

**T.C.
ATILIM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANA BİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**INCOTERMS UYGULAMALARININ GELİŞİMİ VE INCOTERMS 2020
DÜZENLEMESİNE İLİŞKİN BİR DEĞERLENDİRME**

Yüksek Lisans Tezi

Bahar Gürgen

Ankara-2020

T.C.
ATILIM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANA BİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

INCOTERMS UYGULAMALARININ GELİŞİMİ VE INCOTERMS 2020
DÜZENLEMESİNE İLİŞKİN BİR DEĞERLENDİRME

Yüksek Lisans Tezi

Bahar Gürgen

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Nevzat Saygılıoğlu

Ankara-2020

KABUL VE ONAY

Bahar Grgeu tarafmdan hazırlanan ‘‘INCOTERMS Uygulamalarının Gelişimi ve INCOTERMS 2020 Düzenlemesine İlişkin Bir Değerlendirme’’ başlıklı bu çalışma, 06.07.2020 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim dalında tez çalışması olarak oy birliği / oy çokluğu ile kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Nevzat SAYGILIOğLU (Başkan)

Prof. Dr. Nevzat SAYGILIOğLU (Danışman)

Dr. Öğr. Üyesi Hande EMİN BENLİ (Üye)

Doç. Dr. Özge SEZGİN ALP (Üye)

Prof. Dr. Dilaver TENGİLİMOğLU

Enstitü Müdürü

ETİK BEYAN

Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Yönergesi'ne uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasını;

- Akademik ve etik kurallar çerçevesinde hazırladığımı,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu bildirir,

Aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Tarih ve İmza

Bahar GÜRGEN

ÖZ

GÜRGEN, Bahar. Incoterms Uygulamalarının Gelişimi ve INCOTERMS 2020 Düzenlemesine İlişkin Bir Değerlendirme, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2020

Birinci Dünya Savaşı'nın dünya ticaretine verdiği zarar sonrası, ülkeler arasındaki dengelerin yeniden sağlanması, yatırımların artması ve küresel standartların oluşturulması gayesi ile bir araya gelen özel girişimciler, 1919 yılında ICC'yi kurmuştur. Pek çok ülkenin özel sektör temsilcileri, meslek odaları, bankacılık, finans ve hukuk uzmanlarından oluşan ve her geçen gün artan geniş üye ağı, ICC'yi dünyanın en büyük iş organizasyonu haline getirmiştir. ICC, dünyada ticaretin daha adil ve daha serbest bir düzende yapılabilmesi, ülkeler arasındaki farklı uygulamaların standardize edilmesi ve ortak iş kurallarının oluşturulması amacıyla faaliyetlerini yürütmektedir.

ICC, dünya ticaretini kolaylaştırmak ve uygulama birliği oluşturabilmek için, farklı konularda ortak normlar geliştirmektedir. Bunların en önemli ve en kapsamlılarının başında INCOTERMS Kuralları gelmektedir. Bu kurallar, farklı ticari kültürlerle sahip ithalatçı ve ihracatçıların, alım satım sürecindeki yorum farklılıklarının önüne geçmek amacıyla, yükümlüklerini, risklerini ve katlanmak durumunda oldukları masrafları düzenlemektedir. INCOTERMS kuralları, uluslararası ticarete yaşanan değişiklikler ve kullanılan dönemin ihtiyaçlarına göz önünde bulundurularak belirli aralıklarla revize edilerek iş dünyasının kullanımına sunulmaktadır.

Son on yıldır kullanımda olan INCOTERMS 2010 kuralları, pek çok bakımdan ele alınmış ve yeni bir düzenlemeye ihtiyaç olduğu tespit edilmiştir. Milli komiteler ve üyelere gelen geri bildirimler ve talepler ışığında, yaklaşık 3 yıl süren kapsamlı bir çalışma ile INCOTERMS 2020 kuralları hazırlanmıştır. 1 Ocak 2020 itibarıyla yürürlüğe giren kurallar, günümüz ihtiyaçlarından yola çıkarak hazırlanmış olması nedeniyle, şüana kadar hazırlanmış en verimli kurallardır.

Bu çalışma ile dünyanın en önemli uluslararası örgütlerinden biri olan ICC ve küresel iş dünyasının en çok kullanılan kuralları olan INCOTERMS, tarihsel gelişim

süreci içerisinde mercek altına alınmıştır. Çalışmanın asıl amacını teşkil eden INCOTERMS 2020 revizyonu ise, hazırlık süreci ve getirdiği değişiklikler bakımından ele alınmış, INCOTERMS 2010 versiyonu ile mukayese edilmiş ve bu yeni kurallar ile tarafların yükümlülüklerindeki dağılımı detaylıca incelenmiştir.

Anahtar Sözcükler:

INCOTERMS, Teslim Şekilleri, ICC



ABSTRACT

GÜRGEN, Bahar. Development Of Incoterms Rules And A Review Of The Incoterms 2020 Regulation , M.A. Thesis, Ankara, 2020

After the damage caused to the world trade by the First World War, entrepreneurs who came together in order to restore the balances between countries, increase investments and establish global standards founded ICC in 1919. Increasing vast network of members, consisting of private sector representatives of many countries, professional chambers, banking, finance and legal experts have made ICC the world's largest business organization. ICC carries out its activities in order to make trade in a fairer and more free form in the world, standardize different practices between countries and establish common business rules.

ICC develops common norms on different topics in order to facilitate world trade and to form a unity of practice. INCOTERMS Rules are among the most important and comprehensive of these.

These rules regulate the obligations, risks and the expenses in order to prevent interpretation differences in the buying and selling process between importers and exporters with different commercial cultures. INCOTERMS rules are offered to the use of the business world by revising periodically considering the changes in international trade and the needs of the period used.

The INCOTERMS 2010 rules, which have been in use for the past ten years, have been addressed in many respects and have found that a new regulation is needed. In the light of feedback and requests from national committees and members, INCOTERMS 2020 rules were prepared with a comprehensive study lasting about 3 years. The rules that came into effect as of January 1, 2020 are the most efficient rules that have been prepared so far, since they were prepared based on today's needs.

With this study, ICC, one of the most important international organizations in the world, and Incoterm, the most used rules of the global business world, were scrutinized within the historical development process. The INCOTERMS 2020 revision, which constitutes the main purpose of the study, was handled in terms of the preparation process and the changes it brought, compared with the INCOTERMS 2010 version and the distribution of the parties' obligations with these new rules were examined in detail.

Keywords:

INCOTERMS, ICC, International Chamber of Commerce.



TEŞEKKÜR

Yüksek lisans eğitimim süresince yardım ve desteğini esirgemeyen, değerli bilgi ve tecrübeleriyle her zaman yolumu aydınlatan tez danışmanım, Atılım Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı Başkanı Sayın Prof. Dr. Nevzat SAYGILIOĞLU'na, öğrencisi olduğum için daima kendimi şanslı hissettiğim, Sayın Dr. Öğr. Üyesi Pınar Neslihan TURGUTTOPBAŞ ve Dr. Öğr. Üyesi Hande EMİN BENLİ'ye teşekkür, minnet ve saygılarımı sunarım.

Özlediğim öğrencilik yıllarımı yeniden tazelememe yardımcı olan ve yüksek lisans dönemimi güzel anılarla donatan Gürol, Özlem, Cemre, Çağatay, Kübra, Oğuzhan ve Tarık'a teşekkürlerimi sunarım.

Hayatımın her anında dualarını ve iyi dileklerini esirgemeyen, en büyük destekçim annem ve babama teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

ÖZ	i
ABSTRACT	iii
TEŞEKKÜR	v
TABLolar DİZİNİ	x
ŞEKİLLER LİSTESİ	xi
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	xii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

MİLLETLERARASI TİCARET ODASI

(International Chambers of Commerce - ICC)

1.1 ICC'nin Tarihçesi ve İşleyişi	5
1.2 ICC'nin Amacı ve Görevleri	6
1.3 Üyelik Sistemi.....	8
1.4 Yönetim Yapısı	8
1.5. ICC'nin Organları (Milli Komiteler)	12
1.6. ICC'ye Bağlı Organizasyonlar	13
1.6.1 ICC dünya odalar federasyonu (world chambers federation (wcf)).....	13
1.6.2 ICC dünya ticaret hukuku enstitüsü (icc institute of world business law)	14
1.6.3 ICC ticari suçlar servisi (commercial crime services (ccs)).....	14
1.7 ICC Teknik Komisyonları ve Çalışma Grupları	15
1.7.1 Bankacılık	16
1.7.2 Ticaret hukuku ve uygulamaları	17
1.7.3 Rekabet.....	17
1.7.4 Kurumsal sorumluluk ve yolsuzlukla mücadele	18
1.7.5 Çevre ve enerji	18

1.7.6 Fikri mülkiyet hakları.....	19
1.7.7 Reklam ve pazarlama	20
1.7.8 Vergilendirme	21
1.7.9 Tahkim	21
1.7.10 Ticaret ve yatırım politikaları.....	22
1.7.11 Dijital ekonomi	23
1.7.12 Gümrük ve ticareti kolaylaştırma komisyonu.....	24
1.8 ICC Türkiye Milli Komitesi.....	25
1.8.1 ICC Türkiye milli komitesi tarihçesi.....	25
1.8.2 ICC Türkiye milli komitesi'nin amaç ve görevleri.....	26
1.8.3 ICC Türkiye milli komitesi üyelik sistemi.....	27
1.8.4 ICC Türkiye milli komitesi organları.....	28

İKİNCİ BÖLÜM

INCOTERMS KAVRAMI VE INCOTERMS UYGULAMALARININ GELİŞİMİ

2.1 INCOTERMS ile İlgili Kavramsal Açıklamalar.....	31
2.1.1 INCOTERMS Tanımı	31
2.1.2 INCOTERMS'in Amacı.....	32
2.1.3 INCOTERMS'in tarafları ve kapsamı	32
2.1.4 INCOTERMS ile düzenlenen konular	33
2.1.5 INCOTERMS ile düzenlenmeyen konular	34
2.1.6 Hukuki Niteliği	35
2.1.7 INCOTERMS kuralları'nın uluslararası ticaret sürecindeki sözleşmelerle ilişkisi	35
2.1.8 INCOTERMS'in doğru kullanım biçimi (en uygun atıf şekli).....	37

2.1.9 INCOTERMS kurallarının varyantları (eklenebilecek değişkenler).....	38
2.2. INCOTERMS Türleri (Teslim Şekilleri)	39
2.2.1 E grubu teslim şekilleri	39
2.2.2 F grubu teslim şekilleri.....	40
2.2.3 C grubu teslim şekilleri	40
2.2.4. D grubu teslim şekilleri.....	40
2.3 INCOTERMS kavramının tarihsel değişimi.....	41

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

INCOTERMS 2020 KURALLARI

3.1 INCOTERMS 2020'ye Neden İhtiyaç Duyuldu?	48
3.2 INCOTERMS 2020 Değişikliklerinin Amacı.....	49
3.3 INCOTERMS 2020 Hazırlık Süreci	49
3.4 INCOTERMS 2020'nin Temel Özellikleri ve 2010 INCOTERMS ile Arasındaki Farklar.....	50
3.4.1 Temel özellikleri	51
3.4.2 Yapısal değişiklikler.....	52
3.4.3 İçeriksel değişiklikler	55
3.5 INCOTERMS 2020 Kuralları	57
3.5.1 Tüm taşıma türlerini kapsayan kurallar.....	57
3.5.1.1 EXW (exworks) / işyerinde teslim.....	58
3.5.1.2 FCA (free carrier) / taşıyıcıya masrafsız.....	61
3.5.1.3 CPT (carriage paid to) / taşıma ödenmiş olarak.....	66
3.5.1.4 CIP (carriage and insurance paid to) / taşıma ve sigorta ödenmiş olarak	69
3.5.1.5 DAP (delivered at place) / belirlenen yerde teslim	74
3.5.1.6 DPU (delivered at place unloaded) / boşaltma noktasında teslim.....	78

3.5.1.7 DDP (delivered duty paid) / gümrük vergileri denmi olarak teslim.	81
3.5.2 Deniz ve içsu taımlarına özgü kurallar	84
3.5.2.1 FAS (free alongside ship) / gemi doğrultusunda masrafsiz	85
3.5.2.2 FOB (free on board) / gemide masrafsız.....	88
3.5.2.3 CFR (cost and freight) / masraflar ve navlun.....	92
3.5.2.4 CIF (cost, insurance, freight) / masraflar, sigorta ve navlun.....	95
3.5.2.5 Değerlendirme.....	100
SONUÇ.....	109
KAYNAKÇA	111
EKLER.....	117
ÖZGEÇMİŞ.....	123

TABLolar DİZİNİ

Tablo 1: Dış Ticarete Konu Olan Ana Sözleşmeler	36
Tablo 2: Sıkça Kullanılan Kısaltmalar	39
Tablo 3: Satıcı ve Alıcının Yükümlülükleri Sıralaması / Incoterms 2010 – 2020 Mukayesesi (Incoterms 2020 Referans Alınarak Hazırlanmıştır.).....	53
Tablo 4: Incoterms 2020 Teslim Şekilleri (Incoterms 2020 Referans Alınarak Hazırlanmıştır.).....	57
Tablo 5: Exworks Teslim Şekli Masraf ve Risk Geçişi	61
Tablo 6: Fca Teslim Şekli Masraf Ve Risk Geçişi	65
Tablo 7: Cpt Teslim Şekli Masraf Ve Risk	69
Tablo 8: Cıf Teslim Şekli Masraf Ve Risk Geçişi	74
Tablo 9: Dap Teslim Şekli Masraf ve Risk Geçişi	77
Tablo 10: Dpu Teslim Şeklinde Masraf Ve Risk Geçişi	81
Tablo 11: Ddp Teslim Şekli Masraf Ve Risk Geçişi	84
Tablo 12: Fas Teslim Şekli Masraf Ve Risk Geçişi	88
Tablo 13: Fob Teslim Şekli Masraf Ve Risk Geçişi	91
Tablo 14: Cfr Teslim Şeklinde Masraf Ve Risk Geçişi.....	95

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Teslim Şekillerindeki Değişiklikler (Incoterms 2020 Referans Alınarak Hazırlanmıştır.)	52
Şekil 2: Satıcının Yükümlülükleri Yatay Sıralama (Incoterms 2020 Referans.....)	54
Şekil 3: Alıcının Yükümlülükleri Yatay Sıralama (Incoterms 2020 Referans Alınarak Hazırlanmıştır.)	54



SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

ABD:	Amerika Birleşik Devletleri
B2B:	Business to Business (İşletmeden İşletmeye)
CFR:	Cost And Freight (Masraflar ve Navlun Ödenmiş)
CIF:	Cost Insurance Freight (Masraflar, Sigorta ve Navlun)
CIP:	Carriage and Insurance Paid To (Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak)
CPT:	Carriage Paid To (Taşıma Ödenmiş Teslim)
DDP:	Delivered Duty Paid (Gümrük Vergileri Ödenmiş Olarak Teslim)
DOCDEX:	Documentary Instruments Dispute Resolution Expertise (Belgesel Araçlar Anlaşmazlık Çözüm Uzmanlığı / Bilirkişi)
DGÖ:	Dünya Gümrük Örgütü
DAF:	Delivered At Frontier (Sınırdaki Teslim)
DAP:	Delivered At Place (Belirlenen Yerde Teslim)
DAT:	Delivered At Terminal (Terminalde Teslim)
DCP:	Delivered Cost Paid (Masraflar Ödenmiş Teslim)
DEQ:	Delivered Ex Quay (Rıhtımda Teslim)
DES:	Delivered Ex Ship (Gemide Teslim)
DPU:	Delivered At Place Unloaded (Boşaltma Noktasında Teslim)
DTÖ:	Dünya Ticaret Örgütü
EX QUAY:	Rıhtımda Teslim
EX SHIP:	Gemide Teslim
EXW:	Exworks (İşyerinde Teslim)
FAS:	Free Alongside Ship (Gemi Doğrultusunda Masrafsız)
FIATA:	The International Federation of Freight Forwarders Associations (Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu)
FCA:	Free Career (Taşıyıcıya Masrafsız)
FOB:	Free On Board (Gemide Masrafsız)
FOR:	Free On Rail (Demiryolunda Teslim)
FOT:	Free On Truck (Kamyonda Ücretsiz Teslim)
FRC:	Free Carrier (Taşıyıcıya Teslim)
ICC:	International Chamber of Commerce (Milletlerarası Ticaret Odası)
KOBİ:	Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmeler

M.Ö:	Milattan Önce
OECD:	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
STK:	Sivil Toplum Kuruluşu
TOBB:	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
VGM:	Verified Gross Mass (Doğrulanmış Brüt Ağırlık)
WCF:	World Chambers Federation (Dünya Odalar Federasyonu)
WCN:	World Chess Network (Dünya Odalar Şebekesi)
WIPO:	World Intellectual Property OrganizationDünya Fikri Mülkiyet Örgütü
WTO:	World Trade Organization (Dünya Ticaret Örgütü)



GİRİŞ

Tarihin bilinen ilk yıllarından günümüze kadar, insanlar gıda ve diğer temel ihtiyaçlarını karşılayabilmek için yaşadıkları bölgelerde kaynak arayışına yönelmiştir. M.Ö 10.000’li yıllarda yabani bitkileri toplayarak ve yabani hayvanları avlayarak hayatlarını idame ettiren insanlar, tarım ve hayvancılığı bularak “toplayıcı” yaşam formundan “üretici” yaşam formuna geçmiştir. Bu geçiş ziraat devrimi olarak adlandırılmış ve ilk büyük iktisadi devrim olarak kabul görmüştür.¹ Sonraki yıllarda ihtiyaçların artması ve üretimin çeşitlenmesi, ilk ticari faaliyetlerin başlamasını da beraberinde getirmiştir. İlkel çağlarda ticaret, malların takası yöntemi ile gerçekleştirilirken, M.Ö 7. yüzyılda Lidyalıların parayı bulması ile birlikte, mal ve hizmetlere sayısal değerler verilmiştir. Bu sayede ticaret daha kolay ve hızlı hale gelmiştir. Bu gelişmeler, yeni ticaret yollarının kurulmasını beraberinde getirerek, ticareti sınırların ötesine taşımıştır.

Günümüzde kullanılan “ticaret kavramı” ilk olarak 18. yüzyıl sonlarında karşımıza çıkmıştır. Sanayi devrimi dönemi olarak da adlandırılan bu yüzyıl, aynı zamanda dünya tarihinin ikinci büyük devrimi olarak kabul edilmiştir.² Bu dönemde yaşanan savaşlar ve yağmalar sonucu ele geçirilen hazinelerin Avrupa’ya taşınması, yeni para ve finans kaynakları yaratmıştır. Birbiri ardına gelen teknolojik buluşlar ile sanayileşmenin önü açılmış, bu sayede verimlilik ve üretim artmıştır. Buhar makinesinin icat edilerek tren ve gemilerde kullanılması, uzak coğrafyalara ulaşımı mümkün kılmış, nakliye ucuz ve hızlı hale gelmiştir. Telefon ve telgrafın bulunması ile insanların iletişim kurabilme olanakları artmıştır. Ülke merkez bankaları kurulmuş, bankacılık sistemleri gelişmiş, kağıt para ve kredi kartı kullanımı yaygınlaşmaya başlamıştır. Makineleşme ile yeni üretim ve istihdam alanları devreye girmiş, arz yetersizliği problemi nispeten azalmış, üretim maliyetleri düşmüştür. Tüm bu gelişmelerin doğal sonucu olarak ürün, mal ve hizmet pazarlamaları artarak, “ticaret” kavramını günümüzdeki anlamına bürünmüş ve süreklilik kazanmıştır.

¹ (Abdullah Mesud Küçükcalay, Dünya İktisat Tarihi, 2. Baskı, İstanbul, Beta, 2016, s.42)

² (Abdullah Mesud Küçükcalay, Dünya İktisat Tarihi, 2. Baskı, İstanbul, Beta, 2016, s.448)

20. yüzyılın başlarına kadar Avrupa ülkelerinde dışa açık, serbest piyasa düzenine dayalı bir ekonomik büyüme gözlenmiştir. Özellikle dünyada daha sık kullanılan para sisteminin “altın standardı” olması, ödemelerin saf altın sikkelerle ya da altına dönüşebilen değerinde banknot paralarla yapılması ve altının serbest ithalat ve ihracat yoluyla, devlet müdahalesi olmaksızın el değiştirebilmesi, Avrupa’yı ekonomik anlamda daha da güçlü kılmıştır. Hammadde ve enerji ihtiyacının artması üzerine yeni kaynak arayışına giren Avrupa ülkeleri, siyasi ve askeri güçlerini kullanarak, dünya topraklarını kendi aralarında paylaşmaya başlamıştır. Bu paylaşımın diğer rakiplerine göre daha fazla toprakla ayrılan ve etki alanlarını artıran ülkeler, dünya ticaretinde tekel haline gelmiştir. Tüm bu gelişmeler doğrultusunda, ülkeler arasında yaşanan, hammaddeye erişim ve rekabet ettiği ülkelere karşı üstünlük kurma hırısı, 1914 yılında 1. Dünya Savaşı’nın başlamasına neden olmuştur.³ İlk bakışta toprak paylaşımı sebebi ile çıktığı düşünülen ve dört yıl süren bu savaşın asıl nedeni ekonomiktir ve sonuçları tüm Avrupa için çok ağır olmuştur.⁴

ABD’nin savaşa geç katılması ve katıldığı döneme kadar hem itilaf hem de ittifak bloğuna silah satarak, dünya altın rezervlerinin yarısını eline geçirmesi, ABD’yi savaştan en kazançlı çıkan ülke haline getirmiştir. Temel ekonomik kaynaklar önemli ölçüde azalmış, altın standardına dayalı ekonomik sistem yok olmuş, üretim sürecinin sistematik seyri bozulmuştur. Ülkelerin pazar payları ve etki alanları değişmiş, bütçeler açık vermeye başlamış, çoğu Avrupa ülkesi ABD’ye borçlu hale gelmiştir ve uluslararası ticaret sekteye uğramıştır.

