



Public and Private International Law Bulletin

ARAŞTIRMA MAKALESİ / RESEARCH ARTICLE

Uluslararası Satımda 2020 INCOTERMS® Kuralları ve Hasarın Geçışı

INCOTERMS® 2020 Rules on International Sales and Transfer of Risks

Yusuf Çalışkan*

Öz

Uluslararası ticaret hukukunun en temel kaynağı irade muhtariyeti bağlamında yapılan sözleşmelerdir. Bu nedenle, sözleşmelerde kullanılan terimlerin yorumlanması oldukça önemlidir. ICC, uluslararası ticarete teslim şekillerine ilişkin uygulamadan doğan yorum problemlerini gidermek amacıyla INCOTERMS® kurallarını yayınlamıştır. Bu kurallarla birlikte uluslararası ticarete kullanılan terimlerin farklı şekilde yorumlanması engellenmeye çalışılmıştır. ICC, uluslararası ticaretin gelişmesi, malların taşınmasında yeni ulaşım araçlarının kullanılması gibi farklı nedenlerden dolayı INCOTERMS® kurallarını sekiz kez revize etmiştir. Bu çalışmamızda, 1 Ocak 2020’de yürürlüğe giren, INCOTERMS® 2020 kuralları incelenmiştir. Özellikle ilk olarak INCOTERMS® 2020 kurallarına getirilen değişiklikler kısaca açıklanmıştır. Daha sonra ise, uluslararası satım sözleşmesinde taraflar açısından önem arz eden INCOTERMS® 2020 kurallarında hasarın geçışı konusuna ilişkin düzenlemeler incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler

INCOTERMS® 2020, Lex Mercatoria, Teslim, Masraflar, Hasarın Geçışı

Abstract

The most fundamental source of international commercial law is contracts made in the context of party autonomy. Therefore, it is essential to interpret the terms used in contracts. The International Chamber of Commerce (ICC) published what were called INCOTERMS® (International Commercial Terms) to resolve problems that could arise from different interpretations of terminology used in international trade. The ICC has revised the INCOTERMS® rules eight times for different reasons such as the development of international trade and the use of new means of transport in the transportation of goods. In this study, INCOTERMS® 2020 rules, which took effect on January 1, 2020, are examined; in particular, the new changes to the rules are briefly explained. Then, the regulations regarding transfer of risks in the INCOTERMS® 2020 rules, which are essential among the parties in the international sales agreements, are examined.

Keywords

INCOTERMS® 2020, Lex Mercatoria, Delivery, Costs, Transfer of risks

* Sorumlu Yazar: Yusuf Çalışkan (Prof. Dr.), İbn Haldun Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul, Türkiye. E-posta: ycaliska@gmail.com
ORCID: 0000-0003-1427-6334

Atıf: Çalışkan Y, "Uluslararası Satımda 2020 INCOTERMS® Kuralları ve Hasarın Geçışı" (2021) 41(1) PPIL 231.
<https://doi.org/10.26650/ppil.2021.41.1.925755>



Extended Summary

INCOTERMS® (International Commercial Terms) are three-letter commercial terms published by the International Chamber of Commerce (ICC); the aim of developing the terms and the rules guiding their use was to solve the interpretation problems arising from the application of delivery methods in international trade. In accordance with the freedom of contracts, which is one of the most basic principles accepted in international trade law, the parties to sales contracts have the right to arrange all the details they can agree between them. However, sometimes these detailed regulations can cause interpretation problems in practice. Because interpretation problems inevitably cause loss of time and money, the ICC created the INCOTERMS® to uniformly interpret the terms used in international trade.

INCOTERMS® are three-letter abbreviations for the obligations of parties. The INCOTERMS® rules constitute neither an international treaty national legislation, and thus, parties that want to apply the terms must expressly incorporate them into any contract for the sale of goods. Therefore, the legal status of INCOTERMS® is *lex mercatoria*, merchant-made law.

The ICC rules were first published in 1936 and have been revised eight times, in 1958, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010, and finally in 2020, for different reasons such as the development of international trade and the use of new means of transport in the transportation of goods. The 2020 rules, entered into force on January 1, 2020, are examined here.

Knowing the scope of INCOTERMS® 2020 rules and using them in sales contracts accordingly is beneficial in determining sales prices and who pays additional costs as well as for solving possible disputes between parties. In fact, the parties to international sales contracts have agreed on the delivery of goods, the sharing of costs, the obligations regarding documents, and the transfer of risks by referring to one of the delivery methods included in the INCOTERMS® 2020 rules.

The INCOTERMS® 2020 rules introduced significant changes. In particular, unlike in the previous rules, the internal order changed within each rule, and priority was given to issues of delivery and transfer of risks. Moreover, the term Delivered at Terminal was changed to DPU (Delivered at Place Unloaded) because a destination could be any place and not only a “terminal.” In addition, the cost provisions in the INCOTERMS® 2020 rules are regulated under articles A9/B9, unlike in earlier rules, and are now more detailed to include all costs.

Regarding risk, parties in sales contract have the freedom to determine the time and place of any transfers of risk, and incorporating INCOTERMS® rules ensures that those provisions on risk transfer apply in their contracts. As in previous rules, the

INCOTERMS® 2020 rules present the responsibilities of the buyer and seller under a total of ten articles divided into two columns: The seller's items are presented in column A and the buyer's are in column B. This is called a mirror system, and in INCOTERMS® 2020, risk transfer is stipulated in columns A3 for the seller and B3 for the buyer. For this study, after INCOTERMS® 2020 is summarized, the regulations regarding the transfer of risk under each term are evaluated. It is worthwhile to note that in a lawsuit related to international sales law, if the sales contract incorporates INCOTERMS® 2020, any provisions for a given trade term regarding the transfer of risk apply to any such terms that are specified in the contract.

For example, CIF is used for sea or inland waterway shipments and obliges a seller to arrange for both transportation and insurance to port of destination and then to deliver the goods on board the ship arranged by the seller. Under this term, the seller must arrange the transportation and pay the freight costs to the port of destination, but the seller will have fulfilled all delivery obligations when the goods have been loaded onto a vessel; the risk of loss or damage passes to the buyer once the goods are onboard.

DPU, in contrast, applies irrespective of the mode of transport selected. Under DPU, the seller must unload the goods from the arriving means of transport and must then deliver them by placing them at the disposal of the buyer at the agreed point, if any, at the named place of destination or by procuring the goods so delivered. That is, under DPU, the seller is responsible for all risks involved in bringing the goods to and unloading them at the named place of destination.

It is important for the parties in a sales contract to carefully examine each term regarding the transfer of risks in order to prevent possible problems that may arise. In this context, the rules related to delivery and to risk transfer should be evaluated together, and delivery locations should be determined meticulously.

Uluslararası Satımda 2020 INCOTERMS® Kuralları ve Hasarın Geçışı

Giriş

INCOTERMS® kuralları (*International Commercial Terms*), uluslararası ticarete teslim şekillerine ilişkin uygulamadan doğan yorum problemlerini gidermek amacıyla ICC tarafından yayınlanan üç harfli ticari terimlere ilişkin kurallardır. Uluslararası ticaret hukukunda kabul edilen en temel ilkelerden biri olan irade muhtariyeti gereği, taraflar aralarındaki satım sözleşmelerini diledikleri şekilde ve üzerinde anlaşmış oldukları konularda tüm detayları ile düzenleme hakkına sahiptir. Fakat bazen bu detaylı düzenlemeler, uygulamada yorum problemlerine sebep olabilmektedir. Özellikle, sözleşme taraflarının farklı hukuk sistemlerini benimseyen ülkelerden olması durumunda bu problemler artabilmektedir. Yorum problemleri ister istemez zaman ve para kaybına sebep olacağından, uluslararası ticarete kullanılan terimlerin yeknesak yorumlanması amacıyla ICC tarafından INCOTERMS® adı verilen kurallar oluşturulmuştur¹. Dolayısıyla, bu kurullarla uluslararası ticarete kullanılan terimlerin farklı şekilde yorumlanması engellenmeye çalışılmıştır.

ICC, INCOTERMS® kuralları hakkındaki çalışmalarına 1920'lerin başlarında başlamış ve ICC'nin Milli Komitelerinin de yardımıyla, FOB, FAS, FOT, FOR, Free Delivered CIF ve C&F olarak 6 terimli ilk kurullar 1923 yılında yayınlanmıştır. Ancak bu kurulların genişletilerek uluslararası ticarete en sık kullanılan terimlerin yeknesaklaştırılması ve alıcı ve satıcının hak ve borçlarının düzenlendiği INCOTERMS® olarak yayınlanması 1936 yılında olmuştur². Dolayısıyla, 1936 yılında ilk defa yayınlanan INCOTERMS® kuralları, yayınlandığı zaman itibariyle uygulamadaki yorum problemlerini gidermiş ve uyuşmazlıkların çözümünde önemli katkı yapmıştır.

ICC, uluslararası ticaretin gelişmesi, malların taşınmasında yeni ulaşım araçlarının kullanılması gibi farklı nedenlerden dolayı INCOTERMS® kurallarını 1958, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 ve son olarak 2020 yılında revize etmiştir³. İlk olarak 1936 yılında yayınlanan ve günümüze kadar 8 kez revize edilen bu kurulların son hali INCOTERMS® 2020 kuralları olup, bu kurullar 1 Ocak 2020 tarihinde yürürlüğe

- 1 Ercüment Erdem, *Milletlerarası Ticaret Hukuku İle İlgili Makaleler* (Beta 2008) 226-227; Aslıhan Sevinç Kuyucu, *INCOTERMS® (Uluslararası Ticari Terimler)* (2011) 12; Lucia Paliu-Popa, 'Development of the International Trade in Terms of INCOTERMS 2010 Rules' (2012) 18(1) *Annals of "Dunarea de Jos" University of Galati Fascicle I. Economics and Applied Informatics* 100; Ömer Özkan, 'INCOTERMS 2010 ile Getirilen Yenilikler' (2012) 31 *Akademik Bakış Dergisi* 4; Yusuf Çalışkan, *Uluslararası Satım Hukukunda Kanunlar İhtilafı Meseleleri* (Beta 2014) 215. Bu çalışmamızda, INCOTERMS® 2020 kuralları kapsamında hasarın itikali açısından değerlendirildiğinden, yeri geldiğinde kitapta yer alan bölümler aynen alınmış ve güncellemeler yapılmıştır.
- 2 Oğuz Caner, 'INCOTERMS 2010 (ICC RULES FOR THE USE OF DOMESTIC AND INTERNATIONAL TRADE AND INTERNATIONAL TRADE TERMS)' (2012) 11(22)(2) *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 226-227.
- 3 Roberto Bergami, 'INCOTERMS® 2010: Comments on the New Revision of Delivery Terms' (2011) 15 *Vindobona Journal of International Commercial Law & Arbitration*, 157, 158; Tunay Köksal, *Uluslararası Ticaret Hukuku* (2012) 92-93.

girmiştir⁴. Burada belirtilmesi gerekli bir husus ise, her on yılda bir INCOTERMS® kurallarının revize ediliyor olmasının tamamen bir tesadüf eseri olmasıdır⁵. Yoksa her on yılda bir değil, uluslararası ticarete meydana gelen değişiklikler çerçevesinde bu kurallar değişikliğe uğramıştır. Aşağıda ilk önce bu kuralların kapsamı ve hukuki niteliği açıklandıktan sonra, INCOTERMS® 2020 kurallarının getirdiği yenilikler hakkında bilgi verilecektir. Daha sonra ise, uluslararası satım sözleşmelerinde tarafların sıklıkla kullandıkları INCOTERMS® kurallarında yer alan hasarın geçişi meselesi ayrıntılı olarak incelenecektir.

I. INCOTERMS® Kurallarının Kapsamı ve Hukuki Niteliği

INCOTERMS® 2020 kurallarının kapsamını bilmek ve ona göre satım sözleşmelerinde kullanmak taraflar arasında çıkması muhtemel uyumsuzlukların çözümünde yarar sağlayacağı gibi, satım bedelinin tespitinde ve ek masrafların kim tarafından ödeneceğinin belirlenmesinde de önemli rol oynayacaktır. Özellikle satım bedelinin belirlenmesinde önemli etkisi olan INCOTERMS® kurallarının yanlış kullanılması, elde edilmesi düşünülen kardan yoksun kalmaya ve hatta zarara uğramaya sebebiyet verebilecektir⁶. Dolayısıyla, INCOTERMS® kurallarını seçerken tarafların mutlak surette seçtikleri INCOTERMS®'ün satıcı ve alıcı açısından hangi hak ve yükümlülükleri getirdiğini dikkatlice okumaları ve değerlendirmeleri gerekmektedir. Uygulamaya baktığımızda, özellikle küçük ölçekli uluslararası ticaret yapan Türk firmalarının detaylı bir uluslararası satım sözleşmesi yapmaktan ziyade, gönderilen proforma faturalarda belirtilen INCOTERMS® kuralları çerçevesinde işlem yaptıkları görülmektedir. Bu durumda, taraflar arasında satım sözleşmesinden doğan bir uyumsuzluk çıktığında, INCOTERMS® kurallarının kapsamı dışında kalan mevzuların çözümünde bir takım problemler çıkabilmektedir. Dolayısıyla, INCOTERMS® 2020 kurallarında yer alan ve üç harften oluşan bir ticari terimi kullanmak isteyen taraflar, mutlaka bu terimin kapsamını ve özellikle satıcı ve alıcıya yüklediği borçları ve hakları bilmek durumundadırlar.

