

**Derleme**

**Incoterms 2000, 2010 ve 2020 Revizyonlarına Genel Bakış**

**Özge Elmas GÜNAYDIN**

*İzmir Kavram Meslek Yüksekokulu, Dış Ticaret Bölümü,  
ozge.gunaydin@kavram.edu.tr, ORCID: 0000-0003-3959-1357*

**Öz**

Incoterms ticari işlemler içerisinde tarafların haklarına ve sorumluluklarına açıklık getiren kurallardır. Ticari gelişimler sebebiyle yapısal ve içerik olarak en son 2000, 2010 ve 2020 yıllarında revize edilmiştir. Araştırmanın amacı 2000, 2010 ve 2020 revizyonları arasındaki içerik farkının incelenmesidir. Nitel araştırma desenine sahip olan araştırma, ulusal ve uluslararası yayın ve elektronik kaynakların yazın taraması yöntemi ile gerçekleştirilmiştir. Araştırma sonuçlarına göre; 2000-2020 yılları arasında dört teslim şekli çıkarılmış, iki teslim şekli eklenmiş, bir teslim şeklinde isim değişikliği yapılmıştır. 2020 revizyonundaki radikal değişimler; maliyetlerin net şekilde ifade edilmesi, sigorta farklılığı, üçüncü taraf olmadan taşıma yapılabilmesi, yükleme konşimentosu kullanımı ve teslim yeri ibaresinin netleştirilmesidir. Gelecekteki revizyonlarda teknolojik gelişmeler dikkate alınabilir.

**Keywords:** Dış Ticaret, Teslim Şekilleri, İhracatçı, İthalatçı.

**JEL Sınıflandırması:** F1, N7, L91.

**Overview of Incoterms 2000, 2010 and 2020 Revisions<sup>1</sup>**

**Abstract**

Incoterms are rules that clarify the rights and responsibilities of parties in commercial transactions. Due to commercial developments, it was last revised in terms of structure and content in 2000, 2010 and 2020. The aim of the research is to examine the content difference between the 2000, 2010 and 2020 revisions. The research, which has a qualitative research design, was carried out by the method of literature review of national and international publications and electronic resources. According to the research results; Between 2000-2020, four delivery types were removed, two delivery types were added, and a name change was made in one delivery form. Radical changes in the 2020 revision; clear expression of costs, insurance difference, transportation without third parties, use of loading bill of lading and clarification of place of delivery. Technological developments may be taken into account in future revisions.

**Keywords:** International Trade, Incoterms, Exporter, Importer

**JEL Classification:** F1, N7, L91.

<sup>1</sup> Extended abstract is presented at the end of the article.

Geliş Tarihi (Received): 04.02.2021 – Kabul Edilme Tarihi (Accepted): 24.10.2021

**Atıfta bulunmak için / Cite this paper:**

Günaydın, Ö. E. (2021). Incoterms 2000, 2010 ve 2020 revizyonlarına genel bakış. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İİBF Dergisi*, 11 (2), 755-779. Doi: 10.18074/ckuiibfd.871338

## 1. Giriş

Karşılıklı olarak yer, zaman ve konum faydası elde edilmesini sağlayan ticaret, üretim faktörü sınırlılığı, ekonomik durum ve jeopolitik konum gibi olumsuz etkileri bulunan durumları azaltıcı özelliğe sahip olan önemli ekonomik faaliyetlerden birisidir. Uluslararası satış sözleşmelerinde alıcı ve satıcı arasında teslimat prosedürlerinin oluşturulması, risk transferi, malların taşınması ve sigorta, nakliye vb. giderlerin bölünmesi gibi sorunlar bulunmaktadır (Caruntu ve Lapaduşi, 2010, s.99). Tarafların çokluğu para, mal ve bilgi akışı koordinasyonun standart şekilde sağlanmasını zorlaştırmakta, taraflar arasında ortaklaşa olarak kabul edilen standartların bulunmasını gerekli kılmaktadır. Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) ithalat ve ihracat işlemlerinin serbest ve kolay biçimde gerçekleştirilebilmesi için uluslararası teslim şekillerinde standartlar belirlemiştir (Gürsoy, 2018, s.20). Uluslararası satış sözleşmelerinin kilit unsuru olan teslim şekilleri emtianın ihracatçıdan ithalatçıya taşınması, ithalat, ihracat ve güvenlikteki belirsizlik ile maliyet ve risk dağılımı konularında taraflara ne yapılacağını belirtmektedir (Ramberg, 2011, s.16). Teslim şekillerinin içeriğini iyi şekilde bilmek taraflara karşılaşılma riski olan anlaşmazlıkların çözümü ve hangi konuların kapsama dahil olup olmadığını anlayabilme hususunda kolaylık sağlamaktadır. İlk olarak 1936 yılında yayınlanan uluslararası teslim şekilleri 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 ve 2011 yıllarında güncellenmiştir (Bergami, 2013, s.326). Sürekli olarak gelişen küresel ticarete ayak uydurabilmek için en son güncelleme 2019 yılının Eylül ayında gerçekleştirilen (International Chamber of Commerce (ICC), 2019a) ve 1 Ocak 2020'den itibaren geçerli olan Incoterms 2020'dir.

Literatür kapsamında Incoterms ile ilgili farklı çalışmalar bulunmakla beraber, ağırlıklı olarak çalışmalar son ve önceki revizyon karşılaştırması ya da son revizyon incelemesi şeklinde gerçekleştirilmiştir. Stapleton ve Saunier (1999) ve Ramberg (2005) 2000 revizyonunu, Özkan (2012), Malfliet (2011) ve Bergami (2012) 2010 revizyonunu, Yılmaz vd. (2011), Bergami (2012) ve Özkan (2012) 2000 ve 2010 revizyon karşılaştırmasını incelemiştir. 2020 revizyonunun yakın zamanda gerçekleşmiş olması kaynaklı olarak ilgili konuda daha az sayıda kaynak bulunmaktadır. Kim (2019), LLamazares (2020), Ağaoğlu (2020), Ercan (2021) ve Pazniakou (2020) 2020 revizyonu; Çalık (2020); Öztürk ve Öztürk (2021) 2010 ve 2020 revizyon karşılaştırması incelemesinde bulunmuştur. Ek olarak literatürde güncel revizyon ve kloz incelenmesi şeklinde yapılan çalışmalar da bulunmaktadır. Çalışkan (2021) 2020 revizyonunda yapılan değişiklikleri ve hasar geçişi konusunu, Doğan (2021) teslim şekilleri, ödeme şekilleri ve TFRS 15 ile hasılat raporlanmasını, Arslandere (2021) ihracat şirketlerin teslim şekillerini kullanımını, Susaraksa, Amchang ve Sawatwong (2020) otomotiv firmalarının Incoterms 2020 kuralları seçiminde etkili olan faktörleri, Davis ve Vogt (2021) ise Incoterms kurallarının

gelecekteki bir sayısında elde edilebilecek iyileştirmeleri incelemiştir. Bu bağlamda çalışmada Incoterms kavramı, tarihsel süreci ve gerçekleştirilen son üç revizyon değişimleri birlikte incelenerek, 2020 revizyon klozlarının incelenmesi ve revizyon farklılıklarının sade bir anlatım ile sunulması amaçlanmıştır. Çalışma nitel bir araştırma desenine sahip olup, ulusal ve uluslararası bilimsel yayınların ve elektronik kaynakların yazın taraması yöntemi yapılarak incelenmesi şeklinde gerçekleştirilmiştir. Çalışma sonucuna göre, 2000, 2010 ve 2020 yılları arasında Incoterms üzerinde içerik ve yapısal olarak değişimler gerçekleştirilmiştir. Incoterms 2000'de yapılan dörtlü sınıflandırma 2010 ve 2011 yıllarında yerini ikili bir sınıflandırmaya bırakmıştır. 2000 ve 2010 revizyonu arasındaki farklılıklar sigorta, içerik değişimi ve eklenen kloz konularını kapsarken, 2010-2020 revizyonu arasındaki farklılık konuları ise sigorta, masraf, yükleme konşimentosu, taşıma düzeni, kloz ismi değişimi ve güvenlidir. Elde edilen diğer sonuçlara göre, EXW teslim şeklinin ticari hayata uygunluğu, kloz seçiminde etkili olan etmenler, denizyolu taşımacılığında ağırlıklı olarak kullanılan klozlar, klozların maliyete etkisi incelenen konular içerisinde yer almakta iken, teknolojik gelişmelerin Incoterms kapsamında yer alması gerektiği vurgulanmaktadır. Çalışmanın 2020 revizyonuna yoğunlaşması, yakın zamanda gerçekleştirilen üç revizyon değişimini daha düzenli ve toplu bir şekilde sunması ve çalışma bulgularıyla değerlendirmesi literatüre sağlanan katkı içerisinde değerlendirilmektedir. Ek olarak güncel revizyonun 2020 yılı içerisinde gerçekleştirilmesi sosyal bilimler içerisinde güncel bir konunun ele alınmış olması açısından önemlilik arz etmektedir. Ortakarpuz'un (2020) dış ticaretin gelişimi ve kolaylaşmasına yönelik güncel konular içerisinde ekonomik işbirlikleri, ödeme şekilleri, gümrük ve lojistik uygulaması, e-dış ticaret, dış ticarete blok zincir teknolojisi ile beraber teslim şekillerine de yer vermiş olması konunun güncelliğini ve sosyal bilimler içerisindeki önemi destekler niteliktedir.

