



Public and Private International Law Bulletin

Başvuru: 17.05.2020
Revizyon Talebi: 28.09.2020
Son Revizyon: 19.10.2020
Kabul: 20.10.2020
Online Yayın: 13.12.2020

ARAŞTIRMA MAKALESİ / RESEARCH ARTICLE

Incoterms® 2020

Incoterms® 2020

Cahit Aġaođlu*

Öz

Incoterms®, Milletlerarası Ticaret Odası (MTO) tarafından tanımlanan ve satış sözleşmelerinde malların teslim şekillerine bağlı olarak satıcıların ve alıcıların sorumluluklarını tanımlayan uluslararası kabul görmüş standartlar olup MTO'nun bir markasıdır. Malların teslimatından kaynaklanan maliyetleri ve riskleri doğru ve adil bir şekilde paylaşmak için yorum farklarını ortadan kaldırmak için çıkarılmış uluslararası kaynaklardır. Bu kuralların en son versiyonu 1 Ocak 2020 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Incoterms® 2020 kurallarının amacı bir önceki versiyon olan Incoterms® 2010 kurallarını güncelleyerek günümüz ticari uygulamalarını net ve doğru bir şekilde yansıtarak uygulamacılara faydalı olmaktadır. Bu amaçla Incoterms® 2020 mevcut terimlerden birinin ismini değiştirdiği gibi bazı terimlerin de içeriğini zenginleştirmiştir. Makalemizde Incoterms® 2020'de yer alan teslim şekilleri madde madde belirtilerek ne gibi değişikliklerin meydana geldiği gösterilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler

Incoterms®, teslim şekilleri, risk, maliyet, satım sözleşmesi

Abstract

The Incoterms® are internationally accepted standards defined by the International Chamber of Commerce (ICC) and is a trademark of ICC, which define the responsibilities of sellers and buyers depending on how the goods are delivered in sales contracts. These international resources were created to eliminate the differences of interpretation and to accurately and fairly share the costs and risks of goods delivery. The latest version of these rules was enforced from January 01, 2020. With the appropriate consideration for the current commercial practices, the Incoterms® 2020 rules aim to be useful to the practitioners by updating the previous version of the Incoterms® 2010 rules. Thus, Incoterms® 2020 amended one of the existing terms and enriched the content of some terms. In our article, we have attempted to demonstrate the type of changes occurring for each item for different types of delivery in the Incoterms® 2020.

Keywords

Incoterms®, types of delivery, risk, costs, sale contract

* Sorumlu Yazar: Cahit Aġaođlu (Dr. Öğr. Üyesi), Beykent Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul, Türkiye. E-posta: cahitagaoglu@beykent.edu.tr
ORCID: 0000-0002-5103-5196

Atf: Aġaođlu C, "Incoterms® 2020" (2020) 40(2) PPIL 1113. <https://doi.org/10.26650/ppil.2020.40.2.0008>



Extended Summary

The Incoterms® rules are the world's essential terms of trade for the sale of goods. The Incoterms® rules can guide you on different aspects, such as filing a purchase order, packaging and labeling a shipment for freight transport, and preparing a certificate of origin at a port. The Incoterms® rules provide specific guidance to individuals participating daily in the import and export of global trade. The commercial terms set by the Incoterms® are interpretive sources for proper and fair sharing of the costs and risks arising during goods delivery.

The “Incoterms®” stands for international commercial terms and is a trademark of the International Chamber of Commerce (ICC) registered in several countries. The Incoterms® rules feature abbreviations for terms comprising three letters, such as Ex Works (EXW) or Free on Board (FOB), which have precise meanings in relation to the sale of goods worldwide. These terms have a universal meaning for buyers and sellers worldwide.

The ICC has been committed to facilitate international trade since its founding in 1919. Different practices and legal interpretations between traders worldwide necessitated a common set of rules and guidelines. In 1936, the ICC published the first Incoterms® rules as a response. The Incoterms® rules have been revised and updated chronologically in 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, and 2010 depending on the development in the technology and international trade. On September 10, 2019, the ICC published the latest edition of the Incoterms® which were enforced from January 01, 2020. The Incoterms® 2020 updates the Incoterms® 2010 and aims clearly and accurately reflect the present-day trade practices. The Incoterms® involve the responsibilities of the parties in a set of 10 articles numbered A1–A10 and B1–B10 for the seller and buyer, respectively.

The most crucial initiative behind the Incoterms® 2020 rules has been the focus on how the presentation could be enhanced to steer users toward the right Incoterms® rule for their sale contract.

The first change by the ICC to the Incoterms® 2010 rules in the Incoterms® 2020 is the provision of an additional option to issue bills of lading with an onboard notation when applying the free carrier (FCA) Incoterm. When goods are sold as FCA for carriage by sea, sellers or buyers' bank with a letter of credit may request a bill of lading with an on-board notation. However, delivery under the FCA rules is completed before loading the goods on board. Moreover, the carrier is entitled to issue an onboard bill of lading only after the goods are actually on board. To cater to this requirement, the FCA Incoterms® 2020 provides an additional option wherein the buyer and seller can agree that the buyer instructs its carrier to issue an on-board bill of lading to the seller after the loading of the goods, and the seller is obliged to tender

that bill of lading to the buyer typically through the banks. The ICC recognizes that despite the somewhat unhappy union between an on-board bill of lading and FCA delivery, this caters to a demonstrated requirement in the marketplace.

Furthermore, costs appear at the A9/B9 of each Incoterms® rule in the new order of the articles as per the Incoterms® 2020 rules. This arrangement provides users with a one-stop list of costs, and thus, the seller or buyer can find all the costs for which it could be responsible under the particular Incoterms® rule in one place.

In the Incoterms® 2010 rules, according to the clauses C of the Institute Cargo Clauses with minimum numbered risks or similar clauses, CIF and CIP imposed the seller to obtain Cargo insurance complying at least with the minimum cover at their own expense. By contrast, the Institute Cargo Clauses A cover all risks. The drafting group of the Incoterms® 2020 decided to provide for different minimum covers in the CIF and CIP Incoterms® rules. In the CIF delivery, although the parties can agree to a higher cover, the status quo has been retained with the Institute Cargo Clauses C as the default position. In the CIP Incoterms® rule, the seller must obtain insurance cover complying with Institute Cargo Clauses A; however, the parties may agree on a lower level of cover.

In the Incoterms® 2010 rules, it was assumed throughout that the goods were to be carried from the seller to the buyer by a third-party carrier engaged by the seller or buyer depending on the Incoterms® rule used. The goods are not expected to be carried by the buyer's or seller's means of transportation. The Incoterms® 2020 rules now expressly allow for not only a contract of carriage but also an arrangement of the necessary carriage.

I. Giriş

Ülkelerin ihtiyaçlarını kendi kaynakları ile karşılamalarının sosyal, fiziki veya ekonomik nedenlerle mümkün olmaması uluslararası ticareti ortaya çıkarmıştır. Uluslararası ticaret ikametgâh, iş merkezleri veya mutad meskenleri farklı ülkelerde bulunan veya farklı devletlerin vatandaşlığına sahip gerçek ya da tüzel kişilerin mal ve hizmet mübadelesi olarak tanımlanmaktadır¹.

Uluslararası ticaret geliştikçe ve hızlandıkça ticari ilişkilerin tarafları arttığı gibi uygulanacak hukuk sistemlerinin sayısı da aynı oranda artış göstermektedir. Bu durum bir ticari ilişkiye birden fazla milli hukukun etki etmesinden dolayı hem uygulanacak normların tespiti açısından karışıklığa sebebiyet verebilmekte hem de taraflar arasında söz konusu normların tespiti aşamasında uyuşmazlıklar çıkmasına neden olmaktadır. Uyuşmazlıkların çözüme kavuşturulması safhasında devreye girecek yeknesak ölçütlerle sonuca ulaşacak uluslararası düzeyde yetkili bir supranational yargı sistemi bulunmadığından her ülkenin kendi milli mahkemeleri görevli ve yetkili olmaktadır. Bu durumda da tarafsızlık ve uzmanlık açısından yetersiz kalınacağı da açıktır².

Uluslararası ticaret alanında iki veya çok taraflı anlaşmaların sayısı azımsanmayacak boyuttadır. Özellikle milletlerarası eşya taşıma iki veya çok taraflı antlaşmaların hakimiyeti altındadır. Buna ek olarak taraflar uluslararası ticaretin ihtiyaçlarını tam olarak karşılamayan hükümlerden kurtulmak için çeşitli kurumlarca hazırlanan kodlara, broşürler veya standart sözleşmelere atıfta bulunmaktadır. Milletlerarası kuruluşlarca hazırlanan ve farklı isimlerle adlandırılan kuralları ifade etmek için devletin yarattığı hukuk kavramının karşısı olarak kendiliğinden bağlayıcılık ve yaptırım gücü olmayan kurallar (soft law) kavramı kullanılmaktadır. Milletlerarası kuruluşların yasama gücü olmadığından bunlar tarafından hazırlanan kuralların bağlayıcılık kazanması tarafların iradesine bağlıdır³. Dolayısıyla iç hukukta sözleşmelerin dayandığı “sözleşme serbestisi” kendine uluslararası hukukta da yer bulmaktadır. Bu nedenle “Incoterms® kuralları” ifadesini daha çok soft law kavramı içerisinde değerlendirmek gerekir.

Burada uluslararası ticari sözleşme kavramına da değinmekte fayda var. Kural olarak bir hukuki işlemin bir veya birden fazla yabancı hukuk sistemi ile temas halinde bulunması yabancılık unsuru taşıdığı yani milletlerarası olduğu anlamına gelmektedir⁴. Bununla birlikte öğretilerde yabancılık unsuru taşıyan sözleşme ile uluslararası sözleşme birebir aynı olarak görülmemektedir. Doktrinde bir görüş, sözleşmenin uluslararası sözleşme olarak nitelendirilmesi için sözleşmenin birden çok ülkenin hukuk sistemi

1 Cemal Şanlı, *Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması ve Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları*, (7th edn, Beta 2019) 6 vd.

2 Ziya Akıncı, *Milletlerarası Tahkim*, (5th edn, Vedat 2020) 1.

3 Nuray Ekşi, *Uluslararası Ticaret Hukuku* (3rd edn, Beta 2019) 2.

4 Cemal Şanlı, *Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması ve Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları* (7th edn, Beta 2019) 5.

ile olan bağlantısını göz önünde bulundurmak gerektiğini belirtmektedir⁵. Diğer klasik görüş ise, uluslararası sözleşme çerçevesini biraz daha daraltarak sözleşme ile ilgili şahıs ve coğrafi unsurlardan hareket etmektedir⁶.

Sözleşme serbestisi bir yandan taraflara sözleşmenin içeriğinin belirlenmesinde bir özgürlük sağlamakla birlikte aynı zamanda içinde bulunan yabancılık unsuru bakımından da yorum farklarını ve uygulama farklarını da beraberinde getirmektedir. Zira ülkeler arasında uluslararası ticari terimlerin anlam ve içerikleri bakımından farklılık göstermesi hatta bazı ülkelerde ağırlık, uzunluk gibi en temel özelliklerin bile farklı sistemlere bağlı olması, uluslararası ticari sözleşmeye yazılan unsurlardan tarafların her birinin aynı şeyi anlayıp anlamadığı sorusunu da gündeme getirmektedir.

Diğer taraftan anlam ve yorum karmaşası, yapılan bu sözleşmeleri çok uzun, çok karmaşık ve anlaşılması zaman alan bir uluslararası sözleşme haline getirecektir ki bu da tarafların menfaatine olmayacaktır. Ticari terimler nitelikleri itibariyle net, muğlaklıktan uzak, tarafları ayrıntılı düzenlemelere girme zahmetinden kurtaran ve bu yönüyle uyumsuzlukları azaltan ve uyumsuzlukların çözümünde adil ve yeknesak yorumlara yol açan niteliktedir. Uluslararası ticari terimleri bu yönüyle eşyaya ilişkin terimler, satılan malların taşınmasına ilişkin terimler, kısaltılmış terimler ve uyumsuzlukların çözümüne ilişkin standartlar olarak sınıflandırmak mümkündür⁷.

Uluslararası ticari sözleşmelerde bu tür yorum farklılıklarını ortadan kaldırmak için Milletlerarası Ticaret Odası (MTO) uluslararası ticarete kullanılan terimlerin ne anlama geldiği ve nasıl yorumlanması gerektiğine dair bağlayıcı olmayan tamamen kılavuz niteliğinde birtakım kurallar bütünü oluşturmuştur. Bu kurallar uluslararası ticari terimlerin İngilizcesi olan “International Commercial Terms” kelimelerinin kısaltılmış hali olarak Incoterms® kuralları olarak ilk defa 1936 yılında yayınlanmıştır. MTO üç harften oluşan teslim şekilleri öngörerek uzun sözleşmeler yazmak yerine bu üç harfli kısaltmalar ile daha hızlı ve etkili bir teslimi hedeflemiştir.

Her ne kadar Incoterms® “uluslararası ticari terimler” ifadesinin İngilizcesinin kısaltılması olsa da Incoterms® uluslararası ticarete kullanılabilirdiği gibi Incoterms® 2010 versiyonundan bu yana aynı zamanda iç ticarete de kullanılabilir⁸. Bunun en önemli nedenlerinden biri Avrupa Birliği gibi dünyanın çeşitli bölgelerinde kurulan

5 Cemal Şanlı, *Milletlerarası Ticari Tahkimde Esasa Uygulanacak Hukuk* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1986), 29 vd.

6 ibid 31.

7 Adolf H. Hermann, *International Trade Terms, Standard Terms for Contracts for the International Sale of Goods*, (Graham & Trotman/ Martinus Nijhoff London 1993.) XV.

8 H. Ercüment Erdem, ‘Incoterms® 2010’ (2010) 1 Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (Prof. Dr. Köksal Bayraktar’a Armağan) 219, 223-224. H. Ercüment Erdem, ‘Incoterms® 2010’ in Ercüment Erdem (edn) *Milletlerarası Ticaret Hukuku ile İlgili Makaleler (2007-2016)*, (On İki Levha 2017) 198; Aslihan Sevinç Kuyucu, *Incoterms® (Uluslararası Ticari Terimler)* (1st edn, Filiz 2011) 22 vd; Muhammetnazar İlyasov, *Milletlerarası Ticarete Teslim Şekilleri: Incoterms® 2010 Kuralları* (1st edn, Seçkin 2019) 37; Mutlu Yılmaz, Ahmet Özken, Necmettin, Şahin, ‘Incoterms® 2000 ve 2010’un Mukayeseli Analizi ve Türkiye Uygulamalarındaki Eksiklikler’ (2011) 23(6) JOY<http://joy.yasar.edu.tr/makale/no23_vol6/6_mutlu.pdf>, Erişim Tarihi 5 September 2020.

ticaret birliklerinin, değişik ülkeler arasındaki gümrük formalitelerini önemsiz hale getirmesi ve Amerika Birleşik Devletleri’nde yürürlükten kalkan Ticaret Kanunu’nda yer alan teslim kurallarının yerine Incoterms®’in kullanılmasına ilişkin beliren iradedir⁹.

II. Incoterms® Alanında Yapılan Düzenlemeler

Incoterms® adıyla olmasa da ticari satışlarda hasarın geçişiyle ilgili ilk alışmalar Milletlerarası Hukuk Derneği tarafından (International Law Association (ILA)) tarafından başlatılmıştır. Bu konuda ilk alışmalar CIF (Cost, Insurance, Freight) satışlarla ilgili olmuştur. CIF satışlarla ilgili olarak 1924 yılında Stockholm Konferansında birtakım esaslar belirlenmeye çalışılmıştır. Bu konuda da MTO ile çalışılma kararı alınmıştır. Ayrıca ILA tarafından 1928 yılında ‘‘CIF Sözleşmelere İlişkin Milletlerarası Kurallar 1928’’ kuralları hazırlanmıştır. Bunu takiben 1932 yılında ise bu kurallar güncellenerek ‘‘CIF Sözleşmelere İlişkin Milletlerarası Kurallar 1932’’ adıyla birtakım kurallar da belirlenmiştir.