Uluslararası satım sözleşmesi tarafları, sözleşmede INCOTERMS®'te düzenlenen teslim şekillerinden birine atıf yapmak ile malların teslimi, masrafların paylaşımı, belgelere ilişkin yükümlülükler ve hasarın geçişi konusunda anlaşmış bulunmaktadır⁷. Zira bu konular, INCOTERMS® kurallarında detaylı bir şekilde düzenlenmiştir. Bu konular dışında ayrıca, Kontrol-Ambalajlama-İşaretlemeyle ilişkin

4 ICC, INCOTERMS® 2010, ICC Rules for the use of domestic and international trade terms, (ICC, INCOTERMS® 2010) ICC Publication No. 715 E. Kuralların Türkçesi Prof. Dr. H. Ercüment Erdem tarafından çevrilmiştir. Bkz: ICC, Milletlerarası Ticaret Odası, INCOTERMS® 2010, iç ve dış ticarete ilişkin ticari terimlerin kullanımı için ICC Kuralları, ICC Yayın No. 715. Bergami (n 3) 157; Jonas Malfliet, 'INCOTERMS 2010 and the mode of transport: how to choose the right term' <http://hdl.handle.net/1854/LU-1212622>, s. 164 Erişim Tarihi 20.04.2021.

5 Jan Ramberg, 'INCOTERMS® 2010' (2010-2011) 29 Penn St. Int'L. Rev. 415, 415.

6 Carole Murray, David Holloway, Daren Timson-Hunt, *Schmitthoff Export Trade: The Law and Practice of International Trade* (11th edn, 2011) 11; Caner (n 2) 224; Palıu-Popa (n 1) 105; Malfliet (n 4) 177.

7 Erdem (n 1) 228-230.

hususlar, malların muayenesi, bilgi sağlama yardımı ve ilgili masraflar gibi hususlar da INCOTERMS® kurallarında hüküm altına alınmıştır⁸.

Malların teslimi hususu, INCOTERMS® 2020 kurallarında yer alan her bir terimde düzenlenmiş olup, malın nerede teslim edileceğine ilişkin hükümler yer almaktadır⁹. Örneğin, işyerinde teslim olarak ifade edilen EXW terimi, seçilen taşıma türü ne olursa olsun, birden çok taşıma türünün söz konusu olması durumunda kullanılabilmekte ve A2 hükmünde belirtildiği üzere, satıcı malları belirtilen teslim yerinde, eğer üzerinde anlaşılacak belirli bir nokta varsa o noktada, herhangi bir taşıma aracına yüklenmemiş olarak, alıcının tasarrufuna bırakmak durumundadır. Bir başka örnek olarak FOB terimine (Gemide Masrafsız) baktığımızda, bu terim sadece deniz veya iç su taşımacılığında kullanılmaktadır. Bu terimin A2 hükmünde, satıcı malları ya yükleme limanında, eğer varsa, alıcı tarafından gösterilen yükleme noktasında, alıcı tarafından seçilen gemide veya zaten bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik ederek teslim etmelidir. En çok kullanılan ticari terimlerden biri olan CIF terimine (Masraflar, Sigorta ve Navlun) baktığımızda, bu terim sadece deniz veya iç su taşımacılığında kullanılmalıdır. Bu terimin A2 hükmünde, satıcı malları ya gemide veya zaten bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik ederek teslim etmelidir. Her iki halde de, satıcı malları kararlaştırılan tarihte veya kararlaştırılan süre içerisinde ve ilgili limanda mutad olduğu şekilde teslim etmelidir.

Masrafların paylaşımı, INCOTERMS® kurallarında düzenlenmiş önemli konulardan biridir. Bu konu ile, satıcının hangi aşamaya kadar ne tür masrafları üstlendiği ve hangi aşamadan sonra masrafların alıcı tarafından ödendiği ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir¹⁰. Örneğin EXW teriminde, satıcı alıcıya malların teslim edildiği ana kadar mallara ilişkin bütün masrafları üstlenmektedir (EXW-A9). Alıcı ise, mallar teslim edildiği andan itibaren bu mallarla ilişkili bütün masrafları ödemelidir. Ayrıca B9 hükmünde, alıcının, mallar tasarrufuna bırakıldığı halde malları teslim almamasından veya satıcıya ihbar yapması gerektiği durumlarda, gerekli ihbarı yapmamasından doğan bütün ek masrafları, malların sözleşmeye konu olan mallar olduklarını belirtecek şekilde açıkça ferdileştirilmiş olmaları şartıyla ödeme yapmak zorunda olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca, uygulandığı ölçüde, ihracat için ödenmesi gereken bütün resimleri, vergileri ve diğer harçları ve diğer masrafları alıcı ödemelidir (EXW-B9).

Masrafların paylaşımı konusunda da malların teslimi konusunda verdiğimiz gibi uygulama en çok kullanılan FOB ve CIF terimleri örnek olarak verilir, bu iki terim arasındaki önemli farklılıklar vurgulanacaktır. FOB teriminde, satıcı, malların teslim edildiği ana kadar mallara ilişkin bütün masrafları ve uygulandığı ölçüde, ihracat için gerekli gümrükleme işlemlerine ilişkin masrafları ve ihracat için ödenmesi gereken

8 Caner (n 2) 231-232; Kuyucu (n 1) 23.

9 ICC, INCOTERMS® 2020, s. 11; Erdem (n 1) 228.

10 ICC, INCOTERMS® 2020, s. 11; Paliu-Popa (n 1) 104; Erdem (n 1) 230.

bütün resimleri, vergileri ve diğer harçları ödemelidir¹¹. Alıcının bu konudaki en önemli yükümlülüğü ise, malların sözleşmeye konu olan mallar olduklarını belirtecek şekilde açıkça ferdileştirilmiş olmaları şartıyla, kendisi tarafından tayin edilen gemi zamanında gelmezse bu durumdan kaynaklanan ek masrafları ödemesidir. CIF teriminde ise satıcı, malların teslim edildiği ana kadar mallara ilişkin masraflardan sorumludur. Bunun yanında, FOB teriminden farklı olarak, malların gemiye yüklenmesi ile taşıma sözleşmesi uyarınca malların kararlaştırılan boşaltma limanında boşaltılmasına ilişkin satıcıya ait olacağı kararlaştırılan masraflar da dahil olmak üzere navlun, sigorta masrafları ve uygulandığı ölçüde, ihracat için gerekli gümrükleme işlemlerine ilişkin masrafları ve ihracat için ödenmesi gereken bütün resimleri, vergileri, ve diğer harçları ve taşıma sözleşmesi uyarınca malların herhangi bir ülkeden geçişine ilişkin olarak satıcıya ait olacağı kararlaştırılan masrafları ödemelidir¹².

Yukarıdaki örnek terimlerden anlaşılacağı üzere, INCOTERMS® kuralları içerisinde yer alan ticari terimlerin her birinde, alıcının ve satıcının ödemekle yükümlü oldukları masraflar değişmektedir. Dolayısıyla, satım sözleşmesi tarafları satım fiyatının belirlenmesinde hangi teslim türünün seçildiğine dikkat etmelidirler. Ticari terimleri seçerken masrafların paylaşımı hususunda alıcı ve satıcının yükümlülüklerinin göz ardı edilmesi, ekonomik anlamda önemli riskleri barındırmakta, tarafları zarara sokabilmektedir¹³. Bu bağlamda, yukarıda da ifade ettiğimiz üzere, tarafların mutlaka, INCOTERMS® kurallarında yer alan üç harften oluşan bir ticari terimi seçerken iyi bir değerlendirme yapması gerekmektedir.

Belgelere ilişkin yükümlülükler INCOTERMS® kurallarında düzenlenmiştir¹⁴. Uluslararası satım sözleşmesinde taraflar arasında çıkması muhtemel bir uyuşmazlığın çözümünde tarafların düzenlemiş oldukları belgelerin rolü önemlidir. Ayrıca, akreditif gibi, uluslararası ticarete en çok kullanılan bir ödeme türünün taraflarca seçilmiş olması ve bu ödeme türünün işleyişinde belgelerin rolü düşünülecek olursa, belgelere ilişkin yükümlülüklerin INCOTERMS® kurallarıyla getirilmiş olması önemlidir. Alıcı ve satıcının teslim türüne göre değişen belgeleri düzenleme ve karşı tarafa gönderme yükümlülükleri bulunmaktadır. Özellikle başta teslim belgesi olmak üzere, taşıma belgesi, sigorta poliçesi gibi belgeleri düzenleme ve teslim etmeye ilişkin yükümlülükler teslim şekillerinin özelliklerine göre INCOTERMS® kurallarında yer almaktadır. Örneğin, CIF teriminde, satıcı, alıcıya sigorta poliçesini veya sigorta teminatına ilişkin diğer bir kanıtı vermelidir hükmü yer almaktadır (CIF-A5). FOB teslim şeklinde, sigorta zorunluluğu olmadığından, sigorta poliçesinin verileceğine ilişkin bir düzenleme yer almamakla birlikte, diğer birçok terimde olduğu gibi teslim belgesine ilişkin hüküm INCOTERMS® kurallarında FOB teslim şeklinde

¹¹ ICC, INCOTERMS® 2020, s 110-111.

¹² ICC, INCOTERMS® 2020, s 126-127.

¹³ Caner (n 2) 224.

¹⁴ Paliu-Popa (n 1) 104.

düzenlenmiştir. Buna göre, satıcı masrafları kendisine ait olmak üzere, malların teslim edildiğine ilişkin olağan teslim kanıtını alıcıya verir. Eğer, bu teslim kanıtı bir taşıma belgesi değilse, satıcı, alıcının talebi üzerine hasar ve masrafları alıcıya ait olmak üzere, bir taşıma belgesi sağlamasında alıcıya yardımcı bulunmalıdır (FOB-A6).

Hasarın geçişi konusu INCOTERMS® kurallarında her bir terim için ayrı olarak düzenlenmiştir. Dolayısıyla, seçilecek terimde hasarın hangi ana kadar satıcıya ait olduğu hangi anda alıcıya geçeceğinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Hasarın geçişi konusu, bu çalışmanın temel konusu olduğundan, aşağıda ayrı bir başlıkta tüm terimler açısından incelenecektir.

INCOTERMS® Kurallarının neleri düzenlemediği ve dolayısıyla kapsamadığının bilinmesi bir gerekliliktir. Zira uluslararası satım sözleşmesi tarafları, nelerin düzenlenmediğini bildikleri durumlarda, yapacakları satım sözleşmelerine söz konusu düzenlenmeyen hususlarda hüküm koyabilirler¹⁵. Diğer bir ifade ile INCOTERMS® kurallarının düzenlemediği hususlar hakkında, taraflar çıkması muhtemel bir uyuşmazlık durumunda, çözümün ne olacağına ilişkin hükümleri irade muhtariyeti ilkesi gereğince sözleşmelerine derç edebilirler. INCOTERMS® kurallarında düzenlenmeyen konular şunlardır¹⁶:

- Ödeme ve Ödeme yöntemleri,
- Uyuşmazlıkların çözüm yöntemleri,
- Mülkiyetin geçişi,
- Fikri mülkiyet haklarına ilişkin sorunlar,
- Taşıma sözleşmesi,
- Sigorta sözleşmesi,
- Sözleşmenin ifası ile ilgili önemli konular,
- Sözleşmenin esasına uygulanacak hukuk sorunu.

Bu konulardan burada özellikle üzerinde durulması gerekenler, taşıma ve sigorta sözleşmeleri ile sözleşmenin ifası ile ilişkili hususlardır. Özellikle ticari terimler taşıma sözleşmeleriyle karıştırılabilmektedir. Taşıma sözleşmelerinin kimin tarafından yapılıp, taşıma bedelinin kime ait olacağı INCOTERMS® kurallarında belirtilmiş olmakla birlikte, taşıma sözleşmesinin ne şekilde yapılacağı düzenlenmemiştir. INCOTERMS® kuralları satım sözleşmesi için geçerli olan kurallardır. Sigorta sözleşmesi meselesine gelinecek olursa, CIF ve CIP terimlerinde sigorta hususunda düzenlemeler bulunmakla birlikte, diğer terimlerde sigorta konusunun belirtilmediğini vurgulamak gerekir. Sözleşmenin ifası ile ilgili önemli konular ise, teslim edilen mallara ilişkin ayıba ve

15 H. Ercüment Erdem, 'INCOTERMS 2010, (INCOTERMS®2010)' (2010) Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof. Dr. Köksal Bayraktar'a Armağan, 221.