Savaşın dünya ekonomisinde yarattığı sıkıntıları ortadan kaldırmak, dibe vurmuş uluslararası ticareti yeniden canlandırmak ve sağlam temelleri olan bir serbest piyasa ekonomisi sağlayarak, ülkeler arası sermaye akışını normalleştirmek ve artırmak amacıyla, 1919 yılında Paris’te Milletlerarası Ticaret Odası (ICC)

³ (İrfan Kalaycı, “Sona Erişiminin100. Yılında 1. Dünya Savaşı’nın Ekonomik Cephesine Dair Bir İnceleme”, Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı, Avrasya Etütleri 54/2018-2 (179-210), S.188)

⁴ (Erdinç Tokgöz, “Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Dünya Ekonomisinde Değişen Dengeler”, Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Yıl: 7 Sayı:13, 2018)

kurulmuştur.⁵ Sanayiciler, işadamları, finansçılar gibi tamamen özel sektör paydaşlarıyla faaliyetlerine başlayan bu oluşum, hızla gelişip, zamanla kamunun da desteğini alarak, günümüzde tüm dünyadan yüz binlerce üyesi olan bir yapıya dönüşmüştür.

Uluslararası ticareti kolaylaştırarak, dünya genelindeki ticaret kurallarının standardizasyonunu sağlamayı amaç edinen ICC, 1923 yılında yayınladığı INCOTERMS adını verdiği kurallar bütünü ile malın teslim şekillerine göre ticarete konu olan tarafların sorumluluklarını tasnif etmiştir. Az sayıda ülkenin katılımcı olduğu ve sınırlı sayıda düzenleme içeren bu ticari kurallar, yürürlükte olduğu dönemin gelişmeleri ve gereksinimleri doğrultusunda belirli zaman aralıklarıyla revize edilerek günümüze kadar ulaşmıştır.

Bu çalışmanın birinci bölümünde, dünya ticareti için yaşamsal önem taşıyan teslim şekillerini (INCOTERMS Kurallarını) düzenleyen bağımsız bir yapı olarak, ICC hakkında tanıtıcı ve açıklayıcı bilgilere yer verilmiştir. Yani hiçbir kamu otoritesi ve gücünün yer almadığı ve gönüllülük esasıyla oluşturulan bu yapının önemi ve işleyişi ortaya konulmuştur. Çalışmanın ikinci bölümünde, INCOTERMS kavramına teknik anlamda açıklık getirilmiş, uygulama biçimleri ile bu uygulamaların tarihsel gelişimi açıklanmıştır. Araştırmamızın asıl konusunu oluşturan “INCOTERMS Uygulamalarının Gelişimi ve INCOTERMS 2020 Düzenlemesine İlişkin Bir Değerlendirme” ise, üçüncü bölümde ele alınmıştır. Bu bölümde INCOTERMS 2020’ye neden ihtiyaç duyulduğu, hazırlık süreci, temel özellikleri ve INCOTERMS 2010 kuralları ile arasındaki farkların nelerden ibaret olduğu hususları ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

INCOTERMS 2020 Kuralları, 1 Ocak 2020’de yürürlüğe girmiş yeni bir düzenleme olması itibari ile henüz üzerinde çalışılmış akademik bir yazın ve doküman bulunmamaktadır. Bununla birlikte, Covid 19 pandemisi nedeniyle, yayınlanan yeni kuralların uygulamasına ve eğitimine yönelik süreç de sektöre uğramıştır. Bu çalışma

⁵ (Dikran M. Zenginkuzucu, Uluslararası Ticaret ve Yatırım Uyuşmazlıklarında Dostane Çözüm: Kurumlar Kurallar Süreçler, 2. Baskı, Ankara, Gazi, 2016, s.61)

ile mevcuttaki literatür boşluğunun giderilmesi ve gerek uygulayıcılara gerekse de bundan sonraki araştırmalara yönelik bir kaynak oluşturulması hedeflenmiştir.



BİRİNCİ BÖLÜM
MİLLETLERARASI TİCARET ODASI
(International Chambers of Commerce - ICC)

ICC, dünya ticaretinin ve uluslararası yatırımların artması için çalışan en büyük iş dünyası kuruluşudur.⁶ Temel amacı ülkeler arasındaki farklı uygulamaları kaldırıp, tüm dünyada kabul görmüş kurallar bütünü ile yaşanması muhtemel anlaşmazlıkları önlemek ve ticareti kolaylaştırmaktır.

ICC, 100'den fazla ülkede, 6 milyondan fazla girişimci, ticaret odaları ve meslek birlikleri gibi sivil toplum kuruluşları (STK) ile geniş bir küresel ağa sahiptir. Birçok ülkede bulunan Milli Komiteleri aracılığı ile çalışmalarını yürütmektedir.

Türkiye Milli Komitesi 1934 yılında kurulmuş olup, günümüzde Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) çatısı altında faaliyet göstermektedir. Kuruluşundan itibaren, çalışmaları ile ICC küresel ağının önemli bir parçası olan Türkiye Milli Komitesi, küresel ticarete uyumun sağlanması konusunda yapılan çalışmaların birçoğunda, merkezi bir rol oynamıştır.

Bu bölümde ICC'nin kuruluşu, işleyişi, organları ve Türkiye yaplanması üzerinde durulacaktır.

1.1 ICC'nin Tarihçesi ve İşleyişi

Birinci Dünya Savaşı öncesi, ülkeler arası ticaret, belirli bir bölgede ya da belirli bir ticaret alanında kabul görmüş örf ve adetlere göre sürdürülmekteydi. Ticaret, yatırım, sigorta ve finans konularında ilişkileri düzenleyen ortak bir sistem bulunmaması, dış ticarete sorunların doğmasına neden olmakta ve kural koyucu özel bir kurumun eksikliği hissedilmekteydi.

Savaş sonrası, dünya ticaretindeki dengelerin yeniden sağlanması için küresel standartların belirlenmesi gerekmektedir. Siyasi ya da sosyal destek beklemezsizin,

⁶ (M. Rifat Hisarcıklıoğlu, ICC Türkiye Tahkim Günü Uluslararası Tahkim Konferansı Sunumu 18.02.2019, Erişim: <https://icc.tobb.org.tr/manset/manset-37.php>, 8 Nisan 2020)

özel sektörün bu amaç için uygun niteliğe sahip olduğunu savunan seçkin iş insanları, Ekim 1919'da ABD'nin Atlanta şehrinde bir araya gelerek "Milletlerarası Ticaret Konferansı'nı" düzenlemiştir. Kendilerini "Barışın Tüccarları" olarak adlandıran ABD, Belçika, Fransa, İtalya ve İngiltereli katılımcılar, uluslararası özel bir iş organizasyonunun kurulması gerekliliğinde fikir birliği yaparak, ICC'nin temellerini atmışlardır.⁷ 1920 baharında gerçekleşen bir diğer toplantı ile dönemin Fransa Ticaret Bakanı Etienne Clemental, ICC'nin ilk başkanı olarak seçilmiştir. Yeni Başkanla birlikte ICC'nin merkezi ABD'den Fransa'nın Paris şehrine çekilmiştir.⁸

ICC, hiçbir devlete bağlı olmadan, tamamen üye aidatları ile finanse edilen ve gönüllülük esasını ile faaliyet gösteren bir örgüt olması sebebi ile bağımsızdır.⁹ Uluslararası firmalar, orta ve küçük ölçekli şirketler, meslek odaları, bankacılık ve finans sektöründen binlerce üyesiyle günümüzün en önemli kuruluşlarından biri haline gelmiştir. ICC, sektör ayırt etmeksizin, tüm girişimcilerin menfaatlerini koruyan, ulusal ve uluslararası düzeyde temsil eden ve dış ticaret faaliyetlerinin geliştirilmesine yardımcı olan bir örgüttür. Oluşturduğu terminoloji ve kılavuzlar sayesinde, ithalatçı ve ihracatçı firmalar arasında ortak bir ticari dil kullanılmasını sağlamaktadır. Serbest ticaretin gelişmesi için, ticari faaliyetleri engelleyen ve rekabeti azaltan uygulamaları ortadan kaldırmaya yönelik çalışmalar yürütmektedir.

ICC, ortak kurallar, kodlar ve düzenlemeler getirerek, uluslararası ticaret uygulamalarını kolaylaştırmakta ve ticari anlaşmazlıkların çözümü için tüm ülkelerde geçerli olacak çözüm mekanizmaları geliştirmektedir. Gelişmekte olan ülkelerin girişimcilerine fayda sağlayabilmek için eğitici kurslar düzenlemektedir.¹⁰

1.2 ICC'nin Amacı ve Görevleri

ICC Anayasası'nın Haziran 2017 tarihli düzenlemesinde, ICC'nin temel amaçları; korumacılıkla mücadele ederek serbest ticareti artırmak, uluslararası ticarete rekabeti engelleyen uygulamaları bertaraf etmek, uluslararası organizasyonlar

⁷ (George L. Ridgeway, *Merchants of Peace*, Newyork, Columbia University Press, 1938, s.59)

⁸ (George L. Ridgeway, *Merchants of Peace*, Newyork, Columbia University Press, 1938, s.123)

⁹ (Nazım Öztürk, *Dış Ticaret: Kuram, Politika, Uygulama*, 1. Baskı, Ankara, Roma, 2005, s.164)

¹⁰ (Nazım Öztürk, *Dış Ticaret: Kuram, Politika, Uygulama*, 1. Baskı, Ankara, Roma, 2005, s.165)

ile işbirliğinin gelişmesini sağlamak, uluslararası yatırımları teşvik etmek, uluslararası platformlarda, uluslararası ticaretin tüm sektörlerini temsil etmek ve ihtiyaç duyulan konularda kurallar koyarak standardizasyonu sağlamak olarak belirtilmiştir.

Aynı Anayasa'nın 1. maddesinde ICC'nin üstlenmiş olduğu görevler şöyle sıralanmıştır:

- Uluslararası ticaretin tüm paydaşlarını bir araya getirmek ve temsil etmek,
- Uluslararası ticaret ve ilgili iş operasyonlarında yer alan şirketlerin, kuruluşların ve bireylerin görüşlerini tespit etmek. Bu görüşleri, Milli Komiteleri, grupları ve doğrudan üyeleri aracılığıyla ilgili hükümetler arası kurumlara, kendi hükümetlerine ve diğer organlara bildirmek,
- Uluslararası ticaretin ve yatırımların artmasını sağlamak için ekonomik ve yasal alanlarda etkili ve tutarlı bir eylem planı uygulamak, var olan engelleri kaldırmak,
- Uluslararası iş dünyasına pratik ve uzman hizmetler sağlamak,
- Farklı ülkelerdeki iş insanları ve onları bir araya getiren kuruluşlar arasında etkili bir işbirliği kurulmasını teşvik etmek.¹¹

ICC, sahip olduğu teknik komisyonları kanalı ile serbest ticarete doğabilecek sorunlara yönelik teknik çalışmalar yürütmektir. Bu komisyonlar, dünya genelinde yaşanabilecek sorunlara çözüm aramakta, işleyişteki eksiklikleri giderici ve düzenleyici standartlar oluşturmayı hedeflemektedir. Bu standartlardan bazılarında örnek vermek gerekirse; dış ticaretin taraflarının mali güçleri, pazardaki konumları, bağlı oldukları ülkelerin kanunları, ürünlerin arz-talep dengesi ve alıcı ile satıcı arasındaki güven unsuru değerlendirmesi sonucu “ödeme şekillerini” düzenleyerek sistem haline getirmesinden bahsedilebilir. Bir başka örnek olarak ise; uluslararası ticarete konu olan eşyanın teslim ve taşıma süreçlerinde ki uygulama farklılıklarından doğabilecek maliyet, risk ve sorumluluk dağılımına ilişkin problemleri ortadan

¹¹ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Constitution”, Erişim: <https://iccwbo.org/constitution/#Article%2011> 10 Nisan 2020)

kaldırmak için INCOTERMS adı verilen kurallar bütünü oluşturması ve sorunları bu kurallar sayesinde gidermesi gösterilebilir.¹²

1.3 Üyelik Sistemi

ICC yapılanmasına üye olma koşulları, ICC Anayasası'nın 2. ve 4. maddelerinde düzenlenmiştir. Bir Milli Komite veya grubun var olması durumunda, Anayasanın 2. maddesine göre; üyelerinin ticari ve mesleki çıkarlarını temsil eden ve siyasi amaç gütmeyen ulusal kuruluşlar, birlikler, şirketler, firmalar, tüzel kişiler ve uluslararası faaliyette bulunan kişiler bağlı oldukları Milli Komite üzerinden ICC üyesi olabilmektedir.

Bir Milli Komite veya grubun var olmadığı durumlarda, Anayasa'nın 4. maddesi gereği; ICC'nin amaçlarını benimsemiş ve katkıda bulunmaya hazır, Dünya Konseyi, Yürütme Kurulunun önerisi üzerine belirtilen örgütler, tüzel kişileri ve kişileri örgüte doğrudan üye olabilmektedir. Doğrudan üyeler, Başkanın daveti üzerine ICC Konferanslarına ve Dünya Konseyi toplantılarına katılabilirler. Uygun belgelerle ICC'nin çalışmaları hakkında bilgilendirilirler.¹³

1.4 Yönetim Yapısı

ICC, Yönetim Kurulu, Dünya Konseyi, Başkanlık ve Genel Sekreter tarafından yönetilmektedir.¹⁴ Ayrıca 150'den fazla ülkede doğrudan üyeleri, yaklaşık 90 ülkede Milli Komite ve Grupları, pek çok farklı alanda faaliyetlerini sürdüren teknik komisyonları bulunmaktadır.¹⁵

ICC bünyesinde ki en üst yönetim organı Dünya Konseyi'dir. Bir devletlerarası kurumun genel kuruluna eşdeğer bir organdır. Bununla birlikte delegeleri hükümet yetkilileri değil, şirket yöneticileridir.¹⁶

¹² (Doç. Dr. Engin Yarbaşı, İbrahim Gürtan, **Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi**, Literatür, 2012, s.25-26)

¹³ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, "Constitution", Erişim: <https://iccwbo.org/constitution/#Article%204> 21 Nisan 2020)

¹⁴ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, "Chairmanship and Secretary General", Erişim: <https://iccwbo.org/about-us/governance/chairmanship-secretary-general/> 16 Nisan 2020)

¹⁵ (Dikran M. Zenginkuzucu, **Uluslararası Ticaret ve Yatırım Uyuşmazlıklarında Dostane Çözüm: Kurumlar Kurallar Süreçler**, 2. Baskı, Ankara, Gazi, 2016, s.61)

¹⁶ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, "Governance", Erişim: <https://iccwbo.org/about-us/governance/> 16 Nisan 2020)

Dünya Konseyi, ICC'nin ulusal bir komitesinin veya grubunun bulunduğu ülkelerde, oy çoğunluğu ile tayin edilen temsilcilerden, henüz ulusal bir komitesinin oluşturulmadığı ülkelerde ise, Dünya Konseyi Başkanı'nın önerisi üzerine seçilmiş ülke temsilcilerinden oluşur. Bu temsilciler, üç yıl süre ile görevde kalırlar.

Dünya Konseyi, çoğunluk esasına göre toplanır ve karar alır. Dünya Konseyi'nin başlıca yetki ve görevleri şöyledir:

- ICC Anayasası ve Küresel Ortaklı Anlaşması hükümlerinin uygulanmasını sağlamak,
- Toplantılara başkanlık etmek,
- Yönetim Kurulu'nun önerisi üzerine Başkan, Başkan Yardımcısı, Uluslararası Hakemlik Divanı (UHD) Başkanı ve Yardımcısı ile Yönetim Kurulu üyelerini seçmek,
- Genel Sekreteri atamak, Milli Komite Grupları ile doğrudan üyeleri kabul etmek, temsilci sayılarını belirlemek ve değiştirmek,
- Bütçeyi kabul etmek,
- Çalışma gruplarının ve komitelerin kuruluşunu ve sonlanışını kabul etmek,
- Milli Komite ve Grupların önerileri üzerine UHD üyelerini belirlemek,
- ICC'nin varlıkları ve yönetimi ile ilgili ana kararları vermek.¹⁷

ICC'nin stratejisini, politikasını ve eylem programını geliştirmekten, uygulamaktan ve dünya iş organizasyonunun mali işlerini denetlemekten sorumlu organı Yönetim Kurulu'dur. 28 üyeden oluşur ve görev süresi üç yıldır.¹⁸

ICC Başkanı, ICC Başkan Yardımcısı, ICC Onursal Başkanı, Genel Sekreter, ICC Dünya Odalar Federasyonu Başkanı ve Sürdürülebilir Gelişim için Dünya İş Konseyi Başkanı, görevleri gereği Yönetim Kurulu'na doğrudan katılım sağlayan üyelerdir. Ayrıca, Yönetim Kurulu'nun önerisi üzerine Dünya Konseyi tarafından,

¹⁷ (Dikran M. Zenginkuzucu, **Uluslararası Ticaret ve Yatırım Uyuşmazlıklarında Dostane Çözüm: Kurumlar Kuralları Süreçler**, 2. Baskı, Ankara, Gazi, 2016, s.62)

¹⁸ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, "Executive Board", Erişim: <https://iccwbo.org/about-us/governance/executive-board-2/> 16 Nisan)

Milli Komite ve Gruplara mensup yöneticiler ve ICC hakkında derin bilgiye ve ticari deneyime sahip kıdemli işadamları arasından seçilen üyeler de bulunmaktadır.

Yönetim Kurulu'nun ana sorumlulukları aşağıdaki gibidir:

- Dünya Konseyi'ne seçimi için Başkan, Başkan Yardımcısı, Uluslararası Tahkim Mahkemesi Başkanı ile diğer Yönetim Kurulu üyelerini ve Dünya Konseyi doğrudan üyeliği için örgüt, kuruluş ve kişileri önermek,
- ICC yıllık bütçesini kabul etmek,
- Yıllık hesap onaylarını Dünya Konseyi'ne sunmak,
- Dış finansman kaynaklarına karar vermek,
- Milli Komite ve Gruplar ile doğrudan üyelerin katkı miktar ve oranlarını önermek,
- Milli Komite ve Grupların tanınması ve geri çekilmelerini, hizmetlerinin ve oy haklarının askıya alınmasını Dünya Konseyi'ne önermek
- ICC çalışma grup ve komitelerinin kuruluş ve sonlanmalarını Dünya Konseyi'nin onayına sunmak,
- ICC çalışma gruplarının Görev Belgelerini belirlemek ve değiştirmek,
- ICC komisyonları kurmak, sonlandırmak ya da 5 yılı geçmeyen hallerde görev sürelerini uzatmak,
- ICC politikalarına ilişkin belgeleri onaylamak,
- Dünya Konseyi toplantıları arasında ortaya çıkan herhangi bir acil durumda Dünya Konseyi'ne vekalet etmektir.¹⁹

Yönetim Kurulu, gerekli görmesi durumunda çeşitli konularda destek ve danışmanlık sağlaması için komiteler kurabilir. Yönetim Kurulu'nun kurduğu, sürekli ve görevi sonlandırılmaz en önemli komitesi Finans Komitesi'dir. ICC'nin gelir ve giderleri Finans Komitesi tarafından denetlenmektedir.²⁰

¹⁹ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, "Constitution", Erişim: <https://iccwbo.org/constitution/#Article%204> 24 Nisan 2020)

²⁰ (Dikran M. Zenginkuzucu, Uluslararası Ticaret ve Yatırım Uyuşmazlıklarında Dostane Çözüm: Kurumlar Kurallar Süreçler, 2. Baskı, Ankara, Gazi, 2016, s.62)

Başkanlık; Başkan, Onursal Başkan ve Başkan Yardımcılarından oluşur. Yönetim Kurulu'nun belirlediği strateji, politika ve eylem programı doğrultusunda çalışmalarını yürütür. Başkanlık, önemli konular gündeme geldiğinde, gereklilik halinde toplanır.

Başkan ve Başkan Yardımcısı, Yönetim Kurulu'nun önerisi doğrultusunda, Dünya Konseyi tarafından iki yıl süreyle seçilirler.

Örgütün en yetkili görevlisi Başkandır ve örgütü üçüncü taraflara karşı temsil yetkisine sahiptir. Dünya Konseyi Yönetim Kurulu toplantılarına başkanlık eder ve Komisyon Başkan ve Başkan Yardımcılarını atar. Alınacak kararlarda oy kullanma hakkı yoktur. ICC'nin etkinlik ve faaliyetleri ile ilgili Yönetim Kurulu'na raporlar. Görev süresi dolan Başkan; iki yıl Onursal Başkan olarak Yönetim Kurulu ve Dünya Konseyi üyeliğine devam eder. Onursal Başkan'ın görev süresi kendi isteğiyle bir yıla indirilebilir.²¹

Başkanlığın işlevi, Yönetim Kurulu tarafından kabul edilmek üzere ICC'nin eylem programı, politikaları ve stratejileri ile ilgili öneriler hazırlamak ve Yürütme Kurulu'na atanması için Yürütme Kurulu komitelerinin başkanlarını önermektir. ICC'nin etkin çalışabilmesi için Başkanlık, Yürütme Kurulu toplantıları arasında Yürütme Kurulu adına hareket etmektedir ve Başkan düzenli olarak Yürütme Kurulu'na etkinlikleriyle ilgili raporlar sunmaktadır.