MTO tarafından uluslararası ticarete kullanılacak terimlere ilişkin olarak Milletlerarası Ticaret Derneği ile 1919 yılında Fransa, İngiltere, Belçika ve İtalya’nın aralarında bulunduğu ülkelerle birlikte ABD’de düzenlenen konferansta ticari terimlerin hazırlanmasına ilişkin prensipler belirlenmiş ve 1921 yılında gerçekleşen kongrede ‘‘Trade Terms’’ kitapçığının hazırlanmasına karar verilmiştir. 1929 yılında hazırlanan broşür şeklindeki bu kitapçıkta FOB, FSA, FOT/FOR, Free Delivered, CIF, C&F olmak üzere toplam altı çeşit teslim şekli belirlenmiştir. Bu kitapçık aynı sene değişikliğe uğrayarak tekrar basılmıřtır¹⁰.

MTO tarafından ticari terimlere ilişkin bir dizi kuralın yeknesak hale getirilerek yayınlanması 1936 yılında olmuştur. Dünya’da teknoloji geliştikçe bu gelişim ticari hayatı daha hızlı ve daha farklı metotlarla yapılmasına da imkn sağlamıştır. Bu gelişmelere bağlı olarak INCOTERMS® kuralları da kronolojik olarak 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 yılında değişikliğe uğramıştır. Son olarak da yine bazı değişiklikler ngrlmş ve son değişiklikler INCOTERMS® 2020 adıyla hazırlanmıştır. Bu kurallar 1 Ocak 2020 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Incoterms® revizyonlarının ortak özelliği her birinin belli bir noktaya odaklanmış olmasıdır¹¹.

2020 değişikliklerinin hazırlıkları 2016 yılında kurulan ve MTO’nun Ticaret ve Yatırım direktörlerinin de dâhil olduğu dokuz uzmandan oluşan 2020 alışma Grubu (2020 Drafting Group) ile olmuştur. Bu direktörlerin 3 tanesi Asya’dan, 2 tanesi

9 Abdurrahman zalp, ‘ICC Incoterms® 2010’, (2012) 1(1), UTTDER 137, 140.

10 İlk düzenleme MTO’nun 16 nolu broşürü olarak basılmıştır. Daha sonra değiştirilen düzenleme 68 nolu broşür olarak basılmıştır.

11 H. Ercüment Erdem, ‘Incoterms® 2000’ in Ercüment Erdem (edn), *Milletlerarası Ticaret Hukuku ile İlgili Makaleler* (Beta 2008) 23.

ABD’den 4 tanesi de Türkiye dâhil Avrupa’dan çalışmalara katılmıştır. MTO’nun uzmanlıktan kastı 4 adet Incoterms® kullanıcısı ve 5 adet de uluslararası ticaret hukukunda uzmanlaşmış avukatlardan oluşmaktadır. Teslim Şekilleri 2020 (Incoterms® 2020), geçmiş yıllardaki düzenlemelerinde çalışan batılı uzmanlarla birlikte ilk defa Asyalı uzmanların da olduğu bir komite tarafından değerlendirilmektedir. Avrupa Birliği, ABD, Avustralya ve Çin’den beş avukat ile oluşturulan komite dış ticaretin teslim şekillerini uygulamacılar için şekillendirecek maddeler üzerinde çalışmaktadır¹².

Taslak Grubu, 2016 yılından bu yana MTO ulusal komiteleri tarafından sağlanan üç binden fazla yorumu analiz etmek, tartışmak ve değerlendirmek üzere uzun bir süre toplanmıştır. MTO ulusal komitelerinin katılımıyla Nisan 2017, Ekim 2017 ve Mayıs 2018’de başarılı istişareler gerçekleştirilmiştir. Bu süreç aynı zamanda 2017 yılında Pekin’de ve 2018 yılında Londra’da gerçekleştirilen iki “küresel” istişareyi içermektedir. Taslak oluşturma sürecinde, uluslararası editör kurulu, önerilen değişiklikleri ve MTO ulusal komitelerinden gelen önerileri tartışmak üzere Temmuz 2016 ile Eylül 2018 arasında 12 kez bir araya gelmiştir¹³. Yapılan çalışmaların son versiyonu aynı zamanda MTO’nun da yüzüncü yılı olan 2019 yılının Eylül ayında yayınlanmıştır.

III. Incoterms®’in İçeriği

Her ne kadar Incoterms® uluslararası ticarete ilişkin sözleşmelere uygulansa da bu tür sözleşmelerde yer alan tüm unsurlar hakkında yardımcı olamaz. Esas itibarıyla satıcının ana edimi olan teslim ile hasarın geçişi konuları üzerinde durmaktadır. Incoterms® kapsamında yer alan hususlar malların teslimi, hasarın geçişleri, buna bağlı olarak masrafların paylaşımı, malların ithalat ve ihracat gümrük masrafları, ambalajlanması, alıcıların malları teslim alması ve tarafların yükümlülüklerini yerine getirdiğinin ispatı gibi konulardır. Ancak bu konular dışında kalan bir satış sözleşmesinin olup olmadığı, satılan malların özellikleri, mülkiyet hakları, ödemenin zamanı, yeri, yöntemi veya ödemenin yapıldığı para birimi, satış sözleşmesine aykırılık halinde başvurulacak çözümler, sözleşme yükümlülüklerinin ifasında gecikme veya diğer aykırılıkların sonuçları, yaptırımların etkisi, tarifelerin uygulanması, ithalat ve ihracat yasakları, mücbir sebep veya aşırı ifa güçlüğü, fikri mülkiyet hakları veya aykırılık halinde uyuşmazlıkların çözüm yöntemi, yeri veya uygulanacak hukuk Incoterms® kuralları kapsamında değildir. Bu tür unsurlar tamamen taraflar arasındaki satış sözleşmesinde belirlenecek hususlardır.

12 <<https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-prepares-launch-Incoterms®-2020/>> Erişim Tarihi 30 September 2020.

13 <<https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-prepares-launch-Incoterms®-2020/>> Erişim Tarihi 30 September 2020.

IV. Incoterms®'in Hukuki Niteliği

Incoterms® kural olarak taraflarca sözleşmeye eklenmesi hususunda iradeleri olmadığı sürece bağlayıcı bir nitelik kazanmaz. Bu durumda Incoterms®'in hukuki niteliğinin belirlenmesinde fayda vardır. Zira doktrinde de bu konuda farklı görüşler yer almaktadır. Incoterms® içinde belirtilen hususlar uluslararası ticari sözleşmelerde nakliye ve teslim hususlarında uzun zamandan beri devam edegelen yerleşik uygulamaların yansımasıdır. Bu nedenle uluslararası hukuk kişilerinin tutum ve davranışları sonucu birlikte oluşturdukları yazılı olmayan uluslararası hukuk kuralları olarak tanımlanan uluslararası örf ve âdet kuralları ile benzerlik göstermektedir¹⁴. Incoterms®'in uygulanabilmesi tarafların üzerinde mutabık kalıp bu kuralları sözleşmeye dâhil etmesi halinde mümkün olacaktır. Tarafların yapacakları sözleşmenin bu kurallara tabi olduğunu kararlaştırmaları gerekir¹⁵. Zira Incoterms® kanun özelliği taşımaz¹⁶. Incoterms® taraflarca sözleşmeye dâhil edilmesi şartıyla uygulanan kurallar bütünüdür¹⁷. Uluslararası örf ve âdet kuralları ise uyumsuzluğa uygulanacak bir hüküm bulunmaması halinde kendiliğinden uygulanan kurallardır. Uygulanma şekli bakımından bu fark Incoterms®'in uluslararası örf ve âdet hukuku olarak öngörülmesini engeller.

Ticari teamül olarak değerlendirilmesi bakımından ise teamülün tanımı itibariyle uzun zamandır uygulanabilir olma koşulu Incoterms® açısından doğru olmayacaktır. Zira Incoterms® kuralları zaman içerisinde birçok değişikliğe uğramış ve çeşitli revizyonlara tabi tutulmuştur. Alman Hukuku'nda Incoterms®'in ticari teamül olarak kabul eden görüş, sözleşmeyi ilgilendirmese dahi uygulama alanı bulabilmesini gerekçe olarak göstermektedir¹⁸. Bu görüş, HGB 346 hükmü çerçevesinde tacir sıfatına sahip tarafların ticari teamüllere uygun hareket etme zorunluluğuna dayanmaktadır. Alman Hukuku ile Türk Hukuku arasında ticari teamüllerin uygulanması bakımından da önemli bir fark bulunmaktadır. Alman Hukuku'nda ticari teamüllerin uygulanması için tarafların onay veya bilgisine gerek yokken, Türk Hukuku'nda ticari teamüllerin uygulanması için taraflarca iddia ve ispatı gerekmektedir¹⁹. Incoterms®'leri, sözleşmeye dâhil edilmesi ile doğrudan uygulama kabiliyetinin bulunması nedeniyle ticari teamül olarak nitelendirmek de çok doğru olmayacaktır.

14 Cemal Şanlı, Emre Esen and İnci Ataman-Figanmeşe, *Millîlerarası Özel Hukuk*, (8th edn, Beta 2020) 11; Hüseyin Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk* (17th edn, Turhan 2019) 104 vd.; Melda Sur, *Uluslararası Hukukun Esasları*, (13th edn, Beta 2019) 104 vd.

15 Sabih Arkan, *Ticari İşletme Hukuku*, (26th edn, Seçkin 2020) 16 vd.

16 Von Frederic Eisemann, *Die Incoterms® in Handel und Verkehr* (1st edn, GOD –Verlag, Wien 1966) 18.

17 Hartmut Schneider, 'Incoterms® 1990', 1991 RIW 92; Wolfgang Lehr, *Der Exportvertrag*, (1st edn, Heymanns 1998) 110.

18 Said Dilshad, *Das Risiko der Erteilung von Exportgenehmigungen nach den Incoterms®, verglichen mit dem BGB*, (Dissertation, Trier 1993) 36; Von Norbert Horn, Heymann, *Handelsgesetzbuch*, Hrsg. (1st edn, 1990) § 346. Bunun yanında Incoterms® düzenlemelerini doğrudan ticari teamül olarak değil de çekirdek ve yan alanlar olmak üzere iki bölüme ayıran ve çekirdek alanın ticari teamülleri yan alanın ise ancak taraflarca onaylanması ve sürekli olarak uygulama şartına bağlayarak çekirdek alan haline gelebileceğini savunan görüşler için bkz. Jürgen Basedow, 'Die Incoterms® und der Container oder wie man kodifizierte Usancen reformiert' (1979) 43 RabelsZ 116 vd; Frédéric Eisemann/ Werner Melis, *Incoterms® 1980, Kommentar*, (1st edn, Wien 1980) Rn. 30.

19 Fatih Doğan, 'Incoterms® 2000' (2002) (Ömer Teoman'a 55. Yaş Günü Armağanı) 337, 343-344.

Bununla birlikte Incoterms®'lerin lex mercatoria olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği de tartışma konusu olmuştur. Lex mercatoria kavramı²⁰ yeknesak bir tanımlı olmadığı için doktrinde birçok farklı açıdan tanımlanan geniş bir kavram olmakla birlikte genellikle maddi hukuk kurallarını tamamlamak üzere uluslararası ticaret hukukuna özgü normlar bütünü olduğu kabul edilmektedir²¹. Zira lex mercatoria, hiçbir milli hukuk sistemini referans almaksızın, uluslararası ticaret anlayışı içinde kendiliğinden oluşmuş ya da seçilmiş, örf, âdet ve genel prensipler dizisidir²². Uluslararası ticaretle ilgili uyumsuzluklarda ilgili devletler tarafından kabul edilmiş kurallardır. Eğer bu ortak kurallar tespit edilemiyorsa somut olay için en adil ve uygun kurallardır²³.

Bir başka tanıma göre ise lex mercatoria, milletlerarası ticarî ilişkileri düzenlemek amacıyla geliştirilmiş bulunan kurallar ile bu ticarete beynelmilel bir kabule mazhar olmuş (veya en azından yaygın biçimde benimsenmiş) ticarî örf, âdet ve teamülleri kapsar. Bunların bir kısmı genel, bir kısmı ise milletlerarası ticaretin muayyen ve sınırlı alanları ile ilgilidir²⁴.

Lex mercatoria kavramının yeknesak kabul edilen açık bir tanımlı olmadığı için kapsamını da belirlemek zorlaşmaktadır. Bu nedenle lex mercatoria kavramının kullanıldığı mahkeme içtihatlarından yararlanılmaktadır. Lex mercatoria'ya atıfta bulunan örneğin ICC hakem kararlarında lex mercatoria kavramının Unidroit İlkelerine yansıtıldığını görüyoruz²⁵. Bu ilkeler ise iyi niyet ve dürüstlük, ahde vefa

- 20 Lex mercatoria kavramı için bkz. H. Ercüment Erdem, Milletlerarası Ticaret Hukuku (2nd edn, Vedat 2020) 1-49; Erdem, Makaleler 2007-2016 (n 8 312; H. Ercüment Erdem, 'Lex Mercatoria ve ICC Tahkimi', H. Ercüment Erdem (edn), *Milletlerarası Ticaret Hukuku ile İlgili Makaleler 2008* (n 11), 323; Orsolya Toth, *The Lex Mercatoria in Theory and Practice* (1st edn, Oxford 2017); Philippe Fouchard, 'Les Usages, l'arbitre et le juge, à propos de quelques récents arrêts français', *Mélanges Berthold Goldman* (Litec 1982) 67, 67 vd.; Emmanuel Gaillard, 'La Distinction des principes généraux du droit et des usages du commerce international', *Mélanges P. Bellet* (Litec 1991) 203, 203-217; Berthold Goldman, 'The Applicable Law: General Principals of Law- Lex Mercatoria', in Julian Lew (edn), *Contemporary Problems in International Arbitration* (Springer 1986) 113 vd.; Berthold Goldman, 'Frontières du Droit et Lex Mercatoria', 1964 (9) *Archives de Philosophie du Droit* 177, 177 vd.; Berthold Goldman, 'Nouvelles Réflexions sur la Lex Mercatoria', (1993), *Festschrift Pierre Lalive*, 241, 241 vd.; Clive M. Schmitthoff, *International Business Law: a New Law Merchant, Current Law and Social Problems* (1st edn, University of Toronto Press 1961) 129 vd.; Clive M. Schmitthoff, 'The Unification of the Law of International Trade', (1st edn, Gothenburg School of Economics and Business Administration Publication 1964) 5-28; Tolga Ayoğlu, *Uluslararası Ticari Sözleşmelere Uygulanan Genel Prensipler, Maddi Hükümler ve Ticari Adet - Teamüller Olarak Lex Mercatoria* (2nd edn, Vedat 2011) 122 vd.; Tolga Ayoğlu 'Some Reflections on the Sources of Lex Mercatoria' in Ahmet Cemil Yıldırım, Serhat Eskiyoörük (eds), *Uluslararası Ticari Tahkim ve Yeni Lex Mercatoria*, (XII Levha 2014) 27-36; Arzu Oğuz, *Lex Mercatoria*, (1st edn, Yetkin Yayınları, 2004); Filali Osman, *Les Principes généraux de la lex mercatoria, Contribution à l'étude d'un ordre juridique anatonial* (1st edn, LGDJ 1992).
- 21 Erdem, Makaleler 2007-2016 (n 8 312; Erdem, 'Lex Mercatoria ve ICC Tahkimi', H. Ercüment Erdem (ed), *Milletlerarası Ticaret Hukuku ile İlgili Makaleler 2008* (n 11) 323.
- 22 Monica Killian, 'CISG and the Problem with Law Jurisdictions' (2000-2001)10 *Journal of Transnational Law and Policy* 217, 219.
- 23 Olé Lando, 'The Lex Mercatoria in International Commercial Arbitration' (1985) 34(4) *International and Comparative Law Quarterly* 749, 749 vd. Aynı zamanda bkz. Olé Lando, 'The Law Applicable to the Merits of the Dispute' in Sarcevic (edn), *Essays on International Commercial Arbitration* (Graham & Trotman 1991) 145 vd.
- 24 Şanlı, 'Uygulanacak Hukuk' (n 5) 314.
- 25 ICC Karar no: 7110, 1999/2 Bulletin d'Arbitrage CCI 40-50; The Ministry of Defence and Support for Armed Forces of the Islamic Republic of Iran v. Westinghouse Electric Corporation (1996) ICC Case No. 7375 <<https://jsumundi.com/en/document/decision/en-the-ministry-of-defence-and-support-for-armed-forces-of-the-islamic-republic-of-iran-v-westinghouse-electric-corporation-award-on-preliminary-issues-wednesday-5th-june-1996>> Erişim Tarihi 18 October 2020; ICC Karar no: 8502, 1999/2 Bulletin d'Arbitrage CCI, 74-77. Erdem, Makaleler 2007-2016, 315, dn. 13.

gibi tarafların sözleşmede yazılı olarak belirlememeleri halinde dahi uyulması zorunlu ilkelere. Kaldı ki, ticari örf ve adet kavramından ayrıt edilmesi son derece zor olan *lex mercatoria* kuralları taraflarca açıkça reddedilmedikçe taraflar için bağlayıcıdır. Hatta bu nedenle Incoterms® doktrinde yazılı ticari adetlere örnek olarak gösterilmiştir²⁶.