## **2. Incoterms**

### **2.1. Tarihçesi**

İlkçağlarda takas ile birlikte hayatımıza giren ticaret, Sanayi Devrimi'nden önce 1936 yılına kadar yazılı kurallar olmadan örf ve adetlere göre yapılmaktaydı. Sanayi Devrimi ile birlikte 18. yüzyıldan itibaren ticari faaliyetler yapısını değiştirerek zaman içinde ilerlemiş ve uluslararası ticaret gelişmeye başlamıştır. Tarafların çokluğu hata riskini artırmakta ve bu durum teamüllere göre gerçekleştirilen dış ticaret işlemleri ile bir araya geldiğinde örf, adet ve geleneklere dayalı olarak ortaya çıkan yorumlama farklılığı hataları daha da artırmaktaydı. Yüzyıllar boyunca gerçekleştirilmesine rağmen uluslararası ticaret içerisinde ihracatçının ya da ithalatçının karşılaşmış olduğu sorunlar hakkında dünya genelinde ulaştırma alanı ile ilgili farklı yorumlamalar yapılmaktadır (Bergami, 2012, s.34). Dış ticaret

içerisindeki yeniliklere ve gelişimlere ayak uydurulurken, aksaklıkları giderebilmek, ticari hayatı kolaylaştırmak, ticaret artışını ve kurallarda çağdaşlığın korunmasını sağlamak amacıyla ICC tarafından alanında uzman olan kişilerce belirli aralıklarla düzenlemeler gerçekleştirilmektedir (Başlangıç, 2015, s.44). Ticari işlemlere kesinlik getirmek, satıcı ile alıcı arasındaki anlaşmazlığı azaltmak ve yorumlama sorununu ele almak için Uluslararası Teslim Şekilleri yayınlanmıştır (Bergami, 2012, s.34). Uluslararası teslim şekilleri ile uluslararası ticari işlemlerin gerçekleştirilmesi için birtakım belirsiz yasal şartlar sunulmaktadır (Foekens vd., 1997, s.459). Örf, adet ve geleneklere dayalı teamüller ile gerçekleştirilen ticari faaliyetler bu değişimler ile yerini yazılı hukuk kurallarına bırakmıştır.

Uluslararası ticari terimler ilk olarak 1923'te Incoterms öncesi baskısında altı terim olarak kodlanmış olup (Bergami, 2012, s.34), yol gösterici nitelikte üç ülkede uygulanmaktaydı. 1925 yılında Berlin Kongresi'nde kuralların tekdüze olmama ve karmaşıklık durumunu ortadan kaldırmak için yeknesak kuralların ortaya konulması gerekliliği fikri ortaya atılmıştır. 1936 yılında ICC tarafından uluslararası ticari terimlerin standart biçimde anlaşılabilmesini sağlayan ilk revizyon yayınlanmıştır. Incoterms'in ilk versiyonu açıkça emtia ticaretine odaklanmış olup, geminin yanı sıra veya gemi üzerinde malların alındığı anı önemli teslimat noktası olarak belirlenmiştir (Ramberg, 2011, s.8). Teknoloji ve çağın gelişimi ile beraber değişen ulaşım ve ticaret olanakları ticari hayatı etkilemiş, teslim şekillerinin zaman içerisinde geliştirilerek yeni versiyonları çıkarılmış ve gelişen ticaret ile uyumlu hale getirilmiştir (Ezel, 2013, s.18). Teknoloji ve ulaşım alanında meydana gelen gelişimler neticesinde 1936 yılında oluşturulan uluslararası teslim şekilleri kuralları ilk kez 1953 yılında değiştirilmiş olup, benzer gerekçeler ile 1967, 1974, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 ve son olarak 2020 yılında değişikliğe uğramıştır (Glitz, 2011, s.110; Yılmaz vd., 2015, s.3815; ICC, 2019).

## 2.2. Tanımı ve Özellikleri

Incoterms, International Commercial Terms ifadesinin baş harflerinden türetilmiş bir kısaltma olup, akademi ve iş hayatında Uluslararası Teslim Şekilleri olarak benimsenmekte ve kullanılmaktadır (Gürgen, 2020, s.31). Malların taşınması, mülkiyeti, temini konularında devletin, alıcının ve satıcının rolünü tanımlayan uluslararası kabul görmüş ticari terimlerdir (Caruntu ve Lapaduşi, 2010, s.99). Önceden tanımlanmış bir satış sözleşmesinin standart koşullarıdır (Kozak ve Tyshko, 2021, s. 290).

Kendi içerisinde bir bütünlüğe sahip olan Incoterms ülkeler arasındaki farklılıkları ortadan kaldırıp, taraflar arasında ortak dil oluşturarak firmaların daha kolay ve güvenli ticaret yapma imkanı elde etmesini sağlar. Kapsamında teslim, varış

noktasına ulaşana kadar hasar geçişi, masraf paylaşımı ve belgelere dair yükümlülüklerin neler olması gerektiği vb. ticari konular yer almaktadır (Hamşioğlu, 2012, ss.8-15). Malların ihrac ülkesinden ithal ülkesine gönderilmesi sürecinde hangi taşıma türünün kullanılacağı, hangi tarafın nereye kadar iş sürecini yöneteceği, riskin nereye kadar kime ait olacağını, süreçte oluşabilecek masrafların kim tarafından ödeneceğini belirlemeye yarayan teslim şekilleri dış ticaret işlemleri için kilit noktalardan birisidir (Yılmaz, 2015, s.127). Uyulması zorunlu olmamakla birlikte yeknesak yorum kuralları olarak nitelendirilir (Gürgen, 2020, s.35). Incoterms öncelikli olarak uluslararası satışlara yönelik olsa da yurt içi sözleşmelerde de referans olarak uygulanabilmektedir (Ramberg, 2011, s.16). Uluslararası Teslim Şekilleri ödeme ölçütü olarak anlaşılabilir. Ancak sadece malların maliyetini değil, aynı zamanda nakliye, sigorta, lisans ve gümrükleme gibi sorumlulukları da düzenlediği için ana işlevi risk transferi olup, riskleri dağıtmanın en basit yoludur (Glitz, 2011, ss.110-111).

Her ülke farklı özelliklere sahip olduğundan dolayı ticari işlemler esnasında anlaşmaları zorlaşmaktadır. Incoterms satıcıdan alıcıya malların taşınması, ithalat ve ihracat izni, maliyetler ve taraflar arasındaki risk dağılımı, mallara eşlik eden gerekli belgeleri edinmek konusunda ne yapılacağını belirler (Foekens, 1999, s.460). Revizyon türlerinin her birinde teslim konusu; ihracatçının göndereceği emtiaya ait risklerin geçiş zamanının belirlenmesidir (Yılmaz, 2014, s.55). Hasarın geçiş anı aslında emtianın ihracatçıdan ithalatçıya geçmiş olduğu teslim anıdır (Hamşioğlu, 2012, s.9). Incoterms taşıma esnasında ihracatçının binasından menşe ülkesi ön taşıma sınırına, menşe ülke sınırından varış noktasındaki ana taşıyıcının ülke sınırına ve varış ülkesinin sınırından araç üzerinde alıcının bulunduğu yere kadar üç bölüme ayrılabilir (Tan ve Thoen, 2000, s.392). Firmalar kurallardan hangisini seçecekleri konusunda çok iyi düşünmelidir. Çünkü tarafların teslim şekillerinin özelliklerini bilmesi ve anlaması ticari açıdan oluşabilecek riskleri azaltmada çok önemlidir. Incoterms seçiminde etkili olan kriterler içerisinde işletme maliyeti, bilgi ve anlayış, işbirliği ve pazarlık gücü ile operasyon süreci yer almaktadır (Suraraksa vd., 2020, s. 466). Ayrıca alıcı ve satıcının sözleşme esnasında belirlemiş olduğu teslim ve ödeme şekilleri hasılatın ve tahsilatın ortaya çıkış dönemlerinde farklılık yaratabilmekte ve vergilendirme döneminin değişmesine neden olabilmektedir (Doğan, 2021). Bu nedenle tüccarlar, malların satıcıdan alıcıya devri ile ilgili risk, maliyet, yükümlülük, sorumluluk gibi her konuda dağılımı netleştirmek adına ticari kısaltmaları kullanma eğilimindedir.

### **3. Araştırmanın Amacı ve Yöntemi**

Araştırmanın amacı, Incoterms 2000, 2010 ve 2020 revizyon türlerinin incelenerek var olan değişimleri kombine ve sade bir şekilde sunmaktır. Değişimlerin incelenmesi

noktasında ICC kılavuzundaki yapısal değişikliklerden ziyade, içerik değişikliklerine yer verilmiştir. Bu amaç doğrultusunda ulusal ve uluslararası makaleler, kitaplar ve elektronik kaynaklar yazın taraması yapılarak incelenmiştir. Son üç revizyon olan Incoterms 2000, 2010 ve 2020 bir arada incelenerek, Incoterms 2020 revizyonunun yapısal değişikliği ve revizyona yönelik fikir ve görüşler değerlendirilmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda kullanılan yöntem bakımından araştırma nitel araştırma desenine sahip olup, keşfedici bir araştırmadır. Keşfedici araştırmalar yeni konuları incelemek, nispeten az çalışılmış konuları keşfetmek ve daha sonradan yapılması planlanan araştırmalar için hazırlık oluşturmak amacıyla yapılmaktadır (Gürbüz ve Şahin, 2014, s. 99).