ICC Genel Sekreteri, Yönetim Kurulu'nun tavsiyesi üzerine, Dünya Konseyi tarafından atanır ve Paris'te bulunan Uluslararası Sekretaryaya başkanlık eder. ICC Sekretaryası, ICC çalışma programını yürütmek için Milli Komite ve Gruplar ile yakın çalışır. Yönetim Kurulu'nun belirlediği stratejik kararları, politikaları ve eylem programını uygular. Dünya Konseyi, Yürütme Kurulu ve Başkanlık toplantılarının sekreterliğini yapar. ICC politikaları çerçevesinde yasama çalışmaları için Yürütme

²¹ (Dikran M. Zenginkuzucu, Uluslararası Ticaret ve Yatırım Uyuşmazlıklarında Dostane Çözüm: Kurumlar Kurallar Süreçler, 2. Baskı, Ankara, Gazi, 2016, s.63)

Kurulu ve Başkanlığa öneriler geliştirir. Örgütün günlük mali işlemlerini ve bütçe uygulamalarını yönetir.²²

1.5. ICC'nin Organları (Milli Komiteler)

İş insanları, ticaret odaları ve meslek birliklerini bir araya getiren Milli Komiteler, ICC organizasyon gücünün temelini oluşturmaktadır.²³ Milli Komiteler, ICC'nin ulusal seviyede temsilciliğini üstlenmişlerdir ve Fransa'da bulunan Uluslararası Sekretarya ve ICC üyeleri arasında bir köprü görevi görmektedirler. Bu sayede ICC, küresel politika ve görüşlerini, aynı anda çok sayıda ülkeye iletebilmektedir.²⁴

ICC'nin günümüzde 91 Milli Komitesi mevcuttur. Bu Komitelerin 36'sı Avrupa'da, 19'u Asya Pasifik'te, 18'i Amerika'da, 8'i Afrika'da, 10'u da Ortadoğu'da bulunmaktadır.²⁵

Milli Komitelerin görevleri, ICC Anayasası'nın 3. maddesinde şöyle sıralanmıştır:

- Dünya Konseyi toplantılarında, ülkelerindeki ICC üyelerini temsil eder
- ICC'nin çalışmaları ile ilgili, merkezle koordineli olarak faaliyet düzenler,
- ICC'nin ele aldığı konularda, ülkesindeki iş dünyasını, ülkesinde iş dünyasını etkileyen önemli konular ve öneriler hakkında da ICC'yi bilgilendirir.
- ICC Komisyonlarına delege atar,
- Ülkesinde bulunan devlet makamları, idari kurumlar ve diğer kurumları ICC politikaları hakkında bilgilendirir ve bu politikaların uygulanmasını teşvik eder;

²² (Dikran M. Zenginkuzucu, **Uluslararası Ticaret ve Yatırım Uyuşmazlıklarında Dostane Çözüm: Kurumlar Kurallar Süreçler**, 2. Baskı, Ankara, Gazi, 2016, s.63)

²³ (ICC Yıllık Rapor 2003-2004, s.23)

²⁴ (Türkiye Milletlerarası Ticaret Odası, 2017 Faaliyet Raporu, Küresel İş Ağı, s. 9)

²⁵(International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, "Global Network", Erişim: <https://iccwbo.org/about-us/global-network/regional-offices/> 19 Nisan 2020)

- ICC tarafından oluşturulan kuralların, kodların ve tek biçimli ticari kullanımların, ulusal ölçekte anlaşılması ve uygulanması için çalışır,
- Milli Komiteler üyelik ücretlerini, kendi operasyon giderlerini karşılayacak ve ICC'ye karşı mali yükümlülüklerini aksatmayacak şekilde belirler,
- Her Milli Komite, yıllık bilançosunu, gelir ve giderlerini beyan eder,
- Bir Milli Komitenin feshedilmesi durumunda, üyeleri doğrudan üye olabilirler,
- Milli Komitelerin günlük işleyişinden sorumlu daimi başkanlar yılda en az bir kez, Genel Sekreter'in daveti üzerine Uluslararası Merkez'de toplanır.²⁶

1.6. ICC'ye Bağlı Organizasyonlar

1.6.1 ICC dünya odalar federasyonu (world chambers federation (wcf))

1950 yılında ICC Bilgi Bürosu olarak kurulmuş, 2001 yılında ise Dünya Odalar Federasyonu adını almıştır. Siyasi olmayan, hükümet dışı bir organ olan Dünya Odalar Federasyonu, oda topluluğunun bel kemiğidir. Ülkelerinde Milli Komiteleri bulunan tüm ticaret odaları aynı zamanda Dünya Odalar Federasyonuna da üye kabul edilirler. Bir Milli Komiteye sahip olmayan ülkelerde bulunan ticaret odaları ise, başvurmaları durumunda federasyona üye olabilirler.

Dünya Odalar Federasyonu, az gelişmiş ya da gelişmekte olan tüm ülkelerde ticaret odalarının kurulması sağlar. Mevcut ticaret odaları da dahil olmak üzere tüm ticaret odalarını desteklemeye ve güçlendirmeye yönelik faaliyetlerde bulunur. Dünya Bankası, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı ve bölgesel kalkınma bankaları da dahil olmak üzere bir dizi çok taraflı kuruluşla yakın ilişki içerisinde. Dünya Odalar Federasyonu, oda liderlerinin karşılıklı çıkarlar konusunda birbirleriyle iletişim kurmaları, işbirliği yapmaları ve faydalı ortaklıklar kurmaları için bir platform sağlar. Özel sektör gelişimini teşvik eder. Düzenlediği kongre ve seminerlerle yenilikleri, eş

²⁶ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, "Constitution", Erişim: <https://iccwbo.org/constitution/> 21 Nisan 2020)

zamanlı olarak tüm odalarla paylaşarak, tüm ülkelerde benzer ilerlemelerin kaydedilmesini hedefler. ATA Karneleri Sistemi, Dünya Odalar Şebekesi (World Chess Network-WCN) bu kuruluşun bünyesinde dir.²⁷

1.6.2 ICC dünya ticaret hukuku enstitüsü (icc institute of world business law)

ICC'nin, tüm ülkelerdeki hukukçular arasında daha yakın bir ilişki kurulması, uluslararası ticaretin tarafları arasında uyumun sağlanması ve uluslararası iş hayatına ilişkin uygulamaların geliştirilmesi için bir araştırma ve eğitim merkezinin varlığını gerekli görmesi üzerine, 1979 yılında Paris'te kurulmuştur.

Ticaret hukuku alanındaki işleyiş ve faaliyetleri düzenleyen kurallar bütünü de ilk olarak yine 1979 yılında oluşturulmuştur. 1983, 1998, 2006, 2010 ve 2013 yıllarında, ihtiyaçlar doğrultusunda güncellenmiştir. Enstitü, Ticaret Hukuku ve Milletlerarası Tahkim konularında dünyanın önemli merkezlerinde toplantılar ve seminerler düzenler.²⁸ Gelişmekte olan ülkelere akademik bilgi düzeyinde destekte bulunur.

1.6.3 ICC ticari suçlar servisi (commercial crime services (ccs))

1 Ocak 1981'de Londra'da kurulmuştur. Ticari hayatta karşılaşılabilecek her türlü dolandırıcılık ve suç tehditlerinden korunmak için üyelerini bilgilendirir, vakalarda suçluların tespit edilmesi ve üyelerin kayıplarını geri kazanabilmesine yönelik aktif rol oynar. Yerel polis güçleri, Interpol ve Birleşmiş Milletler gibi küresel kurumlarla yakın işbirliği içinde çalışan Örgüt, ticari suçları azaltmayı amaçlar.²⁹

Ticari Suçlar Servisi üç ana suçla mücadele biriminden oluşmaktadır:

- Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau),

²⁷ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, "World Chambers Federation", Erişim: <https://iccwbo.org/chamber-services/world-chambers-federation/> 21 Nisan 2020)

²⁸ (Faaliyet Raporu 2007, s.24.)

²⁹ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, "ICC Commercial Crime Services celebrates 25 years of crime fighting", Erişim: <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-commercial-crime-services-celebrates-25-years-of-crime-fighting/> 21 Nisan 2020)

- Ticari Suçlar Bürosu (Commercial Crime Bureau)
- Sahtekarlıkların İstihbaratı Bürosu (Counterfeiting Intelligence Bureau),

Bu bürolar birbirinden bağımsız olarak çalışmaktadır ve her biri ayrı üyelik sistemi istemektedir.

1.7 ICC Teknik Komisyonları ve Çalışma Grupları

ICC bünyesinde yer alan teknik komisyonlar, uluslararası ticarete iş kurallarını ve uygulamalarını oluşturma hedefiyle kurulmaktadır. Politika beyanları, tavsiye yazıları ve teknik belgeleri hazırlamak komisyonların görevidir. Dünya genelinde ortak bir platformda sorunların ele alınması, iyileştirici düzenleme ve çözümleri sentezlemek amacıyla komisyon toplantıları düzenlenmektedir. Komisyon toplantılarına; Milli Komiteler tarafından atanan delegeler, Çalışma Grubu Delegeleri, Doğrudan Üye Delegeler, Ulusal Komiserler, Komisyon Başkanlarının davet ettiği uzman konuklar katılmaktadır.³⁰

Komisyon üyeleri, Milli Komite bulunan 91 ülkede, teknik ve uygulama konusunda uzmanlıkları doğrultusunda seçilir. Komisyonlar, Yönetim Kurulu onayı ile kurulur ve beş yıl süreyle görev yaparlar. Komisyon Başkan ve Başkan yardımcıları, ICC Başkanı tarafından atanır.

Söz konusu komisyonlar şöyledir:

- Bankacılık
- Ticaret Hukuku ve Uygulamaları
- Rekabet
- Kurumsal Sorumluluk ve Yolsuzlukla Mücadele
- Çevre ve Enerji
- Fikri Mülkiyet Hakları
- Reklam ve Pazarlama

³⁰ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Constitution”, Erişim: <https://iccwbo.org/constitution/#Article%2011> 24 Nisan 2020)

- Vergilendirme
- Tahkim
- Ticaret ve Yatırım Politikaları
- Dijital Ekonomi
- Gümrük ve Ticareti Kolaylaştırma Komisyonu

1.7.1 Bankacılık

Dünya ticareti, güvenilir ve uygun maliyetli finansman kaynaklarının varlığına bağlı olarak gelişmektedir. Günümüzde bankalar, küresel ticaret işlemlerinin üçte birinden fazlası için destek vererek, ticaretin herkes için yapılabilir olmasına ve küçük işletmelerin dahi uluslararası pazarlarda yer bulabilmesine olanak sağlayan en önemli kuruluşlardır.³¹

Uluslararası Ticaretin, farklı kıta ve ülkelerde sorunsuz sürdürülebilmesi için ülkeler/şirketler arasındaki finansman işlemlerinin de hızlı ve hatasız olması önem arz etmektedir. Bu sebeple ortak bankacılık kurallarına ve yönergelere ihtiyaç duyulmaktadır.

ICC, işletmelerin finansmana erişmelerine yardımcı olan, evrensel olarak kabul edilmiş kurallar ve yönergeler üretir. Forfaiting, teminat mektubu, krediler ve tedarik zinciri finansmanı gibi alanlarda, ticaretle ilgili riskleri azaltmak için şirketlerle birlikte çalışır. Komisyonlar, bankalar ve şirketler arasında yaşanabilecek, finansman belgeleri konusundaki anlaşmazlıkların hızlı ve mahkemeye gitmeden çözümü için de destek sağlar. Komisyonların uygulamaya koyduğu küresel kurallar sayesinde, anlaşmazlıklar hızlı, adil ve uygun maliyetli bir şekilde çözülebilmektedir. Özellikle belgelerden kaynaklı uyuşmazlıkların çözümü için DOCDEX adı verilen kuralların uygulamaya alınması ve uzman ekiplerin 30 gün içerisinde ihtilafı konuyu çözüme kavuşturmaları, ticaretin hızlı akışında oldukça önemli bir role sahiptir.³²

³¹ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Banking & Finance”, Erişim: <https://iccwbo.org/global-issues-trends/banking-finance/> 24 Nisan 2020)

³² (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Banking & Finance”, Erişim: <https://iccwbo.org/global-issues-trends/banking-finance/> 24 Nisan 2020)

1.7.2 ticaret hukuku ve uygulamaları

Dünya ticaretinin artması, uluslararası ticaret hukukun uyumlaştırılmasını zorunlu hale getirmiştir. Komisyon tarafından yapılacak düzenlemelerin, tarafların ihtiyaçlarına cevap verir ve ticareti kolaylaştırıcı nitelikte olması önem arz etmektedir. Belirlenen kurallar şirketlerin açık pazarlarda rekabet güçlerini korumalarına, yatırımlarını artırmalarına, istihdam yaratmalarına ve ödedikleri vergilerle kamuya katkıda bulunmalarına imkan tanır nitelikte olmalıdır. İlâveten bu kurallar, şirketlerin rekabet gücünü, dolayısıyla ekonomik büyüme ve gelişmeyi engellememelidir.

Bu komisyon, sınır ötesi ticaret ve yatırımları teşvik ederek, tüm işletmelerin uluslararası pazarlarda fırsat eşitliğine sahip olması ve taleplerinin karşılanması için, özellikle hükümetlerin haksız rekabeti engellemek amaçlı politikalarıyla (antitröst) uyumu, vergilendirme ve enerji politikası konularında, iş dünyası ve düzenleyici kurumlar arasında kilit rol oynamaktadır.³³

1.7.3 Rekabet

Şirketlerin birbirleriyle eşit şartlarda rekabet etmeleri, pazardaki dengesizliklerin giderilmesi, mal ve hizmetlerin alıcılara adil bir fiyatla teslim edilmesi, antitröst ile sağlanmaktadır.

Antitröst yasalarına uygun hareket etmek, aynı zamanda şirketin sahip olduğu etik iş ahlakının da bir göstergesi olarak kabul edilmektedir. Antitröst ihlallerinde, hukuki yaptırımların ağır olmasının yanı sıra, şirketin saygınlığı ve itibarı da ciddi şekilde zarar görmektedir.

ICC, özellikle her büyüklükteki ve her sektördeki şirketler için antitröst uyumluluğuna ilişkin pratik araçlar üreterek bu sorunun önüne geçmeyi hedeflemiştir. Antitröst ajansları ve uzman rehberler tarafından, şirketin risk profili, kaynakları ve

³³ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Competitive Markets”, Erişim: <https://iccwbo.org/global-issues-trends/competitive-markets/> 25 Nisan 2020)

ihtiyaçları doğrultusunda üretilen materyaller ile şirketlerin başarılı bir uyum kültürü oluşturmasına katkıda bulunmaktadır.³⁴

1.7.4 Kurumsal sorumluluk ve yolsuzlukla mücadele

Yolsuzluk, piyasaların bütünlüğünü tehdit eder, adil rekabeti zayıflatır, kaynak tahsisini bozar, kamu güvenini tahrip eder ve hukukun üstünlüğüne zarar verir. Yalnızca yolsuzluklardan arındırılmış bir sistemin, tüm katılımcılar için eşit bir rekabet ortamı sağlayacağını ve verimli bir küresel ekonomi yaratacağını savunan ICC, yolsuzlukla mücadele çalışmalarına daima öncü olmuştur. 1977 yılında “İrtikap ve Rüşvetle Mücadeleye İlişkin Davranış Kuralları’nı” hazırlayarak, yolsuzlukla mücadele alanında kural yayınlayan ilk iş örgütü olmuştur. Bu kuralları, Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) “Yabancı Kamu Görevlilerine Verilen Rüşvetin Önlenmesi Sözleşmesi (1997)” ve Birleşmiş Milletler “Yolsuzlukla Mücadele Sözleşmesi (2003)” izlemiştir. Yolsuzlukla mücadelede için dönüm noktası olarak kabul edilen bu belgeler, iş dünyası tarafından da benimsenerek etkin bir şekilde uygulanmaktadır.³⁵

Günümüzde ICC Yolsuzlukla Mücadele Kurallarının 2011 baskısı kullanılmaktadır. Üç bölümden oluşan bu baskının birinci bölümünde “Yolsuzlukla Mücadele Kuralları”, ikinci bölümünde “Yolsuzlukla Mücadele Kurallarına Uyumu Desteklemek için Kurumsal Politikalar” ve üçüncü bölümünde “Etkili Bir Kurumsal Uyum Programının Öğeleri” yer almaktadır. İşletmelerin yasal yükümlülüklerine ve uluslararası düzeydeki yolsuzlukla mücadele girişimlerine uymalarına yardımcı olmada önemli bir rol oynamaktadır.³⁶

1.7.5 Çevre ve enerji

Küresel ölçekte artan enerji kullanımından olumsuz etkilenen, kısıtlı enerji kaynaklarına yönelik talebi doğru yönetebilmeyi amaçlayan ICC, hükümetler ile birlikte çalışarak çözüm yolları aramaktadır. Enerji verimliliğini sağlamak, hem

³⁴ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “ICC Antitrust Compliance Toolkit”, Erişim: <https://iccwbo.org/publication/icc-antitrust-compliance-toolkit/> 25 Nisan 2020)

³⁵(ICC Yolsuzlukla Mücadele Kuralları, Erişim: https://icc.tobb.org.tr/docs/2015/ICC_yolsuzluklarla%20mucadele.pdf 25 Nisan 2020)

³⁶ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “ICC Rules on Combating Corruption”, Erişim: <https://iccwbo.org/publication/icc-rules-on-combating-corruption/> 25 Nisan.2020)

günlük operasyonlar hem de uzun vadeli yatırımlar için hayati önem taşımaktadır. Üretimde enerji kaynaklarının verimli kullanılması, inovasyon ve doğru teknolojiyle çalışılması, maliyetler üzerinde önemli etkilere sahiptir.

Enerji verimliliğini sağlamak ve sürdürülebilir kılmak için, enerji üreticileri ve tüketicileri arasındaki dengenin gözetilmesi önemlidir. Hükümetler, politikaları ile güvenli bir yatırım ortamı sağlamalıdır. Bu süreçte ICC'nin rolü, işletmeler ve hükümet arasında iletişim sağlanması, etkin politikalar üretilmesi ve üretilen politikaların şirketler tarafından uygulaması süreçlerine katkıda bulunmaktadır.³⁷

1.7.6 Fikri mülkiyet hakları

Fikri mülkiyet, kamu ya da özel sektör fark etmeksizin, bir kişi veya kuruluşa ait olan fikir ürünü üzerinde sahip olunabilecek maddi ve manevi hakların tamamı olarak ifade edilmektedir. Fikri mülkiyet hakkı ise; söz konusu kişi ya da kuruluşun bunu özgürce paylaşması yahut kullanımını belirli biçimlerde kontrol etmesi arasında seçim yapabilmesini düzenleyen haktır. Edebiyat ve sanat eserleri, buluşlar, markalar, patentler ve tasarımlar fikri mülkiyet hakları kapsamında değerlendirilmektedir.³⁸

Fikri mülkiyet hakları, her ülkenin kendi kanunları doğrultusunda imtiyaza sahiptir. Ancak fikri haklar ile ilgili yürürlükte olan uluslararası anlaşmalar, ülkelerin yasalarını ve prosedürlerini uyumlu hale getirerek, hakların farklı ülkelerde de aynı değerlendirilmesine imkân tanımaktadır.

Fikri mülkiyet hakları, şirketin varlıklarına ve piyasa değerine katkıda bulunur. Yenilik ve yaratıcılığa yatırım yapmaya teşvik eder ve bu faaliyetleri finanse eden döngüsel bir yatırım getirisi sağlar. Kalite ve menşe göstergesi olarak hizmet vererek tüketicilerin korunmasına katkıda bulunur, yeni işbirliklerine kapı aralar. Bilgi tabanlı endüstrilerin gelişimini destekler, uluslararası ticareti özendirir, yatırım ve teknoloji transferini teşvik eder. Avrupa'da teknoloji sektöründe faaliyet gösteren küçük ve orta

³⁷ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, "Energy", Erişim: <https://iccwbo.org/global-issues-trends/competitive-markets/energy/>)

³⁸ (ICC Fikri Haklar Yol Haritası, 13. Baskı, 2017, Erişim: <https://cms.iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2018/01/icc-intellectual-property-roadmap-tur.pdf> 25 Nisan 2020)

ölçekli şirketler üzerinde yapılan bir araştırmada, fikri mülkiyet hakkına yatırım yapanların, yapmayanlara kıyasla en az %10 daha fazla ciro, pazar payı ve istihdam artışı raporladığı bildirilmiştir.

Uluslararası iş dünyasının karşı karşıya olduğu fikri mülkiyet sorunlarını belirlemek ve çözüm aramak amacıyla, Dünya Fikri Mülkiyet Örgütü (WIPO), Dünya Ticaret Örgütü (WTO), ICC ve diğer birçok uluslararası örgüt birlikte çalışmaktadır. Özellikle ICC, Uluslararası platformlarda ve forumlarda iş dünyasının en büyük destekçisidir.³⁹

1.7.7 Reklam ve pazarlama

Reklam ve pazarlama faaliyetleri, üretici ve tüketici arasında iletişimin kurulmasını sağlayarak, hem ulusal, hem de uluslararası verimli pazarların doğmasına aracılık etmektedir. Toplumsal, teknolojik ve ekonomik koşulların sürekli değişkenlik göstermesi, reklam ve pazarlama sektöründe “güven” ve “sorumluluk” sorunsalını da beraberinde getirmektedir. Bu noktada, uluslararası kabul görmüş bir uygulama birliğinin olması gerektiğini düşünen ICC, sorumlu yaratıcılık ve iletişim ilkelerini ortaya koymak amacıyla 1937’de “Reklam ve Pazarlama İletişimi Uygulamasını” yayınlamıştır.

Reklam ve Pazarlama İletişimi Uygulaması; reklam, pazarlama ve medya endüstrisinin yasal yükümlülükler ile değil, gönüllü kurallar ve uygulama standartları ile düzenlemesi amacıyla hazırlanmış bir özdenetim sistemidir. Bu uygulamanın içerdiği kurallar, küresel reklam ve pazarlama endüstrisinin belkemiği haline gelmiştir. Gelişmelere ve uygulama değişikliklerine ayak uydurabilmek için düzenli olarak revize edilmektedir. Uluslararası düzeyde kabul görmüş olmasının yanı sıra, yerel yasalara ve kültüre uygulanabilme esnekliğine sahiptir. Oluşturmuş olduğu sorumlu pazarlama anlayışı ile tüketicileri korumaya çalışmaktadır.⁴⁰

³⁹ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Intellectual Property”, Erişim: <https://iccwbo.org/global-issues-trends/innovation-ip/intellectual-property/> 25 Nisan 2020)

⁴⁰ (ICC Uluslararası Reklam Uygulama Esasları, Erişim: <http://rd.org.tr/www/rd/assets/doc/icc-1.pdf> , <https://iccwbo.org/global-issues-trends/responsible-business/marketing-advertising/>, <https://iccwbo.org/publication/icc-advertising-and-marketing-communications-code/> 26 Nisan2020)

1.7.8 Vergilendirme

Vergilendirme, şirketlerin toplumlara katkıda bulunmaları için hayati bir araçtır. Ulusal ticaretin vergilendirilmesi hükümetlerin kendi kanunlarına göre yapılabilirken, uluslararası ticaretin vergilendirilmesinde dünyadaki diğer ülkeler ile koordinasyon sağlanması bir zorunluluktur.