Doktrinde Incoterms®'in *lex mercatoria*'nın önemli bir bileşenini oluşturduğu yönünde şüphe yoktur²⁷. Doktrindeki asıl tartışma taraflarca atıfta bulunulmayan hallerde Incoterms®'in uygulanıp uygulanamayacağı konusunda yoğunlaşmaktadır. Bu konuda aksine görüşler²⁸ olsa da genel yaklaşım Incoterms®'in taraflar arasındaki sözleşmede özel olarak atıfta bulunmasalar dahi CISG m. 9(2) hükmü²⁹ gereğince sözleşmenin bir parçası olarak kabul edilerek uygulanabilir olmasıdır³⁰.

Incoterms®'in yorum aracı olarak tanımlandığı durumlar da mevcuttur. Örneğin Alman doktrininde sözleşmenin tamamlayıcı yorumunun güven nazariyesi çerçevesinde yapılması yoluyla Incoterms®'in uygulanabileceği görüşü hâkimdir³¹. Alman Federal Mahkemesi de Incoterms®'i normatif karakterli tamamlayıcı yorum kuralı olarak öngörmektedir³².

Tüm bu verilerden hareketle Incoterms®'i, uluslararası ticaretin en yaygın türü olan mal satışlarıyla ilgili olarak ortaya çıkan teamüllerin Milletlerarası Ticaret Odası tarafından bir araya getirilmiş uyulması zorunlu olmayan yeknesak yorum kuralları bütünü olarak nitelemek yanlış olmayacaktır³³.

26 Erdem, *Milletlerarası Ticaret Hukuku* (n 20) 172.

27 Ahmet Cemil Yıldırım, 'Solid, Liquid and Gas Forms of the New *Lex Mercatoria*: How do They Operate in Practice?' in Ahmet Cemil Yıldırım and Serhat Eskiyoğru (eds), *Uluslararası Ticari Tahkim ve Yeni Lex Mercatoria* (XII Levha 2014) 24; Musa Aygül, 'Milletlerarası Ticari Sözleşmelerde *Lex Mercatoria*'nın Uygulanması' (2004) 12(3-4) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 45, 68; Süheyla Balkar, *Uluslararası Satım Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk ve Maddi Uluslararası Özel Hukuk Kuralları* (2002) Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 90; Didier Le Masson 'Les Incoterms®' in Yves Derains et de Jacques Ghestin (eds), *La Convention de Vienne sur la vente Internationale et les Incoterms®*, Actes du Colloque des 1er 2 décembre 1989, (Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence 1990)39; Berthold Goldman 'La *Lex mercatoria* dans les contrats et l'arbitrage internationaux: réalité et perspectives', (1979) 106 *Journal du Droit International*, 477, 477 vd.; Sibel Özel, Milletlerarası Ticari Tahkimde Kanunlar İhtilafı Meseleleri (1st edn, Legal 2008) 143-158; Bahadır Erdem 'Incoterms®'in Uluslararası Satımlarda Uygulanacak Hukuka Etkisi ve Hukuki Niteliği' (1990) 1-2 MHB 65 vd.

28 Arslan Kaya, Hüseyin Ülgen, Mehmet Helvacı and N. Füsün Nomer Ertan, *Ticari İşletme Hukuku*, (6th edn Vedat 2019) 333.

29 CISG m. 9: (1) Taraflar, uygulanmasını kabul ettikleri teamüller ve aralarında yerleşmiş olan alışkanlıklarla bağlıdır. (2) Aksi kararlaştırılmadıkça, tarafların bildiği veya bilmesi gerektiği ve milletlerarası ticarete aynı tür sözleşmeleri ilgili ticari branşta akdedenler tarafından yaygın olarak bilinen ve düzenli olarak uygulanan teamüllerin sözleşmelerine ve sözleşmenin kurulması aşamasına uygulanmasını zımnen kabul ettikleri varsayılır.

30 Jan Ramberg, *ICC Guide to Incoterms® 2000 'Understanding and Practical Use'* (ICC Services Publications No. 620, 1999) 10; Chalarambos Pamboukis 'The Concept and Function of Usages in the United Nations Convention on the International Sale of Goods' (2005-2006) 25 *Journal of Law & Commerce*, 107, 129; Henry Gabriel, 'International Chamber of Commerce Incoterms® 2000: A Guide to Their Terms and Usage' (2001) 5, *Vindobona Journal of International Commercial Law & Arbitration*, 41, 43; Balkar (n 27) 84 vd; Doğan (n 19) 352; Le Masson (n 27) 39.

31 Erdem (n 27) 77.

32 Doğan (n 19) 346.

33 H. Ercüment Erdem, *SİF Satışlar - CIF Sales* (Beta 1999) 5.

Bu anlamda Incoterms®'leri sözleşmelerinde kullanmak isteyen taraflar Incoterms® içinde yer alan belirli bir teslim şeklini anlaşılmaya açıkça dahil etmedikçe, Incoterms® yasal olarak bağlayıcı olmayacaktır. Bunu kolaylaştırmak için MTO, Incoterms®'lerin kullanımı şöyle bir şablon önermektedir:

“[seçilen Incoterms® kuralı] [belirlenmiş liman, yer veya nokta] Incoterms® 2020”.

Örneğin, CIF Marsilya Incoterms® 2020 veya DAP 1 Port Street, Teslim Şehri, Teslim Edilen Ülke Incoterms® 2020 gibi.

Bu tür bir formülasyonu kabul ederken, taraflar bazı hususlara dikkat etmelidir. Öncelikle ticari marka işaretini kullanmak gerekli değildir, ancak kullanılan Incoterms® yılını belirtmek önemlidir, aksi takdirde Incoterms®'in hangi versiyonunun doğru olduğu konusunda bir uyuşmazlık söz konusu olabilir ve amaçlanandan farklı bir sonuca yol açabilir. Ayrıca taraflar, seçilen Incoterms®'e bağlı olarak, teslimat yerini, varış yerini veya her ikisini de ifade edebilecek doğru “belirlenmiş liman, yer veya nokta” eklemelidir. Zira C’li terimler dışındaki tüm Incoterms® kurallarında belirlenen yer malların teslim edildiği yeri başka bir ifadeyle hasarın satıcıdan alıcıya geçtiği yeri ifade eder. D’li terimlerde belirlenen yer teslim yeri ve aynı zamanda varma yeridir ve satıcı o noktaya kadar taşımayı ayarlamakla yükümlüdür. C’li terimlerde belirlenen yer satıcının malları o yere kadar taşımalarını ayarladığı ve ödemesini yaptığı varma yeridir ancak bu yer teslim yeri veya teslim limanı değildir³⁴. Karışıklığı önlemek için, taraflar her bir Incoterms® kuralında yer alan ve on madde halinde sıralanan iç sıralamadan yararlanabilir. Her bir Incoterms® kuralında yer alan A/B maddeleri önemlidir. Bu sıralamalarda yer alan A harfi satıcının yükümlülüklerini B harfi ise alıcının yükümlülüklerini gösterir. Incoterms® 2020 kurallarında A1/B1 (Genel Borçlar) maddesinde tarafların temel olarak mallara ve ödemeye ilişkin yükümlülükleri düzenlendikten sonra Teslim ve hasarın geçişi sırasıyla A2 (Teslim) ve A3 (Hasarın Geçiş) maddeleri olmak üzere daha öncelikli bir konuma yerleştirilmiştir. Dolayısıyla taraflar karışıklığı önlemek amacıyla Incoterms® 2020 kurallarının sıralamasında taraflar her zaman Incoterms® 2020’nin uygun bölümünün A2 (“Teslimat”) maddesine başvurmalıdır. A ve B maddelerinin sıralamasında yapılan bu değişiklikte amaç tacirlerin çeşitli Incoterms® kuralları arasındaki farkları örneğin satıcının alıcıya malları teslim ettiği ve hasarın geçtiği farklı zaman ve yerleri daha kolay fark etmelerini sağlamaktır³⁵. Bundan sonraki sıralama ise A4/ B4 taşıma ve sigorta gibi yan sözleşmeler, A5/ B5 sigorta, A6 teslim B6 ise taşıma belgesi A7 ihracat B7 ithalat için gerekli gümrük işlemleri A8/ B8 kontrol, ambalajlama ve işaretleme işlemleri A9/ B9 masraflar ve A10/ B10 ihbarlar olmak üzere sıralanmıştır³⁶.

34 Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce, İç ve Dış Ticarete İlişkin Ticari Terimlerin Kullanımı İçin ICC Kuralları, ICC Yayın No: 723 ET (2019) 3.

35 ibid 12.

36 ibid 11-12.

Incoterms® 2020'nin bir satış sözleşmesine dâhil edilmesi, üçüncü tarafları bağlamaz veya başka bir sözleşmeyi yönetmez; girilen herhangi bir taşıma sözleşmesinin, sigorta sözleşmesinin veya akreditifin, kabul ettikleri Incoterms®'e uygun olmasını sağlamak yalnızca satıcı ve/veya alıcı içindir.

Incoterms® kuralları ilk defa hem on bir Incoterms® kuralını sıralayarak geleneksel düzende hem de her bir Incoterms® kuralında yer alan ve satıcı ve alıcının yükümlülüklerinin belirlendiği A ve B olarak belirlenen on maddenin önce satıcı sonra da alıcı için sıralandığı yeni yatay düzende yayımlanıyor³⁷.

V. Incoterms® Grupları ve Gruplar Arasındaki Temel Farklar

Incoterms® 2010'dan itibaren sunuş açısından 1990 yılında getirilen ve 2000 versiyonunda da sürdürülen dörtlü ayırım Incoterms® 2020 kurallarının diziliminde de terk edilerek; terimler, tüm taşıma türlerini kapsayan kurallar ve deniz ve içsu taşımalarını kapsayan kurallar olmak üzere iki grup altında ele alınmıştır³⁸. Çalışmamızda da aşağıda detaylıca incelendiği üzere aynı metod kullanılmıştır. Ancak kanaatimizce yine de eski dörtlü ayırımı kısaca hatırlamakta fayda bulunmaktadır. Zira terimlerin ana özelliklerini kavramakta yardımcı olmaktadır. Buna göre dört ana grup olan E, F, C ve D gruplarında E grubu satışlardan D Grubu satışlara doğru ilerledikçe satıcının sorumluluğu artmaktadır. Kurallar ücret, risk, formaliteler için sorumluluk ve ithalat ve ihracat ile ilgili konulara göre sınıflandırılır. Incoterms® kurallarının birbirine en uç noktadaki iki kuralı EXW ile DDP'dir. Birbirine iki zıt noktada bulunan E Grubu Teslim Şekli ile D Grubu teslim şekilleri arasında üç adet F grubu teslim şekli (FCA, FAS ve FOB) ve 4 adet C Grubu teslim şekli (CPT, CIP, CFR ve CIF) bulunmaktadır.

Tüm F ve C Grubu teslim şekillerinde teslim yeri öngörülen taşıma işleminin satıcı tarafındadır. Bu Incoterms® kurallarına göre yapılan satışlar yükleme yerinde satış olarak da adlandırılır. F ve C Grubu teslim şekillerinde hasar ana taşımanın satıcı tarafında geçer, öyle ki satıcı, malların varma noktasına ulaşmış olup olmadığına bakılmaksızın teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olur. Teslimin transit geçiş döngüsünün erken bir aşamasında satıcı tarafında gerçekleştiği yükleme yerinde satışların bu özelliği, ilgili terimin deniz taşımalarına özgü veya tüm taşıma türleri için tasarlanan kurallardan olup olmadığına bakılmaksızın F'li ve C'li terimler için olağandır. Öte yandan F'li ve C'li terimler malların teslim yeri veya limanının ötesine taşınması için sözleşme yapan veya bunu ayarlayan tarafın satıcı mı yoksa alıcı mı olduğu bakımından farklılık gösterir. F'li terimlerde taraflar aksini kararlaştırmadıkça bu tür ayarlamaları yapan alıcıdır. C'li terimlerde ise bu yükümlülük satıcıya aittir³⁹.

³⁷ ibid 12.

³⁸ Erdem, *Milletlerarası Ticaret Hukuku* (n 20) 77.

³⁹ Incoterms® 2020 (n 34) 5-6.

E Grubu (Çıkış) teslim şeklinde ise satıcı kendisinin belirlediği bir teslim noktasında alıcı için hazır etmekle yükümlüdür. Belirlenen yer satıcının kendi işyeri de olabilir⁴⁰. E grubunda sadece Incoterms® EXW vardır. Satıcı gümrük işlemleri ve/veya ihracat iznini almakla yükümlü değildir. Aynı zamanda yükleme risk ve maliyetlerini de üstlenmez. Bu yönleriyle bu terim satıcı için en az yükümlülük getiren terimdir.

F Grubu teslim şekillerinde ise (Ana Taşıma ödenmemiş olarak) satıcı malları alıcı tarafından saptanıp atanan bir taşıyıcıya teslim eder⁴¹. Satıcı, ihracat gümrükleme yükümlülüklerini yerine getirmekle mükelleftir. Satıcı nakliye ve sigorta masraflarını ödemez. FCA, FAS ve FOB teslim şekilleri bu gruba aittir. Terimdeki “F” harfi İngilizce’deki “free” kelimesinin baş harfi olup “masrafsız” anlamındadır ve Türkçe’de de “franko” terimine karşılık gelmektedir. Bu gruptaki terimlerin öngördüğü taşımaya ilişkin masraflar alıcı tarafından karşılanır. Satıcının malları taşıma rizikolarına karşı sigorta ettirmek yükümü yoktur; alıcı dilerse bu tür bir sigortayı kendi adına ve hesabına masrafları da kendine ait olmak üzere yaptırabilir. “F” Grubu terimler, satıcı malları teslim borcunu, yükleme limanında ifa ettiğinden yüklemede satışlar grubundadır⁴².

C grubunda (Ana Taşıma ödenmiş olarak), satıcı nakliyeciyile bir taşıma sözleşmesi yapar ve masrafları üstlenir. Bu durumda satıcı ihracat izinlerinin alınmasından sorumludur. C Grubu teslim şekillerinde malların gemiye yüklendiği, taşıyıcıya tevdi edildiği veya taşıyıcının tasarrufuna bırakıldığı andan itibaren risk satıcıdan alıcıya geçer. Malların tesliminden sonra nakliye ve diğer etkinliklerle ilgili tüm hususlar alıcının sorumluluğundadır⁴³. C Grubu CFR, CIF, CPT ve CIP Incoterms® kurallarını içermektedir. Bu gruptaki terimlerin diğer terimlerden ayrıldığı konu iki kritik nokta içermesidir: Bunlardan biri satıcının hangi noktaya kadar taşıma sözleşmesini yapmak ve masraflarını karşılamakla yükümlü olduğu diğeri de hasarın geçişiyle ilgilidir. “C” grubu terimler de yüklemede satışlar grubundadır. Satıcının varma yerine kadar taşıma masraflarını ve mallara ilişkin diğer masrafları ödemesi uygulamada bu kuralların boşlatmada teslim şartlı kurallar olarak algılanmasına neden olur. Bu algı tamamen hatalıdır ve masrafların varma yerine kadar ödenmesi, satıcının teslim borcunu varma yerinde yerine getirdiğini göstermez. Teslim yükleme yerinde gerçekleşir⁴⁴.

Varış limanına ilişkin D Grubu teslimlerde ise satıcı malları belirli bir yere veya varış limanına teslim etmekle yükümlüdür. Bu Grup DAP, DPU ve DDP teslim şekillerini içerir. “D” grubu terimlerde satıcı malların varma yerine veya noktasına ulaşmasından sorumlu olup bu aşamaya kadarki bütün hasar ve masrafları karşılar. Bu nedenle boşaltmada satışlar grubu içinde yer alırlar.

40 ibid 21.