#### 4. Bulgular

##### 4.1. Incoterms 2000

Incoterms 2000’de taraflar açısından farklı hak ve sorumlulukların bulunduğu dörtlü gruplandırılan on üç adet teslim şekli bulunmaktadır. İlgili teslim şekilleri E, D, C ve F grubu şeklinde gruplandırılmıştır (Foekens vd., 1997, s.460; Kaya, 2011, s.152; Malfliet, 2011, ss.164-165.). Gruplandırma taraflar arasındaki yükümlülükler ve son teslim noktası baz alınarak teslim şekillerinin ilk harflerine göre yapılmıştır (Yağcı, 2019, s.72). Incoterms 2000 revizyonunda E grubu klozu EXW, C grubu klotları; CIF, CIP, CPT ve CFR, D grubu klotları DDP, DEQ, DES, DDU ve DAF; F grubu klotları; FOB, FAS ve FCA olarak belirtilmiştir. Gruplara yönelik bilgiler ise şu şekildedir (Malfliet, 2011, s.164-165; Özkan, 2012, s.5; Koban ve Yıldırım Keser, 2015, s.29);

- ❖ E Grubu “Çıkış” olup, mallar satıcının sorumluluğunda alıcının emrine bırakılmakta, satıcı emtiaları kendi iş yerinde teslim etmektedir.
- ❖ F grubu “Navlunu Ödenmemiş” olup, satıcı emtiaları ithalatçının istediği bir taşıyıcı firmaya teslim etmekte ve alıcı uluslararası taşımacılıkla ilgili riskve masraflardan sorumlu olmaktadır.
- ❖ C Grubu “Navlunu Ödenmiş” olup, satıcı uluslararası taşımacılık ücretini ve bazı teslim şekillerinde ise sigortayı ödemektedir.
- ❖ D Grubu “Varış” olup, satıcı teslim noktasına kadar olan süreçteki tüm masraflara ve risklere katlanmaktadır.

### 3.2. Incoterms 2010 ve Incoterms 2000 ile Karşılaştırması

Gerçekleşen yenilikler doğrultusunda ticari denge ve düzenin sağlanması için 1 Ocak 2011 tarihinde Incoterms 2010 yürürlüğe girmiştir. Incoterms 2010'un yürürlüğe girmesiyle birlikte 2000 ve öncesindeki versiyonları da kapsayacak şekilde alıcı ve satıcı aralarındaki sözleşmede kullanılan teslim şekli versiyonunu belirttiklerinde sadece ilgili versiyon geçerli olacaktır (Yılmaz vd., 2011, s. 3817). Bir önceki versiyon olan Incoterms 2000'den farklılıkları şu şekilde sıralanmaktadır (Yılmaz, 2015, ss.130-131; Koban ve Yıldırım Keser, 2015, ss.29-33; Küçük, 2015, ss.88-89; Gürsoy, 2018, ss.52-53);

- ❖ Incoterms 2000'de E, D, C ve F şeklinde yapılan gruplandırma yerine Incoterms 2010'da tüm taşıma türlerinde ve sadece deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılan klotlar olmak üzere ikili bir gruplandırma yapılmıştır.
- ❖ Satıcı CIP ve CIF klotlarında mal sigortası yapmak zorunludur.
- ❖ DES, DEQ, DDU ve DAF teslim şekilleri 2011 yılından itibaren geçerli olmak kaydı ile kaldırılıp yerine DAP ve DAT teslim şekilleri getirilmiş ve bu durumda teslim şekli sayısı on bire indirilmiştir.
- ❖ FAS, FOB, CFR ve CIF teslim şekillerinin içeriğinde değişiklik yapılarak modernize edilmiştir. Incoterms 2000 kapsamında FOB, CFR ve CIF teslim şekillerinde risk alıcıya teslim yükümlülüğünden önce geçmekte iken, Incoterms 2010 ile risk alıcıya teslim yükümlülüğünü yerine getirdiği anda geçmektedir (Yılmaz ve Özken, 2011: 105). İlgili teslim şekillerinin Türk Ticaret Kanunu ile diğer mevzuatlara eklenmesi ticari yaşamda güven artışı sağlayacaktır (Ceylan, 2020, s.36).
- ❖ Mal ve malı taşıyan taşıma aracının güvenliği ön plana çıkarılmıştır.

Gerçekleştirilen yenilikler kapsamında Incoterms 2010 revizyonunda toplam 11 klot bulunmaktadır. Tüm taşıma modlarında kullanılan klotlar EXW, CPT, CIP, DDP, FCA, DAT ve DAP olmak üzere yedi adet olarak belirtilirken, sadece deniz taşımacılığında kullanılan klotlar CFR, CIF, FAS ve FOB olmak üzere dört adet olarak belirtilmiştir. FOB teslim şekli Incoterms 2000'den farklı olarak konteyner taşımacılığında kullanılamamaktadır (Shiphub, 2021a). Incoterms 2010 revizyonu kullanılırken, sözleşmede kurallara atıf yapılmasına, uygun kuralın seçilmesine, yer ve liman isimlerinin belirtilmesine ve marka tescilinin doğru kullanılmasına dikkat edilmelidir (Yılmaz vd., 2011: s.3821).

### 3.3. Incoterms 2020 ve Incoterms 2010 ile Karşılaştırması

Incoterms 2020'nin temel dayanağı zaman kaybını önlemeyi sağlayacak basitlik ve yalınlık olmakla birlikte hem karışıklık yaratan ifadeler kaldırılmış hem de bilgi çağına uygun şekilde telefonlara indirilebilen bir uygulaması programlanmıştır (Ağaoğlu, 2020, s.1127). Incoterms 2020 kurallarının her biri nakliye maliyetlerinin dağılımına, alıcının taşınan malların kaybolması, zarar görmesi veya kazara imha edilmesi riskinden sorumlu olan satıcıyı değiştirdiği an kritik an olmasına ve satıcının malları satıcı veya nakliye şirketinin bir temsilcisi aracılığıyla teslim etme yükümlülüklerini fiilen yerine getirmesi gereken tam zaman noktasına odaklanmaktadır (Kozak ve Tyshko, 2021, s. 290). 1 Ocak 2020 tarihinde Incoterms 2020 revizyonu yürürlüğe girmiş olup, Incoterms 2010 ile olan içerik farklılıkları şu şekildedir (Kim, 2019; Ağaoğlu, 2020, ss.1127-1128; Turanlı, 2020, ICC (2021a)):

❖ FCA teslim şekli ve gemiye yüklemelerde işlemin tamamlandığını gösteren yükleme konşimentolarının (on-board diğer bir ifade ile gemiye yüklenmiş) düzenlenmesi: Incoterms 2020'ye göre alıcı taşıma firması ile navlun sözleşmesi yapmak zorunda olup, yükleme konşimentosunu satıcıya vermesi için taşıyıcıya talimat verebilmektedir (Ercan, 2021, s.1192). Denizyolu taşımacılığı dışındaki akreditifli taşımalarda FCA kullanılabilir (Özber, 2019). FCA teslim şeklinde ihracatçı malları ithalatçının istediği bir noktada teslim eder. Örneğin, sözleşmede "FCA İzmir Alsancak Port" ibaresi var ise ihracatçı yüklemeyi yaparak ürünleri Alsancak limanına göndermelidir. Ürünün taşınması limanda son bulmaktadır. Ancak akreditifli bir satış söz konusu ise konşimento içeriğindeki hatalardan dolayı ihracatçı sorunlar yaşayabilmektedir. İthalatçı Incoterms 2020 ile taşıma riskini üstlenerek, ihracatçının onayını alarak, nakliyeciyeye talimat verebilecek ve böylece ihracatçı firma ile konşimento talimatı ve banka teslim aşamalarında sorumluluk paylaşmış olacaktır (İhracat.co, 2021a).

❖ Her bir teslim şekli kapsamındaki masrafların A9/B9 olan tek bir iç kural ile sıralanması: Tüm Incoterms kurallarında güvenlik ve maliyet ile ilgili hususlar daha net bir şekilde açıklanmaktadır. İlgili durumun düzenlemeyle uyumlu olup olmadığı tarafların doğrulamasında olup, maliyetlerin açık listelenmesi için tek bir maliyet listesi altında listelenmiştir (İhracat.co, 2021b). Gerçekleştirilen değişiklik maliyetlere yönelik tarafların daha ayrıntılı bilgiye sahip olmasını sağlamaktadır. Incoterms 2020 ile nakliye yükümlülüğü ve maliyetlerine güvenlik ile ilgili gereksinimlerin eklenmesi yapılmıştır. Incoterms kurallarının her birinde karşılaşılabilecek muhtemel birtakım riskler ve risklere bağlı ortaya çıkabilecek maliyetler bulunmaktadır. Bu değişikliğe göre Incoterms 2010'da terör ve şiddet olayları nedeniyle konteynerlerin taranması vb. güvenlik önlemleri getirilmiş, Incoterms 2020'de ise bu güvenlik önlemlerine yönelik maliyetlerin paylaşılması



hususuna yönelik düzenlemeler yapılmıştır. Uluslararası ticari işlemlerde emtiaların ülke sınırlarını aşması nedeniyle bazı önlemlerin ve kontrollerin yapılması gerekliliğini ön plana çıkarmaktadır. Konteyner taranması ürünlerin ihraç ve ithal esnasında malın ayniyetini koruyup korumamasının kontrolü yanında, ticari ahlaka uygun bir şekilde gerçekleştirildiğinin de kontrolünü sağlamaktadır. Incoterms 2020 ile güvenlik gereksinimlerinin nakliye maliyetlerine eklenmesi tarafların maliyet kontrolü sağlamasında önemlidir.

