş bir ticaret hukukudur.” Arzu Oğuz, “Hukuk Tarihi ve Karşılaştırmalı Hukuk Açısından Uluslararası Ticaret Hukuku, (*Lex Mercatoria*) – Unidroit İlkeleri’nin *Lex Mercatoria* Niteliği”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:50, Sayı:3, 2001, s.11.

⁶ Berthold Goldman, “*Lex Mercatoria*”, **Forum Internationale**, Vol.3, 1983 (*Lex Mercatoria*), ss.3 vd.

⁷ Abul F.M. Maniruzzaman, “The *Lex Mercatoria* and International Contracts: A Challenge for International Commercial Arbitration?”, **American University International Law Review**, 2006, s.661, <http://www.academia.edu/> (23.12.2012); Berthold Goldman, “The Applicable Law: General Principles of Law: *Lex Mercatoria*”, (Ed. Julian D.M. Lew), **Contemporary Problems in International Arbitration**, Londra, 1986 (*Applicable Law*), ss. 113-116.

⁸ Sabih Arkan, **Ticari İşletme Hukuku**, 10. Bası’dan 11. Tıpkı Basım, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 2008, s. 15.

⁹ Zeytin, s.25.

kurumlarca getirilmiş, tarafsız ve yeknesak kuralları tercih etmesi, uluslararası ticaret hukukunun önemini gün geçtikçe artırmakta ve yeni kaynaklarla zenginleşmesine katkıda bulunmaktadır.

B. Uluslararası Ticari Sözleşmeler ve Özellikle Satımlar

Uluslararası ticaret kavramına ilişkin açıklamalara yer verilmesinin ardından uluslararası ticari sözleşme ve uluslararası ticari satım kavramlarının da açıklığa kavuşturulmasında fayda bulunmaktadır. Zira bu kavramlar, gerek uluslararası ticaretin gerekse ülkeler arası ekonomik konjonktürün kavranması anlamında önem ihtiva etmektedir.

Tüm dünyada yaşanan ekonomik gelişmeler ve globalleşme eğilimi, ekonomisi gelişmiş ülkelerdeki büyük şirketleri geliştirmekte olan ülke pazarlarında yatırım yapma ve yayılmaya yöneltirken, gelişmemiş veya az gelişmiş ülkelerde bulunan tacirleri de söz konusu büyük şirketlerle anlaşmaya sevk etmektedir¹⁰. Bu durum, farklı ülkelerden tacirlerin ulusal sınırları aşar şekilde ticaret yapmasını ve çeşitli konulu sözleşmeler akdetmesini sağlamaktadır. Taraflar arasında akdedilen bu sözleşmeler ticari nitelikte olmaları ve farklı ülkelerden tacirler arasında bağitlanmaları dolayısıyla “uluslararası ticari sözleşmeler” olarak anılmaktadırlar. Fakat uluslararası ticari sözleşmenin tek unsuru bu özelliklerden ibaret olmayıp bu konuda farklı görüşler bulunmaktadır.

Klasik görüşe göre, bir sözleşme, yer veya kişi yönünden yabancılik unsuru taşıması halinde uluslararası sözleşme olarak anılır. Buna göre, yer yönünden yabancılik unsuru, tarafların farklı iş yerlerinin veya mutad meskenlerinin olması, akdın yabancı bir ülkede kurulması, malların farklı bir ülkeden getirilmesi gibi durumları ihtiva ederken; kişi bakımından yabancılik unsuru, tarafların farklı ülkelerin uyruğundan olması ile alakalıdır; dolayısıyla klasik görüş uluslararası ticari sözleşme kavramına daha dar açıdan bakmaktadır¹¹.

¹⁰ Bilgin Tiryakioğlu, **Doğrudan Yatırımların Uluslararası Hukukta Korunması**, Dayınlarlı Yayıncılık, Ankara, 2003 (Doğrudan Yatırım), s.26.

¹¹ Gülören Tekinalp, **Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları**, 5. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1995, s.245; Nihal Uluocak, **Milletlerarası Özel Hukuk Dersleri**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1989, ss. 3, 185.

Bununla birlikte modern dünyanın yeni eğilimleri, içerisinde yer veya kişi yönünden yabancılik unsuru taşımadığı ya da birden fazla hukuk sistemi ile irtibatlı olmadığı halde, ekonomik karakteri gereği, uluslararası ticaretin menfaatlerini ilgilendiren sözleşmelerin de uluslararası ticari sözleşme olarak nitelendirilmesi gerektiği yönündedir¹². Buna göre klasik görüşte sözü edilen yabancılik unsurlarından hiçbirini taşımasa dahi bazı sözleşmeler uluslararası nitelikte kabul edilebilmektedir. Günümüzde pek çok ülke hukukunda da eğilim bu yöndedir. Örneğin Fransız Temyiz Mahkemesi, bir kararında, Londra’da tahkimi öngören ve iki Fransız arasında yapılan sözleşmenin, tahkim şartı yürürlükteki Fransız hukukuna göre izin verilmeyen bir şart olmasına rağmen, uluslararası ticaretin menfaatlerini ilgilendirdiği gerekçesiyle uluslararası nitelikte bir sözleşme olduğunu belirtmiştir¹³.

Uluslararası ticari sözleşmelerin, bu ad altında değerlendirilmeleri ve bu kategoriye dâhil olmaları, yukarıda belirtildiği şekilde uluslararası unsuru havi olmalarının yanında, “ticari” niteliği haiz olmalarını da gerektirmektedir. Bir işin, ilişkinin veya sözleşmenin ticari nitelikte olması, Türk hukukunda olduğu gibi, tacirler arasında gerçekleşmesi ve ticaret ile alakalı ve bir ticari işletmeyi ilgilendirmesine bağlıdır¹⁴.

Yukarıda belirtilen unsurlar göz önüne alınarak belirlenen uluslararası ticari sözleşme denildiğinde akla ilk gelen uluslararası satımlar olsa da esasen bu kavramın içine uygulamadan doğan pek çok sözleşme tipi girmektedir. Bunlar arasında franchise sözleşmeleri, bayilik sözleşmeleri, dağıtım sözleşmeleri, ortak girişim sözleşmeleri, ortaklık sözleşmeleri, inşaat sözleşmeleri, fikri mülkiyet haklarına ilişkin lisans sözleşmeleri, ticari uygulamalarda en çok rastlanan

¹² “Tarafların akitlerinde sadece uygulanacak hukuka veya yetkili mahkemeye ilişkin bir şarta yer verilmiş olması, akdi milletlerarası nitelikte bir akit haline getirmemekle beraber, söz konusu akit milletlerarası ticaretin ilgi alanına girdiği ölçüde milletlerarası akit olarak (eğer satım akdi ise milletlerarası satım akdi olarak) nitelendirilebilir.” Bilgin Tiryakioğlu, **Taşınır Mallara İlişkin Milletlerarası Unsurlu Satım Akitlerine Uygulanacak Hukuk**, Yetkin Yayıncılık, Ankara, 1996 (Uygulanacak Hukuk) s.7; Cemal Şanlı, **Milletlerarası Ticari Tahkimde Esasa Uygulanacak Hukuk**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1986, s.29.

¹³ Tiryakioğlu, Uygulanacak Hukuk, s.7, dn.8.

¹⁴ Arkan, ss.62 vd.

uluslararası ticari sözleşme tipleridir¹⁵. Bunların yanısıra adının ne olduğuna ve herhangi bir sözleşme tipine girip girmediğine bakılmaksızın taraflar, sözleşmesel serbesti içerisinde diledikleri konu ve içerikte¹⁶ sözleşme akdedebilmektedirler. Ne var ki uluslararası ticari yaşamda uygulaması en çok gerçekleşen sözleşme tipi şüphesiz ticari satım sözleşmeleridir. Bu nedenle aynı zamanda yeknesaklaştırma ihtiyacının en fazla doğduğu ve bu doğrultuda en fazla düzenlemeye konu olan sözleşme tipidir.

Ticari satım sözleşmesi, yukarıda açıklanan şekilde ticari niteliği gereği, tacirler arasında yapılan, başka bir deyişle sözleşmenin her iki tarafının da tacir olduğu ve her iki taraf için de ticari nitelikte olan satımdır¹⁷. Klasik anlamda satım sözleşmesi ise belirlenen bedel (semen) karşılığında bir malın mülkiyetini geçirmek üzere teslim edilmesi borcunu doğuran; başka bir deyişle satılanın parayla değiştirilmesi konusunda tarafların anlaşmasına dayanan, her iki tarafa karşılıklı borç yükleyen borçlandırıcı bir sözleşmedir¹⁸. Buna göre klasik anlamda ve iç hukukta da kabul edilen anlayışa göre belirlenen satım sözleşmesi ile yukarıda belirtilen uluslararası ticari satım sözleşmesi unsurlarının birleştirilmesi ile uluslararası ticari satım sözleşmesi kavramı açıklanabilecektir. Birçok türü de olan uluslararası ticari satım sözleşmeleri, uluslararası anlamda mal ve hizmet değiş tokuşu anlamına gelen uluslararası ticaretin vazgeçilmez araçlarından biri olup yukarıda da belirtilen şekilde yeknesaklaştırmaya en fazla ihtiyaç duyan alanlardandır.

¹⁵ Bahar Ceyda Süral, “Uluslararası Ticari Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Olarak UNIDROIT (Özel Hukukun Yeknesaklaştırılması İçin Uluslararası Enstitü) Prensipleri”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2008, s.12.

¹⁶ Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 9. Bası, Beta Yayınları, İstanbul, 2006, s.19; M. Kemal Oğuzman ve M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 7. Baskı, Vedat Yayınevi, İstanbul, 2009, s.72.

¹⁷ Salih Şahin, **Tacirler Arası Ticari Satımlarda Satıcının Ayıplı İfadan (Ayıplı Mal Tesliminden) Sorumluluğu**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2008, s.22; İsmail Doğanay, **Ticari Alım-Satım Akdi ve Nevileri**, Ankara, 1993, s.19.

¹⁸ Fahrettin Aral, **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, 7. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2007, s.59; H. Ercüment Erdem: “Milletlerarası Mal Satım Sözleşmeleri Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Viyana Satım Sözleşmesi)”, **Bankacılık ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt:16, Sayı:3, 1992 (Viyana Satım Sözleşmesi), s.52.

C. Uluslararası Ticaret Hukukunun Kaynakları

Uluslararası ticaret hukukunun temellerini atan veya onu geliştiren, yeknesaklaştıran pek çok hukuki kaynak bulunmaktadır. Bu kaynaklar, ticaretin ulusal boyutları aştığı dönemlerden bu yana birikmekte ve günümüz modern dünyasında gün geçtikçe zenginleşmektedir. Zira tarih boyunca ulusal hukuk düzenlerinin çoğu zaman uluslararası ticari yaşamdaki gelişmeleri tam anlamıyla takip edememesi, uluslararası ticari ilişkilerin aktörlerini hukukta yeni arayışlara yöneltmiş¹⁹ ve bu durum yeni hukuki kaynakların doğmasını sağlamıştır. Bu kaynaklar arasında, özellikle yeknesaklaştırma çalışmalarının başlamasından önce var olmaları ve yeknesaklaştırma faaliyetlerine ışık tutmaları açısından, ticari teamüller ve hukukun genel ilkelerinin büyük payı bulunmaktadır²⁰.

Uluslararası ticaretin tarafları, aralarındaki ilişkinin esaslarını ve koşullarını serbestçe belirleyebilmekte, çoğu zaman yazılı olarak akdettikleri sözleşmeler ile kendi aralarında uygulanacak hukuki kuralları, ulusal hukuklarından bağımsız olarak tayin edebilmektedirler. Bu anlamda bir tarafın (genellikle ilişkinin güçlü ve baskın tarafının) tek başına hazırladığı veya taraflar arasında uzun yıllar uygulanageliyor olması dolayısıyla standart metin haline gelmiş olan ve tarafların karşılıklı hak ve borçlarını, sorumluluk doğuran durumları, sona erme hallerini vb. hususları düzenlemek suretiyle taraflar arasındaki ilişkide belirsizliği ortadan kaldırma amacını güden sözleşmeler uluslararası ticaret hukukunun önemli bir kaynağını teşkil etmektedir²¹.

Taraflar arasındaki ticari sözleşmeler, her ne kadar özellikle standart metinler haline geldikten sonra o ticari ilişki türü açısından uluslararası ticaret hukukuna önemli ölçüde ışık tutsalar da, salt o ilişkinin taraflarını ilgilendiren kurallar niteliğindedirler. Kaldı ki bir ticari ilişkinin tarafları arasında akdedilmiş bir sözleşme bulunsu dahi bu sözleşmenin düzenleme dışı bıraktığı veya sözleşme hazırlandığı sırada öngörülemeyen konular açısından taraflar arasında sorun

¹⁹ Nuray Ekşi, “Kanunlar İhtilafı Alanında ‘Incorporation’”, **Prof. Dr. Aysel Çelikel’e Armağan**, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, 1999-2000, Sayı: 1-2, (Incorporation), s.290.

²⁰ Oğuz, s.22.

²¹ Şanlı, Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması, s.5.

doğabilmekte ve tarafların uygulanacak hukuk kuralı arayışına girmesine neden olmaktadır²². Bu kurallar, başta uluslararası ticaret hukukunun ilk kaynaklarından olan ve modern yeknesaklaştırma çalışmalarında da sıklıkla atıf yapılan uluslararası ticari teamüller ile iyiniyet ilkesi, ahde vefa ilkesi, mücbir sebep ve uyarılama ilkesi gibi hukukun genel ilkeleri olmak üzere, uluslararası hakemlik kuralları, uluslararası anlaşmalar, BM bünyesinde çalışan UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) tarafından çıkarılan model kanunlar, keza UNIDROIT ilkeleri (“*UNIDROIT Principles for International Commercial Contracts*”), tıpkı ICC tarafından çıkarılan Incoterms gibi, birtakım uluslararası kuruluşlarca oluşturulan birörnek kurallardır²³. Bu kurallar, genellikle tarafların aralarında uygulanıp uygulanmaması yönünde karar verebileceği, bu surette kendi aralarındaki sözleşmelerde aksine düzenlemelere yer verebileceği hukuk kaynakları olduğundan pek çok ulusal hukuk düzeninde kodifiye edilen metinlerden, bağlayıcılık yönünden farklılık taşımaktadır. Bununla birlikte uluslararası ve bağlayıcı olmayan bu kurallar, yasa koyucular tarafından aynen veya değiştirilerek iktibas edilebilmektedir. Örneğin 6762 sayılı (mülga) Türk Ticaret Kanunu’nun (TTK) başta CIF ve FOB satışlar olmak üzere denizaşırı satışlara ilişkin hükümleri (m. 1133 vd.), 1936 tarihli INCOTERMS metni esas alınarak hazırlanmıştı. 6102 sayılı yeni TTK ise, INCOTERMS düzenlemelerinin sık sık değiştiği gerekçesiyle yasada denizaşırı satışlara ve teslim şekillerine ilişkin hükümlere yer vermemiştir²⁴.

Uluslararası ticaret hukukunun kaynakları, son yıllarda farklı ülkeler arasında bir uyum yakalama amacına hizmet etmek amacı ile gerçekleştirilen yeknesaklaştırma çalışmalarına paralel olarak gün geçtikçe genişlemekte ve çeşitlenmektedir²⁵.

²² Süral, ss. 15-16.

²³ Oğuz, ss. 23-32.

²⁴ “Söz konusu hükümler 1940’lı yıllarda geçerli olan Incoterms hükümlerinden alınmıştı ve bugün Incoterms 2000 uygulanmaktadır. Incoterms devamlı değiştiği için yeni Incoterms’in kanuna konulmasının bir anlamı da yoktur. Kaldı ki, bu tür satışlarda taraflar çoğu kez Incoterms’e gönderme yapmakta veya ondan ayrılan özel düzenlemeler getirmektedirler.” 6102 sayılı TTK 23. madde gerekçesi.

²⁵ Erdem, Viyana Satım Sözleşmesi, s.39.

D. Uluslararası Ticaretin Uygulama Sorunları ve Yeknesaklaştırma Faaliyetleri

Bir uluslararası ticari ilişkinin devamı sırasında ortaya çıkabilecek en önemli sorunlardan biri, tarafların kendi aralarında kararlaştırdıkları kurallar dışında bir ihtilafın ortaya çıkması ve bu ihtilafın çözümünde hangi hukuk kurallarının uygulanacağı sorunudur. Bu durumda taraflar ya içlerinden birinin hukukunun uygulanmasını tercih edecekler ya üçüncü bir ülke hukukunun uygulanmasını kararlaştıracaklar ya da kanunlar ihtilafı kuralları uygulanarak uygulanacak hukuk tespit edilecektir. Salt taraflardan herhangi birinin hukukunun uygulanması tercih edildiğinde hem taraflardan biri açısından dezavantajlı bir durum ortaya çıkacak ve böylece taraflar arasındaki denge bozularak ihtilaf çıkma olasılığı artacak hem de uluslararası bir ilişkiye ulusal hukuk kuralları uygulanmaya çalışılacağından bazı sorunlar çözümsüz kalabilecektir²⁶. Taraflar uygulanacak hukuk olarak sözleşmeye taraf olmayan bağımsız bir ülkenin hukukunu tercih ettiklerinde ise ulusal hukuk kurallarının uluslararası bir ilişkiye entegre edilmesinde yaşanacak güçlüğü yanı sıra, her iki tarafa da yabancı bir hukukun uygulanacak olması, tarafların belirsizlik içinde ve güvensiz hissetmelerine ve ilişkinin seyri esnasında yanlış uygulamalarda bulunmalarına yol açabilecektir. Bunun dışında kanunlar ihtilafı kuralları da hem tespitindeki güçlük²⁷ ve hem de tarafların kendilerini arzu etmedikleri birtakım hukuk kurallarına tabi bulmalarındaki sakınca nedeniyle uluslararası ticari ilişkinin aktörleri açısından tam bir güvence sağlayamamaktadır.

Uluslararası ticaretin uygulanması sırasında ortaya çıkan bu durum, farklı ülkelerden tarafları, aynı dili konuşabildikleri, içlerinden herhangi birinin menfaatlerini daha fazla korumayan, tarafsız, uluslarüstü birtakım kurallar arayışına itmiştir. Bu nedenle 20. yüzyılda uluslararası ticari hukuk kurallarının yeknesaklaştırılması için çabalara başlanmış olup bu sayede uluslararası ticari aktörlerin uygulanacak hukuk kuralları konusunda yaşadığı endişe en aza indirgenmeye çalışılarak uluslararası ticaretin gelişimine önemli ölçüde katkıda

²⁶ Ziya Akıncı, **Milletlerarası Tahkim**, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, İstanbul, 2003 (Milletlerarası Tahkim), s.21.

²⁷ Zeytin, s.33.

bulunulmuştur. Yeknesaklaştırma çalışmaları ile, uluslararası ticaretin taraflarının, aralarında uygulanacak hukukun bilinirliği ve öngörülürlüğü karşısında hukuki güven ortamı içerisinde rahatça ticari sözleşmeler akdedebilmesi amaçlanmaktadır²⁸.

Uluslararası ticaretin yeknesaklaştırılması çalışmaları arasında uluslararası andlaşmalar büyük önemi haiz bulunmaktadır. Taraflar açısından, uygulanması, tabii oldukları ülkelerin ilgili uluslararası andlaşmayı imzalaması ve kendi iç hukuk düzenine göre uygun bulması şartına bağlı olan bu yeknesaklaştırma aracı, taraf ülke sayısı ile doğru orantılı olarak uygulama imkanına kavuşmaktadır. Bu anlamda uluslararası ticarete en yaygın uygulama alanı bulan uluslararası andlaşmalardan biri, uluslararası nitelikli taşınır malların satımı sözleşmelerine uygulanacak kuralları düzenleyen 1980 tarihli Milletlerarası Mal Satım Sözleşmeleri Hakkında Birleşmiş Milletler Andlaşması (Viyana Konvansiyonu)'dır²⁹. Viyana Konvansiyonu, konu, yer ve içerik itibari ile uygulama alanına sahip olduğu durumlarda, taraflar kendi aralarındaki sözleşmeye uygulanmayacağını açıkça kararlaştırmadıkça, taraflar açısından bağlayıcılığa sahip olur ve kendiliğinden uygulanır³⁰. Ayrıca Viyana Konvansiyonu'nun uygulama alanına giren konularda, ticari ilişkinin taraflarından hiçbirinin Viyana Konvansiyonu'na taraf ülkelerden birinde işyeri bulunmasa dahi, kanunlar ihtilafı kurallarının işaret ettiği ülke Viyana Konvansiyonu'na taraf ise Konvansiyon'un yine uygulama alanı doğacaktır³¹. Dolayısıyla hem uygulama alanının genişliği ve hem de önemli oranda bağlayıcı niteliği ile Viyana Konvansiyonu, uluslararası ticaretin yeknesaklaştırılmasına büyük ölçüde hizmet etmektedir. Türkiye, Viyana Konvansiyonuna 7 Nisan 2010 tarihinde katılmıştır³².

²⁸ Loukas Mistelis, "Is Harmonisation a Necessary Evil? The Future of Harmonisation and New Sources of International Trade Law", (Ed. Ian Fletcher/Loukas Mistelis/Marise Cremona), **Foundations and Perspectives of International Trade Law**, Sweet&Maxwell, 2001, ss. 20-21.

²⁹ Erdem, Viyana Satım Sözleşmesi, s.37; Zeytin, s.31.

³⁰ Yeşim M. Atamer, **Uluslararası Satım Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Antlaşması (CISG) Uyarınca Satıcının Yükümlülükleri ve Sözleşmeye Aykırılığın Sonuçları**, Beta Yayınevi, İstanbul, 2005 (Uluslararası Satım Sözleşmeleri), s. 58.

³¹ Erdem, Viyana Satım Sözleşmesi, s.48.

³² Katılımın uygun bulunduğuna ilişkin 02.04.2009 tarihli, 5870 sayılı Kanun'un 14 Nisan 2009 tarihli Resmi Gazete'de yayımından sonra, Bakanlar Kurulu kararnamesinin 7 Nisan 2010 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanmasıyla katılım gerçekleşmiştir.

Uluslararası ticaret hukukunun yeknesaklaştırılması anlamında birtakım kuruluşlar da çok önemli faaliyetler gerçekleştirmektedirler. 1919 yılında kurulan Milletlerarası Ticaret Odası (International Chamber of Commerce – ICC), 1966 yılında Birleşmiş Milletler’in bir komisyonu olarak oluşturulan Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu (United Nations Commision on International Trade Law – UNCITRAL) ve 1926 yılında Roma’da kurulan Özel Hukukun Yeknesaklaştırılmasına İlişkin Uluslararası Enstitü’nün (International Institute for the Unification of Private Law- UNIDROIT) de aralarında bulunduğu bu kuruluşlar, uluslararası ticaret hukukunun uygulanmasından doğan sorunlara çözüm bulmak, bu doğrultuda uygulanacak kurallar anlamında yeknesaklık sağlamak amacıyla, birtakım ilkeler, kurallar, standartlar, model kanunlar ve sözleşmeler hazırlayarak uluslararası ticaretin aktörlerinin hizmetine sunmaktadırlar³³. Böylece, hazırlanan metnin niteliğine ve kapsamına göre, ya kanunlar ihtilafı kuralları ile maddi hukuk kurallarının uygulanmasına hiç gerek kalmamakta ya da bunların uygulanması noktasında uluslararası yeknesak hukuk kaynağı olarak söz konusu kuruluşlarca hazırlanan metinler önemli bir katkı sağlamaktadır³⁴. Zira kuruluş ve var oluş amaçları uluslararası ticaret ile doğrudan bağlantılı olan bu kuruluşlar, gerek uygulamaya ve uygulamadaki sorunlara hakim olmaları gerekse teknik uzmanlığa sahip olmaları dolayısıyla, ulusal kanun koyuculara nazaran, uluslararası ticaret konusunda daha pratik ve sorun odaklı çözümler bulabilmektedirler³⁵.

Uluslararası kuruluşlarca hazırlanan kurallar, uluslararası antlaşmaların aksine, taraflar açısından uygulanması zorunlu bağlayıcı kurallar olarak kabul edilemeseler de tarafların aralarındaki sözleşmeye hüküm olarak yerleştirmeleri veya atıf yoluyla uygulanabilir kılınabilmektedirler. Bu sayede taraflar sözleşmelerinde yer verecekleri tek bir kelime veya cümleyle ya da model sözleşmelerde olduğu gibi hazır metinler altına atacakları imzaları ile ortak bir dili konuşabilecekler, yorum ve yanlış anlama sorunlarını aşabilecekler ve böylece

³³ Oğuz, ss. 23-32.

³⁴ Ekşi, Incorporation, s.275.

³⁵ Paul B. Stephan, “The Futility of Unification and Harmonization in International Commercial Law”, **University of Virginia School of Law Legal Studies Working Papers Series**, 1999, http://papers.ssrn.com/paper.taf?abstract_id=169209 (26.02.2013), s.8.

yeknesaklığın getirdiği güven ortamı içerisinde uluslararası ticaret yapabileceklerdir. Ayrıca söz konusu kurallar, bu alanda uzman ve yetkin kişilerce hazırlanmış özel metinler olarak ulusal ve uluslararası kanunlaştırma çalışmalarına büyük ölçüde katkı sağlamaktadırlar³⁶.

Söz konusu uluslararası kuruluşlardan biri olan UNIDROIT, yeknesaklaştırma çalışmalarını yürüten en köklü kuruluşlardan biri olup, ilkinin 1994 yılında yayınladığı “UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts” (Uluslararası Ticari Sözleşmelere İlişkin UNIDROIT İlkeleri) ile uluslararası ticari sözleşmelerin hazırlanması ve yorumlanmasına ışık tutmuştur³⁷. 2004 ve 2010 yıllarında yeni versiyonları yayınlanan UNIDROIT İlkeleri, özellikle en son yayınlanan versiyonu ile uluslararası ticarete ilişkin olarak sözleşmeler hukukunun genel hükümlerinin önemli bir kısmını düzenleme altına alarak, uluslararası sözleşmelerin yapılması sırasında taraflara ve bu sözleşmelerden doğan uyuşmazlıklar sırasında uyuşmazlığı çözen mercilere büyük ölçüde kolaylık ve kaynak sağlamıştır³⁸.

UNCITRAL, ulusal hukuk düzenlerindeki farklılığın, uluslararası ticaret hukuku uyuşmazlıklarına uygulanacak hukuk açısından teşkil ettiği soruna yeknesaklaştırma aracılığıyla çözüm aramak için Birleşmiş Milletler nezdinde kurulmuş bir kuruluştur³⁹. UNCITRAL, “working group” adı verilen çalışma grupları oluşturarak, uluslararası sözleşmeler, uluslararası satımlar, taşıma hukuku, uluslararası ödemeler, elektronik ticaret, ticari tahkim vb. pek çok konuda çalışmalar gerçekleştirmekte, bu çalışmalarını model kanunlar, sözleşmeler, kurallar gibi adlarla yayınlamaktadır⁴⁰. Bu çerçevede, hukuk kurallarının yeknesaklaştırılması çabalarına önemli katkı sağlamaktadır. Bu kapsamda, UNCITRAL Tahkim Kuralları, UNCITRAL Arabuluculuk Kuralları, UNCITRAL Uluslararası Ticari Tahkim Model Kanunu, UNCITRAL Uluslararası Ticari

³⁶ Oğuz, ss.40-41; Nuray Ekşi, **Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında “Incorporation” Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları**, Beta Yayınları, İstanbul, 2004 (Tahkim Anlaşmaları) s. 26-27.

³⁷ Oğuz, s.35.

³⁸ International Institute for the Unification of Private Law, “UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts”, <http://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversionprinciples2010-e.pdf> (26.01.2013); OĞUZ, ss.32-35.

³⁹ Atamer, Uluslararası Satım Sözleşmeleri, s.15.

⁴⁰ United Nations Commission on International Trade Law, “Working Groups”, http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups.html (26.01.2013).

Arabuluculuk Model Kanunu, Deniz Taşımacılığına İlişkin Hamburg Kuralları, UNCITRAL Sınır Aşan İflas Model Kanunu, UNCITRAL tarafından yeknesaklaştırma amacı ile gerçekleştirilen önemli kanunlaştırma çalışmalarıdır⁴¹.

Uluslararası ticaret alanında yeknesaklaştırma faaliyetlerinde bulunan, bu anlamda birtakım birörnek kurallar, model sözleşmeler vb. metinler yayınlayarak uluslararası ticaretin aktörlerine yol gösteren önemli kuruluşlardan biri de ICC'dir⁴². ICC tarafından yayınlanan Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (Belgeli Akreditif İçin Yeknesak Teamül ve Uygulamalar), ICC Guide to Export-Import (İhracat-İthalat İçin ICC Rehberi), ICC Model Uluslararası Satım Sözleşmesi, ICC Model Tek Satıcılık Sözleşmesi gibi rehberler, kurallar ve örnek sözleşmeler, her ne kadar mutlak bir bağlayıcılıkları bulunmasa da uluslararası ticaret uygulamasında oldukça yaygın ve etkin bir biçimde kullanılmaktadırlar⁴³. ICC tarafından yayınlanan ve açılımı Türkçe "Uluslararası Ticari Terimler" anlamına gelen "International Commercial Terms" (INCOTERMS) de uluslararası satım sözleşmelerinde özellikle teslim, risk ve masraflar konusunda kurallar oluşturup bu kuralların içeriğini doldurduğu bazı terimler belirleyerek tüm dünyada geniş bir uygulama alanı elde etmiştir. Bu anlamda ICC, yeknesaklaştırma çalışmaları çerçevesinde oldukça önemli katkılarda bulunmaktadır⁴⁴.

Uluslararası ticaret uygulamasında ortaya çıkan sorunlar, tarafların farklı ülke hukuklarına tabi olması ve uygulanacak ortak kuralların bulunmaması temeline dayanmakta olup; yeknesaklaştırma çalışmaları, bu sorunun ortadan kaldırılması noktasında büyük katkı sağlamakta, bu yönüyle uluslararası ticaretin gelişmesi ve genişlemesine zemin oluşturmaktadır.

⁴¹ United Nations Commission on International Trade Law, "UNCITRAL Tests and Status", http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts.html (26.01.2013); Sürat, s.38.

⁴² Arkan, s.16.

⁴³ International Chamber of Commerce, "ICC on Commercial Law and Practice", <http://www.iccwbo.org/policy/law/> (26.01.2013).

⁴⁴ H. Ercüment Erdem, "Incoterms 2000", **Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaşgünü Armağanı**, (Ed. Abuzer Kendigelen), C.I, Beta Yayınları, İstanbul, 2001, (Incoterms 2000), s.184.

II) ULUSLARARASI TİCARETTE TESLİM ŞEKİLLERİ (INCOTERMS), ÖZELLİKLE INCOTERMS® 2010

A. Tanımı ve Tarihçesi

1. Tanımı

Uluslararası ticarete ortak bir dilin konuşulması ve yeknesak kuralların uygulanmasına duyulan ihtiyaç karşısında, “tacirler arasındaki mal satım sözleşmelerinin iş dünyasındaki uygulamasını yansıtan üç harfli ticari terimler”den⁴⁵ ibaret olan Incoterms kuralları, uluslararası ticaret hukukunda ve uygulamasında önemli bir yeri ve önemi haizdir. Bu doğrultuda Incoterms’in tanımı yapılmak istenirse, “uluslararası ticarete ihracatçı ve ithalatçıların hak ve yükümlülüklerini açık bir biçimde belirten uluslararası standart kurallar bütünüdür”⁴⁶ şeklinde yapılacak bir tanım, Incoterms’in ana hatları ile anlaşılmasına yardımcı olacaktır.

Incoterms, uluslararası ticarete ilişkin bütün konu ve sorunları düzenleme altına alması dahi ticari ilişkilerde taraflara düşen görevleri, masrafları ve hasarı düzenleme altına almak⁴⁷ suretiyle tacirler arasındaki en sık rastlanan sorunlara ilişkin olarak üç harften oluşan birtakım terimler kisvesinde oldukça yüksek derecede standart haline gelmiş kurallar ortaya koymaktadır⁴⁸. Neredeyse tüm dünyada uluslararası ticarete teslim şekilleri konusunda birlik oluşturan Incoterms kuralları ile, birbirinden tamamen farklı hukuk sistemlerine tabi olan ve birbirini hiç

⁴⁵ Milletlerarası Ticaret Odası, **Incoterms® 2010**, Çev. H. Ercüment Erdem, Milletlerarası Ticaret Odası Yayın No: 715, Ankara, 2011, (INCOTERMS® 2010) s.11.

⁴⁶ Utku Utkulu ve diğerleri, **Türkiye’de Dış Ticaret İşlemleri ve Uygulanması: Teoride Pratiğe**, Gazi Kitabevi, Ankara, 2010, s.28; Mutlu Yılmaz, Ahmet Özken ve Necmettin Şahin, “Incoterms 2000 ve 2010’un Mukayeseli Analizi ve Türkiye Uygulamasındaki Eksiklikler”, **Journal of Yaşar University**, Cilt:23, Sayı:6, 2011 (Mukayeseli Analiz), s.3815; H. Ercüment Erdem, **SİF Satışlar (CIF SALES)**, 1. Basım, Beta Yayınları, İstanbul, 1999 (SİF Satışlar), s.5; “The Incoterms® rules are an internationally recognized standard and are used worldwide in international and domestic contracts for the sale of goods.”, International Chamber of Commerce, “The New Incoterms® 2010 Rules”, <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/> (24.02.2013).

⁴⁷ INCOTERMS® 2010, s.11.

⁴⁸ Arjan Foekens, Andreas Mitakas ve Yao-Hua Tan, **Facilitating International Electronic Commerce by Formalising the Incoterms**, Proceeding of the Thirtieth Hawaii International Conference, 1997, s.459.

tanımayan iki taraf bir araya gelerek aralarında “CIF”, “FOB” gibi üç harfli terimlerden birinin uygulanacağını ve bu terimlerin Incoterms kurallarında belirtilen anlamlara geleceğini ve bu şekilde yorumlanacağını kararlaştırarak basit bir biçimde anlaşmaya varabilmektedirler⁴⁹.

2. Tarihi Gelişimi

Incoterms kurallarının ne anlama geldiği bu şekilde izah edildikten sonra bu kuralların ne şekilde ortaya çıktığı ve nasıl bir tarihi gelişim izlediği konusuna da değinmekte fayda bulunmaktadır. Zira Incoterms kurallarının sonuncusu olan 2010 versiyonunun anlaşılabilmesi, ilk versiyonundan bu yana Incoterms kurallarının izlediği gelişimin ve tarihin akışı içerisinde geçirdiği değişikliklerin bilinmesini ve kavranmasını gerektirmektedir.

Uluslararası ticaret uygulamasında, tacirler arasında, teslim ilişkili koşullara ilişkin olarak uzun süren müzakereler sonucunda teker teker bazı kurallar belirlemek yerine, sözleşmelerde teslim şekillerine ilişkin ticari terimlerin (“trade terms”) kullanılmaya başlanması, ilk defa Büyük Britanya’da olmak üzere, 19. yüzyıla rastlamaktadır⁵⁰. Tarihsel verilere göre ilk defa FOB, takiben CIF kuralının ortaya çıktığı bilinmektedir⁵¹. Ne var ki bu dönemde başlayan ticari terimler uygulaması ile bugünün standart ve yeknesak kurallarının aynı olduğundan söz etmek mümkün bulunmamaktadır. Zira söz konusu dönemlerde ticari terimler farklı ülkelerde ve/veya farklı ticaret alanlarında birbirinden farklı yorumlanabiliyor, değişik anlamlara gelecek şekilde kullanılabiliyordu. Bu nedenle taraflar arasında akdedilen satım sözleşmesinde atıf yapılan ticari terimin kastettiği anlam

⁴⁹ Oğuz, s.23.

⁵⁰ David M. Sassoon, “Application of FOB and CIF Sales in Common Law Countries”, **European Transport Law Review**, Vol.16, 1981, (Common Law), ss. 51-52; Jonas Malfliet, “Incoterms® 2010 and the Mode of Transport: How to Choose the Right Term”, **Ghent University Academic Bibliography & Institutional Repository**, s.163, <https://biblio.ugent.be/input/download?func=downloadFile&recordId=1212622&fileId=1212631> (24.02.2013).

⁵¹ Oğuz Caner, “Incoterms 2010 (ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms)”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt:11, Sayı:22, “10. Yıl’a Armağan”, 2012, s.226; David M. Sassoon, “The Origin of FOB and CIF Terms and The Factors Influencing their Choice”, **Journal of Business Law**, 1967 (The Origin of FOB and CIF Terms), ss. 32-37; Sassoon, Common Law, ss. 50-57.

konusunda tam bir kesinlik söz konusu olamıyor ve yorum farklılıklarından doğan uyuşmazlıklar ortaya çıkıyordu⁵².

Uluslararası ticari satımlarda uygulanagelen bu ticari terimlerin uygulamada yaşanan söz konusu sorunlar dolayısıyla standart ve birörnek kurallar haline getirilmesi ihtiyacı karşısında, Milletlerarası Ticaret Odası tarafından 1921 yılında, Milletlerarası Hukuk Derneği (International Law Association) tarafından kurulan komisyonlar ile işbirliği içerisinde, ticari terimlerin yeknesaklaştırılmasına yönelik ilk çalışmalar gerçekleştirilmeye başlanmıştır ve bu çalışmalar neticesinde 1923 yılında, ilk altı terim olan FOB, FAS, FOT, FOR, Free Delivered CIF ve C&F'e ilişkin kurallar geliştirilerek tacirlerin kullanımına sunulmuştur⁵³. Bu ilk çalışma, yalnız on üç ülkede uygulanan kurallar ile sınırlı olduğundan, 1928 yılında, otuzdan fazla ülkede kullanılan kuralların bir araya getirilmesinden oluşan ikinci bir derleme yayımlanarak çalışmanın kapsamı genişletilmeye çalışılmıştır⁵⁴.

Söz konusu çalışmaların ardından Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) tarafından, uluslararası ticari satımlarda ticari terimlerin birörnek biçimde yorumlanmasına ilişkin kurallar olarak ilk Incoterms kuralları ise 1936 yılında "Incoterms 1936" adı altında yayımlanmıştır⁵⁵. Incoterms'in söz konusu ilk versiyonunun yayınlanması ile birlikte tacirler, aralarındaki satım sözleşmelerinde hangi Incoterms kuralını tercih ettiklerini belirtmek suretiyle, ortak bir yorumlama şekli ile aynı dili konuşmaya başlamışlardır⁵⁶. Ne var ki çağın gelişimi, sanayi, teknoloji, ulaşım ve ticaret olanaklarının değişmesi ve tarihe yön veren önemli olayların ticari hayata etkisi karşısında 1936 yılındaki ilk versiyonundan sonra Incoterms kurallarının ICC tarafından zaman içerisinde yeni versiyonları çıkarılmış; böylece yaşayan ve gelişen ticarete uyumlu hale getirilmiştir. Bu kapsamda

⁵² Malfliet, s.163.

⁵³ H. Ercüment Erdem, **Milletlerarası Ticaret Hukuku ile İlgili Makaleler "Incoterms 2000"**, Beta Yayınevi, İstanbul, 2008, (Makaleler), s. 222; International Chamber of Commerce, "From 1936 to Today: the Incoterms Rules", <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/history-of-the-incoterms-rules/> (24.02.2013).

⁵⁴ Caner, s.227.

⁵⁵ Milletlerarası Ticaret Odası, **Incoterms 2000**, Çev. H. Ercüment Erdem, Milletlerarası Ticaret Odası Yayın No: 560, Ankara, 2000, (INCOTERMS 2000), s.5; International Chamber of Commerce, "From 1936 to Today: the Incoterms Rules", <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/history-of-the-incoterms-rules/> (24.02.2013).

⁵⁶ "As of then (1936), traders could refer to the interpretation provided by the Incoterms when inserting a trade term in their contract of sale. By now, the Incoterms are used all over the world and have become the international standard for the interpretation of trade terms." Malfliet, s.163.

Incoterms kuralları, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 yıllarında ve son olarak da 1 Ocak 2011 tarihinde yürürlüğe giren 2010 versiyonu ile revizyona uğramıştır⁵⁷.