41 Jan Ramberg, *ICC Guide to Incoterms® 2010*, (ICC Services Publications No. 720 E 2011) 50.

42 Erdem, *Milletlerarası Ticaret Hukuku* (n 20) 77.

43 Incoterms® 2020 (n 34) 6.

44 Erdem, *Milletlerarası Ticaret Hukuku* (n20) 78.

Incoterms® teslim şekilleri ile ilgili olarak Incoterms® 2010 yılında getirilen grüplama ayrımı Incoterms® 2020 versiyonunda da devam etmektedir. Buna göre EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU ve DDP tüm taşıma türleri için geçerli olurken FAS, FOB, CFR, CIF ise sadece Deniz ve İçsu Taşımacılığında kullanılabilir.

Seçilen Incoterms® kuralına ek olarak bu kuralın yanında belirtilen yer daha da önemlidir. Zira C Grubunda yer alan teslim şekilleri dışındaki tüm Incoterms® kurallarında, taraflarca belirlenen yer malların nereye teslim edildiğini ve aynı zamanda riskin satıcıdan alıcıya hangi noktada geçtiğini gösterir. D Grubu teslim şekillerinde ise taraflarca belirlenen yer teslimat yeri, aynı zamanda varış yeridir ve satıcı bu noktaya kadar taşımayı üstlenmektedir. C Grubu teslim şekillerinde taraflarca belirlenen yer, satıcının malların taşınması için organize olması ve ödemesini üstlendiği ana taşımanın varış yerini belirtir, ancak burası teslim yeri veya limanı değildir. Örneğin açıkça belirtilmemiş bir varış noktasına sahip bir Incoterms® 2020 CPT teslim şekli, her iki tarafı da satıcının malların taşınması için sözleşme yapması ve ödeme yapması gerektiği konusunda şüpheye düşürecektir. Seçilen Incoterms® kuralında, duruma göre bağlantı noktasını, yeri veya noktayı adlandırırken coğrafi açıdan olabildiğince spesifik olarak belirlemek bu tür sorunları önlemek için en uygun yol olacaktır.

VI. Incoterms® 2020 Değişikliklerine Neden İhtiyaç Duyuldu?

Incoterms®'in belirli periyodlarla gözden geçirilerek güncellenmesindeki en önemli gerekçe çağın getirdiği ticari uygulamaları izlemek ve gereksinimleri bunlara uygun bir şekilde karşılayabilmektir. Incoterms® kuralları 1980'den beri onar yıllık periyodlar halinde değiştirilmiştir. Ancak bu durum ticari uygulamaların da on yılda bir değiştiği anlamına gelmez. Ticari uygulamalar, teknolojik ilerlemelere de bağlı olmak üzere, çok daha hızlı gelişir. Ancak Incoterms® kurallarının aynı sıklıkla değiştirilmemesinin sebebi metnin bilinirliğini ve uygulanabilirliğini azaltmamak içindir. Bu nedenle, Incoterms® kuralları ancak yeni ve önemli ticari uygulamalar ortaya çıktığında değiştirilir⁴⁵. Incoterms®'in sürekli olarak gözden geçirilmesi ve yenilenmesindeki diğer bir sebep de Incoterms®'in kullanımını ve anlaşılmasını kolaylaştırmak amacıyla sunum ve kaleme alınış şeklinde değişiklik yapmaktır⁴⁶. Incoterms® 2020 kurallarında da en çok bu konu üzerinde yoğunlaşarak düzenlemeler yapılmıştır.

1990 yılında yapılan değişikliklerde ise başlıca iki neden göze çarpar. İlk neden elektronik bilgi transferinin ("échanges de données informatiques -EDI-") ticari hayatta gün geçtikçe daha fazla kullanılmasıydı. Ticari faturaların, gümrük işlemleri için gereken diğer belgelerin ve taşıma belgelerinin elektronik olarak transferi birçok sorunu da beraberinde getirdi. Ancak Incoterms® 1990 ile EDI mesajı kullanılarak

45 Ramberg, *Incoterms® 2010* (n 41) 8.

46 Mario Glowik and Slawomir Smyczek, *International Marketing Management: Strategies, Concepts and Cases in Europe* (Oldenbourg, 2011) 281.

bu sorunların üstesinden gelmek hedeflendi⁴⁷. İkinci neden ise taşıma alanında görülen yeni gelişmeler ve özellikle konteynerle taşımalar ile ro-ro taşımalarının yaygınlaşmasıydı⁴⁸.

Incoterms® 2000'nin getirdiği değişikliklerin nedeni bir yandan hükümlerde maddi değişiklikler yapılarak uygulamada sorun yaratan hükümlerin yeniden düzenlenmesi, diğer yandan da Incoterms®'in kullanımını ve anlaşılmasını kolaylaştırmak amacıyla, sunum ve kaleme alınmış şekli açısından da iyileştirmeler yapmaktı⁴⁹.

Incoterms® 2010 değişikliklerinin sebepleri arasında ise doğru Incoterms® teriminin kullanılması, Incoterms® kurallarının iç ticarete de kullanılmaya başlanması, elektronik iletişimin aratarak kullanılmaya başlanması, 11 Eylül olayından sonra ortaya çıkan malların dolaşımında güvenlik endişeleri gibi unsurlar sayılmıştır⁵⁰.

Komitenin Incoterms® 2020 üzerinde yapmak istediği tüm değişiklikler zaman kaybını önleyecek yönde, basitlik ve yalınlık odaklı olmuştur. Ayrıca gereksiz kelimelerin ve kafa karışıklığına neden olabilecek cümlelerin kaldırıldığı ve günümüz teknolojisine uygun olarak cep telefonlarına uygulama olarak indirilmesini sağlayan bir program olarak da düzenlendiği ilk planda göze çarpan değişiklikler arasındadır. Incoterms® 2020 kurallarının arkasındaki en önemli girişim, bu kuralları kullanmak isteyen tarafları satış sözleşmeleri için doğru Incoterms® kuralına yönlendirmek için nasıl geliştirilebileceğine odaklanmış olmasıdır. Bu nedenle Incoterms® 2020 kurallarında doğru Incoterms® seçimi yapmak için "Giriş" kısmına daha fazla önem verildiğini, satış sözleşmesi ile bağlantılı diğer sözleşmeler arasındaki sınır ve bağlantıların daha net açıklandığını, kılavuz notların geliştirilerek her bir Incoterms® 2020 kuralı için "Açıklama Notları" adı altında notların kullanıldığını, Incoterms® kuralları içinde teslimat ve riske daha fazla önem veren yeniden sipariş verme düzenlemelerinin getirildiğini görüyoruz. Tüm bu değişiklikler, görünüşte şekli olsa da, gerçekte ICC'nin uluslararası ticaret topluluğuna daha yumuşak ihracat/ ithalat işlemlerine yardımcı olma yönünde önemli girişimlerdir. Bu genel değişikliklerin yanı sıra, Incoterms® 2020 kurallarında Incoterms® 2010 kurallarında olduğu kadar olmasa da önemli maddi değişiklikler olduğu görülmektedir.

Incoterms® 2010 ve Incoterms® 2020 arasındaki önemli farkları şu şekilde özetleyebiliriz. Öncelikle gemiye yüklemenin tamamlandığını gösteren yükleme konşimentoları ve FCA Incoterms® kuralında yapılan değişiklikler; masrafların listelenmelerinin diğer Incoterms®lerden farklı olarak her bir ilgili Incoterm kapsamındaki masrafların tek bir iç kural olan A9/ B9 da sıralanması; CIF ve CIP

47 Incoterms® 1990, (ICC Services Publications No. 460) 15.

48 ibid 15-16.

49 Erdem, 'Armağan' (n 8) 223.

50 ibid 223-224; aynı konuda bkz. Ramberg (n 41) 40 – 41.

teslim şekillerinde yer alan farklı sigorta kapsamaları; FCA, DAP, DPU ve DDP teslim şekillerinde satıcının veya alıcının kendi taşıma aracıyla taşınması için düzenlemelerin yapılması, DAT teslim şeklinin DPU olarak değiştirilmesi, güvenlikle ilgili şartların taşıma yükümlülükleri ve maliyetlerine dâhil edilmesi ve kullanıcılar için açıklama notları getirilmesi olarak sıralanabilir.

INCOTERMS® 2020'nin amacı, çağın ticari uygulamalarını izleme gereksinimidir. Bunun yanı sıra Incoterms®'in daha doğru kullanımını sağlamak için sunumunun anlaşılır, daha kolay ulaşılır, daha kullanıcı dostu ve daha işlevsel hale getirilmesidir⁵¹. Ayrıca Incoterms® 2010 sonrasında ortaya çıkan ve ticareti önemli ölçüde etkileyen “Doğrulanmış Brüt Ağırlık (Verified Gross Mass: VGM)” konusunda getirilen yenilikler önemli bir etken olmuştur⁵². Ancak Incoterms® 2020 çalışma grubu, VGM'ye ilişkin yükümlülük ve masrafların Incoterms® 2020 içinde düzenlenmesi açısından çok özel ve karmaşık olduğuna karar verdiği için herhangi bir düzenleme getirmemiştir⁵³.

Incoterms® 2020'yi okuduktan sonra kanaatimizce Incoterms®'i daha kullanıcı dostu hale getirmek için tasarlandığını söyleyebiliriz. Zira Incoterms®'te her yıl işlem gören malların hacmi küçümsemeyecek kadar fazla olup MTO da, tarafların işlemleri için uygun olmayan bir Incoterm seçmesinin sonuçlarının işletmelere ne kadar büyük zarar verebileceğini kabul etmiştir. ICC işte bu riski göz önünde bulundurarak tarafların sözleşmelerine en uygun Incoterm'i seçmelerine yardımcı olmak için yola çıkmış ve Incoterms®'in yeni versiyonunu düzenlemiştir.

Bunun yaparken de uygulamacılardan gelen geri bildirimlerin etkisi olmuştur. Özellikle uygulamacılardan masrafların paylaşımına ilişkin olarak meydana gelen uyuşmazlıklar konusunda gelen geri bildirimlere yanıt olarak her bir Incoterm kapsamındaki masrafların tek bir iç kural içine alınması önemlidir. Maliyetlerin genel paylaşımı değişirse de (prensipte, genel olarak, teslimata kadar olan masraflardan satıcının; teslimattan sonra tüm masraflardan alıcının sorumlu olması), ancak maliyetlerle ilgili anlaşmazlıkların sıklığını azaltma umuduyla MTO'nun daha fazla netlik sağlamayı amaçladığını görüyoruz.

51 Incoterms® 2020 (n 34), Incoterms® 2020'ye Giriş, 12.

52 1 Temmuz 2016'dan itibaren Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'nin (SOLAS) 2 numaralı kuralı, konteyner gönderimi halinde göndericiye ya konteyneri kalibre edilmiş ve doğrulanmış bir araçla tartma ya da konteynerin içindekileri tartıp boş konteynerin ağırlığını buna ekleme borcu yükler. Her iki halde de VGM taşıyıcı tarafından kayıt altına alınmalıdır. Bu yükümlülüğe uyulmaması durumunda konteyner gemiye yüklenmez (Incoterms® 2020'ye Giriş, 13). Bu tartma faaliyetleri masraf doğurur ve bu masrafların ödenmesi yüklemde gecikmeye veya malların hiç yüklenmemesine neden olabilir. Uygulamada bu sorunlarla karşılaşıldığı için Incoterms® 2020'nin hazırlık çalışmalarına öncülük eden fikir alışverişlerinde VGM'den doğan masrafların alıcıya mı yoksa satıcıya mı ait olacağı yolunda Incoterms® 2020'de açık bir düzenlemeye gidilmesi önerilmiştir. Incoterms® 2020 (n 34), Incoterms® 2020'ye Giriş, 13; Erdem, *Milletlerarası Ticaret Hukuku* (n 20) 57.

53 Incoterms® 2020 (n 34), Incoterms® 2020'ye Giriş, 13.

Incoterms® uygulamalarında karşılaşılan sorunların en başında kullanılan terimlerin içeriklerinin doğru bilinmemesi, kullanılan terimin satım sözleşmesi veya diğer ek sözleşmeler ile uyumlu olmaması terimlerin taraf iradeleri ile uyumlu olmaması veya terimlere yapılan eklemelerle terimlerin içerikleriyle bağdaşmayan sonuçların ortaya çıkması sayılabilir⁵⁴. Taraflar zaman zaman ticari terimlere çeşitli sözcükler ekleyerek bunları kendi kullanımlarına veya amaçlarına daha uygun bir hale getirmek isteyebilirler. Incoterms®, bu tür türetilmiş terimleri yasaklamaz; ancak bunlar için hiçbir şekilde yol göstermez⁵⁵. Tarafların örneğin EXW teriminde satıcının malları alıcının aracına yüklenmesine dair ek yükümlülük kararlaştırılması mümkündür. CIF teriminde alıcının ek sigorta gereksinimini karşılamak amacıyla satıcıya ek sigorta yükümlülüğü getirilmesi mümkündür. DDP teriminde satıcının ithalat masraflarını üstlenip KDV yükümlülüğüne karışmaması gibi eklemeler yapılabilir. Ancak tüm bu varyasyonların yapılabilmesi için tarafların sözleşmede bunu net bir şekilde ifade etmeleri gerekmektedir. Kaldı ki MTO, Incoterms® 2020 kurallarının giriş bölümünde de Incoterms® kurallarının varyantlarına ilişkin uyarılarda bulunmuştur⁵⁶. Tüm bu unsurlar Incoterms® çalışma grubunu bu konuları sadeleştirmek ve uygulamacılar bakımından daha anlaşılır kılarak kullanılmasını kolaylaştırmak için bu yönde Incoterms®'i güncelleştirmeye çalıştığını göstermektedir.

Kanaatimizce daha önceki versiyonlarına nazaran daha sade bir dil ve daha az hukuki içerik kullanılmıştır. Tabii bu nedenle daha detaylı açıklama notları ve özellikle masrafların paylaşımı konusuna daha detaylı analizler getirilmiştir. Aynı şekilde Incoterms® teslim şekillerinde tarafların yükümlülüklerini daha kolay karşılaştırma yapma imkânı sağlamak için Incoterms® 2020'nin sonunda kuralların madde madde metinlerine de yer verilmiştir. Ancak daha da önemlisi Incoterms® kuralları ile diğer uluslararası ticari sözleşmelerle olan ilişkilerinin netleştirilmesi konusunda olmuştur. Zira Incoterms®'in bu yeni versiyonunda Incoterms® kurallarının, taşıma, sigorta veya akreditif gibi sözleşmelerin bir parçası olmadığı, dolayısıyla taraflarca bunların kullanılmasının zorunlu olmadığı, bu nedenle kullanmadıkça bağlayıcı olmadıkları net bir şekilde açıklanmıştır⁵⁷. Ancak bu durum Incoterms® kurallarının bu diğer sözleşmeler üzerinde hiçbir etkisi olmadığı anlamına gelmez. Bu nedenle sözleşmelerin birbiriyle uyumlu olması sorunların azaltılması açısından önemlidir⁵⁸. Bunun dışında Incoterms® 2020'nin hayatın olağan akışına daha yakın ve daha gerçekçi olarak birden fazla taşıma türlerine ilişkin Incoterms® sadece deniz ve içsu taşımacılığında kullanılan Incoterms®'lere göre daha öncelikli ele aldığını düşünüyoruz. Zira sıralama olarak da önce tüm taşıma modelleri incelenmiş daha sonra deniz ve içsu taşımalarına özgü

54 Kuyucu (n 8) 30.

55 Erdem, *Milletlerarası Ticaret Hukuku* (n 20) 75.

56 Incoterms® 2020 (n 34), Incoterms® 2020'e Giriş, 17.

57 ibid, Incoterms® 2020'ye Giriş, 9.

58 ibid, Incoterms® 2020'ye Giriş, 9.

kurallara geçilmiştir. Kaldı ki birden fazla taşıma türlerine ilişkin Incoterms® deniz ve içsu taşımacılığında kullanılan Incoterms®'lere göre sayı olarak da daha fazladır.