16 Nuray Ekşi, *Milletlerarası Ticaret Hukuku* (Beta 2019) 185; Detaylı bilgi için bkz. Erdem (n 1) 231-233; Caner (n 2) 232-233; Bergami (n 3) 162-163.

zapta karşı tekeffül sorumluluğu ve cezai şartlara ilişkin hususların INCOTERMS® kurallarında düzenlenmediğidir.

Uluslararası ticarete kullanılan terimlerin her ülkede farklı yorumlanmasının sakıncalarını önlemek amacıyla yeknesak kurallar olarak ICC tarafından yayımlanan INCOTERMS® kuralları *lex mercatoria* olarak kabul edilmektedir¹⁷. INCOTERMS® kuralları, uluslararası satımlarda alıcı ile satıcının hak ve yükümlülüklerini düzenleyen maddi hukuk normları olup, taraflar aralarındaki sözleşmeye bu kuralları derç ederek, bu kuralları sözleşmenin hükmü, bir parçası haline getirmektedirler¹⁸. INCOTERMS® kurallarının seçimi, milli mahkemeler tarafından bir hukuk seçimi olarak nitelendirilmemektedir.¹⁹ Dolayısıyla, INCOTERMS®'lerde yer alan maddi hukuk hükümleri sözleşmenin bir parçası, sözleşme hükmü olarak uygulanır. Taraflar, aralarındaki satım sözleşmesinde INCOTERMS® 2020'ye atıf yaparak, INCOTERMS® kurallarının kapsamı içerisinde yer alan hususlarda karşılaşılabilecekleri riskleri bertaraf etmiş olacaklardır.

INCOTERMS® kurallarının doğru kullanılması uluslararası satım sözleşmesinin tarafları açısından önem arz etmektedir. Yukarıda da ifade edildiği üzere, INCOTERMS® kurallarında yanlış bir terim tercihi, satım sözleşmesinden beklenen karın elde edilmemesine yol açabileceği gibi, hukuki uyumsuzlukların doğmasına da sebep olacaktır²⁰. Özellikle, hangi yıla ait INCOTERMS® kuralı kullanılmak isteniliyorsa o kuralın belirtilmesinde fayda vardır. Eğer satım sözleşmesi tarafları, sözleşmelerine INCOTERMS® 2020 kurallarını uygulamak istiyorlarsa, bunu mutlaka kullanmak istedikleri terim, terim kapsamında malların teslim edileceği yer ve INCOTERMS® 2020 ibaresini sözleşmeye yazmalıdırlar. Eğer böyle açık bir atıf yer almaz ise, eski Türk Ticaret Kanununda yer aldığı gibi, bazı ülke kanunlarında yer alan CIF, FOB gibi terimlerden INCOTERMS® kuralları mı yoksa iç hukuk kurallarının mı anlaşılacağı sorunu gündeme gelebilir. Bunun yanında özellikle, uluslararası ticaret ile uğraşan kişilerin, INCOTERMS® kurallarına atıf yaparken hangi tarihli INCOTERMS® kurallarını uygulamak istediklerine ilişkin yorum problemleri de ortaya çıkabilecektir. Bu yorum problemlerinin meydana gelmesini bertaraf etmek amacıyla tarafların, uygulamak istedikleri ticari terimi ve INCOTERMS® kurallarının hangi versiyonunu seçtiklerini (INCOTERMS® 2010, INCOTERMS® 2020 gibi) açıkça belirtmeleri kendi menfaatlerine olacaktır²¹.

17 Tolga Ayoğlu, Uluslararası Ticari Sözleşmelere Uygulanan Genel Prensipler, Maddi Hükümler ve Ticari Adet-Teamüller Olarak *Lex Mercatoria* (2011) 323; Musa Aygül, 'Milletlerarası Ticari Sözleşmelerde *Lex Mercatoria*'nın Uygulanması' (2004) 12(3-4) 45, 68. Farklı görüş ve INCOTERMS® kurallarının hukuki niteliğine ilişkin diğer görüşler için bkz: Hüseyin Akif Karaca, *Milletlerarası Özek Hukukta INCOTERMS* (Onikilevha 2020) 44-47; Kuyucu (n 1) 14-19.

18 Bahadır Erdem, 'INCOTERM'in Uluslararası Satımlarda Uygulanacak Hukuka Etkisi ve Hukuki Niteliği' (1990) 10(1-2) MHB 70; Ekşi (n 16) 182-183.

19 *Lex Mercatoria* kurallarının milli mahkemeler ve hakemler tarafından farklı uygulandığına ilişkin açıklamalar birinci bölümde detaylı olarak açıklanmıştır.

20 Murray, Holloway, Timson-Hunt (n 6) 10; Malfliet (n 4) 164.

21 Kuyucu (n 1) 22.

Önemle belirtmek gerekir ki, INCOTERMS® 2010 kurallarının yürürlüğe girmesiyle, INCOTERMS®'ler ilk defa “kurallar” olarak kabul edilmiştir. Dolayısıyla, ICC, uzun yıllardan beri terimler olarak ifade edilen INCOTERMS® lerin, “kurallar” olduğunu belirterek, INCOTERMS® 2010'a etkin bir rol tanımıştır.²² Ayrıca, UNCITRAL gibi uluslararası satım hukukuna ilişkin önemli çalışmaları olan uluslararası kuruluşlar, INCOTERMS® 2010 kurallarının uygulanması yönünde tavsiyelerde bulunup, bu kuralların uluslararası satım sözleşmesinde uygulanmasını tavsiye etmektedirler.²³

II. INCOTERMS® 2020 Kurallarının Getirdiği Değişiklikler

1 Ocak 2020 tarihinde yürürlüğe giren INCOTERMS® 2020 kuralları ile INCOTERMS®'lere önemli yenilikler getirilmiştir. Bu yenilikler maddeler halinde aşağıda belirtilmiştir:

- Giriş bölümü genişletilmiş ve her bir INCOTERMS® kuralı için açıklayıcı not getirilmiştir. Ayrıca, INCOTERMS® 2020 kurallarında, önceki INCOTERMS® kuralları gibi, alıcının ve satıcının sorumlulukları, sağ ve sol sütunlarda, satıcının A, alıcının de B sütunda olmak üzere toplam on madde şeklinde kaleme alınmıştır. Ancak, önceki INCOTERMS® kurallarından farklı olarak, maddeler arasında sıralama değiştirilmiş ve teslim ile hasarın geçişi konularına madde sıralamalarında öncelik tanınmıştır²⁴.
- INCOTERMS® 2010 kurallarında taşıma türleri dikkate alınarak yapılan terimlerin sınıflandırılmasındaki değişiklik INCOTERM 2020 kurallarında da aynen kabul edilmiştir. Bu bağlamda, INCOTERMS® 2020 kurallarında, teslim şekilleri, tüm taşıma yöntemlerini kapsayan teslim şekillerinden oluşan EXW, FAC, CPT, CIP, DAP, DPU ve DDP bir grubu, deniz ve iç su yolu ile taşıma yapılan teslim şekilleri olan FAS, FOB, CFR ve CIF ise diğer grubu oluşturmakta olup 11 INCOTERMS® kuralı yer almaktadır. Ancak 2020 INCOTERMS® kurallarında önceki INCOTERMS® kurallarından farklı olarak, yatay sunum olarak, kuralların son bölümünde 11 kural arasındaki farklılıkların görülmesi amacıyla madde madde kurallar tekrar belirtilmiştir.
- DAT kuralı INCOTERMS® 2020 kurallarında DPU (Delivered at Place Unloaded) olarak değiştirilmiştir²⁵. DAT kuralında satıcının malları belirlenen varma yerinde veya limanında belirlenen terminalde gelen taşıma aracından boşaltılmış bir şekilde alıcının tasarrufuna bırakmakla malları teslim edeceği ifade edilmekteydi. Yeni getirilen DPU kuralında ise, varma yeri sadece terminal değil, herhangi bir yer olabilir. Ancak bu durumda, varma yeri olarak bir terminal belirlenmemiş ise, satıcının malları boşaltabileceği bir yeri belirlemiş olması yararına olacaktır.
- INCOTERMS® 2020 kurallarında ayrıca, INCOTERM 2010 kurallarından farklı olarak, DAP kuralı DAT (yeni haliye DPU) kuralından önce düzenlenmiştir²⁶. DAP kuralında,

22 Bergami (n 3) 159-160.

23 Report of the Commission on the work of its 45 th Session (A/67/17/), 2012, Para. 141-144. http://www.uncitral.org/uncitral/en/other_organizations_texts.html Erişim Tarihi 20.04.2021.

24 ICC, INCOTERMS® 2020, s 12.

25 ICC, INCOTERMS® 2020, s 16.

26 ICC, INCOTERMS® 2020, s 16.

satıcının malları belirlenen varma yerine gelen taşıma aracından boşaltmadan alıcının tasarrufuna bırakmakla teslim yükümlülüğünü yerine getirdiği düzenlenmiştir. DPU kuralında ise, satıcı malları belirlenen yerde, araçtan indirmekle yükümlüdür.

- FCA (Taşıyıcıya Masrafsız Teslim) kurallarının deniz yoluyla taşınan mal satımlarında uygulanmasında genellikle satıcı veya alıcı yükleme konşimentosu (on board bill of lading) istemektedir. Ancak, FCA kuralına göre, gemiye mallar yüklenilmeden önce, teslim gerçekleşmektedir. Zira bu kurala göre, satıcı malları taşıyıcıya ya da alıcının tayin ettiği kişiye belirlenen yerde teslim etme yükümlülüğü altındadır. Yeni kuralların A6 ve B6 maddeleri bu konuda önemli bir seçenek sunmaktadır. Buna göre, alıcı ve satıcının, alıcının taşıyıcıya talimat vererek malların yüklenilmesinden sonra satıcı için yükleme konşimentosu düzenleyebileceğini kararlaştırabilecekleri kaleme alınmıştır²⁷.
- INCOTERMS® 2020 kurallarında masraflara ilişkin hükümler, diğer INCOTERMS® kurallarından farklı olarak A9/B9 maddelerinde düzenlenmiş olup ayrıca tüm masrafları içerecek şekilde kaleme alındığından daha uzun olmuştur²⁸. Satıcı ve alıcı açısından tüm masraflara ilişkin hükümlere bir maddede yer verilmiş olması, uluslararası ticari riskleri bertaraf etmeye yöneliktir.
- CIF (Masraflar, Sigorta, Navlun) ve CIP (Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak) kurallarında, satıcıya minimum seviyede sigorta yapma yükümlülüğü getirilmiştir. INCOTERMS® 2010 kurallarına göre, satıcı, alıcının yolculuk sırasında mallara ilişkin hasar riskine karşı bir sigorta sözleşmesi yapar. Satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere, asgari olarak Enstitü Kargo Kuralları'nın (LMA/IUA) C klotunda veya benzeri klotlarda yer alan kapsamda bir yük sigortası temin etmelidir. Uzun tartışmalar sonrasında, CIF ve CIP INCOTERMS® 2020 kurallarında farklı asgari koşullarda sigorta yaptırma yükümlülüğü getirilmiştir²⁹. Buna göre, CIF kurallarında, Enstitü Kargo Kuralları'nın C klotunda yer alan kapsamda bir yük sigortası yaptırma yükümlülüğü aynen devam etmekle birlikte, taraflar daha geniş kapsam konusunda anlaşabilirler. CIP kuralında ise, satıcının Enstitü Kargo Kuralları'nın A klotunda veya benzeri klotlarda yer alan kapsamda bir yük sigortası temin etmesi zorunluluğu getirilmiştir. Ancak taraflar daha düşük seviyede sigorta ettirme konusunda anlaşabilirler.
- FCA, DAP, DPU ve DDP INCOTERMS® 2020 kurallarında, satıcı veya alıcının kendi ulaşım araçlarıyla taşımayı gerçekleştirebileceklerine ilişkin açık düzenleme getirilmiştir³⁰.
- Malların dolaşımının güvenli bir şekilde sağlanması amacıyla, INCOTERMS® 2010 kuralları ilk defa, A2, B2, A10, B10 hükümleriyle, alıcı ve satıcıya güvenlikle ilgili gümrük işlemlerinin yerine getirilmesi amacıyla, gözetim zincirine ilişkin bilgi sağlama borcu, gerekli belgeleri almada yardım veya ilgili belgeleri bizzat alma yükümlülüğü getirmiştir. INCOTERM 2020 kurallarında ise, her kuralın A4 ve A7 maddelerinde, açıkça güvenlikle ilgili olarak taşıma yükümlülüklerine ilişkin düzenlemeler getirilmiştir³¹.