❖ CIP ve CIF klotzlarındaki sigorta kapsamı farklılığı: CIF ve CIP arasında içerik bakımından fark olmamakla beraber grup farklılığı bulunmaktadır. Incoterms 2010'da CIF ve CIP teslim şekillerinde satıcı tarafından C klotzu (dar kapsamlı) sigorta yapılırken, Incoterms 2020'de CIP teslim şekli toplu mal ticaretinde daha fazla kullanılması ve daha yüksek sigorta gerektirmesinden dolayı A klotzu sigortaya yükseltilmiş, CIF için ise değişiklik yapılmayarak C klotzu sigorta yapılmasına devam edilmektedir (Özbir, 2019; ICC Academy, 2020). Diğer bir değiş ile alıcının ülkesinde limanda teslim ve alıcının ülkesinde adrese teslim olan CIF ve CIP teslim şekillerinde sigorta yükümlüğü, CIF için asgari sigorta, CIP için ise tüm riskler dahil sigorta yapılmasını zorunlu kılmaktadır (İhracat.co, 2021c). CIP teslim şeklinin tüm taşıma modlarında kullanılabilir olması nedeniyle karşılaşılan risk CIF teslim şekline göre çeşitlilik gösterebilmektedir. Incoterms 2020 ile risk çeşitliliğine oranla sigorta durumunun genişletilmesi taraflara kolaylık sağlayacaktır.

❖ FCA, DAP, DPU ve DDP klotzlarında satıcının veya alıcının taşıma düzenini kendi araçlarıyla yapması: Incoterms 2010'da taşımanın ait olduğu durumlarda üçüncü taraf olmadan taşıma yapılabileceğine dair bir açıklama yoktur (Ercan, 2021, s.1193). Ancak Incoterms 2020 ile gelen bu değişikliğe göre taşıma yükümlülüğüne sahip olan taraf (alıcı ya da satıcı) üçüncü bir taşıyıcı olmaksızın kendi aracı ile emtia taşıyabilecektir. Ticari taşımalarda ürünün üretim noktasından alıcıya ulaştırılana kadar geçen süreçte taşıma faaliyeti en önemli hususlardan birisidir. Ürünün zarar görmesi, aracın taşımaya elverişli olup olmaması, yükleme boşaltma anlarındaki problemler gibi sorunların karşılaşıma ihtimali her zaman çok yüksektir. Bu durumda FCA teslim şeklinde belirlenen noktada malların teslim edilmesi; DAP ve DDP teslim şekillerinde ürünlerin boşaltılmadan DPU'da ise boşaltılarak teslim edilmesi taşıma organizasyonunun kontrolünü gerekli kılmaktadır. Incoterms 2020 ile gelen üçüncü taraf şartı olmaksızın taşıma ilgili durumdaki kontrolün kolaylığına önemli derece katkı sağlamaktadır.

❖ İçerik olarak bir fark bulunmamakla birlikte DPU olarak değiştirilen DAT teslim şekli: Incoterms 2010'da yer alan DAT klotzundaki terminal ifadesi tarafları sadece terminalde teslim yapılabileceği yanlışlığına düşürebildiğinden dolayı Incoterms 2020'de adres kelimesi kullanılarak bu yanlışlığı ortadan kaldırılmıştır

(Ercan, 2021, s.1191; Özbir, 2019). Teslim yeri tarafların her biri için çok önemlidir. Çünkü bir tarafın sorumluluğunun bittiği diğer tarafın sorumluluğunun başladığı nokta olma özelliğine sahiptir. Tarafların hangi noktanın teslim yeri olacağına dair bir yanlışlığa düşmesi ya da anlam karmaşası yaşamaları önemli problemlere yol açacaktır. Böylece Incoterms 2020 ile malın teslim edileceği noktanın sadece terminal değil uygun bir yer olacağı belirtilmiş ve tarafların yaşayabileceği anlam karmaşası riski ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır.

Incoterms 2020 ile uluslararası ticari sözleşmeye taraf olanlar kurallardan herhangi birine atıf yaptıklarında emtia teslimi, masraf paylaşımı, vesaik yükümlülüğü ve hasar geçişi konularında anlaşma sağlamış olmaktadır (Çalışkan, 2021, s.257). Gerçekleştirilen yenilikler kapsamında Incoterms 2020’de ikili gruplandırılan on üç adet teslim şekli bulunmaktadır. Tüm taşıma modlarında kullanılan klotlar EXW, CPT, CIP, DDP, FCA, DPU ve DAP; sadece deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılan klotlar FAS, FOB, CFR ve CIF olarak belirlenmiştir. Tablo 1’de Incoterms 2000, 2010 ve 2020 revizyonlarına ait klotlar verilmiştir.

**Tablo 1: Incoterms 2000 - 2010 ve 2020 Revizyon Grupları ve Klotlar**

Incoterms 2000		Incoterms 2010		Incoterms 2020			
Grubu	Kısaltması	Grubu	Kısaltması	Grubu	Kısaltması		
E Grubu	<b>EXW</b>	Tüm Taşıma Modlarında Kullanılan Klotlar	<b>EXW</b>	Tüm Taşıma Modlarında Kullanılan Klotlar	<b>EXW</b>		
C Grubu	<b>CFR</b>		<b>FCA</b>		<b>FCA</b>		
	<b>CIF</b>		<b>CPT</b>		<b>CPT</b>		
	<b>CPT</b>		<b>CIP</b>		<b>CIP</b>		
	<b>CIP</b>		<b>DAT</b>		<b>DPU</b>		
D Grubu	<b>DAF</b>		<b>DAP</b>		<b>DAP</b>		
	<b>DES</b>		<b>DDP</b>		<b>DDP</b>		
	<b>DEQ</b>		Sadece Denizyolu Taşımacılığında Kullanılan Klotlar		<b>FAS</b>	Sadece Denizyolu Taşımacılığında Kullanılan Klotlar	<b>FAS</b>
	<b>DDU</b>				<b>FOB</b>		<b>FOB</b>
<b>DDP</b>	<b>CFR</b>				<b>CFR</b>		
<b>FCA</b>	<b>CIF</b>	<b>CIF</b>					
F Grubu	<b>FAS</b>						
	<b>FOB</b>						

**Kaynak:** Yazar tarafından Bergami (2006, s.54); ICC (2021b); ICC (2021c) kaynaklarından derlenerek hazırlanmıştır.

Tablo 1’de görüldüğü üzere 2000 yılında 13, 2010 yılında 11 ve 2020 yılında 11 adet kloz bulunmaktadır. Incoterms 2020 içerisinde yer alan kloz türleri aşağıda açıklanmaktadır.

**EXW:** “Ex Works” diğer bir ifade ile “Ticari İşletmede Teslim” tüm taşıma modlarında kullanılan bir teslim şeklidir. Ticari İşletmede Teslimde ihracatçı emtiaları kendi tesisinde alıcı için hazırlama yükümlülüğünde (Tan ve Thoen, 2000, s.390) iken, ihraç gümrükleme, taşıma ve sigorta gibi risk türleri alıcının sorumluluğundadır (Kınık, 2018, s.56). Alıcının tüm lojistik süreci yürütmesi ve tercih ettiği ulaşımın gümrükleme kapsama zorunluluğu nedeniyle ICC EXW teslim şeklinin yerel ticarete tercih edilmesini önermektedir (Öztürk ve Öztürk, 2021, s.40). Firmaların EXW teslim şeklini tercih etmelerinin sebebi taşıma maliyetine alıcının katlanması ve ek bir taşıma maliyetinin oluşmamasıdır (Çetin vd., 2021, s.219-220). Alıcının ihracat izni alması gerekliliği her zaman mümkün olmamakla beraber, kuralın dezavantajı nedeniyle artan oranda çoğu girişimci FCA teslim koşullarını tercih etmektedir (Shiphub, 2021b). EXW teslim şeklinde ihracatçının sorumluluğunun az olması ciddi bir avantaj iken, birtakım sorunları da beraberinde getirebilmektedir. Bu bağlamda çalışmalarda EXW teslim şekli özellikle incelenebilmektedir. Arslandere’ye (2021) göre EXW teslim şeklini tercih eden firmalar ihracat oranı düşük olan firmalar iken, Çetin’e (2021, s.220) göre satıcı için ek bir maliyet oluşturmasa da alıcılar için düşük fiyat sunulmasını gerekli kılmaktadır.

**CPT:**“Carriage Paid to” diğer bir deyiş ile “Taşıma Ücreti Ödenmiş Olarak Teslim” tüm taşıma modlarında kullanılabilen bir teslim şeklidir. Havayolu, denizyolu, karayolu veya demiryolu taşımacılığı fark etmeksizin birden fazla taşıma şeklinin söz konusu olduğu durumlarda da kullanılabilen CPT, ihracatçının ithalatçı ile önceden kararlaştırılan bir yer yok ise ihracatçının kendi seçtiği taşıyıcıya malları teslim etmesi ve teslim anından itibaren varış noktasına kadar olan taşıma sözleşmesini yaparak masrafları kendisinde kalmak üzere hasar ve zararları ithalatçıya devrettiği teslim şeklidir (Yıldırım Keser, 2015, s.38; Küçük, 2015, s.92). Incoterms 2010 ile karşılaştırıldığında 2020 yılından itibaren satıcı alıcının sigorta talebi üzerine bilgi vermek zorunluluğu bulunmaktadır (Shiphub, 2021c).

**CIP:**“Carriage, Insurance Paid to” diğer bir deyiş ile “Taşıma Ücreti ve Sigorta Ödenmiş Olarak Teslim” tüm taşımacılık modlarında kullanılabilen bir teslim şeklidir. Satıcının malları taşıyıcıya ya da satıcı tarafından belirlenmiş bir kişiye belirlenen yerde ( taraflar arasında anlaşmaya varılmışsa) teslim ettiği ve satıcının varış noktasına kadar gerekli olan taşıma ücretini ödeme ve sigorta sözleşmesini yapma zorunluluğunun bulunduğu teslim şeklidir (Brodie, 2015, ss.172-173; Gürsoy, 2018, s.65). Sigorta dış ticaret işlemlerinde riskli konular içerisinde yer almaktadır.