İlk Incoterms kurallarının yayınlanmasının ardından dünyada ikinci dünya savaşının patlak vermesi, Incoterms kuralları ile ilgili çalışmaların bir süre için durmasına neden olmuş ve bu sebeple Incoterms'in bir sonraki versiyonu ancak 1953 yılında yayınlanabilmiş ve bu versiyonda gelişen demiryolu taşımacılığının ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak deniz taşımacılığında kullanımı olmayan DCP (Delivered Costs Paid) ve FOR-FOT (Free on Rail – Free on Truck) terimleri tanıtılmıştır⁵⁸. Incoterms'in 1967 versiyonunda ise varma yerinde teslimi düzenleyen Delivered at Frontier, DAF ve Delivered Duty Paid, DDP terimleri metne eklenmiştir⁵⁹. Aynı şekilde 1976 versiyonunda FOB Airport ve 1980 versiyonunda da “free carrier” kavramları tanıtılmıştır⁶⁰. 1990 revizyonunun en göze çarpan yenilikleri ise Incoterms kurallarının risklere göre gruplara ayrılarak sistematik bir yapıya kavuşması, konteynır taşımacılığının ortaya çıkması ile çoklu taşımacılık (multimodal transport) sistemine uyum sağlanması ve en önemlisi teslimatta fiziki belgelerin yanı sıra elektronik mesajların da kullanımına olanak tanınmış olmasıdır⁶¹. Bu yönleriyle Incoterms 1990'ın, standart bir metin olarak tüm dünyada kabul görmüş bugünkü haline en yakın versiyon olduğu belirtilmektedir⁶². 1980 yılından sonra her on yılda bir yenilenmeye başlayan Incoterms kurallarının 1990 yılını izleyen on yıl sonra çıkarılan 2000 versiyonunda ise özellikle kullanılan terimler daha anlaşılır ve 1980 tarihli Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması (CISG, Viyana Konvansiyonu) kuralları ile paralel şekilde yeknesak hale getirilmiştir⁶³. Son olarak 2010 revizyonunda getirilen yenilikler ise özellikle gruplandırma

⁵⁷ International Chamber of Commerce, **From 1936 to Today: the Incoterms Rules**, <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/history-of-the-incoterms-rules/> (02.03.2013); INCOTERMS 2000, s.5.

⁵⁸ Caner, s.227.

⁵⁹ Jan Ramberg, **ICC Guide to Incoterms® 2010**, Understanding and Practical Use, ICC No:720, 2011, (ICC Guide to Incoterms® 2010), s.9.

⁶⁰ Erdem, Incoterms 2000, s.184; Caner, s.228.

⁶¹ Dan Gardner, “A New Chapter in Incoterms”, **The Journal of Commerce**, 2008, s.60; Erdem, Makaleler, s.23; Caner, s.230.

⁶² Fatih Doğan, “INCOTERMS 2000, Tarihi Gelişimi-Geçerlilik Kaynağı-Münferit Klotlar, Son Değişiklikler”, **Prof. Dr. Ömer TEOMAN'a 55. Yaş Günü Armağanı**, C. I, İstanbul, 2002, s. 341.

⁶³ INCOTERMS 2000, s.7; Caner, ss.230-231.

şeklinin taşıma türüne göre yeniden yapılandırılması, terim sayısının azaltılması, uygulamada sorunlara yol açan bazı muğlak kavramların kaldırılması gibi değişiklikler olup 2010 ile getirilen yeniliklere bu çalışmanın ikinci ve üçüncü bölümlerinde ayrıntılı bir biçimde değinilecektir.

Döneminin ihtiyaçlarını karşılamak üzere yayınlanan herbir versiyon, tarihin gelişen olayları ve çağın yenilikleri karşısında yetersiz kaldıkça, kendisinden sonra çıkan yeni versiyonun zeminini hazırlamıştır. Bu doğrultuda yapılan revizyonlar ile Incoterms kuralları, uluslararası ticari sözleşme müzakerelerinde her zaman güncel ve çağdaş bir yorumlama aracı ve yol gösterici olarak misyonunu yerine getirmiştir⁶⁴.

B. Hukuki Niteliği

Hukuk, diğer bütün bilim dalları gibi, teoride ve pratikte sistematiklik sağlama ve kavramada kolaylık sağlama adına, bazı kurallara bağlanma ve bu kuralları üst başlıklar altında düzenleme gereksinimi duymaktadır. Bu anlamda hukuki kaideler oluşturulurken olayların bu kaidelerden hangisine gireceğine yönelik araştırmanın göz önünde tutulması ve bu çerçevede hukuki anlamda niteliğinin ne olduğunun belirlenmesi önem taşımaktadır; zira bir sorun ile karşılaşıldığında bu sorunun çözülmesi, ilk önce hukuki kaideler arasında hangi hukuki niteliği haiz olduğunun tespit edilmesi ile mümkün olmaktadır⁶⁵. Bu çerçevede uluslararası ticaret hukukunda Incoterms kurallarının hangi hukuki kalıba girdiğinin belirlenmesi de büyük önem taşımaktadır.

Uluslararası ticarete kullanılan bir terim olarak Incoterms kurallarının, uluslararası ticaret hukukunun hangi hukuki kaynağının içerisinde değerlendirileceği, dolayısıyla hukuki niteliğinin ne olduğu konusunda kesin bir hükme varmak mümkün değildir. Bu kuralların benzerlik gösterdiği, yakın olduğu

⁶⁴ Constantin Caruntu ve Mihaela Loredana Lapaduşi, “Complex Issues regarding the Role and Importance of Internationally Codified Rules and Incoterms”, **Petroleum-Gas University of Ploiesti Bulletin**, Cilt:62, Sayı:1, 2010, s.98.

⁶⁵ Hakan Karan, “Milletlerarası Ticari Tahkimin Hukuki Mahiyeti ve Bu Alandaki Kanunlaştırmalara Etkisi”, **Prof. Dr. Mahmut Tevfik Bırsel’e Armağan**, İzmir, 2001, s.201.

birtakım hukuki nitelendirmeler bulunmakla birlikte, hukuken tam olarak ne oldukları konusunda bir görüş birliğine varılamamıştır.

Incoterms kurallarının hukuki niteliğinin anlaşılabilmesi için önce bu kuralları düzenleyen kurumun hukuki yapısının incelenmesinde fayda bulunmaktadır. Incoterms kurallarını hazırlayan Milletlerarası Ticaret Odası (ICC), 1919 yılından beri faaliyette bulunmakta ve uluslararası ticaretle ilgili çeşitli konularda hazırladığı yeknesak kuralları uluslararası ticaretin aktörlerinin kullanımına sunmaktadır⁶⁶. Bu anlamda ICC'nin temel olarak amacı, uluslararası ticaretin ve işbirliğinin geliştirilmesi, iş dünyasına ilişkin şartların standardizasyonu ve tacirlerin sınır ötesi ticaret ve yatırım yapma imkânının geliştirilmesidir⁶⁷. Bu çerçevede ICC tarafından hazırlanan yeknesak kuralların temel özelliği, uygulanabilirliklerinin tarafların aralarında yaptıkları sözleşmelerde bu kuralları kabul ettiklerini kararlaştırmış olmalarına bağlı olması ve taraflarca kararlaştırılmadıkça salt tavsiye niteliğinde olmaları ve bağlayıcılıklarının bulunmamasıdır⁶⁸.

Tacirler arasında uygulanagelen kuralların ICC tarafından yeknesaklaştırılması çalışmaları ile ortaya çıkan Incoterms kuralları, bu özellikleri dikkate alınarak, ticari teamül, örf-adet kuralı vb. ile benzerlikler taşıyabilmektedirler.

Ticari teamüller, Amerikan Uniform Commercial Code düzenlenmesinde, “belirli bir yerde, bir meslekte veya bir ticaret alanında söz konusu işlem bakımından kendisine tabi olunacağına yönelik bir beklentiyi haklı çıkaracak kadar düzenli bir biçimde riayet gören herhangi bir karşılıklı davranış tarzı ve biçimi” olarak tanımlanmıştır⁶⁹. Incoterms kuralları ise çeşitli teslim şekillerine ilişkin olarak birbirinden farklı kuralları yeknesak kurallar haline getirdiğinden ve belirli dönemlerde yapılan revizyonlar ile değiştirildiğinden, ayrıca ancak taraflarca

⁶⁶ Arkan, s.16.

⁶⁷ Hüseyin Ülgen ve diğerleri, **Ticari İşletme Hukuku**, 2. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008, s.31; International Chamber of Commerce, “Policy and Business Practices”, <http://www.iccwbo.org/about-icc/organization/policy-and-business-practices/> (03.03.2013).

⁶⁸ Arkan, s.17.

⁶⁹ “Any practice or method of dealing having such regularity of observance in a place, vocation or trade as to justify an expectation that it will be observed with respect to the transaction” Oğuz, s.24 ve dn.59.

kararlaştırıldığında uygulama alanı bulduğundan, ticari teamüllerden ayrılmaktadırlar⁷⁰.

Örf-adet kuralları ise uzun zamandan beri uygulanan ve bunun sonucunda toplumda uyulmasının zorunlu olduğu yolunda yaygın bir inancın yerleşmiş olduğu davranış kurallarıdır⁷¹. Her ne kadar Incoterms kuralları da uzun süreden beri yaygın olarak kullanılmakta olsalar da yazılı olmaları ve belli bir kural ve yapı içerisinde düzenleme altına alınmış olmaları onları örf-adet kurallarından ayırmaktadır. Ayrıca Incoterms kurallarının sözleşmenin taraflarınca kararlaştırılması gerekirken, örf-adet kuralları, uyuşmazlığın çözümünde birincil kaynaklarda uygulanacak hüküm bulunmadığında kendiliğinden uygulama alanı bulabilmektedirler⁷².

Yukarıda verilen örneklerde görüldüğu gibi Incoterms kurallarının hukuki niteliği, klasik olarak bilinen genel hukuki nitelendirmelerden ayrılmakta olup, kanımızca tam olarak herhangi bir temel hukuk prensibine ilişkin kalıba girmemektedir. Bu nedenle bu kuralları, uluslararası ticari satımlara ilişkin olarak uygulamadan doğan teamüllerin ICC tarafından yeknesak bir biçimde düzenlenerek bağlayıcılığı bulunmayan kurallar şeklinde sunulması olarak deđerlendirmek⁷³ ve uluslararası ticaret hukukunun kaynaklarından birörnek kurallar arasında nitelendirmek⁷⁴ kanaatimizce yerinde olacaktır. Zira Incoterms kuralları, ancak taraflarca kararlaştırıldığı sürece uygulanabilen, taraflara yükümlölüklerin paylaşımı noktasında terimler arasından dilediğini seçebilme olanağı tanıyan, esnek kurallardır. Bu sayede Incoterms kuralları, uygun bulma suretiyle ulusal hukuka dâhil olan ve bağlayıcı metinler olan uluslararası antlaşmalardan farklı ve işin niteliği çerçevesinde daha işlevseldir.

⁷⁰ Aslıhan Sevinç Kuyucu, “Incoterms (Uluslararası Ticari Terimler)”, (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2011.

⁷¹ Arkan, s.88.

⁷² Kuyucu, s.15.

⁷³ Erdem, SİF Satışlar, s.5.

⁷⁴ Oğuz, s.23.

Kapsamı ve Uygulama Alanı

1. Kapsamı

Incoterms kuralları, ICC'nin Incoterms® 2010 düzenlenmesinde de belirtildiği şekilde, tacirler arasındaki mal satım sözleşmelerinin iş dünyasındaki uygulamasını yansıtan üç harfli ticari terimleri açıklamakta⁷⁵, böylece uluslararası mal satım sözleşmelerinde teslim ilişkine ilişkin terimlerin uygulanmasında farklı yorumlardan doğan uyuşmazlıkları ortadan kaldırmayı amaçlamaktadır⁷⁶. Burada belirtilen ifadelerle bakıldığında, “uluslararası ticaret”, “tacirler arası” ve “mal satım sözleşmeleri” ibarelerinin dikkat çektiği gözlemlenmektedir. Buradan hareketle Incoterms kurallarının kapsamının, uluslararası unsurlu mal satım sözleşmelerinde tacirlerden oluşan tarafların birbirlerine karşı birtakım hak ve yükümlülüklerini düzenlemek olduğunu söylemek mümkündür⁷⁷.

Öncelikle belirtmek gerekir ki Incoterms kurallarının satım sözleşmeleri dışında kalan sözleşmelerde kararlaştırılması mümkün bulunmamaktadır. Zira bu kuralların yapısı ve düzenleme konuları, yalnızca mal satım sözleşmeleri uygulanabilecek şekilde tasarlanmıştır⁷⁸. Burada sözü edilen satım konu mallar ise, yalnızca teslim esas, taşınabilir, somut, maddi mallar olup, bilgisayar yazılım programı gibi fikri mülkiyet konusu olan gayrimaddi mallar ile hizmetler, keza taşınmazlar Incoterms kurallarının kapsamı dışında bulunmaktadır⁷⁹. Bu anlamda Incoterms kurallarının uluslararası mal satım sözleşmelerine uygulandığı belirtilmekle birlikte, burada mal satımı ile kastedilen her türlü satım sözleşmeleri değil, gayrimaddi mallar ve taşınmazlar dışında kalan taşınır mal satım sözleşmeleridir.

Incoterms kuralları, uluslararası ticarete mal satım sözleşmelerini kapsamına alıyor olmakla birlikte, satıcı ile alıcı arasındaki satım sözleşmesinin

⁷⁵ INCOTERMS® 2010, s.11.

⁷⁶ Doğan, s.337.

⁷⁷ Carantu ve Lapaduşi, s.99; INCOTERMS 2000, s.5; Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, s.3816.

⁷⁸ Kuyucu, s.24.

⁷⁹ Erdem, Incoterms 2000, s.188; INCOTERMS 2000, s.5; CANER, s.232.

yalnızca belli bazı yönleri ile ilgilendiğini belirtmekte fayda bulunmaktadır⁸⁰. Klasik anlamda taşınır mal satım sözleşmelerinde, sözleşmenin devamı sürecinde ve ileride ortaya çıkabilecek uyuşmazlıklarda tabi olunacak kuralları kararlaştırmak adına genel itibariyle düzenleme altına alınması gereken konular, teslim edilecek malın özellikleri ve karşılığında ödenecek bedelin tutarı, ödeme şekli, teslimin ne şekilde ve ne zaman gerçekleştirileceği, mala ilişkin hasar ve zarar riskinin geçiş anı, sözleşme uluslararası nitelikte ise ithalat ve ihracat formalitelerine kimin katlanacağı, temerrüt halleri, sözleşmenin feshedilmesi sebepleri, mülkiyetin geçiş anı, sigorta ettirme yükümlülüğü, sorumluluk doğuran durumlar, garanti, mücbir sebep haller vb. hususlardır⁸¹. Bu hususlar, tarafların sözleşmelerinde teker teker belirlenebilir ve sözleşmede belirlenmesi atlanılmış ya da özellikle belirlenmemesi tercih edilen hususlar için de, uygulama alanı doğmuşsa ve kapsamı çerçevesinde CISG kuralları⁸² ve/veya sözleşmeye uygulanacak hukuk kuralları ile ilgili konuya uygulanacak kural tespit edilmiş olur. Sözleşmede bir Incoterms kuralına atıf yapılması ise yukarıda belirtilen konuların her birinin açıklığa kavuşturulması anlamında yeterli olmayacaktır. Zira Incoterms kuralları ana olarak teslim ve hasarın geçişi olmak üzere⁸³ yalnızca, malların teslim şekli ve yerini, tarafların teslim etme ve teslim alma yükümlülüğünü, taşıma işini kimin üstleneceği ve taşıma ücretini kimin ödeyeceğini, malları yükleme ve indirme yükümlülüğünü, teslim sürecinde gerekli evrakın kim tarafından temin edileceği, malların paketlenmesi ve ambalajlanmasını, sigorta ettirme yükümlülüğünü, malların teslimine ilişkin masraflardan kimin sorumlu olacağı, malların teslimi sırasında mallara ilişkin hasar ve zarar riskine kimin katlanacağı, ithalat ve ihracata ilişkin gümrük ve sair dış ticaret formalitelerini kimin gerçekleştireceğini düzenlemektedir⁸⁴. Buradan hareketle sözleşmede Incoterms kurallarından birine atıf yapıldığında uygulama konusunda taraflara yol göstermeyen, başka bir deyişle

⁸⁰ Carantu ve Lapaduşi, s.99.

⁸¹ Şanlı ve Ekşi, Uluslararası Ticaret, ss.9 vd.

⁸² Ayrıntılı bilgi için bk. Yeşim M. Atamer, **Milletlerarası Satım Hukuku (Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması – CISG)**, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2008, ss.14 vd.

⁸³ Ülgen ve diğerleri, s. 255.

⁸⁴ Nuray Ekşi, **Milletlerarası Ticaret Hukuku**, Beta Yayınları, İstanbul, 2010, s.184-185; Şanlı ve Ekşi, Uluslararası Ticaret, ss.113 vd; Caner, ss.231-232; Erdem, Makeleler, s.228; Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, s.3816.

kapsam dışında kalan konular ise özellikle sözleşmenin sona ermesi, fesih ve ihlal halleri ile sonuçları, mülkiyetin nakli, ödeme şekli ve anı vb. hususlardır⁸⁵.

Yukarıda belirtilenlerden hareketle özetle Incoterms kurallarının iç ve dış ticarete gayrimaddi mallar dışında kalan taşınır malların satımına ilişkin sözleşmelerde tarafların teslimi ilişkin belli başlı yükümlülükleri ile hasarın geçiş anını düzenleyen kurallar olduğunu söylemek mümkündür.

2. Uygulama Alanı ve Uygulanabilirliği

Yukarıda Incoterms kurallarının hangi tür konuları kapsadığı düzenlendikten sonra bu kuralların uygulanmalarının ne zaman söz konusu olacağını, başka bir deyişle uygulanma kabiliyetini izah etmekte yarar bulunmaktadır. Bu noktada öncelikle Incoterms kurallarının yalnız uluslararası ticarete mi uygulama alanı bulduğu yoksa yabancılık unsurunun bulunmadığı iç ticarete de uygulanıp uygulanmadığına değinmek gerekir. Incoterms® 2010 düzenlenmesinde Incoterms tanımı yapılırken “mal satım sözleşmelerinde” ifadelerine yer verilmesi, “uluslararası” ibaresinin kullanımından özellikle kaçınılması⁸⁶ ve ayrıca metin içerisinde de bu kuralların hem iç hem dış satımlarda uygulanmaya elverişli olduğunun açıkça belirtilmesi dolayısıyla, Incoterms kurallarının, ulusal veya uluslararası mal satım sözleşmelerinde uygulama alanı bulunduğunu söylemek artık rahatlıkla mümkün bulunmaktadır⁸⁷. Böylece Incoterms kurallarının kapsamının yalnız uluslararası ticaretle mi sınırlı olduğu, başka bir deyişle iç ticarete uygulama imkanının bulunup bulunmadığına ilişkin tartışma, Incoterms® 2010 düzenlemesi

⁸⁵ Caner, ss.232-233; INCOTERMS 2000, s.6.

⁸⁶ INCOTERMS® 2010, s.11.

⁸⁷ “Incoterms kuralları geleneksel olarak malların ulusal sınırları aştığı milletlerarası satım sözleşmelerinde kullanılırdı. Ancak Avrupa Birliği gibi dünyanın çeşitli bölgelerinde kurulan ticaret birlikleri, değişik ülkeler arasındaki gümrük formalitelerini önemsiz hale getirdi. Dolayısıyla Incoterms® 2010, burada belirtilen terimlerin hem iç hem de milletlerarası satım sözleşmelerinde uygulanmaya elverişli olduğunu açıkça kabul eder. Bunun sonucu olarak Incoterms® 2010 kuralları, ihracat/ithalat formalitelerinin yerine getirilmesi borcunun, sadece gereken hallerde (milletlerarası satımlarda) geçerli olacağını değişik yerlerde açıkça belirtir.” INCOTERMS® 2010, s.14. Incoterms® 2010 kurallarında bu kuralların iç ticarete de kullanılabileceğinin açıkça belirtilmesi dolayısıyla bu çalışmada Incoterms kurallarının uygulanması ile alakalı olarak uluslararası ticarete yapılan her atfın iç ticareti de kapsayacak şekilde anlaşılması gerektiğini belirtmek isteriz.

ile ortadan kalkmış ve Incoterms kurallarının kapsamının iç satımları da içine alacak biçimde genişlediği kabul edilmiş bulunmaktadır⁸⁸.

Incoterms kurallarının uygulanması tamamıyla tarafların iradesine tabi bulunmaktadır; yani yukarıda belirtilen bütün koşullar bulunsa dahi taraflar aralarında akdettikleri sözleşmede herhangi bir Incoterms kuralını tayin etmezler, bir Incoterms kuralına atıf yapmazlar ise, Incoterms kurallarının onları bağlamasından ve uygulanabilirliğinin doğmasından söz edilemeyecektir⁸⁹. Incoterms kurallarının uluslararası kabul görmüş hali ile uygulanması, üç harfli Incoterms terimlerinden herhangi birinin sözleşmede geçiyor olmasına bağlıdır. Bu anlamda iki taraf arasında tam bir yeknesak uygulamayı sağlamak adına ilgili terime atıf yaparken, o terimin hangi Incoterms versiyonunda taşıdığı anlamın uygulanmak istendiği, yani hangi versiyonun kararlaştırıldığı yıl belirtilmek suretiyle belirlenmesi gerekmektedir (Incoterms® 2010, Incoterms 2000 gibi)⁹⁰. Zira Incoterms kurallarının, yukarıda izah edilen şekilde⁹¹, birbirinden farklı sekiz versiyonu bulunmakta ve yeni çıkan versiyonlar bir öncekini ortadan kaldırmamakta, kararlaştırılması halinde uygulama alanı bulabilmektedir. Dolayısıyla Incoterms terimlerinden herhangi birine atıf yapılmış ve Incoterms versiyonu belirtilmiş bir sözleşmenin yürürlüğü devam ederken yeni bir Incoterms versiyonunun çıkması halinde, taraflar sözleşmenin ilgili hükmünü bu yönde tadil etmedikçe, o sözleşme açısından atıf yapılan Incoterms kuralları uygulanmaya devam edecektir⁹². Ne var ki Incoterms® 2010'un yürürlüğe girmesinden sonra akdedilen sözleşmelerde Incoterms kurallarının hangi versiyonun uygulanacağına dair sözleşmede bir atıf yapılmaması ve yalnızca "Incoterms" şeklinde bir kullanımın tercih edilmesi halinde, Incoterms® 2010'un uygulanacağını belirtmek gerekir⁹³.

Yukarıda belirtilen şekilde Incoterms kuralları, versiyon belirtilmek suretiyle, gerek iç ticarete gerekse uluslararası ticarete, tarafların uygulanmasına

⁸⁸ Caner, s.231. Bu konuya, Incoterms® 2010 kurallarının getirdiği yeniliklerin açıklandığı üçüncü bölümde detaylı olarak yer verilmiştir.

⁸⁹ Kuyucu, s.22.

⁹⁰ INCOTERMS 2000, s.5; INCOTERMS® 2010, s.11.

⁹¹ Incoterms versiyonları, yukarıda Incoterms kurallarının tarihi gelişiminin açıklandığı II-A-2 bölümünde detaylı bir biçimde izah edilmiştir.

⁹² Doğan, s.347.

⁹³ Caner, s.258.

ilişkin olarak atıf yaptığı mal satım sözleşmelerinde uygulanabilecek ve o satım sözleşmesi açısından tayin edilen versiyon ve terime ilişkin ICC tarafından belirlenen kurallar hükümlerini doğuracaktır.

C. Yapısı, Düzenlenişi ve Kullanılma Biçimi

1. Incoterms'ün Terimleri Sınıflandırma Biçimi

Uluslararası ticarete teslim şekillerine ilişkin kuralları bir araya getiren Incoterms, bu kuralları belirli bir sistematik yapı içerisinde bir araya getirmiştir. Incoterms 1990 ve Incoterms 2000 versiyonlarında bu sınıflandırma biçimi, terimlerin ilk harfi esasına dayanmakta iken Incoterms® 2010'da ticari hayatın gerekleri ICC'yi teslimatın yapıldığı taşıma yöntemi kıstasına göre yeni bir sınıflandırma (gruplandırma) biçimi yaratma yoluna yöneltmiştir⁹⁴.

Incoterms 2000 kurallarının gruplandırmasına bakıldığında, terimlerin ilk harfine göre yapılan ve satıcı ve alıcı tarafların üstlendikleri risk esasına dayanan bir sistemin benimsendiği ve bu çerçevede terimlerin “E Grubu Terimler”, “F Grubu Terimler”, “C Grubu Terimler” ve “D Grubu Terimler” olmak üzere dört grup altında düzenlendiği görülmektedir⁹⁵. Bu gruplandırma biçiminde EXW (Ex Works – İşyerinde Teslim) teriminin yer aldığı E Grubu Terimler (*departure*), satıcının malları kendi işyerinde teslim ettiği, böylece mallara ilişkin hasar ve zarar riskinin işyerinde teslim anında alıcıya geçtiği ve bu nedenle de satıcının yükümlülüğünün en az olduğu grubu temsil etmektedir. FCA (Free Carrier – Taşıyıcıya Masrafsız), FAS (Free Alongside Ship – Gemi Doğrultusunda Masrafsız) ve FOB (Free On Board – Gemide Masrafsız) terimleri F Grubu Terimleri (*main carriage unpaid*) oluşturmakta olup, bu grupta satıcı malları alıcının belirleyeceği bir nakliye firmasına teslim eder ve söz konusu yükleme yerinde malların teslimiyle birlikte risk alıcıya geçmiş olur. C Grubu Terimler (*main carriage paid*), CFR (Cost and Freight – Mal Bedeli ve Navlun), CIF (Cost, Insurance and Freight – Mal Bedeli, Sigorta ve Navlun), CPT (Carriage Paid To –

⁹⁴ Caner, s.241.

⁹⁵ Carantu ve Lapaduşi, s.100.

Taşıma Ödenmiş Olarak) ve CIP (Carriage and Insurance Paid To – Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak) terimlerinden ibaret olup, bu grup terimlerde ana taşıma (ve bazen sigorta) masrafı satıcıya ait olmakla birlikte mallar ana taşıma aracına yüklendiği anda teslim edilir ve mallara ilişkin hasar ve zarar riski teslim anında alıcıya geçer. DAF (Delivered At Frontier – Sınırdaki Teslim), DES (Delivered Ex Ship – Gemide Teslim), DEQ (Delivered Ex Quay – Rıhtımda Teslim), DDU (Delivered Duty Unpaid – Gümrük Resmi Ödenmeksizin Teslim) ve DDP (Delivered Duty Paid – Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim) terimleri ise D Grubu Terimleri (*arrival*) oluşturmaktadır ve bu grup terimlerde ana nakliye satıcıya aittir, mallar varış yerinde teslim edilir ve mallara ilişkin risk belirlenen varış yerinde alıcıya geçer⁹⁶.

Incoterms® 2010 ile getirilen en göze çarpan değişikliklerden biri yeni versiyonda yukarıda açıklanan baş harf ile anılan ve teslim noktası ile risk geçişi sıralamasına dayanan sınıflandırma biçiminden vazgeçilmiş olmasıdır. Incoterms® 2010’da terim sayısı on üçten on bire indirilirken, grup sayısı da dörtten ikiye indirilmiştir⁹⁷. Buna göre Incoterms® 2010 sınıflandırmasında terimler, “tüm taşıma türlerini kapsayan kurallar” ve “deniz ve içsu taşımalarına özgü kurallar”dan oluşan ve taşıma aracı kıstasına dayanan iki ana grup altında düzenlenmişlerdir⁹⁸. Bu gruplandırmaya göre bütün taşıma modellerinde kullanılabilen terimler bir grup altında toplanırken, ikinci grup yalnız deniz ve içsu taşımacılığına özgü kurallara tahsis edilmiştir⁹⁹. Buna göre EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP ve DDP her taşıma türünü kapsayan birinci gruba dahilken; FAS, FOB, CFR ve CIF yalnız deniz ve içsu taşımacılığına özgü kurallar olarak ikinci grubu oluşturmaktadır¹⁰⁰. Birinci grupta düzenlenen terimler, tüm taşıma türleri için kullanılmaya uygun olmalarının yanı sıra, bir teslimat için bir veya birden fazla taşıma türünün (multimodal transport) kullanımına da izin veren terimlerdir¹⁰¹. Birleşmiş Milletler

⁹⁶ Incoterms 2000 sınıflandırmasına ilişkin açıklamalara ilişkin olarak bkz: Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, s.3817; Carantu ve Lapaduşi, ss.100-101; Erdem, Makaleler, ss.233-234.

⁹⁷ Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, s.3818.

⁹⁸ Malfliet, s.164; INCOTERMS® 2010, s.13.

⁹⁹ Caner, s.241.

¹⁰⁰ International Chamber of Commerce, “The Incoterms Rules”, <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/the-incoterms-rules/> (16.03.2013); INCOTERMS® 2010, s.13.

¹⁰¹ INCOTERMS® 2010, s.13.

Ekonomik ve Sosyal Konsey'in hazırladığı 15.01.2001 tarihli ve 19 no'lu "Codes For Mode of Transport" (Taşıma Türlerine İlişkin Kanunlar) başlıklı tavsiye metnine göre sekiz çeşit taşıma türü bulunmakta olup, bunlar deniz, içsu, demiryolu, karayolu, havayolu, sabit kurulumlar (boru hatları vb.), posta ve birden fazla taşıma türünü içeren taşımacılıktır (multimodal transport)¹⁰². Bu çerçevede ilk gruba dahil terimler, anılan taşıma yöntemlerinden herhangi birine dayalı olarak yapılan satım sözleşmelerinde kararlaştırılabilmektedir. Taşıma türü olarak multimodal transport'un kararlaştırıldığı satımlarda taşımanın bir bölümünde geminin kullanılacağı durumlarda da ilk grup terimler uygulanabilecektir¹⁰³. İkinci grup terimler ise düzenlenişleri ve içerdikleri terimler itibarıyla yalnız deniz ve içsu taşımalarında kullanılmaya elverişli terimlerdir. Nitekim bu grup terimlerde hem malların taşıyıcıya teslim edildiği yer ve malların taşıma neticesinde ulaştırıldığı nokta bir limandır ve gemide teslim edilen mallar bu gemi aracılığıyla alıcıya ulaştırılır¹⁰⁴.

Incoterms® 2010 versiyonunda, Incoterms 2000'de tercih edilen dörtlü gruplandırma sisteminin terk edilmesinin ve "tüm taşıma türlerini kapsayan kurallar / deniz ve içsu taşımalarına özgü kurallar" şeklinde bir sınıflandırmanın benimsenmesinin temelinde uzun süredir devam eden ticari uygulamaların yarattığı sorunların önüne geçme amacı yatmaktadır¹⁰⁵. Özellikle multimodal transport'un ortaya çıkması ile birlikte taşımanın bir kısmının gemi ile yapılması durumunda, yalnız deniz ve içsu taşımalarına özgü terimlerin kullanılması neticesinde birtakım sorunlar doğmuştur¹⁰⁶. Oysa Incoterms® 2010'da tüm taşıma türlerini kapsayan birinci grup terimler, multimodal transport'u içerecek şekilde düzenlenmiştir. Ayrıca son versiyon ile benimsenen sınıflandırma sistemi ile yalnız deniz ve içsu taşımalarında kullanılmak üzere formüle edilmiş kuralların, tacirler tarafından

¹⁰² UN Economic and Social Council, "Codes for Modes of Transport", Recommendation No:19, http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec19/rec19_01cf19e.pdf (16.03.2013).

¹⁰³ INCOTERMS® 2010, s.13.

¹⁰⁴ INCOTERMS® 2010, s.13.

¹⁰⁵ Burghard Piltz, "Incoterms 2010", **European Journal of Commercial Contract Law**, Vol.1, 2011, s.1.

¹⁰⁶ Malfliet, s.171.

yanlırlıkla diğler taşıma türleri için de kullanılmaya çalışılması büyük ölçüde önlenmiştir¹⁰⁷.

Bu doğrultuda Incoterms® 2010'da yukarıda belirtilen yeni sınıflandırma sisteminin tercih edilmesinin üç ana sebebinin olduğunu söylemek mümkündür: Bunların ilki, deniz taşımacılığına özgü terminolojinin diğler taşıma türlerinde kullanılmaya elverişli olmaması; ikincisi, taşımanın bir kısmının gemide geçtiğı multimodal transport veya konteynır ile taşıma sisteminde teslimatın gemi doğrultusunda değil denizden uzak bir iç noktada gerçekleşiyor olması; ve üçüncü ana sebep de uluslararası ticarete düzenlenmesi gerekli konşimento, CMR vb. belgelerin deniz taşımacılığı ile diğler taşımacılık türlerinden farklılık gösteriyor olmasıdır¹⁰⁸.

2. Incoterms'ün Terimleri Düzenleme Biçimi ve Kullanılışı

Incoterms terimleri, yukarıda izah edilen şekilde çeşitli kavramların üç harfli kısaltmasından oluşan kurallardır. Satıcı ile alıcı arasındaki satım sözleşmelerine teslim şekli klotu olarak bu kısaltmalardan biri yazılarak taraflar arasında hangi Incoterms kuralının uygulanacağı belirlenebilmektedir¹⁰⁹. Herhangi bir Incoterms kuralının sözleşmede tam ve doğru bir biçimde kararlaştırılabilmesi için ilgili terimi gösteren kısaltmanın yanına malın teslim yerinin de yazılması gerekmektedir. Incoterms® 2010'da malların teslim edileceğı nokta veya limanın en açık ve net bir biçimde yazılması gerektiğı özellikle belirtilmiştir. Zira kural olarak bu yer malın teslim edildiğı, dolayısıyla mala ilişkin hasarın satıcıdan alıcıya geçtiğı noktadır ki tam olarak belirlenmediğı zaman teslim yeri ve hasarın geçiş yerinin muğlak kalmasına yol açar ve bu durum beraberinde pek çok anlaşmazlığı doğurur. Her ne kadar Incoterms teriminin yanında belirtilen adres çoğı zaman malın teslim yerini (riskin geçiş yerini) işaret etse de CPT, CIP, CFR ve CIF teslim şekillerinde belirlenen yerin teslim yeri değil, o noktaya kadar taşıma ücretinin ödendiğı varış yeri olduğunu da belirtmek gerekir¹¹⁰. Ayrıca sözleşmede bir terimi kararlaştırırken, bu terimin pek çok versiyonu bulunan Incoterms kurallarının hangi versiyonuna

¹⁰⁷ Caner, s.242.

¹⁰⁸ Malfliet, s.177.

¹⁰⁹ Carantu ve Lapaduşı, s.100.

¹¹⁰ INCOTERMS® 2010, s.11-12.

göre yorumlanacağını belirlemek adına ilgili versiyonu da belirtmek gerekmektedir. Bu doğrultuda Incoterms® 2010’da bir terimin doğru bir biçimde kullanılış biçimine şöyle bir örnek verilebilir: “DAP Atatürk Organize Sanayi Bölgesi, No:80 Çiğli, İzmir, Türkiye (Incoterms® 2010)”¹¹¹.

Incoterms kurallarının her biri, aynı düzenlenme yöntemiyle düzenlenmiştir. Buna göre her bir terim, ICC tarafından belirlenen her iki tarafa ilişkin birtakım yükümlülükler açısından irdelenmiş, söz konusu yükümlülükler A – B kolonları altında, A Satıcı’nın yükümlülüklerini, B Alıcı’nın yükümlülüklerini gösterir şekilde, paylaştırılmıştır. Bu şekilde A1-B1, A2-B2 gibi madde numaraları altında tarafların yerine getirmeleri gereken yükümlülükleri karşılaştırmalı olarak gösteren sistem “Ayna Yöntemi” (“Mirror Method”) olarak anılmaktadır¹¹². Bu sisteme göre Incoterms kuralları ile düzenleme altına alınan hususlar, söz konusu madde başlıkları ile ifade edilmektedir. Buna göre Incoterms® 2010’da, A1-B1 satıcının/alıcının genel borçlarını, A2-B2 lisanslar, izinler, güvenliğe ilişkin gümrük işlemleri ve diğer formaliteleri, A3-B3 taşıma ve sigorta sözleşmelerini, A4-B4 teslim/tesellümü, A5-B5 hasarın geçişini, A6-B6 masrafların paylaşımını, A7-B7 alıcıya/satıcıya ihbarları, A8-B8 teslim belgesi/tesellüm kanıtını, A9-B9 kontrol, ambalajlama, işaretleme/malların muayenesini, A10-B10 bilgi sağlama yardımı ve ilgili masrafları ve bunların satıcı ile alıcı arasındaki paylaşımını düzenlemektedir¹¹³.

D. Uluslararası Ticarete Bir Yeknesaklaştırma Aracı Olarak Önemi ve İşlevi

Yukarıda birinci bölümde detaylı olarak izah edildiği üzere uluslararası ticarete, birbirinden farklı hukuk kurallarına tabi kişiler açısından yeknesak hukuk kuralları getirilmesi büyük önem arz etmekte ve bir örnek kurallar içerisinde yer alan Incoterms kuralları, hukukun yeknesaklaştırılması amacı açısından önemli bir araç olarak hizmet etmektedir¹¹⁴.

¹¹¹ INCOTERMS® 2010, s.11-12.

¹¹² Erdem, Makaleler, s.235.

¹¹³ Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, ss.3816-1817; INCOTERMS® 2010, ss.16 vd.

¹¹⁴ Oğuz, ss.23-24.

Uluslararası ticarete teslim şekillerinin kullanılmaya başlandığı ilk dönemlerde, bu terimlere yüklenen anlamların bölgeden bölgeye ve iş dalına göre farklılık göstermesi nedeniyle birörnekliliği sağlamak adına yapılan çalışmalardan ICC'nin Incoterms kurallarının, bu alanda ticaret hayatında karşılaşılan sorunlara en iyi cevap veren, taraflar arasındaki yükümlülükleri en net biçimde izah eden ve bu çerçevede en yaygın olarak kullanılan yeknesaklaştırma aracı olarak kabul edilmeleri mümkündür¹¹⁵. Her ne kadar Incoterms'ün son versiyonlarının çıkarıldığı dönemlerde dahi dünyada Incoterms kurallarının dışında bazı bölgelerde benimsenen ve farklı anlam ve yorumların yüklendiği ticari terimler bulunsa da (Amerika'da uygulanan RAFTD 1941 – Revised American Foreign Trade Definition gibi), son yıllarda bu konuda karışıklığı gidermek ve tam bir yeknesaklık sağlamak adına bu terimleri kullanan şirketlere de Incoterms kurallarını tercih etmeleri önerilmektedir¹¹⁶.

Ticari uygulamalara bakıldığında tacirlerin uzun süren sözleşme müzakerelerinden kaçındıkları, geniş kapsamlı sözleşmeler üzerinde görüşmek yerine Incoterms kurallarına atıf yapmak suretiyle masraf, teslim yeri, hasarın geçişi, sigorta, belgeler, gümrük formaliteleri gibi pek çok önemli konuyu çözüme kavuşturmak yolunu tercih ettikleri görülmektedir. Bu durum bir tacirin işini büyük oranda kolaylaştırmaktadır¹¹⁷. Örneğin taraflar aralarında CIF teriminin Incoterms® 2010 kurallarındaki anlamı ile geçerli olacağını kararlaştırdıklarında, hem satıcı hem alıcı kendi yükümlülüklerini bilecek, belirsizlik ortadan kalkacak ve böylece yorum farklılıklarından doğabilecek zaman, para ve emek kaybının önüne geçilmiş olacaktır¹¹⁸. Dünyanın iki farklı ucundan iki tacirin aralarındaki satım sözleşmelerinde belirledikleri üç harfli bir terime, dünyaca kabul görmüş Incoterms vasıtasıyla aynı anlamı yükleyebilmeleri sayesinde, bir satım sözleşmesinin esaslı unsurlarından pek çoğunun açıklığa kavuşturulması, modern ticaret hayatının gereksinim duyduğu hız açısından büyük avantaj sağlamaktadır.

¹¹⁵ Caner, s.226.

¹¹⁶ Carantu ve Lapaduşi, ss.99, 108.

¹¹⁷ Malfliet, s.163.

¹¹⁸ Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, s.3816; INCOTERMS 2000, s.5.

İKİNCİ BÖLÜM

INCOTERMS® 2010 TERİMLERİNİN MUKAYESELİ ANALİZİ

D) TÜM TAŞIMA TÜRLERİNİ KAPSAYAN KURALLAR

A. EXW (Ex Works - İşyerinde Teslim)

1. Genel Açıklama

Tüm taşımacılık türlerini kapsayan terimler arasında ilk yer verilen Incoterms kuralı Ex Works (EXW)'tür. Her taşıma türü için kullanılmaya elverişli olan EXW, "İşyerinde Teslim" anlamına gelir ve gerek 2000 gerekse 2010 versiyonuna göre Incoterms terimleri arasında satıcının yükümlülüğünün ve riskinin en az olduğu teslim şeklidir¹¹⁹. Zira bu teslim şeklinde satıcı, malları kendi mahallinde veya fabrika, işyeri, depo gibi ismen belirtilmiş başka bir bölgesinde, taşıma için tayin edilen araca yükleme ve ihracat formalitelerini yerine getirme yükümlülüğü olmaksızın, alıcının tasarrufuna bırakmakla teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olur ve satıcıya ait olan mallara ilişkin hasar ve zarar riski bu andan itibaren alıcıya geçer¹²⁰. Bu çerçevede Incoterms terimleri arasında ihracat gümrük vb. formalitelerinin alıcıya yüklendiği tek teslim şekli EXW'tür¹²¹.