27 ICC, INCOTERMS® 2020, s 14.

28 ICC, INCOTERMS® 2020, s 14.

29 ICC, INCOTERMS® 2020, s 15.

30 ICC, INCOTERMS® 2020, s 15.

31 ICC, INCOTERMS® 2020, s 11

III. INCOTERMS® Kuralları ve Hasarın Geçişi

Taraflar hasarın geçişi anını ve yerini belirlemede irade muhtariyetine sahiptirler. Uygulamada taraflar özellikle INCOTERMS® kurallarını aralarında yapmış oldukları satım sözleşmelerinde seçerek INCOTERMS® kurallarında yer alan hasarın geçişi konusundaki hükümlerin sözleşmelerine uygulanmasını sağlamaktadırlar. INCOTERMS® 2020 kurallarında, önceki INCOTERMS® kuralları gibi alıcının ve satıcının sorumlulukları sağ ve sol sütunlarda, satıcının A, alıcının ki de B sütununda olmak üzere toplam on madde şeklinde, düzenleme yer almaktadır. Bu sistem ayna sistemi (*mirror system*) olarak adlandırılmaktadır³². Hasarın geçişi konusu satıcı için A3, alıcı için ise B3 maddelerinde hüküm altına alınmıştır. Bu nedenle, aşağıda INCOTERMS® 2020 kurallarında yer alan terimler, kısaca özetlendikten sonra her terimde yer alan hasarın geçişine ilişkin düzenlemeler incelenecektir. Dolayısıyla, uluslararası satım hukukuna ilişkin bir davada, eğer INCOTERMS® kurallarına satım sözleşmesinde atıf yapılmış ise, hasarın geçişi konusunda, hangi terim sözleşmede belirtilmişse, o ticari terime ilişkin kurallarda yer alan hükümlerin uygulanması gerekmektedir.

A. EXW (İşyerinde Teslim)

Bu kural, satıcının malları kendi mahallinde veya ismen belirlenmiş başka bir yerde (örneğin fabrikada, depoda) alıcının tasarrufuna bırakarak kendine ait yükümlülüğü yerine getirdiği bir teslim şeklini ifade eder. Satıcı malları hiçbir araca yüklemeyen ve taşımaya ilişkin hiçbir masraf yapmadan alıcının teslim alabileceği şekilde malları ayırarak belirlenen yer ve zamanda hazır tutmakla yükümlüdür. Ayrıca, satıcının malların ihracatı için gümrükleme işlemlerini yerine getirmek zorunluluğu bulunmamaktadır. Dolayısıyla, diğer INCOTERMS®'ler ile karşılaştırıldığında, satıcıya en az yükümlülük getiren EXW terimidir³³. Bu terim, seçilen taşıma türü ne olursa olsun, hatta birden çok taşıma türünün söz konusu olması halinde dahi, uygulanabilir. Uygulamaya bakıldığında özellikle, ihracat işlemlerinde satıcının sorumluluğunun bulunmamasından dolayı, bu terim iç ticarete uygulanırken, FCA terimi uluslararası ticarete daha yaygın olarak kullanılmaktadır³⁴.

Bu terimin INCOTERMS® 2020 kurallarında yer alan hasarın geçişine ilişkin A3 ve B3 maddeleri birlikte incelendiğinde, kural olarak, mallar belirtilen teslim yerinde, eğer üzerinde anlaşılan belirli bir nokta varsa o noktada, herhangi bir taşıma aracına yüklenmemiş olarak, alıcının tasarrufuna bırakıldığı andan itibaren, hasarın alıcıya geçtiği görülmektedir³⁵. Diğer bir ifadeyle, alıcı, malların teslim edildikleri tarihten itibaren, mallara ilişkin tüm ziya ve hasarı üstlenmektedir. Satıcının hasardan

32 Bergami (n 3) 163-164; Kuyucu (n 1) 35; Ayoğlu (n 17) 319.

33 Özkan (n 1) 7; Malfliet (n 4) 164; Kuyucu (n 1) 54.

34 ICC, INCOTERMS® 2010, s 15; Erdem (n 1) 237.

35 Kuyucu (n 1) 60.

sorumluluğu, malların teslim edilmesi anına kadardır. Fakat belirtmek gerekir ki, satıcının paketleme gibi bir takım yükümlüklerini yerine getirmemesinden ya da eksik getirmesinden doğan hasardan sorumluluk satıcının üzerindedir³⁶. Alıcı, kararlaştırılmış bir süre içerisinde teslimatın yapılacağı günü veya belirlenen yerdeki teslim noktasını belirleme hakkı kendisine ait olduğunda, bu konuda satıcıya yeteri kadar önceden ihbarda bulunmalıdır. Eğer, alıcı bu ihbarı göndermezse, kararlaştırılan tarihten veya kararlaştırılan sürenin sona erme tarihinden itibaren, malların sözleşmeye konu olan mallar olduklarını belirtecek şekilde açıkça ferdileştirilmiş olmaları şartıyla mallara ilişkin tüm ziya ve hasarı üstlenir³⁷.

B. FCA (Taşıcıya Masrafsız Teslim)

Bu kural, satıcının malları, satıcının işyerinde veya belirlenen başka bir yerde, alıcı tarafından tespit edilen taşıcıya veya başka bir kişiye teslim edilmesi ve gümrük çıkış işlemlerinin de satıcı tarafından yapılacağı ve ihracat işlemlerine ilişkin gümrük masraflarının da satıcının üzerinde olduğu teslim şeklini ifade eder. Bu kural, her türlü taşıma şeklinde uygulanmak üzere düzenlenmiştir³⁸. Adı üzerinde, bu terimde, satıcının malların taşınması ile ilgili bir taşıma sözleşmesi yapma yükümlülüğü bulunmamaktadır. Ayrıca, satıcı malların sigortalımasından da sorumlu değildir.

Uygulamada sıklıkla kullanılan bu ticari terimin hasarın geçişine ilişkin hükümleri değerlendirildiğinde, malların satıcı tarafından alıcıya teslim edildiği tarihten itibaren, mallara ilişkin tüm ziya ve hasarı alıcıya aittir. Dolayısıyla, satım sözleşmesi taraflarının teslim yerindeki ilgili noktayı açık bir şekilde belirlemeleri yerinde olacaktır. Zira hasarın alıcıya geçişi bu noktada olacaktır.

Dolayısıyla, hasarın geçişini anlayabilmemiz için malların teslimine ilişkin hükmü iyi irdelememiz gerekmektedir. Buna göre, satıcı, malları taşıcıya ya da alıcının tayin ettiği kişiye belirlenen yerde, eğer üzerinde anlaşılan belirli bir nokta varsa o noktada ve kararlaştırılan tarihte veya kararlaştırılan sürede teslim etme yükümlülüğü altındadır. Teslim, eğer belirlenen yer satıcının işyeri ise, alıcı tarafından sağlanan taşıma aracına malların yüklenmesiyle tamamlanmış olur. Diğer durumlarda ise, malların, satıcının taşıma aracında boşaltılmamış olarak taşıyıcının tasarrufuna bırakılmasıyla teslim yapılmış kabul edilir. Bu bağlamda, alıcıya yüklenen önemli sorumluluk ise, taşıyıcının veya diğer bir kişinin adını satıcıya bildirmektir. Bununla birlikte, alıcı, durum gerektiriyorsa, teslim için öngörülen süre içerisinde taşıyıcı veya alıcı tarafından atanan diğer bir kişinin malları teslim alması için seçilen tarihi, atanan kişi tarafından kullanılacak taşıma şeklini ve belirlenen yerde malların teslim edilmesi gereken noktayı satıcıya bildirmek yükümlülüğü altındadır³⁹.

36 Kuyucu (n 1) 60.

37 ICC, INCOTERMS® 2020, s 25.

38 ICC, INCOTERMS® 2020, s 29-30; Özkan (n 1) 8; Paliu-Popa (n 1) 102.

39 ICC, INCOTERMS® 2020, s 30; Hakan Acar, *Uluslararası Satışlarda Hasar Riskinin Geçişi* (2009) 106.

Hasarın geçişi noktasında dikkat edilmesi gerekli önemli bir husus ise, alıcı yukarıdaki paragrafta belirtildiği şekilde hareket etmezse, diğer bir ifadeyle, bir taşıyıcı veya başka bir kişi atandığına dair gerekli ihbarı yapmaz veya taşıyıcı ya da alıcı tarafından atanan diğer bir kişi malları teslim almaz ise, alıcının hasardan sorumluluğunun doğmasıdır. Bunun için, alıcı, kararlaştırılan tarihten itibaren veya böyle bir tarih bulunmaması halinde, kararlaştırılan sürede satıcı tarafından ihbar yapıldığı tarihten itibaren veya böyle bir tarih bulunmaması durumunda, kararlaştırılan teslim süresinin sona erme tarihinden itibaren, malların sözleşmeye konu olan mallar oldukları belirtecek şekilde açıkça ferdileştirilmiş olmaları şartıyla, mallara ilişkin hasardan sorumludur⁴⁰. Burada vurgulanması gerekli husus, malların sözleşmeye konu olan mallar oldukları belirtecek şekilde açıkça ferdileştirilmiş olmaları halinde, alıcının yukarıdaki şartlardan birinin gerçekleşmesi durumunda mallara ilişkin hasardan sorumlu olacaktır.

C. CPT (Taşıma Ödenmiş Olarak)

Bu kural, satıcının malları kendisinin seçtiği bir taşıyıcı veya eğer taraflarca kararlaştırılmış ise diğer bir kişiye belirlenen yerde teslim edeceğini ve satıcının, malların belirtilen varış noktasına getirilmesi için gerekli taşıma sözleşmesini yapmak ve taşıma masraflarını ödemek zorunda olduğunu belirtmektedir⁴¹. Bu terim, her türlü taşımacılıkta ve birden çok taşıma türünün söz konusu olduğu durumlarda da kullanılabilir. Satıcı, bu terim bağlamında, taşıma sigortası yaptırma mecburiyetinde değildir. Ayrıca, satıcının malların ihracatı için gümrükleme işlemlerinden sorumluluğu bulunmakla beraber, ithalata ilişkin herhangi bir yükümlüğü bulunmamaktadır⁴².

Bu kural seçildiğinde, satıcının malın kararlaştırılan varış yerine kadar taşınması için gerekli taşıma bedeli ve masraflarını ödemesi gerekmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken en önemli husus, CPT, CIP, CFR veya CIF terimleri kullanıldığı takdirde, satıcının teslim yükümlülüğünü malların varma yerine ulaştığında değil, malları taşıyıcıya teslim ettiğinde yerine getirmiş kabul edilmesidir⁴³. Dolayısıyla, bu terimler kullanıldığında iki kritik noktaya dikkat edilmesi gerekir. Zira hasarın geçişi ve masrafların devri farklı iki yerde gerçekleşmektedir⁴⁴. Hasarın geçişini açıklamadan önce masrafların devri konusuna değinmek gerekir. Satım sözleşmesi taraflarının varma yerindeki ilgili noktayı açıkça belirlemeleri yerinde olacaktır. Zira bu noktaya kadar oluşacak masraflar satıcının sorumluluğundadır. Bu nedenle, kendi durumuna uygun bir taşıma sözleşmesi yapılmalıdır.

40 ICC, INCOTEMS 2020, s. 35; Kuyucu (n 1) 73-74.

41 Kuyucu (n 1) 136-137.

42 ICC, INCOTERMS® 2020, s 41-42.

43 ICC, INCOTERMS® 2010, s 33.

44 Malfliet (n 4) 165.

Yukarıda belirtildiği üzere, bu terim kullanıldığında masrafların geçişi ile hasarın geçiş noktaları birbirinden farklıdır. Diğer terimlerde olduğu gibi, malların teslim edildiği tarihten itibaren mallara ilişkin tüm ziya ve hasarı alıcı üstlenmektedir. Dolayısıyla, teslim ile ilişkin hükümlerin iyi irdelenmesi bir zorunluluktur. Bu terim kullanıldığında, satıcı malları kararlaştırılan tarihte veya kararlaştırılan süre içerisinde kendisi ile masrafları kendisine ait olmak üzere taşıma sözleşmesi yaptığı taşıyıcıya teslim etmelidir. Hasar, malların taşıyıcıya teslim edildiği andan itibaren alıcıya geçmektedir⁴⁵.

Burada belirtilmesi gerekli önemli bir husus ise, eğer satım sözleşmesi gereği, alıcı malların gönderi zamanını, varma yerini, malların teslim alınacağı noktayı belirlemek yetkisine sahip ise bu hususları satıcıya bildirmelidir. Eğer bu durumları bildirmez ise, kararlaştırılan tarihten veya kararlaştırılan teslim süresinin sona erme tarihinden itibaren, malların sözleşmeye konu olan mallar olduklarını belirtecek şekilde açıkça ferdileştirilmiş olmaları şartıyla mallara ilişkin tüm ziya ve hasardan alıcı sorumludur⁴⁶.