Burada önemli bir değişikliği de gözden kaçırmamak gerektiği kanaatindeyiz. İlk defa Incoterms® 2010 versiyonunda getirilen konteyner içinde taşınan malların sadece tüm taşıma şekillerine uygun Incoterms® ile taşınmasına dair değişiklik, Incoterms® 2020'de de aynen korunmuştur. Malların bir konteyner içinde taşınması durumunda, Incoterms® 2020 kuralları, teslimatın bir limanda yapılmasına rağmen deniz yoluyla yapılan taşımalara özgü bir Incoterms® kuralının kullanılmaması gerektiğini açıkça belirtir⁵⁹. Bunun gerekçesi de konteynerlerin liman terminallerine başka bir ifadeyle gemiye yüklenmeden önce teslim edilmiş olmasıdır. Örneğin böyle bir durumda deniz taşımaya özgü taşıma olan FAS, FOB, CFR veya CIF kullanılmamalı; bunların yerine FAS veya FOB yerine FCA⁶⁰, CFR yerine CPT ve CIF yerine CIP⁶¹ olan tüm taşıma türlerini kapsayan benzerlerinin kullanılması önerilir. Bu nedenle Incoterms® 2010 kurallarından beri çok fazla dikkat edilmeyen bu husus Incoterms® 2020 versiyonunda dört adet deniz ve içsu taşımalarına özgü Incoterms® (FAS, FOB, CFR ve CIF) için de tekrar dile getirilmiştir. Ancak burada da dikkat edilmesi gereken nokta şu ki bu tür metinler “Kullanıcılar İçin Açıklama Notları” başlığı altında verilmiştir. Kanaatimizce buradaki amaç bu tür uygulamaları bir “yükümlülük” olarak değil de daha çok “öneri” olarak kullanıcıların dikkatine sunmaktır.

VII. Incoterms® 2020 Teslim Şekilleri ve Getirilen Değişiklikler

Incoterms® 2020 teslim şekillerinde de Incoterms® 2010'da olduğu gibi 11 adet teslim şekli öngörülmüştür. Bu teslim şekilleri Incoterms® 2020 kurallarında belirtildiği şekilde öncelikle tüm taşıma türlerini kapsayan EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP olarak daha sonra da deniz ve içsu taşımalarına özgü terimler olarak FAS, FOB, CFR ve CIF olarak sıralandırılacaktır.

A. Tüm Taşıma Türlerini Kapsayan Terimler

1. EXW (Ex Works- İşyerinde Teslim)

Incoterms® 2020 kurallarında EXW teslim şeklinde teslimat ve risklerin transferi malların yüklenmesiyle değil satıcı tarafından alıcının tasarrufuna hazır hale getirilmesiyle gerçekleşmektedir. Başka bir ifadeyle satıcı malları belirlenen teslim yerinde veya ismen belirlenerek kararlaştırılan bir noktada (fabrika, ardiye, depo, işyeri)⁶²

59 ibid, Incoterms® 2020'ye Giriş, 14.

60 ibid, FOB, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 103.

61 ibid, CIF, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 123.

62 İşyeri kavramı içerisine fabrika veya depo gibi belirlenen bir yer de girmektedir (Incoterms® 2020 (n 34), EXW, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları 21; Ekşi (n 3) 191-192.

alıma hazır vaziyette herhangi bir taşıma aracına yüklenme zorunluluğu olmadan alıcının tasarrufuna bırakarak teslim etme yükümlülüğüne girdiği teslim şeklidir (EXW A2). Yargıtay'ın da konuya ilişkin bir kararında EXW teslim şeklinde satıcının yükümlülüğü "... MTO tarafından düzenlenen Incoterms® kurallarına göre "satıcının işyerinde teslim" kaydının (EX WORK) bulunduğunu, bu kaydın ticari işletmede teslim anlamına geldiğini, eğer aksine bir düzenleme yoksa satıcının tek yükümlülüğünün emtiayı ticari işletmesinde alıcının emrine hazır bulundurmak olduğunu..." şeklinde ifade edilmiştir⁶³. Belirli bir teslim noktası kararlaştırılmamışsa ve teslim için birden fazla uygun nokta var ise satıcı bu teslim noktalarından kendi amacına en uygun olanını seçebilir (EXW A2)⁶⁴. Ancak Incoterms® 2000 versiyonundan bu yana EXW teslim şekli kararlaştırırken tarafların kesinlikle teslim yerini belirlemek zorunda olduğu hükme bağlanmıştır. Böylece teslim yerinin kararlaştırılmaması durumunda geçerli olan "alışılmış yer" kavramı da kaldırılmıştır⁶⁵. Mallar teslim edildiği ana kadar tüm hasar ve ziya satıcının üzerinde olup mallar teslim edildiği andan itibaren mallara ilişkin tüm hasar ve ziya alıcıya geçmektedir(EXW B3)⁶⁶.

Satıcı malların teslim edilmesi için gerekli kontrol işlemlerine ait masrafları karşılamalıdır. Satıcı satılan malların ambalajsız taşınmasının belirli bir ticari teamül olma hali dışında malları masrafları kendisine ait olmak üzere ambalajlamalıdır (EXW A8)⁶⁷.

Satıcının alıcıya karşı taşıma sözleşmesi yapma yükümlülüğü bulunmamaktadır (EXW A4)⁶⁸. Malların belirlenen teslim yerinden taşınması için taşıma sözleşmesi yapmak veya malların bu şekilde taşınmasını ayarlamak masrafları kendine ait olmak üzere alıcıya aittir (EXW B4)⁶⁹. Bununla birlikte yükleme sırasında meydana gelen kayıp ve hasar riski fiziki olarak yüklemeye katılmayan alıcı ile müzakere edilerek satıcının üstünde de bırakılabilir. Uygulamada bu durum, satıcının kendi tesislerinde gerekli yükleme ekipmanına da sahip olduğu veya gerek yüklemedeki güvenlik gerekse de tesisin güvenliği sebebiyle yetkisiz kişilerin satıcının tesislerine erişiminin engellendiği durumlarda yaygın olarak görülmektedir. Bu olasılık göz önüne alındığında, satıcının malları yükleyeceği yerler bakımından tarafların yükleme sırasında malların kaybolması veya hasar görmesi riskini kimin üstleneceği konusunda önceden anlaşmasında fayda bulunmaktadır⁷⁰.

63 Yargıtay 11 HD, 2974/7352, 15.06.2009 <www.kazanci.com>, Erişim Tarihi 5 October 2020 .

64 Incoterms® 2020 (n 34) 139.

65 Doğan (n 19) 357; Burghard Piltz, 'Incoterms® 2000 – ein Praxisüberblick' (2000) *Juli Recht der Internationalen Wirtschaft (RIW)* 485, 485.

66 Incoterms® 2020 (n 34), 25.

67 ibid 167.

68 ibid 148.

69 ibid 150.

70 Incoterms 2020 (n 34), EXW, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 22.

Alıcı malları teslim aldığına dair uygun kanıtı satıcıya sağlamalıdır (EXW B6)⁷¹. Satıcının ihracatın yapıldığı ülkede veya malların transit olarak geçiş yaptığı üçüncü ülkelerde ihracat izinlerini alma gibi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır (EXW A7)⁷². Bu bakımdan satıcı için asgari sorumluluk içeren bir teslim şeklidir. Aslında EXW teslim şekli malların ihraç edilme niyetinin olmadığı iç ticaret için daha uygun olmaktadır. Satıcının ihracat izinlerinin alınmasındaki sorumluluğu alıcının talep edeceği bilgi ve belgelerin temini ile sınırlıdır. Alıcının malları ihraç etmeyi amaçladığı ve ihracat izni almakta zorluk çekeceği durumlarda, alıcının ihracat izni alma yükümlülüğünün ve maliyetinin satıcıya ait olduğu Incoterms® 2020 FCA teslim şeklini tercih etmesi daha faydalı olacaktır⁷³.

2. FCA (Free Carrier – Taşıyıcıya Masrafsız)

Incoterms® 2020 FCA teslim şekli, satıcının malları alıcıya iki yoldan biri ile teslim etmesini ifade eder. Bunlardan ilki malların teslim yerinin satıcının işyeri olması durumudur. Bu durumda mallar alıcı tarafından tayin edilen taşıma aracına yüklendiği zaman teslim edilmiş olur. İkinci senaryoda ise taraflarca belirlenen teslim yeri satıcının işyerinden farklı bir yer ise bu durumda mallar satıcı tarafından tayin edilen taşıma aracına yüklenmiş olarak belirlenen farklı noktaya ulaştığı ve satıcının taşıma aracından boşaltılmaya hazır olduğu ve taşıyıcıya ya da alıcı tarafından tayin edilen diğer kişinin tasarrufuna bırakıldığı zaman teslim edilmiş sayılır⁷⁴. Satıcı masrafı kendisine ait olmak üzere malların teslim edilmesi için gereken kontrol işlemlerine ait masrafları ödemeli (FCA A8)⁷⁵ ve alıcıya teslim edildiğine dair kanıtı alıcıya sağlamalıdır (FCA A6)⁷⁶.

Bu iki teslim şeklinden hangisi seçilirse seçilsin, seçilen bu yer riskin alıcıya transfer edildiği ve masrafların hangi andan itibaren satıcıdan alıcıya geçtiğini belirler. Bu teslim şekli, her türlü taşıma türünden bağımsız olarak ve birden fazla taşıma türünün kullanıldığı teslimatlarda da kullanılabilir. Incoterms® 2020 FCA teslim kapsamındaki bir satış, kesin teslimat noktasını belirtmeden, yalnızca satıcının tesislerinde veya başka bir yerdeki teslimat yerini belirleyerek de kararlaştırılabilir. Ancak tarafların belirtilen teslimat yeri içindeki kesin noktayı olabildiğince açık bir şekilde belirtmelerinde fayda vardır. Kesinleştirilmiş bir teslimat noktası, malların ne zaman teslim edildiğini ve risklerin satıcıdan alıcıya ne zaman transfer edildiğini belirlemesi açısından her iki taraf için de netlik kazandırdığı gibi masrafların alıcının yükümlülüğüne hangi andan itibaren girdiğini de belirlemesi açısından önemlidir. Zira kesin teslimat noktasının

71 Incoterms® 2020 (n 34) 158.

72 ibid 159.

73 Incoterms® 2020 (n 34), EXW, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 22-23.

74 Incoterms® 2020 (n 34), FCA, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 29.

75 Incoterms® 2020 (n 34) 167.

76 ibid 156.

belirlenmediği durumlarda, bu alıcı için sorunlara neden olabilir. Bu nedenle satıcı, “amacına en uygun” noktayı seçme hakkına sahiptir; bu nokta, risk ve maliyetlerin alıcıya aktarıldığı teslimat noktası haline gelir. Eğer kesin teslimat noktası sözleşmede netleştirilerek tespit edilmezse, taraflar “amacına en uygun noktayı” seçme hakkını satıcıya bırakmış sayılırlar. Bu durumda alıcı, satıcının malların ziya olduğu veya hasar gördüğü noktadan hemen önceki bir noktayı seçme riskini üstlenmiş olacaktır⁷⁷. Bu nedenle, tarafların ama özellikle de alıcının teslimatın yapılacağı bir yer içindeki kesin noktayı seçmesi menfaatine olacaktır.

Incoterms® 2020 FCA ile satıcı ihracat için malların gümrük işlemlerinin tamamlanmasını üstlenir. Ancak satıcının, ithalat veya üçüncü ülkeler üzerinden transit geçiş için malların gümrüklenmesini üstlenme, herhangi bir ithalat vergisi ödeme veya herhangi bir ithalat gümrük formalitesi yapma yükümlülüğü yoktur⁷⁸.

FCA teslim şekli her türlü taşıma türünü kapsayan kurallardan biri olduğu için malların deniz yolu taşıma için limana kadar malların alıcının karayolu taşıyıcısı ile alınan bir yerden taşıyıcıdan yükleme kaydı içeren bir konşimento düzenlenmesini beklemek liman olmayan bir yerde olası değildir. Ancak karayolu ile malları yükleyen satıcı banka tahsilatı veya akreditif şartı gereği yükleme kaydı içeren bir konşimentoya ihtiyaç duydukları için FCA terimi uyarınca satış yapan bir satıcının yükleme kaydı içeren bir konşimentoya ihtiyacı olduğunda ilk defa Incoterms® 2020 FCA teslim şeklinde seçimlik bir hak tanınmıştır. Buna göre tarafların sözleşmede anlaşmaları halinde alıcı taşıyıcısına satıcıya verilmek üzere yükleme kaydı içeren bir konşimento düzenlemesi yönünde talimat vermelidir. Taşıyıcı ancak limanda mallar gemiye yüklendikten sonra böyle bir konşimentoyu düzenlemekle yükümlü ve düzenlemeye yetkili duruma geldiği gözönünde bulundurulduğunda taşıyıcı elbette alıcının bu talimatına uymayabilir. Ancak masrafları ve hasarı alıcıya ait olmak üzere taşıyıcı tarafından satıcıya konşimento düzenlenmesi halinde satıcı bu belgeyi malların taşıma aracından boşaltılması için konşimentoya gereksinim duyacak olan alıcıya da sağlamalıdır. Söz konusu seçimlik yöntem tercih edildiğinde dahi satıcının alıcıya karşı taşıma sözleşmesinin koşullarına ilişkin herhangi bir yükümlülüğü bulunmadığını belirtmek gerekir. Diğer taraftan yurt içi teslim tarihi ile yükleme tarihleri farklı tarihler olacağından akreditif uyarınca satıcı için başka sorunlar da çıkacaktır⁷⁹.

3. CPT (Carriage Paid To – Taşıma Ödenmiş Olarak)

Taşıma ödenmiş olarak terimi satıcının malları alıcıya kendisi tarafından sözleşme yapılan taşıyıcıya tevdi ederek veya zaten bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik ederek teslim etmesini ve hasarı geçirmesini ifade eder. Satıcı bunu kullanılan taşıma

77 Incoterms® 2020 (n 34), FCA, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 30.

78 ibid.

79 ibid 31.

aracına uygun olan bir şekilde ve yerde malların zilyetliğini taşıyıcıya geçirerek de gerçekleştirebilir. Mallar alıcıya bu şekilde teslim edildikten sonra satıcı, malların varma yerine iyi durumda veya belirtilen miktarda ulaşacağını garanti etmemektedir. Çünkü mallar taşıyıcıya verilerek alıcıya teslim edildiğinde hasar ve ziya satıcıdan alıcıya geçmektedir⁸⁰.

Satıcı malların teslim edilmesi için gereken kontrol işlemlerine ait masrafları ödemeli (CPT A8)⁸¹ ve malların teslim edildiğine dair alıcıya ayrıca ihbarda bulunmalıdır (CPT A10)⁸². Ancak her durumda satıcı malların kararlaştırılan varma yerine taşınması için gerekli taşıma sözleşmesini yapmalıdır⁸³. Bu teslim şeklinde iki yer önemlidir. Birincisi malların teslim edildiği yer ile malların varma yeri olarak kararlaştırılan yer veya noktadır. Tarafların bu yerleri çok net bir şekilde satış sözleşmesine koymaları gerekmektedir. Tarafların belirli bir teslim yeri veya noktası kararlaştırmaması halinde kural olarak hasar malların yalnızca satıcı tarafından seçilen ve alıcının üzerinde hiçbir kontrolünün olmadığı bir noktada ilk taşıyıcıya teslim edilmesiyle alıcıya geçer. Tarafların hasarın daha önceki veya daha sonraki aşamada geçmesini tercih etmeleri durumunda bu durumu satış sözleşmelerinde belirtmeleri ve bu seçimin malların ziya olma ya da zarara uğrama riskini de göz önünde tutmaları gerekmektedir⁸⁴.

Tarafların varma yerindeki ilgili noktayı da satış sözleşmesinde mümkün olduğunca açık bir şekilde belirlemelerinde fayda bulunmaktadır. Zira satıcının varma yerindeki bu noktaya kadar taşıma sözleşmesi yapması ve taşıma masraflarını da üstlenmesi gerekmektedir⁸⁵. Satıcı mutad olarak veya alıcının talebi üzerine masrafları kendine ait olmak üzere kararlaştırılan taşıma için gereken olağan taşıma belgesini veya belgelerini alıcıya sağlamalıdır. Bu taşıma belgesi sözleşme konusu malları kapsamalı ve yükleme için kararlaştırılan süre içerisinde bir tarih içermelidir. Taşıma belgesi aynı zamanda alıcıya varma yerinde malları taşıyıcıdan talep etme hakkı ile malların taşınması sırasında bu belgeyi bir sonraki alıcıya devrederek veya taşıyıcıya bildirimde bulunarak satma hakkı tanımalıdır. Taşıma belgesinin devredilebilir şekilde birden çok asıl olarak düzenlenmesi halinde asıl belgeler tam takım olarak alıcıya sunulmalıdır (CPT A6)⁸⁶.