EXW, taraflar arasındaki satım müzakerelerinde satıcı tarafın güçlü olduğu pazarlarda veyahut alıcının satıcının ülkesinde kurduğu temaslar ile başka müşterilere mal sağladığı satışlarda kullanılmaktadır¹²². Bununla birlikte esasen satıcının yerine getirmesi her iki taraf açısından da daha elverişli ve kolay olacak

¹¹⁹ INCOTERMS 2000, s.27; INCOTERMS® 2010, s.21; Erdem, Makaleler, s.233; Neil Gary Oberman, "Transfer of Risk From Seller To Buyer In International Commercial Contracts: A Comparative Analysis of Risk Allocation Under the CISG, UCC and INCOTERMS", **Institute of International Commercial Law**, 1997, s.47, <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/thesis/Oberman.html> (24.03.2013); Malfliet, s.165; Dennis Salvey, "Foreign Trade Regulations 15 CFR Part 30, INCOTERMS and Routed Transactions", (Ed. Tracy Lenok), **Managing Imports & Exports**, Cilt:1, Sayı:28, 2011, s.2.

¹²⁰ INCOTERMS® 2010, s.21; Carantu ve Lapaduşi, ss.99, 100; Roberto Bergami, "INCOTERMS® 2010: What You Need to Know for Smooth Trading", (Ed. Charles Pauka), **MHD Supply Chain Solutions**, 2011, (Smooth Trading), s.40.

¹²¹ "In both 13 Incoterms of 2000 and 11 Incoterms of 2010 the only thet truly allows for the buyer to control the export clearance process is ExWorks" Salvey, s.2.

¹²² Doğan, s.356.

olan yükleme ve ihracat gümrük yükümlülüklerinin alıcıya bırakılması nedeniyle bu terim uygulamada genellikle tercih edilmeyen bir terimdir¹²³. Zira malın özelliklerine en iyi şekilde vakıf olan ihracatçı yerine yüklemeyi ithalatçının yapması malın sorunsuz bir şekilde yola çıkması anlamında sakınca yaratabileceği gibi; ihracatçının ülkesindeki gümrük mevzuatına yabancı olan ithalatçının gümrük formalitelerini layıkıyla yerine getirmesi de bir hayli zor olacaktır. Mevzuat gereği veya fiziki imkânsızlık nedeniyle tüm masraflar ve risk ithalatçıya ait olmak üzere gümrük formalitelerini salt yardım amaçlı ihracatçının yerine getirdiği durumlarda dahi bu durumda ihracatçının ülkesinde resmi makamlara karşı sorumlu olacak olan ihracatçı olacağından, uluslararası ticarete tacirler, EXW teslim şeklinden genellikle uzak durmaya çalışmakta¹²⁴ ve bunun yerine “FCA *Satıcının İşyeri*” teslim şeklini kullanmayı tercih etmektedirler ki Incoterms 2010 da satıcının malların yüklenmesi açısından daha uygun konumda bulunduğu durumlarda FCA kuralının daha uygun olacağını açıkça belirtmektedir¹²⁵.

Buradan hareketle Incoterms 2000’den farklı olarak 2010 versiyonunda ICC, açıkça, alıcının ihracat için gerekli gümrükleme işlemlerini yerine getiremediği hallerde bu terimin kullanılmaması gerektiğini tavsiye etmiştir¹²⁶. Bu nedenle EXW terimine, gümrük formalitelerinin söz konusu olmadığı iç ticarete, veya mesafenin kısa olduğu satışlara ilişkin uluslararası ticarete daha fazla rastlanılmaktadır¹²⁷.

¹²³ Frank Reynolds, “Importing Best Practices: How to Choose Best Incoterms From Buyer’s Perspective”, (Ed. Tracy Lenok), **Managing Imports & Exports**, 2005, Cilt:5, Sayı:5, 2005, (Importing Best Practices), s.10.

¹²⁴ Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, ss.3822-3823.

¹²⁵ Malfliet, s.165; INCOTERMS® 2010, s.21.

¹²⁶ INCOTERMS® 2010, s.21.

¹²⁷ Doğan, s.356; INCOTERMS® 2010, s.22.

2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme

a. Tarafların Genel Borçları

EXW teslim şekline ilişkin olarak Incoterms® 2010'da satıcı ve alıcının yükümlülükleri, yukarıda izah edilen ayna sistemi uyarınca karşılıklı düzenlenmiş olup A1 – B1 bölümü uyarınca satıcının en temel yükümlülüğü alıcı ile aralarındaki satım sözleşmesine uygun olarak malları, malların satılmasına ilişkin faturayı ve diğer uygunluk kanıtlarını sağlamak iken; alıcının en temel borcu ise satım bedelini ödemektir¹²⁸. Klasik anlamda bir satım ilişkisinde olduğu gibi mal tedariki ve satım konusu mala ilişkin semenin ödenmesi, Incoterms anlamında da tarafların karşılıklı borçlarını teşkil etmektedir.

Yukarıda belirtildiği üzere satıcının, mal tedarikinin yanı sıra malların satışının yapıldığını ve teslim edildiğini gösteren birtakım belgeler de ibraz etmesi gerekmektedir. Sözleşme konusu malın türü, miktarı, bedeli, tarihi vb. bilgileri içeren ticari faturalar¹²⁹ ile sözleşmede kararlaştırılan konşimento vb. diğer belgeler bu kapsamdadır. Satıcı ve alıcının genel borçlarında Incoterms 2000 ile 2010 arasında önemli bir fark bulunmamakla birlikte söz konusu belgelerin sağlanması anlamında elektronik veri değişimi (Electronic Data Interchange, EDI) sisteminin kullanılmasına ilişkin olarak 2010 versiyonunda birtakım yeni düzenlemeler getirilmiştir. Buna göre EXW teslim şekline ilişkin olarak A1 ve B1 maddelerinde, taraflarca anlaşılması halinde veya mutad olması durumunda, A1-A10 ve B1-B10 düzenlemeleri içerisinde taraflarca düzenleneceği belirtilen herhangi bir belgenin muadili elektronik bir kayıt veya sürecin kağıda dayalı belge ile aynı hukuki etkiyi doğuracağı belirtilmiştir¹³⁰. Burada Incoterms 2000 düzenlemesine göre yeni olan, tarafların kendi aralarında elektronik kayıtların kağıda dayalı belgelerle aynı etkiyi doğuracağını kararlaştırmadığı durumlarda dahi, o alandaki mutad uygulamanın,

¹²⁸ INCOTERMS® 2010, ss.22-23.

¹²⁹ Arkan, s.144.

¹³⁰ INCOTERMS® 2010, s.22-23. Incoterms® 2010 metni içerisinde bütün terimlerin A1 ve B1 maddelerinde, elektronik veri transferine ilişkin olarak aynı maddeye yer verilmiş olduğundan, diğer terimlerde bu konuya ilişkin olarak yapılacak açıklamalarda bu kısma atıfta bulunmakla yetinilecektir.

başka bir deyişle örf-adet kurallarının gerektirmesi halinde elektronik belgelerin bu etkiyi doğurabileceğinin düzenlenmiş olmasıdır¹³¹. Ayrıca 2010 düzenlemesi ile söz konusu elektronik belgelerin kağıt dokümanlarla birebir aynı etkiyi doğuracağı açık bir dille ifade edilmiştir.

b. Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin Gümrük İşlemleri ve Diğer Formaliteler

EXW teriminin en temel özelliği olarak yukarıda açıklanmış olan ihracat ve ithalat gümrük formalitelerini yerine getirme yükümlülüğünün alıcıya ait olması kuralı, Incoterms® 2010 düzenlemesinde rehber açıklamada değinilmesinin yanı sıra esasen tarafların yükümlülüklerinin düzenlendiği A2 / B2 maddelerinde düzenlenmiştir (Incoterms 2000 düzenlemesinde de konu paralel bir şekilde düzenlenmiştir). Buna göre, tüm masrafları ve riski kendisine ait olmak üzere alıcı, her türlü ihracat/ithalat izni ile diğer resmi izinleri almak ve gümrük işlemlerini yerine getirmekle yükümlüdür¹³².

Her ne kadar bu konuya ilişkin yükümlülük alıcıya ait olsa da kendi ülkesinde ihraç formalitelerini daha iyi biliyor olması düşüncesiyle¹³³ A2 maddesi ile satıcıya da alıcının talebi halinde, yine hasar riski ile masraflar alıcıda kalmaya devam etmekle birlikte, ihraç izin ve formalitelerinin yerine getirilmesi konusunda yardımda bulunma ödevi getirilmiş ve ayrıca bu kapsamda elinde bulunan ve güvenlik için gerekli bilgileri alıcıya vermesi gerektiği şeklinde bir düzenlemeye yer verilmiştir¹³⁴.

c. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri

Taşıma ve sigorta, uluslararası ticaretin çok önemli bir bölümünü teşkil etmektedir. Zira malın bir ülkenin sınırlarından çıkıp başka bir ülke sınırlarına girmesi bağlamında taşıma konusu gündeme gelmekte ve mallar, kararlaştırılan

¹³¹ Caner, s.255.

¹³² INCOTERMS® 2010, ss.22-23.

¹³³ Kuyucu, s.58.

¹³⁴ INCOTERMS® 2010, ss.22-23; INCOTERMS 2000, s.21.

terime göre, satıcı veya alıcının ayrıca sözleşme imzaladığı taşıyıcıya teslim edilmektedir. Aynı şekilde uluslararası ticaretin işleyişi de her aşamada sigortanın gerekli olduğunu gözler önüne sermektedir¹³⁵.

EXW teslim şeklinde ne satıcının ne de alıcının diğer tarafa karşı taşıma sözleşmesi veya sigorta sözleşmesi ile ilgili bir mecburiyeti bulunmamaktadır¹³⁶. Satıcının malları kendi işyerinde teslim ettiği anda bütün yükümlülüğü sona ermiş olduğundan esasen taşıma veya sigorta ile bir ilişkisi bulunmamaktadır. Bu anlamda satıcının, F ve C grubu terimlerden farklı olarak taşıma hazırlıklarına yardım zorunluluğu da bulunmamaktadır (Taraflar arasında akdedilen satım sözleşmesinde, risk alıcıda kalmak kaydıyla, satıcının malın taşıma aracına yüklenmesine yardımcı olmasına ilişkin hüküm konulması hali saklıdır)¹³⁷.

Sigorta sözleşmesi akdedilmesi konusunda EXW terimi için taraflara herhangi bir yükümlülük getirilmemiş olsa dahi Incoterms terimleri içerisinde ayrı bir alt başlık altında (A3-B3) sigorta konusunun düzenlenmiş olması 2010 versiyonunun getirdiği bir yeniliktir¹³⁸. 2010 versiyonunun Enstitü Kargo Kuralları (Institute Cargo Clauses) dikkate alınarak hazırlanan söz konusu alt maddelerinde yer alan sigorta düzenlemelerinde yalnız CIF ve CIP terimleri için açıkça sigorta sözleşmesi yapma yükümlülüğü getirilmiş olup; diğer terimlerde ise (bazılarında satıcı için, bazılarında ise alıcı için) yalnızca talebi halinde diğer tarafa, masraf ve zarar riski ona ait olmak üzere, sigorta yaptırabilmesi için gerekli bilgileri sağlama yükümlülüğü getirilmiştir¹³⁹. Sözleşmenin diğer tarafına ihtiyaç duyduğu konularda bilgi sağlama yükümlülüğü Incoterms 2000’de A10-B10 maddeleri altında genel bir yükümlülük olarak düzenlenmişken 2010’da spesifik olarak sigorta konusunda açıkça bir düzenlemeye yer verilmiştir¹⁴⁰. Son olarak hem 2000 hem 2010 versiyonu açısından ortak olarak söylenebilir ki herhangi bir tarafa açıkça sigorta

¹³⁵ CANER, s.256.

¹³⁶ INCOTERMS® 2010, ss.22-23.

¹³⁷ Jan Ramberg, **ICC Guide to Incoterms® 2000**, Understanding and Practical Use, ICC No:620, 1999 (ICC Guide to Incoterms 2000), s.54.

¹³⁸ Caner, s.256.

¹³⁹ INCOTERMS® 2010, s.14, 22.

¹⁴⁰ INCOTERMS 2000, s.30, INCOTERMS® 2010, s.14-15.

yaptırma yükümlülüğünün getirilmemiş olması, tarafların ihtiyaç duymaları halinde sigorta sözleşmesi akdetmelerini engellememektedir¹⁴¹.

d. Teslim ve Tesellüm

Incoterms metinlerinde düzenlenen şüphesiz en önemli konu, teslim ile ilişkin hükümlerdir. Zira Incoterms'ün temel amacı, mal satımlarında malın alıcıya ne zaman teslim edilmiş olduğu ve mala ilişkin hasar ve yararın satıcıdan alıcıya ne zaman geçmiş olduğunu belirlemek; ve bu doğrultuda taraflar arasında söz konusu anların tespit edilmesinden doğacak ihtilafları ortadan kaldırmaktır¹⁴².

Incoterms metninin A4-B4 maddelerinde yer alan teslim – tesellüm hükümleri, malların alıcıya ne şekilde teslim edileceğini ve alıcı tarafından ne surette teslim alınacağını düzenleme altına almaktadır. Buna göre satıcı ve alıcı, aralarındaki sözleşmede satıcının malları alıcının tasarrufuna bırakacağı bir teslim yeri ve zamanı kararlaştırmış olmalıdırlar ki EXW teslim şeklinde bu yer satıcının işyeri, deposu, fabrikası vb. bir yerdir ve satıcının sözleşmesel yükümlülüğünü yerine getirmiş sayılması için söz konusu noktada ve zamanda malı taşıma aracına yükleme yükümlülüğü olmaksızın, alıcıya teslim etmesi gerekmektedir¹⁴³. Her ne kadar 2010 düzenlemesinde Incoterms genel açıklamalar metninde, belirlenen terimin yanında teslim yerini gösteren adresin açık bir şekilde belirtilmesi gerektiği düzenlenmiş¹⁴⁴ ise de yine 2010 versiyonuna ilişkin EXW düzenlemesinde, teslimin yapılacağı açık bir noktanın gösterilmemiş olması halinde satıcının kendisine en uygun noktayı seçerek teslimatı o noktada yapabileceği belirtilmiştir¹⁴⁵.

e. Hasarın Geçiş

A5-B5 maddeleri altında düzenlenen hasarın geçiş hükümleri, A4-B4 maddeleri altında düzenlenen teslim hükümleri ile birebir bağlantılı bulunmaktadır. Zira Incoterms® 2010'da, 2000 versiyonunda olduğu gibi, hasarın geçiş

¹⁴¹ Erdem, Incoterms 2000, s.193.

¹⁴² Doğan, s.337.

¹⁴³ INCOTERMS® 2010, s.21.

¹⁴⁴ Bkz yuk.: Birinci Bölüm, II, D, 2, s. 34.

¹⁴⁵ INCOTERMS® 2010, s.22.

maddesinde, A4 uyarında teslimatın yapıldığı an, mallara ilişkin hasar ve zarar riskine katlanma yükümlülüğünün satıcıdan alıcıya geçtiği an olarak kabul edilmiştir¹⁴⁶. Ne var ki teslimatın yapılması ile birlikte hasar riski alıcıya geçmiş olsa da satıcı, riskin geçtiği andan sonra, satıcının malı satım sözleşmesinde taahhüt ettiği koşullara aykırı bir şekilde teslim etmiş olması dolayısıyla ortaya çıkan hasar veya zararlara da katlanacaktır¹⁴⁷.

Alıcı açısından B5 maddesinde düzenlenen hasarın geçiş anı ise, Incoterms'ün ayna sistemi uyarınca satıcının mal üzerindeki sorumluluğunun sona erdiği teslim anıdır. B5 maddesinde özel olarak düzenlenen bir diğer husus ise alıcının, sözleşmede malları teslim zamanını belirleme yetkisinin kendisine bırakıldığı durumlarda teslim tarihini satıcıya bildirmemesi halidir ki bu durumda satıcı malları ferden belirlemiş ise, teslimat fiilen yapılmamış olsa dahi kararlaştırılan sürenin sonundan itibaren mallara ilişkin hasar ve zarar riski alıcıya geçer¹⁴⁸. Bu çerçevede satıcı, malı sözleşmeye uygun olarak alıcının teslim alması için hazır ettiği anda, alıcı teslim almamış olsa dahi mala ilişkin hasarı üstlenmiş olur¹⁴⁹. Bununla birlikte alıcının malları belirlenen tarihte teslim almaması veya ihbar yükümlülüğünü yerine getirmemesi kendi kusurundan kaynaklanmıyor ise riskin bu şekilde teslim edilmeden alıcıya geçmesinden söz edilemeyecektir¹⁵⁰.

f. Masrafların Paylaşımı

EXW A6-B6 maddeleri, satım sırasında ortaya çıkan masrafların satıcı ve alıcı tarafından ne surette paylaşılacağını düzenlemektedir. Esasen bu husus da, hasarın geçişi maddesinde olduğu gibi, A4-B4 maddelerinde düzenlenen teslim konusu ile birebir bağlantılı bulunmaktadır. Zira A6 maddesi uyarınca, B6'da açıkça alıcının ödeyeceği belirtilen masraflar dışında, A4'e göre gerçekleştirilen teslim anına kadarki masraflar satıcıya aittir¹⁵¹.

¹⁴⁶ INCOTERMS® 2010, s.24-25.

¹⁴⁷ Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, s.71.

¹⁴⁸ INCOTERMS® 2010, s.24-25.

¹⁴⁹ Caner, s.237.

¹⁵⁰ Kuyucu, s.65.

¹⁵¹ INCOTERMS® 2010, s.24.

Alıcının üstlendiği masraflar ise B6 maddesinde detaylı bir biçimde sıralanmıştır. Buna göre alıcı, malları A4 uyarınca teslim aldığı andan itibaren doğacak bütün masraflara katlanmalıdır¹⁵². Bunun dışında alıcı, yukarıda hasarın geçişi maddesiyle ilgili olarak belirtilen şekilde, malları kararlaştırılan teslim zamanında teslim almazsa ya da teslim tarihi konusunda gerekli ihbarı satıcıya göndermezse, mallar ferdileştirilmiş olmak kaydıyla, bu nedenle satıcı tarafından katlanılan bütün ek masrafları satıcıya ödemek zorundadır¹⁵³. Alıcı ayrıca uygulandığı ölçüde¹⁵⁴, ihracat ile ilgili vergi, resim, harç vb masrafları ödemeli ve satıcının A2 maddesine göre kendisine yaptığı masrafları da karşılamalıdır¹⁵⁵.

g. İhbarda Bulunma Yükümlülüğü

Satıcı açısından alıcıya, alıcı açısından satıcıya ihbarda bulunma yükümlülükleri, A7-B7 maddeleri altında düzenlenmiştir. Buna göre satıcının malları kendi mahallinde hazır edeceği ve bu surette teslim edeceği yeri ve zamanı alıcıya yeteri kadar önceden bildirmesi gerekmektedir¹⁵⁶. Satıcı bu bildirimde bulunmadıkça alıcının malı teslim alması mümkün olamayacağından, satıcının bildirim yükümlülüğünü yerine getirmemesi, her ne kadar bu konuda Incoterms metninde açık bir düzenlemeye yer verilmemiş olsa da, sözleşmeye aykırılığın neticelerini doğuracaktır¹⁵⁷. Aynı şekilde malın teslim edileceği yer ve zamanı belirleme yetkisinin alıcıya verildiği durumlarda, aynı şekilde ihbarda bulunma yükümlülüğü alıcıya ait olacaktır¹⁵⁸. Alıcının bu yükümlülüğünü yerine getirmemesinin yaptırımı ise yukarıda belirtildiği üzere B5 ve B6 maddeleri altında

¹⁵² INCOTERMS® 2010, s.25.

¹⁵³ Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, s.75; INCOTERMS® 2010, s.25.

¹⁵⁴ Incoterms metinlerinde kullanılan bu tabir, mevzuatın veya uygulamanın gerektirdiği durumlarda, gerekli olduğu ölçüde anlamlarına gelecek şekilde kullanılmaktadır.

¹⁵⁵ INCOTERMS® 2010, s.25.

¹⁵⁶ INCOTERMS® 2010, s.24.

¹⁵⁷ Jan Ramberg, "CISG and INCOTERMS 2000 in Connection With International Commercial Transactions", (Ed. Camilla Anderson ve Ulrich Schroeter), **Sharing International Commercial Law across National Boundaries: Festschrift for Albert H. Kritzer on the Occasion of his Eithieth Birthday**, 2008, (CISG and INCOTERMS 2000), s.400; Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, s.71.

¹⁵⁸ INCOTERMS® 2010, s.25.

düzenlenmiş olup; bu durumda alıcı mal üzerindeki hasar riskini ve teslim ilişkisi masrafları yüklenmiş olacaktır.

h. Teslim Belgesi ve Tesellüm Kanıtı

Sözleşmeye uygun malı yalnızca alıcının teslim alması için hazır etme yükümlülüğü bulunan satıcının A8 maddesi uyarınca alıcıya herhangi bir şekilde teslim belgesi sunma mecburiyeti bulunmamaktadır; buna mukabil alıcı, B8 maddesi uyarınca, sözleşmeye konu malları teslim aldığına ilişkin bir “tesellüm kanıtı” sunmakla yükümlüdür¹⁵⁹. Alıcı tarafından bu anlamda satıcıya sunulacak belgeler, ifanın sözleşmeye uygun bir şekilde gerçekleştirildiği hususunda delil teşkil edecektir.

i. Satıcının Kontrol, Ambalajlama, İşaretleme Yükümlülüğü ile Alıcının Muayene Yükümlülüğü

A4 maddesi uyarınca malların satıcının mahallinde teslim edilmesi anına kadar malların teslimine ilişkin yükümlülükler satıcıya ait olduğundan, teslim öncesi yapılması gereken ölçüm, sayım, tartım, kalite kontrol vb. kontrol işlemleri ile malın alıcı tarafından bildirilen taşıma koşullarına, niteliklerine ve ihrac formalitelerine uygun olarak ambalajlanması (malın ambalajsız taşınmasının mutad olduğu haller saklıdır) ve gönderilecek ambalajların işaretlenmesi yükümlülüğü de satıcı tarafa ait bulunmaktadır (A9)¹⁶⁰.

Malın, A4 gereğince yüklenmesi yükümlülüğü alıcıya ait olduğundan yükleme öncesi denetlenmesi gereken malın muayene edilmesi yükümlülüğü alıcıya aittir¹⁶¹. B9 düzenlemesi gereğince söz konusu muayene yükümlülüğünün kapsamına, ihrac ülkesinin gümrük vb. resmi makamlarının talep ettiği muayene masraflarına katlanma yükümü de girmektedir¹⁶².

¹⁵⁹ INCOTERMS® 2010, ss.24-25.

¹⁶⁰ INCOTERMS® 2010, s.26.

¹⁶¹ Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, s.75.

¹⁶² INCOTERMS® 2010, s.27.

j. Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar

Incoterms® 2010 düzenlemesinde A3 maddesi altında sigorta konusunda getirilmiş olan bilgi sağlama yardımı, Incoterms 2000 düzenlemesine paralel olarak¹⁶³ diğer konuları da kapsayacak şekilde geniş bir biçimde A10-B10 maddelerinde düzenleme altına alınmıştır. Buna göre alıcı, EXW terimi altında ihracat formaliteleri dâhil malların varması anına kadarki pek çok yükümlülüğü üstlenmiş olduğundan, satıcı, alıcının bu yükümlülüklerini ifasında kendisinde bulunan bilgi ve belgeler aracılığıyla ona yardımcı olmalıdır. A10 maddesinde bu husus, malların nihai varış noktasına taşınması, ithali, ihracı, güvenliği vb. konularda satıcının alıcıya bilgi ve belge sağlaması veya bunlara ulaşması için ona yardımcı olması gerektiği şeklinde düzenlenmiş ve bunun için satıcı tarafından yapılması gereken tüm masrafların alıcıya ait olduğu açıkça belirtilmiştir¹⁶⁴. Bu konuya ilişkin olarak B10 maddesinde alıcı için getirilmiş olan yükümlülük ise satıcının bu nedenle yaptığı masrafları ödemenin yanısıra satıcının A10’da belirtilen bilgi sağlama yükümlülüğünü yerine getirebilmesi için gerekli olan güvenliğe dair bilgilerin sağlanması yükümlülüğüdür¹⁶⁵.

B. FCA (Free Carrier - Taşıyıcıya Masrafsız)

1. Genel Açıklama

Incoterms 2010 sınıflandırmasına göre tüm taşımacılık türlerine uygun ikinci terim ve Incoterms 2000 sınıflandırmasına göre ilk F grubu terim, FCA’dır. Incoterms 2000 sınıflandırmasında F grubu terimler, ana taşıma ücretinin satıcı tarafından ödenmediği *main carriage unpaid* terimler olup, daha ziyade geniş ithalat hacmine sahip ve bu doğrultuda düşük ücretli navlun imkanı bulunan alıcılar tarafından tercih edilmektedirler¹⁶⁶. Incoterms 2000 düzenlemesine göre F grubu terimler olan FCA, FAS ve FOB terimlerinin arasında satıcının yükümlülüğünün en

¹⁶³ INCOTERMS 2000, s.30.

¹⁶⁴ INCOTERMS® 2010, s.26.

¹⁶⁵ INCOTERMS® 2010, s.27.

¹⁶⁶ Reynolds, Importing Best Practices, s.10.

az olduğu terim FCA’dır¹⁶⁷. F grubu terimler arasında yer alan FOR (Free on Rail), FOT (Free on Truck), FOA (Free on Airport) gibi terimler ise 1990 versiyonu ile Incoterms terimleri arasından çıkarılmış ve FCA terimine dahil edilmiştir¹⁶⁸.

FCA terimi, multimodal transport dahil her taşımacılık türüne uygun bir teslim şekli olup; satıcı tarafın malları kendi işyerinde veya tayin edilen başka bir yerde, alıcının görevlendirdiği taşıyıcıya veyahut başka bir kişiye teslim etmesini ve bu noktada hasar ve zarar riskinin alıcıya geçmesini ifade eder¹⁶⁹. Bu anlamda teslim şeklinin adının “Taşıyıcıya Masrafsız” olması, satıcının malı taşıyıcıya teslim etmesinden ve ana taşıma masrafına alıcının katlanmasından gelmektedir. Mal taşıyıcıya satıcının işyerinde teslim edildiğinde, nakliye senedinde (“waybill”), gönderen (“shipper”) olarak satıcının adı yazarken, satıcının işyeri dışında bir yer kararlaştırıldığında ise satıcı kendi taşıma aracında malı boşaltmaya hazır bir biçimde taşıyıcıya teslim edecek ve bu durumda nakliye senedinde gönderen olarak alıcının adı yazılı olacaktır¹⁷⁰. FCA teriminin EXW teriminden olan en önemli farklılığı ise ihracat gümrük formalitelerinin satıcı tarafından karşılanacağını belirtilmiş olmasıdır¹⁷¹.

2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme

a. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Genel Borçları

FCA teriminde A1-B1 maddelerinde “satıcının genel borçları” ve “alıcının genel borçları” başlıkları altında düzenlenen konu, tıpkı EXW teriminde olduğu gibi, satıcıya ait olan malları, faturayı ve diğer uygunluk kanıtlarını sağlama yükümlülüğü ile alıcıya ait olan mallara ilişkin satım bedelini ödeme

¹⁶⁷ INCOTERMS 2000, s.33 vd.

¹⁶⁸ Abdurrahman Özalp “ICC INCOTERMS® 2010”, *Legal Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi*, Cilt:1, Sayı:1, 2012, s.4.

¹⁶⁹ INCOTERMS® 2010, s.29.

¹⁷⁰ Malfliet, s.165.

¹⁷¹ Malfliet, s.165; INCOTERMS® 2010, s.29.

yükümlülüğüdür¹⁷². Aynı şekilde EXW teriminde belirtilen şekilde, belgelerin elektronik ortamda da düzenlenebileceği hususu FCA’da da tekrar edilmiştir¹⁷³.

FCA teriminin A1 bölümüyle alakalı olarak EXW’ten ayrılan yönü, satıcıya ait olan malları sağlama yükümlülüğünün alıcıya karşı gerçekleştirileceği noktadır; zira aşağıda teslim ilişkine ilişkin hükümlerde izah edileceği gibi, malların teslim şekli FCA’da EXW’e nazaran farklılık göstermektedir¹⁷⁴.

b. Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin Gümrük İşlemleri ve Diğer Formaliteler

Yukarıda belirtildiği üzere ihracat gümrük formalitelerinin alıcıya ait olduğu tek Incoterms terimi EXW olup, FCA teriminde (ve diğer bütün terimlerde), gerekli olduğu ve uygulandığı ölçüde, malların ihracı için gerekli olan her türlü izin, lisans vb. gümrük işlemleri ile diğer formaliteleri, masraflar ve risk kendisine ait olmak üzere, satıcı yerine getirmekle yükümlüdür (A2)¹⁷⁵. Buna göre ihracat ülkesinde malların ihracıyla alakalı olarak herhangi bir kısıtlamanın veya yasağın söz konusu olması halinde, sözleşmede bu konuda bir kurtarma kızı bulunmadıkça, başka bir deyişle ulusal düzenlemelerden kaynaklanan yasaklılık hallerinin satıcının sorumluluğunu gerektirmeyeceği belirtilmedikçe, satıcı tarafın üstlendiği edimi bu nedenle yerine getirmemesi onun sözleşmeye aykırı davranışı olarak kabul edilecek ve satıcı bu durum için öngörülen yaptırımlara katlanacaktır¹⁷⁶.

FCA teriminde B2 maddesi altında, malın ithal edilmesine veya başka bir ülkeden transit geçişine ilişkin izin, lisans, güvenliğe ilişkin gümrük işlemlerini tamamlama yükümlülüğü alıcıya bırakılmıştır¹⁷⁷.

¹⁷² INCOTERMS® 2010, s.30-31.

¹⁷³ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, A, 2, a.

¹⁷⁴ Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, s.78.

¹⁷⁵ INCOTERMS® 2010, s.30.

¹⁷⁶ Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, s.79.

¹⁷⁷ INCOTERMS® 2010, s.31.

c. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri

FCA teslim şeklinde satıcının malları teslim ettiği nokta, taşıma sözleşmesinin kimin yükümlülüğünde olduğu sorusunun cevabını da belirler niteliktedir. Zira FCA'ya göre satıcı malları A4 hükmü uyarınca belirlenen yerde (işyerinde veya belirlenen mahalde) teslim ettikten sonra malın alıcıya ulaştırılmasını gerçekleştirecek taşıyıcı ile sözleşmeyi akdetme yükümlülüğü ve buna ilişkin her türlü masraf alıcıya ait bulunmaktadır¹⁷⁸. Bununla birlikte, A3-B3 maddelerinde de açıkça belirtildiği gibi, ticari teamül bulunması halinde, alıcının aksi yönde talimat vermemiş olması durumunda veya alıcının talebi üzerine, masraflar ile hasar ve zarar riski alıcıya ait olmak üzere taşıma işini satıcı organize edebilir¹⁷⁹. Şüphesiz satıcı her halükarda taşıma sözleşmesini akdetmeyi reddedebilir; yalnız bu durumda satıcının alıcıya derhal bildirimde bulunma yükümlülüğü bulunmaktadır¹⁸⁰; aksi halde alıcının, söz konusu bildirimin yapılmamış olması nedeniyle uğradığı zararları tazmin etmek zorunda kalır¹⁸¹. Burada sözü edilen taşımanın, teslim yeri ile varma yeri arasındaki ana taşıma olduğunu belirtmekte fayda bulunmaktadır; zira malların teslim yerine kadar taşınması sorumluluğu zaten, tüm masraflar ve riski ile birlikte, satıcıya ait bulunmaktadır¹⁸².

Sigorta sözleşmesini akdetme konusunda ise ne satıcının ne de alıcının bir yükümlülüğü bulunmaktadır; yalnızca EXW düzenlemesinde olduğu gibi A3 maddesinde satıcıya, alıcının sigorta yaptırmaması halinde ihtiyaç duyacağı her türlü bilgi ve belgeyi sağlama yükümlülüğü getirilmiştir¹⁸³.

d. Teslim ve Tesellüm

FCA A4-B4 maddeleri, satıcının malları teslim ve alıcının da tesellüm edeceği yeri belirlemektedir. Buna göre satıcı, malları alıcı ile aralarındaki sözleşmede belirlenen tarih veya sürede, taşıyıcıya ya da alıcının belirlediği kişiye,

¹⁷⁸ INCOTERMS® 2010, s.30-31.

¹⁷⁹ Malfliet, s.165.

¹⁸⁰ INCOTERMS® 2010, s.30.

¹⁸¹ Kuyucu, s.73.

¹⁸² Reynolds, Importing Best Practices, s.10; Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, s.79.

¹⁸³ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, A, 2, c; INCOTERMS® 2010, ss.30-31.

sözleşmede belirlenen yerde, üzerinde anlaşılan noktada teslim etmekle; alıcı da söz konusu yerde malları tesellüm etmekle yükümlüdür¹⁸⁴. 2000 versiyonu ile paralel olarak 2010 versiyonunda, teslimin tamamlandığı anın, teslim yeri olarak belirlenen noktaya göre farklılık göstereceği belirtilmiştir. Buna göre teslim yeri olarak kararlaştırılan yer satıcının işyeri ise teslimat, malların satıcı tarafından ana taşıma aracına yüklenmesi ile tamamlanırken; teslim yerinin satıcının işyeri dışında başka bir mahall olarak belirlendiği diğer hallerde ise teslimat, satıcının malları teslim yerine kadar taşıdığı ara taşıma aracının boşaltılmamış halde ana taşıyıcının tasarrufuna bırakılması ile gerçekleşmiş olur¹⁸⁵.

Teslim edilecek noktanın tam olarak neresi olduğunun alıcı tarafından satıcıya usulünce ihbar edilmemiş olması durumunda, teslimine uygun birden fazla nokta bulunuyor ise, satıcı bunların arasından kendisine en uygun olanı seçerek malları o noktada teslim edebilir; ve yine alıcı tarafından malların ne şekilde teslim edileceğine ilişkin kesin bir talimatın bulunmaması halinde satıcı malların taşınmaları için miktarına ve niteliklerine uygun bir şekilde teslimatı gerçekleştirir¹⁸⁶.

e. Hasarın Geçişi

Hasarın geçişi, yukarıda EXW teslim şeklinde hasarın geçişi ile ilgili olarak belirtildiği üzere, A4 maddesine göre teslimin gerçekleştirilmesi anı ile paralellik göstermektedir¹⁸⁷. Buna göre FCA A5 düzenlemesinde de, malların A4 uyarınca teslim edildiği ana kadar (B5 hükümlerinde belirtilen haller dışında) mallara ilişkin her türlü hasar ve zararın satıcıya ait olduğu ve B5 düzenlemesinde de kural olarak malların teslim edilmesi tarihinden itibaren hasar ve zarar riskinin alıcıya geçtiği belirtilmiştir¹⁸⁸. Bununla birlikte taşıma işinin alıcı tarafından organize edileceği durumlar için, B5 hükmünde özel olarak, alıcının taşıyıcıyı veya diğer bir kişiyi atadığına ilişkin ihbarı sözleşmede belirtilen süre içerisinde satıcıya göndermemiş

¹⁸⁴ INCOTERMS® 2010, ss.30-31.

¹⁸⁵ INCOTERMS 2000, s.33; INCOTERMS® 2010, s.30.

¹⁸⁶ Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, s.79; INCOTERMS® 2010, s.32.

¹⁸⁷ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, A, 2, e.

¹⁸⁸ INCOTERMS® 2010, s.32.

olması ya da atadığı taşıyıcı veya diğer kişinin belirlenen tarihte veya süre içerisinde teslimatı gerçekleştirmemiş olması halinde, teslim gerçekleşmemiş olsa dahi, malların sözleşmeye ilişkin mallar olduğu belirtilerek ferdileştirilmiş olması şartıyla, mallara ilişkin hasar ve zarar riski, kararlaştırılan tarihte veya satıcı tarafından A7 uyarınca bildirimde bulunulduğu tarihte ya da kararlaştırılan sürenin sonunda alıcıya geçer¹⁸⁹. Burada belirtilen hasar ve zarar hallerinin, satıcının kusurundan kaynaklanmayan, herhangi bir şekilde satıcının sözleşmesel yükümlülüklerini ihlal etmesi ile bağlantısı bulunmayan hasarlar olduğu şüphesizdir¹⁹⁰.

f. Masrafların Paylaşımı

FCA teriminde satıcı, B6 maddesinde açıkça alıcının katlanacağı belirtilen masraflar dışında, malların teslim edildiği ana kadar doğacak her türlü masraftan ve ayrıca uygulandığı ölçüde ihracat için gerekli gümrükleme masrafları, vergi, resim ve diğer harçlardan sorumludur (A6)¹⁹¹.

Alıcının masraflar konusundaki sorumluluğu ise malların teslim edilmesi ile başlar. Buna göre alıcı, ihracat gümrük masraflarından A6'da satıcının katlanacağı belirtilenler dışında kalan masrafları öder; ve ayrıca malların ferdileştirilmiş olması şartıyla, alıcının taşıyıcı veya diğer bir kişi atamaması veya atanan kişilerin teslim alma yükümünü yerine getirmemesi veyahut alıcının B7 gereğince bulunması gereken bildirimlerde bulunmaması durumunda bu nedenle doğan ek masrafları da öder¹⁹². Başka bir deyişle alıcının satıcıya karşı ihbar yükümlülüklerini veya malları teslim alma yükümünü yerine getirmemesi durumunda, teslim gerçekleşmemesine rağmen, hem mallara ilişkin hasar ve zarar riski hem de masraflar alıcıya daha erken geçmekte; aynı zamanda bu nedenle ortaya çıkan ek masraflar da alıcının sorumluluğunda bulunmaktadır¹⁹³. B6 hükmü uyarınca alıcının sorumluluğunda bulunan bir diğer masraf da teslim anından sonra ödenmesi söz konusu olan,

¹⁸⁹ INCOTERMS® 2010, s.32.

¹⁹⁰ Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, s.81.

¹⁹¹ INCOTERMS® 2010, s.32.

¹⁹² INCOTERMS® 2010, s.33.

¹⁹³ Kuyucu, s.79.

uygulandığı ölçüde ithalat için ödenmesi gereken gümrükleme masrafları ile vergi, resim ve harçları ve malların herhangi bir ülkeden transit geçişine ilişkin masraflardır¹⁹⁴.

g. İhbarda Bulunma Yükümlülüğü

FCA A7-B7 maddelerinde satıcının ve alıcının birbirlerine karşı ne tür bildirimlerde bulunma yükümlülüğü altında oldukları açıkça düzenlenmiş bulunmaktadır. Buna göre satıcı alıcıya, hasar ve masrafları alıcıya ait olmak kaydıyla, malların A4 hükmüne göre teslim edildiğine ya da malların taşıyıcı veya alıcı tarafından tayin edilen kişi tarafından teslim alınmadığına ilişkin; alıcı ise satıcıya malların teslim tarihinden yeteri kadar süre önce taşıyıcının veya kendisi tarafından tayin edilen diğer kişinin adına, bu kişilerin malları teslim alması için belirlenen tarihe, taşıma şekline ve sözleşme ile teslim için belirlenen yerde seçilen teslim noktasına ilişkin olarak ihbarda bulunmakla yükümlüdür¹⁹⁵. Alıcının burada belirtilen yükümlülüğünü yerine getirmemesinin yaptırımı, B5 ve B6 düzenlemelerinde hasarın ve masrafların erken geçişi ve ek masraflara katlanma şeklinde Incoterms metni içerisinde düzenlenmiş iken; satıcının ihbar yükümünü ihlal etmesi halinde hangi müeyyidelere katlanacağına ilişkin olarak açık bir düzenlemeye yer verilmemiş ve bu husus sözleşmeye aykırılık hali olarak taraflar arasında uygulanan hukuk ile sözleşme hükümlerine bırakılmıştır¹⁹⁶.

h. Teslim Belgesi ve Tesellüm Kanıtı

FCA teslim şeklinde, EXW'ten farklı olarak satıcının alıcıya, malların teslim edildiğine ilişkin bir teslim belgesi sunma ve alıcının da satıcının sunduğu bu teslim belgesini kabul etme yükümlülüğü bulunmaktadır¹⁹⁷. Burada sözü edilen taşıma belgesinin, gerçekleştirilen taşıma türüne göre, karayolu hamule senedi, demiryolu hamule senedi, konişmento, havayolu taşıma senedi vb. olması

¹⁹⁴ INCOTERMS® 2010, s.35.

¹⁹⁵ INCOTERMS® 2010, s.34-35.

¹⁹⁶ Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, s.81.

¹⁹⁷ INCOTERMS® 2010, s.34-35.

mümkündür¹⁹⁸. Bununla birlikte teslim kanıtı olarak bir taşıma belgesinin sunulamaması durumunda, satıcı, alıcının talebi üzerine ve hasar ile masraflar alıcıya ait olmak üzere, bir taşıma belgesinin elde edilmesinde alıcıya yardımda bulunmalıdır¹⁹⁹. Alıcının teslim belgesini kabul etme yükümlülüğünün ise, söz konusu kanıtın, kendisine yapılan teslimatı olduğu gibi gerçek bir şekilde yansıttığı halde söz konusu olacağı belirtilmelidir²⁰⁰.

i. Satıcının Kontrol, Ambalajlama, İşaretleme Yükümlülüğü ile Alıcının Muayene Yükümlülüğü

FCA teriminin A8 düzenlemesi gereğince satıcının malların teslimi için gerekli olan ölçüm, sayım, tartım, kalite kontrolüne ilişkin kontrol işlem masrafları ile ihraç ülkesi yetkililerinin emretmesi durumunda yükleme öncesi muayene masraflarını ödeme ve ambalajsız taşınmanın mutad olduğu haller dışında malları ambalajlama ve ambalajı uygun şekilde işaretleme yükümlülüğü bulunmaktadır²⁰¹. Malın ne şekilde ambalajlanacağı, alıcının satıcıya malın taşıma şekline ilişkin olarak yapacağı bildirim ile belirlenebilecektir²⁰². Zira satıcı, ambalajlama yükümlülüğünü, malın niteliklerine ve taşımanın türü ve özelliklerine uygun olarak yerine getirecektir²⁰³. Buna göre alıcının, söz konusu ihbar yükümlülüğünü yerine getirmemesi durumunda, ambalajlamanın taşımaya uygun olmadığını iddia ederek satıcının sorumluluğunun bulunduğunu iddia edememesi gerektiği kanısındayız.