CPT kuralı kullanılırken dikkat edilmesi gereken bir diğer önemli husus ise, malların varma yerine ulaştırılması için birden çok taşıyıcının kullanılıyor olması durumunda malların ilk taşıyıcıya teslim edilmesiyle hasarın alıcıya geçiyor olmasıdır. Diğer bir ifadeyle, CPT teriminin kullanıldığı satım sözleşmelerinde varma yerine kadar birden fazla taşıyıcı bulursa dahi malların ilk taşıyıcıya teslim edilmesi durumunda hasar alıcıya geçer⁴⁷. Dolayısıyla, alıcının hiçbir kontrolünün olmadığı bir noktada hasarı üstlenmek zorunda olması nedeniyle taraflar hasarın daha ileriki bir noktada, örneğin okyanustaki bir limanda veya havaalanında, hasarın geçişini düzenlemek istiyorlarsa bunu satım sözleşmesinde irade muhtariyeti çerçevesinde belirtmelidir⁴⁸.

D. CIP (Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak)

CIP kuralında, satıcı CPT’de belirtilen yükümlülükleri yerine getirmek zorundadır. Dolayısıyla, yukarıda CPT terimi için yapılan açıklamalar CIP terimi içinde geçerlidir. CIP teriminin CPT teriminden tek farkı satıcıya yüklenen sigorta yapma yükümlülüğüdür⁴⁹. Satıcı, alıcının yolculuk sırasında mallara ilişkin hasar riskine karşı bir sigorta sözleşmesi yapar. Satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere Enstitü Kargo Kuralları’nın (LMA/IUA) A klotlarında veya kullanılan taşıma aracına uygun benzer klotlarda öngörülen kapsamda bir yük sigortası temin etmelidir⁵⁰.

45 ICC, INCOTERMS® 2020, s 41; Paliu-Popa (n 1) 102.

46 ICC, INCOTERMS® 2020, s 45.

47 Acar (n 39) 111.

48 ICC, INCOTERMS® 2020, s 42.

49 ICC, INCOTERMS® 2010, s 41; Paliu-Popa (n 1) 102; Erdem (n 1) 245; Acar (n 39) 111; Kuyucu (n 1) 142.

50 ICC, INCOTERMS®2020, s 56.

E. DPU (Belirlenen Yerde Boşaltılmış Olarak Teslim)

DPU kuralı, INCOTERMS® 2010'da düzenlenen DAT teslim şekli yerine INCOTERMS® 2020'de yer alan yeni bir terimdir. Bu terimde, satıcının malları belirlenen varma yerinde veya eğer kararlaştırılmışsa belirlenen varma yerindeki ilgili noktada taşıma aracından boşaltılmış bir şekilde alıcının tasarrufuna bırakmakla malları teslim edeceği ifade edilmektedir⁵¹. Bu teslim şekli, seçilen taşıma türüne bakılmaksızın birden fazla taşıma türünden yararlanıldığı durumlarda da kullanılır. DPU teslim şeklinde, satıcı malları sözleşmede DPU teriminin yanında yazılan varma yerine getirilmesi ve boşaltılmasına ilişkin tüm masrafları ödemekle yükümlüdür. DPU Kuralı, satıcının malları varma yerinde boşaltmasını gerektiren tek INCOTERMS® kuralıdır⁵². Bu nedenle, satıcı belirlenen varma yerinde boşaltma işlemlerini gerçekleştirecek durumda değilse, DAP kuralını seçmesi yerinde olacaktır. DPU teriminde, malların ihracatına ilişkin gümrük işlemlerini yerine getirmesi gerekmektedir. Ancak, malların ithalat ile ilgili izinleri ve gümrük işlemlerinden alıcı sorumludur⁵³.

Hasarın geçişi konusuna gelecek olursak, DPU kuralı kullanıldığında, satıcı, malların belirlenen varma yerine getirilmesi ve taşıma aracından boşaltılması anına kadar hasardan sorumludur⁵⁴. Mallar boşaltılıp, alıcının tasarrufuna bırakılarak teslim edildiği tarihten itibaren mallara ilişkin tüm ziya ve hasarı alıcı üstlenmektedir. Ancak, alıcı hasar ve masrafları kendisine ait olmak üzere her türlü ithalat iznini veya diğer resmi izni almadığı ve malların ithali için tüm gümrük işlemlerini tamamlamadığı durumda, bundan kaynaklanan mallara ilişkin tüm ziya ve hasarı malların sözleşmeye konu olan mallar olduklarını belirtecek şekilde açıkça ferdileştirilmiş olmaları şartıyla alıcı üstlenmektedir. Ayrıca, alıcı kararlaştırılan süre içerisinde bir tarihi ve/veya belirlenen varma yerindeki teslim alma noktasını belirlemek yetkisine sahip olduğu durumlarda, bu hususları satıcıya ihbar etmezse kararlaştırılan tarihten veya kararlaştırılan teslim süresinin sona erme tarihinden itibaren mallara ilişkin tüm ziya ve hasarı malların sözleşmeye konu olan mallar olduklarını belirtecek şekilde açıkça ferdileştirilmiş olmaları şartıyla alıcı üstlenmektedir.⁵⁵

F. DAP (Belirlenen Yerde Teslim)

DAP kuralı, INCOTERMS® 2000'de düzenlenen DAF, DES ve DDU teslim şekillerinin yerine kullanılmak üzere ilk defa INCOTERMS® 2010'da getirilen bir terim olup, INCOTERMS® 2020 Kurallarında da yer almaktadır. INCOTERMS® 2000 kurallarında yer alan DAF, DES ve DDU terimlerinin kaldırılıp tek terim olarak DAP adı altında düzenlenmesinin en önemli sebeplerinden biri bu terimlerin birbirlerine

51 ICC, INCOTERMS® 2010, s 73.

52 ICC, INCOTERMS®2020, s 73.

53 ICC, INCOTERMS®2020, s 74.

54 ICC, INCOTERMS®2020, s 73.

55 ICC, INCOTERMS®2020, s 77.

benzer özellikler taşımaları ve kullanıcıların bu terimleri kullanırken yaşadıkları problemleri bertaraf etmektir. DAP terimi, tüm taşıma şekillerinde kullanılmaya uygun olarak düzenlenmiştir. Bu terimden anlaşılan, satıcının malları belirlenen varma yerine gelen taşıma aracından boşaltmadan alıcının tasarrufuna bırakmakla teslim yükümlülüğünün yerine getirildiğidir⁵⁶. Dolayısıyla, satıcı malı belirlenen noktada araçtan indirmekle sorumlu olmadığı gibi, malın ithalatı için gerekli izinleri ve gümrük işlemlerini de gerçekleştirmekle yükümlü değildir. Diğer bir ifadeyle, DAP teslim şeklinin DPU teslim şeklinden farkı, satıcının malları belirlenen yerde araçtan indirmekle yükümlü olmamasıdır⁵⁷.

DAP kuralı, satıcının malların ihracatına ilişkin gümrük işlemlerini yapma yükümlülüğünü getirmektedir. Ancak, satıcının malların ithalat için gümrüklenmesi, ithalata ilişkin gerekli gümrük işlemlerinin yapılmasına dair herhangi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır⁵⁸.

DAP kuralı kullanıldığı takdirde, satıcı, malların belirlenen varma yerinde, eğer varsa kararlaştırılan noktada, gelen taşıma aracından boşaltılmaya hazır şekilde bulundurma anına kadar hasardan sorumludur⁵⁹. Taşıma aracından boşaltılmaya hazır şekilde alıcının tasarrufuna bırakılarak teslim edildiği andan itibaren mallara ilişkin tüm ziya ve hasarı alıcı üstlenmektedir. Ancak, alıcı hasar ve masrafları kendisine ait olmak üzere, her türlü ithalat iznini veya diğer resmi izni almadığı ve malların ithali için tüm gümrük işlemlerinin tamamlamadığı durumda, bundan kaynaklanan mallara ilişkin tüm ziya ve hasarı malların sözleşmeye konu olan mallar olduklarını belirtecek şekilde açıkça ferdileştirilmiş olmaları şartıyla alıcı üstlenmektedir. Ayrıca, alıcı kararlaştırılan süre içerisinde bir tarihi ve /veya teslim alma noktasını belirlemek yetkisine sahip olduğu durumlarda, bu hususları satıcıya ihbar etmezse, kararlaştırılan tarihten veya kararlaştırılan teslim süresinin sona erme tarihinden itibaren, mallara ilişkin tüm ziya ve hasarı, malların sözleşmeye konu olan mallar olduklarını belirtecek şekilde açıkça ferdileştirilmiş olmaları şartıyla alıcı üstlenmektedir⁶⁰.

G. DDP (Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim)

DDP kuralı, satıcının malları ithalat için gümrüklenmiş olarak ve belirlenen varma yerinde gelen taşıma aracında boşaltmaya hazır şekilde alıcının tasarrufuna bırakmakla teslim yükümlülüğünü yerine getirdiği anlamına gelir. Dolayısıyla, kapıdan kapıya bir satış sözleşmesi gibi, satıcı varış yerindeki ithalata ilişkin gümrük masrafları da dahil olmak üzere tüm masrafları karşılamakla yükümlüdür. Diğer bir ifadeyle,

56 Nesrin Akın Sunay, 'INCOTERMS 2010 Kuralları Hakkında Genel Bilgi ve Bu Kurallar Kapsamında DAT ve DAP Ticari Terimleri' (2012) 126 E-Akademi, Hukuk, Ekonomi ve Siyasal Bilimler Aylık İnternet Dergisi 16.

57 ICC, INCOTERMS® 2020, s 64.

58 ICC, INCOTERMS® 2020, s 64; Akın-Sunay (n 56) 17.

59 Akın-Sunay (n 56) 18.

60 ICC, INCOTERMS® 2020, s 67.

satıcı, malların belirlenen varna yerine getirilmesine ilişkin tüm hasar ve masrafları üstlenmektedir⁶¹. Bu sorumluluğa sadece malların ihracata ilişkin değil ithalata ilişkin gümrükleme işlerini yerine getirmek de dahildir. Dolayısıyla, DDP terimi, satıcı açısından en ağır yükümlülüğü getiren bir terimdir⁶². Hatta satım sözleşmesinde aksi kararlaştırılmadığı sürece, ithalata ilişkin ödenmesi gereken KDV ve tüm diğer vergiler satıcıya aittir. DDP terimi, her türlü taşıma türü ve birden çok taşıma türünün söz konusu olması hali de dahil kullanılabilir⁶³. Uygulamada baktığımızda, Türkiye'deki serbest bölgelerden, Türkiye'ye yapılan satım sözleşmelerinde, DDP kuralının uygulandığı görülmektedir⁶⁴.

Bu kural kullanılırken dikkat edilmesi gerekli en önemli husus, tarafların belirlenen varna yerindeki ilgili noktayı mümkün olduğunca açık bir şekilde belirlemeleri gerektiğidir. Zira bu noktaya kadar olan masraflar ve hasar satıcının üzerindedir. Dolayısıyla, satıcı bu terim kapsamında bir taşıma sözleşmesi yapmalıdır. Ayrıca, bazı ülkelerin mevzuatları gereği, satıcının ithalat için gerekli gümrükleme işlemlerini doğrudan veya dolaylı olarak yerine getirme imkânı yoksa bu terimin kullanılmaması yerinde olacaktır. Bu durumda, bu terim yerine DAP veya DPU terimleri kullanılabilir⁶⁵.

Yukarıda ifade edildiği üzere, hasarın geçişi noktasında, satıcı, malların belirlenen varna yerinde, eğer varsa kararlaştırılan noktada, gelen taşıma aracından boşaltılmaya hazır şekilde bulundurma anına kadar hasardan sorumludur. Taşıma aracından boşaltılmaya hazır şekilde alıcının tasarrufuna bırakılarak teslim edildiği andan itibaren mallara ilişkin tüm ziya ve hasarı alıcı üstlenmektedir. Ancak, alıcı hasar ve masrafları kendisine ait olmak üzere, malların ithali için gerekli her türlü ithal iznini veya diğer resmi izni temin etmekte satıcıya her türlü yardımı sağlamaz ise, bundan kaynaklanan mallara ilişkin tüm ziya ve hasarı malların sözleşmeye konu olan mallar olduklarını belirtecek şekilde açıkça ferdileştirilmiş olmaları şartıyla alıcı üstlenmektedir. Ayrıca, alıcı kararlaştırılan süre içerisinde bir tarihi ve /veya teslim alma noktasını belirlemek yetkisine sahip olduğu durumlarda, bu hususları satıcıya ihbar etmezse, kararlaştırılan tarihten veya kararlaştırılan teslim süresinin sona erme tarihinden itibaren, mallara ilişkin tüm ziya ve hasarı, malların sözleşmeye konu olan mallar olduklarını belirtecek şekilde açıkça ferdileştirilmiş olmaları şartıyla alıcı üstlenmektedir⁶⁶.

61 Paliu-Popa (n 1) 103.

62 Köksal (n 3) 99; Malfliet (n 4) 167; Erdem (n 1) 251.

63 ICC, INCOTERMS® 2020, s 83.

64 Örneğin TRT Genel Müdürlüğü Satın Alma Dairesi tarafından serbest bölgelerden yapılan satın almalarda, DDP terimi kullanılmaktadır.