CIP teslim şeklinde bu durum sigortanın kim tarafından yapılacağını belirtilmesiyle azaltılmaktadır. Ayrıca sigorta taşıyan emtia fiyatının %10'unu kapsamalı ve sözleşmede belirtilen emtia fiyatları ile aynı para biriminde olmalıdır (Shiphub, 2021d).

**DDP:**“Delivered Duty Paid” diğer bir deyiş ile “Gümrük Vergisi Ödenmiş Olarak Teslim” her türlü taşıma modunda kullanılabilen teslim şeklidir. Satıcının ihracat ve ithalat gümrüklemesini yapmak, gümrük vergilerini ödemek ve malların varış noktasına ulaşana kadar ortaya çıkabilecek tüm risklere katlanmak zorunda olduğu teslim şeklidir (Brodie, 2015, s.173). DDP teslim şeklinde satıcı malların ithalat gümrüklemesini de gerçekleştirerek varış noktasında veya taraflar arasında kararlaştırılan bir yerde, malları taşıma aracından boşaltmaya hazır şekilde alıcıya teslim etmek yükümlülüğündedir (Koban ve Yıldırım Keser, 2015, s.46). DDP satıcının en fazla sorumluluğa sahip olduğu teslim şeklidir. Shiphub (2021e) sitesinde yer alan bilgiye göre Çinli ihracatçılar DDP teslim şeklini tam olarak anlamamakla birlikte kötüye kullanabilmektedir.

**FCA:**“Free Carrier” diğer bir deyiş ile “Taşıyıcıya Teslim” tüm taşıma modlarında kullanılabilen bir teslim şeklidir. FCA teslim şekli ihracatçının malların ihracat gümrükleme işlemlerini gerçekleştirerek, satıcının iş yerinden farklı bir yerde satıcının belirlediği bir taşıyıcıya veya alıcının seçmiş olduğu bir taşıyıcıya teslim etmesi ile mallara dair oluşabilecek her türlü masraf ve navlun ücretini alıcıya devrettiği teslim şeklidir (Küçük, 2015, s.91; Gürsoy, 2018, s.56; Ağaoğlu, 2020, s.1132). Operasyonel bütçeleme ve maliyet işlemleri ticari işlemler içerisinde çok önemlidir. Taraf ve işlem çokluğu ek maliyetlerin ortaya çıkmasına neden olabilmektedir. Susuraksa vd.'e (2020) göre FCA klotunun her taşımacılıkta kullanılabilir olması ve taşıma aracı ile belirlenen yerde teslim edilerek teslimat sağlanması operasyon bütçesinin tahmine yardımcı olmaktadır. Sigortanın alıcının sorumluluğunda olduğu FCA teslim şekli en fazla kullanılan klot olup, dünya sözleşmelerinin %40'ı bu kurala göre yapılmaktadır (Shiphub, 2021f). Bu durum FCA kuralı uluslararası ticaret için en uygun kuraldır (Suraraksa vd., 2020, s.468).

**DPU:**“Delivered at Place Unloaded” diğer bir deyiş ile “Belirlenen Yerde Boşaltılmış Olarak Teslim” tüm taşıma modlarında kullanılabilen teslim şeklidir. DPU teslim şekli satıcının malları varma yerinde boşaltılmasını gerektiren tek kuraldır (Ağaoğlu, 2020, s.1138). Incoterms 2010'da Terminalde Teslim (DAT) olarak değinilen bu kuralda satıcı depo ya da taşıma merkezi gibi herhangi bir sınırlaması olmayan bir alanda gelen nakil aracından malları boşaltarak teslim etmekle sorumludur (Incoterms Explained, 2019). Bu durumda teslimat yeri ve varış noktası aynı yer anlamına gelmektedir.

**DAP:** “Delivered at Place” diğer bir deyiş ile “Belirlenen Yerde Teslim” tüm taşıma modlarında kullanılabilen bir teslim şeklidir. DAP teslim şekli, satıcının malları belirlenen varış noktasında ya da taraflar arasında bir yer kararlaştırılmamışsa varma yerindeki bir noktada araçtan boşaltmadan, ancak boşaltılmaya hazır şekilde alıcıya teslim etmesini gerektirmektedir (Kınık, 2018, s.60; Ağaoğlu, 2020, s.1136). Incoterms 2010 DAP’ta belirtilenden farklı olarak 2020’den itibaren alıcının sigorta yaptırmaya talebine yönelik satıcı bilgi vermek zorunda değildir (Shiphub, 2021g).

**FAS:** “Free Alongside Ship” diğer bir deyiş ile “Gemi Doğrultusunda Masrafsız Teslim” sadece deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılan bir teslim şeklidir. FAS teslim şeklinde ihracatçı ithalatçı tarafından belirtilen yükleme limanında malları gemi doğrultusunda (rıhtım ya da mavna) yerleştirmekle yükümlü olup, ihracat için gerekli izinleri alıp, gümrükleme işlemlerini tamamlayarak gemi yanında ithalatçının kendisine teslim etmelidir (Okur, 2019, s.36; Ağaoğlu, 2020, s.1139).

**FOB:** “Free on Board” diğer bir ifade ile “Gemi Bordasında Teslim” sadece deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılan bir teslim şeklidir. Satıcı limanda malların gemi güvertesine yüklenene kadar oluşabilecek her türlü hasar riskinden mükelleftir (Tan ve Thoen, 2000, s.390). FOB teslim şeklinde satıcı malları gemi üzerine yüklemek ve sözleşmeye uygun hale getirmek zorunda olup, taraflar FOB’un multimodal taşımacılık için tasarlanan konvansiyona uygun olmadığını göz önünde bulundurmalıdır (Ceylan, 2020, s.26-36). Daha önce deniz taşımacılığında kullanılan FOB teslim yöntemi, lojistik hizmet sağlayıcılar tarafından kombine taşımacılık hizmetlerinin yaygınlaşmasıyla birlikte her türlü taşıma için kullanılmaya başlanmıştır (Durdağ ve Delipınar, 2021, s.205). Ayrıca FOB teslim şekli deniz yolu taşımacılığında ticari güvenlik bakımından önemli bir yere sahiptir (Ceylan, 2020, s.27).

**CFR:** “Cost and Freight” diğer bir deyiş ile “Masraflar ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim” sadece deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılan bir teslim şeklidir. CFR teslim şeklinde satıcı malları kendi seçmiş olduğu gemi üzerinde alıcıya teslim etmekle yükümlü olmakta ve malların gemi üzerine boşaltılmasından sonraki sorumlulukları (kayıp veya hasar) ithalatçıya devrederek, varış noktasına kadar olan masrafları üstlenmektedir (Brodie, 2015, s.174; Başlangıç, 2015, s.70). CFR, CIF ve FOB teslim şekli ihracat performansı yüksek olan firmalar tarafından daha fazla tercih edilmektedir. Bu durum ithalatçı müşterileri daha fazla memnun etmekte ve böylece müşteri sayısı ve ciroları artabilmektedir (Arslandere, 2021, s.104).

**CIF:** “Cost, Insurance and Freight” diğer bir deyiş ile “Masraflar, Sigorta ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim” sadece deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılan bir teslim şeklidir. İlgili teslim şeklinde satıcı malları ithalatçıya gemi üzerinde

boşaltılmış şekilde teslim ederek oluşabilecek hasarı ithalatçıya devretmekte, ancak varış noktasına kadar oluşabilecek masrafları üstlenmek ve deniz sigortası yaptırmak zorundadır (Brodie, 2015, s.174; Küsmez, 2016, s.46). CIF teslim şeklinde satıcı alıcıya karşı asgari riskler için sigorta sözleşmesi akdetmek zorunda olduğundan sözleşme esnasında bu hususa dikkat edilmelidir (Ceylan, 2020, s. 36). Sevinç Kuyucu (2020) çalışmasında CIF satışlarda kurulan sigorta sözleşmesi ve satış bedelini menfaat bakımından değerlendirmiş, Yargıtay kararlarında ihracatçı hesabındaki sigorta sözleşmesinde, sigortacının halef sıfatı hakkının satış bedelinin ödenmesine göre tespitinin doğru olmadığına ulaşmıştır. CIF kuralı, FOB haricinde, denizyolu taşımacılığında dökme yük taşımada en sık kullanılan kuraldır (Shiphub, 2021h). Ülkemizde aksi belirtilmedikçe ihracat işlemlerinde FOB teslim şekli, ithalat işlemlerinde ise CIF teslim şekli alışılmış işlem yapma şekli haline gelmiştir (Durdağ ve Delipınar, 2021, s.205).