Alıcının bu husustaki yükümlülüğü ise B9 maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre alıcı, ihraç ülkesi yetkililerin satıcıya ödenmesini emrettiği yükleme öncesi muayene masrafları dışında kalan, yükleme öncesi muayene masraflarını ödemekle yükümlüdür²⁰⁴. Burada sözü edilen yükleme öncesi muayene masraflarından satıcının sorumluluğu söz konusu olamayacaksa da malların sözleşmeye uygun

¹⁹⁸ INCOTERMS 2000, s.38.

¹⁹⁹ INCOTERMS® 2010, s.34.

²⁰⁰ Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, s.86.

²⁰¹ INCOTERMS® 2010, s.34.

²⁰² Kuyucu, s.72.

²⁰³ INCOTERMS® 2010, s.34.

²⁰⁴ INCOTERMS® 2010, s.35.

olmaması durumunda bahis konusu masraflara da satıcının katlanması gerektiği belirtilmektedir²⁰⁵.

j. Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar

FCA teriminde A10 hükmü uyarınca satıcı, alıcının talebi halinde, her türlü masraf ve hasarı alıcıya ait olmak üzere, malların ithali ve varış yerine taşınması için alıcının gerek duyduğu, güvenliğe ilişkin belgeler dahil her türlü bilgi ve belgeyi alıcıya zamanında temin etmeli veya bu bilgi ve belgelerin temin edilmesinde alıcıya yardımcı olmalıdır²⁰⁶.

Alıcı ise satıcının A10’da belirtilen yükümlülüklerini yerine getirebilmesi için gerekli bilgileri ve ayrıca hasarı ve masrafları satıcıya ait olmak üzere malların taşınması, ihracı ve transit geçişi için satıcının ihtiyaç duyduğu bilgi ve belgeleri satıcıya sağlamalı veya bu bilgi ve belgelerin temin edilmesinde alıcıya yardımcı olmalıdır²⁰⁷. Incoterms® 2010 FCA A10 ve B10 kuralları gereğince satıcının veya alıcının söz konusu bilgi ve belgeleri sağlama ya da bu konuda yardımcı olma yükümlülüğünü yerine getirmesi sırasında diğer tarafın yaptığı bütün masraf ve harçları tazmin etme yükümlülüğü bulunmaktadır.

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

1. Genel Açıklama

CPT teslim şekli, Incoterms® 2010 tüm taşıma türlerini kapsayan terimler içerisinde üçüncü sırada; Incoterms 2000’de ise sadece deniz taşımacılığına uygun CFR ve CIF’ten sonra her türlü taşımaya uygun terim olarak C grubu terimler arasında düzenlenmiştir. CPT teslim şeklinin en önemli özelliği, 2000 sınıflandırmasına göre diğer C grubu terimlerde (CFR, CIF ve CIP) de olduğu gibi, malların teslim yeri, dolayısıyla hasarın ve navlun dışındaki masrafların alıcıya

²⁰⁵ Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, s.87.

²⁰⁶ INCOTERMS® 2010, s.36.

²⁰⁷ INCOTERMS® 2010, s.37.

geçtiği an, malların taşıyıcıya tevdi edildiği an iken; malların varış noktasına kadar taşınmasına ilişkin navlun masrafının satıcının sorumluluğunda olmasıdır²⁰⁸. Bu anlamda C grubu terimlerin, teslim anı (ve ayrıca hasarın geçiş anı) ile navlun masrafına katlanma yükümlülüğünün geçtiği anın farklılık gösterdiği terimler olduğunu söylemek mümkündür. Zira CPT terimi, satıcının malları kendisinin seçtiği bir taşıyıcı veya diğer bir kişiye sözleşme ile belirlenen yerde teslim etmesini ve yine satıcının malların varış noktasına kadar taşınmasına ilişkin taşıma sözleşmesini yapmasını ve bu çerçevede taşıma masraflarını ödemesini ifade etmektedir ki her iki durumun da (teslim yeri ile varma yerindeki ilgili noktanın) herhangi bir şüpheye mahal vermeyecek şekilde açık bir biçimde düzenlenmesi gerekmektedir.²⁰⁹.

Incoterms kurallarına göre terimleri takip eden yer adları, kural olarak, malların teslim edileceği yeri gösterirlerse de CPT teriminde (ve diğer C grubu terimlerde) bu kuraldan farklı olarak terimi izleyen yer ismi teslim yerini değil, navlunun (CIP ve CIF terimleri için ayrıca sigorta ücretinin) nereye kadar satıcı tarafından ödenmiş olduğunu gösterir²¹⁰. Fakat bu durum varış yerine kadar gerçekleştirilen taşıma süresince mallara ilişkin hasar ve zarar riskinin alıcıda olmasına engel olmamaktadır²¹¹. Kural, söz konusu hasar riskinin satıcı tarafından malın ilk taşımacıya teslim edilmesi ile alıcıya geçmesi ise de taraflar kendi aralarındaki sözleşmelerinde bu riskin daha sonraki bir aşamada alıcıya geçeceğini kararlaştırabilmektedirler²¹².

CPT teriminde, satıcının malların varış yerine ulaşması anına kadar yapılan bütün masraflara katlanma yükümlülüğünün satıcıda olduğu şeklinde bir yanlışlıkla karşılaşılabilir; ancak belirtmek gerekir ki terimin adında da belirtildiği üzere, bu teslim şeklinde satıcı malları yalnızca taşıma (navlun) ücreti ödenmiş olarak teslim eder ve bu maliyeti satım bedeline yansıtır; yoksa tüm masraflar

²⁰⁸ Malfliet, s.166; INCOTERMS® 2010, s.39; Ömer Özkan, “Incoterms 2010 ile Getirilen Yenilikler”, *Akademik Bakış Dergisi*, Sayı:31, 2012, s.9, <http://www.akademikbakis.org/4/1.pdf> (06.04.2013).

²⁰⁹ INCOTERMS® 2010, s.39.

²¹⁰ Özkan, s.10.

²¹¹ Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, s.3817.

²¹² INCOTERMS® 2010, s.39.

ödenmiş olarak teslim etmez²¹³. Satıcı malların varış noktasına kadar taşınması masraflarını üstlenmiş olsa da malların ithalat için gümrük formalitelerinin yerine getirilmesinden ve masraflarının ödenmesinden sorumlu değildir; yalnız satıcı diğer C grubu terimlerde olduğu gibi ihracat formalitelerini yerine getirmekle ve gümrük vergi, resim, harç ve diğer masraflarını ödemekle yükümlüdür²¹⁴. Deniz taşımacılığı ile her türlü taşımaya uygun terimler arasındaki farklılıklar ile sigorta masraflarına katlanılmasından doğan farklılıklar dışında C grubu terimler genel olarak ortak veya benzer hükümler içermektedirler²¹⁵.

2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme

a. Tarafların Genel Borçları

CPT teriminde, diğer borç ilişkilerinde olduğu gibi, satıcının genel borcu, alıcı ile aralarındaki satım sözleşmesinde kararlaştırılan malları ve ticari faturayı veya sözleşmeden kaynaklanan diğer uygunluk kanıtlarını, yine sözleşmede belirtilen şekilde alıcıya sağlamak iken; alıcının genel borcu sözleşme bedelini sözleşmede kararlaştırılan şekilde ödemektir (A1 – B1)²¹⁶.

2010 versiyonunun diğer Incoterms terimlerinin A1 – B1 hükümlerinde de belirtildiği üzere, taraflarca anlaşılması veya mutad olması halinde, bu terim uyarınca taraflarca düzenlenecek belgelerin elektronik olarak gerçekleştirilmesi de mümkündür²¹⁷.

²¹³ Malfliet, s.166.

²¹⁴ INCOTERMS® 2010, s.39.

²¹⁵ Bu çalışmada CIP, CFR ve CIF terimlerine ilişkin olarak yapılacak açıklamalarda, genellikle CPT terimine ilişkin işbu bölümde yapılan düzenlemelere atıfta bulunulmakla yetinilecektir.

²¹⁶ INCOTERMS® 2010, s.40-41.

²¹⁷ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, A, 2, a; İkinci Bölüm, I, B, 2, a.

b. Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin Gümrük İşlemleri ve Diğer Formaliteler

2010 versiyonunun CPT'ye ilişkin açıklamalar bölümünde A2 – B2 maddelerinde, tarafların lisanslar, izinler, güvenliğe ilişkin gümrük işlemleri ve diğer formaliteler konusundaki yükümlülükleri, FCA terimi ile paralel olarak düzenlenmiş olup, ihracata ilişkin bu husustaki yükümlülükler satıcıya aitken, ithalata ilişkin olanlar alıcıya bırakılmıştır²¹⁸.

c. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri

CPT teslim şeklinin yukarıda incelenen EXW ve FCA teslim şekillerinden en önemli farklılığı ana taşımanın (navlun) gerçekleştirilmesi ve masraflarının ödenmesi yükümlülüğünün satıcıya ait olmasıdır. CPT teriminin A3 maddesinde belirtildiği üzere malların, belirlenen teslim yerinden veya varsa noktadan belirlenen varış yerine veya varsa noktasına kadar taşınması için taşıma sözleşmesi yapma veya sağlama yükümlülüğü ile bahis konusu taşımanın masraflarına katlanma yükümlülüğü satıcıya aittir; ve satıcı aşağıda izah edileceği üzere her türlü hasar ve zarar riski alıcıya ait olan söz konusu taşımaya ilişkin sözleşmeyi, normal şartlarda olması gerektiği gibi, olağan rotayı izleyecek şekilde mutada uygun bir biçimde akdetmekle yükümlüdür²¹⁹. Satıcı, malların belirlenen varış yerine kadar teslim edilmek üzere akdettiği taşıma sözleşmesinin masrafına da katlanacaktır²²⁰. Taşımanın satıcı tarafından organize edildiği CPT gibi terimlerin her iki taraf açısından da daha avantajlı olduğu yönündeki görüş kanımızca da isabetlidir; zira kendi malının özelliklerine göre en iyi taşıma şeklini ve aracını satıcı bilir ve bu anlamda çalıştığı ve güvendiği taşıyıcılar vardır, varma yerinde birden fazla müşterisi olma ihtimali yüksektir ve böylece navlun daha ucuza getirilebilir, malların taşınması ile ilgili organizasyonu satıcı yaptığı için üretilen malların depoda taşımacının teslim almasını beklemesinin önüne geçmiş olur ve böylece

²¹⁸ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, B, 2, b; INCOTERMS® 2010, ss.40-41.

²¹⁹ INCOTERMS® 2010, s.40; CANER, Incoterms® 2010, ss.234-235.

²²⁰ Malfliet, s.166.

üretim programını daya iyi yapar, malların aşına olunan taşıma aracına en uygun şekilde paketlenmesi sağlanmış olur, ayrıca alıcı navlun yansıtılmış bir satım bedeli teklifi alarak malın kendisine olan maliyetini daya iyi ve gerçekçi bir şekilde hesap ederek diğer satıcılarla karşılaştırma yapma olanağı yakalamış olur²²¹.

Gerek 2000 gerekse 2010 versiyonunda belirtildiği üzere, ana taşımanın bittiği yerin, başka bir deyişle varış noktasının, kesin bir biçimde belirlenmediği durumlarda satıcı, malları, varış yerinde kendi amacına en uygun noktada bırakabilir²²².

CPT teriminde taşıma sözleşmesini yapma yükümlülüğü satıcıya bırakılmış olduğundan B3 hükmü uyarınca alıcının bu konuda yükümlülüğü bulunmamaktadır. Sigorta sözleşmesi konusunda ise her iki tarafın da yükümlülüğü bulunmamakla birlikte, herhangi bir tarafın sigorta yaptırması halinde diğer taraf, talep üzerine, söz konusu sigortanın yapılabilmesi için gerekli bilgileri sigortayı yaptıran tarafa sağlamalıdır²²³.

d. Teslim ve Tesellüm

CPT teriminde teslim anı, herhangi bir yer ile değil, taşıyıcı ile bağlantılandırılmıştır. A4 maddesi uyarınca teslim anı, malların, kararlaştırılan tarihte veya süre içerisinde, satıcı tarafından aralarında A3 maddesi gereğince taşıma sözleşmesi yapılan taşıyıcıya tevdi edildiği andır²²⁴; yoksa malların taşındığı varış noktasına ulaştırıldığı an değildir. Buna göre mallar taşıyıcının uhdesine girdiği andan itibaren satıcı alıcıya karşı teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olur²²⁵. Bu noktada ana taşımayı gerçekleştiren birden fazla taşımacının bulunması halinde malın ilk taşıyıcıya bırakılmasıyla teslimin gerçekleştirilmiş olduğunu belirtmek gerekir²²⁶. Malların satıcı tarafından bu şekilde teslim edilmesi

²²¹ Carole Murray, David Holloway, Daren Timson-Hunt, **Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade**, Sweet & Maxwell, London, 2007, s.24.

²²² INCOTERMS 2000, s.74; INCOTERMS® 2010, s.40.

²²³ INCOTERMS® 2010, ss.40-41.

²²⁴ INCOTERMS® 2010, s.40.

²²⁵ Caner, s.234.

²²⁶ INCOTERMS 2000, s.74.

durumunda alıcının yükümlülüğü ise malları kabul almak ve varış noktasında taşıyıcıdan teslim almaktır²²⁷.

e. Hasarın Geçişi

Mallara ilişkin hasara katlanma yükümlülüğünün paylaşımı, yukarıda incelenen EXW ve FCA terimlerinde olduğu gibi, teslim anı ile belirlenmektedir²²⁸. Nitekim A5 maddesinde, B5’te belirtilen zarar ve hasar halleri dışında, malların A4 uyarınca alıcıya teslim edildiği ana kadar, başka bir deyişle malların taşıyıcıya tevdi edildiği ana kadar, mallara ilişkin her türlü hasar ve zarar riskinin satıcıya ait olduğu, bu andan sonra ise alıcıya ait olduğu belirtilmiştir²²⁹.

Her ne kadar riskin alıcıya geçmesi, kural olarak teslim anında gerçekleşecek olsa da alıcının B7 maddesinde belirtilen teslim zamanı, varma yeri vb. konularda gerekli bildirimlerde bulunmaması durumunda, mallar satıcı tarafından ferdileştirilmiş olmak kaydıyla, kararlaştırılan tarihte veya teslim süresinin sonunda hasar ve zarar riski alıcıya geçer²³⁰.

f. Masrafların Paylaşımı

CPT terimini diğer terimlerden ayırt eden en önemli konu, A6 – B6 maddelerinde düzenlenen masrafların paylaşımı konusudur; zira satıcı üstlendiği riske kıyasla daha fazla masrafa katlanmaktadır. Bu teslim şeklinde taşıma, satıcının katlanacağı bir masraf olarak, riski ise alıcının üzerinde olacak şekilde gerçekleştirilir²³¹.

A6 maddesi uyarınca satıcı, alıcının ödeyeceği belirtilenler dışında malların teslim anına kadar mallara ilişkin yapılan masrafları, navlunu, malların yüklenmesi ve boşaltılması masraflarını, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan diğer tüm masrafları ve ihracat için gerekli gümrükleme masrafları ile vergi, resim, harçları ve

²²⁷ INCOTERMS® 2010, s.41.

²²⁸ Malfliet, s.166.

²²⁹ INCOTERMS® 2010, ss.42-43.

²³⁰ INCOTERMS® 2010, s.43.

²³¹ “... the carriage is for the account of seller, but occurs at buyer’s risk.” Malfliet, s.166.

taşıma sözleşmesinde satıcıya ait olduğu belirtilen, malların transit geçişine ilişkin masrafları ödemekle yükümlüdür²³².

Alıcının ödemekle yükümlü olduğu masrafların ise şu şekilde sıralanması mümkündür: (i) malların teslim anından itibaren, mallara ilişkin olarak, ihracat gümrük masrafları dışında kalan masraflar, (ii) malların varış yerine taşınması sırasında oluşan ve taşıma sözleşmesinde satıcının ödeyeceği kararlaştırılmayan masraflar ve harçlar, (iii) taşıma sözleşmesinde satıcının katlanacağı kararlaştırılmamış ise malların boşaltılması masrafları, (iv) malların ferdileştirilmiş olması kaydıyla, alıcının B7 gereğince yapması gereken bildirimleri yapmaması nedeniyle kararlaştırılan tarihten veya belirlenen sürenin sonundan itibaren doğan ek masraflar ve (v) uygulandığı ölçüde ithalat vergi, resim ve harçları ile gümrük masrafları ve taşıma sözleşmesi kapsamında olmayan malların transit geçişine ilişkin masraflar²³³. Bu yönüyle teslim yeri ile taşıma ücretinin ödendiği varış yerinin farklı olduğu CPT terimi, satıcı ve alıcının katlandığı masrafların en detaylı şekilde açıklandığı teslim şekillerinden biridir.

g. İhbarda Bulunma Yükümlülüğü

CPT teriminde satıcının alıcıya karşı bulunması gereken ihbarlar, malların A4 hükmü uyarınca taşıyıcıya teslim edilmiş olduğu ihbarı ile alıcının malları teslim alması için gerekli olağan önlemleri almasına imkan tanıyacak hususlara ilişkin ihbarlar iken; alıcının satıcıya bulunması gereken ihbarlar ise malların gönderileceği zaman, varış yeri veya malların teslim alınacağı noktadır ki alıcının bu ihbarları satıcıya yeteri kadar önceden yapması gerekmektedir²³⁴. Alıcı söz konusu ihbar yükümünü yerine getirmezse, riskin kendisine teslimden önce geçmesine neden olacağı gibi, bu nedenle doğacak ek masrafları da ödemek

²³² INCOTERMS® 2010, s.42.

²³³ INCOTERMS® 2010, s.43.

²³⁴ INCOTERMS® 2010, ss.42-43.

zorunda kalır²³⁵. Satıcının ihbar yükümünü yerine getirmemesine ilişkin yaptırım ise Incoterms metni içerisinde düzenlenmemiştir²³⁶.

h. Teslim Belgesi ve Tesellüm Kanıtı

CPT teslim şeklinde taşımayı organize etme işini üstlenen satıcı, alıcının talebi halinde veya mutad olması durumunda, her türlü masrafı kendisine ait olacak şekilde alıcıya taşıma belgesi sağlamakla, alıcı ise bu belgeyi kabul etmekle yükümlüdür (A8 – B8)²³⁷. Söz konusu taşıma belgesinin adı, taşımanın türüne göre değişiklik gösterecektir²³⁸. Satıcı, bu belgeyi veya belgeleri alıcıya sunmakla, taşıma işini organize ederek bir taşıma sözleşmesi akdetmiş olduğunu ve malları anlaştığı taşıyıcıya teslim etmiş olduğunu, bu surette kendisine ait olan yükümlülükleri ifa etmiş olduğunu kanıtlamış olur²³⁹.

A8 hükmü uyarınca satıcı tarafından sağlanan söz konusu taşıma belgesinin sözleşme konusu malları ihtiva etmesi ve yükleme için öngörülen süre içerisindeki bir tarihi taşıması ve birden çok olması ve devredilebilir olması halinde alıcıya aslının sunulması gerekmektedir; ayrıca taraflarca kararlaştırılmış veya mutad olması durumunda, bahis konusu belge, alıcıya, varış yerinde malları taşıyıcıdan talep hakkı ile taşıma sırasında malların satılarak yeni alıcılara devir imkanı tanımalıdır²⁴⁰.

²³⁵ Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, s.130.

²³⁶ Bu durumda uygulanacak yaptırım hakkında bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, A, 2, g; İkinci Bölüm, I, B, 2, g.

²³⁷ INCOTERMS® 2010, s.44-45.

²³⁸ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, A, 2, g; İkinci Bölüm, I, B, 2, h.

²³⁹ Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, s.126.

²⁴⁰ INCOTERMS® 2010, s.44.

i. Satıcının Kontrol, Ambalajlama, İşaretleme Yükümlülüğü ile Alıcının Muayene Yükümlülüğü

CPT teriminin A9 – B9 bölümünde düzenlenen tarafların kontrol, ambalajlama, işaretleme ve muayene yükümlülüğü, FCA teriminin bu konuya ilişkin düzenlemeleri ile birebir aynıdır²⁴¹.

j. Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar

Tarafların bilgi sağlama yardımı ve buna ilişkin masraflar konusundaki yükümlülükleri, CPT teriminin A10 – B10 bölümünde düzenlenmiş olup, FCA teriminin A10 – B10 bölümünde yer alan düzenlemeler ile birebir paralellik taşımaktadır²⁴².

D. CIP (Carriage and Insurance Paid To - Taşıma Ve Sigorta Ödenmiş Olarak)

1. Genel Açıklama

CPT teriminden sonra düzenlenen ve CPT’den tek farkı sigorta konusuna ilişkin düzenlemelere yer vermesi olan CIP teslim şekli, birden fazla taşımacılık türünün söz konusu olması hali dahil her türlü taşımacılıkta kullanılmaya uygun, satıcının malları taşıyıcıya tevdi etmekle alıcıya karşı teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olduğu; ancak malların varış yerine kadar taşıma ücretini ödemekle sorumlu olduğu terimdir²⁴³. Satıcının sigorta sözleşmesi yapma ve buna ilişkin masraflara katlanma yükümlülüğü dışında, CIP terimi CPT terimi ile tamamıyla aynı düzenlemeleri ihtiva etmektedir.

CIP teslim şeklinde satıcı, alıcının üstlendiği riske ilişkin olarak, malları en az belirlenen varış yerine kadar koruma altına alan ve Enstitü Kargo Kuralları’nın C

²⁴¹ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, B, 2, i; INCOTERMS® 2010, s.44-45.

²⁴² Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, B, 2, j; INCOTERMS® 2010, s.44-45.

²⁴³ INCOTERMS® 2010, s.47.

Klozu’nda belirtilen asgari kapsamda bir yük sigortası yapmakla yükümlüdür²⁴⁴. Burada belirtildiği üzere satıcının sağlamakla yükümlü olduğu sigorta minimum kapsamda olup, alıcı, daha geniş bir sigorta korumasından yararlanmak isterse, ilave masrafı kendisine ait olmak üzere bunu satıcıdan talep edebilecek veya kendisi ayrıca sigorta yaptırabilecektir²⁴⁵; zira burada satıcının yaptırmakla yükümlü olduğu sigorta minimum koruma sağlayan dar kapsamlı bir sigortadır ve CIP terimi ile satıcıya getirilen yükümlülük ile satıcının sağlayacağı sigorta korumasının asgari sınırı belirlenmek istenmiştir²⁴⁶.

Satıcıya yüklenen söz konusu sigorta sözleşmesi yapma ve sigorta masraflarını karşılama yükümlülüğü dışında, CIP teriminde, tarafların genel borçları, gümrük, lisans vb. yükümlülükler, teslim anı ve hasarın geçişi, taşıma sözleşmesinin akdedilmesi ve taşıma masraflarının ödenmesi, tarafların birbirlerine yapacakları ihbarlar ve bilgi sağlama yükümlülükleri ve kontrol, ambalajlama, işaretleme ve muayene yükümlülükleri, CPT terimi ile tamamen aynı şekilde düzenlenmiştir. Bu doğrultuda iki terimin düzenlemeleri arasında yalnız sigorta sözleşmesine ilişkin A3(b) – B3 hükümleri ile masrafların paylaşımına ilişkin A6(c) – B6(f) hükümlerinde farklılık bulunduğundan aşağıda yalnızca bu başlıklar altında açıklamaya yer verilecektir; diğer konulara ilişkin olarak CPT teriminde yapılan açıklamalar burada da geçerli olacaktır²⁴⁷.

2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme

a. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri

Taşıma ve sigorta sözleşmelerine ilişkin açıklamalar, CIP teriminin A3 – B3 maddeleri altında düzenlenmiş olup, a) alt başlığı altında düzenlenen taşıma sözleşmesine ilişkin düzenlemeler tamamen CPT teriminde yer alan düzenlemelerle

²⁴⁴ Malfliet, s.166; Londra Sigortacılar Enstitüsü tarafından geliştirilen Enstitü Kargo Kurallarına göre, A klozu çok geniş kapsamlı, B klozu orta kapsamlı ve C klozu ise asgari kapsamlı sigortaya karşılık gelmektedir: Erdem, SİF Satışlar, ss.127 vd.

²⁴⁵ INCOTERMS® 2010, s.47; Reynolds, Importing Best Practices, s.11.

²⁴⁶ Caner, ss.255, 257.

²⁴⁷ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, C.

aynı olduğundan, yukarıda belirtildiği üzere, bu kısımda yalnızca CPT'nin ilgili kısmına atıf yapmakla yetinilmektedir²⁴⁸.

A3(b) alt başlığı altında ise satıcının sigorta sözleşmesi yapma yükümlülüğüne ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Buna göre satıcı, masrafları da kendisi tarafından üstlenilmek üzere, en azından, Enstitü Kargo Kuralları'nın (Institute Cargo Clauses) (LMA/IUA) C klotunda veya benzer klotlarda yer alan kapsamda bir yük sigortası temin etmekle ve bu sigortaya ilişkin sigorta sözleşmesini güvenilir bir sigortacı veya sigorta şirketi ile akdederek alıcı ve diğer menfaat sahiplerinin sigortacıya doğrudan müracaat edebilmesine olanak sağlamakla yükümlüdür²⁴⁹. Burada sözü edilen Enstitü Kargo Kuralları'nın 2009 yılında değiştirilmiş olması nedeniyle söz konusu değişiklikler, Incoterms® 2010 kurallarının sigortaya ilişkin hükümlerinin hazırlanmasında da dikkate alınmış ve ilgili hükümlerin lafzı da bu yönde değiştirilmiştir²⁵⁰. Enstitü Kargo Kurallarının C klotu, yangın, infilak, geminin karaya vurması, oturması, batması, alabora olması, bir nesne ile çarpışması, denize mal atılması gibi rizikoları kapsamına alan dar kapsamlı bir sigorta türüdür²⁵¹ ve özellikle taşıyıcının sorumluluk sınırını aşan değerdeki mamül mal ticaretinde satıcının sağlamakla yükümlü olduğu söz konusu sigorta kapsamı yeterli olamayabilmektedir²⁵². Bu durumlarda, satıcı, alıcı tarafından talep edilmesi halinde, masrafları alıcı tarafından karşılanmak ve ihtiyaç duyulan bilgiler alıcı tarafından sağlanmak üzere ve mümkün olduğu ölçüde, Enstitü Kargo Kuralları'nın A veya B klotları ya da benzer klotlar kapsamında ve/veya Enstitü Savaş Klotları ve/veya Enstitü Grev Klotları kapsamında ek bir sigorta temin edecektir²⁵³. Başka bir deyişle alıcı, ilave primini kendisini ödemek

²⁴⁸ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, C, 2, c.

²⁴⁹ Malfliet, s.166; INCOTERMS® 2010, s.52.

²⁵⁰ Dan Zaum, "New Incoterms Rules in Effect January 1, 2011", http://www.israelbar.org.il/uploadFiles/zaum_revised.pdf (07.04.2013); Callie Lombard, "The Main Features of Incoterms 2010", <http://www.engineeringnews.co.za/article/the-main-features-of-incoterms-2010-2010-10-08> (07.04.2013); Caner, s.256.

²⁵¹ Institute Cargo Clauses, http://www.ergoturkiye.com/i/Assets/Dokumanlar/C_DOCUME-1_EIS100-2_Desktop_INSTIT-2_1_.pdf (07.04.2013).

²⁵² Malfliet, s.166.

²⁵³ Özkan, s.22; INCOTERMS® 2010, s.52.

suretiyle, satıcı tarafından sağlanan sigortanın kapsamının genişletilmesini talep edebilecektir²⁵⁴.

Sigortanın kapsamı asgari olarak, malların teslim edildiği yerden varma yerine kadar taşınmasını içine almalı ve satım sözleşmesinde belirtilen bedelin en az % 10 fazlası ile temin edilerek satım sözleşmesinde belirtilen para cinsi üzerinden belirlenmelidir²⁵⁵. Satıcı burada belirtilen şekilde sigorta yükümlülüğünü yerine getirdikten sonra yaptırmış olduğu sigorta poliçesini veya sigorta teminatına ilişkin diğer bir kanıtı alıcıya sağlamakla yükümlüdür²⁵⁶.

Alicının ilave sigorta yaptırmak istemesi durumunda ise satıcı, her türlü hasar ve masrafı alıcıya ait olmak üzere, bunun için gerek duyduğu bilgileri alıcıya sağlamakla yükümlüdür²⁵⁷. Alicının ise CIP terimi altında, satıcıya karşı herhangi bir şekilde sigorta yaptıрма yükümlülüğü bulunmamaktadır; alıcı yalnızca, ek sigorta talep etmesi durumunda satıcının bunun için ihtiyaç duyacağı bilgileri ona sağlamakla yükümlüdür²⁵⁸.

b. Masrafların Paylaşımı

CIP teriminde masrafların paylaşımı konusu da, diğer konularda olduğu gibi, sigortaya ilişkin satıcıya yüklenen sorumluluklar dışında, tamamen CPT terimi ile paralel olarak düzenlenmiştir²⁵⁹. A6 – B6 maddeleri altında düzenlenen masrafların paylaşımı konusunda, A6 maddesinin (c) alt başlığında satıcının üstleneceği masraflara, CPT teriminden farklı olarak, satıcının A3(b) uyarınca sigorta sözleşmesi yaptırmışından doğan masraflar eklenmiş; B6 maddesinin (f) alt başlığında ise alıcının üstleneceği masraflara, CPT’de öngörülen masrafların yanı sıra, alıcının talebi üzerine yapılan ilave sigorta masrafları eklenmiştir²⁶⁰.

²⁵⁴ Asım Çalış, “İhracatta Teslim Şekilleri & Nakliyat (Incoterms, Taşıma, Sigorta)”, s.11, http://www.biotrans.com.tr/ihracatta_teslim_sekilleri.pdf (07.04.2013)

²⁵⁵ Caner, s.257; INCOTERMS® 2010, s.52; Çalış, s.11.

²⁵⁶ INCOTERMS® 2010, s.52.

²⁵⁷ Caner, s.257; INCOTERMS® 2010, s.52.

²⁵⁸ INCOTERMS® 2010, s.53.

²⁵⁹ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, C, 2, f.

²⁶⁰ INCOTERMS® 2010, s.54-55.

E. DAT (Delivered At Terminal - Terminalde Teslim)

1. Genel Açıklama

DAT terimi, ilk defa 2010 versiyonu ile getirilen ve büyük ölçüde 2000 versiyonunda yer alıp da 2010 versiyonunda çıkarılan DEQ terimine karşılık gelen Incoterms terimidir²⁶¹. 2010 versiyonunda her türlü taşımacılığa elverişli kurallar arasında düzenlenen Terminalde Teslim terimi, 2000 versiyonunda ve diğer versiyonlarda bulunmayan yeni bir terimdir. Incoterms® 2010'da, 2000 versiyonunda on üç adet olan teslim şekli, on bir adede indirilmiştir; buna göre 2000'de D grubu terimler olan DAF (Delivered At Frontier – Sınırdaki Teslim), DES (Delivered Ex Ship – Gemide Teslim), DEQ (Delivered Ex Quay – Rıhtımda Teslim), DDU (Delivery Duty Unpaid – Gümrük Resmi Ödenmemiş Olarak Teslim) ve DDP (Delivery Duty Paid – Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim) terimlerinden DAF, DES, DEQ ve DDU terimleri 2010 versiyonunda çıkarılmış ve yerlerine DAT ve DAP teslim şekilleri getirilmiştir²⁶². Böylelikle hem uygulamadaki ihtiyaçlar göz önünde alınarak hem de pratikte aralarında çok az fark bulunan söz konusu terimlerin sadeleştirilmesi maksadıyla D grubu terimlerin sayısı azaltılarak bu terimler yeni adlarla belli ölçüde birleştirilmişlerdir²⁶³. Bu çerçevede DAP terimi, büyük ölçüde yerlerini tutmak için getirildiği DAF, DES ve DDU terimlerinde olduğu gibi, belirlenen varma yerinde taşıma aracından boşaltılmamış olarak teslimi; DAT terimi ise yine büyük ölçüde yerini tutmak için getirildiği DEQ teriminde olduğu gibi, malın belirlenen varış yerinde taşıma aracından boşaltılarak alıcıya teslim edilmesini ifade etmektedir²⁶⁴.

2000 versiyonu sınıflandırmasına göre D grubu terimler olarak anılan terimler, 2010 düzenlemesinde DAT, DAP ve DDP olarak belirtilmiş ve bunların hepsinin de birden fazla taşıma türünün söz konusu olması hali dahil tüm taşıma

²⁶¹ Malfliet, s.166.

²⁶² Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, s.3818; Caner, ss.243-244.

²⁶³ Alan S. Gutterman, "Developments Impacting Shipping Terms In International Sales of Goods Contracts", http://alangutterman.typepad.com/files/bcb_11.08.2010-1.pdf (13.04.2013).

²⁶⁴ Caner, s.244.

türlerinde kullanılmaya elverişli olduğu düzenlenmiştir²⁶⁵. Böylece yeni getirilen DAT ve DAP terimlerinin deniz taşımacılığına da uygun olarak düzenlenmiş olması dolayısıyla, 2000 versiyonunda bulunan ve sadece deniz taşımacılığında kullanılabilen DES ve DEQ terimlerinin varlığına gerek duyulmamıştır²⁶⁶. Bu doğrultuda DAP teriminin varlığı, DAF ve DDU terimlerinin varlığına olan gereksinimi de ortadan kaldırmıştır.

Incoterms® 2010’da, E, F ve C grubu terimlere nazaran satıcının yükümlülüğünün en fazla olduğu D grubu terimler arasında ilk olarak DAT düzenlenmiştir. Incoterms® 2010 kuralları uyarınca DAT terimi, satıcının malları belirlenen varış yerinde (varış yeri bir liman da olabilir) belirlenen terminalde, ana taşıma aracından boşaltılmış bir şekilde alıcının tasarrufuna bıraktığı anda teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olduğu ve bu anda mallara ilişkin hasara ve masraflara katlanma yükümünün sona ermiş olduğu teslim şeklidir ki burada sözü edilen “terminal”, tüm taşımacılık türlerini kapsayacak şekilde, rıhtım, depo, konteynır sahası, karayolu, demiryolu veya hava kargo istasyonu gibi üstü açık veya kapalı yerleri ifade etmektedir²⁶⁷. Burada önemli olan malların varma yerinde belirlenen terminalde araçtan boşaltılmak suretiyle teslim edilmesidir; zira Incoterms kurallarının 2010 versiyonunda ICC’yi DAT terimini oluşturmaya iten en önemli etken, mevcut terimlerde varyasyonlar oluşturma yoluna gitmeden, tüm taşımacılık türlerine uygun ve satıcı açısından malları terminalde taşıma aracından boşaltılmış bir şekilde teslim etme yükümünü öngören bir terime olan ihtiyaçtır²⁶⁸.

Diğer pek çok terimde olduğu gibi DAT teriminde de teslimin gerçekleştiği yer aynı zamanda hasarın ve masrafların alıcıya geçtiği yeri ifade ettiğinden, taraflar arasındaki sözleşmede bu yerin çok açık ve kesin bir şekilde belirlenmesi önem arz etmekte olup, Incoterms® 2010 metninde satıcının söz konusu yer tespitine uygun taşıma sözleşmesi akdetmesi önerilmektedir²⁶⁹. Incoterms® 2010’da önerilen bir diğer husus ise, satıma konu malların terminalden farklı bir yere

²⁶⁵ INCOTERMS® 2010, ss.59, 67, 75.

²⁶⁶ Charles Debattista, “Should Shipping Lawyer Care About Incoterms 2010?”, <http://www.stonechambers.com/news-pages/03.02.11--article--should-shiping-lawyers-care-about-incoterms-2010---charles-debattista.asp> (13.04.2013).

²⁶⁷ INCOTERMS® 2010, s.59.

²⁶⁸ Malfliet, s.167.

²⁶⁹ INCOTERMS® 2010, s.59.

taşınması ve elleçlenmesine ilişkin hasar ve masrafin satıcıya yüklenmesinin istenildiği durumlarda, DAT teriminin yerine DAP veya DDP terimlerinin tercih edilmesidir²⁷⁰.

DAT terimi yukarıda belirtildiği gibi, Incoterms 2000’de yer alan DEQ teriminin, 2010’da tüm taşımacılık türlerine uygun olarak düzenlenmiş haline karşılık gelmektedir. Zira satıcının malı belirlenen varış limanında rıhtımda boşaltarak alıcının tasarrufuna teslim etmesini ifade eden DEQ kuralında²⁷¹ belirtilen “rıhtım” ibaresinin yerine, DAT teriminde, rıhtımı da kapsayacak şekilde “terminal” ibaresi tercih edilmiş ve böylece terim her türlü taşımacılıkta kullanılmaya uygun bir yapıya kavuşturulmuştur²⁷².

2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme

a. Tarafların Genel Borçları

DAT teriminin A1 – B1 maddelerinde satıcının ve alıcının genel borçları düzenlenmiş olup, bu terimde de diğer terimlerde olduğu gibi satıcının genel borcu malları ve fatura ile diğer uygunluk kanıtlarını alıcıya sağlamak iken, alıcının genel borcu satım bedelini ödemektir²⁷³.

b. Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin Gümrük İşlemleri ve Diğer Formaliteler

DAT teslim şeklinde ihracat gümrük formalitelerini ve masraflarını yerine getirme, gerekli izin ve lisansları alma ve malların belli bir ülkeden geçişi için gerekli gümrük işlemlerini tamamlama ve bunlara ilişkin hasara katlanma yükümlülüğü satıcıya ait iken (A2); alıcı da ithalata ilişkin izin ve lisansları alarak

²⁷⁰ INCOTERMS® 2010, s.59.

²⁷¹ Caruntu ve Lapaduşi, s.101.

²⁷² Caner, s.244.

²⁷³ Ayrıntılı bilgi için bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, A, 2, a; INCOTERMS® 2010, ss.60-61.

gümrük işlemlerini yerine getirmekle yükümlüdür (B2)²⁷⁴. EXW dışında şimdiye kadar açıklanan diğer terimlerde kural DAT kuralında olduğu gibidir; ancak DAT kuralının bu konuda diğer terimlerden farkı, alıcının malların başka bir ülkeden geçişi halinde gerekli gümrük işlemlerini yerine getirme yükümünün bulunmamasıdır.

c. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri

A3 – B3 maddelerinde yer alan düzenlemeler uyarınca, malların varış yerinde belirlenen terminale kadar taşınması ve bunun için navlun sözleşmesi yapılması ve buna ilişkin masraflara katlanma yükümlülüğü satıcıya aittir; bu doğrultuda taraflar arasında belirli bir terminalin kararlaştırılmaması ve uygulamada da böyle bir belirlemenin bulunmaması durumunda, satıcı varış yerinde kendisi için en uygun terminali seçerek malları orada teslim edebilmektedir²⁷⁵.

Alıcının herhangi bir şekilde taşıma sözleşmesi akdetme yükümlülüğü bulunmazken, tarafların sigorta sözleşmesi akdetme yükümlülüğüne ilişkin olarak CPT teriminde açıklanan düzenleme ile paralel bir düzenlemeye yer verilmiştir²⁷⁶.

Sigorta konusunda Incoterms® 2010 metninde üçlü bir ayrımın bulunduğundan söz etmek mümkündür. Buna göre EXW, FCA, FAS ve FOB terimlerinde her iki tarafın da sigorta sözleşmesi yapma yükümlülüğü yoktur, ancak satıcı, talebi halinde, alıcının sigorta yaptırabilmesi için gerekli bilgileri ona sağlamakla yükümlüdür; CPT, DAT, DAP, DDP ve CFR terimlerinde de her iki tarafın sigorta yaptırma zorunluluğu yoktur, ancak bu defa alıcı da, talebi halinde, satıcının sigorta yaptırabilmesi için gerekli bilgileri ona sağlamakla yükümlüdür; ve son olarak CIP ve CIF terimlerinde ise satıcının alıcıya karşı sigorta yaptırma yükümlülüğü bulunmaktadır ve ayrıca satıcı alıcının yaptıracığı zorunlu sigorta dışındaki sigorta ve alıcı da satıcının yaptıracığı ilave sigorta ile ilgili bilgileri birbirlerine temin etmekle yükümlüdürler²⁷⁷.

²⁷⁴ INCOTERMS® 2010, s.60-61.

²⁷⁵ INCOTERMS® 2010, s.60-61.