Satıcı taşıma sözleşmesi uyarınca belirlenen varma yerinde malların boşaltılmasına ilişkin masraf yaparsa, aksi taraflarca kararlaştırılmadığı sürece bu masrafların alıcı tarafından tazminini isteyemez⁸⁷. CPT teriminde satıcının malların ihracat işlemlerini yerine getirmesi gerekir. Ancak satıcının malların ithalat veya üçüncü ülkelerden transit geçiş için

80 Incoterms® 2020 (n 34), CPT, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 41.

81 Incoterms® 2020 (n 34) 167.

82 ibid 180.

83 Incoterms® 2020 (n 34), CPT, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 41.

84 ibid 42.

85 ibid.

86 ibid 156.

87 Incoterms® 2020 (n 34), CPT, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 42.

gümrük işlemlerini tamamlaması, ithalat harçlarının ödenmesi veya ithalat için gereken gümrük işlemlerinin yerine getirilmesine ilişkin herhangi bir yükümlülüğü yoktur⁸⁸.

4. CIP (Carriage and Insurance Paid to – Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak)

Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak terimi satıcının malları alıcıya kendisi tarafından sözleşme yapılan taşıyıcıya tevdi ederek veya zaten bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik ederek teslim etmesini ve hasarı geçirmesini ifade eder. Satıcı bunu kullanılan taşıma aracına uygun olan bir şekilde ve yerde malların zilyetliğini taşıyıcıya geçirebilir de gerçekleştirebilir⁸⁹. Satıcı bunu yaparken teslim edilmesi için gerekli kontrol işlemlerine ait masrafları da ödemelidir (CIP A8)⁹⁰.

Mallar alıcıya bu şekilde teslim edildikten sonra satıcı, malların varma yerine hasar ve ziya olmadan ulaşacağı konusunda garanti vermez. Bunun nedeni mallar taşıyıcıya tevdi edilerek alıcıya teslim edildiğinde hasarın satıcıdan alıcıya geçmesidir. Ancak her durumda satıcı malların kararlaştırılan varma yerine taşınması için gerekli taşıma sözleşmesini yapmalıdır⁹¹. CIP teslim şeklinde malların teslim edildiği yer veya nokta risklerin transferi bakımından, malların varma yeri ise satıcının bu noktaya kadar taşıma sözleşmesi yapmayı taahhüt etmesi bakımından önemlidir⁹².

Satıcı ayrıca alıcının mallara ilişkin hasar ve ziya riskine karşılık teslim noktasından asgari olarak varma noktasına kadar sigorta sözleşmesi yapmalıdır. Bu durum varma ülkesi tarafından sigorta teminatının yerel olarak satın alınmasının talep edildiği hallerde bazı zorluklara neden olabilir. Böyle bir durumda tarafın CPT terimini tercih etmeleri önerilmektedir. Ayrıca alıcı, CIP Incoterms 2020 kuralı uyarınca satıcının, Enstitü Kargo Klozlarının⁹³ (C) klozlarının daha sınırlı kapsamından ziyade, Enstitü Kargo Klozlarının (A) klozlarında veya benzer klozlarda öngörülen geniş kapsamda bir sigorta temin etmesi gerektiğini unutmamalıdır. Ancak yine de tarafların daha düşük bir teminat limiti kararlaştırmaları mümkündür⁹⁴. Zira Incoterms® 2010 kurallarında hem CIF hem de CIP teriminin A3 maddesi uyarınca satıcıya masrafları kendisine ait

88 ibid 42-43.

89 Incoterms® 2020 (n 34), CIP, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 51.

90 Incoterms® 2019 (n 34), 167.

91 Incoterms® 2020 (n 34), CIP, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 51.

92 ibid 52.

93 Enstitü kargo hükümleri, Londra Sigortacıları Enstitüsü ve Amerikan Deniz Sigortacıları Enstitüsü de dâhil olmak üzere birçok uluslararası deniz sigortası kuruluşu tarafından gönüllü olarak standart şartlar olarak kabul edilen kargo sigortası poliçeleri için oluşturulan şartlardır. Bu hükümler, malların taşınması sırasında hasar veya kayıp olması durumunda kargodaki hangi öğelerin kapsanacağını belirtmektedir. Enstitü kargo hükümleri, yükten konteynere, kullanılan nakliye türüne kadar her şeyi kapsayabilir. A, B ve C grupları olmak üzere üç temel enstitü kargo madde grupları vardır. Bu hükümler malların asıl bulunduğu yerden nihai varış yerine gönderilirken oluşabilecek rizikolara karşı bir sigorta aracı olarak geliştirilmiştir. Enstitü Kargo A maddesi, en geniş sigorta kapsamı olarak kabul edilir ve bu nedenle en yüksek primin ödendiği riziko gruplarıdır. Enstitü Kargo B maddesi daha kısıtlayıcı bir kapsam olarak kabul edilir ve daha az prim ödemeyi gerektirir. Enstitü Kargo C maddesi ise en kısıtlayıcı kapsam olarak kabul edilir ve genelde en düşük primin ödendiği gruptur. Tabi bununla orantılı olarak kargonun riziko kapsamı da daralmaktadır. <<https://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.a.1982/doc.html>> Erişim Tarihi 5 October 2020; Bu konuda ayrıca bkz. Erdem, *Milletlerarası Ticaret Hukuku* (n 20) 61.

94 Incoterms® 2020 (n 34), Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 52.

olmak üzere, asgari olarak Enstitü Kargo Klozlarının C klozunda veya benzer klozlarda yer alan kapsamda bir yük sigortası temin etme borcu yükliyordu⁹⁵.

Aksi kararlaştırılmadıkça satıcı masrafları kendine ait olmak üzere Enstitü Kargo Kuralları'nın A klozlarında veya kullanılan taşıma aracına uygun benzer maddelerde öngörülen kapsamda bir yük sigortası yaptırmalıdır. Sözleşme güvenilir bir sigorta şirketi ile yapılmalı ve alıcının veya mallara ilişkin sigortalanabilir bir menfaati olan diğer kişilerin doğrudan sigortacıya başvurabilmesine olanak tanınmalıdır. Sigorta kapsamı asgari olarak satış sözleşmesinde belirtilen satım bedelinin %10 fazlasıyla temin edilmeli ve satış sözleşmesinde yer alan para cinsinden kararlaştırılmalıdır. Sigorta malların teslim noktasından varma noktasına kadar taşınmasını kapsamalıdır. Satıcı alıcıya sigorta poliçesini ya da sigorta şahadetnamesini veya sigortanın neleri kapsadığını gösteren tüm belgeleri sunmalıdır (CIP A5)⁹⁶.

Tarafların hem teslim hem de varma yerlerini ve hatta noktalarını net bir şekilde belirlemeleri önemlidir. Şayet taraflar belirli bir yer netleştirmemişlerse kural olarak hasar malların yalnızca satıcı tarafından seçilen ve alıcının üzerinde hiçbir kontrolünün olmadığı bir noktada ilk taşıyıcıya teslim edilmesiyle geçer. Tarafların hasarın daha önceki veya daha sonraki bir aşamada geçmesini tercih etmeleri halinde bunu satış sözleşmelerinde belirtmeleri ve bu seçimin malların ziya olma ya da zarara uğrama hallerinde doğuracağı sonuçları da dikkate almaları gerekmektedir⁹⁷.

Tarafların varma yerindeki ilgili noktayı da satış sözleşmesine çok net bir şekilde belirtmeleri menfaatlerine olacaktır. Zira satıcının bu noktaya kadar taşıma ve sigorta sözleşmesi yapması gerekir. Taşıma ve sigorta masrafları bu noktaya kadar satıcıya aittir. Satıcı taşıma sözleşmesi uyarınca belirlenen varma yerinde malların boşaltılmasına ilişkin masraf yaparsa aksi taraflarca kararlaştırılmadıkça bu masraflar satıcının üstünde kalır, alıcı tarafından tazminini isteyemez⁹⁸.

CIP terimi uygulandığı ölçüde satıcının malların ihracat işlemlerini tamamlaması gerekir. Bununla birlikte satıcı malların ithalat veya üçüncü ülkelerden transit geçiş için gümrüklenmesi, ithalat harçlarının ödenmesi veya ithalat için gereken gümrük işlemlerinden sorumlu değildir⁹⁹.

5. DAP (Delivered at Place – Belirlenen Yerde Teslim)

Belirlenen yerde teslim terimi satıcının malları alıcıya belirlenen varma yerinde veya taraflarca kararlaştırılmamışsa belirli varma yerindeki noktada gelen taşıma

95 Incoterms® 2020 (n 34) Incoterms® 2020'ye Giriş, 15.

96 Incoterms® 2020 (n 34) 152.

97 Incoterms® 2020 (n 34), CIP, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 52.

98 ibid 52-53.

99 ibid 53.

aracında boşaltılmaya hazır şekilde malları alıcının tasarrufuna bırakıldığında teslim edilmiş olduğu ve bu andan itibaren hasarın satıcıdan alıcıya geçtiği teslim şeklidir. Satıcı malların belirlenen varma yerine veya belirlenen varma yerinde kararlaştırılan noktaya getirilmesine ilişkin tüm hasar ve ziyayı üstlenir. Mallara ilişkin hasar ve ziya teslim/ varma noktasında alıcıya geçer. Dolayısıyla bu teslim şeklinde teslim yeri ile varma yeri aynı yerdir¹⁰⁰. Söz konusu teslim/ varma yerine kadar yapılan masraflar satıcıya, teslim/ varma yerinden sonra yapılan masraflar ise alıcıya aittir¹⁰¹. Satıcı, malların belirlenen teslim/ varma noktasına taşınmasını ayarlamalı ve bunun için ek iç taşımalar yapılması gerekiyorsa bunları da sağlamalıdır (DAP A4)¹⁰². Satıcı ayrıca malların teslim edilmesi için gereken kontrol işlemlerine ait masrafları ödemelidir (DAP A8)¹⁰³. Aksi takdirde satıcı yükümlülüklerini ihlal etmiş olur ve oluşabilecek her türlü zarardan alıcıya karşı sorumlu olur. Satıcı, malları taşıma aracından boşaltmak zorunda değildir. Ancak yine de boşaltma için masraf yaparsa bu masrafları alıcıya rücu edemez¹⁰⁴.

Satıcı bu teslim şeklinde malların ihracat işlemlerini yerine getirmekle sorumludur. Ancak satıcının malların ithalat veya teslim sonrası üçüncü ülkelerden transit geçiş için gümrüklenmesi, ithalat harçlarının ödenmesi veya ithalat için gereken gümrük işlemlerinin yerine getirilmesine ilişkin herhangi bir yükümlülüğü yoktur. Alıcı ithalat için gerekli işlemleri yerine getirmezse mallar varma noktasındaki bir liman veya terminalde tutulacaktır. Böyle bir yerde iken zararın meydana gelmesi durumunda ise bu zarardan alıcı sorumlu olacaktır¹⁰⁵.

6. DPU (Delivered at Place Unloaded – Belirlenen Yerde Boşaltılmış Olarak Teslim)

Belirlenen yerde boşaltılmış olarak teslim terimi satıcının malları alıcıya sözleşmede belirlenen varma yerinde, böyle bir yer belirlenmemişse belirlenen varma yerindeki ilgili noktada, taşıma aracından boşaltıldıktan sonra malların alıcının tasarrufuna bırakıldığında teslim ederek bu aşamadan sonra hasar ve zıyanın satıcıdan alıcıya geçtiği teslim şeklidir¹⁰⁶.

100 Incoterms® 2020 (n 34), DAP, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 63.

101 ibid 64.

102 ibid 149.

103 ibid 168.

104 Incoterms® 2020 (n 34), DAP, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 64.

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

106 Incoterms® 2020 (n 34), DPU, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 73.

Satıcı malların belirlenen varma yerine getirilmesine ve boşaltılmasına ilişkin tüm hasarı üstlendiği için bu teslim şeklinde varma yerine teslim ile varış aynı anlama gelmektedir. DPU kuralı satıcının malları varma yerinde boşaltmasını gerektiren tek Incoterms® kuralıdır. Taraflar boşaltma masraflarını satıcıya yüklenmek istemiyorlarsa bu durumda yukarıda bahsedilen DAP teslim şeklini kullanmalıdır¹⁰⁷.

Mallara ilişkin hasar ve ziya teslim/ varma noktasında alıcıya geçmektedir. Teslim/ varma noktasından önce yapılan masraflar satıcıya ve söz konusu noktadan sonra yapılan masraflar ise alıcıya aittir. Satıcı malların belirlenen teslim/ varma noktasına taşınmasını ayarlamalı ve bunun için ek iç taşımalar yapılması gerekiyorsa bunları da sağlamalıdır. Aksi takdirde satıcı yükümlülüklerini ihlal etmiş olur ve oluşabilecek her türlü zarardan alıcıya karşı sorumlu olur¹⁰⁸. Satıcı ayrıca malların teslim edilmesi için gereken kontrol işlemlerin ait masrafları ödemelidir (DPU A8)¹⁰⁹.

Satıcı bu teslim şeklinde malların ihracat işlemlerini yerine getirmekle sorumludur. Ancak satıcının malların ithalat veya teslim sonrası üçüncü ülkelerden transit geçiş için gümrüklenmesi, ithalat harçlarının ödenmesi veya ithalat için gereken gümrük işlemlerinin yerine getirilmesine ilişkin herhangi bir yükümlülüğü yoktur. Alıcı ithalat için gerekli işlemleri yerine getirmezse mallar varma noktasındaki bir liman veya terminalde tutulacaktır. Böyle bir yerde iken zararın meydana gelmesi durumunda ise bu zarardan alıcı sorumlu olacaktır. Satıcının ithalat işlemlerinden sorumlu olması kararlaştırılacaksa bu durumda uygulanması gereken teslim şekli DDP olmalıdır¹¹⁰.

7. DDP (Delivered Duty Paid – Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim)

Gümrük resmi ödenmiş olarak teslim terimi satıcının malları alıcıya kararlaştırılan varma yerinde veya böyle bir yer kararlaştırılmamışsa belirlenen varma yerindeki ilgili noktada ithalat için gümrüklenmiş halde gelen taşıma aracında boşaltmaya hazır şekilde malların alıcının tasarrufuna bırakıldığında teslim edilmesi olarak tanımlanabilir. Satıcı malların belirlenen varma yerine veya belirlenen varma yerinde kararlaştırılan noktaya getirilmesine ilişkin tüm hasarı üstlenir. Dolayısıyla bu Incoterms® kuralında da varma yeri ile teslim yeri aynı anlama gelmektedir¹¹¹.

Teslimin varma yerinde gerçekleşmesini ve ithalat harçları ve ilgili vergilerin satıcı tarafından ödenmesini öngören DDP terimi satıcıya en fazla sorumluluk yükleyen bir taşıma şekli olduğu için Incoterms® 2020 kurallarında bu konuda “satıcılar için azami sorumluluk” başlıklı uyarı notu düşülmüştür¹¹².

¹⁰⁷ ibid.

¹⁰⁸ ibid 74.

¹⁰⁹ Incoterms® 2020 (n 34) 168.

¹¹⁰ Incoterms® 2020 (n 34), DPU, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 74.

¹¹¹ Incoterms® 2020 (n 34), DDP, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 83.

¹¹² ibid 84.

Mallara ilişkin hasar ve ziya teslim/ varma noktasında alıcıya geçmektedir. Söz konusu teslim/ varma noktası önce yapılan ithalat için gerekli gümrük işlemlerine ilişkin masraflar da dâhil olmak üzere tüm masraflar satıcıya, söz konusu noktadan sonra yapılan ithalat masrafları hariç diğer masraflar ise alıcıya aittir. Satıcı malların belirlenen teslim/ varma noktasına taşınmasını ayarlamalı ve bunun için ek iç taşımalar yapılması gerekiyorsa bunları da sağlamalıdır. Satıcı ayrıca malların teslim edilmesi için gereken kontrol işlemlerinin ait masrafları ödemelidir. Aksi takdirde satıcı yükümlülüklerini ihlal etmiş olur ve oluşabilecek her türlü zarardan alıcıya karşı sorumlu olur. Satıcı malları taşıma aracından boşaltmak zorunda değildir. Ancak yine de boşaltma için masraf yaparsa aksi taraflarca kararlaştırılmadıkça bu masrafları alıcıya rücu edemez¹¹³.

DDP teslim şeklinde satıcının malları ihracat ve ithalat için gerekli tüm gümrük işlemlerini harçlarını ödemesi gerekir. Satıcı ithalat gümrük işlemlerini yapamıyor veya yapmak istemiyorsa bu durumda DAP veya DPU teslim şekillerinden birini tercih etmelidir. Bu durumda masrafların paylaşımına ilişkin A9 hükmü uyarınca bazı vergisel yükümlülükler doğabilir ve bu vergisel yükümlülükler alıcı tarafından ödenmeyebilir (DDP A9)¹¹⁴.