Uluslararası ticaretin hızla arttığı günümüzde, hükümetlerin küresel standartlara ve tutarlı prosedürlere olan ihtiyacı, ICC'yi, kamu ve özel sektör paydaşları ile işbirliği yaparak, küresel düzenlemeler hazırlamaya yöneltmiştir. ICC, uluslararası vergilendirme standartları geliştirme çalışmalarında, Birleşmiş Milletler ve Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) gibi kuruluşlarda da ortak projeler yürütmektedir.

Uluslararası düzenlemeler ile sınırlar ötesi ticari işlemlerinin vergilendirme problemlerinin azaltılması, çifte vergilendirmenin engellenmesi, yabancı yatırımların ve kazançların şeffaf ve eşit muameleye tabii olmasının sağlanması hedeflenmektedir. Ayrıca, bu düzenlemelerin her büyüklükte ve her sektördeki firmalar tarafından benimsenmesi sınır ötesi işlemlerde kolaylık sağlamaktadır.⁴¹

1.7.9 Tahkim

Tahkim, bir hukuki ilişkinin tarafları arasında doğabilecek veya doğmuş ihtilafların devlet yargısı yerine hakem veya hakemler tarafından çözümlendiği yargı yoludur. Herhangi bir konuda tahkim yargılamasına gidilebilmesi için söz konusu ihtilafın konusunun, kanun koyucu tarafından tahkim yoluyla çözümlenmesine izin verilen konulardan olması şartı vardır.⁴²

ICC'nin tahkim organı Milletlerarası Tahkim Divanı'dır ve 1923 yılında kurulmuştur. 90 ülkeden uzman hukuk insanlarının bir araya geldiği üyelerden oluşan

⁴¹ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, "Global Taxation", Erişim: <https://iccwbo.org/global-issues-trends/competitive-markets/global-taxation/> 26 Nisan 2020)

⁴² (Mahmut Almas, Milletlerarası Tahkim Hukukunda Yargılamanın Sona Ermesi (Uncitral Model Kanunu Işığında Türk Mevzuatının İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ocak 2019, s.23)

Divan, tamamen uluslararası bir çerçeveye sahiptir. Uluslararası alandaki deneyimi, uzmanlığı ve güvenilirliği uluslararası ticari ihtilafların çözümünde ICC'yi referans kurum haline getirmiştir.

Uluslararası ticarete taraflar, farklı ticari kimliklere, dillere, yasal ve kültürel arka planlara sahiptir. Karşılaşılabilecek ihtilaflarda bu farklılıklara mesafenin, ülkelerin kendi hukuk sistemlerinin ve prosedürlerinin de eklenmesi; süreç takibini güçleştirmekte, zaman kaybettirmekte ve çözümlerin adaletli olup olmadığı konusunda tarafları düşündürmektedir. Artan iş gereksinimleri sebebi ile dünya genelinde yargıya alternatif bir kuruma olan ihtiyaç her geçen gün biraz daha artmaktadır.

ICC, doğrudan satış sözleşmelerinden fikri mülkiyet meselelerine, ortak girişimlerden hisse alım düzenlemelerine ve devlet tarafından finanse edilen inşaat projelerine kadar her boyuttaki anlaşmazlıkların çözümünde iş dünyasına destek olmaya devam etmektedir. Çıkarılmış olduğu tahkim kurallarını, gereksinimler doğrultusunda güncellemekte ve birçok dile çevirerek herkes tarafından anlaşılabilir olmasını sağlamaktadır. Günümüzde ICC Tahkim Kuralları'nın 01 Mart 2017 tarihli, en son güncellenmiş hali kullanılmaktadır.⁴³

1.7.10 Ticaret ve yatırım politikaları

Dünyanın pek çok ülkesinden özel sektör temsilcilerini bir çatı altında toplayan ICC, mal ve hizmet ticareti için geçerli olan uluslararası ve bölgesel kuralları, fikri mülkiyet hakları ve anlaşmazlıkların çözümü gibi ticari çıkarları koruyucu düzenlemeleri hazırlamaktadır. Dünya Ticaret Örgütü ve G20 dahil olmak üzere birçok uluslararası platformda iş dünyasının sesi olmaktadır.

ICC, ilk olarak 1949'da ICC Uluslararası Yabancı Yatırımlar için Adil Muamele Kanunu'nun yayınlamak, uluslararası yatırımların dengeli bir çerçevede ilerlemesine hizmet etmeyi hedeflemiştir. Hemen akabinde ise; Uluslararası Yatırım Kılavuzlarının ilk baskısını yayınlamıştır. Küresel ticaretin, değişken doğası ve

⁴³(International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, "Arbitration", Erişim: <https://icc.tobb.org.tr/icc-tahkim.php> 27 Nisan 2020, <https://iccwbo.org/dispute-resolution-services/arbitration/> 27 Nisan 2020)

dinamik yapısı gereği, zaman içinde ortaya koyduğu politikaları gözden geçirerek düzenli olarak revize etmektedir.⁴⁴

1.7.11 Dijital Ekonomi

Dijital ekonomi, yeni teknolojik gelişmeler, yeni iş modelleri oluşturulmasına ve uluslararası pazarlara kolay erişim sağlanmasına katkıda bulunarak, küresel büyüme ve refah için yeni fırsatlar yaratır. Bulut teknolojileri, mobil web hizmetleri, akıllı şebekeler ve sosyal medya gibi yeni ve gelişmekte olan dijital eğilimler, iş ortamını radikal bir şekilde değiştirmekte ve işletmelerin sınırlarını ve sorumluluklarını yeniden şekillendirmektedir. Mikro işletmelerden çok uluslu holdinglere kadar, dünyanın her bölgesinden ve her sektöründen şirketler, günlük faaliyetlerini gerçekleştirebilmek için güvenilir bilgi ve iletişim teknolojilerine ihtiyaç duymaktadır.

Özellikle e-ticaretin kullanımının yaygınlaşması ve artması sonucu, dijital ekonominin hızlı ilerleyişi, Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmelerin (KOBİ) ilk kez küresel pazarlara girmeleri için büyük bir fırsat olmuştur. KOBİ'lerin ihracat yapma olasılığının geleneksel ekonomiye göre daha fazla olduğunu görülmektedir.

ICC, yeni bilgi iletişim teknolojileri ve iş modelleri kullanımının, gerek ülke içinde gerekse de uluslararası alanda, etkisini daha net göstermek için çalışmalarını yürütmektedir. Dijital dünyanın sürdürülebilir ve kapsayıcı büyümesini sağlamak amacıyla politika ve düzenlemeler hazırlayıp, iş dünyası ve hükümetlere yönelik en iyi uygulamaların teşvik etmektedir.

Günümüzde kullanılan ticaret kuralları büyük ölçüde 20. yüzyıl ticaret kalıplarına göre düzenlenmiştir. İşletmeden işletmeye (B2B) bazında yüklü miktardaki sevkiyatlar için hazırlanmış vergi, gümrük ve piyasaya kuralları, tüketicilere doğrudan ulaşan e-ticaret firmalarının büyümesini desteklemek için çoğunlukla uygun değildir. Bu sebeple, ticaret politikalarının 21. Yüzyıl ticaretine ayak uyduracak şekilde

⁴⁴ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Trade & Investment”, Erişim: <https://iccwbo.org/global-issues-trends/trade-investment/investment/> 27 Nisan 2020, <https://iccwbo.org/global-issues-trends/trade-investment/> 27 Nisan 2020)

düzenlenmesi ve ticarete engel olabilecek ulusal kuralların değiştirilmesi gerekmektedir. Örneğin, sınır ötesi veri akışlarındaki haksız kısıtlamalar ve ek vergi uygulamaları, önemli maliyetler oluşturarak, çoğu dijital hizmet tedarikçisinin ve KOBİ kullanıcılarının, maliyetleri düşük tutmak amacıyla kullandığı “küresel platform” modelini zayıflatmaktadır.

Dünyanın dört bir yanındaki bilgi teknolojisi kullanıcıları, sağlayıcıları ve operatörleri adına ICC, tüm bilgi ve iletişim teknolojileri ve internetle ilgili sorunlara yönelik çalışmaktadır. Bu çalışmalarda ise önceliği gelişmekte olan ekonomilerdeki küçük işletmeler ve girişimcileri korumaktır. Bu amaçla Eylül 2016'da ICC, Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) üyelerini de davet ederek, büyümeyi teşvik etmek, KOBİ e-ticaretini artırmak, bütünsel bir ticaret disiplini oluşturmak için kurallar ve yardım paketi içeren bir rapor yayınlamıştır.

ICC'nin raporu, yeni bir DTÖ e-ticaret anlaşmasının üç temel etrafında kurulmasını önermektedir:

- E-ticaret için bağlantı ve kapasite geliştirme
- Mikro, Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler Bakanlığı çevrimiçi ortamda tüketicilere daha verimli ürün satmasını sağlamak
- Çevrimiçi büyümeyi desteklemek ve tüketici güveni oluşturmak için dijital kurallar.⁴⁵

1.7.12 Gümrük ve ticareti kolaylaştırma komisyonu

Gümrük işlemleri, dünyanın hemen hemen her ülkesinde, devlet eliyle yürütülen bir süreç olmuştur. Artan uluslararası ticaret ve her ülkenin kendi ulusal gümrük politikasına sahip olması, sınır geçişlerinde uygulama farklılıklarını da beraberinde getirmiş ve ticaretin karşısında engel teşkil etmeye başlamıştır.

Bürokrasinin azalması, uluslararası ticarete kolaylıklar sağlaması, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasındaki ticareti artırması, KOBİ'lerin uluslararası ticaretteki payının büyümesi, daha kolay, daha hızlı ve daha ucuz işlem yapılabilmesi amacıyla

⁴⁵ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “E-Commerce”, Erişim: <https://iccwbo.org/global-issues-trends/trade-investment/digital-trade/> 28 Nisan 2020)

Şubat 2017’de “DTÖ Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması” yürürlüğe girmiştir. Uluslararası ticaret için bir dönüm noktası olan bu anlaşma ile şirketler için süreçler ve ücretler daha şeffaf hale getirilmiş, yolsuzlukla mücadele artmış ve elektronikleşme ile işlemler hız kazanmıştır.

ICC, iş dünyası, hükümetler, DTÖ ve Dünya Gümrük Örgütü (DGÖ) gibi uluslararası kuruluşlarla işbirliği içinde çalışmaktadır. Ayrıca Uluslararası Özel Girişim Merkezi ve Dünya Ekonomik Forumu ile “Küresel Ticareti Kolaylaştırma İttifakında” görev alan üç kuruluştan biridir. Bünyesindeki Gümrük ve Ticaretin Kolaylaştırılması Komisyonu ve Milli Komiteleri tarafından, gümrük işlemlerinin iyileştirilmesiyle alakalı, birçok öneri hazırlanmaktadır.

1.8 ICC Türkiye Milli Komitesi

1.8.1 ICC Türkiye milli komitesi tarihçesi

ICC Türkiye Komitesi, 1930 yılında, dönemin hükümetinin tavsiye ve onayı ile İstanbul Ticaret Odası’nda kurulmuştur. Ticaret odaları, borsalar, ofisler, ticari ve sınai birlikler, dernekler ve diğer mali, iktisadi, ticari kuruluşların üye olabilmelerine olanak sağlanmıştır.

1945 yılında, Bakanlar Kurulu’nun çıkarmış olduğu kararname ile “milli” unvanını alarak, 12.11.1945 tarihinde yapılanmasını tamamlanmıştır. 1950 yılında, çalışma alanlarının genişletilebilmesi için komitenin kuruluş ve işlerinin yürütülmesi görevi Türkiye Odalar ve Borsalar Birliğine verilmiştir. 18 Mayıs 1953 tarihinde TOBB nezdinde yeniden yapılanmıştır.⁴⁶

27 üye ile göreve başlayan Komite, ilk Genel Kurul toplantısını 29 Mayıs 1955 tarihinde yaparak aynı sene üye sayısını 120’ye çıkarmıştır. ICC’nin en büyük organı olan Konseye, ilk kez 1956 yılında iki üye göndermiştir. 17 Ağustos 1987 tarihinde yapılan Olağanüstü Genel Kurul ile özerk bir statüye kavuşmuştur.

⁴⁶ (International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Constitution”, Erişim: <https://icc.tobb.org.tr/icct-kurulusyapi.php> 28 Nisan 2020)

ICC Türkiye, Günümüzde 250'yi aşan üye sayısı ile ICC'nin küresel ağının en önemli parçalarından biri haline gelmiştir ve küresel başarılarının birçoğunda merkezi bir rol oynamaya devam etmektedir.⁴⁷

1.8.2 ICC Türkiye milli komitesi'nin amaç ve görevleri

ICC Türkiye Milli Komitesi'nin ana amacı, ülkeler arasındaki ticari şartları düzelterek, iyi ilişkiler kurulmasına ve uluslararası ticaretin geliştirilmesine katkıda bulunmaktır.

ICC Türkiye Milli Komitesi'nin kuruluş, görev ve çalışmasına ilişkin usul ve esaslar, 18.05.2004 tarihli ve 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Kanunu'nun 56'ncı maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddeye göre Milli Komite'nin amaç ve görevleri şunlardır:

- Türkiye'nin dış ticaretini ve ekonomik faaliyetlerini ilgilendiren ticari, ekonomik veya hukuki konularda gerekli tedbirleri almak, görüş bildirmek,
- Müzakerelerde bulunmak, gerekli hallerde konferans, seminer ve paneller düzenlemek, yayınlar yapmak,
- Türk milli hukuk mevzuatının, milletlerarası ticarete uygulanan ortak kural, teamül ve tatbikatlara uyumlaştırılmasına yönelik çalışmalarda bulunmak,
- ICC'yi temsilen, güncel görüş ve tavsiyeleri, Türk özel sektör kuruluşlarına, kamu iktisadi teşebbüslerine ve resmi kuruluşlara iletmek, elde edilen sonuçları ICC'ye bildirmek,
- ICC organlarında ve bu kuruluşun düzenlediği toplantılarda Türk iş dünyasının görüşünü bildirmek ve ülkedeki sınai, ticari ve ekonomik gelişmeler hakkında ICC'ye bilgi vermek,
- ICC'ye milletlerarası ticareti ilgilendiren konularda teklif ve tasarılar sunmak,
- ICC tarafından görev verildiğinde, milletlerarası ticari ve ekonomik ilişkilerden doğan ihtilaflarda hakem atamak,

⁴⁷ (Ökkeş Homak, Dış Ticarete Milletlerarası Ticaret Odası Uygulama Kurallarının Yeri Ve Önemi, Yüksek Lisans Tezi, Başkent Üniversitesi, 2011, s. 88)

- Milli Komite üyeliğini onayladığı kişi ve kuruluşların üyeliğini ile üyeliği sona erenlerin ya da istifa edenlerin durumu ICC'ye bildirmek.
- ICC Genel Sekreterliği ile yakın iletişim ve işbirliği kurulmasını sağlamak amacıyla bir "Milli Komiser" görevlendirmek,
- ICC Teknik Komisyonlarına ve konferanslara delege tayin etmek ve göndermek,
- ICC Dünya Konseyinde Milli Komite'yi temsil edecek asil ve yedek üyeleri tayin etmek,
- ICC Yönetim Kuruluna ve Komitelerine üye tayin etmek,
- Milli Komite'nin yıllık bilançosunu yapıp, ICC'ye bildirmek,
- ICC Merkezinde, yılda en az iki defa ICC Genel Sekreterince hazırlanan gündem çerçevesinde yapılan toplantılara iştirak etmek,
- Kayıt ücreti ve yıllık aidatlar, yayın gelirleri, bağış ve yardımlar, TOBB veya sair üyelerin katkıları ile faaliyetlerini sürdürmek.

1.8.3 ICC Türkiye milli komitesi üyelik sistemi

ICC Türkiye Milli Komitesi'nin üyelik yapısı ve üye olma koşulları, ICC Türkiye Milli Komitesi çalışma esaslarının ikinci bölümünde düzenlenmiştir. Ticari ve mesleki çıkarlarını temsil eden ve siyasi amaç gütmeyen ulusal kuruluşlar, birlikler, eğitim amaçlı kurulan kamu kuruluşları, enstitüler, araştırma merkezleri, gerçek ve tüzel kişiler, firmalar, iş dünyasında faaliyet gösteren sınai, ticari, iktisadi kuruluşlar Türkiye Milli Komite üyesi olabilmektedir.

ICC Türkiye Milli Komitesinde ve Türkiye'nin milletlerarası ilişkilerinin gelişiminde önemli hizmetlerde bulunmuş olan kişiler, Yönetim Kurulunun teklifi ve onayı ile belirlenmiş şeref üyeleri, Türkiye Milli Komitesi Teknik Komisyonlarındaki temsilcileri ve Yönetim Kurulunun uygun gördüğü kişiler, gözlemci üye olarak kayıt edilebilmektedir. Şeref üyelerinin sayısı, Genel Kurul üyelerinin toplamının yüzde beşi ile sınırlı tutulmuştur. Gözlemci üyeler ise, yurt içi ve yurt dışı uluslararası Teknik Komisyon toplantılarına Milli Komite onayı olmadan katılamamakta ve Milli Komite organlarında oy kullanmamaktadır.

Üyelik başvurusu talepleri Milli Komite'ye yazılı olarak iletilmelidir. İncelemeler sonucunda, Milli Komite Yönetim Kurulu tarafından değerlendirilmiş ve olumlu sonuçlanmış üyelerin kayıtları ICC'ye bildirilmektedir. Üyelerden, Milli Komite'nin giderlerini ve ICC aidatını karşılamak amacıyla bir defaya mahsus kayıt ücreti ve yıllık aidat alınmaktadır. Gözlemci üyelerin ödeyecekleri kayıt ücreti ve yıllık aidat miktarı Yönetim Kurulu tarafından ayrıca tespit edilmektedir. Şeref üyelerinden aidat ödemesi alınmamaktadır.

Yıllık aidatın üç yıl üst üste ödenmemesi, Genel Kurul toplantılarına üç yıl üst üste katılmama, ölüm, istifa ve ICC veya Milli Komite'nin gaye ve amaçlarına aykırı davranışlar gibi hallerde üyelik sona erdirilmektedir.⁴⁸

1.8.4 ICC Türkiye milli komitesi organları

ICC Türkiye Milli Komitesi'nin en üst organı Genel Kurul'dur. Milli Komite üyeleri; TOBB Yönetim Kurulu Başkanı, TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları, TOBB Yönetim Kurulu Sayman Üyeleri, TOBB Yönetim Kurulu Üyeleri, TOBB Genel Sekreteri ve üç Genel Sekreter Yardımcısı ile Milli Komite Müdüründen oluşmaktadır.

Genel Kurul'un yıllık olağan toplantısı, TOBB Genel Kurulu'nu takip eden 60 gün içinde, üyelerinin en az yarısından bir fazlası ile toplanır. Genel Kurula Divan Başkanı Başkanlık eder. Genel Kurul toplantısında kararlar oy çokluğu ile alınır. Oyları saymak ve tutanaklarını hazırlamak Divan Üyesinin görevidir. Milli Komite Müdürü, Genel Kurul Sekreteridir. Bu toplantıda Divan Başkanı, Yönetim Kurulu'nun bir önceki döneme ait çalışmalarını inceler, görüş ve tavsiyelerde bulunur, ICC Türkiye Milli Komitesi kuruluş, görev ve çalışma esaslarındaki değişiklikleri onaylar, Milli Komite üyeleri arasından Yönetim Kurulunda görev alacak kişileri seçer ve üyeliğin sonlandırılmasına ilişkin nedenleri inceler ve onaylar.

⁴⁸ (Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) Türkiye Milli Komitesi Kuruluş, Görev ve Çalışma Esasları, s.2)

Milli Komite'nin bütçesi, TOBB bütçesi esaslarına göre Milli Komite Müdürü tarafından hazırlanır ve Yönetim Kurulu'na sunulur. Yönetim Kurulunun ön onayından geçen bütçe teklifi, Milli Komite Genel Kurulunca onaylanır.⁴⁹

ICC Türkiye Milli Komitesi'nin temsil ve icra organı Yönetim Kurulu'dur. Yönetim Kurulu'nun görev süresi dört yıldır ve TOBB Yönetim Kurulu Başkanı, TOBB Yönetim Kurulu Sayman Üyesi, TOBB Yönetim Kurulunca Oda veya Borsa Yönetim Kurulu Başkanları arasından belirlenecek 7 üye, TOBB Genel Sekreteri ve Milli Komite üyeleri arasından Genel Kurul tarafından seçilen 5 üye olmak üzere, toplam 15 üyeden oluşur.

ICC Türkiye Milli Komitesi Yönetim Kurulu Başkanlık görevi, TOBB Yönetim Kurulu Başkanı'na verilmiştir. Başkan Yardımcısı, Yönetim Kurulu'nun kendi içinden belirlediği bir adaydır ve oy çokluğu ile seçilir. TOBB Yönetim Kurulu Sayman üyesi, aynı zamanda ICC Yönetim Kurulu'nun da Sayman üyesidir. Milli Komite Müdürü, Yönetim Kurulu tarafından tayin edilir, Kurul toplantılarına katılır, Kurulun sekreterliğini yapar, ancak oy hakkı yoktur.

Yönetim Kurulu Başkanı ICC'nin hukuki temsilcisidir. ICC adına düzenlenen taahhütname, sözleşme, vekaletname gibi hukuki bağlayıcılığı olan işlemleri imzalamaya; Yönetim Kurulu Başkanı veya Milli Komite Müdürü yetkilidirler.