²⁷⁶ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, C, 2, c.

²⁷⁷ CANER, Incoterms® 2010, s.257.

d. Teslim ve Tesellüm

DAT terimini diğer terimlerden ayıran en önemli husus, teslim ilişkisi A4 maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre satıcı, malları, kararlaştırılan tarihte (veya süre içerisinde, varma yerinde veya limanında belirlenen terminalde, ana taşımayı gerçekleştiren araçtan boşaltarak alıcının tasarrufuna bıraktığı anda, malları teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olur; ve alıcının B4 anlamında yükümlülüğü ise söz konusu teslimatı kabul etmektir²⁷⁸.

Bu terimde teslim ilişkisi olarak diğer terimlerden farklı unsur, satıcının malları terminalde taşıma aracının içinde boşaltılmaya hazır olarak değil, taşıma aracından boşaltarak teslim etmesidir²⁷⁹. Örneğin teslimat deniz taşımacılığı ile ve konteynır içinde gerçekleştirilmişse satıcı, gemi limana ulaşır konteynır gemiden boşaltılarak rıhtıma indirildiği anda teslimatı gerçekleştirmiştir²⁸⁰.

Bu yönüyle DAT, 2000 versiyonunda yer alan DEQ terimi ile örtüşmektedir; zira 2000 versiyonuyla önemli değişikliklere uğrayan DEQ terimine²⁸¹ göre de tıpkı DAT'ta olduğu gibi mallar varış limanı rıhtımında boşaltılarak alıcıya teslim edilmektedir²⁸². Yukarıda da belirtildiği üzere DAT terimini DEQ'ten farklı ve daha işlevsel kılan yönü, rıhtım yerine terminal terimi kullanılmak suretiyle deniz taşımacılığı dışındaki taşımalara da müsait olmasıdır²⁸³. Bu çerçevede 2010 versiyonu yürürlüğe girdikten sonra tacirlerin DAT terimini daha yaygın olarak kullanmaları kuvvetle muhtemeldir; bununla birlikte tacirlerin Incoterms® 2010 kurallarına atıf yapıp hataen DEQ'i kararlaştırmaları durumunda taraf iradelerinin DAT'ı kararlaştırmak olduğu yönünde yorum yaparak taraflar arasındaki ilişkide DAT kurallarını uygulamak isabetli olacaktır²⁸⁴.

²⁷⁸ INCOTERMS® 2010, ss.60-61.

²⁷⁹ Malfliet, s.167.

²⁸⁰ Caner, s.244.

²⁸¹ Erdem, Makaleler, s.225.

²⁸² INCOTERMS 2000, s.105.

²⁸³ Zaum, s.7.

²⁸⁴ Debattisa, s.1.

e. Hasarın Geçişı

Malların teslim anı ile hasarın geçiş anının paralel olmasına ilişkin genel Incoterms® 2010 kuralı, DAT teriminde de kendini göstermektedir. A5 hükmü uyarınca, B5'te belirtilen haller saklı olmak üzere, malların A4'e göre teslim edilmesi ile birlikte mallara ilişkin hasar ve zarar riskine katlanma yükümlülüğü alıcıya geçmektedir²⁸⁵.

Alıcı, kural olarak mallar A4 uyarınca kendisine teslim edildikten sonra oluşacak hasar ve zararı üstlenir; ancak alıcı, B2 hükmü uyarınca ithal formalitelerini yerine getirmemezse bundan doğan hasar ve zararı; veya B7 uyarınca teslim noktasını belirleme yetkisinin kendisinde olduğu durumlarda buna ilişkin ihbarı göndermezse, teslim bu nedenle gerçekleşemese bile kararlaştırılan tarihten itibaren oluşacak hasar ve zararı üstlenir²⁸⁶.

f. Masrafların Paylaşımı

DAT teriminin A6 maddesinde satıcının, taşıma sözleşmesine ilişkin masraflar dahil, B6'da alıcının katlanacağı belirtilenler dışında, malların terminalde alıcıya teslim edinceye kadar yapılacak masraflar ile malların ihraç gümrük, lisans ve izinleri ile başka bir ülkeden transit geçişı ile ilgili gümrük masraflarını ödemesi; B6 maddesine göre alıcının ise malları teslim aldıktan sonra oluşacak masrafları, malların ithaline ilişkin olarak uygulandığı ölçüde söz konusu olacak olan vergi, resim, harç vb. masrafları ve malların sözleşmeye konu mallar olduğunun belirtilerek açıkça ferdileştirilmiş olması koşuluyla B2 uyarınca ithal formalitelerine ilişkin yükümünü yerine getirmemesi veya B7 uyarınca gerekli ihbarları yapmaması nedeniyle oluşan masrafları ödemesi gerekmektedir²⁸⁷.

²⁸⁵ INCOTERMS® 2010, s.62; Caner, ss.244-245; Malfliet, s.167.

²⁸⁶ INCOTERMS® 2010, s.63.

²⁸⁷ INCOTERMS® 2010, ss.62-63.

g. İhbarda Bulunma Yükümlülüğü

Satıcının malların teslim edildiğine ilişkin bir ihbarda bulunma yükümlülüğünün bulunmaması dışında, DAT teriminde tarafların ihbar yükümlülüğü CPT teriminde belirtildiği şekildedir²⁸⁸.

h. Teslim Belgesi ve Tesellüm Kanıtı

Malları varış yerinde belirlenen limanda alıcıya teslim eden satıcı, tüm masrafları kendisine ait olmak üzere, A4-B4 hükümlerine göre alıcının malları teslim almasına imkan tanıyacak belgeyi alıcıya sağlamakla (A8); alıcı da bu belgeyi kabul etmekle yükümlüdür (B8)²⁸⁹.

i. Satıcının Kontrol, Ambalajlama, İşaretleme Yükümlülüğü ile Alıcının Muayene Yükümlülüğü

CPT ve CIP terimlerinin A9 – B9 maddelerinde düzenlenen kontrol, ambalajlama, etiketleme ve muayene yükümlülüklerine ilişkin hükümlerle birebir aynı hükümleri ihtiva etmektedir²⁹⁰.

j. Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar

CPT ve CIP terimlerinin A10 – B10 maddelerinde düzenlenen bilgi sağlama yardımı ve ilgili masraflara ilişkin hükümlerle birebir aynı hükümleri ihtiva etmektedir²⁹¹.

²⁸⁸ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, C, 2, g.

²⁸⁹ INCOTERMS® 2010, s.62-63.

²⁹⁰ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, C, 2, i.

²⁹¹ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, C, 2, j.

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

1. Genel Açıklama

Incoterms® 2010 ile ilk defa düzenlenen iki kuraldan ikincisi de DAP'tır. 2000 versiyonunda bulunan DAF, DES ve DDU terimlerinin yerini almak üzere getirilmiş olan bu terim, bu üç terimin kombinasyonunu teşkil etmektedir ve tüm taşımacılık türlerinde kullanılmaya müsaittir²⁹². Bu yeni kuralın 2010 versiyonunda ilk defa düzenlenmesinin altında, kapsam olarak birbiri arasında çok küçük farklılıklar bulunan ve sık sık birbiri ile karıştırılan bu üç terimin birleştirilmek istenmesi yatmaktadır²⁹³.

2000 versiyonunun bahis konusu üç teriminden DAF terimi, daha ziyade demiryolu taşımacılığında kullanılan, malların sınırda belirlenen teslim yerinde boşaltılmamış olarak teslim edildiği teslim şeklidir²⁹⁴. DAF teriminin uygulandığı durumlarda, alıcı sözleşmeye uygunluğunu kontrol edemediği malları teslim almak zorunda kalıyor ve malların teslimden önce mi sonra mı hasara uğradığı anlaşılamayabiliyor ve özellikle ortak pazarın söz konusu olduğu durumlarda sınırda teslim kavramı sorun yaratıyor ve yanlış uygulamalara yol açıyor idi; bu nedenle 2010 versiyonunda DAF terimi kaldırılarak onu da kapsayacak şekilde DAP terimi getirilmiştir²⁹⁵. DAP'ın yerine getirildiği bir diğer terim olan DES, yalnız deniz taşımacılığına uygun olan, malların varış limanında gemide, uygun boşaltma araçları ile malın gemiden kaldırılmasına olanak sağlayacak şekilde teslim edildiği teslim şeklidir²⁹⁶ ve tüm taşımacılık türlerini kapsayan DAP ile kolaylıkla yer değiştirmiştir²⁹⁷. DAP teriminin yerine geçtiği üç terimden kendisine en çok benzediği terim DDU terimidir; zira bu terimde tıpkı DAP'ta olduğu gibi mallar belirlenen varış yerinde boşaltılmaya hazır olarak ve ithalat gümrük resmi ödenmemiş olarak alıcıya teslim edilir²⁹⁸.

²⁹² Özkan, s.10.

²⁹³ Malfliet, s.167; Zaum, s.6.

²⁹⁴ Caruntu ve Lapaduşi, s.101; INCOTERMS 2000, ss.89-90.

²⁹⁵ Malfliet, s.167.

²⁹⁶ INCOTERMS 2000, s.98.

²⁹⁷ Malfliet, s.167.

²⁹⁸ Zaum, s.6; INCOTERMS 2000, s.114; Şanlı ve Ekşi, Uluslararası Ticaret, s.123.

Yukarıda belirtilenler ışığında DAP, satıcının malları belirlenen varış yerinde, ana taşıma aracından boşaltmadan alıcının tasarrufuna bırakmakla alıcıya teslim etmiş olduğu ve mallara ilişkin hasar ve zarar riskinin de bu anda alıcıya geçtiği teslim şeklidir²⁹⁹. Bu teslim şeklinde mallar DAT'tan farklı olarak, terminalde değil, belirlenen varma yerinde teslim edilmekte ve satıcının malları boşaltma yükümlülüğü bulunmamaktadır³⁰⁰. Satıcının malların boşaltılmasına ilişkin olarak masraf yapması durumunda ise, bu masrafların alıcı tarafından tazmin edilmesini talep etmesi, sözleşmede bu şekilde kararlaştırılmadıkça, söz konusu olamamaktadır³⁰¹. DAP'ın bir diğer D grubu terimi olan DDP'ten ayrılan tek yönü ise ithalat gümrükleme ve vergi, resim ve harçlarının ödenmesi yükümlülüğünün alıcıya ait olmasıdır ki bu yükümlülüğün satıcıya bırakılmak istendiği durumlarda DDP teriminin tercih edilmesi gerekmektedir³⁰².

Incoterms® 2010 düzenlemesi ile ilk defa düzenlenen DAT ve DAP terimleri birbirlerine çok büyük ölçüde benzerlik gösterdiğinden DAP terimine ilişkin açıklamaların yapılacağı bu bölümde Incoterms metninde yer alan her konuya tek tek değinilmeyecek; yalnızca teslim yükümü, taşıma ve masraflara ilişkin, DAT terimi ile farklılık arz eden konularda izahat yapılacaktır. Bu kısımda açıkça düzenlenmeyen A1-B1, A2-B2, A5-B5, A7-B7, A8-B8, A9-B9 ve A10-B10 maddelerine ilişkin hükümlerde DAP teriminin DAT terimi ile birebir aynı düzenlemeleri ihtiva ettiğini belirtmek isteriz.

2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme ve Diğer Formaliteler

a. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri

DAP teriminde de DAT teriminde olduğu gibi ana taşımayı organize etme yükümlülüğü satıcıya aittir (A3), alıcının böyle bir yükümlülüğü bulunmamaktadır (B3); buna göre satıcı malın belirlenen teslim yerine veya varsa bu yerde

²⁹⁹ INCOTERMS® 2010, s.67.

³⁰⁰ Caner, ss.245-246.

³⁰¹ INCOTERMS® 2010, s.67.

³⁰² Malfliet, s.167; INCOTERMS® 2010, s.67; Caner, s.246.

kararlaştırılan noktaya kadar taşınması için taşıma sözleşmesini akdetmekle yükümlüdür³⁰³.

Taraflar arsında belirli bir noktanın kararlaştırılmaması veya uygulamada belirlenmemesi durumunda satıcı, varış yerinde kendi amacına en uygun noktayı seçerek malları orada teslim edebilecektir³⁰⁴.

Tarafların sigorta sözleşmesi akdetme yükümlölüğü açısından DAT terimi ile aynı düzenlemeye yer verilmiřtir³⁰⁵.

b. Teslim ve Tesellüm

Satıcı malları kararlaştırılan tarihte veya süre içerisinde, belirtilen varma yerinde ve eğer varsa belirlenen noktada, gelen taşıma aracından boşaltmaksızın boşaltmaya hazır bir şekilde alıcının tasarrufuna bıraktığı anda, DAP teslim şekline göre teslim gerçekleşmiş olur (A4) ve A5 uyarınca bu andan itibaren mallara ilişkin her türlü hasar ve ziya alıcıya geer³⁰⁶.

Alıcının bu anlamdaki tek yükümlölüğü ise satıcının A4 uyarınca kendisine teslim ettiğı malları teslim almaktır³⁰⁷.

c. Masrafların Paylaşımı

DAP A6 düzenlemesi uyarınca satıcının, taşıma sözleşmesine ilişkin masraflar dahil, B6'da alıcının katlanacağı belirtilenler dışında, malların alıcıya teslim edilinceye kadar yapılacak masrafları, malların ihraç gümrük, lisans ve izinleri ile başka bir ölkeden transit geçişi ile ilgili gümrük masraflarını ve ayrıca malların varış yerinde boşaltılmasına ilişkin olarak taşıma sözleşmesinde satıcının katlanacağı kararlaştırılan masrafları ödemesi; B6 maddesine göre alıcının ise malları teslim aldıktan sonra oluşacak masrafları, malların ithaline ilişkin olarak uygulandığı ölçüde söz konusu olacak olan vergi, resim, harç vb. masrafları,

³⁰³ INCOTERMS® 2010, ss.68-69.

³⁰⁴ INCOTERMS® 2010, s.68.

³⁰⁵ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, E, 2, c.

³⁰⁶ Caner, ss.245-246; ³⁰⁶ INCOTERMS® 2010, ss.68, 70.

³⁰⁷ INCOTERMS® 2010, s.69.

malların sözleşmeye konu mallar olduğunun belirtilerek açıkça ferdileştirilmiş olması koşuluyla B2 uyarınca ithal formalitelerine ilişkin yükümünü yerine getirmemesi veya B7 uyarınca gerekli ihbarları yapmaması nedeniyle oluşan masrafları ve ayrıca taşıma sözleşmesinde açıkça satıcının katlanacağını belirtildiği haller dışında malların kararlaştırılan varma yerinde taşıma aracından boşaltılması masraflarını ödemesi gerekmektedir³⁰⁸.

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

1. Genel Açıklama

Incoterms 2000 sınıflandırmasına göre D grubu terimlerin sonuncusu olan DDP terimi, 2010 versiyonunda Incoterms düzenlemeleri içerisinde yer verilen tek 2000 versiyonu D grubu terimidir. Incoterms terimleri arasında alıcıya satıcı karşısında en fazla yükümlülük getiren EXW terimi karşısında, satıcıya en fazla yükümlülük yükleyen terim de DDP'dir³⁰⁹. DDP'nin satıcının en fazla yükümlülüğünün olduğu terim olarak anılmasının sebebi, satıcının malları, kararlaştırılan varış yerinde boşaltılmamış vaziyette ve ithalat için gümrüklenmiş olarak alıcıya teslim etmekle yükümlü olmasıdır³¹⁰. Buna göre satıcı, malların varış yerinde alıcıya teslim edilmesine kadar doğan tüm masrafları, sorumluluğu ve hasarı üstlenmesinin yanı sıra, tüm ithalat gümrük formalitelerini yerine getirmekle, bunun için gerekli vergi, KDV, resim, harç vb. masrafları ödemekle ve bundan kaynaklanan hasara da katlanmakla mükelleftir³¹¹. Bu çerçevede satıcı, tıpkı yerel pazardaki bir satıcının alıcıya malı teslim etmesi gibi, alıcıya, ithalat formaliteleri ile dahi ilgilenmesine gerek kalmayacak şekilde malları teslim eder³¹².

³⁰⁸ INCOTERMS® 2010, ss.70-71.

³⁰⁹ Erdem, Makaleler, s.251; Malfliet, s.167; Doğan, s.363; INCOTERMS® 2010, s.75.

³¹⁰ INCOTERMS® 2010, s.75.

³¹¹ Caruntu ve Lapaduşi, s.101.

³¹² Çalış, s.14.

EXW terimine ilişkin yapılan açıklamalarda da belirtildiği gibi³¹³, bir tarafın kendi ülkesi dışında bir yerde gümrük formalitelerini yerine getirmesi her zaman mümkün veya kolay olmayacağından, somut olayda satıcının ithalat için gerekli gümrükleme işlemlerini doğrudan veya dolaylı olarak yerine getiremeyeceği anlaşıldığında ve/veya tarafların bu yükümlülüğün alıcıya bırakılmasının daha elverişli olacağı konusunda ortak bir kanaate varması durumunda, DDP teriminin kullanılmaması, yerine gümrük yükümlülüğüne ilişkin fark dışında DDP kuralına en yakın olan DAP kuralının tercih edilmesi yerinde olacaktır³¹⁴. Aynı şekilde varma yerindeki kurallar uyarınca satıcının ödemek zorunda olduğu KDV bedelini geri almasının imkansız olduğu durumlarda da tarafların aralarındaki sözleşmede KDV'nin satıcıya ait olmayacağını belirtmeleri ve bu doğrultuda DAP kuralını veya DDP'nin bir varyasyonunu oluşturarak KDV yükümünün satıcıya ait olmadığını ifade eden “DDP VAT Unpaid” terimini kararlaştırmaları daha isabetli olacaktır³¹⁵.

İthalat gümrük formalitelerinin satıcıya yüklenmiş olmasındaki fark dışında DDP terimi DAP terimi ile birebir aynı düzenlemeleri haiz bulunmaktadır. Bu nedenle DDP teriminin açıklandığı bu bölümde DAP terimi ile aynı şekilde düzenlenen konularda ayrıca bilgi verilmeyecek; yalnızca farklılığın bulunduğu konularda açıklama yapma yoluna gidilecektir.

2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme

a. Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin Gümrük İşlemleri ve Diğer Formaliteler

DDP teriminin DAP terimine nazaran farklılık taşıyan en önemli maddesi lisanslar, izinler ve gümrük formalitelerini düzenleyen A2-B2 maddeleridir. Incoterms® 2010'un tüm terimleri içerisinde A2 maddesinde satıcının ithal iznini almakla ve gerekli gümrük formalitelerini yerine getirmekle sorumlu tutulduğu tek

³¹³ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, A.

³¹⁴ Caruntu ve Lapaduşi, s.101; INCOTERMS® 2010, s.75.

³¹⁵ Malfliet, s.168.

terim DDP'dir. Buna göre satıcı, uygulandığı ölçüde, hasarı ve masrafları kendisine ait olacak şekilde, her türlü ihrac ve ithal izni ile diğer resmi izin ve belgeleri temin etmekle, malların ihracı, başka bir ülkeden transit geçişi ve ithali için tüm gümrük işlemlerini tamamlamakla yükümlüdür³¹⁶. İthal izin ve gümrük işlemleri satıcının sorumluluğuna bırakılmış olduğundan, gerek satıcının gerekse alıcının herhangi bir şekilde zarara uğramamasını teminen, taraflar, aralarındaki satım sözleşmesinde DDP terimini kararlaştırdıkları, satıcının varış yeri ülkesinden ithal izni alabileceği hususunu düşünmüş ve teyit etmiş olmalıdırlar³¹⁷.

Tüm ihrac ve ithal formalitelerini satıcı taraf yüklenmiş olduğundan burada alıcının tek yükümlülüğü, satıcının talebi üzerine ve tüm hasar ve masrafları satıcıya ait olacak şekilde, satıcının malların ithali için gerekli izinleri temin etmesine yardımcı olmaktan ibarettir (B2)³¹⁸.

b. Masrafların Paylaşımı

Masrafların paylaşımı konusunda da DDP'nin DAP'tan tek farkı, ithal izinleri ve gümrük formalitelerine ilişkin masrafların alıcı değil, satıcı tarafından karşılanmasıdır³¹⁹; bunun dışında kalan taşıma, boşaltma vb. diğer hususlara ilişkin masrafların paylaşımı DAP teriminde belirtildiği gibidir³²⁰.

II) DENİZ VE İÇSU TAŞIMALARINA ÖZGÜ KURALLAR

A. FAS (Free Alongside Ship - Gemi Doğrultusunda Masrafsız)

1. Genel Açıklama

Incoterms® 2010'un ilk kısmında bütün taşımacılık türlerine uygun terimler düzenlendikten sonra ikinci kısımda yalnız deniz ve içsu taşımalarına özgü

³¹⁶ INCOTERMS® 2010, s.76.

³¹⁷ Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, s.172.

³¹⁸ INCOTERMS® 2010, s.77.

³¹⁹ INCOTERMS® 2010, ss.78-79.

³²⁰ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, F, 2, c.

kurallara yer verilmiştir. Incoterms® 2010 kurallarının ikinci bölümünde düzenlenen söz konusu deniz ve içsu taşımacılığına özgü kurallar FAS, FOB, CFR ve CIF'tir ve ilk olarak FAS terimine ilişkin kurallara yer verilmiş bulunmaktadır³²¹.

FAS teriminde satım konusu malların satıcıdan alıcıya gönderilmesine ilişkin ana taşımacılık deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir ve terimin düzenlenişi bu ana kural üzerine oturtulmuştur. Zira bu teslim şeklinde satıcı, malları yükleme limanında, ana taşımayı yapacak ve alıcı tarafından belirlenmiş geminin doğrultusunda (gemiye yüklenmeden, rıhtımda veya mavnada) bırakmak suretiyle teslim yükümlülüğünü gerçekleştirmiş olur ve bu andan itibaren mallara ilişkin her türlü masraf, hasar ve zarar alıcıya geçer³²². FAS terimine ilişkin söz konusu kuraldan da anlaşılacağı üzere mallar yalnızca bir gemi doğrultusunda teslim edilebilmektedir; malların konteynır içinde taşınacağı durumlarda taşıyıcıya bir terminalde teslim edilmesi daha elverişli olacağından; bu durumda FAS teriminin kullanılması uygun değildir ve Incoterms® 2010 kurallarının FAS terimine ilişkin rehber açıklama bölümünde de belirtildiği üzere bu durumda FCA terimi kullanılmalıdır³²³.

Uluslararası mal satımlarında, malın taşınması esnasında birden fazla kişi arasında el değiştirmesi, dolayısıyla birtakım alıcılar ve satıcılar silsilesinin oluşması söz konusu olabilmektedir ve bu tür satışlara, zincirleme satış, ard arda satış, ardışık satış (string sales) gibi adlar verilmektedir³²⁴. Bu tür satışlarda, satış halkasının en başında bulunan satıcıdan malı alan satıcılar söz konusu malı alıcıya tedarik etmektedirler. FAS terimine ilişkin açıklamalarda da yer verilen “tedarik” ibaresi, malın gemi doğrultusunda teslim edilmesi yerine, zaten bu şekilde teslim edilmiş malları alıcıya temin etme yükümlülüğünü karşılamaktadır³²⁵ ve Incoterms® 2010 kurallarının getirdiği yeniliklerden bir tanesidir. Teslim yükümlülüğünün yanı sıra zincirleme satışlarda söz konusu olabilecek tedarik etme yükümlülüğünün

³²¹ INCOTERMS® 2010, s.85 vd; Erdem, Makaleler, s.225.

³²² INCOTERMS® 2010, s.85; Doğan, s.358; Malfliet, s.165.

³²³ INCOTERMS® 2010, s.85.

³²⁴ Caner, ss.250-251.

³²⁵ INCOTERMS® 2010, ss. 13, 85.

getirilmiş olması, Incoterms® 2010'un uygulamanın ihtiyaçlarına cevap verme amacını güderek hazırlandığını kanıtlar niteliktedir.

FAS terimi, Incoterms 2000 düzenlemesinde, ana taşımaya ilişkin masraf ve riskleri alıcının yüklendiği terimler olan F grubu terimler arasında düzenlenmiştir³²⁶. Incoterms kurallarının 2010 versiyonunda ise deniz ve içsu taşımacılığına özgü kuralların ilki olarak düzenlenmiş olan FAS terimi, teslimatın gemide değil, gemiye yüklenmeden önce gemi doğrultusunda gerçekleşmesi dolayısıyla diğer deniz ve içsu taşımacılığına özgü kurallar olan FOB, CFR ve CIF'ten ayrılmaktadır ve satıcının yükümlülüğünün ve üstlendiği riskin daha önce alıcıya geçiyor olması dolayısıyla bu terimlerden daha önce, ilk sırada düzenlenmiştir.

2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme

a. Tarafların Genel Borçları

FAS teriminin A1 – B1 maddelerinde satıcının ve alıcının genel borçları düzenlenmiş olup, bu terimde de diğer terimlerde olduğu gibi satıcının genel borcu malları ve fatura ile diğer uygunluk kanıtlarını alıcıya sağlamak iken, alıcının genel borcu satım bedelini ödemektir³²⁷. A1 - B1 düzenlemelerinde yer verilen diğer konular, tüm Incoterms terimlerinin A1 - B1 maddeleri ile ortak hususlar içerdiğinden burada bilahare açıklama yapılma gereksinimi duyulmamıştır³²⁸.

b. Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin Gümrük İşlemleri ve Diğer Formaliteler

A2 - B2 maddesi, FAS teriminde de diğer terimlerde olduğu gibi, tarafların lisans, izin, gümrük vb. yükümlülüklerini konu almaktadır. A2 düzenlemesi uyarınca, FAS teriminde, satıcı, uygulandığı ölçüde, tüm masraf ve hasarı kendisine

³²⁶ Caruntu ve Lapaduşi, s.101; INCOTERMS 2000, ss.41vd.

³²⁷ INCOTERMS® 2010, s.86-87.

³²⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, A, 2, a.

ait olmak üzere, malların ihracı için gerekli her türlü ihraç izni veya diğer resmi izni almakla ve malların ihracı için gerekli gümrük formalitelerini tamamlamakla yükümlüdür³²⁹. Esasen satıcıya ait olan ihraç formalitelerini yerine getirme yükümlülüğü, Incoterms'ün 2000 versiyonundan önceki versiyonlarında alıcıya ait bulunmakta idi³³⁰. 2000 versiyonu ile birlikte, ihracat işlemlerinin satıcının ülkesinde gerçekleşiyor olması dolayısıyla kendi ülkesinin kurallarına ve uygulamalarına daha yatkın olan ve bu konularda daha bilgili olan satıcının ihraç gümrük formalitelerini gerçekleştirmesinin daha rahat ve hızlı olacak olması gerekçesi ile, bu formaliteleri yerine getirme yükümlülüğü satıcıya bırakılmıştır³³¹. Bu anlamda söz konusu değişiklik, Incoterms 2000'in getirdiği en önemli yeniliklerden biri olarak kabul edilmiş ve bu yöndeki uygulama 2010 versiyonunda da sürdürülmüştür.

FAS teriminin B2 düzenlemesi uyarınca, uygulandığı ölçüde, hasar ve masrafları kendisine ait olmak üzere, ithal izni ve resmi diğer izinleri alma ve malların ithali ile başka bir ülkeden transit geçişi için tüm gümrük işlemlerini tamamlama yükümlülüğü alıcıya ait bulunmaktadır³³².

c. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri

FAS teriminde A3 – B3 maddelerinde yer alan düzenlemeler uyarınca kural olarak, masrafları kendisine ait olacak şekilde ana taşıma sözleşmesini yapma yükümlülüğü alıcıya ait bulunmaktadır³³³. Nitekim Incoterms 2000 sistematığıne göre F grubu terimlerden olan FCA, FAS ve FOB terimlerinin ortak özelliği, satıcının malları ana taşıma gerçekleştirilmeksizin teslim etmesi ve taşıma masraf ve riskinin alıcıya ait olmasıdır³³⁴. Bu anlamda FAS'a ilişkin A3 - B3 maddeleri, FCA teriminin A3 - B3 maddeleri ile birebir aynı düzenlemeleri ihtiva

³²⁹ INCOTERMS® 2010, s.86.

³³⁰ Doğan, s.357; Erdem, Makaleler, s.225; Özkan, s.11.

³³¹ Erdem, Makaleler, s.225; Özkan, s.11; Murat Çağlar, “Geçmişten Günümüze Incoterms”, http://www.ilhan-partners.com/makale2.html#_ftn21 (21.04.2013).

³³² INCOTERMS® 2010, s.87.

³³³ INCOTERMS® 2010, ss.86-87.

³³⁴ Caruntu ve Lapaduşi, s.101.

etmektedir³³⁵. Buna göre her ne kadar satıcının alıcıya karşı taşıma sözleşmesi yapma yükümlülüğü bulunmasa da alıcı talep ederse veya ticari teamül bulunuyorsa ve alıcı da aksi yönde bir talimat vermezse, satıcı, hasar ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde bir taşıma sözleşmesi yapabilir³³⁶. Bu şekilde taşıma sözleşmesini satıcının yaptığı durumlarda terim uygulamada “FAS *additional service*” veya “FAS +” olarak kullanılmaktadır³³⁷. Taşıma sözleşmesinin satıcının akdetmesini alıcının talep ettiği veya ticari teamülün bu yönde olduğu her iki durumda da satıcı her halükarda taşıma sözleşmesini yapmayı reddedebilmektedir; ancak reddetmesi halinde alıcıyı durumdan derhal haberdar etmesi gerekmektedir³³⁸.

FAS teriminde her iki tarafın da birbirlerine karşı sigorta yaptıрма yükümlülüğü bulunmamaktadır; yalnız satıcı, alıcının talebi üzerine hasar ve masrafları alıcıya ait olmak üzere sigorta yaptırabilmesi için alıcıya gerekli bilgileri sağlamalıdır³³⁹. Sigorta yükümlülüğüne ilişkin olarak FCA teriminden farklı bir düzenlemeye yer verilmemiştir³⁴⁰.

d. Teslim ve Tesellüm

FAS teriminde A4 maddesinde yer verilen düzenleme uyarınca, satıcı, kararlaştırılan tarihte veya süre içerisinde, ilgili limanda mutad olduğu şekilde, ya malları yükleme limanında, varsa alıcı tarafından gösterilen yükleme noktasında (alıcı tarafından yükleme noktası gösterilmemişse kararlaştırılan yükleme limanında satıcının amacına en uygun düşen noktada), alıcı tarafından seçilen geminin doğrultusunda bırakmak suretiyle veyahut zaten bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik etmek suretiyle teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olur ve FAS teriminde teslim anı bu andır³⁴¹. Alıcının bu noktada tek yükümlülüğü satıcının bu şekilde teslim etmiş olduğu malları teslim almaktır (B4)³⁴².

³³⁵ Ayrıntılı bilgi için bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, B, 2, c.

³³⁶ INCOTERMS® 2010, s.86.

³³⁷ Malfliet, s.165.

³³⁸ INCOTERMS® 2010, s.86.

³³⁹ INCOTERMS® 2010, ss.86–87.

³⁴⁰ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, B, 2, c.

³⁴¹ INCOTERMS® 2010, s.86.

³⁴² INCOTERMS® 2010, s.87.

2010 versiyonu ile getirilen yenilik uyarınca A4 maddesinde, zincirleme satışlar da göz önüne alınarak satış zincirinin en başındaki satıcıdan alınan malların alıcıya tedarik edilmesi anının da teslim anı olarak kabul edileceği belirtilmiştir³⁴³. Söz konusu “tedarik etme” durumu bir yana bırakılırsa FAS teriminde teslim anını ifade eden “gemi doğrultusunda” ibareleri ile neyin kastedildiğinin açıklanmasında fayda bulunmaktadır. Esasen burada belirtilmek istenen bir rıhtım veya mavnadır³⁴⁴. Gemi doğrultusunun tam olarak hangi noktaya karşılık geldiği, geminin nereye bağlı olduğu sorusuna verilecek cevapla bağlantılıdır; zira gemi iskelede bağlı bulunuyor ise mallar geminin yanına kadar getirilerek geminin bağlı olduğu rıhtımda bırakılırsa gemi doğrultusunda teslim edilmiş olacaktır; ancak gemi iskelede değil de açıkta demirlenmiş bulunuyor ise mallar mavnalarla geminin yanına ulaştırıldığında gemi doğrultusunda teslim gerçekleşecektir³⁴⁵. Burada malların geminin doğrultusunda teslim edilmesinden söz edilmiş olduğundan mallar gemiye yüklenmeden satıcı teslim yükümlülüğünü gerçekleştirmiş olmaktadır.

e. Hasarın Geçişi

A5 – B5 maddeleri altında düzenlenen hasarın geçişi, FAS teriminde de teslim anı ile paralel olarak düzenlenmiştir. Buna göre kural olarak malların A4 uyarınca teslim edilmesi anına kadar mallara ilişkin her türlü zarar ve hasar satıcıya ait bulunmaktadır (A5)³⁴⁶. A4 uyarınca malların belli bir tarihte değil, belli bir süre içerisinde teslim edilmesi de kararlaştırılabilmektedir. Bu durumda alıcının malları almak için söz konusu süre içerisinde bir tarihi seçebilmesi mümkün olduğundan, satıcı malları belirlenen sürenin başında teslim yerinde hazır etse dahi, malları ancak gemi belirlenen süre içerisinde yükleme limanına ulaştığında teslim etmiş sayılacak ve mallara ilişkin hasar ve zarar riski de o zaman alıcıya geçmiş olacaktır³⁴⁷.

³⁴³ Caner, ss.250-251.

³⁴⁴ Malfliet, s.165.

³⁴⁵ Özkan, s.11; Çalış, s.8; Kuyucu, s.81.

³⁴⁶ INCOTERMS® 2010, s.88.

³⁴⁷ Kuyucu, s.84.

A5 maddesinde hasarın geçişi ile ilgili olarak teslim anında hasarın geçeceği düzenlenirken B5 hükmü saklı tutulmuştur. B5 maddesine göre alıcı, malların A4 uyarınca teslim edilmesi anından itibaren her türlü hasar ve zarara katlanır; bununla birlikte (i) alıcı B7 maddesi uyarınca yükümlü olduğu ihbarlarda bulunmazsa veyahut (ii) alıcı tarafından tayin edilen gemi zamanında gelmezse veya malları alamazsa ya da bildirilen tarihten daha önce yük almayı durdurursa, malların açıkça ferdileştirilmiş olması kaydıyla, belirlenen tarihte ve kararlaştırılan sürenin sonunda mallara ilişkin tüm hasar ve zarar alıcıya geçer³⁴⁸.

f. Masrafların Paylaşımı

Masrafların paylaşımı (A6 – B6) konusu da tıpkı hasarın geçişinde olduğu gibi teslim anı ile paralel düzenlenmiştir. Buna göre satıcı, B6’da alıcı tarafından ödeneceği düzenlenenler dışında, malların A4 uyarınca teslim edilmesi anına kadar mallara ilişkin olarak yapılan masrafları ve malların ihracat için gümrüklenmesi masrafları ile ihracat resim, vergi ve harçlarını ödemekle yükümlüdür³⁴⁹. Malların teslim anına kadar yapılan masraflar satıcının yükümlülüğünde olduğundan, geminin açıkta bulunması halinde malların mavnalarla gemiye taşınması için yapılan mavna masrafları, kullanılması halinde antrepo masrafları vb. de satıcıya ait olacaktır³⁵⁰.

B6 maddesine göre alıcı, malların A4 uyarınca teslim edilmesi anından itibaren yapılan masrafları, A6’da bahsedilenler dışında kalan ihracat gümrük masrafları, vergi, resim ve harçlarını; malların açıkça ferdileştirilmiş olması kaydıyla, alıcının B7 uyarınca gerekli ihbarları yapmaması ya da alıcı tarafından belirlenen geminin zamanında gelmemesi veya malları alacak durumda olmaması veyahut B7 uyarınca ihbar edilen tarihten önce yük almayı durdurması nedeniyle doğan ek masrafları; ve uygulandığı ölçüde ithalat için ödenmesi gereken bütün vergi, resim, harçları ve malların ithaline ilişkin gümrük masrafları ile bir ülkeden transit geçişine ilişkin masrafları ödemekle yükümlüdür³⁵¹.

³⁴⁸ INCOTERMS® 2010, s.89.

³⁴⁹ INCOTERMS® 2010, s.88.

³⁵⁰ Kuyucu, ss.84-85.

³⁵¹ INCOTERMS® 2010, s.89.

g. İhbarda Bulunma Yükümlülüğü

A7 – B7 maddelerinde tarafların birbirlerine karşı bildirimde bulunma yükümlülüğü düzenlenmiştir. Buna göre satıcı, hasar ve masrafları alıcıya ait olmak üzere, malların A4 uyarınca teslim edildiğine veya geminin malları kararlaştırılan zamanda teslim almadığına dair; alıcı ise geminin adını, yükleme noktasını ve gerektiğinde kararlaştırılan süre içerisinde seçilen yükleme tarihine dair bildirimde bulunmakla yükümlüdür³⁵².

Alıcının gerekli ihbar yükümlülüklerini yerine getirmemesi halinde maruz kalacağı yaptırımlar, B5 hasarın geçişi maddesi ile B6 masrafların paylaşımı maddesinde düzenlenmiş iken; satıcının ihbar yükümlülüklerine aykırı davranmasının yaptırımı Incoterms kuralları altında düzenlenmemiştir ve bu durumda sözleşmede ve uygulanacak hukukta genel olarak geçerli olan sözleşmeye aykırılık hükümleri uygulanacaktır³⁵³.

h. Teslim Belgesi ve Tesellüm Kanıtı

FCA teriminin A8 – B8 maddelerinde düzenlenen teslim belgesi – tesellüm kanıtı hükümleri ile birebir paralel bir şekilde düzenlenen hükümleri ihtiva etmektedir³⁵⁴.

i. Satıcının Kontrol, Ambalajlama, İşaretleme Yükümlülüğü ile Alıcının Muayene Yükümlülüğü

FCA teriminin A9 – B9 maddelerinde düzenlenen kontrol, ambalajlama, etiketleme ve muayene yükümlülüklerine ilişkin hükümlerle birebir aynı hükümleri taşımaktadır³⁵⁵.

³⁵² INCOTERMS® 2010, ss.88-89.

³⁵³ Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, s.91.

³⁵⁴ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, B, 2, h.

³⁵⁵ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, B, 2, i.

j. Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar

FCA teriminin A10 – B10 maddelerinde düzenlenen bilgi sağlama yükümlülüğü ve ilgili masraflara ilişkin hükümlerle birebir aynı hükümleri ihtiva etmektedir³⁵⁶.

B. FOB (Free on Board - Gemide Masrafsız)

1. Genel Açıklama

Yalnız deniz ve içsu taşımacılığında kullanılan terimlerden olan ve Incoterms'ün 2010 versiyonunda bu tür terimler arasında ikinci sırada yer verilen FOB terimi, ticari uygulamada en fazla tercih edilen terimlerden biridir³⁵⁷. 2000 sınıflandırmasına göre F grubu terimlerden olan terim, bu terimler içerisinde satıcının yükümlülüğünün en fazla olduğu terimdir; zira FCA teriminde mallar satıcının işyerinde veya belirlenen başka bir yerde ve FAS teriminde gemi doğrultusunda teslim edilirken, FOB teriminde mallar alıcıya gemide teslim edilmektedir³⁵⁸.

Kullanılan kavramlar ve kullanılma biçiminden de anlaşılacağı üzere FOB, yalnız deniz ve içsu taşımacılığında kullanılmaya müsaittir³⁵⁹ ve bu nedenle özellikle konteynır taşımacılığında olduğu gibi malların gemiye yüklenmeden terminalde taşımacıya teslim edildiği durumlarda FOB terimi yerine her türlü taşımacılıkta kullanılabilen FCA teriminin tercih edilmesi daha uygun olacaktır³⁶⁰.

FOB teriminde, CFR ve CIF terimlerinde olduğu gibi, mallar alıcıya gemide (on board), geminin bordasında teslim edilmektedir³⁶¹. Söz konusu üç grup teslim şeklinde mallara ilişkin hasar ve zarar da, diğer teslim şekillerinde olduğu gibi,

³⁵⁶ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, B, 2, j.

³⁵⁷ H. Ercüment Erdem, “Denizaşırı Satış Olarak FOB Satış”, **BATİDER**, Cilt:18, Sayı:4, 1996 (FOB Satış), ss.49 vd.

³⁵⁸ INCOTERMS® 2010, s.93.

³⁵⁹ Erdem, Makaleler, s.240; Doğan, s.359.

³⁶⁰ INCOTERMS® 2010, s.93.