65 ICC, INCOTERMS® 2020, s 84.

66 ICC, INCOTERMS® 2020, s 87.

H. FAS (Gemi Doğrultusunda Masrafsız)

Bu kural, satıcının malları belirlenen yükleme limanında, alıcı tarafından seçilen geminin doğrultusunda, örneğin bir rıhtımda veya bir mavnada, bırakarak teslim etmesi anlamına gelmektedir. FAS terimi, sadece deniz veya iç su taşımacılığında kullanılabilir. FAS teriminde, satıcı taşıma veya sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Ayrıca, FAS terimi, satıcıya malların ihracatı için gerekli gümrükleme işlemlerini yapması yükümlülüğü getirmektedir. Ancak, satıcının malların ithalatı için gümrükleme işlemlerine ilişkin herhangi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır⁶⁷.

Bu kural kullanılırken dikkat edilmesi gereken en önemli hususlardan biri, sözleşmede belirlenen yükleme limanındaki yükleme noktasının mümkün olduğunca açık bir şekilde tespit edilmesi gerekliliğidir. Zira bu nokta masrafların satıcıdan alıcıya geçtiği yerdir. Ayrıca belirtmek gerekir ki, mallar eğer konteynerde ise, satıcının malları gemi doğrultusunda değil de bir terminalde taşıyıcıya teslim etmesi mantıklı olacağından, bu gibi durumlarda FAS terimi yerine FCA terimi tercih edilmelidir⁶⁸.

Hasar konusuna gelecek olursak, mallara ilişkin hem hasar hem de masraflar, mallar gemi doğrultusunda bırakıldıkları anda alıcıya geçmektedir. Zira satıcı ya malları yükleme limanında, eğer varsa alıcı tarafından belirlenen yükleme noktasında, alıcı tarafından seçilen geminin doğrultusunda bırakarak veya zaten bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik ederek teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olur. Teslim anından itibaren de hasar alıcıya geçmektedir. Yalnız burada belirtilmesi gerekli önemli bir husus ise, satıcı malları kararlaştırılan tarihte veya kararlaştırılan süre içerisinde ve ilgili limanda mutad olduğu şekilde teslim etmelidir (FAS-A2).

Hasarın geçişi ile ilgili olarak dikkat edilmesi gerekli diğer hususlar ise, alıcının FAS kuralında belirtilen bazı yükümlülükleri yerine getirmemesi durumunda da hasara malların tesliminden önce katlanabileceğidir. Bu hususa ilişkin düzenleme B3 maddesinde yer almaktadır. Bu maddeye göre, eğer alıcı geminin adını, yükleme noktasını ve gerekli olduğu hallerde kararlaştırılan süre içerisinde seçilen yükleme tarihine ilişkin satıcıya ihbar göndermezse, mallara ilişkin tüm ziya ve hasarı alıcı üstlenir. Ancak bunun olabilmesi için ayrıca, malların sözleşmeye konu olan mallar olduklarını belirtecek şekilde açıkça ferdileştirilmiş olmaları gerekmektedir. Yine aynı madde uyarınca, eğer alıcı tarafından tayin edilen gemi zamanında gelmezse veya malları alamazsa, ya da ihbar edilen tarihten önce yük almayı durdurursa, mallara ilişkin tüm ziya ve hasarı alıcı üstlenir. Ancak bunun olabilmesi için ayrıca, malların sözleşmeye konu olan mallar olduklarını belirtecek şekilde açıkça ferdileştirilmiş olmaları gerekmektedir⁶⁹.

67 ICC, INCOTERMS® 2020, s 93-94; Kuyucu (n 1) 81-82; Erdem (n 1) 238.

68 ICC, INCOTERMS® 2010, s 93-94.

69 ICC, INCOTERMS® 2020, s 97; Kuyucu (n 1) 84, 90.

I. FOB (Gemide Masrafsız)

FOB kuralı, INCOTERMS® 2020’de “deniz ve iç su taşımalarına özgü” kurallar altında düzenlenmiştir. Bu sınıflandırma ile FOB teslim şeklinin deniz ve iç su taşımalarına özgü bir terim olduğu tekrar vurgulanmıştır. Zira uygulamada FOB terimine ilişkin kurallara aykırı olarak, bu terimin yanlış olarak kara taşımalarında da kullanıldığı görülmektedir⁷⁰.

Bu kurallar, satıcının malları belirlenen yükleme limanında, alıcı tarafından seçilen gemide veya bu şekilde teslim edilen malları temin ederek teslim etmekle satım sözleşmesinden doğan yükümlülüğü yerine getirmiş olacağı ifade edilmektedir⁷¹. Başka bir deyişle, malların gemide tesliminden sonra mallara ilişkin masraflardan veya mallara gelecek olan hasar veya ziyadan alıcı sorumlu olmaktadır. Kural olarak satıcının alıcıya karşı taşıma sözleşmesi yapma yükümlülüğü bulunmamaktadır. Ancak alıcı tarafından talep edilmesi halinde veya ticari teamül uyarınca ve alıcının süresi içinde aksine talimat vermediği hallerde, satıcı risk ve masrafı alıcıya ait olmak üzere olağan şartlara sahip bir taşıma sözleşmesi yapabilecektir. Ayrıca satıcının alıcıya karşı mallara ilişkin sigorta sözleşmesi yapma yükümlülüğü bulunmamaktadır. Ancak satıcı, alıcının talebi üzerine kendisine malların sigortalanması için gerekli bilgileri verme yükümlülüğü altındadır (FOB-A5).

Hasarın geçişi konusunu iyi algılayabilmemiz için, satıcının malları teslim etme yükümlülüğü konusunu anlamamız ve değerlendirmemiz gerekmektedir. Zira kural olarak, satıcı malların gemide teslimine kadar meydana gelebilecek her türlü ziya ve hasardan sorumludur (FOB-A3). Satıcının teslim yükümlülüğü konusuna tekrar değinilecek olursak, satıcı, alıcı tarafından belirlenen yükleme limanında alıcı tarafından tayin edilen gemide malları teslim etmek veya teslim edilen malları temin etmekle yükümlüdür⁷². Her iki halde de satıcı malları kararlaştırılan gün veya süre içerisinde ve liman teamüllerine uygun olarak teslim etmelidir. Alıcı tarafından belirli bir yükleme noktası belirtilmediği hallerde, satıcı yükleme limanında yükleme işlemi için uygun bir yükleme noktası seçme hakkına sahiptir (FOB-A2).⁷³

Tekrar vurgulamak gerekir ki, bu terim kapsamında mallara ilişkin hasar, mallar gemide bulunduğu anda alıcıya geçmektedir. Ancak, gemide teslimden önce de hasarın alıcı üzerinde olabileceği durumların da olabileceği, INCOTERMS® kurallarında düzenlenmiştir. Özellikle, alıcı tarafından satıcının malları teslimi için yükleme zamanının, geminin tayini gibi işlemlerin yerine getirilmemesi veya malların teslim alınmaması hallerinde, mallara ilişkin hasarın teslimden önce alıcıya geçmesi söz konusu olabilecektir. Ancak bu halin söz konusu olabilmesi için malların alıcı için

70 Ekşi (n 16) 190; Erdem (n 1) 158-159.

71 Erdem (n 1) 148.

72 Bergami (n 3) 169.

73 ICC, INCOTERMS® 2020, s 106.

hazırlanıp ayrıldığıının saptanabilmesi gerekmektedir⁷⁴. Gerçekten, FOB terimine ilişkin B3 maddesinde, alıcının geminin seçimine ilişkin ihbarı göndermemesi veya alıcı tarafından tayin edilen geminin zamanında gelmemesi veya malları almadığı durumlarda, malların sözleşmeye uygun olarak açıkça ferdileştirilmiş olması halinde alıcının mallara ilişkin tüm hasardan sorumlu tutulacağı belirtilmiştir.

İ. CFR (Masraflar ve Navlun)

Bu kural kapsamında, satıcı malları gemide teslim etmek veya teslim edilmiş malları temin etmek yükümlülüğünün yanında malların belirlenmiş varma limanına taşınması için masrafları kendisine ait olmak üzere taşıma sözleşmesi yapmak zorundadır. Teslime ilişkin hükümde belirtildiği üzere, satıcı malları ya gemide veya zaten bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik ederek teslim yükümlülüğünü yerine getirecektir⁷⁵.

CFR teslim şeklinde, satıcının alıcıya karşı sigorta sözleşmesi yapma yükümlülüğü yoktur. Ancak, satıcı, alıcının talebi üzerine masrafları alıcıya ait olmak üzere alıcının sigorta sözleşmesi yapabilmesi için gerekli bilgileri alıcıya sağlamak zorundadır. Ayrıca, satıcı, malların ihracı için gerekli her türlü gümrük işlemlerini yapmakla yükümlüdür. Ancak, satıcının ithalata ilişkin gümrük işlemlerini yapma zorunluluğu bulunmamaktadır⁷⁶.

CFR teslim teriminde, hasar konusuna gelecek olursak, mallara ilişkin hasar yükleme limanında mallar gemide teslim edildiğinde alıcıya geçmektedir. Malların gemide teslim edilmesiyle mallara ilişkin tüm ziya ve hasarın alıcı tarafından üstlenilmesi dışında, alıcının bazı ihbar yükümlülüklerini yerine getirmemesi durumunda da hasardan sorumlu olacağı bu terime ilişkin düzenlemede yer almaktadır. Alıcı, malların gönderilme zamanı ve/veya belirlenen varma limanındaki tesellüm noktasını belirleme yetkisine sahip olduğu durumlarda bunu satıcıya bildirmek zorundadır. Eğer bu bildirim yerine getirmezse, kararlaştırılan tarihten veya kararlaştırılan yükleme süresinin sona erme tarihinden itibaren, malların sözleşmeye konu olan mallar olduklarını belirtecek şekilde açıkça ferdileştirilmiş olmaları şartıyla mallara ilişkin tüm ziya ve hasara alıcı katlanacaktır⁷⁷.

CFR terimi kullanılırken dikkat edilmesi gereken önemli bir husus ise, hasarın geçişi ile masrafların devrinin farklı yerlerde gerçekleşmesidir. Diğer bir ifadeyle bu teslim türünde iki önemli nokta bulunmaktadır. Satım sözleşmesinde bu terim varma limanı ile birlikte kullanılmaktadır. Varma limanına kadar olan masraflar satıcı tarafından

74 ICC, INCOTERMS® 2020, s107.

75 ICC, INCOTERMS® 2020, s 113.

76 ICC, INCOTERMS® 2020, s 115.

77 ICC, INCOTERMS® 2020, s 117; Kuyucu (n 1) 124.

karşılacaktır. Dolayısıyla varma limanı önemli bir nokta olduğundan sözleşmede açıkça belirtilmek zorundadır. Ancak mallara ilişkin hasar ziya ve hasarın alıcıya geçtiği yer yükleme limanıdır. Yükleme limanı da önemli bir diğer noktadır⁷⁸.

J. CIF (Masraflar, Sigorta ve Navlun)

Uygulamada FOB kuralı gibi, sıklıkla kullanılan diğer bir teslim şekli CIF olup, INCOTERMS® 2020’de deniz ve iç su taşımalarına özgü kurallar altında düzenlenmiştir. Bu terim kapsamında, satıcı malları gemide teslim etmek veya teslim edilmiş malları temin etmek yükümlülüğünün yanında malların belirlenmiş varma limanına taşınması için masrafları kendisine ait olmak üzere taşıma sözleşmesi ve malların taşıma sırasında hasar veya ziya uğrama riskine karşı sigorta sözleşmesi yapma yükümlülüğü altındadır⁷⁹.

Yukarıda belirtildiği üzere, CIF teslim şeklinde, satıcının taşıma sözleşmesi yapma yükümlülüğü bulunmaktadır. Satıcı, malların kararlaştırılan teslim yerinden varma limanına veya taraflarca kararlaştırılmışsa varma limanındaki bir noktaya taşınmasına ilişkin bir taşıma sözleşmesi yapma veya tedarik etme yükümlülüğü altındadır. Satıcı tarafından, masrafları kendisine ait olmak üzere, gerçekleştirilecek bu taşıma sözleşmesiyle, satılan tip malların taşınması için kullanılan bir gemide olağan bir rota izlemek suretiyle malların varma limanına taşınması sağlanmalıdır (CIF-A4).

CIF teslim şeklinde de FOB teriminde olduğu gibi her ne kadar satıcının malları gemide teslimi veya teslim edilmiş malların tedariki öngörülmüş olsa da, bu teslim şeklinde FOB teslim şekline farklı olarak satıcı ayrıca, masrafları kendisine ait olmak üzere, taşıma ve sigorta sözleşmesi gerçekleştirmekle yükümlüdür. INCOTERMS® kurallarını anlatırken değindiğimiz üzere, terimlerin yanlış kullanılması, satıcının mali kaybına neden olabilecektir. Dolayısıyla, taşıma sözleşmesine ilişkin masrafların satıcıya ait olması ve bunun mal bedeli içerisinde yer alması sebebiyle, satıcı doğması muhtemel masrafları ve özellikle navlun fiyatlarını dikkate alarak mal bedelini tespit etmelidir. Zira taşıma ve sigorta sözleşmesine ilişkin masraflar alıcıya ayrıca yansıtılmamakta, götürü şeklinde mal bedelinin içerisinde yer almaktadır. CIF teslim şeklini içeren satım sözleşmesinin imzasından sonra navlun bedeli veya sigorta sözleşmesi masraflarında herhangi bir artış olsa dahi, kural olarak satıcı bu artışı alıcıya yansıtamayacaktır.