Yönetim Kurulu, yılda dört kereden az olmamak kaydıyla, üyelerinden en az yarısından bir fazlası ile toplanır. Kurul toplantılarına, Yönetim Kurulu Başkanı; onun yokluğunda, Başkan Vekili başkanlık eder.

Milli Komite Müdürü olabilmek için yabancı dil bilgisi, yüksek tahsil ve ICC hakkında bilgi sahibi olması gibi ön koşullar aranır. Bu koşulları sağlayan adaylar içerisinde, Yönetim Kurulu Başkanı onayı ile tayin edilir. Yönetim Kuruluna karşı doğrudan sorumludur.

⁴⁹(Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) Türkiye Milli Komitesi Kuruluş, Görev ve Çalışma Esasları, s.3)

Milli Komite idari teşkilatı; Milli Komite Müdürü, Müdür Yardımcısı, Sekreter, İhtisas Komisyonları, İstişare Komisyonları, yayın, tanıtma, etüt ve araştırma ile idari ve mali işleri yürütecek uzman, memur ve görevlilerden oluşur.

Komisyon temsilcileri Yönetim Kurulu tarafından iki yıl süreyle seçilir ve komisyonların çalışma esasları Yönetim Kurulunca belirlenir. Milli Komite'nin gündemindeki konular hakkında istişare toplantılar düzenler, değerlendirmeler yapar ve genel politikalar tespit eder. Konu hakkında yurt dışında düzenlenmiş toplantıları takip eder ve raporlar hazırlar.

Milli Komite Müdürü, Milli Komite idari teşkilatı içinde faaliyet gösteren uzmanların ve komisyonların çalışmalarını yönlendirir, bu çalışmalarla ilgili gerekli bilgi ve raporları Yönetim Kurulu ve Milli Komite üyelerine sunar.

İKİNCİ BÖLÜM

INCOTERMS KAVRAMI VE

INCOTERMS UYGULAMALARININ GELİŞİMİ

Uluslararası ticarete taraf olan ülkeler, ekonomik, siyasi, dini ve kültürel olarak birçok farklılığa sahiptir. Bu ülkelerde bulunan alıcı ve satıcı firmalar ise çoğunlukla birbirini tanımamaktadır. Bu durum ticaretin kolay yapılabilmesini engellemekte ve birçok risk ve maliyeti de beraberinde getirmektedir.

20. yüzyılın başlarına kadar, uluslararası ticaret genel kabul görmüş örf ve adetlere göre yapılmıştır. Ancak örf ve adetlerin yazılı olmamasından kaynaklanan yorum farklılıkları ve dünyanın her yerinde aynı şekilde uygulanmaması, çeşitli sorunlara yol açarak, ortak norm ve kurallar düzenlenmesi ihtiyacını ortaya çıkarmıştır.⁵⁰

1930’lu yıllarda dünya ticaretinin giderek hız kazanması ile birlikte, özellikle malın teslim şekilleri sebebiyle yaşanan ihtilaflar ve sorunlar da artmıştır. Bu sorunların yol açtığı gereksiz para ve zaman kayıplarının önüne geçmek isteyen ICC, INCOTERMS adını verdiği yeknesak kuralları hazırlamıştır.

Bu bölümde, Türkçeye “teslim şekilleri” olarak geçmiş olan INCOTERMS kavramı, gelişim süreci ve hukuki niteliği üzerinde durulacaktır.

2.1 INCOTERMS ile İlgili Kavramsal Açıklamalar

2.1.1 INCOTERMS tanımı

INCOTERMS, ICC tarafından, taşıma terimlerinin açıklanması için oluşturulan ve dış ticaret alanında en yaygın olarak kullanılan, resmi kurallardır.⁵¹“International Commercial Terms” ifadesinin kısaltılarak baş harflerinin birleştirilmesinden oluşturulmuş bir kavramdır. Türkçe karşılığı “Uluslararası Ticaret

⁵⁰ (N. Saygılıoğlu ve R.Akçin, **Dış Ticaret ve Gümrük: Teori Mevzuat Uygulama**, (2. Baskı) Ankara, Cem, 2018, s.45)

⁵¹ (Nihayet Durukanoglu, **Dış Ticaret Dünyası Örnek Olay ve Tablolar**, Beta, 2008, s.25)

Terimleri” olarak ifade bulmaktadır, ancak gerek akademik camiada gerekse de iş dünyasında “Uluslararası Teslim Şekilleri” olarak benimsenmekte ve kullanılmaktadır. Her bir INCOTERMS kuralı, ICC ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomi Komisyonu tarafından belirlenmiş, bu 3 harfli kısa referans terimlerle anılmaktadır.⁵²

INCOTERMS, uluslararası ticaret sürecinde ihracatçının, ithalatçıya malı gönderirken hangi taşıma moduyla göndereceğini, süreçteki risk ve masrafların kimler tarafından karşılanacağını, dolayısıyla tarafların birbirine olan hak ve yükümlülüklerini belirten uluslararası kurallar bütünüdür.⁵³

2.1.2 INCOTERMS’in amacı

Dünyanın farklı ülkelerinde, farklı ticari kültürlere sahip olan firmaların, kolay ve güvenli ticaret yapabilmesi ortak bir dil kullanması ile mümkün olabilmektedir. Bu amaçla oluşturulan ortak dil INCOTERMS Kuralları’dır.

INCOTERMS’in temel amacı, dış ticaret alanında en yaygın kullanılan terimlerin yorumu için bir dizi uluslararası kural oluşturmaktır.⁵⁴ Bu sayede farklı ülkelerde, değişik yorumlar yapılmasının yaratacağı belirsizlik ortadan kalkacaktır. Yaşanabilecek uyuşmazlıklara, dolayısı ile zaman ve para kayıplarına karşı bir nevi önlem alınmış olacaktır.

INCOTERMS kuralları, insanların yükümlülüklerini, sorumluluklarını ve risklerini anlamalarına yardımcı olmaktadır.⁵⁵ Tarafların bilgi sahibi olması, güvenli bir ortam sağlamakta, alım-satım işlemlerini ve dolayısıyla ticareti kolaylaştırmaktadır.

2.1.3 INCOTERMS’in tarafları ve kapsamı

Uluslararası ticarete bir alım - satım işleminin, başlamasından sonlanmasına kadar geçen sürede pek çok hizmet sağlayıcı tarafa ve sözleşmeye ihtiyaç

⁵² (Süleyman Doğu, Uluslararası Ticaret (1. Baskı). İzmir: Ege Üniversitesi s.55)

⁵³ (Mutlu Yılmaz, Ahmet Özken, 111 Soruda Incoterms, Optimist, 2013, s.16)

⁵⁴ (Ercüment Erdem Makale / Ekim 2010 / Milletlerarası Ticari Terimler yenilendi: Incoterms 2020 – erişim tarihim 02.05.2020 / <http://www.erdem-erdem.av.tr/yayinlar/hukuk-postasi/milletlerarasi-ticari-terimler-yenilendi-incoterms-%C2%AE-2010/>)

⁵⁵ (Bob Ronai, Member, Incoterms 2020 Drafting Group) <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-in-action/>

duyulmaktadır. İhracatçı ve ithalatçı arasında imzalanan alım-satım sözleşmesi, taşıyan ve taşıtan firma arasında yapılan taşıma sözleşmesi, sigorta firması ile sigorta yaptıran arasında imzalanan sigorta sözleşmesi, gümrük işlemlerini yapan ve vekaletini veren firma arasında imzalanan gümrük müşavirliği sözleşmesi, akreditifli bir ödeme de bankalar ile ihracatçı ve ithalatçı arasında imzalanan sözleşmeler bunlardan en önemlileri ve en sık kullanılanlarıdır. Bu sözleşmelerin bir veya bir kaçının hazırlanıp imzalanması tamamen tarafların inisiyatifine bırakılmıştır ve zorunluluk dahilinde değildir.

INCOTERMS'ün kapsamı, satılan malların teslimine ilişkin hak ve yükümlülükler ile sınırlıdır.⁵⁶ Dolayısı ile yalnızca alıcı ve satıcıyı taraf olarak kabul etmekte ve bu iki taraf arasında gerçekleşen alım – satım (satış) sözleşmesi ile ilgilenmektedir. Diğer sözleşmeler ve bankacı, taşıyıcı, gümrük müşaviri gibi hizmet tarafları, INCOTERMS'ün kapsamı dışında kalmaktadır.

2.1.4 INCOTERMS ile düzenlenen konular

INCOTERMS ile düzenlenen konular ana hatlarıyla, yükümlülükler, hasar ve masraflar olarak 3 ana başlık altında toplanabilmektedir.

İhracatçının temel yükümlülüğü malı teslim etmek, ithalatçının temel yükümlülüğü ise malın bedelini ödeyerek teslim almaktır. INCOTERMS Kuralları, bu temel iki yükümlülüğün yerine getirilebilmesi için, ithalatçının ve ihracatçının sorumluluklarını, bir nevi görev dağılımlarını düzenlemektedir. Tarafların hangi belgeleri hazırlayacağı, taşıma sözleşmesini hangi tarafın yapacağı ve taşımayı kimin organize edeceği, ithalat ve ihracat lisans ve izinlerini kimin alacağı, gümrük işlemlerini hangi tarafın yapacağı, talep edilmesi halinde sigortanın hangi tarafça yapılması gerektiği, muayene ya da denetime tabi ise kim tarafından üstlenileceği kullanılan teslim şekli ile açıkça belirlenmektedir.

⁵⁶ (Durukanoğlu N. (2008). Dış Ticaret Dünyası: Örnek Olay ve Tablolar (2.Baskı). İstanbul: Beta. s.26)

Hasar; satılan şeyin, taraflardan birinin sorumlu olmadığı sebeplerden dolayı telef olması veya değerinin azalması anlamına gelmektedir.⁵⁷ Hasarın geçişi ise, satılan şeyde meydana gelen değer azalmasının sonuçlarından hangi tarafın sorumlu olacağını belirler.⁵⁸

INCOTERMS kurallarına göre hasarın geçiş anı malın teslim anıdır. Belirlenen INCOTERMS, olası risklerin hangi noktaya kadar satıcı tarafından üstlenildiğini, satıcının malları alıcıya nerede ve ne zaman teslim edileceğini, hasarın satıcıdan alıcıya nerede devrolacağını, yani kısaca hasarın ve risklerin hangi aşamada kime geçeceğini netleştirmiş olur.

Alım-satım konu olmuş malın teslim sürecinde; taşıma, paketlenme, yükleme veya boşaltma masrafları, kontrol veya güvenlikle ilgili masraflar, vergi ve gümrük masrafları gibi birçok masraf oluşabilmektedir. Masrafların paylaşımı, tıpkı hasarın geçişi gibi teslim anına bağlı olarak düzenlenmektedir. Hangi tarafın hangi masraflardan sorumlu olduğu, masrafların hangi noktada satıcıdan alıcıya geçtiği seçilen INCOTERMS kuralı ile belirlenmiş olmaktadır.

2.1.5 INCOTERMS ile düzenlenmeyen konular

INCOTERMS kurallarının, alım – satım sürecinin her aşamasını ve her detayını düzenlediği gibi yanlış bir algı vardır. INCOTERMS kuralları kendi başına bir satış sözleşmesi niteliğine sahip değildir ve bir satış sözleşmesinin olup olmadığı ile ilgilenmemektedir. Dolayısı ile satış sözleşmesi üzerinde yer alan, ticarete konu malın özellikleri, o mal için ödenecek bedel, ödemenin zamanı, yeri, yöntemi veya para birimi, ülkelerin sahip olduğu politikalar sebebiyle uyguladıkları tarifeler ve yaptırımlar, ithalat ve ihracat yasakları, fikri mülkiyet hakları, mücbir sebepler ve aşırı ifa güçlüğü gibi konuları düzenlememektedir.⁵⁹

⁵⁷ (Fahrettin Aral, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Genişletilmiş 8.B., Ankara, Yetkin Yayınevi, 2010, s. 73.)

⁵⁸ (Korkmaz, Y. (2015) Türk Borçlar Kanununa Göre Satış Sözleşmesinde Hasarın Geçişi, *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 23, Sayı 1, s.230-253.)

⁵⁹ (Incoterms 2020, İç ve Dış Ticarete İlişkin Ticari Terimlerin Kullanımı İçin ICC Kuralları, ICC Services Publication Department, 2019, s.3)

Ayrıca sözleşme yükümlülüklerinin ifasında gecikme veya aykırılık olması durumunda başvurulabilecek çözümler, çözümün yeri, çözümün zamanı, uygulanacak hukuki yöntem, gibi konular INCOTERMS kurallarının kapsamı dışında kalmaktadır.

INCOTERMS kuralları ile düzenlenmeyen ve kapsam dışı kalan bu konuların, satış sözleşmesine en açık ifadelerle eklenmesi, bir uyumsuzluk durumunda karşılaşılabilecek sorunların önüne geçecektir.

2.1.6 Hukuki niteliği

ICC, herhangi bir devlete bağlı olmadan faaliyet gösteren bir kuruluş olması sebebiyle, hukuken bağlayıcı kurallar oluşturma yetkisine sahip değildir ve oluşturduğu kurallar yalnızca tavsiye niteliğindedir.

ICC'nin uluslararası hukuk alanında, devletleri ya da bireyleri bağlayıcı kararlar alma gücünün bulunmaması, INCOTERMS kurallarının da tamamen ihtiyari olduğunu yani kullanılması zorunlu kurallar olmadığını açıkça ortaya koymaktadır.

INCOTERMS kuralları, tek başına bir alım-satım sözleşmesi olarak kabul görmemektedir. Ancak bir alım-satım sözleşmesinde yer alması durumunda, hukuki bir bağlayıcılık kazanmaktadır.

Özetle, INCOTERMS kuralları ticari uygulamaları düzenlemek için oluşturulmuş, uyulması zorunlu olmayan, yeknesak yorum kuralları olarak nitelendirilmektedir.

2.1.7 INCOTERMS kuralları'nın uluslararası ticaret sürecindeki sözleşmelerle ilişkisi

Alıcı ve satıcı arasında başlayan uluslararası ticaret sürecine, ihtiyaçlar doğrultusunda banka, nakliye şirketi, sigorta şirketi gibi üçüncü taraflar da dahil olmaktadır. Uluslararası ticaret sürecine üçüncü tarafların dâhil olması, mevcutta var olan risk seviyesini daha da artırmaktadır. İyi analiz edilmiş bir risk yönetim süreci, meydana gelebilecek sorunları tamamen engellemese bile kısmen azaltmak yönünde fayda sağlayacaktır. İşte tam da bu noktada sözleşmeler devreye girmektedir.

Uluslararası ticaret sürecinde, bütün sözleşmelerin temeli alıcı ve satıcı arasında imzalanan alım-satım sözleşmesidir. Ancak bu sözleşme, yürüyen dış ticaret işlemleri sürecinde yeterli olmamaktadır. Alım-satım sözleşmesine ek olarak; seçilen teslim şekli doğrultusunda alıcı veya satıcı ile üçüncü taraflar arasında imzalan taşıma sözleşmesi, sigorta sözleşmesi, finansman sözleşmesi gibi yardımcı sözleşmeler de bulunmaktadır. Bu sözleşmeler yalnızca, sözleşmede yer alan taraf ile üçüncü tarafın arasında ortaya çıkabilecek sorunların önlenmesinde ve çözümünde fayda sağlamaktadır.

INCOTERMS kuralları, bahsi geçen yan sözleşmeler için doğrudan hüküm niteliği taşımamaktadır. INCOTERMS kurallarının satış sözleşmesinde taşıma, sigorta ya da finansman ihtiyacı ile ilgili süreçleri düzenlemesi, taşıyıcı, sigortacı ya da bankayı bağlamamaktadır. Üçüncü taraflar, yalnızca alıcı ya da satıcı ile kendi arasında yapılan yan sözleşme ile bağlı olmaktadır, alım-satım sözleşmesi üçüncü tarafları bağlamamaktadır. Ancak tüm bu sözleşmelerin birbiri ile uyumlu ve birbirini destekler içeriğe sahip olması, alım-satım sürecinin sorunsuz tamamlanması bağlamında, tüm taraflara yarar sağlamaktadır.

Tablo 1: Dış Ticarete Konu Olan Ana Sözleşmeler⁶⁰

DIŞ TİCARETE KONU OLAN ANA SÖZLEŞMELER	
Sözleşme Türü	Açıklama
Alım – Satım Sözleşmesi	Ticarete konu olan malın, satış koşullarını hazırlamak için alıcı ve satıcı arasında düzenlenmektedir. Bu sözleşme kapsamında, satıcı anlaşılın şartlar ve sürede malı üretip teslim edeceğini, alıcı ise anlaşılın sürede malı teslim alıp, bedelini ödeyeceğini taahhüt eder.
Taşıma Sözleşmesi	Ticarete konu olan malın, taşıma koşulları için alıcı yada satıcı ile taşıma şirketi arasında imzalanır. Bu sözleşmede malın, hangi taşıma şekli ile taşınacağına bağlı şartlar düzenlenir.
Sigorta Sözleşmesi	Ticarete konu olan malın, karşılaşılabilecek risklere karşı güvence mahiyetinde, alıcı yada satıcı ile sigorta şirketi arasında imzalanır.
Finansman Sözleşmesi	Alıcı yada satıcının, finansman ihtiyacına yönelik olarak, kredi sağlayan banka ve kredi kullanan taraf (alıcı ya da satıcı) arasında imzalanır.

⁶⁰Durukanoglu N. (2008). Dış Ticaret Dünyası: Örnek Olay ve Tablolar (2.Baskı). İstanbul: Beta. s. 9

2.1.8 INCOTERMS'in doğru kullanım biçimi (en uygun atıf şekli)

INCOTERMS kurallarının uygulanabilmesi için bir alım- satım sözleşmesine, dahil edilmesi gerekmektedir. Bu sayede, bir sözleşme hükmü haline gelerek, alıcı ve satıcının hak ve yükümlülüklerini düzenleyebilecektir. Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus, doğru uygulamada bulunabilmektir.

Alıcı ve satıcı, INCOTERMS'i alım – satım sözleşmelerine dahil etmek konusunda ne kadar özgür bırakılmışsa, teslim şekli ve versiyonu seçiminde de bir o kadar özgür bırakılmıştır. Değişen ticari hayatın doğal bir sonucu olarak, revize edilmiş ve yayınlamış yeni INCOTERMS kuralları bir önceki versiyonun kullanılmasını engellemektedir. Bu nedenle bir sözleşmeye INCOTERMS eklenirken dikkat edilmesi gereken konuların ilki, hangi versiyonun kullanılacağıdır. Örneğin; INCOTERMS 2000 yahut INCOTERMS 2020.

İkinci olarak, taraflar seçtikleri versiyonun doğru teslim şeklini kullanmalıdır. Yalnızca “deniz ve iç su yolu taşımacılığı” için yayınlanmış olan bir teslim şeklini, havayolu ile taşınacak bir mal için kullanmamalıdır. Örneğin; karayolu olarak yapılacak bir taşıma için denizyolu taşımacılığında kullanılan FOB teslim şekli kullanılmamalıdır. Doğru olan FCA teslim şekli tercih edilmelidir.

Üçüncü olarak ise; ithalat ya da ihracat fark etmeksizin, “belirlenen nokta” sözleşmede mutlaka yer almalıdır. Riskin geçişi için “belirlenen nokta” coğrafi olarak ne kadar açık ve anlaşılır yer alırsa, sorunların önüne geçmek de o kadar mümkün olur. Örneğin; FOB İzmir.

Uygulamada en güvenli yöntem, sözleşme üzerinde bu üç hususu bir arada kullanılarak atıf yapılmasıdır. Örneğin; FOB İzmir (INCOTERMS 2010) olarak sözleşmede yer alan bir teslim şekli, dünyanın her yerinde aynı yorumlanacaktır. Burada, INCOTERMS'ün 2010 olarak belirtilmesi, kendisinden önce ve sonra yayınlanmış versiyonları etkisiz kılmaktadır. FOB İzmir ise, satıcının malları nerede gemiye yükleyerek teslim edeceği ve hasarın satıcıdan alıcıya ne zaman geçeceğini belirtmektedir.

2.1.9 INCOTERMS kurallarının varyantları (eklenebilecek değişkenler)

Ticarete konu olan taraflar, bazı durumlarda seçmiş oldukları INCOTERMS kuralı üzerinde değişiklik yapmak isteyebilmektedir. INCOTERMS kurallarına, istenilen değişikliklerin yapılması yönünde herhangi bir kısıtlama ya da yasak bulunmamaktadır. Ancak seçilen kural üzerinde yapılacak değişikliklerin doğru uygulanmaması, birçok sorunu da beraberinde getirebilmektedir.