³⁶¹ Doğan, s.358.

teslim anında (mallar gemide bulunduğunda) alıcıya geçmektedir³⁶². Bununla birlikte söz konusu üç terim için hasarın diğer terimlerde olduğu gibi teslim anında alıcıya geçmesine ilişkin düzenleme ilk defa Incoterms® 2010 ile getirilmiş bir yeniliktir ve hatta Incoterms® 2010'un getirdiği en önemli değişik olarak kabul edilmesi de mümkündür³⁶³. Incoterms metinlerinin 2010 versiyonundan önceki versiyonlarında (Incoterms 2000 dahil), teslim anı ile hasarın geçişinin aynı anda gerçekleşmesine ilişkin genel kuralın FOB, CFR ve CIF terimlerinde geçerli olmadığı, bu terimlerde bu kuraldan sapılarak istisnai bir düzenleme getirilmiş olduğu görülmektedir³⁶⁴. Buna göre Incoterms 2000'de ve daha önceki versiyonlarda, FOB, CFR ve CIF terimlerinde malın alıcıya geminin bordasında (on board) teslim edildiği, ancak mallara ilişkin hasar ve zararın malların geminin küpeştesini geçtiği anda alıcıya geçtiği düzenlenmektedir³⁶⁵. Burada sözü edilen malların gemi küpeştesini aşması ile kastedilen, malların geminin kenarlarını oluşturulan korkuluklar üzerindeki hayali bir çizgiden geçmesidir³⁶⁶.

Buna göre Incoterms'ün 2010'dan önceki versiyonlarında mallar gemiye taşınırken, örneğin bir vincin üzerindeyken, gemi küpeştesini geçtikten sonra ve fakat geminin bordasına oturtulmadan düşüp hasar gördüğünde, mallar henüz gemiye indirilerek teslim edilmemiş olsa dahi, geminin küpeştesini geçmiş olduğundan riskin alıcıya geçmiş olduğu ve doğan zarara alıcının katlanması gerektiği kabul ediliyor idi³⁶⁷. Bununla birlikte çağın modern gelişmeleri neticesinde yaygınlaşan birtakım tesis, araç ve makineler, malların gemiye yüklenmesi sırasında gemi küpeştesi kavramını anlamsız kıldığından hasarın geçiş noktasının tespit edilmesinde güçlük yaşanmış, bu nedenle hasarın geçmesine ilişkin uygulama Incoterms'ün 1980 versiyonundan beri hazırlık çalışmaları

³⁶² INCOTERMS® 2010, ss.93, 101, 111.

³⁶³ Caner, s.247.

³⁶⁴ Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, s.3818.

³⁶⁵ INCOTERMS 2000, s.51; Erdem, Incoterms 2000, s.190; Malfliet, s.171; Caner, s.247; Stuart Shepherd ve Ted Graham, "New Incoterms 2010 – A Summary of the Principal Changes to Incoterms 2000", <http://www.mondaq.com/x/113312/international+trade+investment/New+Incoterms+2010+A+Summary+of+the+Principal+Changes+to+Incoterms+2000>, (23.04.2013); Şanlı ve Ekşi, Uluslararası Ticaret, s.118.

³⁶⁶ Malcolm Hartwell, "Incoterms 2010", <http://www.mondaq.com/x/138332/International+Trade/Incoterms+2010>, (23.04.2013); Malfliet, s.171.

³⁶⁷ Erdem, FOB Satış, s.59; Kuyucu, s.97, dn.464.

sırasında tartışılmış³⁶⁸ ise de her bir versiyonda ve 2000 versiyonunda da muhafaza edilmiştir³⁶⁹. Özellikle son zamanlarda sıklıkla kullanılan RORO taşımacılığı³⁷⁰ olarak anılan roll on, roll off taşımalarda, malların herhangi bir şekilde kaldırılması söz konusu olmadığından hasarın geçişi noktasının belirlenmesinde “küpeşteyi geçme” kavramı yetersiz kalmaktadır³⁷¹. Bu nedenlerle ticari hayatın gereklerine uyum sağlamak adına 2010 versiyonu ile hasarın geçişi daha gerçekçi bir esasa bağlanmış ve böylece tüm teslim şekilleri için genel kural olan teslim anında riskin geçmesi kuralı FOB, CFR ve CIF için de benimsenmiştir³⁷².

Incoterms® 2010 metninin yürürlüğe girmesinden önceki versiyonlarda söz konusu üç terim için hasar, alıcıya teslim anından daha önce geçmiş olduğundan, bu durumun yarattığı sakıncaları ortadan kaldırmak amacıyla taraflar mevcut Incoterms kurallarının değişkenlerini (varyantlarını) yaratarak (FOB Stowed gibi), hasarın malların gemide teslim edildiği anda alıcıya geçmesini sağlayabilmekte idiler³⁷³. Ne var ki Incoterms kurallarından sapılarak onların varyantlarının kullanılması, bu değişikliğin yaratacağı tüm etkilerin sözleşmede düzenlenerek belirsizliğin ortadan kaldırılmasını gerektirdiğinden, taraflar açısından sorunlar da yaratabilecek külfetli bir iştir³⁷⁴. Bu nedenle Incoterms® 2010 ile FOB, CFR ve CIF kurallarına ilişkin getirilen yeni düzenlemede söz konusu terimlerin değişkenlerinin kullanılmasına gerek kalmadan, sorun ortadan kaldırılmış ve hasarın teslim anında geçmesi sağlanarak tüm terimler açısından bu konuda bir yeknesaklık getirilmiştir³⁷⁵.

Incoterms® 2010’da FOB teriminde, mallara ilişkin hasar ve zarar teslim anında geçerken, CFR ve CIF terimlerinden farklı olarak, masrafların da aynı şekilde teslim anında alıcıya geçeceği, dolayısıyla taşıma sözleşmesinin de alıcı

³⁶⁸ Malfliet, s.171.

³⁶⁹ Erdem, s.240.

³⁷⁰ RORO taşımacılığı, “Tekerlekler üzerinde gemiye giriş ve çıkış; uluslararası taşımacılıkta tır kamyonları ve konteynır araçları için yapılan özel gemilerde taşımacılık”tır: Ejder Yılmaz, **Hukuk Sözlüğü**, 3. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2005, (Hukuk Sözlüğü), ss.580-581.

³⁷¹ Malfliet, s.171.

³⁷² Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, s.3818; Caner, s.248.

³⁷³ Xavier Van Overmeire, “Incoterms 2010: An Adaptation to Contemporary Business Practice”, <http://www.mondaq.com/canada/x/112932/international+trade+investment/Incoterms+2010+An+Adaptation+To+Contemporary+Business+Practice>, (23.04.2013); Caner, s.248.

³⁷⁴ INCOTERMS® 2010, s.16.

³⁷⁵ Caner, s.248.

tarafından organize edileceği düzenlenmiş bulunmaktadır. Bu bağlamda teslimin gerçekleşeceği nokta farklı olmakla birlikte, Incoterms metni içerisinde A1-B1 maddesinden A10-B10 maddesine kadar FOB düzenlemesi, teslim ilişkisi A4-B4 maddesi dışında tamamıyla FAS terimi ile aynı şekilde düzenlenmiştir³⁷⁶. Bu nedenle FOB teriminde tarafların yükümlülüklerinin açıklandığı aşağıdaki kısımda yalnızca FAS teriminden farklı olan teslim anı ile Incoterms® 2010'u 2000 versiyonundan ayıran hasarın geçişi anına ilişkin olarak izahatta bulunulacak ve geri kalan diğer konularda FAS terimine dair yapılan açıklamalar FOB terimi için de geçerli olacaktır³⁷⁷.

2.Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme

a. Teslim ve Tesellüm

Incoterms® 2010 uyarınca FOB teriminde satıcı, malları kararlaştırılan tarihte veya süre içerisinde ilgili limanda mutad olan şekilde, ya yükleme limanında, varsa alıcı tarafından gösterilen yükleme noktasında, alıcı tarafından seçilmiş ve satıcıya bildirilmiş olan gemide ya da zaten bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik etmek suretiyle teslim yükümlülüğünü yerine getirmekle ve alıcı da bu şekilde teslim edilmiş olan malları teslim almakla yükümlüdür (A4-B4)³⁷⁸. Burada teslimat, FAS teriminden farklı olarak, geminin doğrultusunda değil, geminin bordasında gerçekleştirilmektedir. Buradan hareketle satıcının malları gemiye yüklemesi ve dolayısıyla, malların yüklenmesi masrafları dahil, malların gemide alıcının tasarrufuna bırakılncaya kadar yapılması gereken masrafları üstlenmesi gerekmektedir³⁷⁹.

FOB teriminde alıcının belli bir yükleme noktası göstermemiş olduğu durumlarda, satıcı, FOB teriminin yanında yazan yükleme limanında kendi amacına en uygun noktayı seçerek teslimatı orada yapabilmektedir³⁸⁰.

³⁷⁶ INCOTERMS® 2010, ss.94-99.

³⁷⁷ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, II, A.

³⁷⁸ INCOTERMS® 2010, ss.94-95.

³⁷⁹ Erdem, FOB Satış, s.59.

³⁸⁰ INCOTERMS® 2010, s.94.

b. Hasarın Geçişi

Yukarıda izah edildiği üzere FOB teslim şeklinin 2010'dan önceki versiyonlarında mallara ilişkin hasar ve zarar riski, mallar geminin küpeştesini aştığı noktada alıcıya geçer iken³⁸¹; 2010 versiyonunun A5 – B5 maddelerinde, diğer terimlerde olduğu gibi, hasarın malların A4 uyarınca teslim edildiği anda, başka bir deyişle gemi bordasında alıcıya geçeceği düzenlenmiştir³⁸².

Malların teslimiyle birlikte hasar alıcıya geçmekle birlikte B5 maddesinde, alıcının B7 uyarınca gerekli ihbarı göndermemesi ya da alıcının belirlediği geminin satıcının A4'e uygun olarak malları teslim etmesini sağlayacak şekilde zamanında gelmemesi veya malları almaması veyahut B7 uyarınca ihbar edilen tarihten daha önce yük almayı durdurması durumunda, malların ferdileştirilmiş olması koşuluyla, alıcının, kararlaştırılan tarihten veya böyle bir tarih yoksa kararlaştırılan süre içerisinde A7 uyarınca satıcı tarafından ihbar edilecek tarihten veya böyle bir ihbarda bulunulmamışsa teslim için kararlaştırılan sürenin sona ermesinden itibaren mallara ilişkin hasar ve zararı üstleneceği düzenlenmiştir³⁸³. Böylece hasarın teslim anında geçeceğine ilişkin genel kuralın istisnaları açık bir şekilde düzenlemeye kavuşturulmuştur.

C. CFR (Cost and Freight - Masraflar ve Navlun)

1. Genel Açıklama

CFR ve CIF terimleri, Incoterms® 2010 metni içerisinde düzenlenen yalnız deniz ve içsu taşımacılığına elverişli son iki kuraldır. Incoterms 2000 kuralları arasında da yer alan bu iki kural, 2000 versiyonu sınıflandırmasında, taşıma ücreti ödenmiş olarak teslimi öngören C grubu terimler arasında düzenlenmiştir³⁸⁴. 2000 versiyonuna göre C grubu terimler CPT, CIP, CFR ve CIF'tir; CPT ve CIP her türlü taşımacılığa uygun terimler iken CFR ve CIF ise yalnız deniz ve içsu taşımacılığına

³⁸¹ Doğan, s.358.

³⁸² Caner, s.249; INCOTERMS® 2010, ss.96-97.

³⁸³ INCOTERMS® 2010, s.97.

³⁸⁴ INCOTERMS 2000, ss.57 vd.

uygundur ve 2010 versiyonu sınıflandırmasında da bu şekilde konumlandırılmışlardır³⁸⁵. Buna göre CFR, CPT; ve CIF de CIP terimine, büyük ölçüde benzerlik göstermektedir³⁸⁶. CFR ve CIF terimleri aynı zamanda, teslimatın gemide gerçekleştiği diğer bir terim olan FOB ile de teslim ve hasarın geçişi konularında benzerlikler ihtiva etmektedir³⁸⁷.

CFR terimi, masraflar ve navlun satıcı tarafından ödenmiş olarak teslim anlamına gelmektedir; buna göre bu teslim şeklinde satıcı malları gemide alıcıya teslim etmekle ve mallara ilişkin hasar bu anda alıcıya geçmekle birlikte, malların varma yerine kadar götürülmesi için taşıma sözleşmesini yapmak ve navlun ücretini ödeme yükümlülüğü satıcıya ait bulunmaktadır³⁸⁸. Başka bir deyişle mallar masrafları satıcıya, riski alıcıya ait olmak üzere taşınmaktadır³⁸⁹. Satıcı her ne kadar taşıma sözleşmesini organize etme ve masraflarını karşılama yükümlülüğünü üstlenmiş olsa da malları varma yerinde değil, taşıyıcıya tevdi ettiği anda teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olur; yani diğer pek çok Incoterms teriminin aksine hasarın geçiş noktası ile taşımaya ilişkin masrafların devredildiği nokta birbirinden farklı yerlerdir³⁹⁰.

Incoterms'ün 2000 versiyonunda, CFR teslim şekline ilişkin olarak, FOB teslim şeklinde olduğu gibi, malların gemide teslim edileceği, fakat mallara ilişkin hasarın malların gemi küpeştesini geçmesi anında alıcıya geçmiş sayılacağı düzenlenmiştir³⁹¹. Ne var ki 2010 versiyonunda bu ayrım ortadan kaldırılmış ve teslim anı ile hasarın geçişi anının paralel olması tüm terimler için ortak ve istisnası olmayan bir kural haline getirilmiştir³⁹².

Yukarıda belirtildiği gibi CFR terimi, özellikle navlun masraflarının satıcı tarafından üstlenilmesi yönünden CPT terimi ile benzerlik taşımaktadır ve bu doğrultuda malların gemide değil bir terminalde taşıyıcıya teslim edilmesinin daha

³⁸⁵ INCOTERMS® 2010, s.39 vd, 101 vd.

³⁸⁶ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, C ve D.

³⁸⁷ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, II, B.

³⁸⁸ INCOTERMS® 2010, s.101.

³⁸⁹ Malfliet, s.166.

³⁹⁰ INCOTERMS® 2010, s.101.

³⁹¹ Caruntu ve Lapaduşi, s.100; INCOTERMS 2000, ss.58-59.

³⁹² Bkz. yuk: İkinci Bölüm, II, B.

uygun görüldüğü durumlarda CPT teriminin tercih edilmesi daha yerinde olacaktır³⁹³.

2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme

a. Tarafların Genel Borçları

Incoterms düzenlemesinde A1 – B1 başlıkları altında düzenlenen ve satıcının ve alıcının malları teslim etmek ve semeni ödemek yönündeki genel borçlarına ilişkin olarak, CPT terimi, diğer teslim şekillerinden farklı bir ayırt edici bir özelliğe sahip olmadığı için bu konuda diğer terimlerde yapılan açıklamalara atıfta bulunulmakla yetinilecektir³⁹⁴.

b. Lisanslar, İzinler, Güvenliğe İlişkin Gümrük İşlemleri ve Diğer Formaliteler

CFR kuralında, A2 – B2 maddeleri uyarınca, satıcı, uygulandığı ölçüde, hasar ve masrafı kendisine ait olmak üzere, malların ihracı için gerekli her türlü gümrük formalitelerini (ihraç izni, resmi izinler, ihraç gümrük işlemleri vb.) tamamlamakla; aynı şekilde alıcı da her türlü ithal formalitelerini (ihraç izni, resmi izinler, malların ithali veya başka bir ülkeden geçişi için gerekli gümrük işlemleri vb.) tamamlamakla yükümlüdür³⁹⁵. Bu konuda CFR, EXW ve DDP dışında kalan terimlerden farklı bir düzenleme içermemektedir.

c. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri

Yukarıda belirtildiği gibi, CFR teslim şeklinde ana taşımayı organize ederek taşıyıcı ile taşıma sözleşmesini akdetme yükümlülüğü satıcıya aittir. Buna göre A3 uyarınca satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere, malların kararlaştırılan teslim

³⁹³ INCOTERMS® 2010, s.102.

³⁹⁴ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, A, 2, a.

³⁹⁵ INCOTERMS® 2010, ss.104-105.

yerinden veya varsa noktasından belirlenen varış yerine veya noktasına kadar taşınması için taşıma sözleşmesini yapmakla veya böyle bir taşıma sözleşmesini tedarik etmekle yükümlüdür³⁹⁶. Satıcı tarafından akdedilecek taşıma sözleşmesinin, olağan koşulları içeren, satım konusu malların taşınması için kullanılan tipte bir gemide, olağan bir rotada taşımayı temin etmesi gerekmektedir³⁹⁷.

Sigorta sözleşmesinin akdedilmesi konusunda satıcı ve alıcı tarafın yükümlülükleri ise CPT terimi ile paralel şekilde düzenlenmiştir³⁹⁸.

d. Teslim ve Tesellüm

A4 uyarınca CPT teriminde satıcı, kararlaştırılan tarihte veya süre içerisinde, malları ilgili limanda mutad olan şekilde gemide veya zaten bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik ederek teslim yükümlülüğünü yerine getirir ve alıcı da B4 uyarınca bu şekilde teslim edilen malları teslim almakla yükümlüdür³⁹⁹.

Teslim gemide gerçekleşecek olmakla birlikte geminin kıyıya yanaşmadığı ve bu nedenle malın mavnalarla gemiye taşınmasının gerektiği durumlarda, malın satıcı tarafından kararlaştırılan tarihte veya süre içerisinde mavnalara yüklenmekle A4 uyarınca teslim yükümlülüğünün yerine getirilmiş sayılıp sayılmadığı konusu tartışmalıdır; buna göre birtakım görüşler malın mavnalara yüklenmesi ile süresi içerisinde teslim yükümlülüğünün yerine getirilmiş sayılacağını savunurken, bazıları ise mallar her halükarda gemiye yüklenmeden satıcının teslimine ilişkin yükümlülüğünden kurtulamayacağını savunmaktadır⁴⁰⁰. Geminin limana yanaşamamasının veya geç yanaşmasının alıcının bildirim yükümü vb. yükümlülüklerini ihlal etmesinden kaynaklandığı durumlar dışında, satıcının malları mavnalara yüklemekle teslim yükümünü yerine getirmiş sayılmayacağı kanaatindeyiz.

³⁹⁶ INCOTERMS® 2010, s.104.

³⁹⁷ Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, s.109; INCOTERMS® 2010, s.104.

³⁹⁸ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, C, 2, c.

³⁹⁹ INCOTERMS® 2010, s.104.

⁴⁰⁰ Erdem, SİF Satışlar, ss.81-82.

e. Hasarın Geçişi

Kural olarak, A5- B5 maddelerine göre, satıcının malları A4 uyarınca alıcıya teslim etmesi ile birlikte mallara ilişkin hasar ve zarar riski alıcıya geçer; bununla birlikte alıcı, B7 uyarınca göndermesi gereken ihbarı göndermezse, mallar ferden belirlenmiş olmak kaydıyla, kararlaştırılan tarih veya süre sonundan itibaren, mallara ilişkin tüm hasar ve zararı üstlenir⁴⁰¹.

Hasarın geçiş anı ile ilgili olarak Incoterms'ün 2000 ve 2010 versiyonları arasında FOB teriminde söz konusu olan farklılık CFR teriminde de söz konusu olduğundan, FOB teriminin ilgili bölümlerinde yapılan açıklamalar CFR terimi için de geçerlidir⁴⁰².

f. Masrafların Paylaşımı

CFR teriminin A6 maddesine göre satıcı, B6'da alıcının ödeyeceği belirtilenler dışında, malların teslim edilmesi anına kadar yapılan masrafları, navlun ve taşıma sözleşmesinden kaynaklanan tüm masrafları (malların gemiye yüklenmesi ve satıcıya ait olacağının kararlaştırılması durumunda gemiden varış yerinde boşaltılması masrafları dahil) ve uygulandığı ölçüde malların ihracat için gümrüklenmesi masraflarını ödemekle yükümlüdür⁴⁰³. Buradan da anlaşılacağı üzere CFR teslim şeklinde satıcı, malların varış yerine ulaşınca kadar taşıma ve ilgili masrafları üstlenmektedir⁴⁰⁴.

Alıcının üstlendiği masraflar ise terimin B6 maddesinde sayılmıştır; buna göre alıcı, (i) mallar A4 uyarınca teslim edildiği andan itibaren ihracat için gerekli gümrükleme masrafları ve ihracat için ödenmesi gereken vergi, resim ve harçlar dışında kalan masrafları, (ii) satıcının üstleneceği kararlaştırılanlar dışında malların varış yerine ulaşması anına kadar taşındığı sırada yapılan masrafları, (iii) satıcının üstleneceği kararlaştırılanlar dışında, mavnaya aktarma ve depolama da dahil boşaltma masraflarını, (iv) B7 uyarınca gerekli ihbarın yapılmaması durumunda,

⁴⁰¹ INCOTERMS® 2010, ss.106-107.

⁴⁰² Bkz. yuk: İkinci Bölüm, II, B.

⁴⁰³ INCOTERMS® 2010, s.106.

⁴⁰⁴ Çalış, s.10.

malların ferdileştirilmiş olması koşuluyla, kararlaştırılan tarihten veya süre sonundan itibaren gerekli bildirimin yapılmaması nedeniyle doğan ek masrafları ve (v) malların ithalat için gümrüklenmesi masraflarını ödemekle yükümlüdür⁴⁰⁵.

g. İhbarda Bulunma Yükümlülüğü

CFR teriminde satıcı, alıcının malları teslim alması için normal olarak gerekli olan tedbirleri almasına imkan tanıyacak konuları alıcıya (A7) ve alıcı da malların gönderilme zamanını ve/veya kararlaştırılan varma limanındaki tesellüm noktasını belirlemek yetkisine sahip olduğu durumlarda bu konuyu satıcıya (B7), yeteri kadar önceden ihbar etmekle yükümlüdür⁴⁰⁶.

h. Teslim Belgesi ve Tesellüm Kanıtı

A8 uyarınca satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere, kararlaştırılan varma limanı için olağan taşıma belgesini alıcıya gecikmeden sağlamakla yükümlüdür⁴⁰⁷. Bu konuda CFR terimi, CPT'nin ilgili bölümünde (A8 – B8) yer alan düzenlemelerle aynı hükümleri ihtiva etmektedir⁴⁰⁸.

i. Satıcının Kontrol, Ambalajlama, İşaretleme Yükümlülüğü ile Alıcının Muayene Yükümlülüğü

CFR teriminin A9 – B9 maddeleri, CPT teriminin A9 maddesinde düzenlenen satıcının kontrol, ambalajlama, etiketleme ve işaretleme yükümlülüğü ile B9 maddesinde düzenlenen alıcının muayene yükümlülüğüne ilişkin hükümlerle birebir aynı hükümleri taşımaktadır⁴⁰⁹.

⁴⁰⁵ INCOTERMS® 2010, s.107.

⁴⁰⁶ Erdem, Makaleler, s.240; INCOTERMS® 2010, ss.106-107.

⁴⁰⁷ INCOTERMS® 2010, s.108.

⁴⁰⁸ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, C, 2, h.

⁴⁰⁹ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, C, 2, i.

j. Bilgi Sağlama Yardımı ve İlgili Masraflar

CPT teriminin A10 – B10 maddelerinde düzenlenen bilgi sağlama yükümlülüğü ve ilgili masraflara ilişkin hükümlerle birebir aynı hükümleri ihtiva etmektedir⁴¹⁰.

D. CIF (Cost, Insurance and Freight - Masraflar, Sigorta ve Navlun)

1. Genel Açıklama

Yalnız deniz ve içsu taşımacılığında kullanılabilen CIF terimi, CFR terimi ile büyük ölçüde benzerlik göstermektedir; zira CIF terimine adını da veren “sigorta” kavramı ve bu anlamda satıcı tarafından malın sigorta ettirilmiş olarak teslim edilmesi, CIF terimini CFR teriminden ayıran tek farktır⁴¹¹. Bu yönüyle CFR terimi ile CIF terimi arasındaki fark, tüm taşımacılık türlerinde kullanılabilen CPT terimi ile CIP terimi arasındaki farka benzemektedir⁴¹². Bu doğrultuda her ne kadar uygulamada deniz taşımacılığından farklı bir taşımanın uygulandığı durumlarda dahi oldukça yaygın bir terim olan CIF terimi kullanılabilen ise de deniz taşımacılığı dışında bir taşıma yönteminin kullanılacağı durumlarda CFR yerine CPT, CIF yerine ise CIP teriminin tercih edilmesi yerinde olacaktır⁴¹³.

CIF teriminde de CFR teriminde olduğu gibi mallar, gemide, veya zaten bu şekilde teslim edilmiş mallar tedarik edilmek suretiyle, teslim edilir ve mallara ilişkin hasar bu anda alıcıya geçer iken; malların varış limanına kadar götürülmesi için taşıma sözleşmesini yapma ve masraflarına katlanma yükümlülüğü satıcıya aittir⁴¹⁴. CIF ve CFR terimlerinde satıcı mallara ilişkin teslim ve hasara katlanma yükümlülüklerinden yükleme limanında malları gemiye yüklemekle kurtulur ve teslim burada gerçekleşir⁴¹⁵. Bununla birlikte terim kullanılırken yanında yazan yer adı, diğer terimlerden (CPT ve CIP dışında) farklı olarak, teslim limanı değil, varış

⁴¹⁰ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, C, 2, j.

⁴¹¹ DOĞAN, s.361.

⁴¹² Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, D.

⁴¹³ Şanlı ve Ekşi, Uluslararası Ticaret, s.120.

⁴¹⁴ INCOTERMS® 2010, s.111.

⁴¹⁵ Erdem, SİF Satışlar, s.17.

yeri limanıdır; zira bu terimlerde terimin yanında yazan isim teslimatın nerede yapıldığını ve hasarın nerede geçtiğini değil, masrafların ve navlunun nereye kadar ödenmiş olduğunu gösterir⁴¹⁶.

Satıcının malların varış limanına kadar taşınması için taşıma sözleşmesi yapma yükümlülüğünün bulunduğu CIF teriminde, satıcının yapmakla yükümlü olduğu bir diğer sözleşme türü ise sigorta sözleşmesidir. CIF kuralları uyarınca, satıcı, alıcıya ait olan malların taşınması sırasında meydana gelebilecek hasar ve zarar riskini, masrafları kendisine ait olacak şekilde, sigorta ettirir ve bu doğrultuda bir sigortacı ile alıcı lehine asgari teminat sağlayan bir sigorta sözleşmesi akdeder⁴¹⁷. CIF terimini (ve CIP terimini) diğer Incoterms terimlerinden ayırt eden en önemli özellik budur.

Satıcının alıcıya karşı sigorta ettirme yükümlülüğünün bulunması dışında CIF terimi CFR terimi ile aynı hükümleri ihtiva ettiğinden, bu kısımda yalnızca satıcının sigorta sözleşmesi akdetme ve bundan doğan masraflara katlanma yükümlülüğü ele alınacak olup, diğer konularda ise CFR teriminde yapılan açıklamalar CIF terimi için de aynen geçerli olacaktır⁴¹⁸.

2. Tarafların (Satıcının ve Alıcının) Yükümlülükleri Açısından İnceleme

a. Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri

CIF teriminde satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere, malın teslim yerinden belirlenen varış limanına ve kararlaştırılmış ise varış limanındaki noktaya kadar taşınması için satım konusu mal türünün taşınmasında genellikle kullanılan tipte bir taşıma sözleşmesi akdetmekle yükümlüdür⁴¹⁹. Bu anlamda CIF teriminde satıcının taşıma sözleşmesi akdetmesine ilişkin olarak CFR ile paralel bir şekilde düzenleme yapma yoluna gidilmiştir⁴²⁰.

⁴¹⁶ Şanlı ve Ekşi, Uluslararası Ticaret, s.121.

⁴¹⁷ INCOTERMS® 2010, s.111.

⁴¹⁸ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, II, C.

⁴¹⁹ Erdem, SİF Satışlar, s.93; INCOTERMS® 2010, s.116.

⁴²⁰ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, II, C, 2, c.

CIF teriminde satıcının akdetmesi gereken bir diğer sözleşme de sigorta sözleşmesidir. A3(b) hükmü uyarınca satıcı, alıcı lehine, masrafları kendisine ait olmak üzere, en az Enstitü Kargo Kurallarının C klotunda veya benzer klotlarda yer alan kapsamda ve güvenilir sigortacılar veya bir sigorta sözleşmesi ile akdedilmiş bir yük sigortası temin etmekle yükümlüdür⁴²¹. A3(b) ve B3(b) maddeleri hükmü, CIP teriminin A3(b) ve B3(b) maddeleri ile birebir aynı hükümleri ihtiva etmektedir; dolayısıyla CIP teriminde sigortaya ilişkin olarak yapılan açıklamalar CIF teriminde de aynen geçerli olacaktır⁴²².

CIF terimine göre satıcının yaptırması gereken sigortanın koruması, en az malların teslim yerinden varma yerine kadar taşındığı süreci kapsamalıdır⁴²³ ve satıcı bu kapsamda bir sigorta sözleşmesi akdettiğini, alıcıya sigorta poliçesini veya sigorta teminatına ilişkin diğer bir belgeyi vermek suretiyle ispatla mükelleftir⁴²⁴.

Satıcı tarafından yaptırılması mecburi olan sigortanın kapsamı, asgari olarak, satım bedelinin yüzde on fazlasıyla temin edilmeli ve satım bedeli ile aynı para cinsini ihtiva etmelidir⁴²⁵. Bununla birlikte alıcının daha yüksek bedelli veya kapsamı daha geniş bir sigorta talep etmesi durumunda, sigorta primi ve diğer sigorta masrafları alıcıya ait olmak ve bu nedenle ihtiyaç duyulan bilgiler alıcı tarafından temin edilmek koşuluyla, satıcı ek bir sigorta temin etmelidir⁴²⁶. Bununla birlikte alıcı, satıcının yaptırdığı sigortanın yanı sıra kendisi de ayrıca bir sigorta yaptırabilir; bu durumda satıcı, hasar ve masrafları alıcıya ait olmak üzere, bu nedenle ihtiyaç duyacağı bilgileri alıcıya sağlamakla yükümlüdür⁴²⁷.

b. Masrafların Paylaşımı

CFR teriminde satıcı ve alıcı tarafların üstlenmesi gereken masrafları, CIF teriminde de satıcı ve alıcı taraflar aynı şekilde üstlenmekle yükümlüdür; ancak CIF teriminde ayrıca sigortaya ilişkin olarak getirilen ilave ödeme yükümlülükleri

⁴²¹ INCOTERMS® 2010, s.116.

⁴²² Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, D, 2, a.

⁴²³ Caner, s.257; INCOTERMS® 2010, s.116.

⁴²⁴ Erdem, SİF Satışlar, s.145; INCOTERMS® 2010, s.116.

⁴²⁵ INCOTERMS® 2010, s.116.

⁴²⁶ Şanlı ve Ekşi, Uluslararası Ticaret, s.119; INCOTERMS® 2010, s.116.

⁴²⁷ INCOTERMS® 2010, ss.111, 116.

bulunmaktadır. Buna göre A6(c) uyarınca satıcı, alıcının taşıma sırasında üstlendiği riskleri asgari ölçüde koruyan sigorta sözleşmesinden doğan sigorta primlerini ve diğer sigorta masraflarını ödemekle yükümlüdür⁴²⁸. B6(f) uyarınca alıcı ise kendi talebi ile yapılan ilave sigortalardan doğan masrafları ödemekle yükümlüdür⁴²⁹.

⁴²⁸ Şanlı ve Ekşi, Uluslararası Ticaret, s.119; INCOTERMS® 2010, s.118.

⁴²⁹ INCOTERMS® 2010, s.119.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

INCOTERMS® 2010'UN GETİRDİĞİ YENİLİKLER VE INCOTERMS 2000'DEN AYRILAN YÖNLERİ

D) GENEL OLARAK

ICC tarafından çeşitli zamanlarda Incoterms'ün yeni versiyonlarının çıkarılmasının nedeni, bu kuralların uluslararası ticaret uygulamasında yaşanan gelişmelere ve yeniliklere ayak uydurabilmesinin sağlanması ve bu bağlamda taşıma yöntemlerinde, ticarete konu mal türlerinde, uluslararası hukuk kurallarında ortaya çıkan çeşitlilik ve değişiklikler sebebiyle doğan yeni ihtiyaçlara cevap verir hale getirilmesidir⁴³⁰. Buna göre ICC, mevcut Incoterms kurallarının ticari hayattaki gelişmelere uyum sağlayamaz hale geldiğini fark ettiğinde bu kurallarda değişiklik yapma yoluna gitmektedir⁴³¹. Zira bu kuralların amacı sözleşmede terimlerden birine atıf yapıldığında kapsadığı konular çerçevesinde sözleşmede ayrıntılı düzenleme yapmaya gerek olmaksızın ilgili konularda anlaşılabilmesini sağlamaktır; oysa bu kuralların ticari gelişmelerin gerisinde kaldığı durumlarda salt bunlara atıf yapmak yeterli olmayacak ve düzenlenecek her bir ayrıntı da ilave başka düzenlemeler yapılmasını gerektirecektir. Netice itibarıyla bu nedenle Incoterms kurallarının ticari hayatta tacirlere kolaylık, yeknesaklık ve pratiklik kazandırma amacından uzaklaşılacaktır.

Incoterms kurallarının son versiyonu olan ve 1 Ocak 2011 tarihinde yürürlüğe giren Incoterms® 2010 kuralları da 2000 yılından itibaren on yıl içerisinde ticari hayatta yaşanan gelişmeleri bu kurallara yansıtmak amacı ile hazırlanmış bir versiyondur⁴³². Buradan hareketle belirtmek gerekir ki Incoterms® 2010 kuralları, bir önceki versiyon olan 2000 versiyonunda tamamıyla yeni, radikal değişiklikler yapmamış, yalnızca ticari uygulamalardaki gelişmeleri dikkate alarak mevcut terimlerin kapsamında birtakım revizyonlar yapmış, ihtiyaçlara cevap

⁴³⁰ International Chamber of Commerce, **From 1936 to Today: the Incoterms Rules**, <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/history-of-the-incoterms-rules/> (05.05.2013).

⁴³¹ Alan M. Field, "Incoterms Revisited", **The Journal of Commerce**, 2009, s.36.

⁴³² Caner, s.226.

veremez hale gelmiş bazı terimleri kaldırıp yerine bazı terimler getirerek sadeleştirme yapma yoluna gitmiş ve diğer bazı yenilikler getirmiş bir Incoterms versiyonudur⁴³³.

Yukarıda Incoterms® 2010 terimlerinin açıklandığı ikinci bölümde herbir terime ilişkin düzenlemeler izah edilirken 2000 versiyonu ile karşılaştırma yapılarak mukayeseli bir analiz yapılmıştır⁴³⁴. Dolayısıyla iki versiyon arasındaki farklara yeri geldiğinde değinilmiş ve ilgili izahatta bulunulmuştur. Ne var ki bu bölümde Incoterms® 2010 kurallarının getirdiği yenilikler ve Incoterms 2000 kurallarından ayrılan yönleri, bu başlık altında tek tek açıklanacak ve daha anlaşılır ve net bir biçimde ortaya konacaktır. Böylece uygulamadaki ihtiyaçlara cevap verecek şekilde hazırlanan Incoterms® 2010 kurallarından istifade edilmesi ve neden sözleşmelerde kararlaştırılacak terimin Incoterms® 2010 düzenlemesine atıf yapılarak belirlenmesi gerektiğinin anlaşılması sağlanmaya çalışılacaktır.

II) TERİM ADEDİ, TÜRLERİ VE GRUPLANDIRILMA SİSTEMİNE İLİŞKİN YENİLİKLER

A. Incoterms® 2010'da Yer alan Terim Adedi ve Gruplandırma Sistemi

Incoterms 2000 versiyonunda toplam 13 adet terim varken, Incoterms® 2010 düzenlemesinde bunlardan DAF, DES, DEQ ve DDU terimleri çıkarılmak ve yerlerine DAT ve DAP terimleri getirilmek suretiyle terim adedi 11'e düşürülmüş; böylece aralarında çok az fark bulunan, bir ölçüde birbirini tekrar eden terimlerde sadeleştirme yoluna gidilmiştir⁴³⁵. Böylece birbirine çok benzeyen terimlerin birbiri ile karıştırılması riskinin önüne geçilerek tacirler açısından sistemin kolaylaştırılması amaçlanmıştır⁴³⁶.

Incoterms® 2010'da Incoterms 2000'de benimsenen terimlerin sınıflandırma metodundan da vazgeçilmiştir. 2000 versiyonunda Incoterms terimleri, teslim yeri

⁴³³ Patric Mcgonigal ve diğerleri, "Incoterms Updated", <http://www.mondaq.com/x/117402/international+trade+investment/Incoterms+Updated>, (05.05.2013).

⁴³⁴ Bkz. yuk: İkinci Bölüm.

⁴³⁵ Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, s.3818.

⁴³⁶ Ramberg, ICC Guide to Incoterms® 2010, s.9.

ve tarafların yükümlülükleri dikkate alınarak verilen terim adlarının ilk harflerine göre gruplandırmıştır; buna göre 2000 versiyonunda yer alan gruplar E Grubu Terimler (EXW), F Grubu Terimler (FCA, FAS, FOB), C Grubu Terimler (CPT, CIP, CFR, CIF) ve D Grubu Terimler (DAF, DES, DEQ, DDU, DDP) şeklindedir⁴³⁷. Incoterms® 2010’da ise söz konusu ilk harfe göre gruplandırma sisteminden vazgeçilerek, gruplandırmada “taşıma aracı kıstası” benimsenmiştir⁴³⁸. Buna göre ilk harfin ne olduğuna bakılmaksızın taşımanın hangi yolla (deniz, kara, hava, demir vs.) gerçekleştiğine bakılarak sınıflandırma, “tüm taşıma türlerini kapsayan kurallar” (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP) ve “deniz ve içsu taşımalarına özgü kurallar” (FAS, FOB, CFR, CIF) şeklinde ikili bir ayrıma dayandırılmıştır ki 2010 versiyonun getirdiği en önemli yeniliklerden birinin gruplandırmaya ilişkin söz konusu yenilik olduğunu söylemek mümkündür⁴³⁹.

2010 sınıflandırmasının getirdiği ayrıma göre birtakım kurallar bütün taşımacılık yöntemlerinde kullanılabilirken, bazıları ise gemi, liman vb. terimler kullanılmak suretiyle yalnızca deniz ve içsu taşımalarına özgülenmiştir. Burada ilk grup terimlerin zaten bütün taşıma yöntemlerine uygun olması karşısında neden ayrıca deniz taşımacılığına özgü kuralların düzenlenmek istendiğinin tartışılması gerekir. Bu soruya verilecek cevap, deniz taşımacılığının dünya ticaretinde en sık kullanılan en yaygın kısmını teşkil etmesi ve bu nedenle Incoterms düzenlemesinde göz ardı edilemeyecek olmasıdır⁴⁴⁰. Ayrıca böyle bir ayrım ile salt deniz taşımacılığı ve gemilerin yapısı ile işletilmesi dikkate alınarak hazırlanan kuralların diğer taşıma yöntemlerinde uygulanması durumunda ortaya çıkacak sorunların önüne geçilmek istenmiştir⁴⁴¹. Incoterms 2000 düzenlemesinde de herbir terimin hangi tür taşımacılık yöntemi için kullanılabileceği belirtilmiş iken Incoterms® 2010 düzenlemesinde sınıflandırma yöntemi bu kıstas üzerine oturtulmuştur.

⁴³⁷ INCOTERMS 2000, s.27 vd.

⁴³⁸ Caner, s.241.

⁴³⁹ INCOTERMS® 2010, s. 21 vd; Hartwell, s.1.

⁴⁴⁰ Malfliet, s.176.

⁴⁴¹ Caner, s.242.

B. Incoterms® 2010'da Yer Verilmeyen Terimler

Incoterms® 2010 düzenlemesinde terim adedi 11'e indirilirken birtakım terimler Incoterms metninden çıkarılmıştır. Incoterms 2000 düzenlemesinde, 2000 sınıflandırmasına göre beş adet D grubu terim bulunmaktadır ve bunlar DAF, DES, DEQ, DDU ve DDP'den ibarettir⁴⁴². D grubu terimler malların varış ülkesinde teslim edilmesini ifade eden terimler⁴⁴³ olup; bunlardan DAF teslim şeklinde teslimat, ithal ülkesi sınırında, DES teslim şeklinde varma yerinde gemide, DEQ teslim şeklinde varma yerinde rıhtımda, DDU teslim şeklinde varma noktasında ithal gümrük formaliteleri yerine getirilmemiş olarak ve son olarak DDP teslim şeklinde ise varma noktasında ithal gümrük formaliteleri yerine getirilmiş olarak gerçekleştirilir⁴⁴⁴. Görüldüğü üzere 2000 versiyonunda yer alan beş adet D grubu terimden ikisi (DES ve DEQ) yalnız deniz ve içsu taşımalarından kullanılmaya özgüdür⁴⁴⁵.

Incoterms® 2010 düzenlenmesinde, 2000 versiyonunun sınıflandırması açısından bakılacak olursa üç adet D grubu terim bulunmaktadır ve bunlar her biri tüm taşımacılık türlerinde kullanılmaya elverişli DAT, DAP ve DDP terimleridir; buradan anlaşılacağı üzere Incoterms® 2010 metninde, 2000 versiyonunda yer alan DAF, DES, DEQ, DDU terimlerine yer verilmemiş ve muhafaza edilen tek terim DDP olmuştur⁴⁴⁶. Incoterms® 2010 düzenlemesinde, 2000 versiyonunun aksine, D grubu terimler arasında yalnız deniz taşımacılığında kullanılabilen bir terim bulunmamaktadır; ICC, 2010 versiyonunda, tercihini, D grubu terimleri bütün taşıma türleri için kullanılabilecek şekilde düzenlemek yönünde kullanmıştır. Böylece 2000 versiyonunda yalnız deniz taşımasında kullanılan DES ve DEQ kurallarının varlığına gerek kalmadığı düşünülerek 2010 versiyonundan çıkarılmıştır.