CIF terimi kapsamında, satıcının sigorta sözleşmesi yapma yükümlülüğü bulunmaktadır. Satıcı masrafları kendisine ait olmak üzere, asgari olarak Kargo Kuralları Enstitüsü (Londra Sigortacılık Kurumu)’nun (C) klotunda veya benzer klotlarda yer alan kapsamda bir yük sigortası yaptırmak ve primlerini ödemekle

78 ICC, INCOTERMS® 2020, s 114.

79 ICC, INCOTERMS® 2020, s 123; Ercüment H. Erdem, *SIF Satışlar* (1999).

yükümlüdür. Söz konusu sigorta sözleşmesi, bu alanda güvenilir sigortacılar veya bir sigorta şirketi ile yapılmış ve alıcı veya mallara ilişkin sigortalanabilir menfaati bulunan üçüncü kişilere sigortacıdan doğrudan talep hakkı verir nitelikte olmalıdır (CIF A5).

Belirtmek gerekir ki, CIF kuralında, satıcının sadece asgari teminat sağlayan bir sigorta temin etmek zorunluluğu bulunmaktadır. Dolayısıyla alıcı daha geniş bir teminat ile korunmak istiyorsa, ya bu konuda satıcı ile açıkça anlaşmalı veya kendisi ek sigorta yaptırmalıdır. Bu husus, CIF terimine ilişkin kurallarda açıkça ifade edilmiştir. Buna göre, satıcı, alıcı tarafından talep edilmesi halinde ve masrafları alıcıya ait olmak üzere, Enstitü Savaş Kızları ve/veya Enstitü Grev Kızları (LMA/IUA) veya benzer kızılarla sağlanan ek sigortayı sağlamakla yükümlüdür. Bununla birlikte satıcı talep etmesi halinde alıcıya, masraf ve riski alıcıya ait olmak üzere, ilave sigorta temin edebilmesi için gerekli bilgileri vermekle yükümlüdür (CIF A5).

CIF terimi bağlamında, satıcının malların ihracat için gümrüklenmesi yükümlülüğünün de olduğu bir teslim şeklidir. Ancak, satıcının malların ithalat için gümrüklenmesine ilişkin herhangi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır⁸⁰.

Hasarın geçişi noktasında, FOB teslim şeklinde olduğu gibi, mallara ilişkin hasardan sorumluluk malların gemide teslimi ile alıcıya geçer. Malların gemide teslim kavramı INCOTERMS® 2010 kuralları ile getirilmiş bir kriterdir. Malların gemide teslim edilmesiyle mallara ilişkin tüm ziya ve hasarın alıcı tarafından üstlenilmesi dışında, alıcının bazı ihbar yükümlülüklerini yerine getirmemesi durumunda da hasardan sorumlu olacağı INCOTERMS® kurallarında düzenlenmiştir. Buna göre, alıcı, malların gönderilme zamanı ve/veya belirlenen varma limanındaki teslim noktasını belirlemek yetkisine sahip olduğu durumlarda bunu satıcıya bildirmek zorundadır. Eğer bu bildirimini yerine getirmemezse, kararlaştırılan tarihten veya kararlaştırılan yükleme süresinin sona erme tarihinden itibaren, malların sözleşmeye konu olan mallar olduklarını belirtecek şekilde açıkça ferdileştirilmiş olmaları şartıyla mallara ilişkin tüm ziya ve hasara alıcı katlanacaktır⁸¹.

Vurgulamak gerekir ki, FOB teslim şekline farklı olarak, CIF teslim şeklinde malların hasar veya ziya uğramasına ilişkin riskin ve mallara ilişkin masrafların satıcıdan alıcıya geçişi iki ayrı noktada gerçekleşmektedir. Satım sözleşmelerinde kural olarak CIF kızıunun ardından varma limanını belirtmektedir. Örnek olarak, CIF İstanbul. Buradaki teslim yeri ile satıcının ifa yükümlülüğünü yerine getirdiği yükleme yeri karıştırılmamalıdır. Eğer yükleme limanı alıcı açısından önem arz etmekte ise, taraflar bunu sözleşmede açıkça belirleyebilirler. CIF teslim kapsamında mallara ilişkin hasarın geçişi yükleme limanında gemide teslim ile alıcıya geçmekte

80 ICC, INCOTERMS® 2020, s 125.

81 ICC, INCOTERMS® 2020, s 127.

iken, satıcının masraflara ilişkin sorumluluğu, malların alıcıya fiilen teslim edildiği varma limanında sona ermektedir⁸². Diğer bir ifadeyle, malların varma limanına kadar taşınması masrafları satıcıya, malların gemide tesliminin ardından ortaya çıkacak hasar riski alıcıya aittir.

IV. HASARIN İNTİKALİ AÇISINDAN CISG VE INCOTERMS® KURALLARI ARASINDAKİ İLİŞKİ

CISG ile INCOTERMS® kurallarında hasarın intikaline ilişkin hususlarda benzerlik ve farklılıkların olup olmaması hususu, doktrinde incelenen önemli konulardandır⁸³. Her iki uluslararası enstrümanın yapılaş amaçlarına baktığımızda, her ikisinin de satım hukukuna ilişkin bir yeknesaklaştırmayı hedefledikleri görülmektedir.

Belirtmek gerekir ki, hasarın intikaline ilişkin konular açısından CISG ve INCOTERMS® kuralları birçok benzerlik taşımaktadır. İlk olarak her iki enstrüman açısından hasar tanımı aynı şekilde kabul edilmektedir. Bunun yanında, her ikisinde de semen hasarı riski düzenlenmiş olup, edim hasarı riski düzenlenmemiştir. Ayrıca, iki düzenlemede farklı taşıma metotları dikkate alınmıştır. Özellikle, satım konusu malın taşıma araçları kullanılarak teslimi ile malların taşıma aracı kullanılmaksızın teslimi hususu iki düzenlemede de dikkate alınmıştır. Her iki düzenleme incelendiğinde, ikisinin de hasarın intikalinde fiili hâkimiyeti dikkate aldığı sonucuna ulaşılmaktadır⁸⁴. Dolayısıyla, INCOTERMS® kuralları uzun yıllardır uluslararası ticarete kullanılan terimlerin yorumlanması için çıkarılan kurallar olduklarından bir nevi CISG'in hasarın intikaline ilişkin düzenlemelerinde bir model oluşturmuşlardır⁸⁵.

Ancak, benzerliklerinin yanında hasarın intikali açısından bu iki uluslararası enstrüman arasında farklılıklar da bulunmaktadır. Örneğin, FOB, FAS, CIF gibi klasik ticari terimlere baktığımızda, bu terimlerde yer alan hasarın geçişine ilişkin düzenlemelerde, CISG'in 67(1) maddesine oranla hasarın geçiş anı daha kesin olarak belirtilmiştir⁸⁶. Ayrıca, CISG'in hasarın intikaline ilişkin hükümlerinde kullanılan bazı terimler yorum problemlerine sebep olacak nitelikte olup, uygulamada farklı şekillerde yorumlanabilmektedirler.

Vurgulamak gerekir ki, uygulamaya baktığımızda, hasarın intikaline ilişkin CISG'in ilgili maddelerinin uygulandığı davalarda, çoğunlukla tarafların ticari terimleri

82 ICC, INCOTERMS® 2020, s 124-125.

83 Jan Ramberg, 'To What Extent Do INCOTERMS® 2000 vary Articles 67 (2), 68 and 69?' (2005-2006) 25 Journal of Law and Commerce 210, 219-222.; De Vries H, 'The Passing of Risk in International Sales Under the Vienna Sales Convention 1980 as compared with Traditional Trade Terms' (1982) (17) Eur Trans L 495; Juana Coetzee, *INCOTERMS as a form of Standardisation in International Sales Law: an Analysis of the interplay between merchantile custom and substantive sales law with specific reference to the passing of risk*, PhD Dissertation, University of Stellenbosch (2010) 282-320.

84 Coetzee (n 83) 270.

85 INCOTERMS® kurallarının hasarın intikaline ilişkin hükümlerinin CISG ile kıyaslamasının yapıldığı detaylı bir çalışma için bkz: Coetzee (n 83) 271-279.

86 Coetzee (n 83) 280.

sözleşmelerine ekledikleri görülmektedir⁸⁷. Bu nedenle, CISG ve INCOTERMS® kuralları birbirlerini karşılıklı olarak etkilemektedirler. Uluslararası bir satım sözleşmesi tarafları, INCOTERMS® kurallarını sözleşmeye derç ederek, bu kuralların hasarın intikali konusunda CISG'e nazaran öncelikli olarak uygulanmasını istemektedirler. Bu durum, CISG'in 6. maddesi kapsamında taraflara tanınan irade muhtariyeti ilkesinin de bir sonucudur⁸⁸. Dolayısıyla, taraflar, INCOTERMS® kurallarını açıkça sözleşmelerinde kullanmışlar ise, bu kurallar öncelikli olarak uygulanacaktır. Ancak, satım sözleşmesi taraflarının bu kuralları açık olarak seçmedikleri durumda, ticari terimlerin yorumlanması konusunda uygulamada farklı görüşler bulunmaktadır. Bazı mahkemeler ticari terimleri, somut uyuşmazlıkta uygulanacak hukuk olan milli hukuk kuralları çerçevesinde yorumlarken, bazıları ise, ticari terimleri CISG'in 9 (1)⁸⁹ veya 9 (2) maddeleri kapsamında uluslararası ticari teamül kabul ederek uygulamaktadır⁹⁰.

Eğer taraflar satım sözleşmelerinde INCOTERMS® kurallarına atıf yapmadan, ticari terim kullanmışlar ise, tarafların iradeleri, CISG'in 8. maddesi kapsamında yorumlanacaktır⁹¹. Özellikle taraflar daha önceki ilişkilerinde INCOTERMS® kuralları kullanmışlar ise, bu maddenin 3. fıkrası bağlamında zımnî olarak INCOTERMS® kurallarını sözleşmede tercih ettikleri kabul edilmektedir⁹². Örneğin, İspanyol mahkemesi, İspanyol satıcı ile Amerikan alıcı arasında 1500 ton üzüm suyu satım sözleşmesinde yer alan "ex factory" terimini, INCOTERMS® 2000 kuralları çerçevesinde yorumlamıştır⁹³. Mahkeme, kurallarının uygulanmasını kabul ederken, hasarın geçişi ile ilgili olarak uluslararası ticarete en çok kullanılan teamüller oldukları için INCOTERMS® kurallarını uyguladığını gerekçe olarak göstermiştir. Bu davada alıcı malları, akreditifi açmadığı için zamanında almamıştır. Bu gecikmeden ötürü üzüm suları renk değiştirmiştir. Mahkeme, INCOTERMS® kurallarını uygulayarak, mallar satıcının yerinde alıcının alması için tahsis edilmişlerse, alıcı malları teslim almazsa, hasardan alıcı sorumlu olacaktır şeklinde karar vermiştir.

INCOTERMS® kurallarının CISG'in 9(2) maddesi gereğince uygulanması konusunda, ticari terimler, ticari teamüller olarak kabul edilip, tarafların bildiği veya bilmesi gerektiği ve milletlerarası ticarete aynı tür sözleşmeleri ilgili ticari branşta akdedenler tarafından yaygın olarak bilinen ve düzenli olarak uygulanan

87 Coetsee (n 83) 282.

88 Murray, Holloway, Timson-Hunt (n 6) 10; Peter Huber, Alastair Mullis, *The CISG: A New Textbook for students and practitioners* (2007) 64.

89 Bir ICC hakem kararına göre, taraflar CFR INCOTERMS® 1990 olarak bir ticari terimi, CISG'in 9 maddesinin 1. fıkrası bağlamında teamül olarak uygulanacağını kararlaştırabilirler. Bkz: ICC Arbitration Case No. 7645 of March 1995 (Crude Metal Case).

90 Coetsee (n 83) 283; Huber, Mullis (n 88) 19.

91 Yeşim M. Atamer, *Uluslararası Satım Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Antlaşması (CISG) Uyarınca Satıcının Yükümlülükleri ve Sözleşmeye Aykırılığın Sonuçları* (BETA 2005) s. 86; Coetsee (n 83) 287.