Sorun yaşanmaması amacıyla, tarafların yapmak istedikleri değişikliklerin etkilerini, alım-satım sözleşmesi üzerinde mümkün olduğunca açık bir şekilde düzenlemelidir. Temel özellikleri değiştirecek boyutta yahut düzenleyici kurullarla örtüşmeyecek şekilde bir değişiklik yapılmamalıdır. Yapılacak değişikliğin, diğer düzenlemeleri kapsamadığı özellikle belirtilmelidir. Örneğin, masrafların paylaşımına yönelik bir değişiklik yapılacaksa, yapılan değişikliğin hasarın geçtiği noktayı değiştirmeyeceği sözleşme üzerinde açıkça ifade edilmelidir.⁶¹

Günümüzde sıklıkla karşılaşılan uygulamalar, teslim şekillerine kısaltmalar eklenerek, teslim şeklinin belirgin hale gelmesi amacıyla yapılmaktadır. Bu kısaltmalar iki şekilde kullanılmaktadır. İlki, FOB Stowed (FOB istiflenmiş), EXW Loaded (EXW yüklenmiş) örneklerinde yer aldığı şekilde, teslim şekli beraberinde kullanımdır. İkincisi ise, sadece kısaltma olarak taşıma belgesi üzerinde yer alması yöntemidir. Kullanımı tarafların inisiyatifine bağlı olan bu kısaltmalar, INCOTERMS kapsamı içerisinde değerlendirilmemektedir.⁶²

⁶¹ (Incoterms, 2010 s.16)

⁶² (Nihayet Durukanoğlu , **Dış Ticaret Dünyası Örnek Olay ve Tablolar** , Beta, 2008, s. 32)

Tablo 2: Sıkça Kullanılan Kısaltmalar⁶³

SIKÇA KULLANILAN KISALTMALAR	
Stowed	İstiflenmiş. Örn; FOB Stowed (masrafları satıcıya ait)
Loaded	Yüklenmiş. Örn; EXW Loaded (yükleme masrafları satıcıya ait)
Landed	Karaya çıkarılmış. Boşaltma masrafları navluna dahil.
FO (Free Out)	Boşaltma masrafları hariç.
FIO (Free In and Out)	Yükleme ve boşaltma masrafları hariç.
FIOS (Free In and Out and Stowed)	Yükleme, boşaltma ve istifleme masrafları hariç.
FIOT (Free In and Out and Trimmed)	Yükleme, yüklerin dengelenerek istiflenmesi ve boşaltma masrafları hariç
Outturn Weights	Boşaltmadan sonra kesinleşen mal ağırlığına göre mal bedelinin ödenmesi

2.2. INCOTERMS türleri (teslim şekilleri)

Teslim şekilleri ilk olarak 1990 yılında, aralarındaki farklılıkların daha kolay anlaşılması amacıyla, E, F, C, D olmak üzere dört grup altında tasnif edilmiştir. E grubundan başlayarak, sırasıyla F, C, D grubuna doğru gidildikçe, risk ve masraflar bakımından satıcının yükümlülüğünün arttığı, alıcının yükümlülüğünün ise azaldığı gözlenmektedir.

2.2.1 E grubu teslim şekilleri

E Grubunda tek bir teslim şekli yer almaktadır ve Exworks (EXW) olarak adlandırılmaktadır. Bu teslim şekli, satıcının malı “yüklemeden teslim” etmesini ifade etmektedir. Exworks teslim şeklinde satıcı malları, alıcı ile kararlaştırılan teslim noktasında hazır bulundurmaya zorundadır. Bu teslim noktası genellikle satıcının fabrikası ya da deposudur. Satıcı, teslim yerinde malları hazır bulundurduğunda yükümlülüğünü yerine getirmiş kabul edilmektedir ve yükleme ile ihracat gümrüğüne ilişkin bir sorumluluğu bulunmamaktadır. Böylece hasar ve riskler daha araç ayrılmadan alıcıya geçmektedir. Bu teslim şeklinde, malların tamamen alıcının inisiyatifi doğrultusunda taşındığını, tüm gider ve risklerin alıcının sorumluluğunda olduğunu söylemek mümkündür. Exworks alıcıya en çok, satıcıya ise en az

⁶³ (Nihayet Durukanoglu , *Dış Ticaret Dünyası Örnek Olay ve Tablolar* , Beta, 2008, s. 32)

sorumluluğu yükleyen, teslim şeklidir. E grubu teslim şekillerinin zıt grubu D grubu teslim şekilleridir.

2.2.2 F grubu teslim şekilleri

F Grubu teslim şekilleri, satıcının malı “yükleyerek teslim” etmesini ifade etmektedir. Satıcı, malları alıcının belirlediği yerde, alıcının belirlediği taşıyıcıya teslim ettiğinde yükümlülüğünü tamamlamış olmaktadır. Malın, varış noktasına ulaştığına bakılmaksızın, taşıyıcıya teslimi ile birlikte tüm masraflar ve riskler alıcıya geçmektedir. Bu da, satıcı ihracat gümrüğünü yapmaktadır. Taşımanın ise, tamamen alıcı tarafından ayarlandığını söylemek mümkündür.

2.2.3 C grubu teslim şekilleri

C Grubu teslim şekillerinde, satıcı malın teslim yerini belirlemek, taşıyıcı firmayı ayarlamak ve taşıma sözleşmesini yapmakla yükümlüdür. Taşımaya ilişkin oluşan masraflar ve varsa sigorta masrafları satıcı tarafından ödenmektedir. Satıcı, malı taşıyıcıya teslim ettiğinde, tüm hasar, ek masraf ve riskler alıcıya geçmektedir. C Grubu teslim şekilleri haricindeki tüm teslim şekillerinde, “belirlenen yer” ile “teslim yeri” aynıdır. Fakat C grubunda “belirlenen yer” ve “teslim yerinin” aynı yer olmasına gerek yoktur.

2.2.4. D grubu teslim şekilleri

D Grubu teslim şekillerini, E Grubu teslim şekillerinin tam zıttı olarak düşünmek mümkündür. Malın teslim yeri aynı zamanda malın varış yeridir. Satıcı, taşıma için bir nakliye firması kullanabileceği gibi kendi taşıma aracı ile de malları ulaştırabilmektedir. Satıcı, malın teslim olmasına kadar geçen tüm süreçten, tüm masraflardan ve tüm risklerden sorumludur. Neredeyse tüm yükümlülüğün satıcı da olması sebebi ile D Grubu teslim şekilleri satıcılar tarafından en az tercih edilen teslim şekilleridir.

2.3 INCOTERMS kavramının tarihsel değişimi

Teslim şekillerinin bilinen ilk yazılı kayıtlarına 1800’lü yıllarda gerçekleşen iki ticaret davasında rastlanılmaktadır. İlki 1812 yılında, adını ticarete taraf olan tüccarlardan alan “Wackerbarth - Masson” davasıdır. Söz konusu iki tüccarın, şeker ticareti için aralarında yapmış oldukları ticaret sözleşmesinde, malların geminin güvertesine kadar ücretsiz teslim edilmesini ifade eden “free on board a foreign ship” ifadesi kullanıldığına rastlanmıştır. Alıcı olan taraf, sözleşme imzalandıktan iki ay sonra bir mektup yazarak, malın tartılarak gönderilmesini ancak teslimatının belirlediği bir antrepoya yapılmasını istemiştir. Satıcının bunu kabul etmemesi ve malları alıcının sağlayacağı bir gemiye yükleyebileceğini önermesi üzerine, alıcı siparişini iptal ederek sözleşmeden tamamen vazgeçtiğini belirtmiştir. Alıcı ve satıcı arasında çıkan bu ihtilaf, tarafları davalık etmiştir. Alıcının davalı, satıcının ise davacı olarak yer aldığı bu davada, jüri sözleşme ihlali yapan tarafın alıcı olduğuna karar vermiştir ve dava satıcı lehine sonuçlanmıştır. Bu dava sonucunda “free on board (FOB)” terimi ortaya çıkmıştır.⁶⁴

İkincisi ise, CIF teslim şeklinin bilinen ilk kaydına ilişkin, 1862 tarihli “Tregelles - Sewell” davasıdır. Londra’da demir ticareti ile uğraşan tüccarlar, Old Bridge Köprüsü’nün yapımı için 300 ton demiri Londra’dan Harburg’a göndermek istemiştir ve ticaret sözleşmesinin üzerine “cost, insurance, freight” notunu düşmüştür. Ayrıca sözleşmede, alıcıların yüklenen miktar için satıcıdan çekti listesi veya yüklenen ağırlık için kaptandan imzalı belge alacağı, konşimento ve sigorta poliçesi karşılığında da ödemeyi yapacağı bilgisi yer almaktadır. Malların sevki partiler halinde yapılmıştır ve bir kısmı sorunsuz bir şekilde Harburg’a teslim edilmiştir. 21 tonluk bir başka partinin tesliminde ise gemi fırtınaya yakalanmış ve hasar olarak Hollanda’da bir limana yanaşmıştır. Burada hasarın giderilmesi için gemiyi, yükü ve navlunu da kapsayan bir gemi ödücü senedi düzenlenmiştir. Gemi ödücü senedi, geminin yolculuğunu bitirmesine engel teşkil edebilecek zaruri hallerde, hazırlanan bir çeşit rehin senedir ve kaptan varış limanına ulaştıktan sonra ödemesini yaparak, rehini

⁶⁴ (Özge Canan Çetin, Yüksek Lisans Tezi, Uluslararası Ticarete Kullanılan Teslim Şekillerinin Tarihsel Değişimi ve Türkiye Uygulaması, 2019.)

kaldırabilmektedir. Ancak yolculuk bittiğinde kaptanın senette yazan tutarı ödememesi üzerine senet hamilleri yasal takip başlatmıştır. Bu sürecin sonunda, gemi ve 21 tonluk demir de dâhil olmak üzere tüm yükleriyle birlikte satılmış ve karşılığı senet hamillerine ödenmiştir. Bu durum, alıcı ve satıcının taraf olduğu bir başka davayı daha gündeme getirmiştir. Ödeme yaptığı halde malı teslim alamayan alıcı, satıcının sorumluluğunu yerine getirmemiş olduğunu öne sürerek, ödediği paranın iadesini talep etmiştir. Satıcı ise; “cost, insurance ve freight” şartını hatırlatarak, sorumluluğunun malın yüklenmesi ile sona erdiğini ve navlunu ödeyip malı sigortalatmasının ardından konşimentoyu ve sigorta poliçesini teslim ederek tüm sorumluluğunu yerine getirmiş olduğunu savunmuştur. Bu beyan üzerine davanın kazanan tarafı satıcı olmuştur.⁶⁵

Farklı ticaretlerde devam eden uyuşmazlıklar ve ihtilaflar, kuruluşları harekete geçirmiştir. 1873 yılında Belçika'nın Brüksel şehrinde kurulan Milletlerarası Hukuk Derneği, ortak kurallar oluşturulması yönünde çalışma başlatan ilk kuruluşlardan biridir. Derneğin, 1924 yılında CIF satışlarda hasarın geçişine ilişkin belirlediği ortak bazı esaslar, 1928 yılında Varşova'da ve 1932 yılında Oxford'da düzenlenen konferanslarda değerlendirilmiş ve “CIF Sözleşmelere İlişkin Uluslararası Kurallar” adıyla kabul edilmiştir. Bu kurallar ile yüklemeye ilişkin borçlar ve yükleme yeri, zamanı, yüklemenin ispatı, sigortaya ilişkin borçlar, belgelere ilişkin borçlar gibi tarafların sıklıkla ihtilafa düştükleri konular düzenlenmiştir. Ancak bu kurallar, günümüzde geçerliliğini yitirmiştir.⁶⁶

Bir başka düzenleme, 16 Aralık 1919'da Amerika'da gerçekleşen bir konferansta kabul edilen American Dış Ticaret Tanımları'dır. Ticaret odaları, sanayi odaları, birlikler ve iş dünyasından çok sayıda temsilcinin katıldığı bu konferans ile Amerika'nın farklı bölgelerinde kullanılan ve aynı anlamı ifade etmesine rağmen farklı isimlendirilen kısaltılmış terimleri sadeleştirilmiş ve yeknesaklaştırılmıştır.

⁶⁵ (Özge Canan Çetin ,Yüksek Lisans Tezi, Uluslararası Ticarete Kullanılan Teslim Şekillerinin Tarihsel Değişimi ve Türkiye Uygulaması, 2019.)

⁶⁶ (INCOTERMS 2010 KURALLARI ÇERÇEVESİNDE CIF (SİF) SATIŞTA TARAFLARIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ, İŞİNSI HAMŞIOĞLU, YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Gereksinimler doğrultusunda 1942 ve 1990 yıllarında revize edilmiştir ve Amerika’da halen kullanılmaktadır.⁶⁷

Amerikan Dış Ticaret Tanımları’nın bölgesel olması ve Milletlerarası Hukuk Derneği’nin çalışmalarının beklentiyi tam olarak karşılamaması üzerine, ICC, kuruluşunun üzerinden henüz bir yıl geçmişken, ticari terimler derlemekle ilgili hazırlıklarına başlamıştır. 1921 yılında Paris’te düzenlediği bir toplantıda, terimlerin standardize edileceği “Trade Terms” Ticari Terimler kitabını hazırlanmasına karar vermiştir. Üç yıl süren bir çalışmanın ardından, kitabın hazırlıkları 1923 yılında tamamlanmıştır ve ilk derlemesi 13 ülkede yayınlanmıştır. Bu ilk kitapta, FOB, FAS, FOT, FOR, Free Delivered CIF ve C&F olmak üzere altı ticari terim yer almaktadır. 1928 yılında kitap 2. kez basılarak, 30’dan fazla ülkede yayınlanmıştır. 1935 yılında Berlin’de düzenlenen kongre ile ticari terimler için evrensel kurallar oluşturulması gerekliliği görüşülmüştür ve 1921 yılından beri süregelen çalışmalardan elde edilen bulgular ve yorumlar değerlendirilerek, 1936 yılında ilk INCOTERMS kuralları yayımlanmıştır.

INCOTERMS 1936, dünya çapındaki tacirler arasında mal satışı ile ilgili yaygın olarak kabul edilen tanımları ve kuralları belirlemek için oluşturulmuştur.⁶⁸ Özellikle emtianın ticareti ve teslim noktaları üzerine yoğunlaşarak hazırlanmış bir broşürdür. Alıcı ve satıcının hak ve borçları liste halinde düzenlenmiştir ve uluslararası ticarete konu olan eşyanın taşınması ve teslimi aşamalarında tarafların sorumlulukları belirlenmiştir.⁶⁹ Bu broşürde, tüm taşıma modları için kullanılan EXW ve yalnızca deniz taşımacılığında kullanılan FAS, FOB, C&F (CFR), CIF, DES (Delivered Ex Ship) ve DEQ (Delivered Ex Quay) teslim şekilleri yer almaktadır. Exworks, alıcının tüm riskleri yüklediği, satıcının ise en asgari yüke sahip olduğu teslim şeklidir. Deniz taşımacılığında kullanılan FAS, FOB, C&F, CIF, Ex Ship ve Ex Quay teslim şekilleri

⁶⁷ (Özge Canan Çetin, Yüksek Lisans Tezi, Uluslararası Ticarete Kullanılan Teslim Şekillerinin Tarihsel Değişimi ve Türkiye Uygulaması, 2019.)

⁶⁸ (Incoterms Mena Bölgesi Açılış Zirvesi, 5 Aralık 2019)

⁶⁹ (Büşra Yılmaz Özdeş (2019). Türk Hukuku, CISG ve Incoterms 2010 Kapsamında Gönderilecek Borçlarda Hasarın Geçışı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.)

için ise, malların geminin yanında mı yoksa geminin küpeştesinde mi teslim edildiği, hasarın ve risklerin geçişi bakımından önem arz etmektedir.

FAS (free alongside ship), geminin yanında teslim demektir. Satıcı malları alıcının belirlediği limanda, alıcının belirlediği geminin yükleme yapacağı iskeleye teslim ettiği anda yükümlülüğünü tamamlamış kabul edilmektedir. O an itibari ile tüm oluşabilecek ek masraflar ve riskler alıcıya geçmektedir.

FOB, CFR ve CIF teslim şekillerinde ise; risklerin geçişi malların geminin küpeştesine geçtiği an gerçekleşmektedir.

INCOTERMS 1953, savaş dönemine denk gelmesi sebebi ile zorlu bir süreç sonunda hazırlanmıştır. 1939 - 1945 yılları arasında yaşanan 2. Dünya Savaşı sebebi ile INCOTERMS çalışmaları kesintiye uğramıştır ve 1950 yılına kadar tekrar devam edilememiştir. Ancak demiryolu ile taşınan malların artış göstermesi, yeni teslim şekillerine olan ihtiyacı da beraberinde getirmiştir. Böylelikle 1953'te ilk revizyon yayınlanmıştır. Bu revizyonda üç yeni teslim şekli açıklanmıştır. Yeni kurallar DCP (Delivered Costs Paid) (Ödenen Maliyetler), FOR (Free on Rail) (Demiryolunda Ücretsiz) ve FOT (Free on truck) (Kamyonda Ücretsiz) öğelerini içeriyordu. Şimdiki CPT ve Karayolu taşımacılığındaki CPT ile aynı anlama gelen DCP teslim şekli tüm taşıma modları için kullanılabilmekteydi. FOT teslim şekli ise, "truck" ibaresinin aksine yalnızca demiryolu taşımacılığı için oluşturulmuştur.

INCOTERMS 1967, 1953 versiyonuna ait bazı hususların yanlış yorumlanması, yeni bir düzenleme yapılmasını zorunlu kılması üzerine düzenlenmiştir. 1967 yılında Sınırdaki teslimat DAF (Delivered at Frontier) ve varış noktasında teslimat DDP (Delivered Duty Paid) (gümrük resmi ödenmiş olarak teslim) olarak iki ticaret terimi eklenmiştir. Her iki teslim şekli de, tüm taşıma modlarında kullanılmıştır.

INCOTERMS 1976, havayolu taşımacılığının artması ile birlikte artan ihtiyaçlar doğrultusunda 1976 revizyonu gerçekleştirilmiştir. Dünya ticaretinde en eski ve en sık kullanılan FOB terimi, bu tarihe kadar yalnızca denizyolu taşımacılığı için kullanılmaktayken, bu yeni sürüm ile mevcutta bulunan FOB teslim şekli havayoluna

uyarlanmıştır. Uyarılama sonucu FOB Havalimanı (FOB Airport) (Board Airport'da Ücretsiz) teslim şekli ortaya çıkmıştır. Bu teslim şeklinde teslim ve hasarın geçişi bilinen FOB (ship' rail) ile aynıdır.

INCOTERMS 1980, konteyner taşımacılığının yaygınlaşması ve artması üzerine dokümantasyon süreçlerini de içine alan kapsamlı bir revizyon ihtiyacı gündeme gelmesi üzerine düzenlenmiştir. Bu amaç doğrultusunda öncelikle FRC (Free Carrier... Point at Named) terimi yayınlanmıştır. Bu terim, konteyner taşımacılığında, konteynerin taşıyıcı tarafından geminin yanında değil de, bir konteyner terminali (container yard) yahut konteyner nakil istasyonunda (container freight stations) teslim alınmasını ifade etmekteydi. Satıcı konteyneri fabrikasında ya da deposunda doldurmak yerine, gemiye yükleme öncesinde doldurmayı ya da taşıyıcıya yaptırmayı tercih edebilirdi. Bu durumda risk ve masrafların geçişi, yükün taşıyıcıya teslim edildiği an itibariyle alıcıya geçmekteydi.

1980 Revizyonunda FOB Airport teslim şekli kullanılmaya devam edilmiş, denizyolu dışındaki taşıma modları için CIF'e alternatif olarak CIP (carriage and insurance paid to) terimi yayınlanmıştır. CIP'e göre satıcı taşıma sürecini ayarlamak, taşıma masraflarını ve sigorta bedelini ödemekle yükümlüdür. Benzer şekilde denizyolu taşımacılığında kullanılan CFR teriminin diğer taşıma modlarındaki muadili olarak CPT terimi yayınlanmıştır.

Artan konteyner taşımacılığı sebebiyle bazı yeni taşıma belgelerine de ihtiyaç duyulmuştur. Denizyolu taşımacılığında kullanılmakta olan konşimento (bill of lading), kıymetli evrak hükmündedir ve bir alıcıdan başka bir alıcıya teslim ya da ciro yolu ile devredilebilmektedir. Malların teslim aşamasında konşimento orijinalinin ibraz edilmesi zorunludur. Konşimentonun zamanında alıcı firmaya ulaşmaması durumunda, alıcı yükü teslim alamayacağı gibi alana kadar oluşacak demuraj masrafını da ödemek durumunda kalmaktadır. İşte bu durumun taraflar arasında yaratacağı sorunu önleyebilmek için "sea waybill" (ciro edilemez denizyolu taşıma senedi /denizyolu irsaliyesi) kullanılmasına karar verilmiştir. Sea waybill, taşıyıcı tarafından düzenlenen, kıymetli evrak hükmünde olmayan ve malların tesliminde ibraz edilme zorunluluğu

bulunmayan bir belgedir. Sea waybill kullanımını günümüzde devam etmektedir ve taraflara hem zaman kazandırmaktadır, hem de olası ek masraflardan korumaktadır.⁷⁰

INCOTERMS 1990'in hazırlık dönemi, hem dünya ticareti hem de INCOTERMS düzenlemeleri için radikal değişikliklere sahip bir dönemdir. İnternet kullanımının başlaması ile kağıt kullanılarak yapılan yazılı iletişimden, elektronik iletişime doğru geçişin ilk adımları atılmıştır. Daha önce yazılı olarak hazırlanması gerekli belgelerin, tarafların anlaşması durumunda elektronik mesajlar halinde düzenlenebilmesi ve kabul görebilmesinin önü açılmıştır. Ayrıca aynı taşımanın birden fazla taşıma modu kullanımının artması “çoklu taşıma (multimodal transport)” ve modlar arası taşıma (intermodal transport) terimlerinin yayınlamasını zorunlu kılmıştır.

Bu yeni revizyon ile FOR, FOT ve FOB Airport teslim şekilleri kaldırılmıştır. Bunların yerine tüm taşıma modları için kullanılabilecek genel bir terim olarak FCA'nın (Serbest Noktası... Named Point'te) kullanılabileceği bildirilmiştir.

Bugüne değin çıkarılan ve uygulamada kalan tüm INCOTERMS terimleri, ilk kez E Grubu, F Grubu, C Grubu ve D Grubu olarak ayrılmış ve alıcı ile satıcı arasındaki risk ve masraf dağılımına göre kategorize edilmiştir.

Tüm bu değişikliklerden sonra INCOTERMS Kuralları hemen hemen dünyanın her ülkesi tarafından kabul görmeye başlamıştır. INCOTERMS'ün bugün ki haline ulaşabilmesi için 1990 revizyonunun etkisi büyük olmuştur.