Incoterms® 2010 düzenlemesi ile D grubu terimler arasına eklenen yeni terimler ile çıkarılan söz konusu terimlerin yerinin doldurulacağı düşünülmüş olsa

⁴⁴² INCOTERMS 2000, ss.89 vd.

⁴⁴³ Caruntu ve Lapaduşi, s.101.

⁴⁴⁴ INCOTERMS 2000, ss.89 vd.

⁴⁴⁵ Şanlı ve Ekşi, Uluslararası Ticaret, s.122.

⁴⁴⁶ INCOTERMS® 2010, s.12.

dahi, tacirlerin, ticari uygulamalarında kullanmaya alışık iseler, 2010 versiyonunda kaldırılan bu terimleri, anlaşılarak, aralarındaki sözleşmede Incoterms 2000 kurallarına atıf yapmak suretiyle kararlaştırabilmelerinin her zaman mümkün olduğunu da belirtmek gerekir⁴⁴⁷.

C. Incoterms® 2010’da Düzenlenen Yeni Terimler

Incoterms® 2010’da yukarıda belirtilen şekilde birtakım terimlerin kaldırılmış olmasının sebebi, terim sayısının beşten üçe indirilerek sadeleştirilmek istenmesi ve bunu teminen mevcut terimleri kapsamına alabilecek yeni terimler yaratılmasıdır⁴⁴⁸. Buna göre Incoterms® 2010’da, tüm taşıma türlerinde kullanılabilen DAT (Delivered at Terminal – Terminalde Teslim) ve DAP (Delivered at Place – Belirlenen Yerde Teslim) terimleri, DAF, DES, DEQ ve DDU terimlerinin yerine getirilen ve ilk defa düzenlenmiş olan kurallardır⁴⁴⁹. Söz konusu DAT ve DAP kurallarına ilişkin ayrıntılı açıklamaya yukarıda değinilmiştir⁴⁵⁰. Bu doğrultuda Incoterms® 2010 ile getirilen en büyük yeniliklerden birinin D grubu terimlerden dördünün Incoterms metninden çıkarılarak iki adet yeni terimin getirilmiş olduğunu söylemek mümkündür.

Yeni düzenlenen iki terimden biri olan DAT terimi, satıcının malları varış yerinde taraflarca belirlenen terminalde taşıma aracından boşaltılmış olarak alıcıya teslim etmesini; DAP terimi ise satıcının malları belirlenen varış yerinde taşıma aracından boşaltılmamış olarak alıcının tasarrufuna bırakmasını gerektirir⁴⁵¹. DAT teriminde belirlenen terminalin bir liman, bir hava limanı ve sair taşıma yöntemine uygun varma yeri olması mümkündür; aynı şekilde DAP teriminde sözü edilen taşıma aracının gemi, tır ve benzeri araç olmasının bir önemi bulunmamaktadır⁴⁵². Zira 2010 versiyonu ile getirilen DAT ve DAP terimleri, yerlerine getirildikleri terimlerden farklı olarak, ithalat gümrük formalitelerinin de satıcı tarafa ait olduğu

⁴⁴⁷ Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, s.3817; Caner, s.243.

⁴⁴⁸ Shepherd ve Graham, s.1.

⁴⁴⁹ INCOTERMS® 2010, s.12.

⁴⁵⁰ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, E ve F.

⁴⁵¹ Paul V. Casuccio, “Coming The Terms With The Incoterms Amendments”, <http://www.mondaq.com/canada/x/144544/Sales+Tax+VAT/Coming+To+Terms+With+The+Incoterms+Amendments>, (05.05.2013); INCOTERMS® 2010, ss.60, 68.

⁴⁵² Overmeire, s.1.

DDP terimi bir yana bırakılacak olursa, varış yerinde terminalde boşaltılmış olarak veya belirlenen diğer bir yerde boşaltılmamış olarak teslimi öngören ikili bir ayrıma tabi tutulmuş ve bu surette sadeleştirilerek birleştirilmiştir⁴⁵³.

Gerek terimlerin adından gerekse terimlerin içeriğine ilişkin açıklamalardan⁴⁵⁴ da açıkça anlaşılacağı üzere DAT terimi DEQ kuralını da kapsamına alacak şekilde ve DAP kuralı ise DAF, DES ve DDU kurallarını içine alacak şekilde, taşıma türü ayrımı olmaksızın düzenlenmiş geniş kapsamlı terimlerdir⁴⁵⁵. Bu çerçevede 2000 versiyonunda bulunan terimlerin yerine geçmek ve onlara nazaran daha geniş kapsamlı olmak üzere hazırlanan DAT ve DAP kuralları, 2000 kuralları arasında yer alan DAF, DES, DEQ ve DDU terimlerinin yerini alarak 2010 versiyonunda terim sayısının azalmasını ve bu sayede sadeleşmesini sağlamıştır⁴⁵⁶.

III) UYGULAMA ALANI VE KULLANILMA ŞEKLİNE İLİŞKİN YENİLİKLER

A. Ulusal Ticarete Kullanılma Kabiliyeti

Incoterms denildiğinde ilk akla gelen, uluslararası ticarete yeknesaklığı sağlamak için getirilmiş “uluslararası ticari terimler”i ifade etmesidir⁴⁵⁷. Bununla birlikte Incoterms® 2010’da Incoterms kuralları, “tacirler arasındaki mal satım sözleşmelerinin iş dünyasındaki uygulamasını yansıtan üç harfli ticari terimler”⁴⁵⁸ şeklinde tanımlanmıştır; buradan hareketle söylenebilir ki Incoterms’ün 2010 versiyonunun yaptığı Incoterms tanımı alışılmış tanımdan biraz farklıdır; zira dikkat edilirse Incoterms® 2010’da düzenlenen tanımda “uluslararası ticaret” kavramına değinilmemiş, genel ifadelerle tacirler arasındaki mal satımlarında kullanılan terimler olduğu belirtilmiştir⁴⁵⁹. Her ne Incoterms’ün 2010 versiyonundan önce de

⁴⁵³ Caner, s.243.

⁴⁵⁴ Bkz. yuk: İkinci Bölüm, I, E ve F.

⁴⁵⁵ Shepherd ve Graham, s.1; Overmeire, s.1.

⁴⁵⁶ INCOTERSMS® 2010, s.12.

⁴⁵⁷ Erdem, SİF Satışlar, s.5.

⁴⁵⁸ INCOTERMS® 2010, s.11.

⁴⁵⁹ Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, s.3815.

tacirler iç ticarete yaptıkları mal satışlarında da aralarındaki sözleşmelerde bu terimlere atıf yaparak uygulayabilirliklerini sağlayabilmekteydilerse de Incoterms® 2010’u diğer versiyonlardan ayıran, bu kuralların iç ticarete de uygulanabileceğini açıkça düzenlemiş olmasıdır⁴⁶⁰. Zira Incoterms® 2010 metninin giriş bölümünde Incoterms özelliklerinin açıklandığı bölümde “iç ve dış ticaret için kurallar” başlığı altında, bu kuralların hem iç hem de uluslararası ticarete yapılan mal satışlarında kullanılmaya elverişli olduğu açıkça kabul edilmiştir⁴⁶¹. Böylece Incoterms kurallarının ulusal düzeyde de uygulanma olanağının olduğu ortaya konulmuş bulunmaktadır⁴⁶². Incoterms® 2010’un Incoterms tanımında “uluslararası mal satımı” ibaresine yer vermemesi ve bu kuralların iç ticarete de uygulanabilir olduğunu açıkça belirtmesinin yanı sıra genel başlık olarak “ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms” (İç ve Uluslararası Ticari Terimlerin Kullanımına dair ICC Kuralları) ifadesini tercih etmesi, Incoterms kurallarının iç ticarete de kullanılabildiğini şüphesiz kılmıştır⁴⁶³.

Incoterms kurallarının uygulama alanı bulduğu “iç ticaret”ten, yalnız bir ülke içindeki tacirler arasında yapılan ticari satışlar olarak anlaşılmamalıdır; zira Incoterms® 2010 metninde kabul edildiği üzere, “iç ticaret” kavramının içine yalnız bir ülkenin siyasi sınırları içindeki ticaret girmemekte; gümrük vergileri vb. konularında ayrımın yapılmadığı, eşyanın serbest dolaşımında bulunduğu “Avrupa Birliği” gibi birlikler içinde yapılan ticaret de girmektedir⁴⁶⁴. Nitekim Incoterms® 2010 metninde, bu tür ticaret birliklerinde sınırların önemini yitirmesi ve böylece gümrük formalitelerinin kalkması, Incoterms kurallarının iç ticarete de uygulanma girişiminin artmasında önemli bir etken olarak gösterilmiştir⁴⁶⁵. 2010 versiyonu metninde bu duruma etki eden ikinci bir durum olarak da Amerika Birleşik Devletleri’nde ulusal ticarete uygulanmakta olan “Uniform Commercial Code” (Yeknesak Ticaret Kanunu)’nun yürürlükten kalkması ve bunun sonucu olarak

⁴⁶⁰ Casuccio, s.1.

⁴⁶¹ INCOTERMS® 2010, s.14.

⁴⁶² Lombard, s.1; INCOTERMS® 2010, s.14.

⁴⁶³ Caner, ss.239, 246.

⁴⁶⁴ Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, s.3816.

⁴⁶⁵ Caner, s.239, 246; INCOTERMS® 2010, s.14.

tacirlerin iç ticarete kendi aralarında bu kurallar yerine Incoterms terimlerini kullanma isteğinin artması gösterilmiştir⁴⁶⁶.

Incoterms terimleri incelenirken her terimin A2 – B2 bölümünde gümrük formalitelerinin yerine getirilmesi, gerekli izin ve lisanların alınması yükümlülüğünden söz edilen her durumda bu yükümlülüklerin “uygulandığı ölçüde” (where applicable) söz konusu olacağı belirtilmiştir⁴⁶⁷. Buna göre Incoterms kuralları iç ticarete kullanıldığında, A2 – B2 maddelerinde yer alan gümrük formalitelerine ilişkin kurallar anlamsız hale gelecek ve tacirler nezdinde iç ticarete uygulanabilirliği konusunda bir şüphe yaratacaktır. Bu nedenle 2010 versiyonunda söz konusu ithalat ve ihracat formalitelerine ilişkin getirilen kuralların ancak uygulanabilirliğinin doğması halinde, gerektiğinde uygulanacağı açık bir ifadeyle belirtilmiştir. Böylece Incoterms® 2010 kurallarının uluslararası ticaretin yanı sıra iç ticarete de kullanılabilmesinin önünde hiçbir engel kalmamıştır⁴⁶⁸.

B. Terimlerin Yanında Gösterilen Yerleri Ayrıntılı Belirleme Yükümü

Incoterms kurallarında terimin Incoterms’ün hangi versiyonunda yüklenen anlamı taşınması isteniyor ise ilgili versiyona atıf yapılmasının yanısıra terimin hemen sonrasında bir yer isminin de belirtilmesi gerekmektedir. Bilindiği üzere bu yer kural olarak (CPT, CIP, CFR ve CIF dışında kalan bütün terimlerde) satıcının malları teslim ettiği ve bu surette mallara ilişkin hasar ve yararın alıcıya geçtiği yere karşılık gelmekte iken; CPT, CIP, CFR ve CIF kurallarında taşıma ücretinin nereye kadar ödenmiş olduğunu göstermektedir⁴⁶⁹. Söz konusu yer isimleri, terimin yanında “DAP İstanbul” örneğinde olduğu gibi gösterilmektedir⁴⁷⁰.

Bununla birlikte Incoterms® 2010 metninde, Incoterms kurallarının nasıl kullanılması gerektiğinin açıklandığı bölümde, Incoterms terimlerinin işlevini daha etkin bir şekilde yerine getirebilmesi adına, malların teslim edileceği yer veya

⁴⁶⁶ INCOTERMS® 2010, s.14; Overmeire, s.1.

⁴⁶⁷ Harvey Jay Cohen ve diğerleri, “Five Quick Facts About Incoterms 2010”, <http://www.mondaq.com/unitedstates/x/127898/international+trade+investment/Five+Quick+Facts+About+Incoterms+2010>, (12.05.2013); INCOTERMS® 2010, ss.22 vd.

⁴⁶⁸ Caner, s.246.

⁴⁶⁹ Şanlı ve Ekşi, Uluslararası Ticaret, s.121; Özkan, s.10.

⁴⁷⁰ Şanlı ve Ekşi, Uluslararası Ticaret, s.115.

limanın en açık bir şekilde belirlenmesi gerektiği düzenlenmiş ve konunun en iyi şekilde anlaşılabilmesi için “FCA 38 Cours Albert 1er, Paris, Fransa Incoterms® 2010” şeklinde bir kullanım örneği verilmiştir⁴⁷¹. Teslimatın tam olarak nerede gerçekleştirileceği (veya taşıma ücretinin en son ödendiği noktanın neresi olduğu) konusunda taraflar arasında ihtilaf çıkmaması, yükümlülüklerin yerine getirilip getirilmediği ve riskin nerede geçtiği konusunda tereddüt yaşanmaması adına, terimin yanında gösterilen yerin, mümkün olduğu ölçüde, en açık şekilde gösterilmesi yerinde olacak ve Incoterms kurallarının kullanımının işlevini arttıracaktır⁴⁷².

C. Marka olarak Incoterms® 2010’un Kullanılma Şekli

1 Ocak 2011 tarihi itibarıyla yürürlüğe giren Incoterms’ün 2010 versiyonu ile birlikte “Incoterms” ibaresi ve “Incoterms® 2010” logosu, Uluslararası Ticaret Odası’nın tescilli markası haline gelmiştir⁴⁷³. Bu çerçevede 2010 versiyonunun resmi kullanılma biçimi “Incoterms® 2010” şeklindedir⁴⁷⁴. Incoterms® 2010 metninde, Incoterms kurallarının tanımlandığı daha ilk cümlede Incoterms’ün ICC’nin tescilli bir markası olduğu ifade edilmiştir⁴⁷⁵.

Incoterms® 2010’un bu surette tescilli bir marka haline gelmiş olması dolayısıyla tacirler arasında yapılan sözleşmelerde bu kurallara atıf yapıldığında da marka olarak tescil edildiği doğru haline atıf yapılmasına dikkat edilmelidir; buna göre Incoterms ibaresinin ilk harf olan I harfinin büyük harfle yazılması ve Incoterms ibaresinde sonra “kayıtlı marka” (registered) anlamına gelen ® ibaresinin kullanılması gerekmektedir⁴⁷⁶.

Fikri mülkiyet kuralları uyarınca bir ibarenin marka olarak tescil edilebilmesi için ayırtediciliğinin bulunması, bu anlamda yaygın bir ad haline

⁴⁷¹ INCOTERMS® 2010, s.11.

⁴⁷² Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, s.3821.

⁴⁷³ International Chamber of Commerce, **Copyright and Trademark Policy**, <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/about/copyright-and-trademark-policy/>, (13.05.2013).

⁴⁷⁴ Malfliet, s.164.

⁴⁷⁵ INCOTERMS® 2010, s.11, dn.1.

⁴⁷⁶ Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, s.3821.

gelmemiş, tasviri, jenerik olmayan bir ibare olması gerekmektedir⁴⁷⁷. Bu çerçevede ICC tarafından Incoterms kelimesinin jenerik olmadığı, ICC tarafından düzenlenen uluslararası ticari terimleri ifade eden spesifik bir terim olduğu belirtilmiştir⁴⁷⁸. Bu doğrultuda marka olarak tescil edilmiş Incoterms® 2010 kurallarının tescil edilmiş haliyle kullanımına özen gösterilmelidir.

IV) TERİMLERİN MUHTEVASINDA YAPILAN TEMEL DEĞİŞİKLİKLER

A. Hasarın Geçiş Anına İlişkin Değişiklikler

2010 versiyonu ile Incoterms kurallarına getirilen en önemli yeniliklerden biri, belki de en önemlisi, bazı terimlerde mallara ilişkin hasar ve zararın geçiş anı olarak belirlenen noktada yapılan değişikliktir. Bilindiği üzere, 2010 versiyonu yürürlüğe girinceye kadar, Incoterms terimleri için genel kural mallara ilişkin hasarın malların alıcıya teslim edildiği noktada alıcıya geçmesi iken; FOB, CFR ve CIF terimlerinde bu kuralın istisnası yaşanmakta idi⁴⁷⁹. Buna göre bu üç terimde mallar gemide (on board) teslim edilirken, mallara ilişkin hasar riski, teslim anından önce, malların geminin küpeştesini (ship's rail) geçmesi ile birlikte alıcıya geçmekte idi⁴⁸⁰. 2010 versiyonu ile yapılan değişikliğe kadar söz konusu terimlerde hasarın geçişi, teslim anından ayrı bir şekilde, malların geminin küpeştesi olarak anılan hayali bir çizgiyi geçmesine bağlanmakta ve uzun yıllardır bu şekilde uygulanagelmekte idi⁴⁸¹.

Ne var ki hasarın geçişi ile ilgili olarak genel kuraldan bu şekilde sapılmış olması, özellikle modern hayatın ve teknolojinin gemi, liman makineleri, tesisleri vb. üzerindeki etkisi dolayısıyla uygulamada birtakım sorunlara ve karışıklıklara neden olmaya başlayınca, Incoterms'ün 1980 versiyonundan bu yana üç terim için

⁴⁷⁷ Sami Karahan ve diğerleri, **Fikri Mülkiyet Hukukunun Esasları**, 2. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2009, s.141.

⁴⁷⁸ International Chamber of Commerce, **Copyright and Trademark Policy**, <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/about/copyright-and-trademark-policy/>, (13.05.2013).

⁴⁷⁹ Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, s.3818.

⁴⁸⁰ Erdem, Incoterms 2000, s.190; Doğan, s.358; INCOTERMS 2000, ss.51, 58, 66.

⁴⁸¹ Hartwell, s.1; Malfliet, s.171.

getirilen bahis konusu istisnanın kaldırılması tartışılmaya başlanmıştır⁴⁸². Bu çerçevede her ne kadar bu hususun Incoterms 2000’de değiştirilmesi 2000 versiyonunun hazırlanması sürecinde tartışılmış ise de mevcut uygulamadan sapılmaması ve bu doğrultuda teslim yeri – hasarın geçişi ikiliğine devam edilmesi yönünde karar verilmiştir⁴⁸³.

Gerçekten teknolojinin gelişmesi ve ro-ro taşımacılığında olduğu gibi malların herhangi bir şekilde gemi küpeştesini aşmasının söz konusu olmadığı durumlar dolayısıyla hasarın geçiş noktasının, geminin küpeştesini aşması anı olarak belirlenmesi, pratikte bir anlam ifade etmemeye ve hatta bazı sorunların doğmasına neden olmaya başlamıştır⁴⁸⁴. Bu nedenle Incoterms® 2010’da, FOB, CFR ve CIF terimleri için 1936 versiyonundan beri devam etmekte olan teslim yeri – hasarın geçiş yeri ayrılığına dayalı sistem terk edilerek⁴⁸⁵, mallara ilişkin hasar ve zarar riskinin gemide, teslim ile birlikte, alıcıya geçeceği kabul edilmiştir⁴⁸⁶. Böylece Incoterms® 2010 kuralları içerisinde yer alan tüm terimler için teslim anında hasarın alıcıya geçeceği, istisnası olmayan mutlak bir kural olarak benimsenmiştir⁴⁸⁷. Gemi küpeştesi ifadesi, 2010 versiyonu ile birlikte tamamen terk edildi⁴⁸⁸ ve bu sayede hasar riskinin varsayımsal bir çizgiye bağlanmasına dair günümüz gerçeklerinden uzak bakış açısından vazgeçilmiş⁴⁸⁹, riskin satıcıdan alıcıya geçtiği an daha net ve açık bir biçimde ortaya konmuştur⁴⁹⁰.

Incoterms® 2010 versiyonu yürürlüğe girmeden önce, gemi küpeştesi kavramının bir şey ifade etmeyeceğinin düşünüldüğü durumlarda FOB yerine FCA; CFR ve CIF terimleri yerine de CPT ve CIP terimlerinin kullanılması tavsiye edilmekte idi⁴⁹¹. Bunun yanı sıra özellikle FOB teriminde riskin gemide teslim ile

⁴⁸² Kuyucu, s.101; Malfliet, s.171.

⁴⁸³ Erdem, Makaleler, s.240.

⁴⁸⁴ Hartwell, s.1.

⁴⁸⁵ Caner, s.247.

⁴⁸⁶ INCOTERMS® 2010, ss.96, 106, 116.

⁴⁸⁷ Yılmaz, Özken ve Şahin, Mukayeseli Analiz, s.3818.

⁴⁸⁸ Roberto Bergami, “Ship’s Rail Is Dead: Incoterms 2010”, http://www.ibt-articles.com/absnet/templates/trade_article.aspx?articleid=402&zoneid=2, (Ship’s Rail Is Dead), (26.05.2013).

⁴⁸⁹ INCOTERMS® 2010, s.13.

⁴⁹⁰ Greg Kanargelidis ve Roy Millen, “Incoterms® 2010: Time to Update The Old Forms”, <http://www.mondaq.com/canada/x/121774/international+trade+investment/Incoterms+2010+Time+To+Update+The+Old+Forms>, (26.05.2013).

⁴⁹¹ Şanlı ve Ekşi, Uluslararası Ticaret, s.117; Sezercan Bektaş, **Uluslararası Ticarette Sözleşmelerin Hazırlanması**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2010, ss.72-73.

birlikte alıcıya geçmesinin istendiği durumlarda “FOB Stowed” gibi Incoterms terimlerinin değişkenleri kullanılmak zorunda kalınıyor idi⁴⁹². 2010 versiyonu ile birlikte, uluslararası ticaretin aktörleri artık FOB, CFR ve CIF gibi oldukça yaygın kullanılan terimlerin uygulanmasında yaşanacak sorunlardan kurtulmak için başka terimleri tercih etmek veya terimlerin değişkenlerini kullanmak mecburiyetinde değildir. Nitekim örneğin FOB Stowed değişkeni kullanıldığında, riskin gemi küpeştesinden sonra, gemide alıcıya geçeceğinin kararlaştırılmasının yanı sıra alıcı açısından bir de istifleme yükümü getirilmiş olmaktadır. Oysa 2010 versiyonunun FOB, CFR ve CIF terimleri için getirdiği yeni sistemde mallar gemiye oturtulduğu anda risk alıcıya geçmekte, istiflenmiş olma şartı aranmamaktadır⁴⁹³. Nitekim söz konusu üç terimde gemide teslim etmiş sayılma için de istifleme işlemlerinin tamamlanmış olma şartı aranmamaktadır⁴⁹⁴.

2010 versiyonundan önce FOB, CFR ve CIF terimleri için söz konusu olan yükleme esnasında malın gemi küpeştesini geçmeden önce veya sonra düşüp hasara uğraması fiksiyonu ve buna göre riskin satıcı veya alıcıya ait olacağının belirlenmesi sistemi, gemide teslim ve hasarın geçiş anı paralelliği ile tamamıyla ortadan kaldırılmıştır⁴⁹⁵. 2010 versiyonunda, gemi üzerindeki hayali çizgiye dayalı sistemden vazgeçilmesi ve riskin geçeceği an olarak malların gemi bordasına oturtulması anının benimsenmesi ile anlaşılan, malların tamamının gemiye yüklenmiş olduğu andır; bu çerçevede satıma konu malların henüz bir kısmı yüklenmiş ve yükleme devam eder iken gemi batır ve mallar bu nedenle hasar görür ise yükleme tamamlanmadığı için risk henüz alıcıya geçmemiş olduğundan, doğan zarara satıcı katlanacaktır⁴⁹⁶. Bununla birlikte riskin alıcıya geçeceği an olarak belirlenen “gemide” (“on board”) kavramının yeterince açık olmadığı, tanımlanması gerektiği düşüncesinde olan birtakım yazarlar, yüklemesi devam eden mallar için yüklemesi tamamlanan kısmın “on board” sayılabileceği ve bu kısım için riskin alıcıya geçmiş sayılabileceği ihtimalinin değerlendirilmesi gerektiğini

⁴⁹² Overmeire, s.1; Caner, s.248; Ayrıntılı bilgi için bk. yuk: İkinci Bölüm, II, B.

⁴⁹³ Bergami, Smooth Trading, s.39.

⁴⁹⁴ Doğan, s.358.

⁴⁹⁵ Hartwell, s.1.

⁴⁹⁶ Bergami, Ship’s Rail Is Dead, s.1.

ifade etmektedirler⁴⁹⁷. Kanımızca, tüm mallar yüklenmeden riskin alıcıya geçmiş sayılmayacağının kabul edilmesi isabetli olacaktır.

B. Zincirleme Satışlarda Teslime İlişkin Getirilen Yenilik

Incoterms kuralları, satım sözleşmesinin taraflarına malın yüklenmesi ve boşaltılması ile ilgili birtakım yükümlülükler yüklemektedir. Satıcıya malın yüklenmesi ve taşıma sözleşmesinin akdedilmesi konusunda bazı yükümlülükler getirilir iken bu yükümlülüklerin yerine getirilebilme kabiliyetinin bulunup bulunmadığına dikkat edilmelidir. Bu hususa dikkat çeken Incoterms® 2010, malın ilk satıcıdan alıcıya ulaşmasına kadar arada el değiştirdiği zincirleme (ardışık) satışlarda zincirin ilk halkası dışındaki halkalarda bulunan satıcılar için terimlerin yükleme yükümünü düzenleyen maddelerinde, malın yüklenmesi (shipment) yükümüne alternatif olarak yüklenmiş malları tedarik (temin) etme (procure goods shipped) yükümünü getirmiştir⁴⁹⁸. Incoterms® 2010 metninin başlangıç kısmında 2010 versiyonunun getirdiği yeniliklerin açıklandığı bölümde “zincirleme satışlar” başlığı altında açıkça, “zincirin ortasında bulunan bir satıcı alıcıya karşı olan borcunu malları göndererek değil, ilk satıcı tarafından gönderilmiş malları tedarik ederek yetine getirir. İşte bu nedenle Incoterms® 2010 malların gönderilmesi borcuna alternatif olarak ‘gönderilmiş malların tedarik edilmesi’ borcuna da yer verir” denilmiştir⁴⁹⁹.

Satışın ardışık, zincirleme satış silsilesi içerisinde gerçekleşmesi durumunda silsilenin en başında yer alan satıcı dışındaki ardışık satıcılar, mallar halihazırda yüklenmiş (gönderilmiş) olduğundan, bu malları yükleme durumunda olamayacaklardır⁵⁰⁰. Bu çerçevede bu durumda olan satıcılar, Incoterms® 2010 ile getirilen yeni düzenleme gereğince, halihazırda yüklenmiş olan malları temin etme yükümlülüğü altında olacaklardır⁵⁰¹. Bu yükümlülük terimlerin teslim ilişkisi A4

⁴⁹⁷ Caner, s.249.

⁴⁹⁸ Stephen Tricks ve Hatty Sumption, “International Trade Update - Incoterms 2010”, <http://www.mondaq.com/x/113234/international+trade+investment/International+Trade+Update+Incoterms+2010>, (27.05.2013); Caner, s.251.

⁴⁹⁹ INCOTERMS® 2010, s.15.

⁵⁰⁰ Hartwell, s.1.

⁵⁰¹ Caner, s.251.

maddelerinde tezahür etmekte ve örneğin FOB teslim şeklinde şu şekilde ifade edilmektedir: “Satıcı malları ya yükleme limanında, eğer varsa, alıcı tarafından gösterilen yükleme noktasında, alıcı tarafından seçilen gemide *veya zaten bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik ederek* teslim etmelidir”⁵⁰². Zincirleme satışlara ilişkin durumun 2010 versiyonu düzenlemesine bir diğer yansıma şekli de terimlerin taşıma ve sigorta sözleşmelerini düzenleyen A3 maddelerinde tezahür etmektedir. Buna göre satıcının malları taşıyıcıya tevdi etmesi veya taşıyıcı ile taşıma sözleşmesi akdetme yükümlülüğü, zincirleme satışlarda ilk satıcıdan sonra gelen satıcılar için bir taşıma sözleşmesini tedarik etme yükümlülüğü şeklinde düzenlenmiştir⁵⁰³. Bu doğrultuda FCA, CPT, CIP, FAS, FOB, CFR ve CIF terimlerinin A3 maddelerinde bu yönde düzenlemelere yer verilmiştir⁵⁰⁴. Örneğin CPT teriminin A3 maddesinde, “... taşınması için sigorta sözleşmesi yapmalı veya böyle bir *taşıma sözleşmesi tedarik etmelidir*” denilmiştir⁵⁰⁵.

2010 versiyonunun zincirleme satışları da dikkate alacak şekilde bir ifade tarzını benimsemiş olması, Incoterms kurallarının satış zincirinin her halkasında yer alan tacirler tarafından kullanılmaya elverişli hale gelmesi açısından önem arz etmektedir⁵⁰⁶.

C. Sigorta Düzenlemesine İlişkin Yenilikler

Incoterms kurallarında taraflardan birine (satıcıya) sigorta yaptırma yükümünün getirildiği terimler yalnızca CIF ve CIP’tir ve diğer terimlerde taraflar yalnızca ihtiyaç duymaları halinde sözleşmelerinde sigortaya ilişkin düzenlemelere yer verebilirler⁵⁰⁷. Esasen bu husus Incoterms’ün 2010 versiyonundan önceki versiyonlarında da bundan farklı değildir. Bu konuya ilişkin olarak 2010 versiyonunun getirdiği yenilik ise tarafların sigortaya ilişkin yükümlülüklerinin açık ve anlaşılır bir şekilde ayrı bir başlık altında (A3-B3) düzenlenmiş olmasıdır⁵⁰⁸.

⁵⁰² INCOTERMS® 2010, s.94.

⁵⁰³ Shepherd ve Graham, s.1.

⁵⁰⁴ Caner, s.251.

⁵⁰⁵ INCOTERMS® 2010, s.40.

⁵⁰⁶ Overmeire, s.1.

⁵⁰⁷ Erdem, Incoterms 2000, s.193.

⁵⁰⁸ Caner, s.256; Hartwell, s.1.

Satıcı açısından asgari standartlarda sigorta yaptırmaya yükümü sadece CIF ve CIP terimleri için getirilmişken; diğer terimlerde taraflar arasında içlerinden birine sigorta yaptırmaya yükümü getirildiğinde veya bir taraf kendi isteği ile sigorta yaptırmak istediğinde diğer tarafın bu tarafın sigorta yaptırabilmesi için gerekli bilgileri sağlayacağı düzenlenmiştir⁵⁰⁹. Sözleşmenin diğer tarafına ihtiyaç duyduğu konularda bilgi sağlama yükümlülüğü Incoterms 2000’de A10-B10 maddeleri altında genel bilgi sağlama yükümü düzenlenirken, söz konusu sigortaya ilişkin bilgi sağlama yükümüne de bu başlık altında yer verilmiştir; 2010 versiyonunu bu yönüyle 2000 versiyonundan ayıran sigorta yaptırmaya ve/veya bu konuda bilgi sağlama yükümünün A10-B10 maddelerinden ayrı ve özel olarak A3-b/B3-b maddelerinde düzenlenmesidir⁵¹⁰.

Incoterms® 2010’un sigortaya ilişkin getirdiği yeniliklerden bir diğeri de Enstitü Kargo Kuralları’nın 2009 yılında değiştirilmesinden sonra düzenlenen ilk Incoterms metni olması dolayısıyla bu kuralların Incoterms’ün sigortaya ilişkin düzenlemelerinde dikkate alınmış olmasıdır⁵¹¹. Enstitü Kargo Kuralları’nda yapılan söz konusu değişiklik, Incoterms® 2010 kurallarında hem sigortaya ilişkin düzenlemelerin içeriğinde hem de kullanılan dilde etkili olmuştur⁵¹². Buna göre Incoterms® 2010 CIP ve CIF terimlerinde satıcı, en azından Enstitü Kargo Kuralları’nın C klotunda veya benzer klotlarda yer alan kapsamda bir yük sigortası temin etmekle, bu sigortaya ilişkin sigorta sözleşmesini güvenilir bir sigortacı veya sigorta şirketi ile akdetmekle, teslim yerinden varma yerine kadar devam eden ve sözleşme bedelinin asgari yüzde 110’u tutarında sigorta himayesi sağlamakla yükümlüdür⁵¹³.

Incoterms® 2010’da satıcının sigorta yaptırmak zorunda olduğu durumlarda alıcının bununla yetinmeyerek satıcıdan, masrafları alıcıya ait olmak üzere ilave sigorta yaptırmasını talep etme⁵¹⁴ veya sigortanın kapsamını genişletme⁵¹⁵ hakkının

⁵⁰⁹ INCOTERMS® 2010, s.14, 22.

⁵¹⁰ INCOTERMS 2000, s.30, INCOTERMS® 2010, ss.14-15.

⁵¹¹ Ian Vicary, “New Incoterms Rules To ‘Set Sail’ on 1 January 2011”, <http://www.mondaq.com/x/116310/international+trade+investment/New+Incoterms+Rules+to+Set+Sail+on+1+January+2011>, (08.06.2013); Caner, s.256; INCOTERMS® 2010, s.14.

⁵¹² Zaum, s.1; Lombard, s.1; Caner, s.256.

⁵¹³ Malfliet, s.166; INCOTERMS® 2010, ss.52, 116; Caner, s.257.

⁵¹⁴ Özkan, s.22; INCOTERMS® 2010, s.52; Hartwell, s.1.

⁵¹⁵ Çalış, s.11; Tricks ve Sumption, s.1.

bulunduğu da düzenlenmiştir. Ayrıca alıcının kendisinin ilave sigorta yaptırmak istemesi durumunda da satıcı, her türlü hasar ve masrafı alıcıya ait olmak üzere, bunun için gerek duyduğu bilgileri alıcıya sağlamakla yükümlü olduğu da açık bir şekilde düzenlenmiştir⁵¹⁶.

D. Masraflara İlişkin Yenilikler

Incoterms düzenlemelerinin A6 – B6 maddeleri altında düzenlenen “masrafların paylaşımı” konusunda Incoterms® 2010’un getirdiği yenilik, terminal elleçleme masraflarının (terminal handling charges) satıcı ve alıcı arasında ne şekilde paylaştırılacağıının, hangi tarafın bu masraflardan sorumlu olacağıının net bir şekilde düzenlenerek açıklığa kavuşturulmuş olmasıdır⁵¹⁷. Elleçleme, “denetime tabi eşyanın asli niteliklerini değıştirmeden istiflenmesi, yerinin değıştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kaldırılması, karıştirılması ve benzeri işlemleri tümü” olarak tanımlanmaktadır⁵¹⁸.

Satıcının malların varış yerine kadar taşınması (nakliye) yükümünü üstlendiği terimlerde, ki bu terimler CPT, CIP, DAT, DAP, DDP, CFR ve CIF terimleridir, satıcı ödediği nakliye ücretini satım bedeline yansıtmakta, başka bir deyişle alıcı yerine ödeme yapmaktadır ve taraflar söz konusu nakliye bedeline malların elleçlenmesi ve liman veya konteyner terminali içinde taşınması masraflarının da dahil olduğunu kararlaştırmektedirler⁵¹⁹. İşte bu durumda alıcı her ne kadar satıcıya satım bedelini ödemekle bu bedele dahil olan terminal elleçleme masraflarını da ödemiş olsa da malları fiilen teslim alırken bunlara ilişkin olarak aynı zamanda taşıyıcı veya terminal işletmesine de ödeme yapmak mecburiyetinde kalabilmektedir⁵²⁰. Alıcının aynı hizmet için çifte ödeme yapmak durumunda kalıyor olması⁵²¹, Incoterms® 2010 metninin hazırlandığı dönemde

⁵¹⁶ Caner, s.257; INCOTERMS® 2010, ss.52, 116.

⁵¹⁷ Vicary, s.1.

⁵¹⁸ Yılmaz, Hukuk Sözlüğü, s.188.

⁵¹⁹ INCOTERMS® 2010, s.15.

⁵²⁰ Caner, s.250; INCOTERMS® 2010, s.15.

⁵²¹ Shepherd ve Graham, s.1.

ICC'ye şikayet olarak iletilmiş ve 2010 versiyonunda bu husus dikkate alınarak düzenleme yapılmıştır⁵²².

Incoterms® 2010'da CPT, CIP, DAT, DAP, DDP, CFR ve CIF terimlerinde, başka bir deyişle ana taşıma bedelinin satıcı tarafından ödendiği terimlerde, A6 – B6 maddeleri uyarınca, satıcının, malların kararlaştırılan varış yerine kadar taşınması için gerekli tüm düzenlemeleri yapmak zorunda olduğu açıkça düzenlenmiş ve böylece terminal elleçleme masraflarının ödenmesi ile ilgili karışıklık giderilmiştir⁵²³.

V) DİĞER YENİLİKLER

A. Elektronik Veri Değiş Tokuşuna İlişkin Yenilikler

Uluslararası ticaretin tacirleri arasında mal alınıp satılması ve bu surette mal gönderilip teslim alınmasının yanı sıra birtakım belgelerin de değiş tokuşundan söz etmek mümkündür. Bu belgeler genellikle fatura, konşimento vb. malın satışının yapıldığını, malın teslim edildiğini gösteren belgelerdir⁵²⁴. Incoterms kurallarında kağıt olarak gönderilen söz konusu belgelerin yerine geçecek muadil elektronik mesajların da kullanılabileceği, 1990 versiyonundan bu yana kabul edilmekte olup ilk defa Incoterms 1990'da, tarafların elektronik iletişimin geçerli olacağını kararlaştırmaları durumunda, Incoterms metni içerisinde belirtilen belgelerin yerini elektronik veri değişimi (EDI – elektronik data interchange) alabileceği açıkça belirtilmiştir⁵²⁵. Yine Incoterms 2000'de de tarafların anlaşmaları durumunda elektronik mesajın kağıt belgelerin yerine kullanılabileceğine ilişkin düzenleme korunmuştur⁵²⁶. Bu çerçevede tarafların belge sağlama yükümüne ilişkin olarak elektronik veri değişimi sisteminin kullanılması konusunda 2010 versiyonunda, önceki versiyona nazaran, iki önemli yenilik getirilmiştir. Bunlardan biri, taraflarca kararlaştırılmış olma durumuna mutad olma halinin eklenmesidir ve ikincisi ise söz

⁵²² Caner, s.250.

⁵²³ Overmeire, s.1; INCOTERMS® 2010, s.14; Caner, s.250.

⁵²⁴ Erdem, Sif Satışlar, s.153.

⁵²⁵ Caner, s.254.

⁵²⁶ Tricks ve Sumption, s.1.

konusu elektronik belge veya mesajların bu durumlarda kağıda dayalı belgelerle aynı hukuki sonucu doğuracağının açıkça düzenlenmiş olmasıdır⁵²⁷.

Incoterms® 2010'da bütün terimlerin A1 – B1 maddelerinin ikinci paragraflarında, taraflarca anlaşılması veya mutad olması durumunda, taraflarca düzenleneceği belirtilen herhangi bir belgenin muadili elektronik bir kayıt veya sürecin kağıda dayalı belge ile aynı hukuki etkiyi doğuracağı belirtilmiştir⁵²⁸. Buna göre, satıcı ile alıcı arasında elektronik kayıtların kağıda dayalı belgelerle aynı etkiyi doğuracağının herhangi bir şekilde kararlaştırmadığı durumlarda dahi, o alandaki mutad uygulamanın gerektirmesi halinde, taraflar, elektronik belge veya iletişimi kabulden kaçınamayacaklardır⁵²⁹. Ayrıca 2010 düzenlemesi ile her terim için elektronik belgelerin kağıt dokümanlarla birebir aynı etkiyi doğuracağının açık bir dille ifade edilmesi önemli bir yenilik olarak kabul edilmelidir.

B. Güvenlik Gerekçeli Zorunluluklara İlişkin Yenilikler

Malların ülkeler arasında taşınması, beraberinde birtakım tehlike ve riskleri barındırmaktadır. Son yıllarda artan güvenlik konusundaki endişeler, malların kendi doğalarından kaynaklanan nedenler dışındaki nedenlerle yaşama ve mülkiyet haklarına bir tehdit oluşturmadığını kontrol eden ve bunu güvence altına alan bir yapı geliştirilmesini gerektirmiştir⁵³⁰. Özellikle 11 Eylül 2001 tarihinde gerçekleştirilen saldırılardan sonra tüm dünyada özellikle gümrük bölgelerinde güvenlik tedbirleri artırılmıştır ve Incoterms metnlerinin daha önceki versiyonlarında güvenliğe ilişkin olarak bir hüküm bulunmazken, bu durum Incoterms® 2010'da yansımaları bularak tarafların güvenlikle ilgili işlemleri ve kontrol mekanizmasının sağlanması bağlamında birbirlerine gerekli bilgi ve belgeleri sağlama yükümlülüğü açıkça düzenleme altına alınmıştır⁵³¹. Böylelikle

⁵²⁷ INCOTERMS® 2010, s.14.