Uluslararası teslim şekillerinin sürekli olarak yenilendiğinden dolayı kanuna konulmamıştır. Ancak taraflar talepleri doğrultusunda kurallara her zaman yer verebilir (Tamer, 2021, s.26). Verimliliği işlem maliyetlerini azaltma yeteneği göz önünde bulundurularak değerlendirilirken, hukuki niteliği, amacı ve kapsamı egemen bir otoritenin olmadığı ve ticaretin hızlı bir şekilde geliştiği uluslararası çerçevenin kendine özgü özellikleri dikkate alınarak bir bütün değerlendirilmelidir (Del Mastro, 2020). Ünal ve Metin'in (2021) ithalatçı ve ihracatçının Incoterms seçimindeki farklılıklarını incelediği çalışmasına göre, hem ihracatçı hem de ithalatçı için en önemli faktör nakliye maliyetleri iken, firma büyüklüğü en az öneme sahiptir. İhracatçı için nakliye acentesi ile ilişkiler ve mesafe daha etkili iken, ithalatçı için malın türü ve nakliyenin karmaşıklığı daha etkilidir. Lojistiğin kısımlarından biri olan teslimat ithalat ve ihracat işlemlerinde de en önemli konulardan birisidir. Ülkelerin ekonomik gelişimleri Incoterms ve lojistik performans göstergeleri ile ilişki iken, lojistik performansında Incoterms üzerinde önemli etkisi bulunmaktadır (Stojanovic ve Ivetic, 2020). Erdoğan ve Kavas (2020) çalışmasında drone'ları ulaşım, teslimat yeri, teslimat maliyeti ile kurallar ve yönetmelikler, lojistik ve teslim şekillerine katkı ve değişim açısından incelemiştir. Durdağ ve Delipınar'a (2021, s.205-206) göre lojistik ve tedarik zinciri yönetiminde yaşanan gelişmelerle birlikte ihracatçı ve ithalatçı arasındaki ilişkilerde değişmeye başlamıştır. Drone kullanımı, tüp benzeri araçlarla çok kısa sürede uzun mesafeleri aşmak, yapay zeka gelişmeleri, bulut bilişim sisteminin kapıt tabanlı ticareti aşması gelecekte beklenen değişimlerden birkaçıdır. Incoterms 2030 için olmasa da 2040 yılında sayı ve içerik anlamında ciddi değişimler yaşanacağını ileri sürmektedir. Ek olarak lojistik ve tedarik zinciri yönetimi hız odaklılığa ağırlık verdikçe ve sanal ortamda uygulama alanı buldukça Incoterms'ün kökten değişeceği ya da ortadan kalkacağını da ileri sürmektedir. Incoterms 2020'nin multimodal taşımacılık için tüm kurallarını göz önünde bulundurarak, taşımacılığın organizasyonunda önemli bir rol oynayan nakliye

maliyetlerinin satıcı ve alıcı arasındaki dağılımı, teslimat tarihlerinin belirlenmesi vb. önemli konuları düzenlemektedir (Kozak ve Tyshko, 2021, s.291). Incoterms 2020 ile ticari tarafların işlem süreçleri kolaylaştırılmaya çalışılırken revizeye yönelik önerilerde bulunmaktadır. Davis ve Vogt (2021) Incoterms 2020'nin Incoterms 2010'un kademeli olarak genişletilmiş hali olduğunu belirterek, kurallar ile akreditifin uyumlu hale getirilmesi ve böylece ödeme şekilleriyle birleşmesi, CFR, CIF, CPT ve CIP tek bir C kuralına dönüştürmesi ve paketleme, işaretleme, bildirimler ve teslimat belgeleri gibi konularda dil tanımının yapılması alanlarında önerilerde bulunmuştur.

#### 4. Sonuç

Ülkelerin istikrarlı ilerleyebilmesi için ticari faaliyetlere ayrı bir önem vermesi gerekmektedir. Dış ticaret işlemleri çeşitlilik arz ettiğinden ve tarafların çokluğundan dolayı ürün üreten ihracatçı ve meblağ ödeyen ithalatçı gibi basit sorumluluklar ile ifade edilememektedir. Durum ve koşullara göre tarafların hak ve yükümlülükleri de farklılaşmaktadır. İhracatçı ve ithalatçının masraf, maliyet, sigorta, taşıma, yükleme boşaltma, gümrükleme gibi konularda hak ve yükümlülüklerini tam olarak bilmesi her iki taraf içinde işlem sürecini kolaylaştırarak, aradaki risk belirsizliğini ortadan kaldırmaktadır. Bu durumu belirli noktalarda çözücü ifadelerle sahip olan Incoterms 1936 yılında Milletlerarası Ticaret Odası tarafından yayımlanmış olup, yayın tarihinden itibaren yıllar içerisinde sayı, isim ve içerik olmak üzere yeniliklerden geçmiştir. Incoterms emtianın üretimden ulaşıma kadar olan organizasyonu üç harfli teslim şekliyle özetleyerek ihracatçı ve ithalatçı arasında ortak bir dil oluşturarak taraflara büyük kolaylık sağlamaktadır (Yılmaz vd., 2011, s.3824). Bir sözleşmede emtianın teslimi için taraflara özel haklar ve yükümlülükler yükleyen Incoterms yasal manada ihtiyari olup tarafların istediğine bağlıdır; taraflar kendi aralarında anlaşarak diğer özel gerekliliklerini sözleşmelerine dahil edebilirler (Caruntu ve Lapaduşi, 2010, s.99). En güncel revizyon 1 Ocak 2020'den itibaren kabul edilmiş olan Incoterms 2020 olmak üzere 2000 ve 2010 yıllarında da revize gerçekleştirilmiştir.

Bu çalışma nitel araştırma desenine sahip olup, keşfedici bir araştırmadır. Çalışmanın amacı 2000, 2010 ve 2020 yıllarında yayımlanan uluslararası teslim şekillerinin yazın taraması yapılarak incelenmesi ve sade bir şekilde sunulmasıdır. Bu amaç doğrultusunda, güncel olan çalışmaların incelenmesine ağırlık verilerek ulusal ve uluslararası bilimsel çalışmalar ve elektronik kaynaklardan yararlanılmıştır.

Yapılan tarama sonucunda Incoterms 2000'de teslim şekilleri E, C, D ve F grubu olmak üzere dört başlık altında incelenmektedir. E grubu; EXW teslim şeklini, C grubu; CFR, CIF, CPT ve CIP teslim şekillerini, D Grubu; DAF, DES, DEQ, DDU ve DDP teslim şekillerini, F grubu FCA, FAS ve FOB teslim şekillerini içermektedir.

Incoterms 2000’de yer alan on üç teslim şekli 27.09.2010 tarihinde toplamda on bir teslim şeklini içeren şekilde güncellenmiş olup, 01.01.2011 yılında Incoterms 2010 olarak yayımlanmıştır. Incoterms 2010 ile Incoterms 2000 arasındaki farklılıklar; dörtlü gruplandırma yerine, tüm taşıma modlarında ve sadece deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılan teslim şekilleri olmak üzere ikili bir gruplandırma yapılması, DAF, DES, DEQ ve DDU şekillerinin kaldırılarak DAP ve DAT teslim şekillerinin getirilmesi, CIP ve CIF teslim şekillerindeki sigorta zorunluluğu, ürün ve taşıyıcısının güvenliğinin ön plana çıkarılmasıdır. Incoterms 2010’da taşıma modlarının tümünde kullanılan teslim şekilleri EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP ve DPP iken, sadece deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılan teslim şekilleri FAS, FOB, CFR ve CIF’dir. 1 Ocak 2020 tarihi itibarıyla uygulamaya konulan Incoterms 2020 ise Incoterms 2010’da olduğu gibi tüm taşıma modlarında ve sadece deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılan ikili bir gruplandırmaya devam edilmiştir. Toplamda on bir adet teslim şekli bulunmaktadır. Incoterms 2020’de DAT teslim şekli kaldırılarak yerine DPU teslim şekli getirilmiştir. 2020 yılı revizyonunda yapılan değişiklikler yükleme konşimentolarının kullanılması, masrafların tek bir iç kural ile sıralanması, CIP teslim şeklinde A klotu CIF teslim şeklinde ise C klotu sigorta yapılması, FCA, DDP, DPU ve DAP kurallarında üçüncü bir taraf olmadan satıcının taşıma yapabilmesi, içerik açısından fark olmamakla birlikte DAP teslim şekli yerine DPU getirilmesidir. Bu doğrultuda Incoterms 2020 ile ithalatçı ihracatçı ile sorumluluk paylaşmakta, maliyetlere yönelik daha fazla ve net bilgi sunulmakta, sigorta hususunda teslim şekillerinin taşıma moduna göre ayrımı bulunmakta, taraflar üçüncü bir taraf olmaksızın taşıma yapabilmekte ve taşıma yeri anlam bulanıklığı yaratmayacak şekilde daha net bir biçimde ifade edilebilmektedir.

Incoterms kurallarının yıllar içerisinde değiştirilmesinin sebebi; teknolojik ve ekonomik gelişmeler doğrultusunda yaşanan değişimlere ticari yaşamı entegre edebilmektir. Bu nedenle ticari işlemleri gerçekleştiren tarafların kuralları iyi şekilde özümsemesi ve işlem süreçlerinde kullanması; iş süreçlerindeki aksamaların önüne geçilmesinde önlemlerin başında gelmektedir. Incoterms kapsamında yapılan çalışmalara bakıldığında ilk olarak revizyonlar arası farklılıklara ağırlık verildiği görülmektedir. Ayrıca EXW, FCA, FOB, CIF ve CFR teslim şekillerinin üzerinde diğer klotların değerlendirilmesine oranla daha fazla durulmaktadır. EXW teslim şeklinin ticari kolaylığı riskleri ile karşılaştırıldığında dengelenmelidir. İhracat performansının teslim şekli seçimi etkilemesi ve taraflar arasında benzer şekilde risk algısını ortadan kaldıramaması teslim şekillerinin uluslararası olması durumuna soru işareti getirebilmektedir. Firma farklılıklarının kural seçiminde etki düzeyini azaltıcı birtakım standartların sağlanabilmesi gereklidir. Revizyonlarda teknolojik değişimlere bağlı olarak drone, bulut bilişim ve yapay zeka vb. göz önünde bulundurulmalıdır.