92 Coetsee (n 83) 287.

93 CLOUT Case No. 549 (Cherubino Valsangiacomo SA v. American Juice Import Inc Appellate Court Valencia Spain 7 June 2003).

teamüller olarak uygulanabilir. Gerçekten, konuyla ilgili milli mahkeme kararları veya hakem kararları dikkate alındığında, INCOTERMS® kurallarının CISG madde 9(2) bağlamında ticari teamüller olarak kabul edildiği görülmektedir⁹⁴. Örneğin, New York Bölge mahkemesi bir kararında INCOTERMS® kurallarını 9. maddenin 2. fıkrası anlamında teamül olarak kabul etmiştir⁹⁵. Karara konu olayda, Alman satıcı ve Amerikan alıcı arasında yapılan satım sözleşmesinde kullanılan CIF terimi, anlaşmanın 9(2) maddesi dikkate alınarak INCOTERMS® 1990 kuralları çerçevesinde yorumlanmıştır.

INCOTERMS® kuralları ile CISG arasındaki ilişkide, INCOTERMS® kurallarının uygulanabilirliği yanında, bu kuralların birlikte nasıl uygulanacağı sorunu da önem arz etmektedir. Örneğin, taraflar satım sözleşmesinde INCOTERMS® kurallarının uygulanmasını kararlaştırmış olsalar dahi, hasarın intikali açısından bu durum, CISG hükümlerinin tamamen mi yoksa kısmen mi bertaraf edilmesini sağladığı konusunda bir açıklık getirmemektedir. Özellikle, INCOTERMS® kurallarının yetersiz olduğu durumlarda, CISG kurallarının tamamlayıcı bir rol oynayıp oynamaması bir sorun teşkil etmektedir. Örneğin gelenekçi görüşe sahip yazarlara göre, hasarın intikali açısından INCOTERMS® kuralları CISG hükümlerini tamamen bertaraf etmektedir⁹⁶. Zira INCOTERMS® kuralları hasarın intikali açısından tüm detayları düzenler dolayısıyla tamamlayıcı bir kurala ihtiyaç bulunmamaktadır. Bazı yazarlar daha ileri giderek, sözleşmede INCOTERMS® kurallarına yer verilmesi durumunda, CISG'in tüm hükümlerinin bertaraf edildiği gibi herhangi bir inandırıcılığı ve dayanağı olmayan görüşler de ileri sürmüşlerdir⁹⁷.

Ancak yukarıda açıkladığımız üzere, INCOTERMS® kuralları, satım hukukuna ilişkin her türlü meseleyi düzenleyen kurallar değildir. Dolayısıyla, haklı olarak genel kabul gören görüş, INCOTERMS® kurallarının CISG'i tamamen bertaraf etmediğidir⁹⁸. Ayrıca, INCOTERMS® kuralları ile CISG arasında hasarın intikali açısından, kabul edilen en mantıklı çözüm, kuralların CISG hükümlerini tamamen bertaraf etmediği, sadece sınırlı bir şekilde bertaraf ettiğiidir. Her iki uluslararası enstrüman birbirlerini tamamlamaktadır. Eğer INCOTERMS® kurallarında hasarın geçişi ile ilgili bölümde yer almayan bir husus, CISG'de düzenlenmişse, CISG hükümleri tamamlayıcı olarak uygulanacaktır. Örneğin, hasarın geçişinden sonra, satım konusu olan malın yok olması veya zarar görmesi satıcının bir eyleminden veya eylemsizliğinden kaynaklanıyorsa, bu durumda ne olacağına ilişkin herhangi bir

94 Coetsee (n 83) 300; Ayoğlu (n 17) 323, Farklı görüş için bkz: Atamer (n 91) 86-87.

95 St Paul Guardian Insurance v Neuromed Medical Systems, 26 March 2002, (New York) Federal District Court, <http://www.cisg.law.pace.edu/cases/020326u1.html> Erişim Tarihi 20.04.2021

96 Coetsee (n 83) 306.

97 HJ. Berman, M. Ladd, 'Risk of Loss or Damage in Documentary Transactions under the Convention on the International Sale of Goods' (1988) 21 Cornell Int LJ 423, 437; Coetsee (n 83) 306.

98 Johan Erauw, 'CISG Articles 66-70: The Risk of Loss and Passing it' (2005-2006) 25 Journal of Law and Commerce 203, 212-213; Coetsee (n 83) 305.

düzenleme INCOTERMS® kurallarında yer almamaktadır. Ancak bu durum CISG'in 66. maddesinde düzenlenmiş olup, hasar alıcıda olmasına rağmen, alıcının hasardan sorumlu olmayacağı hüküm altına alınmıştır. Çin Hakem heyeti vermiş olduğu bir kararda, INCOTERMS® kuralları ile CISG kurallarının birlikte nasıl uygulandığını göstermiştir⁹⁹. Dava konusu olayda, satıcı alıcıya 10.000 kilogram, kilosu 21 Amerikan doları ve CIF New York terimiyle yasemin aldehit satmayı taahhüt etmiştir. Mallar geldiğinde, malların eridiği ve aktığı görülmüştür. Hasarın, mallar taşınırken taşıyıcının satıcı tarafından uyarılmaması sonucu ortaya çıktığı ve özellikle malların uygun bir sıcaklıkta taşınmadığı sonucuna varılmıştır. Hakem heyeti, CIF teslim şeklinde, hasarın, yükleme limanında geminin küpeştesini geçmesiyle alıcıya intikal ettiğine karar vermiştir. Ancak, somut olayda, mallarda oluşan zararın satıcının bir eylemi veya eylemsizliğinden ve özellikle taşıyıcıya malların uygun sıcaklıkta taşınmasına ilişkin bir bildirim yapılmamasından dolayı, CISG'in 66. maddesi haklı olarak hakem heyettince uygulanmıştır.

Sonuç olarak ifade etmek gerekirse, yapılan çalışmalarda haklı olarak belirtildiği üzere, CISG ve INCOTERMS® kuralları, hasarın geçişi konusunda birbirlerini hem tamamlamakta hem de desteklemektedir¹⁰⁰. INCOTERMS® kurallarında yer almayan hususlarda, CISG'in hükümleri uygulama alanı bulacağı gibi, bunun tersi durumda, diğer bir ifadeyle, hasarın geçişiyle ilgili olarak CISG'de yer almayan hususlarda da INCOTERMS® kuralları tamamlayıcı olarak uygulama alanı bulabilecektir.

Sonuç

Uluslararası Satım sözleşmesi tarafları, sözleşmelerine INCOTERMS® 2020 kurallarını derç edebilirler. Bu bağlamda, INCOTERMS® 2020 kurallarının kapsamını bilmek ve ona göre satım sözleşmelerinde kullanmak taraflar arasında çıkması muhtemel uyuşmazlıkların çözümünde yarar sağlayacağı gibi, satım bedelinin tespitinde ve ek masrafların kim tarafından ödeneceğinin belirlenmesinde de önemli rol oynamaktadır. Uluslararası satım sözleşmesi tarafları, INCOTERMS® 2020 kurallarında yer alan teslim şekillerinden birine atıf yapmak ile malların teslimi, masrafların paylaşımı, belgelere ilişkin yükümlülükler ve hasarın geçişi konusunda anlaşmış bulunmaktadırlar.

INCOTERMS® 2020 kuralları ile INCOTERMS®'lerde önemli yenilikler getirilmiştir. Özellikle, önceki INCOTERMS® kurallarından farklı olarak, maddeler arasında sıralama değiştirilmiş ve teslim ile hasarın geçişi konularına madde sıralamalarında öncelik tanınmıştır. INCOTERMS® 2020 kurallarında DPU (Delivered

99 China International Economic and Trade Arbitration Commission (CIETAC)-Jasmine aldehyde Case, China 1995. <http://www.cisg.law.pace.edu/cases/950223c1.html> Erişim Tarihi 20.04.2021.

100 Neil Gary Oberman, *Transfer of risk from seller to buyer in International Commercial Contracts: A Comparative analysis of risk allocation under the CISG, UCC and INCOTERMS®*, LLM Thesis, Laval (1997); <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/thesis/Oberman.html>; Coetzee (n 83) 320.

at Place Unloaded) terimi, DAT terimi yerine getirilmiştir. Ayrıca INCOTERMS® 2020 kurallarında masraflara ilişkin hükümler, diğer INCOTERMS® kurallarından farklı olarak A9/B9 maddelerinde düzenlenmiş olup, tüm masrafları içerecek şekilde kaleme alındığından daha detaylı bir şekilde kaleme alınmıştır.

INCOTERMS® 2020 kurallarında teslim ve hasarın geçişinin madde düzenlemelerinde öncelikli olarak kaleme alınmaları yerinde olmuştur. Ayrıca, tarafların hasarın geçişi konusunda her bir terimi dikkatlice incelemesi, önceden çıkması muhtemel sorunların önüne geçilmesi bakımından önemlidir. Bu bağlamda, teslim ve hasarın geçişine ilişkin maddeler birlikte değerlendirilmeli, teslim yerleri titizlikle belirlenmelidir.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.

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

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

- Acar H, *Uluslararası Satışlarda Hasar Riskinin Geçişi* (2009).
- Akın Sunay N, 'INCOTERMS 2010 Kuralları Hakkında Genel Bilgi ve Bu Kurallar Kapsamında DAT ve DAP Ticari Terimleri' (2012) 126 E-Akademi, Hukuk, Ekonomi ve Siyasal Bilimler Aylık İnternet Dergisi.
- Atamer YM, *Uluslararası Satım Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Antlaşması (CISG) Uyarınca Satıcının Yükümlülükleri ve Sözleşmeye Aykırılığın Sonuçları* (BETA 2005).
- Aygül M, 'Milletlerarası Ticari Sözleşmelerde Lex Mercatoria'nın Uygulanması' (2004) 12(3-4) 45.
- Ayoğlu T, *Uluslararası Ticari Sözleşmelere Uygulanan Genel Prensipler, Maddi Hükümler ve Ticari Adet-Teamüller Olarak Lex Mercatoria* (2011).
- Bergami R, 'INCOTERMS® 2010: Comments on the New Revision of Delivery Terms' (2011) 15 Vindobona Journal of International Commercial Law & Arbitration, 157.
- Berman HJ, Ladd M., 'Risk of Loss or Damage in Documentary Transactions under the Convention on the International Sale of Goods' (1988) 21 Cornell Int LJ 423.
- Caner O, 'INCOTERMS 2010 (ICC RULES FOR THE USE OF DOMESTIC AND INTERNATIONAL TRADE AND INTERNATIONAL TRADE TERMS)' (2012) 11(22)(2) İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.
- Coetzee J, *INCOTERMS as a form of Standardisation in International Sales Law: an Analysis of the interplay between merchantile custom and substantive sales law with specific reference to the passing of risk*, PhD Dissertation, University of Stellenbosch (2010) 282.
- Çalışkan Y, *Uluslararası Satım Hukukunda Kanunlar İhtilafı Meseleleri* (Beta 2014).
- Ekşi N, *Milletlerarası Ticaret Hukuku* (Beta 2019).

- Erauw J, 'CISG Articles 66-70: The Risk of Loss and Passing it' (2005-2006) 25 Journal of Law and Commerce 203.
- Erdem B, 'INCOTERM'in Uluslararası Satımlarda Uygulanacak Hukuka Etkisi ve Hukuki Niteliği' (1990) 10(1-2) MHB 70.
- Erdem E, *Milletlerarası Ticaret Hukuku İle İlgili Makaleler* (Beta 2008).
- Erdem HE, 'INCOTERMS 2010, (INCOTERMS®2010)' (2010) Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof. Dr. Köksal Bayraktar'a Armağan.
- Erdem HE, *SİF Satışlar* (1999).
- Huber P, Mullis A, *The CISG: A New Textbook for students and practitioners* (2007).
- Karaca HA, *Milletlerarası Özek Hukukta INCOTERMS* (Onikilevha 2020).
- Köksal T, *Uluslararası Ticaret Hukuku* (2012).
- Kuyucu AS, *INCOTERMS® (Uluslararası Ticari Terimler)* (2011).
- Malfliet J, 'INCOTERMS 2010 and the mode of transport: how to choose the right term' <http://hdl.handle.net/1854/LU-1212622>.
- Murray C, Holloway D, Timson-Hunt D, *Schmitthoff Export Trade: The Law and Practice of International Trade* (11th edn, 2011).
- Oberman NG, *Transfer of risk from seller to buyer in International Commercial Contracts: A Comparative analysis of risk allocation under the CISG, UCC and INCOTERMS®*, LLM Thesis, Laval (1997) <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/thesis/Oberman.html>
- Özkan Ö, 'INCOTERMS 2010 ile Getirilen Yenilikler' (2012) 31 Akademik Bakış Dergisi.
- Paliu-Popa L, 'Development of the International Trade in Terms of INCOTERMS® 2010 Rules' (2012) 18(1) Annals of "Dunarea de Jos" University of Galati Fascicle I. Economics and Applied Informatics.
- Ramberg J, 'INCOTERMS® 2010' (2010-2011) 29 Penn St. Int'L. Rev. 415.
- Ramberg J, 'To What Extent Do INCOTERMS® 2000 vary Articles 67 (2), 68 and 69?' (2005-2006) 25 Journal of Law and Commerce 210.
- Vries DH, 'The Passing of Risk in International Sales Under the Vienna Sales Convention 1980 as compared with Traditional Trade Terms' (1982) (17) Eur Trans L 495.