B. Deniz ve İçsu Taşımalarına Özgü Terimler

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

Gemi doğrultusunda teslim satıcının malları alıcı tarafından belirlenen sevkıyat limanında alıcıya geminin yanında (bir rıhtımda veya bir mavnada) teslim etmesini veya zaten bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik ederek teslim etmesi anlamına gelir. Mallara ilişkin hasar ve ziya mallar gemi doğrultusunda bırakıldıkları zaman alıcıya geçer ve alıcı bu andan itibaren bütün masrafları üstlenir¹¹⁵. Alıcı satıcıya taşımaya ilişkin gerekli bilgileri, geminin adını, yükleme noktasını ve teslim tarihine ilişkin gerekli ihbarları süresinde yapmazsa, alıcı tarafından tayin edilen gemi süresinde limana yanaşmazsa, malları almazsa veya süresinden önce yük almayı durdurursa alıcı malların sözleşme konusu mallar olduğu açıkça belirtilerek kararlaştırılan tarihten itibaren, kararlaştırılan bir süre yoksa teslim için kararlaştırılan sürenin sonundan itibaren mallara ilişkin tüm hasar ve ziyayı üstlendiği gibi (FAS B3)¹¹⁶. tüm bu gecikme ve malların alınmamasından kaynaklanan masrafları da öder (FAS B9)¹¹⁷.

¹¹³ ibid.

¹¹⁴ ibid.

¹¹⁵ Incoterms® 2020 (n 34), FAS, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 93.

¹¹⁶ ibid 146.

¹¹⁷ Ibid 177.

Tarafların belirlenen yükleme limanında malların rıhtım veya mavnadan gemiye yükleneceği yükleme noktasını kesin bir şekilde netleştirmeleri gerekmektedir. Zira bu noktaya kadar oluşacak hasar ve ziya masrafları satıcıya aittir ve bu masraflar limandan limana değişiklik gösterecektir¹¹⁸. Alıcı tarafından belirli bir yükleme noktası gösterilmemişse satıcı belirlenen yükleme limanında kendi amacına en uygun düşen noktayı seçebilir (FAS A2)¹¹⁹. Satıcı, malların teslim edilmesi için gereken kontrol işlemlerine ait masrafları ödemeli (FAS A8)¹²⁰ ve malların teslim edildiğine dair belgeleri alıcıya sağlamalıdır (FAS A6)¹²¹.

Taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça alıcı malların belirlenen yükleme limanından taşınması için masrafları kendisine ait olmak üzere taşıma sözleşmesi yapmalıdır (FAS B4)¹²².

FAS teslim şeklinde satıcı malların ihracat işlemlerini tamamlamakla sorumludur. Ancak satıcının malların ithalat veya üçüncü ülkelerden transit geçiş için gümrük işlemlerini yerine getirmesi, ithalat harçlarını ödemesi veya ithalat ülkesindeki gümrük işlemlerini yerine getirmesine ilişkin herhangi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır. İthalat için gereken gümrük işlemlerini yerine getirmek alıcının yükümlülüğündedir¹²³.

2. FOB (Free On Board - Gemide Masrafsız)

Gemide masrafsız teslim şeklinde satıcının malları alıcıya belirlenen yükleme limanında alıcı tarafından tayin edilen gemide veya zaten bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik ederek teslim etme ifade edilmektedir¹²⁴. Alıcı tarafından belirli bir yükleme noktası gösterilmemişse satıcı belirlenen yükleme limanında kendi amacına uygun düşen noktayı seçebilir (FOB A2)¹²⁵. Satıcı, malların teslim edildiği ana kadar o mallara ilişkin hasar ve ziyayı üstlenir (FOB A3)¹²⁶. Mallar gemide bulunduğu anda mallara ilişkin hasar ve ziya satıcıdan alıcıya geçer. Bu andan itibaren alıcı bütün masrafları üstlenir (FOB B3)¹²⁷. Alıcı satıcıya taşımaya ilişkin gerekli bilgileri, geminin adını, yükleme noktasını ve teslim tarihine ilişkin gerekli ihbarları süresinde yapmazsa, alıcı tarafından tayin edilen gemi süresinde limana yanaşmazsa, malları almazsa veya süresinden önce yük almayı durdurursa, alıcı, malların sözleşme konusu mallar olduğu açıkça belirtilerek kararlaştırılan tarihten itibaren, kararlaştırılan bir süre

118 Incoterms® 2020 (n 34), FAS, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 94.

119 Incoterms® 2020 (n 34) 96.

120 ibid 168.

121 ibid 157.

122 ibid 151.

123 Incoterms® 2020 (n 34), FAS, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 94.

124 Incoterms® 2020 (n 34), FOB Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 103.

125 Incoterms® 2020 (n 34) 106.

126 ibid.

127 ibid 107.

yoksa teslim için kararlaştırılan sürenin sonundan itibaren mallara ilişkin tüm hasar ve ziyayı üstlendiği gibi tüm bu gecikme ve malların alınmamasından kaynaklanan masrafları da öder (FOB B9)¹²⁸.

Satıcı, malların teslim edilmesi için gereken kontrol işlemlerine ait masrafları ödemeli (FOB A8)¹²⁹ ve malların teslim edildiğine dair belgeleri alıcıya sağlamalıdır (FOB A6)¹³⁰. Taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça alıcı malların belirlenen yükleme limanından taşınması için masrafları kendisine ait olmak üzere taşıma sözleşmesi yapmalıdır (FOB B4)¹³¹.

FOB teslim şeklinde satıcı malları ihracat işlemlerini yerine getirmekle yükümlüdür. Ancak satıcının malların ithalat veya üçüncü ülkelerden transit geçiş için gümrük işlemlerini yerine getirmesi, ithalat harçlarını ödemesi veya ithalat ülkesindeki gümrük işlemlerini yerine getirmesine ilişkin herhangi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır (FOB A7)¹³². İthalat için gerekli gümrük işlemlerini yerine getirmek alıcının yükümlülüğündedir (FOB B7)¹³³.

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

Masraflar ve navlun teslim şekli satıcının malları alıcıya gemide veya zaten bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik ederek teslim edilmesini ifade eder. Mallara ilişkin hasar ve ziya mallar gemiye yüklendiğinde alıcıya geçer. Böylece satıcı varma yerine hasarsız ve eksiksiz ulaşım ulaşmadığına bakılmaksızın mallar gemiye yüklendiğinde teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olur. CFR teslim şekli uyarınca satıcının alıcıya karşı sigorta sözleşmesi yapma yükümlülüğü yoktur. Ancak alıcının sigorta sözleşmesi yapmasında kendisi için fayda vardır¹³⁴.

Satıcı malların teslim edilmesi için gereken kontrol işlemlerine ait masrafları ödemeli (CFR A8)¹³⁵ ve malların teslim edildiğine dair alıcıya ayrıca ihbarda bulunmalıdır (CFR A10)¹³⁶.

Satıcı, mallar alıcıya teslim edilene kadar hasar ve ziyayı üstlenir. Hasar malların yükleme limanında gemiye yüklenmesiyle veya zaten bu şekilde teslim edilmiş malların tedarik edilmesiyle satıcıdan alıcıya geçer. Ancak satıcı malların kararlaştırılan varma yerine taşınması için gerekli taşıma sözleşmesini yapmalıdır.

128 ibid 111.

129 ibid 168.

130 ibid 157.

131 ibid 151.

132 ibid 108.

133 ibid 109.

134 Incoterms® 2020 (n 34), CFR, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 113.

135 Incoterms® 2020 (n 34) 169.

136 ibid 180.

Taşıma sözleşmesi masrafları satıcıya ait olmak üzere olağan koşullarda yapılmalı ve satılan tür malların taşınması için genellikle kullanılan tipte bir gemide olağan bir rotada taşıma öngörmelidir. Satıcı taşımaya ilişkin her türlü güvenlik önlemlerini de almalıdır (CFR A4)¹³⁷.

Sözleşmelerde varma limanının her zaman belirtilmesi ne kadar önemliyse hasarın alıcıya geçtiği yer olan yükleme limanının da belirtilmesi o kadar önemlidir. Yükleme limanının alıcı açısından önem arz etmesi durumunda örneğin satıcının fiyata dâhil olan navlunun makul olup olmadığını öğrenmek istediği durumlarda tarafların sözleşmede yükleme limanını en açık bir şekilde belirlemeleri gerekmektedir. Tarafların varma limanındaki teslim noktasını da belirlemeleri önemlidir. Zira bu noktaya kadar oluşan masraflar satıcıya aittir. Taşımanın birden fazla taşıyıcı ile yerine getirilmesi de mümkündür. Böyle bir durumda taraflarca aksi kararlaştırılmadığı sürece kural olarak hasar ve ziya malların ilk taşıyıcıya teslim edilmesiyle satıcıdan alıcıya geçer. Bu durumda hasar ve ziyanın alıcıya ait olduğu süre uzar. Tarafların hasarın daha sonraki bir aşamada geçmesini tercih etmeleri halinde bunu satış sözleşmelerinde belirtmeleri gerekir¹³⁸. Satıcı taşıma sözleşmesi uyarınca varma limanında belirlenen noktada malların boşaltılmasına ilişkin masraf yaparsa aksi taraflarca kararlaştırılmadıkça bu masrafları alıcıya rücu edemez¹³⁹.

Satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere kararlaştırılan varma limanı için olağan taşıma belgesini alıcıya sağlamalıdır. Bu taşıma belgesi, sözleşme konusu malları kapsamalı, yükleme için kararlaştırılan süre içerisinde bir tarihi taşınmalı, alıcıya varma limanında malları taşıyıcıdan talep etme hakkı ile aksi kararlaştırılmadıkça malların taşınması sırasında bu belgeyi bir sonraki alıcıya devrederek veya taşıyıcıya bildirimde bulunarak satma hakkı tanınmalıdır. Bu taşıma belgesinin devredilebilir bir şekilde ve birden çok asıl olarak düzenlenmesi durumunda alıcıya asıl belgeler tam takım sunulmalıdır (CFR A6)¹⁴⁰.

CFR teslim şeklinde satıcı malların ihracat işlemlerini yerine getirmekle yükümlüdür (CFR A7)¹⁴¹. Ancak satıcının malların ithalat veya üçüncü ülkelerden transit geçiş için gümrüklenmesi, ithalat harçlarının ödenmesi veya ithalat için gereken gümrük işlemlerinin yerine getirilmesine ilişkin herhangi bir yükümlülüğü yoktur. İthalat için gereken gümrük işlemlerini tamamlamak alıcının yükümlülüğündedir (CFR B7)¹⁴².

137 ibid 116.

138 Incoterms® 2020 (n 34), CFR, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 114.

139 ibid 115.

140 Incoterms® 2020 (n 34), 157.

141 ibid 118.

142 ibid 119.

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

Masraflar, sigorta ve navlun teslim şekli satıcının malları alıcıya gemide veya zaten bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik ederek teslim edilmesini ifade eder. Mallara ilişkin hasar ve ziya mallar gemiye yüklendiğinde alıcıya geçer. Böylece satıcı malların varma yerine hasarsız ve eksiksiz ulaşmasına bakılmaksızın mallar gemiye yüklendiğinde teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olur¹⁴³. Satıcı malların teslim edilmesi için gereken kontrol işlemlerine ait masrafları ödemeli (CIF A8)¹⁴⁴ ve malların teslim edildiğine dair alıcıya ayrıca ihbarda bulunmalıdır (CIF A10)¹⁴⁵.

Satıcı malları teslim ettiği ana kadar o mallara ilişkin bütün ziya ve hasarı üstlenir. Hasar malların yükleme limanında gemiye yüklenmesiyle veya zaten bu şekilde teslim edilmiş malların tedarik edilmesiyle satıcıdan alıcıya geçer. Ancak satıcı malların kararlaştırılan varma yerine taşınması için gerekli taşıma sözleşmesini yapmalıdır¹⁴⁶. Taşıma sözleşmesi masrafları satıcıya ait olmak üzere olağan koşullarda yapılmalı ve satılan tür malların taşınması için genellikle kullanılan tipte bir gemide olağan bir rotada taşıma öngörmelidir. Satıcı taşımaya ilişkin her türlü güvenlik önlemlerini de almalıdır (CIF A4)¹⁴⁷.

Sözleşmelerde varma limanının her zaman belirtilmesi ne kadar önemliyse hasarın alıcıya geçtiği yer olan yükleme limanının da belirtilmesi o kadar önemlidir. Yükleme limanının alıcı açısından önem arz etmesi durumunda örneğin satıcının fiyata dâhil olan navlunun veya sigorta primlerinin makul olup olmadığını öğrenmek istediği durumlarda tarafların sözleşmede yükleme limanını en açık bir şekilde belirlemeleri gerekmektedir. Tarafların varma limanındaki teslim noktasını da belirlemelerinde fayda bulunmaktadır. Zira bu noktaya kadar oluşan masraflar satıcıya aittir. Taşımanın birden fazla taşıyıcı ile yerine getirilmesi de mümkündür. Böyle bir durumda taraflarca aksi kararlaştırılmadığı sürece kural olarak hasar ve ziya malların ilk taşıyıcıya teslim edilmesiyle satıcıdan alıcıya geçer. Bu durumda sadece hasar ve ziyanın alıcıya ait olduğu süre uzar. Tarafların hasarın daha sonraki bir aşamada geçmesini tercih etmeleri halinde, bunu satış sözleşmesinde belirtmeleri gerekir¹⁴⁸. Satıcı taşıma sözleşmesi uyarınca varma limanında belirlenen noktada malların boşaltılmasına ilişkin masraf yaparsa aksi taraflarca kararlaştırılmadıkça bu masrafları alıcıya rücu edemez¹⁴⁹.

Satıcı, ayrıca alıcının mallara ilişkin hasar ve ziya riskine karşı yükleme limanından asgari olarak varma limanına kadar sigorta sözleşmesi yapmalıdır. Bu durum varma

143 Incoterms® 2020 (n 34), CIF, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 123.

144 Incoterms® 2020 (n 34) 169.

145 ibid 181.

146 Incoterms® 2020 (n 34), CFR, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları, 124.

147 ibid 150.

148 Incoterms® 2020 (n 34), CFR, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları 124.

149 ibid 125.

ülkesi tarafından sigorta teminatının yerel olarak satın alınmasının talep edildiği hallerde bazı zorluklara neden olabilir. Bu durumda taraflar CFR terimini düşünmelidir. Ayrıca alıcı CIF Incoterms® 2020 kuralları uyarınca satıcının Enstitü Kargo Kuralları A klotzlarının¹⁵⁰ daha geniş kapsamından ziyade Enstitü Kargo Kurallarının C Klotzlarında¹⁵¹ veya benzer klotzlarda öngörülen sınırlı kapsamda bir sigorta temin etmesi gerektiğini unutmamalıdır. Ancak taraflar arzu ederlerse daha yüksek bir sigorta teminatı belirleyebilirler¹⁵². Sözleşme güvenilir bir sigorta şirketi ile yapılmalı ve alıcının veya mallara ilişkin sigortalananabilir bir menfaati olan diğer kişilerin doğrudan sigortacıya başvurabilmesine olanak tanınmalıdır. Sigorta kapsamı asgari olarak satış sözleşmesinde belirtilen bedelin %10 fazlasıyla temin edilmeli ve satış sözleşmesinde yer alan para cinsinden karşılaştırılmalıdır. Sigorta malların teslim noktasından varma noktasına kadar taşınmasını kapsamalıdır. Satıcı alıcıya sigorta poliçesini ya da sigorta şahadetnamesini veya sigortanın neleri kapsadığını gösteren tüm belgeleri sunmalıdır (CIF A5)¹⁵³.

Satıcı masrafları kendisine ait olmak üzere karşılaştırılan varma limanı için olağan taşıma belgesini alıcıya sağlamalıdır. Bu taşıma belgesi, sözleşme konusu malları kapsamalı, yükleme için karşılaştırılan süre içerisinde bir tarihi taşınmalı, alıcıya varma limanında malları taşıyıcıdan talep etme hakkı ile aksi karşılaştırılmadıkça malların taşınması sırasında bu belgeyi bir sonraki alıcıya devrederek veya taşıyıcıya bildirimde bulunarak satma hakkı tanınmalıdır. Bu taşıma belgesinin devredilebilir bir şekilde ve birden çok asıl olarak düzenlenmesi durumunda alıcıya asıl belgeler tam takım sunulmalıdır (CIF A6)¹⁵⁴.