⁵²⁸ INCOTERMS® 2010, ss.22-23.

⁵²⁹ McGonigal ve diğerleri, s.1; Caner, s.255.

⁵³⁰ INCOTERMS® 2010, s.15.

⁵³¹ Hartwell, s.1.

güvenliğin sağlanmasına ilişkin gerekli yükümlülükler taraflar arasında paylaştırılarak açıklığa kavuşturulmuştur⁵³².

Incoterms® 2010'da güvenlik gerekçeli zorunluluklara ilişkin düzenleme, terimlerin A2 – B2 ve A10 – B10 maddelerinde yer almaktadır. Nitekim A2 – B2 maddelerinin başlığı “Lisanslar, güvenliğe ilişkin gümrük işlemleri ve diğer formaliteler”dir ve bu işlemleri satıcı veya alıcıdan hangisinin gerçekleştireceği her bir terim için ayrı ayrı belirtilmiştir⁵³³. Yine A10 – B10 maddelerinde bilgi ve belge sağlama yükümlülüğünün kapsamına güvenlik gerekçeli bilgi ve belgeler de dahil edilmiş ve bu belgeleri hangi tarafın sağlayacağı, bunlara ilişkin masrafların hangi tarafça karşılanacağı açık bir şekilde düzenleme altına alınmıştır⁵³⁴.

C. Rehber Açıklama Bölümünün Eklenmesine İlişkin Yenilik

Incoterms® 2010 kurallarında herbir terime ilişkin A1 – B1 ile başlayan ve A10 – B10’a kadar devam eden kurallardan önce “Rehber Açıklama” (“Guidance Notes”) bölümüne yer verilmiştir. Bu bölümde, terimlerin hangi taşımacılık türlerinde kullanılabileceği, riskin hangi anda alıcıya geçeceği, masrafların taraflar arasında paylaşımı gibi genel açıklamalara ve terimin hangi durumlarda kullanılmasının uygun olacağına ilişkin yol gösterici ifadeler yer verilmektedir⁵³⁵. Rehber açıklama bölümü, terimlerin kurallarının açıklandığı asıl kısma dahil ve onun bir parçası olmayıp, terimler hakkında kullanıcıların genel anlamda bilgi sahibi olmasını sağlayan ve onları en uygun terimi bulma konusunda yönlendiren açıklamalardan ibarettir⁵³⁶.

Rehber Açıklama bölümünde öncelikle terimin yalnız deniz taşımacılığına mı uygun olduğu yoksa bütün taşıma türlerinde de kullanılabilip kullanılamayacağı açıklanır⁵³⁷. Bu kısmı takiben terimin ana hatlarıyla tanımı yapılır, teslim anı ve hasar riskinin geçme anı belirtildikten sonra terimin en uygun nasıl kullanılacağıyla ilgili bazı yol gösterici açıklamalar yapılır. Örneğin CPT teriminin Rehber

⁵³² Shepherd ve Graham, s.1; Caner, s.253; Tricks ve Sumption, s.1.

⁵³³ INCOTERMS® 2010, ss.30-31.

⁵³⁴ Caner, s.253; INCOTERMS® 2010, ss.36-37.

⁵³⁵ INCOTERMS® 2010, s.14.

⁵³⁶ Tricks ve Sumption, s.1; Shepherd ve Graham, s.1.

⁵³⁷ Mcgonigal ve diğerleri, s.1.

Açıklama bölümünde, tarafların hasarın terimde belirtilen noktadan daha ileri bir aşamada geçmesini istemeleri durumunda, satım sözleşmelerinde bu hususa değinmeleri gerektiği; yine tarafların varma yerindeki ilgili noktayı açık bir şekilde belirlemesi gerektiği önerilmektedir⁵³⁸. Hatta bu bölümde bazen bazı şartların gerçekleşmesi durumunda açıklamanın yapıldığı ilgili terim yerine başka bir terimin kullanılmasının daha faydalı olacağı da öneri mahiyetinde belirtilmektedir. Örneğin DAT terimine ilişkin Rehber Açıklama bölümünde açık bir şekilde “taraflar malların terminalden başka bir yere taşınması ve elleçlenmesi ile ilgili hasarın ve masrafların satıcı tarafından üstlenilmesini amaçlıyorsa, DAP veya DDP kuralları kullanılmalıdır” denilmiştir⁵³⁹.

2010 versiyonunda her bir terimin başında bulunan Rehber Açıklama bölümü, daha uzun olan giriş bölümlerinin yerine almıştır ve bunlara kıyasla Rehber Açıklama bölümü daha açık, net ve anlaşılırdır⁵⁴⁰. Zira söz konusu Rehber Açıklama bölümlerinin amacı da terimlerin daha iyi anlaşılmasını ve kullanımının kolaylaşmasını amaçlamaktadır⁵⁴¹.

D. Incoterms® 2010 Metninin Diline İlişkin Yenilikler

Incoterms® 2010 kurallarının gerek İngilizce aslı gerek tercüme metinlerinde, açık, sade, net ve anlaşılır bir dilin kullanılmasına özen gösterildiğini söylemek mümkündür. Bu doğrultuda bazı muğlak ifadeler yerini daha açık anlaşılır kavramlara bırakmış, özellikle yeknesak bir dil kullanımına, kavramlar arası tutarlılığı sağlamaya büyük ölçüde özen gösterilmiştir⁵⁴². Kendi kendini açıklayan terimlere yer verilmek suretiyle kuralların dili sadeleştirilirken⁵⁴³, özellikle İngilizce asıl metinde, daha önceki versiyonlarda rastlanılan aynı anlama karşılık gelen farklı terimlerin kullanımına ilişkin uygulamadan (her ikisi de alıcının

⁵³⁸ INCOTERMS® 2010, s.14.

⁵³⁹ McGonigal ve diğerleri, s.1; INCOTERMS® 2010, s.59.

⁵⁴⁰ Kanargelidis ve Millen, s.1.

⁵⁴¹ INCOTERMS® 2010, s.14; Caner, s.240.

⁵⁴² Caner, s.240;

⁵⁴³ INCOTERMS® 2010, s.16.

teslimatı kabul etmesi anlamına gelen “the buyer must take delivery” ve “the buyer must accept delivery” kullanımları gibi) vazgeçilmiştir⁵⁴⁴.

Ayrıca önceki versiyonlarda İngilizce metinde satıcı veya alıcıdan bahsederken, erkeği ifade eden “he” sözcüğünün kullanılır iken, Incoterms® 2010 metninde hiçbir cinsiyete karşılık gelmeyen “it” kelimesinin kullanılması tercih edilmiş ve böylelikle cinsiyet ayrımcılığına yol açan uygulama terk edilmiştir⁵⁴⁵.

Incoterms® 2010, uluslararası ticarete teslim şekillerini ifade eden kurallar olarak ortak bir dil geliştirmeye, yeknesaklığı sağlamaya, tacirler tarafından kullanımında karışıklığa yol açmayan, açık, anlaşılır ve sade bir dil kullanmaya özen gösteren, bu doğrultuda uygulamadaki ihtiyaçlara cevap veren çağdaş ve gelişmiş bir Incoterms versiyonudur.

⁵⁴⁴ Caner, s.240.

⁵⁴⁵ Caner, s.240.

SONUÇ

Ulusal kaynakların yetersiz olduğunun anlaşılması ve bu doğrultuda ticarete ulusal sınırların aşılması ile ortaya çıkan uluslararası ticarete uygulanacak hukukun yeknesaklaştırılması çalışmalarında Milletlerarası Ticaret Odası'nın faaliyetleri büyük önem taşımaktadır. Milletlerarası Ticaret Odası'nın uluslararası ticarete, tarafların aynı dili konuşabildikleri, içlerinden herhangi birinin menfaatini daha fazla korumayan, tarafsız, uluslarüstü birtakım kurallar hazırlamaya ilişkin çalışmaları bulunmaktadır. Bu kapsamda Milletlerarası Ticaret Odası tarafından hazırlanan ve uluslararası ticaretin aktörleri için uluslararası mal satımlarında yeknesak kurallar getiren Incoterms ("International Commercial Terms") kuralları önemli bir yer tutmaktadır.

Yeknesaklaştırma amacına önemli ölçüde hizmet eden Incoterms, uluslararası mal satımlarında, malın teslim edilme anı, hasarın geçişi, masraflara katlanma yükümlülüğü, malları yükleme ve indirme yükümlülüğü, gerekli evrakın temin edilme yükümü, malların paketlenmesi ve ambalajlanması, sigorta ettirme yükümlülüğü, ithalat ve ihracata ilişkin gümrük ve sair dış ticaret formalitelerinin gerçekleştirilmesi yükümlülüklerini belirleyen ve paylaştıran kurallar getirerek, taraflara bunlardan birini tercih etme imkanı sunar. Böylece bir uluslararası ticari ilişkinin tarafları, tek bir terim üzerinde anlaşarak, yukarıda belirtilen konular çerçevesinde ortak bir yorumlama tarzı benimsemiş olmaktadır. Taraflar, bununla birtakım yorum ve yanlış anlama sorunlarını aşabilmekte, yeknesaklığın getirdiği güven ortamı içerisinde güvenli bir şekilde uluslararası ticaret yapabilmektedirler.

Incoterms kurallarının getirdiği yeknesaklık, yalnızca Incoterms'ün düzenleme alanına giren ve yukarıda sayılan teslim yükümü, hasarın geçişi, masraflara katlanma gibi yükümlülükleri kapsayan bir yeknesaklıktır. Yoksa sözleşmenin sona ermesi, fesih, sözleşmenin ihlali halleri ile sonuçları, mülkiyetin nakli, ödeme şekli, ödeme zamanı gibi bir sözleşmede kararlaştırılması gereken diğer Incoterms'ün kapsamı dışındadır ve Incoterms terimlerinden birine atıf yapmakla bu konular açısından yeknesaklık sağlandığından söz etmek mümkün bulunmamaktadır.

İlki Milletlerarası Ticaret Odası tarafından 1936 yılında yayımlanmış olan Incoterms kuralları, zaman içerisinde birtakım revizyonlara uğramıştır. 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 ve 2000 yıllarında yenileri yayımlanan Incoterms kurallarının son versiyonu ise 1 Ocak 2011 tarihinde yürürlüğe giren Incoterms® 2010'dur. Incoterms® 2010, EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP, FAS, FOB, CFR, CIF olmak üzere toplam 11 adet terimden oluşmaktadır. Milletlerarası Ticaret Odası tarafından kabul edilen Incoterms uygulaması gereği yeni yürürlüğe giren versiyonların öncekileri mülga etme özelliği olmasa da Milletlerarası Ticaret Odası, uygulamacılara en son versiyonun kullanılmasını önermektedir.

Uygulanmak istenen terime atıf yaparken, o terimin hangi Incoterms versiyonunda taşıdığı anlamın uygulanmak istendiği, terimin yanında yıl belirtilmek suretiyle belirlenmelidir. Bir sözleşmede herhangi bir Incoterms versiyonuna atıf yapıp da sözleşmenin yürürlüğü devam ederken Milletlerarası Ticaret Odası yeni bir Incoterms versiyonu çıkarır ise, taraflar sözleşmenin yeni versiyona göre yorumlanacağını açıkça düzenlemedikçe, o sözleşme açısından atıf yapılan Incoterms kuralları uygulanmaya devam edecektir.

Incoterms kuralları, örf-adet, ticari teamül, genel hukuk ilkesi gibi klasik olarak bilinen genel hukuki nitelendirmelerden ayrılmakta olup, tam anlamıyla herhangi bir hukuki kalıp içerisine girdiğini söylemek mümkün bulunmamaktadır. Incoterms kurallarının, uluslararası ticari satımlara ilişkin olarak uygulamadan doğan teamüllerin ICC tarafından yeknesak bir biçimde düzenlenerek bağlayıcılığı bulunmayan kurallar şeklinde sunulması olarak değerlendirilmesi ve uluslararası ticaret hukukunun kaynaklarından birörnek kurallar arasında nitelendirmesi mümkün bulunmaktadır.

Incoterms kurallarının bağlayıcılığı ise tamamen bu kuralların taraflarca atıf yapılarak kararlaştırılmasına bağlıdır. Bir başka deyişle satıcı ve alıcı taraflar aralarındaki sözleşmede bir Incoterms terimine atıf yaptıktan sonra ilgili terime ilişkin kurallar her iki tarafı da bağlarken, kararlaştırılmadıkça Incoterms kurallarının herhangi bir şekilde uygulanma mecburiyeti söz konusu olmayacaktır.

Incoterms kuralları, yapısı ve düzenleme biçimi gereği, salt mal satım sözleşmelerine uygulanabilirliği bulunan kurallardır. Incoterms'ün düzenleme alanına giren satıma konu mallar da kısıtlıdır. Buna göre yalnız teslim esas,

taşınabilir, somut, maddi malların satımı Incoterms kapsamına girmektedir. Bu doğrultuda gayrimaddi mallar ile hizmetler ve taşınmazlar, Incoterms kurallarının kapsamı dışındadır.

Incoterms kuralları hem iç hem dış satımlarda uygulanmaya elverişli olup, bu konudaki tereddüdü ortadan kaldırmak adına, Incoterms® 2010 düzenlenmesinde, Incoterms tanımı yapılırken “uluslararası mal satım sözleşmeleri” değil, “mal satım sözleşmeleri” ifadesine yer verilmiştir. Her ne kadar önceki Incoterms versiyonları zamanında da bu kurallar iç ticarete uygulama alanı buluyor idiye de Incoterms® 2010’un yürürlüğe girmesi ile birlikte, bu kuralların hem iç hem dış ticarete uygulanabildiğini söylemek artık rahatlıkla mümkün bulunmaktadır.

Incoterms metinlerinin en önemli bölümünü teslim ilişkine ilişkin hükümler oluşturmaktadır. Nitekim Incoterms’ün temel amacı, mal satımlarında malın alıcıya ne zaman teslim edilmiş olduğunu ve bu surette mala ilişkin hasar ve yararın satıcıdan alıcıya ne zaman geçmiş olduğunu belirlemektir. Tüm terimlerin A4-B4 maddeleri altında düzenlenen teslim hükümleri, A5-B5 maddeleri altında düzenlenen hasarın geçişi hükümlerine yön verir niteliktedir. Zira Incoterms kurallarında, A4 uyarında teslimatın yapıldığı an, mallara ilişkin hasar ve zarar riskine katlanma yükümlülüğünün satıcıdan alıcıya geçtiği an olarak kabul edilmektedir. Bununla birlikte her durumda, hasarın alıcıya geçiş anından sonra, satıcının malı satım sözleşmesinde taahhüt ettiği koşullara aykırı bir şekilde teslim etmiş olması dolayısıyla ortaya çıkan hasar veya zararlara satıcının katlanacağını da belirtmek gerekir.

Milletlerarası Ticaret Odası, mevcut Incoterms kurallarının ticari hayattaki gelişmelere ayak uyduramadığını, ticari gelişmelerin gerisinde kaldığını tespit ettiğinde, birtakım yenilikler getirerek yeni versiyonlar çıkarma yoluna gitmektedir. Bu yenilikler, Incoterms kurallarının, taşıma yöntemlerinde, ticarete konu mal türlerinde, uluslararası hukuk kurallarında ortaya çıkan çeşitlilik ve değişiklikler sebebiyle doğan yeni ihtiyaçlara cevap verir hale getirilmesi, başka bir deyişle uluslararası ticaret uygulamasında yaşanan gelişmelere uyum sağlar hale getirilmesi için yapılmaktadır. Zira Incoterms kuralların amacı, ticari hayatta yeknesaklık sağlamak ve tacirlere kolaylık ve pratiklik kazandırmaktır.

Incoterms kurallarının son versiyonu olan Incoterms® 2010 kuralları da 2000 yılından 2010 yılına kadar, on yıl içerisinde ticari hayatta yaşanan gelişmeleri yansıtmak amacı ile hazırlanmış, ana hatlarıyla Incoterms kurallarının önceki versiyonlarının temel yapısını korumakla birlikte, önemli birtakım yenilikler de getiren bir versiyondur. Mevcut terimlerin kapsamında birtakım revizyonlar yapmış, ihtiyaçlara cevap veremez hale gelmiş bazı terimleri kaldırıp yerine bazı terimler getirerek sadeleştirme yapma yoluna gitmiş ve diğer bazı yenilikler getirmiştir.

Öncelikle belirtmek gerekir ki Incoterms 2000 versiyonunda toplam 13 adet terim varken, Incoterms® 2010 düzenlemesinde bunlardan DAF, DES, DEQ ve DDU terimleri çıkarılmak ve yerlerine DAT ve DAP terimleri getirilmek suretiyle terim adedi 11'e düşürülmüştür. Böylece aralarında çok az fark bulunan terimlerde sadeleştirme yoluna gidilmiştir. Buradan da anlaşılacağı üzere bazı terimler Incoterms düzenlemesinden çıkarılırken, bunların yerini almak üzere yeni bazı terimlere yer verilmiştir.

Incoterms® 2010'da terim sayısı on üçten on bire indirilirken, grup sayısı da dörtten ikiye indirilmiştir. Buna göre Incoterms® 2010 sınıflandırmasında terimler, "tüm taşıma türlerini kapsayan kurallar" ve "deniz ve içsu taşımalarına özgü kurallar"dan oluşan ve taşıma aracı kıstasına dayanan iki ana grup altında düzenlenmişlerdir. Bu çerçevede EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP her türlü taşımacılığa uygun ilk grubu oluştururken; ikinci grup yalnız deniz ve içsu taşımacılığına özgü kurallara tahsis edilmiştir ve FAS, FOB, CFR, CIF terimlerinden oluşmaktadır. Böylece Incoterms® 2010 ile birlikte, daha önceki versiyonlarda benimsenen terimlerin ilk harfine göre yapılan ve satıcı ve alıcı tarafların üstlendikleri risk esasına dayanan sistemden (E grubu, F grubu, C grubu, D grubu terimler sınıflandırması) vazgeçilmiştir.

Incoterms® 2010 gereğince, Incoterms terimlerinin açık ve anlaşılır bir biçimde, tereddüde mahal bırakmayacak şekilde kullanılması gerekmektedir. Bu çerçevede, terime karşılık gelen üç harfli ibareden sonra malların teslim edileceği yer veya liman en açık bir şekilde ifade edilmeli ve Incoterms'ün hangi versiyonuna atıf yapıldığı da açıklıkla belirtilmelidir.

Incoterms'ün 2010 versiyonu ile birlikte “Incoterms” ibaresi ve “Incoterms® 2010” logosu, Uluslararası Ticaret Odası'nın tescilli markası haline gelmiştir. Bu çerçevede 2010 versiyonunun resmi kullanılma biçimi “Incoterms® 2010” şeklindedir.

Incoterms® 2010'dan önce, FOB, CFR ve CIF terimlerinde, mallar alıcıya gemide teslim edilirken, mallara ilişkin hasar riski mallar geminin küpeştesini geçtiği anda, yani teslim anından daha önce alıcıya geçmekte idi. Teknolojinin gelişmesi ve ro-ro taşımacılığında olduğu gibi malların herhangi bir şekilde gemi küpeştesini aşmasının söz konusu olmadığı durumlar dolayısıyla hasarın geçiş noktasının, geminin küpeştesini aşması anı olarak belirlenmesinin pratikte bir anlam ifade etmemeye ve hatta bazı sorunların doğmasına neden olmaya başlaması üzerine Incoterms® 2010, söz konusu üç terimde de diğer terimlerde olduğu gibi hasarın teslim anında, yani gemide, alıcıya geçeceğini düzenleme altına alarak, “gemi küpeştesini aşma” kavramını Incoterms terminolojisinden çıkarmıştır.

Incoterms® 2010, zincirleme satışların varlığını da dikkate alacak şekilde bir ifade tarzı benimsemiştir. Zira zincirleme satışlarda zincirin ortasında bulunan bir satıcı alıcıya karşı olan borcunu malları göndererek değil, ilk satıcı tarafından gönderilmiş malları tedarik ederek yetine getirir. İşte bu nedenle Incoterms® 2010 malların gönderilmesi borcunun yanısıra ‘gönderilmiş malların tedarik edilmesi’ borcuna da düzenleme altına almıştır.

Incoterms® 2010'un tarafların sigorta yaptırma yükümüne ilişkin olarak da birtakım yenilikler getirmiştir. Zira Incoterms® 2010, Enstitü Kargo Kuralları'nın 2009 yılında değiştirilmesinden sonra düzenlenen ilk Incoterms metni olup, Enstitü Kargo Kuralları'nda yapılan değişiklik, Incoterms® 2010 kurallarında hem sigortaya ilişkin düzenlemelerin içeriğine hem de kullanılan diline yansıtılmıştır. Buna göre Incoterms® 2010 CIP ve CIF terimlerinde satıcının, en azından Enstitü Kargo Kuralları'nın C klotunda veya benzer klotlarda yer alan kapsamda bir yük sigortası temin etmekle, bu sigortaya ilişkin sigorta sözleşmesini güvenilir bir sigortacı veya sigorta şirketi ile akdetmekle, teslim yerinden varma yerine kadar devam eden ve sözleşme bedelinin asgari yüzde 110'u tutarında sigorta himayesi sağlamakla yükümlü olduğu düzenlenmiştir.

Incoterms® 2010, terminal elleçleme masraflarının (terminal handling charges) satıcı ve alıcı arasında ne şekilde paylaştırılacağını, hangi tarafın bu masraflardan sorumlu olacağını net bir şekilde düzenleyerek uygulamada bu konuda doğan karışıklığın giderilmesini sağlamıştır.

Taraflar arasında elektronik veri değiş tokuşu, Incoterm'ün önceki versiyonlarında da düzenlenmekte idi. Tarafların belge sağlama yükümüne ilişkin olarak elektronik veri değişimi sisteminin kullanılması konusunda 2010 versiyonunda iki önemli yenilik getirilmiştir. Bunlardan biri, elektronik veri değişiminin kullanılmasının zorunlu olduğu taraflarca anlaşılmış olma durumuna, mutad olma halinin de eklenmesidir ve ikincisi ise söz konusu elektronik belge veya mesajların bu durumlarda kağıda dayalı belgelerle aynı hukuki sonucu doğuracağını açıkça düzenlenmiş olmasıdır.

Özellikle 11 Eylül 2001 tarihinde gerçekleştirilen saldırılardan sonra tüm dünyada özellikle gümrük bölgelerinde güvenlik tedbirleri artırılmıştır ve Incoterms metinlerinin daha önceki versiyonlarında güvenliğe ilişkin olarak bir hüküm bulunmazken, bu durum Incoterms® 2010'da yansımaları olarak tarafların güvenlikle ilgili işlemleri ve kontrol mekanizmasının sağlanması bağlamında birbirlerine gerekli bilgi ve belgeleri sağlama yükümlülüğü açıkça düzenleme altına alınmıştır. Böylelikle güvenliğin sağlanmasına ilişkin gerekli yükümlülükler taraflar arasında paylaştırılarak açıklığa kavuşturulmuştur.

Incoterms kuralları, ancak taraflarca kararlaştırıldıkça uygulanmasının yanısıra, taraflara yükümlülüklerin paylaşımı hususunun değerlendirilerek terimler arasından dilediklerini seçebilme olanağı tanıyan, esnek kurallardır. Bu nedenle kodifikasyon suretiyle taraf olan tüm ülkeleri bağlayan bazı diğer uluslararası kaynaklara kıyasla, dayatıcı olma ve alternatif sunma yönüyle, daha işlevsel kurallardır.

Incoterms® 2010 kuralları, uluslararası ticarete teslim, hasarın geçişi, masrafların paylaşımı gibi temel birtakım konuları düzenleme altına alan kurallar olarak uluslararası ticaret terminolojisinde ortak bir dil geliştirmeyi, yeknesaklık sağlamayı, uygulamadaki ihtiyaçlara cevap vermeyi amaçlayan, çağdaş ve gelişmiş bir Incoterms versiyonudur. Nitekim bir ticari ilişkinin tarafları, üç harfli Incoterms terimlerinden biri üzerinde anlaşıp da bu terimin Incoterms® 2010 kurallarındaki

anlamı ile geçerli olacağını kararlaştırdıklarında, yükümlölüklerini bilecekler, böylece yorum farklılıklarından ve belirsizliklerden doğabilecek zaman, para ve emek kaybının önüne geçeceklerdir.

Uluslararası ve iç ticarete iki tacirin aralarındaki satım sözleşmelerinde belirledikleri üç harfli bir terime, dünyaca kabul görmüş, yeknesak Incoterms kuralları vasıtasıyla aynı anlamı yükleyebilmeleri sayesinde, bir satım sözleşmesinin esaslı unsurlarından pek çoğunun açıklığa kavuşturulması, modern ticaret hayatının gereksinim duyduğu hız ve kolaylık açısından büyük avantaj sağlamaktadır. Ticari hayattaki hızlılık, Incoterms kurallarının da çağın gelişmelerinin gerisinde kalmasına neden olduğundan, Milletlerarası Ticaret Odası tarafından yeni versiyonların çıkarılması ve bu versiyonlardaki yeniliklerin takip edilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda Incoterms® 2010'da önceki versiyonlara kıyasla yapılan değişikliklerin ve getirilen yeniliklerin bilinmesi büyük önem ihtiva etmektedir.

KAYNAKÇA

Akıncı, Ziya. **Milletlerarası Tahkim**, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, İstanbul, 2003.

Aral, Fahrettin. **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, 7. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2007.

Arkan, Sabih. **Ticari İşletme Hukuku**, 10. Bası'dan 11. Tıpkı Basım, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 2008.

Atamer, Yeşim M. **Milletlerarası Satım Hukuku (Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması – CISG)**, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2008.

Atamer, Yeşim M. **Uluslararası Satım Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Antlaşması (CISG) Uyarınca Satıcının Yükümlülükleri ve Sözleşmeye Aykırılığın Sonuçları**, Beta Yayınevi, İstanbul, 2005.

Bektaş, Sezercan. **Uluslararası Ticarete Sözleşmelerin Hazırlanması**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2010.

Bergami, Roberto. “INCOTERMS® 2010: What You Need to Know for Smooth Trading”, (Ed. Charles Pauka), **MHD Supply Chain Solutions**, 2011, ss.39-40.

Bergami, Roberto. “Ship’s Rail Is Dead: Incoterms 2010”, http://www.ibt-articles.com/absnet/templates/trade_article.aspx?articleid=402&zoneid=2, (26.05.2013).

Caner, Oğuz. “Incoterms 2010 (ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms)”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt:11, Sayı:22, “10. Yıl’a Armağan”, 2012, ss.223-262.

Caruntu, Constantin ve Mihaela Loredana Lapaduși. “Complex Issues regarding the Role and Importance of Internationally Codified Rules and Incoterms”, **Petroleum-Gas University of Ploiesti Bulletin**, Cilt:62, Sayı:1, 2010, s.98-110.

Casuccio, Paul V. “Coming The Terms With The Incoterms Amendments”, <http://www.mondaq.com/canada/x/144544/Sales+Tax+VAT/Coming+To+Terms+With+The+Incoterms+Amendments>, (05.05.2013).

Cohen, Harvey Jay, Peter A. Dragugelis, JAcop A. Manning ve Frank Schuckmann. “Five Quick Facts About Incoterms 2010”, <http://www.mondaq.com/unitedstates/x/127898/international+trade+investment/Five+Quick+Facts+About+Incoterms+2010>, (12.05.2013).

Çağlar, Murat. “Geçmişten Günümüze Incoterms”, http://www.ilhan-partners.com/makale2.html#_ftn21 (21.04.2013).

Çalış, Asım. “İhracatta Teslim Şekilleri & Nakliyat (Incoterms, Taşıma, Sigorta)”, http://www.biotrans.com.tr/ihracatta_teslim_sekilleri.pdf (07.04.2013).

Debattisa, Charles. “Should Shipping Lawyer Care About Incoterms 2010?”, <http://www.stonechambers.com/news-pages/03.02.11--article--should-shipping-lawyers-care-about-incoterms-2010----charles-debattista.asp> (13.04.2013).

Doğan, Fatih. “INCOTERMS 2000, Tarihi Gelişimi-Geçerlilik Kaynağı-Münferit Klotlar, Son Değişiklikler”, **Prof. Dr. Ömer TEOMAN’a 55. Yaş Günü Armağanı**, C. I, İstanbul, 2002, ss. 337-367.

Doğanay, İsmail. **Ticari Alım-Satım Akdi ve Nevileri**, Ankara, 1993.

Ekşi, Nuray. “Kanunlar İhtilafı Alanında ‘Incorporation’”, **Prof. Dr. Aysel Çelikel’e Armağan**, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, 1999-2000, Sayı: 1-2, ss.263-291.

Ekşi, Nuray. **Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında “Incorporation” Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları**, Beta Yayınları, İstanbul, 2004.

Ekşi, Nuray. **Milletlerarası Ticaret Hukuku**, Beta Yayınları, İstanbul, 2010.

Eren, Fikret. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 9. Bası, Beta Yayınları, İstanbul, 2006.

Erdem, H. Ercüment. “Denizaşırı Satış Olarak FOB Satış”, **BATİDER**, Cilt:18, Sayı:4, 1996, ss.37-159.

Erdem, H. Ercüment. “Incoterms 2000”, **Prof. Dr. Hayri Domanıç’e 80. Yaşgünü Armağanı**, (Ed. Abuzer Kendigelen), C.I, Beta Yayınları, İstanbul, 2001, ss.179-218.

Erdem, H. Ercüment. “Milletlerarası Mal Satım Sözleşmeleri Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Viyana Satım Sözleşmesi)”, **Bankacılık ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt:16, Sayı:3, 1992, ss.35-106.

Erdem, H. Ercüment. **Milletlerarası Ticaret Hukuku ile İlgili Makaleler “Incoterms 2000”**, Beta Yayınevi, İstanbul, 2008.

Erdem, H. Ercüment. **SİF Satışlar (CIF SALES)**, 1. Basım, Beta Yayınları, İstanbul, 1999.

Field, Alan M. “Incoterms Revisited”, **The Journal of Commerce**, 2009, s.36.

Foekens Arjan, Andreas Mitrakas ve Yao-Hua Tan. **Facilitating International Electronic Commerce by Formalising the Incoterms**, Proceeding of the Thirtieth Hawaii International Conference, 1997.

Gardner, Dan. "A New Chapter in Incoterms", **The Journal of Commerce**, 2008, s.60.

Goldman, Berthold. "Lex Mercatoria", **Forum Internationale**, Vol.3, 1983, ss.1-24.

Goldman, Berthold. "The Applicable Law: General Principles of Law: Lex Mercatoria", (Ed. Julian D.M. Lew), **Contemporary Problems in International Arbitration**, Londra, 1986, ss. 113-116.

Gutterman, Alan S. "Developments Impacting Shipping Terms In International Sales of Goods Contracts",
http://alangutterman.typepad.com/files/bcb_11.08.2010-1.pdf (13.04.2013).

Hartwell, Malcolm. "Incoterms 2010", <http://www.mondaq.com/x/138332/International+Trade/Incoterms+2010>, (23.04.2013).

Institute Cargo Clauses,
http://www.ergoturkiye.com/i/Assets/Dokumanlar/C_DOCUME-1_EIS100-2_Desktop_INSTIT-2_1_.pdf (07.04.2013).

International Chamber of Commerce, "From 1936 to Today: the Incoterms Rules",
<http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/history-of-the-incoterms-rules/> (24.02.2013).

International Chamber of Commerce, "ICC on Commercial Law and Practice",
<http://www.iccwbo.org/policy/law/> (26.01.2013).

International Chamber of Commerce, "Policy and Business Practices",
<http://www.iccwbo.org/about-icc/organization/policy-and-business-practices/> (03.03.2013).

International Chamber of Commerce, “The Incoterms Rules”,
<http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/the-incoterms-rules/> (16.03.2013).

International Chamber of Commerce, “The New Incoterms® 2010 Rules”,
<http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/>
(24.02.2013).

International Institute for the Unification of Private Law, “UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts”,
<http://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversion/principles2010-e.pdf> (26.01.2013).

Kanargelidis, Greg ve Roy Millen. “Incoterms® 2010: Time to Update The Old Forms”,
<http://www.mondaq.com/canada/x/121774/international+trade+investment/Incoterms+2010+Time+To+Update+The+Old+Forms>, (26.05.2013).

Karan, Hakan. “Milletlerarası Ticari Tahkimin Hukuki Mahiyeti ve Bu Alandaki Kanunlaştırmalara Etkisi”, **Prof. Dr. Mahmut Tevfik Birsal’e Armağan**, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayını, İzmir, 2001, ss.201-230.

Kuyucu, Aslıhan Sevinç. “Incoterms (Uluslararası Ticari Terimler)”, (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2011.

Lombard, Callie. “The Main Features of Incoterms 2010”,
<http://www.engineeringnews.co.za/article/the-main-features-of-incoterms-2010-2010-10-08> (07.04.2013).

Malfliet, Jonas. “Incoterms[®] 2010 and the Mode of Transport: How to Choose the Right Term”, **Ghent University Academic Bibliography & Institutional Repository**, ss.163-179,

<https://biblio.ugent.be/input/download?func=downloadFile&recordId=1212622&fileId=1212631> (24.02.2013).

Maniruzzaman, Abul F.M. “The Lex Mercatoria and International Contracts: A Challenge for International Commercial Arbitration?”, **American University International Law Review**, 2006, ss.657-734, <http://www.academia.edu/> (23.12.2012).

Mcgonigal, Patric, Caroline Brader-Smith, Eurof Lloyd-Lewis ve Alexander Sandiforth. “Incoterms Updated”, <http://www.mondaq.com/x/117402/international+trade+investment/Incoterms+Updated>, (05.05.2013).

Milletlerarası Ticaret Odası, **Incoterms 2000**, Çev. H. Ercüment Erdem, Milletlerarası Ticaret Odası Yayın No: 560, Ankara, 2000.

Milletlerarası Ticaret Odası, **Incoterms[®] 2010**, Çev. H. Ercüment Erdem, Milletlerarası Ticaret Odası Yayın No: 715, Ankara, 2011.

Mistelis, Loukas. “Is Harmonisation a Necessary Evil? The Future of Harmonisation and New Sources of International Trade Law”, (Ed. Ian Fletcher/Loukas Mistelis/Marise Cremona), **Foundations and Perspectives of International Trade Law**, Sweet&Maxwell, 2001, ss. 3-27.

Murray, Carole, David Holloway ve Daren Timson-Hunt, **Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade**, Sweet & Maxwell, London, 2007.

Oberman, Neil Gary. “Transfer of Risk From Seller To Buyer In International Commercial Contracts: A Comparative Analysis of Risk Allocation Under the CISG, UCC and INCOTERMS”, **Institute of International Commercial Law**, 1997, <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/thesis/Oberman.html> (24.03.2013).

Oğuz, Arzu. “Hukuk Tarihi ve Karşılaştırmalı Hukuk Açısından Uluslararası Ticaret Hukuku, (*Lex Mercatoria*) – Unidroit İlkeleri’nin *Lex Mercatoria* Niteliği”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:50, Sayı:3, 2001, ss.11-53.

Oğuzman, M. Kemal ve M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 7. Baskı, Vedat Yayınevi, İstanbul, 2009.

Overmeire, Xavier Van. “**Incoterms 2010: An Adaptation to Contemporary Business Practice**”,

<http://www.mondaq.com/canada/x/112932/international+trade+investment/Incoterms+2010+An+Adaptation+To+Contemporary+Business+Practice>, (23.04.2013).

Özalp, Abdurrahman. “ICC INCOTERMS® 2010”, **Legal Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi**, Cilt:1, Sayı:1, 2012, ss.2-15.

Özkan, Ömer. “Incoterms 2010 ile Getirilen Yenilikler”, **Akademik Bakış Dergisi**, Sayı:31, 2012, ss.1-15, <http://www.akademikbakis.org/4/1.pdf> (06.04.2013).

Piltz, Burghard. “Incoterms 2010”, **European Journal of Commercial Contract Law**, Vol.1, 2011, ss.1-7.

Ramberg, Jan. “CISG and INCOTERMS 2000 in Connection With International Commercial Transactions”, (Ed. Camilla Anderson ve Ulrich Schroeter), **Sharing International Commercial Law across National Boundaries: Festschrift for Albert H. Kritzer on the Occasion of his Eithieth Birthday**, 2008, ss.394-403.

Ramberg, Jan. **ICC Guide to Incoterms® 2000**, Understanding and Practical Use, ICC No:620, 1999.

Ramberg, Jan. **ICC Guide to Incoterms® 2010**, Understanding and Practical Use, ICC No:720, 2011.

Reynolds, Frank. “Importing Best Practices: How to Choose Best Incoterms From Buyer’s Perspective”, (Ed. Tracy Lenok), **Managing Imports & Exports**, 2005, Cilt:5, Sayı:5, 2005, ss.6-12.

Salvey, Dennis. “Foreign Trade Regulations 15 CFR Part 30, INCOTERMS and Routed Transactions”, (Ed. Tracy Lenok), **Managing Imports & Exports**, Cilt:1, Sayı:28, 2011, s.2.

Sassoon, David M. “Application of FOB and CIF Sales in Common Law Countries”, **European Transport Law Review**, Vol.16, 1981, ss. 50-57.

Sassoon, David M. “The Origin of FOB and CIF Terms and The Factors Influencing their Choice”, **Journal of Business Law**, 1967, ss. 32-37.

Shepherd, Stuart ve Ted Graham. “New Incoterms 2010 – A Summary of the Principal Changes to Incoterms 2000”,
<http://www.mondaq.com/x/113312/international+trade+investment/New+Incoterms+2010+A+Summary+of+the+Principal+Changes+to+Incoterms+2000>,
(23.04.2013).

Stephan, Paul B. “The Futility of Unification and Harmonization in International Commercial Law”, **University of Virginia School of Law Legal Studies Working Papers Series**, 1999, http://papers.ssrn.com/paper.taf?abstract_id=169209
(26.02.2013).

Süral, Bahar Ceyda. “Uluslararası Ticari Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Olarak UNIDROIT (Özel Hukukun Yeknesaklaştırılması İçin Uluslararası Enstitü)

Prensipieri”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2008.

Şahin, Salih. **Tacirler Arası Ticari Satımlarda Satıcının Ayıplı İfadan (Ayıplı Mal Tesliminden) Sorumluluğu**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2008.

Şanlı, Cemal. **Milletlerarası Ticari Tahkimde Esasa Uygulanacak Hukuk**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1986.

Şanlı, Cemal. **Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması ve Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları**, 3. Bası, Beta Yayınevi, İstanbul, 2005.

Şanlı, Cemal ve Nuray Ekşi. **Uluslararası Ticaret Hukuku**, 4. Bası, Beta Yayınevi, İstanbul, 2005.

Tekinalp, Gülören. **Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları**, 5. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1995.

Tiryakioğlu, Bilgin. **Doğrudan Yatırımların Uluslararası Hukukta Korunması**, Dayınlarlı Yayıncılık, Ankara, 2003.

Tiryakioğlu, Bilgin. **Taşınır Mallara İlişkin Milletlerarası Unsurlu Satım Akitlerine Uygulanacak Hukuk**, Yetkin Yayıncılık, Ankara, 1996.

Tricks, Stephen ve Hatty Sumption. “International Trade Update - Incoterms 2010”, <http://www.mondaq.com/x/113234/international+trade+investment/International+Trade+Update+Incoterms+2010>, (27.05.2013).

Uluocak, Nihal. **Milletlerarası Özel Hukuk Dersleri**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1989.

UN Economic and Social Council, “Codes for Modes of Transport”, Recommendation No:19,

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec19/rec19_01cf19e.pdf (16.03.2013).

United Nations Commission on International Trade Law, “UNCITRAL Tests and Status”, http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts.html (26.01.2013).

United Nations Commission on International Trade Law, “Working Groups”, http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups.html (26.01.2013).

Utkulu, Utku, İsmail Aydemir, Ahmet Özken, Mutlu Yılmaz. **Türkiye’de Dış Ticaret İşlemleri ve Uygulanması: Teoride Pratiğe**, Gazi Kitabevi, Ankara, 2010.

Ülgen, Hüseyin, Ömer Teoman, Mehmet Helvacı, Abuzer Kendigelen, Arslan Kaya ve N. Füsün Nomer Ertan. **Ticari İşletme Hukuku**, 2. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008.

Vicary, Ian. “New Incoterms Rules To ‘Set Sail’ on 1 January 2011”, http://www.mondaq.com/x/116310/international+trade+investment/New+Incoterms+Rules+to+Set+Sail+on+1+January+2011,_(08.06.2013).

Yılmaz, Ejder. **Hukuk Sözlüğü**, 3. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2005.

Yılmaz, Mutlu, Ahmet Özken ve Necmettin Şahin. “Incoterms 2000 ve 2010’un Mukayeseli Analizi ve Türkiye Uygulamasındaki Eksiklikler”, **Journal of Yaşar University**, Cilt:23, Sayı:6, 2011, ss.3814-3825.

Zaum, Dan. “New Incoterms Rules in Effect January 1, 2011”, http://www.israelbar.org.il/uploadFiles/zaum_revised.pdf (07.04.2013).

Zeytin, Zafer. **Milletlerarası Mal Satım Sözleşmeleri (CISG) Hukuku**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2011.