## 5. Kısıtlar, Katkı ve Öneriler

Çalışma literatür taraması yöntemi ile gerçekleştirildiğinden dolayı ulaşılabilen alanyazın ile sınırlıdır. İncelenen literatür kapsamında teslim şekillerine yönelik çeşitli çalışmalar bulunmakla beraber, ilgili çalışmalarda güncel revizyon, son iki revizyonun karşılaştırılması, revizyon içerisindeki değişimlerden birine yönelik uygulama, revizyon içerisindeki klostardan herhangi birine yönelik uygulama şeklinde gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmada alanda yapılan çalışmalarla desteklenerek son güncel revizyon geçmiş iki revizyon ile beraber sunularak literatüre katkı sağlamak amaçlanmıştır. Bu bağlamda yerli literatürde geliştirilebilecek çalışma alanlarına da vurgu yapılabilmektedir. İlerleyen çalışmalarda nitel araştırma yöntemlerine ağırlık verilerek, kuralların ticari kolaylık sağlaması açısından ticari tarafların görüş ve önerileri alınabileceği gibi yıllar arasındaki revizyon değişimlerine yönelik karşılaştırmalar da yapılabilir. Kuralların seçiminde etkili olan kriterlerin firma karlılığı, müşteri seçimi vb. faktörler açısından etkileri nicel yöntemlerle incelenebilir. Bu doğrultuda gelecek revizyonlarda tarafların görüş ve önerileri dikkate alınabilir hale getirilebilir.

## Kaynakça

- Ağaoğlu, C. (2020). Incoterms® 2020. *Public and Private International Law Bulletin*, 40(2), 1123-1159.
- Arslandere, Murat. İhracatta Incoterms kullanımı, firma karakteristikleri ve performans: Türkiye örneği. *İşletme Bilimi Dergisi* 9(1), 87-110.
- Başlangıç, S.Ö. (2015). Uluslararası Lojistik Uygulamalarında Teslim Şekilleri ve Teslim Şekli Seçimini Etkileyen Unsurların Belirlenmesi. *Yayımlanmamış Doktora Tezi*, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Aydın.
- Bergami, R. (2006). The link between Incoterms 2000 and letter of credit documentation requirement and payment Risk. *Journal of Business Systems, Governance*, 1(4), 49-58.
- Bergami, R. (2012). Incoterms 2010: The newest revision of delivery terms. *Acta Universitatis Bohemae Meridionalis*, 15(2), 33-40.
- Bergami, R. (2013). Managing Incoterms 2010 risks: Tension with trade and banking and practices. *International Economics and Business Research*, 6(3), 324-338.
- Brodie, P. (2015). *Commercial Shipping Handbook*. Third Edition, New York: LLP.
- Caruntu, C. ve Lapaduşi, M. L. (2010). Complex issues regarding the role and importance of internationally codified rules and Incoterms. *Economic Sciences Series*, 12(1), 98-110.
- Ceylan, S. (2020). Deniz taşımacılığı ve Incoterms: Fob'a ilişkin bir değerlendirme. *Uygulamalı Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(2), 13-39.
- Çalık, F. E. (2020). Uluslararası ticarete yenilenen Incoterms 2020 ile 2010 kurallarının karşılaştırılması. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İstanbul.
- Çalışkan, Y. (2021). Uluslararası Satımda 2020 INCOTERMS® Kuralları ve Hasarın Geçişi. *Public and Private International Law Bulletin*, 41(1), 231-259.
- Çetin, S., Genç, E., Köse, M.S., Topcu, Y. E. & Karlı, H. (2021). KOBİ'lerin İhracat Engelleri: Bartın İli Örneği. *Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 12 (23), 207-231.

- Davis, J. ve Vogt, J. (2021). Incoterms® 2020 and The missed opportunities for the next version. *International Journal of Logistics Research And Applications*, 1-24. DOI: [10.1080/13675567.2021.1897974](https://doi.org/10.1080/13675567.2021.1897974)
- Del Mastro, S. I. M. O. N. A. (2020). Incoterms® As Instrument of harmonization: an account of their evolution and efficiency.
- Doğan, Ö. (2021). Incoterms 2020 ve TFRS 15 müşteri sözleşmelerinin hasılat standardı kapsamında raporlanması. *Muhasebe ve Vergi Uygulamaları Dergisi*. 14 (1), 313-341. <https://doi.org/10.29067/muvu.721625>
- Durdağ, C., ve Delipınar, G. E. (2021). The past, today and future of incoterms in international delivery: A review on the innovations in logistics. *Journal of Economics Library*, 7(4), 201-207.
- Ercan, T. (2021). Incoterms 2020 kılavuzundaki teslim şekillerinin analizi. *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 20(3), 1187-1199.
- Erdogan, M., ve Kavas, E. (2020). Incoterms and new transport types: The importance of drones. In *Handbook of Research on the Applications of International Transportation and Logistics for World Trade* (Pp. 151-180). Igi Global.
- Ezel, H. (2013). Uluslararası ticarete teslim şekilleri. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İzmir.
- Foekens, A., Mitrakas, A. ve Yao-Hua T. (1997). Facilitating international electronic commerce by formalising the incoterms. *Proceedings of The Thirtieth Hawaii International Conference on System Sciences*. Vol:4, 458-467. doi:10.1109/hicss.1997.663419
- Glitz, F. (2011). Transfer of contractual risk and incoterms: brief analysis of their application in Brazil. *Journal of International Commercial Law and Technology*, 6(2), 108-119.
- Gürbüz, S. ve Şahin, F. (2014). Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri Felsefe-Yöntem-Analiz. 2. Baskı. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Gürgen, B. (2020). Incoterms Uygulamalarının Gelişimi ve Incoterms 2020 Düzenlemesine İlişkin Bir Değerlendirme. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Ankara.

- Gürsoy, Y. (2018). *Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi*. Bursa: Ekin Yayıncılık.
- Hamşioğlu, I. (2012). Incoterms 2010 Kuralları Çerçevesinde CIF (SİF) Satışta Tarafların Yükümlülükleri. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü: Ankara.
- ICC Academy. (5 Mart 2020). Incoterms® 2020 vs 2010: What's Changed? <https://icc.academy/incoterms-2020-vs-2010-whats-changed/> (Erişim Tarihi: 18.08.2021).
- International Chamber of Commerce (2019). Incoterms Rules History. <https://bit.ly/3hiC2iP>(Erişim Tarihi:20.12.2019).
- International Chamber of Commerce (2021a).What Are The Key Changes in Incoterms 2020. <https://bit.ly/3tHfCdA>(Erişim Tarihi: 10.05.2021).
- International Chamber of Commerce (2021b). Incoterms 2010.<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/> (Erişim Tarihi: 27.08.2021).
- International Chamber of Commerce (2021c). Incoterms 2020. <https://iccwbo.org/publication/incoterms-2020-introduction/> (Erişim Tarihi: 27.08.2021).
- Incoterms Explained (2019). Delivered at Place Unloaded DPU (Incoterms 2020). <https://bit.ly/3uFQC7I> (Erişim Tarihi: 25.12.2019).
- İhracat.co (2021a). FCA Free Carrier Teslim Şekli. <https://www.ihracat.co/p/fca-free-carrier-belirlenen-yerde.html> (Erişim Tarihi: 22.09.2021).
- İhracat.co (2021b). ICC Incoterms 2020 Teslim Şekilleri Detaylı Rehber. <https://www.ihracat.co/2019/12/icc-incoterms-2020-teslim-sekilleri.html> (Erişim Tarihi: 22.09.2021).
- İhracat.co (2021c). ICC Incoterms 2020 Teslim Şekilleri Detaylı Rehber. <https://www.ihracat.co/2019/12/icc-incoterms-2020-teslim-sekilleri.html> (Erişim Tarihi: 22.09.2021). cıfli olan
- Kaya, F. (2011). *Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi*. İstanbul: Beta Yayıncılık.

- Kınık, M. S. (2018). Dış Ticarete Ödeme ve Teslim Şekillerinin İncelenmesi: Türkiye’de Tekstil Sektöründe Bir Araştırma. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Ankara.
- Kim, S. M. (2019). A Study on The Major Changes in the Incoterms® 2020. *Law Journal*, 67, 259-287.
- Koban, E. ve Yıldırım Keser, H. (2015). *Dış Ticarete Lojistik*. Bursa: Ekin Yayın Dağıtım.
- Kozak, L., ve Tyshko, D. (2021). *Use of Incoterms 2020 in Multimodal Transportation* (Doctoral Dissertation, National Aviation University).
- Küçük, O. (2015). *Uluslararası Lojistik*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Küsmez, Y. N. (2016). Dış Ticarete Ödeme ve Teslim Şekilleri. *Yayımlanmamış Tezsiz Yüksek Lisans Dönem Projesi*, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Nevşehir.
- Malfliet, J. (2011). Incoterms 2010 and the Mode of Transport: How to Choose the Right Term. *Management Challenges in the 21st Century: Transport and Logistics: Opportunity for Slovakia in the Era of Knowledge Economy*, 163-179. City University of Seattle Bratislava.
- Okur, M. (2019). Uluslararası Ticarete Ödeme ve Teslim Şekilleri: Karınca Lojistik Örneği. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Sivas Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İstanbul.
- Ortakarpuz, M. (2020). Uluslararası Ticaretin Gelişimine ve Kolaylaştırılmasına Yönelik Güncel Gelişmeler, Gedik, A. ve Antepli A. (Ed.). *Sosyal Bilimlerde Güncel Konular*. (101-128 ss.). Konya: Eğitim Yayınevi
- Özbirdir, Y. (2019). Incoterms 2020 ile Gelen Değişiklikler. <http://www.yagizozbir.com/index.php/2019/11/17/incoterms,2020/> (Erişim Tarihi: 17.08.2021).
- Özkan, Ö. (2012). Incoterms 2010 ile Getirilen Yenilikler. *Akademik Bakış Dergisi*, 31, 1-15.
- Öztürk, L. ve Öztürk, E. (2021). Incoterms 2020 ve 2010’un Mukayeseli Analizi, Sosyal, Beşeri ve İdari Bilimler Dergisi, 4(1): 37-48.