INCOTERMS 2000; diğer yıllarda gerçekleştirilen revizyonlarla kıyaslandığında en az değişikliğin gerçekleştiği dönemdir. Alıcı ve satıcının gümrükleme yükümlülüklerine ilişkin düzenlemeler getirilmiştir. FAS ve DEQ teslim şekillerinde gümrük işlemleri (customs clearance) ve gümrüğe ilişkin mali yükümlülükler (duty obligations) değiştirilmiştir. Bu sayede alıcı ve satıcının ihtilafa

⁷⁰ (<https://www.disticaret.biz.tr/2015/06/non-negotiable-bill-of-lading-nedir-sea-waybill-nedir.html>
Erişim: 10 Mayıs 2020)

düşebileceği konulara açıklık getirilmiş ve olası bir ihtilaf durumunda gümrük idaresinin çözüm üretmesinin yöntemi kolaylaşmıştır.

INCOTERMS 2010'un yürürlüğe giriş tarihi 1 Ocak 2011'dir. Çağdaş ticaret ortamına uyum sağlayabilme amaçlı değişiklikler yapılmıştır. İlk olarak mevcutta bulunan 13 teslim şeklinin azaltılması ve kullanım kolaylığı sağlanması hedeflenmiştir. Bu sebeple, DAF (Frontier'de Teslim Edildi), DES (Teslim Edilen Ex Ship), DEQ (Teslim Edilen Ex Quay) ve DDU (Teslim Edilen Görev Ödenmemiş) kaldırılmış ve DAT (Teslim Edilen Terminalde Teslim Edildi) ve DAP (Teslim Edilen Terminalde Teslim Edildi) eklenmiştir. FOB, CFR ve CIF teslim şekillerinde bulunan küpeşte kavramı kaldırılmıştır ve böylece satıcının teslim yükümlülüğünü yerine getirmesi itibariyle tüm risklerin alıcıya geçmesi uygun görülmüştür. Ayrıca daha önce ki versiyonlarda E, F, C ve D Grubu olmak üzere dört başlıkta sınıflanan teslim şekillerinin tasnifi, tüm taşıma şeklinde kullanılabilen kurallar ve sadece denizyolu ve içsu yolu taşımacılığında kullanılabilen kurallar olarak 2'ye düşürülmüştür.

Çalışmamızın esas konusunu oluşturan INCOTERMS 2020, 1 Ocak 2020'de yürürlüğe girmiştir. Üçüncü bölümde detaylı bir şekilde ele alınacaktır.⁷¹

⁷¹ (<https://ticaret.edu.tr/uploads/kutuphane/dergi/s22/223-262.pdf>)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

INCOTERMS 2020 KURALLARI

ICC'nin en önemli ve en kapsamlı çalışmalarının başında gelen INCOTERMS kuralları, uluslararası ticarete yaşanan değişikliklere bağlı olarak, ilk kez yayınlandığı 1936 yılından bugüne dek yedi kez revize edilmiş ve en son kullanımda olan INCOTERMS 2010 kuralları, 2019 yılının sonuna kadar iş dünyasına önemli katkılar sağlamıştır. Ancak geçen on sene zarfında, milli komitelerden ve iş dünyasından gelen geri bildirimler ve talepler doğrultusunda INCOTERMS kurallarının tekrar yenilenmesi ihtiyacı doğmuştur.

Yaklaşık üç yıl süren çalışmalar neticesinde, INCOTERMS kurallarının sekizinci revizesi olan, INCOTERMS 2020 kuralları oluşturulmuştur. Bu bölümde INCOTERMS 2020 kuralları ile yürürlüğe giren değişikliklerden bahsedilecek ve bu değişikliklerin iş dünyasına sağlayacağı katkılar üzerine bir değerlendirme yapılacaktır.

3.1 INCOTERMS 2020'ye Neden İhtiyaç Duyuldu?

Daha serbest, daha adil ve sürdürülebilir bir küresel pazar yaratmak ve uluslararası ticareti artırmak hedefiyle çalışmalarını yürüten ICC, bu iyileşmelere engel teşkil edebilecek gelişmelerin her daim yakın takipçi olmuştur. Bu sebeple, hazırlamış olduğu kılavuzların uygulama sürecini titizlikle izleyerek, mevcuttaki eksiklikleri, hataları ve de zorlukları tespit etmektedir. Kendi tespitlerine ilave olarak, kullanıcı tarafların şikayet ve taleplerini, doğrudan üyelerinin yorum ve önerilerini ve Milli Komitelerin gözlem ve raporlarını da değerlendirerek, ihtiyaçlar doğrultusunda kurallarını revize etmektedir.

Son 10 yıldır kullanımda olan INCOTERMS 2010 Kuralları, yukarıda yer aldığı üzere pek çok bakımdan ele alınmış, uygulama esnasında yetersiz kaldığı düşünülen hususlar için, yeni bir düzenlemeye ihtiyaç olduğu tespit edilmiştir. Bunun neticesinde, INCOTERMS 2020 kuralları hazırlanmış ve 2019 Eylül ayının ortasında yayımlanmıştır. 1 Ocak 2020 tarihinde yürürlüğe girmiş olan bu yeni düzenleme ile bir önceki versiyonun tamamen etkisiz kalacağını düşünmek doğru olmayacaktır. Ancak

son 10 yılın tecrübeleri göz önünde bulundurularak hazırlandığı için en verimli kılavuz olduğu söylemek mümkündür.

3.2 INCOTERMS 2020 Değişikliklerinin Amacı

INCOTERMS 2020 revizyonunun temel amacı, kuralları daha ekonomik, daha erişilebilir, kullanıcı dostu ve pratik hale getirmektir.⁷² Herkes için daha basit ve daha anlaşılır bir revizyon olması için, eski versiyonlarına kıyasla çok daha fazla grafik ve açıklama notları, düzenlemeler içindeki yerini almıştır. Gerçekleştirilen yapısal ve içeriğe ilişkin değişikliklerin, kullanıcının işini kolaylaştırmasının yanı sıra, ticari gereksinimlerine en uygun teslim şeklini seçme konusunda da yönlendirici olması beklenmektedir.

3.3 INCOTERMS 2020 Hazırlık Süreci

INCOTERMS 2010 kurallarının revizyonuna yönelik bir ihtiyaç oluşması üzerine, ICC Genel Sekreterliği tarafından, küresel çapta bir hazırlık grubu (Drafting Group) oluşturulmuştur. Bu grupta 4 kıtadan tüccar ve hukuk insanları, Avusturya, Çin, Türkiye, İngiltere, Almanya ve Amerika Milli Komite temsilcileri ve 2010 yılı hazırlık grubuna mensup bazı üyeler de yer almıştır.

Hazırlanacak yeni kuralların, küresel iş uygulamalarındaki gerçeği tam olarak yansıtması için; 90'dan fazla ülkenin Milli Komite temsilcileri, ICC Ticaret Hukuku ve Uygulaması Komisyonu, ICC Gümrük ve ticaretin kolaylaştırılması komisyonu, seçilmiş uzman kuruluşlar (FIATA vb.) ve uzmanlar (ticaret finansmanı uzmanları vb.) ile bir iletişim ağı kurulmuştur. Gerekli hallerde, Pekin ve Londra'da yüz yüze görüşmeler sağlanmıştır.

İlk olarak; kargo güvenliği, VGM (Verified Gross Mass) yani doğrulanmış brüt ağırlık, konteynerler, hak ve sorumlulukların geçişi, FAS teslim şekli, ticarete konu olan emtialar, EXW / DDP teslim şekilleri ve sigorta gibi konularda karşılaşılan

⁷²(<http://www.erdem-erdem.av.tr/yayinlar/hukuk-postasi/milletlerarasi-ticari-terimler-yenilendi-incoterms-2020/#:~:text=Incoterms%C2%AE%202020%20revizyonunun%20temel,dostu%20ve%20pratik%20hale%20getirmektir.> Erişim: 13Haziran 2020)

sorunlar üzerine yoğunlaşarak hazırlanmış anketler uygulanmıştır. Anketten elde edilen sonuçlardan yola çıkarak, ilk taslak oluşturulmuştur.

İlk taslakta yer alan yeni kuralları açıklamak ve ilave edilecek konuları gündeme getirmek amacıyla hazırlık grubu tarafından bir belge hazırlanmıştır. Hazırlanan bu belge, taslak öncesi süreçte iletişim ağı içinde buldukları komite, komisyon ve uzmanlarla paylaşarak yorum ve görüşleri alınmıştır. Alınan geri bildirimlerin değerlendirilmesi sonucu ikinci taslak oluşturulmuştur ve tekrar aynı ağ içerisine sunulmuştur. Dünyanın dört bir yanından toplanan binlerce yorum, hazırlık grubu tarafından, her biri birkaç gün süren yüz yüze görüşmelerde gözden geçirilmiş ve tartışılmıştır.

Nihai taslak, hazırlık grubu ve özel danışmanı ile son kez müzakere edilerek, INCOTERMS 2020 kuralı için oluşturulmuş “Açıklayıcı Notlar” ile birleştirilmiş ve iletişim ağında yer alan katılımcıların yorumlarına sunulmuştur. Katılımcıların metnin tamamlandığına yönelik görüş bildirmeleri üzerine, Hazırlık Grubu, ressamlar ve ICC tasarımcılarıyla bir araya gelerek, “Giriş” ve “Açıklayıcı Notlar” için hazırlanması gerekli çizimler üzerinde çalışmıştır.

Tüm bu süreçlerin ardından, ICC Ticaret Hukuku ve Uygulaması Komisyonu ile ICC İcra Kurulu onayına sunularak, kabul edilmiştir.

Yaklaşık iki buçuk yıl süren bu titiz çalışmalar sonucunda, Eylül 2019’da INCOTERMS 2020 kuralları son halini almıştır ve birçok dile çevrilerek 1 Ocak 2020 itibarıyla yürürlüğe girmiştir.

3.4 INCOTERMS 2020’nin Temel Özellikleri ve 2010 INCOTERMS ile Arasındaki Farklar

Uluslararası ticarete yaşanan gelişmeler karşısında, INCOTERMS 2010’un beklentileri karşılamada yetersiz kalması, ilave bir takım yenileme ve düzenlemeler getirilmesini mecburi kılmıştır. Bunun sonucunda, INCOTERMS 2020 revizyonu yayımlanmıştır. INCOTERMS 2020, özellikleri bakımından ele alındığında, INCOTERMS 2010 versiyonundan sayıca çok fazla olmasa da, içerik olarak çok

önemli kabul edilebilecek değişikliklere sahiptir. Bu değişiklikleri yapısal ve içeriksel değişiklikler olarak iki başlıkta incelemeden önce, INCOTERMS 2020'ye temel özelliklerine bir göz atmak faydalı olacaktır.

3.4.1 Temel özellikleri

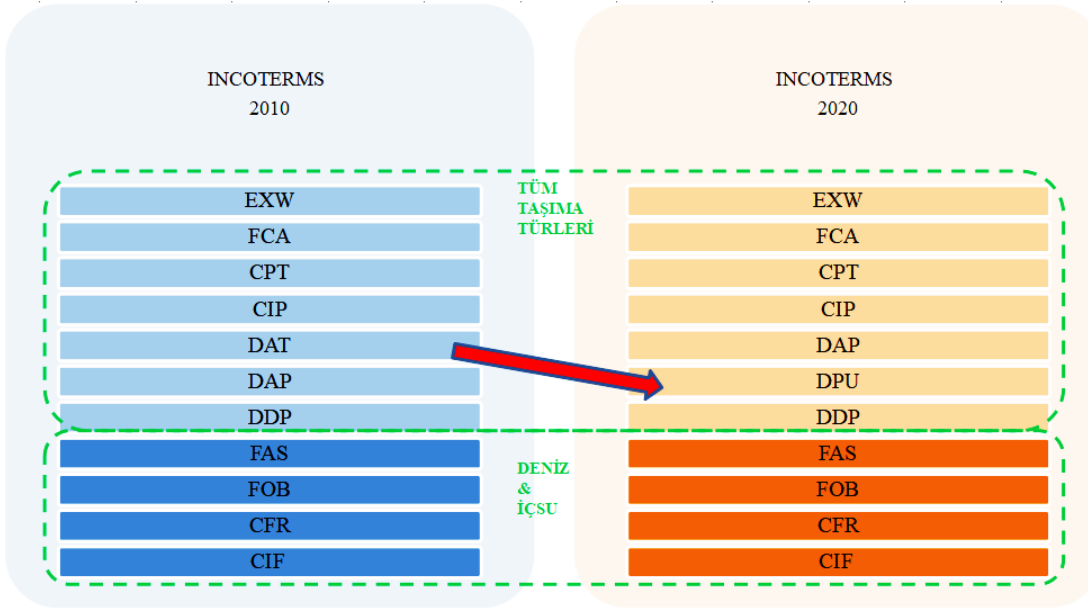
INCOTERMS 2020'nin hazırlanmasının en önemli sebeplerinden biri, hem alıcının hem de satıcının doğru teslim şeklini seçebilmesini kolaylaştırabilmektir. Bu amaçla, alıcı ve satıcıya rehberlik edebilecek detaylı bilgi ve açıklamaların yer aldığı bir "Giriş" bölümü düzenlenmiştir. Giriş bölümünde;

- INCOTERMS kurallarının düzenlediği ve düzenlemediği konular,
- Alıcı ve satıcının sorumlulukları ile teslim, hasar ve masrafların geçişi,
- Kuralların uygulanması esnasında taşıyıcının yeri,
- Satış sözleşmeleri ve diğer sözleşmelerle ilişkisi,
- 11 teslim şekli ve doğru kullanımına yönelik açıklamalar,
- Teslim şekillerine ait alt maddelerin sıralaması,
- INCOTERMS 2010 ve 2020 arasındaki farklar ve
- Varyantlara ilişkin uyarılar gibi çok sayıda bilgi bulunmaktadır.

Bu sayede, INCOTERMS 2010'un giriş bölümünde yer alan, yalnızca kuralların kullanımı ve temel özelliklerine ilişkin yalın bilgiler, yerini çok daha kapsamlı ve yol gösterici açıklamalara bırakmıştır.

INCOTERMS 2020, alıcı ve satıcının sorumluluklarını, hasar ve masrafların geçişini düzenleyen, 11 ticari terime sahiptir. Bu terimler, taşıma modlarındaki kullanımlarına göre, tüm taşıma modları ve deniz & içsu taşıma modu olmak üzere iki ana kategoride sınıflandırılmıştır. Tüm taşıma modlarında kullanılan terimler EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP, deniz ve iç su taşımacılığında kullanılan terimler ise FAS, FOB, CFR, CIF olarak sıralanmıştır. Sınıflama bakımından değerlendirdiğimizde, INCOTERMS 2010 ve INCOTERMS 2020 arasında bir değişiklik bulunmamaktadır. Yalnızca INCOTERMS 2010 kurallarında bulunan DAT

teslim şeklinin, yerini DPU teslim şekline bıraktığı ve sıralamada DAP teslim şeklinin DPU teslim şeklinin önünde yer aldığı görülmektedir.



Şekil 1: Teslim Şekillerindeki Değişiklikler (INCOTERMS 2020 referans alınarak hazırlanmıştır.)

3.4.2 Yapısal değişiklikler

INCOTERMS 2020’de, tarafların düzenledikleri satış sözleşmesine en uygun teslim şeklini kolaylıkla bulabilmesi amacıyla öncelikli olarak yapısal değişiklikler gerçekleştirilmiştir.

Hazırlık Grubunun araştırmaları sırasında iletilen geri bildirimler, teslim ve hasarın geçişi konularına daha çok önem verilmesi gerektiğini gözler önüne koymuştur. Buradan yola çıkarak ilk olarak, her bir teslim şeklinin içeriğinde yer alan, alıcı ve satıcının yükümlülüklerini düzenleyen 10 maddenin sırası değiştirilmiştir. Yeni düzenlemede, teslim ve hasarın geçişi konuları, sırasıyla genel borçların hemen altında yer almıştır.

Tablo 3: Satıcı ve alıcının yükümlülükleri sıralaması / INCOTERMS 2010 – 2020 Mukayesesi (INCOTERMS 2020 referans alınarak hazırlanmıştır.)

INCOTERMS 2010		INCOTERMS 2020	
Satıcının Yükümlülükleri	Alıcının Yükümlülükleri	Satıcının Yükümlülükleri	Alıcının Yükümlülükleri
A1. Satıcının genel borçları	B1. Alıcının genel borçları	A1. Genel borçlar	B1. Genel borçlar
A2. Lisanslar, izinler, güvenliğe ilişkin gümrük işlemleri ve diğer formaliteler	B2. Lisanslar, izinler, güvenliğe ilişkin gümrük işlemleri ve diğer formaliteler	A2. Teslim	B2. Tesellüm
A3. Taşıma ve sigorta sözleşmeleri	B3. Taşıma ve sigorta sözleşmeleri	A3. Hasarın geçişi	B3. Hasarın geçişi
A4. Teslim	B4. Tesellüm	A4. Taşıma	B4. Taşıma
A5. Hasarın geçişi	B5. Hasarın geçişi	A5. Sigorta	B5. Sigorta
A6. Masrafların Paylaşımı	B6. Masrafların paylaşımı	A6. Teslim / Taşıma belgesi	B6. Teslim kanıtı
A7. Alıcıya ihbarlar	B7. Satıcıya ihbarlar	A7. İhracat / İthalat için gereken gümrük işlemleri	B7. İhracat / İthalat için gereken gümrük işlemleri
A8. Teslim belgesi	B8. Tesellüm kanıtı	A8. Kontrol – Ambalajlama – İşaretleme	B8. Kontrol – Ambalajlama – İşaretleme
A9. Kontrol – Ambalajlama – İşaretleme	B9. Malların muayenesi	A9. Masrafların paylaşımı	B9. Masrafların paylaşımı
A10. Bilgi sağlama yardımı ve ilgili masraflar	B10. Bilgi sağlama yardımı ve ilgili masraflar	A10. İhbarlar	B10. İhbarlar

İkinci olarak ise, yukarıdaki tabloda görülen geleneksel dikey dizilime ek olarak, bir “yatay dizilim” oluşturulmuştur. Bu yeni dizilimde, A1 ve B1’den, A10 ve B10’a kadar olan konuların altında, 11 teslim şekli sıralanarak, tarafların çeşitli teslim şekilleri arasındaki farkı daha kısa sürede ve daha net görmesini sağlamak amaçlanmıştır.

Bu sıralama ile hem satıcı hem de alıcı tarafların yanlış terimler kullanmasının önüne geçilmesi, farklı terimlerin kolayca kıyaslanabilmesi ve uygun INCOTERMS’in rahatlıkla seçilebilmesi hedeflenmiştir.

İlk kez yapılan bu yeni tasnif ile konular A ve B başlıkları altında düzenlenmiştir. A başlığı ile satıcının, B başlığı ile alıcının yeni teslim şekillerine göre yükümlülükleri 10 maddede gruplandırılmıştır. Her iki grupta da yer alan başlıklar; genel borçlar, teslim / tesellüm, hasarın geçişi, taşıma, sigorta, teslim / taşıma belgesi,

ihracat / ithalat için gereken gümrük işlemleri, kontrol / ambalajlama / işaretleme, masrafların paylaşımı, ihbarlar olarak sıralanmıştır.

A1. Genel Borçlar	A2. Teslim / Tesellüm	A3. Hasarın Geçişi	A4. Taşıma	A5. Sigorta	A6. Teslim / Taşıma Belgesi	A7. İhracat / İthalat için Gereken Gümrük İşlemleri	A8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme	A9. Masrafların Paylaşımı	A10. İhbarlar
EXW	EXW	EXW	EXW	EXW	EXW	EXW	EXW	EXW	EXW
FCA	FCA	FCA	FCA	FCA	FCA	FCA	FCA	FCA	FCA
CPT	CPT	CPT	CPT	CPT	CPT	CPT	CPT	CPT	CPT
CIP	CIP	CIP	CIP	CIP	CIP	CIP	CIP	CIP	CIP
DAP	DAP	DAP	DAP	DAP	DAP	DAP	DAP	DAP	DAP
DPU	DPU	DPU	DPU	DPU	DPU	DPU	DPU	DPU	DPU
DDP	DDP	DDP	DDP	DDP	DDP	DDP	DDP	DDP	DDP
FAS	FAS	FAS	FAS	FAS	FAS	FAS	FAS	FAS	FAS
FOB	FOB	FOB	FOB	FOB	FOB	FOB	FOB	FOB	FOB
CFR	CFR	CFR	CFR	CFR	CFR	CFR	CFR	CFR	CFR
CIF	CIF	CIF	CIF	CIF	CIF	CIF	CIF	CIF	CIF

Şekil 2: Satıcının Yükümlülükleri Yatay Sıralama (INCOTERMS 2020 referans)

B1. Genel Borçlar	B2. Teslim / Tesellüm	B3. Hasarın Geçişi	B4. Taşıma	B5. Sigorta	B6. Teslim / Taşıma Belgesi	B7. İhracat / İthalat için Gereken Gümrük İşlemleri	B8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme	B9. Masrafların Paylaşımı	B10. İhbarlar
EXW	EXW	EXW	EXW	EXW	EXW	EXW	EXW	EXW	EXW
FCA	FCA	FCA	FCA	FCA	FCA	FCA	FCA	FCA	FCA
CPT	CPT	CPT	CPT	CPT	CPT	CPT	CPT	CPT	CPT
CIP	CIP	CIP	CIP	CIP	CIP	CIP	CIP	CIP	CIP
DAP	DAP	DAP	DAP	DAP	DAP	DAP	DAP	DAP	DAP
DPU	DPU	DPU	DPU	DPU	DPU	DPU	DPU	DPU	DPU
DDP	DDP	DDP	DDP	DDP	DDP	DDP	DDP	DDP	DDP
FAS	FAS	FAS	FAS	FAS	FAS	FAS	FAS	FAS	FAS
FOB	FOB	FOB	FOB	FOB	FOB	FOB	FOB	FOB	FOB
CFR	CFR	CFR	CFR	CFR	CFR	CFR	CFR	CFR	CFR
CIF	CIF	CIF	CIF	CIF	CIF	CIF	CIF	CIF	CIF

Şekil 3: Alıcının Yükümlülükleri Yatay Sıralama (INCOTERMS 2020 referans alınarak hazırlanmıştır.)