CIF teslim şeklinde satıcı malların ihracat işlemlerini yerine getirmekle yükümlüdür (CIF A7)¹⁵⁵. Ancak satıcının, malların ithalat veya üçüncü ülkelerden transit geçiş için gümrüklenmesi, ithalat harçlarının ödenmesi veya ithalat için gereken gümrük işlemlerinin yerine getirilmesine ilişkin herhangi bir yükümlülüğü yoktur. İthalat için gereken gümrük işlemlerini tamamlamak alıcının yükümlülüğündedir (CIF B7)¹⁵⁶.

C. Sonuç

Incoterms® 2020'nin getirdiği değişiklikleri özellikle tarafların ticari olarak en uygun terimleri seçebilmelerini sağlamak için daha fazla netlik elde etmek ve bir önceki versiyonu olan Incoterms® 2010 versiyonundan bu yana uygulamada uluslararası

150 Enstitü Kargo Kuralları A Klotzları için bkz. <<https://www.tsb.org.tr/icc-a-09.aspx?pageID=588>> Erişim Tarihi 5 October 2020.

151 Enstitü Kargo Kuralları C Klotzları için bkz. <<https://www.tsb.org.tr/enstitu-yuk-klotzları-c.aspx?pageID=580>> Erişim Tarihi 5 October 2020.

152 Incoterms® 2020 (n 34), CFR, Kullanıcılar İçin Açıklama Notları 124-125.

153 Incoterms® 2020 (n 34), 128.

154 ibid.

155 ibid 130

156 ibid 131.

satım alanında ortaya çıkan bazı endişelere cevap vermek olarak özetleyebiliriz. Zira Incoterms® 2020 kurallarının hazırlanmasına neden olan en önemli unsur uygulamacıları satış sözleşmesine en uygun Incoterms® kuralına yönlendirmek ve bunu yaparken sunumun nasıl yapılabileceğine odaklanmaktır. Bu anlamda Incoterms® 2020 kurallarının giriş bölümünde doğru Incoterms®’in seçilmesi konusuna daha çok vurgu yapıldığını görüyoruz. Ayrıca satış sözleşmesi ve buna bağlı olan diğer tamamlayıcı sözleşmeler arasındaki sınırlar ile birbirleriyle olan ilişkileri konusunda daha net açıklamalar yapılmıştır. Incoterms® 2010’da yer alan Rehber Açıklamalar geliştirilerek bu sefer her bir “Incoterms® Kuralına dair Açıklama Notları” şeklinde sunulmuştur. Buna ek olarak Incoterms® kurallarının sırası değiştirilerek teslim (A2/ B2) ve risklerin transferi (A3/ B3) konusuna daha çok önem verildiği görülmektedir.

Tüm bu değişiklikler aslında şekli değişiklikler olmasına rağmen düzgün kullanıldığında uygulamacılara ciddi destek olacaktır. Ancak bunu yaparken her Incoterms® versiyonunda olduğu gibi Incoterms® 2020 kurallarının uygulanabilmesi için de alıcı ve satıcıların dikkat etmesi gereken noktalar bulunmaktadır. Öncelikle Incoterms® 2020’nin uygulanabilir olup olmadığını belirlemede fayda bulunmaktadır. Zira GAFTA, FOSFA gibi bazı standart form sözleşmeler içeriklerinde Incoterms®’in geçerli olmadığını açıkça belirtir.

Diğer taraftan özellikle teslimat yeri, nakliye yöntemleri ve öngörülen varış yeri ile ilgili olarak hangi Incoterm’in ticari düzenlemelerini en doğru şekilde yansıttığını dikkatlice düşünmek gerekir. MTO, çoğunlukla fiyat göstergeleri olarak sözleşmeye Incoterms® yerleştirmeye karşı tarafları uyarır. Bu nedenle çalışmamızda Incoterms® kurallarının neyi düzenleyip düzenlemediği konularına değinilmiş olup bunun önemi gösterilmeye çalışılmıştır.

Bununla birlikte seçilmiş Incoterm’in eski bir sürümünün seçilen Incoterm’in 2020 sürümüyle değiştirilmesinin tarafların ilgili hak ve yükümlülükleri üzerinde etkili olup olmayacağını belirlemek için 1 Ocak 2020’den önce mevcut karşı taraflarla yeni düzenlemelerin gözden geçirilmesinde fayda bulunmaktadır. Taraflar, Incoterms® 2020’yi gözden geçirmeden otomatik olarak sözleşmelerine dâhil etmekten kaçınmalıdır.

Satış sözleşmesinin içeriğine açık, net, herhangi bir şüpheye yer vermeyecek nitelikte terimler yazarak belirsizlik veya belirsizliğin giderilmesi de Incoterms® 2020 kurallarının uygulanmasında birçok sorunu bertaraf edecektir. Teslimatın nerede yapılacağı konusunda belirsizliklerin ortadan kaldırılması için örneğin CIP veya CPT Incoterms® 2020 teslim şekillerinde belirtilen yer, liman veya nokta varış ve teslimat yerini belirterek veya fiziksel olarak alıcıya ulaşmadan önce bir dizi aracı operatöre mal yüklemesine ilişkin detayları ekleyerek bunu sağlayabilirler. Aynı şekilde taraflar bir Incoterms® kuralı içindeki bazı temerrüt hükümlerini değiştirmek, ancak diğer standart

hükümleri elinde tutmak isterse veya taraflar güvenlik konusuna bir anlam yüklemek istiyorlarsa bu hususlara ilişkin hükümleri sözleşmelerinde açıkça belirtmeleri gerekir.

Tüm bu unsurlar yerine getirildiğinde Incoterms® 2020 kurallarının anlamı ve faydası olacak ve bu kurallar amacına uygun olarak günümüz uluslararası satım sözleşmelerine fayda sağlayacaktır.

Teşekkür: Makalemin yayımlanmasına izin verdikleri için Milletlerarası Ticaret Odası (MTO) ve MTO Türkiye Milli Komitesi'ne teşekkür ederim.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Acknowledgement: I would like to thanks to International Chamber of Commerce (ICC) and ICC Turkey National Committee for allowing the article to be published.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author has no conflict of interest to declare.

Grant Support: The author declared that this study has received no financial support.

Bibliyografya/Bibliography

- Akıncı Z, *Milletlerarası Tahkim*, (5th edn, Vedat 2020).
- Arkan S, *Ticari İşletme Hukuku*, (26th edn, Seçkin 2020).
- Aygül M, 'Milletlerarası Ticari Sözleşmelerde Lex Mercatoria'nın Uygulanması' (2004) 12 (3-4) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 45-85.
- Ayoğlu T, 'Some Reflections on the Sources of Lex Mercatoria' in Ahmet Cemil Yıldırım, Serhat Eskiöyük (eds), *Uluslararası Ticari Tahkim ve Yeni Lex Mercatoria*(XII Levha, 2014) 27-36.
- Ayoğlu T, *Uluslararası Ticari Sözleşmelere Uygulanan Genel Prensipler, Maddi Hükümler ve Ticari Adet - Teamüller Olarak Lex Mercatoria*, (Vedat 2011).
- Balkar S, '*Uluslararası Satım Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk ve Maddi Uluslararası Özel Hukuk Kuralları*' (2002) Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Basedow J, 'Die Incoterms® und der Container oder wie man kodifizierte Usancen reformiert' (1979) 43 *RabelsZ* 116-146.
- Bulletin d'Arbitrage CCI, 1999, s. 40-50.
- Bulletin d'Arbitrage CCI, 2/1999, s. 74-77.
- Dilshad S, *Das Risiko der Erteilung von Exportgenehmigungen nach den Incoterms®, verglichen mit demBGB*, Dissertation, Trier (1993).
- Doğan F, 'Incoterms® 2000' (2002) (Ömer Teoman'a 55. Yaş Günü Armağanı) 337- 369.
- Eisemann F/ Melis W, *Incoterms® 1980, Kommentar*, (1st edn, Wien 1980) Rn. 30.
- Eisemann F, *Die Incoterms® in Handel und Verkehr*, (1st edn, GOD –Verlag, Wien 1966).
- Ekşi N, *Uluslararası Ticaret Hukuku* (3rd edn, Beta 2019).
- Erdem B, 'Incoterms®'in Uluslararası Satımlarda Uygulanacak Hukuka Etkisi ve Hukuki Niteliği' (1990) 1-2 *MHB* 65 vd.

- Erdem HE, 'Incoterms® 2000' in Ercüment Erdem (edn), *Milletlerarası Ticaret Hukuku ile İlgili Makaleler* (Beta 2008).
- Erdem HE, 'Incoterms® 2010' (2010) 1 Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (Prof. Dr. Köksal Bayraktar'a Armağan), 219-237.
- Erdem HE, '*Milletlerarası Ticaret Hukuku*' (Vedat 2020).
- Erdem HE, Lex Mercatoria ve ICC Tahkimi, H. Ercüment ERDEM (edn), *Milletlerarası Ticaret Hukuku ile İlgili Makaleler*, (Beta 2008).
- Erdem HE, *Milletlerarası Ticaret Hukuku ile İlgili Makaleler 2007-2016*, (1st edn, On İki Levha 2017). Erdem HE, *SİF Satışlar - CIF Sales* (Beta 1999).
- Fouchard P, 'Les Usages, l'arbitre et le juge, à propos de quelques récents arrêts français, *Mélanges B. Goldman* (Litec 1982).
- Gabriel H, 'International Chamber of Commerce Incoterms® 2000: A Guide to Their Terms and Usage' (2001) 5, *Vindobona Journal of International Commercial Law & Arbitration* 41-73.
- Gaillard E, 'La Distinction des principes généraux du droit et des usages du commerce international, *Mélanges P. Bellet* (Litec 1991) 203-217.
- Glowik M and Smyczek S, *International Marketing Management: Strategies, Concepts and Cases in Europe* (Oldenbourg, 2011) 281.
- Goldman B, 'Frontières du Droit et Lex Mercatoria', (1964) 9 *Archives de Philosophie du Droit* 177-192.
- Goldman B, 'Nouvelles Réflexions sur la Lex Mercatoria', (1993), *Festschrift Pierre Lalive*, 241-255.
- Goldman B, 'The Applicable Law: General Principals of Law- Lex Mercatoria' in Julian Lew (edn), *Contemporary Problems in International Arbitration* (Springer .1986) 113-125.
- Goldman B, 'La Lex mercatoria dans les contrats et l'arbitrage internationaux: réalité et perspectives' (1979) 106 *Journal du Droit International*, 475-505.
- Hermann AH, *International Trade Terms, Standard Terms for Contracts for the International Sale of Goods* (Graham & Trotman/ Martinus Nijhoff London 1993,) XV.
- Horn VN, Heymann, *Handelsgesetzbuch*, Hrsg. (1st edn, 1990) § 346.
- <<https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-prepares-launch-Incoterms®-2020/>> Erişim Tarihi 30 September 2020.
- <<https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-prepares-launch-Incoterms®-2020/>> Erişim Tarihi 30 September 2020.
- <<https://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.a.1982/doc.html>> Erişim Tarihi 5 October 2020.
- <<https://www.tsb.org.tr/enstitu-yuk-klozlari-c.aspx?pageID=580>> Erişim Tarihi 5 October 2020.
- <<https://www.tsb.org.tr/icc-a-09.aspx?pageID=588>> Erişim Tarihi 5 October 2020.
- <<https://jsumundi.com/en/document/decision/en-the-ministry-of-defence-and-support-for-armed-forces-of-the-islamic-republic-of-iran-v-westinghouse-electric-corporation-award-on-preliminary-issues-wednesday-5th-june-1996>> (Erişim Tarihi 18 October 2020)
- Incoterms® 1990, (ICC Services Publications No. 460) 15.
- Incoterms® 2020 by the International Chamber of Commerce, İç ve Dış Ticarete İlişkin Ticari Terimlerin Kullanımı İçin ICC Kuralları, ICC Yayın No: 723 ET (2019) 3.
- Ülgen H, Helvacı M, Kaya A, Nomer EF, *Ticari İşletme Hukuku*, (6th edn, Vedat 2019) 333.

- Killian M, 'CISG and the Problem with Law Jurisdictions, *Journal of Transnational Law and Policy*' (2000-2001)10, 217-243.
- Kuyucu AS, *Incoterms® (Uluslararası Ticari Terimler)* (Filiz 2011).
- Lando O, 'The Law Applicable to the Merits of the Dispute' in Sarcevic (edn), *Essays on International Commercial Arbitration* (Graham & Trotman 1991) 129-159.
- Lando O, 'The Lex Mercatoria in International Commercial Arbitration' (1985) 34(4) *International and Comparative Law Quarterly*, 747-768.
- Le Masson D, 'Les Incoterms®' in Yves Derains et de Jacques Ghestin (eds), *La Convention de Vienne sur la vente Internationale et les Incoterms®*, Actes du Colloque des 1er 2 décembre 1989 (Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence 1990), 35-54.
- Lehr W, *Der Exportvertrag, Heymanns*, (1st edn, 1998) 110.
- Muhammetnazar İ, *Milletlerarası Ticarete Teslim Şekilleri: Incoterms® 2010 Kuralları* (Seçkin 2019) 37.
- Oğuz A, *Lex Mercatoria*, (1st edn, Yetkin Yayınları 2004).
- Osman F, *Les Principes généraux de la lex mercatoria, Contribution à l'étude d'un ordre juridique anatomial*, Collection Bibliographie de droit privé, (1st edn, LGDJ 1992).
- Özalp A, 'ICC Incoterms® 2010', (2012) 1(1), *UTTDER* (2012 Legal) 137-153.
- Özel S, *Milletlerarası Ticari Tahkimde Kanunlar İhtilafı Meseleleri*, (1st edn, Legal 2008) 144-150.
- Pamboukis C, 'The Concept and Function of Usages in the United Nations Convention on the International Sale of Goods, (2005-2006) 25 *Journal of Law & Commerce*, 107-131.
- Pazarıcı H, *Uluslararası Hukuk* (17th edn, Turhan 2019) 104 vd.
- Piltz B, 'Incoterms® 2000 – ein Praxisüberblick' (2000) *Juli Recht der Internationalen Wirtschaft* (RIW), 485-489.
- Ramberg J, *ICC Guide to Incoterms® 2000, 'Understanding and Practical Use'* (ICC Services Publications No.620 1999) 10.
- Ramberg J, *ICC Guide to Incoterms® 2010*, (ICC Services Publications No. 720 E 2011)
- Schmitthoff CM., *International Business Law: a New Law Merchant, Current Law and Social Problems* (1st edn, University of Toronto Press 1961) 129 vd.
- Schmitthoff CM., *The Unification of the Law of International Trade* (1st edn, Gothenburg School of Economics and Business Administration Publication 1964) 5-28.
- Schneider Hartmut, 'Incoterms® 1990' 1991 *RIW* 91-96.
- Sur M, *Uluslararası Hukukun Esasları* (13th edn, Beta 2019) 104 vd.
- Şanlı C, Esen E, Ataman-Figanmeşe İ, *Milletlerarası Özel Hukuk*, (8th edn, Beta 2020) 11.
- Şanlı C, *Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması ve Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları*, (7th Edn, Beta 2019) 6 vd.
- Şanlı C, *Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması ve Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları* (7th edn, Beta 2019) 5.
- Şanlı C, *Milletlerarası Ticari Tahkimde Esasa Uygulanacak Hukuk* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1986) 29.
- Toth O, *The Lex Mercatoria in Theory and Practice*, (Oxford 2017).

- Yargıtay 11 HD, 2974/7352, 15.06.2009. <www.kazanci.com>, Erişim Tarihi 5 October 2020.
- Yıldırım AC, ‘Solid, Liquid and Gas Forms of the New Lex Mercatoria: How do They Operate in Practice?’ in Ahmet Cemil Yıldırım, Serhat Eskiörük (eds), *Uluslararası Ticari Tahkim ve Yeni Lex Mercatoria*(XII Levha 2014) 5-27.
- Yılmaz M, Özken A, Şahin N, ‘Incoterms® 2000 ve 2010’un Mukayeseli Analizi ve Türkiye Uygulamalarındaki Eksiklikler’ (2011) 23(6) JOY<http://joy.yasar.edu.tr/makale/no23_vol6/6_mutlu.pdf>, Erişim Tarihi 5 September 2020.