- Pazniakou, P. (2020). The Application of The Incoterms 2020 to The International Trade. 37-38.
- Ramberg, J. (2011). *ICC Guide to Incoterms 2010 Understanding and Practical Use*. Paris: ICC Services Publications.
- Ramberg, J. (2005). To What Extent Do Incoterms 2000 Vary Articles 67 (2), 68 and 69?. *Journal of Law and Commerce*, 25(1/2), 219-222
- Stapleton, D. M. ve Saulnier, V. (1999). Defining Dyadic Cost and Risk in International Trade: A Review of Incoterms 2000 with Strategic Implications. *Journal of Transportation Management*, 11(2), 25-43.
- Sevinç Kuyucu, A.(2020). CIF Satışlarda Kurulacak Sigorta Sözleşmesi ve Satış Bedelinin Ödenmemesinin Sigorta Konusu Menfaat Bakımından Değerlendirilmesi. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 11(2), 724-739.
- Shiphub. (2021a). Incoterms 2020 FOB. <https://www.shiphub.co/incoterms-2020-fob/> (Erişim Tarihi: 18.08.2021).
- Shiphub. (2021b). Incoterms 2020 EXW. <https://www.shiphub.co/incoterms-2020-exw/> (Erişim Tarihi: 19.08.2021).
- Shiphub. (2021c). Incoterms 2020 CPT. <https://www.shiphub.co/incoterms-2020-cpt/> (Erişim Tarihi: 19.08.2021).
- Shiphub. (2021d). Incoterms 2020 CIP. <https://www.shiphub.co/incoterms-2020-cip/> (Erişim Tarihi: 19.08.2021).
- Shiphub. (2021e). Incoterms 2020 DDP. <https://www.shiphub.co/incoterms-2020-ddp/> (Erişim Tarihi: 18.08.2021).
- Shiphub. (2021f). Incoterms 2020 FCA. <https://www.shiphub.co/incoterms-2020-fca/> (Erişim Tarihi: 18.08.2021).
- Shiphub. (2021g). Inocterms 2020 DAP. <https://www.shiphub.co/incoterms-2020-dap/> (Erişim Tarihi: 19.08.2021).
- Shiphub. (2021h). Incoterms 2020 CIF. <https://www.shiphub.co/incoterms-2020-cif/> (Erişim Tarihi: 19.08.2021).

- Stojanović, Đ., & Ivetić, J. (2020). Possibilities of Using Incoterms Clauses in A Country Logistics Performance Assessment and Benchmarking. *Transport Policy*, 98, 217-228.
- Suraraksa, J., Amchang, C., & Sawatwong, N. (2020). Decision-Making on Incoterms 2020 of Automotive Parts Manufacturers in Thailand. *The Journal of Asian Finance, Economics, and Business*, 7(10), 461-470.
- Tamer, H. (2021). Ticari Satımlar ve Hukuki Sonuçları. *Journal of Business and Trade*, 1(2), 17-27.
- Tan, Y. H. ve Thoen, W. (2000). INCAS: A Legal ExpertSystemforContractTerms in Electronic Commerce. *DecisionSupportSystems*, 29(4), 389-411.
- Turanlı, Ö. H. (2020). Incoterms 2020 (Uluslararası Teslim Şekilleri 2020 Versiyonu). <https://ugm.com.tr/incoterms-2020-uluslararasi-teslim-sekilleri-2020-versiyonu>
- Ünal, T. D. ve Metin, I. (2021). Do The Factors Affecting Incoterms® Selection Differ for Exporters and Importers? A Fuzzy Analytical Hierarchy Process (Fahp) Application. *Logforum*, 17(2).
- Yağcı, S. S. (2019). Milletlerarası Ticaret Hukukunda Incoterms Kurallarının Yeri- Bu Kuralların Sözleşmenin İfa Yeri Kapsamında Dikkate Alınıp Alınamayacağı Sorunu. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: İzmir.
- Yılmaz, M. (2015). *İthalat ve İhracat Yönetimi Yeni Stratejiler ve Güncel Uygulamalar*. Ankara: Nobel Yayınevi.
- Yılmaz, M., Özken, A. ve Şahin, N. (2011). Incoterms 2000 ve 2010'un Mukayeseli Analizi ve Türkiye Uygulamalarındaki Eksiklikler. *Journal of Yasar University*, 23(6), 3814-3825.

## Overview of Incoterms 2000, 2010 and 2020 Revisions

### Extended Abstract

#### 1. Introduction

Foreign trade transactions cover the trade activities of goods or services from outside the country in accordance with the customs regulations of the countries. There are many auxiliary and supportive institutions within the supply chain. The multiplicity of relevant institutions causes even more complex commercial transactions. After production, there may be disputes between the parties on transportation, insurance, damage, freight, etc. Incoterms, published by the International Chamber of Commerce (ICC), clarify certain issues in international trade from the perspective of the parties.

Incoterms determines what to do about the transport of goods from seller to buyer, import and export permit, costs and risk distribution between the parties, obtaining the necessary documents accompanying the goods (Foekens, 1999, p.460). Knowing the content of the incoterms well helps the parties to resolve potential disputes and to understand the issues included in the rules. Along with the changes in commercial life, revisions are made in terms of content, number and title in the incoterms. The last three revisions of the Incoterms are incoterms 2000, 2010 and 2020.

When the literature is examined, it is seen that different studies are carried out on Incoterms. However, the studies were mainly done in the form of the final version, the comparison of the last two versions, or the main changes in the final version. In this study, the last three revisions were examined together and supported by the application studies for the changes. The aim of the research is to examine the last three Incoterms revisions together and present the changes in a simple way. It is also to provide content creation or expansion suggestions for future revisions.

#### 2. Method

While the study is an exploratory research in terms of its purpose, it has a qualitative research design in terms of method. In the research, literature was searched by using national and international articles, books and electronic resources.

#### 3. Results and Discussion

Incoterms 2000, there are thirteen clauses, grouped into four groups, with different rights and responsibilities for the parties. Group E is "Exit" and includes the EXW clause. Group F includes the "Freight Paid" FCA, FAS and FCA clauses. Group C is "Paid for Freight" and includes CIF, CIP, CPT and CFR clauses. Group D is "Arrival" and includes DDP, DEQ, DES, DDU and DAF clauses.

Differences between Incoterms 2010 and Incoterms 2000 (Yılmaz, 2015, p.130-131; Koban and Yıldırım Keser, 2015, p.29-33; Küçük, 2015, p.88-89; Gürsoy, 2018, p.52-53); incoterms was double classification in 2010, including clauses used in sea transportation and all modes of transport; DES, DEQ, DDU and DAF clauses have been removed; DAP and DAT delivery form has been introduced instead of the removed clauses; the content of FAS, FOB, CFR and CIF clauses has been changed and vehicle safety carrying the product and product is at the forefront. Accordingly, there are eleven



clauses in Incoterms 2010: EXW, CPT, CIP, DDP, FCA, DAT and DAP in all transport modes, and CFR, CIF, FAS and FOB clauses in sea transportation.

On January 1, 2020, Incoterm 2020 came into force. The differences between Incoterms 2020 and Incoterms 2010 revision are as follows; (Kim, 2019; Agaoglu, 2020, p.1127-1128; Turanlı, 2020, ICC (2021a)); the use of loading bill of lading in the form of FCA delivery; the ranking of costs as a single internal rule; the difference in the insurance scope of CIF and CIP clauses; the ability of the buyer and seller to use their own vehicle in the transport order in the FCA, DAP, DPU and DDP clauses; the arrival of the DPU clause instead of the DAT clause. Accordingly, there are eleven clauses in Incoterms 2020: EXW, CPT, CIP, DDP, FCA, DPU and DAP in all transport modes, and CFR, CIF, FAS and FOB clauses in sea transportation.

#### **4. Conclusion**

There are differences between the Incoterms 2000, 2010 and 2020 revisions in terms of content and number of clauses. DES, DEQ, DDU and DAF clauses in the 2000 revision were removed and replaced with DAP and DAT clauses. Accordingly, the number of clauses, which was thirteen in Incoterms 2000, was reduced to eleven in Incoterms 2010. The number of clauses in the 2020 version is eleven as in the 2010 version. In the 2020 revision, the DAT clause is titled as DPU. In terms of content, the revisions were expanded and solutions were brought to the rights and responsibilities between the parties. In the 2020 revision, the responsibility is shared, the costs are explained clearly, the insurance coverage is expanded, expansion is being made for the use of transport vehicles and the transportation location is clarified. In future revisions, field studies should be expanded at the point of expanding the clauses and the missing points should be tried to be determined. Although the studies on the subject of Incoterms vary, there are points that need to be improved in the field and in revisions. First of all, the parties in international trade transactions should understand the revisions and their contents very well. Thus, they will know their rights and responsibilities more clearly. Other clauses should be added to the work done with EXW, FCA, FOB, CIF and CFR delivery methods and the opinions of the parties should be taken. Considering the innovations brought by the technological developments in the revisions, topics such as drone use and artificial intelligence should be added. In the study, while the last three revisions were presented in a combined way, the studies on revision changes were examined and it was tried to contribute to the field. The research is limited to the literature reached.