Üçüncü yapısal değişiklik, INCOTERMS 2010'da "Rehber Açıklama" olarak yer alan bilgilerin, INCOTERMS 2020'de "Kullanıcılar için Açıklama Notları" başlığı altında daha geniş bir içerikle düzenlenmiş olmasıdır. "Rehber Açıklamalar" her bir teslim şekline önce yer alıp, ilgili terimin hangi hallerde kullanılacağı, hasar hangi

aşamada alıcıya geçeceği ve masrafların nasıl paylaşılacağına yönelik bilgileri içermektedir. “Kullanıcılar için Açıklama Notları” ise yine her bir teslim şeklinden önce yer almakta ve hasarın ne zaman geçtiği, masrafların nasıl paylaşıldığına dair her bir teslim şekline özel olarak hazırlanmış daha geniş ve daha detaylı bilgileri içermektedir. Açıklama notları, alıcı ve satıcıyı uygun INCOTERMS kuralına yönlendirme ve uyuşmazlık hallerinde danışmanlık verecek kişilere rehberlik edecek bilgiler sunmaktadır. Ayrıca bu düzenleme eski versiyonlarına göre çok daha fazla görsel ve grafiğe sahiptir.

Dördüncü ve son yapısal değişiklik, masrafların yerlerine ilişkin değişikliktir. INCOTERMS 2010 kurallarında masraflar A6 / B6 “masrafların paylaşımı” maddesinde toplu olarak yer almamakta, masrafın çeşidine göre her bir kuralın farklı bölümünde yer almaktaydı. Bu da birçok problemi ve hesap hatasını beraberinde getirmekteydi. INCOTERMS 2020 ile masrafların tamamı A9 / B9 maddelerinde toplanmış ve masraf kalemlerine ilgili oldukları maddelerde ayrıyeten değinilmiştir. Bu düzenleme ile taraflar, tüm masrafları tek bir listede görebilme imkanı bulabilmektedir.

3.4.3 İçeriksel değişiklikler

İçeriksel değişikliklere geldiğimizde ise ilk olarak FCA teslim şeklindeki konşimento düzenlemesinden bahsetmek doğru olacaktır. FCA teslim şekli üzerinden anlaşma sağlanmış olan bir denizyolu taşımasında, alıcılar, satıcılar ya da akreditif sağlayıcı bankalar konşimento talep edebilir. Ancak FCA teslim şeklinde “teslim” malların gemiye yüklenmesinden önce yani kara noktasında gerçekleşmektedir. Taşıyıcı gemiye yüklenmemiş bir mal için konşimento kesmemektedir ve ancak mallar gemiye yüklendiğinde konşimento vermesi mümkün olacaktır. INCOTERMS 2010’da bu konu için özel bir uygulama bulunmamaktadır ve süreç hem satıcı için hem de taşıyıcı için problem yaratmaktadır. Bu durumun önüne geçebilmek için FCA teslim şeklinin A6/B6. Maddeleri gereğince, tarafların karşılıklı anlaşmaları sonucunda, alıcının taşıyıcıya geçtiği talimat üzerine, taşıyıcı satıcıya yükleme kaydı içeren bir taşıma belgesi verebilmektedir. Satıcı daha sonra bu belgeyi, alıcıya vermekle yükümlü olmaktadır.

İkinci değişiklik, sigorta seviyelerine yönelik değişikliklerdir. INCOTERMS 2020 öncesi CIF ve CIP teslim şekillerinin A3 maddesinde, satıcının masrafları kendisine ait olmak koşulu ile asgari düzeyde dahi olsa bir sigorta yaptırma yükümlülüğü bulunmaktaydı. INCOTERMS 2020 ile CIF teslim şekli kapsamındaki sigorta düzeyinde herhangi bir değişiklik yapılmamıştır ancak CIP teslim şeklinin sigorta düzeyi A düzeyine çıkarılarak “all risks” (tüm riskler) kapsamına alınmıştır. Ancak bu düzenlemede taraflara, karşılıklı anlaşma sağlamaları koşuluyla, her iki teslim şekli için de, daha düşük ya da daha yüksek düzeyde bir sigorta yapılabileceği konusunda esneklik sağlanmıştır.

INCOTERMS 2010 kurallarında, “terminalde teslim” anlamına gelen DAT teslim şeklindeki “terminal” ile üstü açık yahut kapalı, rıhtım, demiryolu istasyonu, depo, konteyner sahası gibi herhangi bir yerde, araçtan boşaltılmış olarak teslim yapılabileceği ifade edilmekteydi. DAP teslim şeklinde ise, teslim yerine ulaşmış malların araçta boşaltılmaya hazır bir şekilde teslim edilmesi gerekmektedir. Bu durumun kavram karmaşası yaratması ve kapsamlarının yeteri kadar net olmaması sebebi ile DAT teslim şekli kaldırılarak, “herhangi bir yer” vurgusu yapması amacıyla DPU teslim şekli kullanıma alınmıştır. DPU teslim şeklinde, DAT teslim şeklinden farklı olarak satıcının malları gelen taşıma aracından “boşaltarak” teslim etmesi uygun bulunmuştur. Kavramsal bütünlüğün korunması amacıyla DAP teslim şekli sıralamada DPU teslim şeklinin önüne alınmıştır.

Dördüncü olarak taşıma aracına ilişkin düzenlemeler getirildi. INCOTERMS 2010’da, kullanılan teslim şekline bağlı olarak, malların üçüncü kişi olan taşıyıcı tarafından taşınacağı göz önünde bulundurularak yapılmış düzenlemeler yer almaktaydı. INCOTERMS 2020’de ise, FCA, DAP, DPU ve DDP teslim şekillerinde, satıcının veya alıcının taşımayı kendi aracı ile yapabileceği de göz önünde bulundurularak bir düzenleme gerilmiştir. A4/B4 maddeleri ile satıcı veya alıcının taşıma sözleşmesini, taraflardan birinin kendi aracı ile yapması durumuna göre hazırlayabilmesine olanak sağlanmıştır.

Beşinci ve son olarak güvenlikle ilgili gereksinimlere yönelik değişik sağlanmıştır. INCOTERMS 2010 kurallarında yer alan A2/B2 ve A10/B10

maddelerinin, son yıllarda artan güvenlik endişelerini karşılamada yetersiz kalması, INCOTERMS 2020 kurallarında yeni bir düzenleme ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. INCOTERMS 2020’de, güvenilirlik gerekliliklerine daha detaylı yer verilmiştir. A4 ve A7 maddeleri ile güvenilirlik gerekliliklerinin taraflarca paylaşımı hükmü eklenmiş ve bu aşamada oluşabilecek masrafların paylaşımı için A9/B9 maddeleri düzenlenmiştir.

3.5 INCOTERMS 2020 Kuralları

INCOTERMS 2020 kuralları, taşıma türlerine göre iki ana kategoride tasnif edilmektedir. Karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu ya da multimodel taşımalarda kullanılan teslim şekilleri “Tüm Taşıma Türlerini Kapsayan Kurallar” başlığı altında toplanmıştır. EXW, FCA, CPT, CIP, DPU, DAP, ve DDP bu kategoride yer almaktadır. Yalnızca denizyolu ve içsu taşımacılığında kullanılan teslim şekilleri ise “Deniz ve İç Su Taşımalarına Özgü Kurallar” başlığı altında toplanmıştır. FAS, FOB, CFR, CIF bu grupta yer alan teslim şekilleridir.

Tablo 4: INCOTERMS 2020 teslim şekilleri (INCOTERMS 2020 referans alınarak hazırlanmıştır.)

KATEGORİ	INCOTERMS 2020
Tüm Taşıma Türlerini Kapsayan Kurallar (Hava / Deniz / Kara / Demir – Multimodal)	EXW, FCA, CPT, CIP, DPU, DAP, DDP
Deniz ve İçsu Taşımalarına Özgü Kurallar	FAS, FOB, CFR, CIF

3.5.1 Tüm taşıma türlerini kapsayan kurallar

INCOTERMS 2020’de tüm taşıma tiplerinde kullanılacak yedi kural bulunmaktadır. Bu kurallar, EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU ve DDP olarak sıralanmıştır. Sıralama olarak ele alındığında, INCOTERMS 2010 kuralları ile arasında önemli bir farklılık bulunmamaktadır. INCOTERMS 2020’de ilk kez, tüm taşıma tiplerinde kullanılacak DPU teslim şekline yer verilmiştir. Bu grupta yer alan kuralların her birinden teslim ve hasarın geçiş noktaları değişkenlik göstermektedir.

3.5.1.1 EXW (exworks) / işyerinde teslim

EXW, Exworks teslim şeklinin kısaltmasıdır ve genel olarak “işyerinde teslim” anlamına gelmektedir. Tüm taşıma türlerinde kullanılabilir. Satış sözleşmesinde, *EXW (belirlenen teslim yeri) INCOTERMS 2020* olarak açıkça ifade edilmesi, en doğru kullanım şekli olarak kabul edilmektedir.

EXW teslim şeklinde “iş yerinde teslim” ile kastedilen, satıcının malları, alıcının tasarrufuna bırakacağı noktadır. Burası tarafların belirlediği bir yerdeki fabrika, imalathane ya da depo olabileceği gibi, satıcının kendi iş yeri de olabilmektedir.

EXW teslim şeklinde, satıcı malları belirlenen yerde hazır bulundurduğunda teslim şartını yerine getirmiş olmaktadır. Bu sebeple satıcının malları herhangi bir araca yüklemek ya da ihracat gümrüğünü yapmak gibi yükümlülükleri bulunmamaktadır. Satıcının gümrük sürecine tek katkısı, ihracat için gerekli bilgi ve belgeleri sağlamaktır.

EXW, satıcının en asgari düzeyde sorumluluk sahibi olduğu, tüm masrafların ve risklerin alıcıya ait olduğu bir teslim şeklidir. Satıcı malları teslim noktasına bıraktığını bildirdiği anda, tüm riskler ve masraflar alıcıya geçmektedir. Bu yüzden tarafların mutlaka bir teslim yeri belirlemesi ve belirlenen yerin sözleşmede, olabilecek en açık haliyle, mümkünse noktasal olarak yer alması önemli görülmektedir. Sözleşmede aksi kararlaştırılmadığı sürece, belirlenen yere tevdi edilen bir mal, satıcı tarafından yükleme yapıldığı esnada hasar görürse, alıcının bir dahli bulunmadığı halde tüm ziya ve riskler alıcıda kabul edilmektedir. Bu ihtimalin gerçekleşmesi durumunu göz önünde bulundurarak, zarar ve hasarın hangi tarafta olacağının da sözleşmede belirtilmesi önerilmektedir.

EXW teslim şeklinde satıcının yükümlülükleri şöyledir;

- A1. Genel Borçlar: Satıcı, satış sözleşmesi uyarınca, malları, ticari faturayı ve diğer tüm belgeleri hazırlamalıdır. Satıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.

- A2. Teslim: Satıcı, malları belirlenen noktada ve belirlenen tarihte, herhangi bir taşıma aracına yüklemeyen, alıcının tasarrufuna bırakarak teslim etmelidir.
- A3. Hasarın Geçişi: Satıcı, malların belirlenen noktaya teslim edildiği ana kadar oluşabilecek tüm ziya ve hasarı üstlenir.
- A4. Taşıma: Satıcı, taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Ancak alıcı talep ederse, taşımayı ayarlaması için gerekli tüm bilgileri alıcıya sunmalıdır.
- A5. Sigorta: Satıcı, sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Ancak alıcı sigorta yaptırmak isterse, hasar ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, sigorta yapılması için gerekli tüm bilgileri alıcıya sunmalıdır.
- A6. Teslim / Taşıma Belgesi: Satıcının teslim ya da taşıma belgesi düzenleme yükümlüğü yoktur.
- A7. İhracat / İthalat İçin Gereken Gümrük İşlemleri: Satıcı, alıcının talebi üzerine, hasar ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, ihracat, transit geçiş ve ithalat izni, güvenlik işlemleri, muayene gibi gümrük işlemleri esnasında gerekli olacak her türlü bilgi ve belgeyi alıcıya sunmalıdır.
- A8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Satıcı, malları teslim etmeden önce kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım gibi işlemleri yerine getirmek, malları ambalajlamak ve işaretlemeyle yükümlüdür. Bu işlemler ait tüm masraflar satıcı tarafından karşılanmalıdır.
- A9. Masrafların Paylaşımı: Satıcı, malları belirlenen teslim noktasına ulaştırdığı ana kadar oluşacak tüm masrafları ödemekle yükümlüdür.
- A10. İhbarlar: Satıcı, alıcının malı teslim alabilmesi için ihbarda bulunmakla yükümlüdür.

EXW teslim şeklinde alıcının yükümlülükleri şöyledir;

- B1. Genel Borçlar: Alıcı, satış sözleşmesi uyarınca, semeni yani satış parasını ödemelidir. Alıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.

- B2. Tesellüm: Alıcı, satıcı malları belirlenen noktaya teslim ettiğinde ve ihbarda bulunduğu malları teslim almalıdır.
- B3. Hasarın Geçişi: Alıcı, satıcının malları belirlenen noktaya teslim ettiği andan sonra oluşabilecek, tüm ziya ve hasarı üstlenir. Teslim yeri ve zamanını belirleme hakkının alıcıda olduğu durumlarda, alıcı satıcıya yeteri kadar önceden ihbarda bulunmalıdır. Alıcı ihbarda bulunmakta gecikirse ya da bulunmazsa, teslim için kararlaştırılan tarihten sonra oluşacak tüm ziya ve hasarı üstlenir.
- B4. Taşıma: Malların belirlenen yerden alınması için taşıma sözleşmesi yapmak ve tüm masraflarını karşılamak alıcıya aittir.
- B5. Sigorta: Alıcı, sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir.
- B6. Teslim Kanıtı: Alıcı malları teslim aldığına dair teslim kanıtını satıcıya sunmakla yükümlüdür.
- B7. İhracat / İthalat İçin Gereken Gümrük İşlemleri: Alıcı, ihracat, transit geçiş ve ithalat izni, güvenlik işlemleri, muayene gibi gümrük işlemlerinin tamamını yerine getirmek ve masraflarını ödemekle yükümlüdür.
- B8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Alıcının, kontrol, ambalajlama ve işaretleme yapma yükümlülüğü yoktur.
- B9. Masrafların Paylaşımı: Alıcı, satıcı tarafından malların belirlenen yere bırakıldığı andan sonra oluşabilecek, taşıma ve gümrüklemeyle ilişkin tüm masrafları ödemekle yükümlüdür. Ayrıca, taşıma, sigorta ve gümrük işlemleri için satıcının alıcıya bilgi ve belge sağlarken ödediği tüm masrafları da karşılamalıdır.
- B10. İhbarlar: Teslimat zamanı ve teslimat yerinin belirlenmesinin alıcıya ait olduğu hallerde, alıcı, satıcıya yeteri kadar önceden ihbarda bulunmakla yükümlüdür.

Tablo 5: Exworks Teslim Şekli Masraf ve Risk Geçişi

EXW									
MASRAFLAR	ÜRETİM - PAKETLEME- BİLDİRİM	İHRACAT GÜMRÜK/İZİN	ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLİYE	ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEME	ANA TAŞIMA	SIGORTA	ANA TAŞIMA ARACINDAN BOŞALTIMA	İTHALAT GÜMRÜK-İZİN	TESLİM ALMA YERİNDEN SONRA TAŞIMA
MASRAF SAHİBİ	SATICI	ALICI	SÖZLEŞME (ALICI/SATICI)	SÖZLEŞME (ALICI/SATICI)	SÖZLEŞME (ALICI/SATICI)	SÖZLEŞME (ALICI/SATICI)	SÖZLEŞME (ALICI/SATICI)	ALICI	ALICI
LOJİSTİK RISK SÜRECİ	EŞYALARIN HAZIRLANIP SATICININ FABRİKASINDA ALICININ TASARUFUNU BIRAKMASI	EŞYALARIN NAKLİYECİ TARAFINDAN TESLİM ALINMASI VE YÜKLENMESİ	ULUSLARARASI TAŞIMA			TAŞIMA ARACININ VARİŞ YERİNE BOŞALTILMASI		EŞYALARIN ALICIYA TESLİMİ	TESLİM SONRASI İÇ TAŞIMA
RİSK SAHİBİ	ALICI								

3.5.1.2 FCA (free carrier) / taşıyıcıya masrafsız

FCA, Free Carrier teslim şeklinin kısaltmasıdır ve genel olarak “taşıyıcıya masrafsız” anlamına gelmektedir. Tüm taşıma türlerinde kullanılabilir. Satış sözleşmesinde FCA (*belirlenen teslim yeri*) *INCOTERMS 2020* olarak açıkça ifade edilmesi, en doğru kullanım şekli olarak kabul edilmektedir.

FCA teslim şekli kullanılan bir satış sözleşmesinde, satıcının malları alıcıya teslim ettiği yere göre, iki farklı durumla karşılaşılabilmektedir. Birinci durumda, teslim için belirlenen yer satıcın işyeridir ve mallar alıcının belirlediği taşıma aracına yüklendiğinde teslim gerçekleşmiş olmaktadır. İkinci durumda ise, belirlenen yer satıcının işyerinden farklı olarak, tarafların kararlaştırdığı herhangi bir yerdir. Bu durumda, mallar satıcı tarafından tayin edilmiş bir taşıma aracı ile belirlenen yere ulaştırılmaktadır. Araç belirlenen yere ulaştığında, malların boşaltmayı yapacak kişinin tasarrufuna geçmesi ile birlikte teslim gerçekleşmiş olmaktadır. Boşaltmayı taşıyıcı firma temsilcisi yapabileceği gibi alıcı tarafından tayin edilmiş herhangi birisi de yapabilmektedir. Ancak boşaltma satıcı için bir yükümlülük değildir. Her iki durumda da, belirlenen yer hasarın ve masrafların alıcıya geçtiği anı göstermektedir. Bu sebeple tarafların kararlaştırmış oldukları teslim noktasını satış sözleşmesinde belirtmeleri önem arz etmektedir. Şayet teslim noktası sözleşmede belirtilmemişse,

satıcı malları kendisi için uygun gördüğü bir noktada teslim edebilme serbestisine sahiptir. Bu da riskin geçişi bakımından değerlendirildiğinde alıcı için sorun teşkil etmektedir.

FCA teslim şeklinde, satıcı ihracat gümrüğünü yapmakla yükümlüdür. Ancak ithalat gümrüklemesi, üçüncü ülke transit gümrüklerindeki işlemler ve bunlarla ilgili masraflar üzerinde bir yükümlülüğü bulunmamaktadır.

FCA teslim şeklinde, INCOTERMS 2020 ile birlikte önemli bir düzenleme yapılmıştır. Denizyolu taşımalarda, FCA terimi kullanıldığında, banka tahsilatı ya da akreditif şartı gereği, alıcı ya da satıcının bankası, satıcıdan yükleme kaydı içeren bir konşimento talebinde bulunmaktadır. Konşimento, mallar gemiye yüklendikten sonra taşıyıcı tarafından düzenlenen bir evraktır. FCA teslim şeklinde “belirlenen yer” bir kara noktasıdır ve mallar limana kadar bir karayolu aracı ile sevk edilmektedir. Bu durumda malların, karayolu aracına yüklenmesi ile satıcının teslim yükümlülüğü tamamlanmış olmaktadır. Ancak mallar henüz gemiye yüklenmediği için konşimento temin edilememektedir. INCOTERMS 2020’de bu soruna çözüm bulmak için alternatif bir evrak kabulü kararlaştırılmıştır. Alıcı ve satıcı tarafların aralarında anlaşma sağlaması sonucu, taşıyıcı alıcıdan alacağı talimat doğrultusunda, mallar gemiye yüklendiği anda, satıcıya malların yüklenmiş olduğunu belirten bir taşıma belgesi hazırlayıp sunabilecektir. Taşıyıcının aynı evrakı, malı teslim alma aşamasında alıcı için de sağlaması beklenmektedir. Bu yeni düzenleme, taşıyıcı tarafından kabul edilmesi zorunlu bir uygulama değildir. Bu süreç esnasında oluşabilecek tüm masraflar alıcıya aittir.

FCA teslim şeklinde satıcının yükümlülükleri şöyledir;

- A1. Genel Borçlar: Satıcı, satış sözleşmesi uyarınca, malları, ticari faturayı ve diğer tüm belgeleri hazırlamalıdır. Satıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.
- A2. Teslim: Satıcı, malları belirlenen noktada ve belirlenen tarihte taşıyıcıya ya da alıcının belirlediği kişiye teslim etmelidir. Belirlenen yer satıcının işyeri ise mallar alıcının yönlendirdiği araca yüklendiği an teslim

gerçekleşmiş olmaktadır. Belirlenen yer, satıcının işyeri dışındaki bir yer ise, satıcının ayarladığı taşıma aracı üzerinde, boşaltmaya hazır olarak, alıcı tasarrufuna bırakılmasıyla teslim tamamlanmış olmaktadır.

- A3. Hasarın Geçişi: Satıcı, malların belirlenen noktaya teslim edildiği ana kadar oluşabilecek tüm ziya ve hasarı üstelenir.
- A4. Taşıma: Satıcı, taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Ancak, masrafları alıcıya ait olmak kaydıyla, malın teslim aşamasına kadar gerekli tüm güvenlik tedbirlerini sağlamalı ve taşıma için gerekli tüm bilgileri sunmalıdır.
- A5. Sigorta: Satıcı, sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Ancak alıcı sigorta yaptırmak isterse, hasar ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, sigorta yapılması için gerekli tüm bilgileri alıcıya sunmalıdır.
- A6. Teslim / Taşıma Belgesi: Satıcı malları teslim ettikten sonra, masrafları kendine ait olmak kaydıyla, teslim belgesini alıcıya sağlamakla yükümlüdür. Satıcının taşıma belgesi hazırlama yükümlülüğü yoktur. Ancak alıcı taşıma belgesi talep ederse, satıcı, temini konusunda alıcıya yardımcı olmalıdır. Taşıma belgesi temini için oluşan tüm masraflar alıcı tarafından ödenmelidir.
- A7. İhracat / İthalat İçin Gereken Gümrük İşlemleri: Satıcı, ihracat ülkesinin talep ettiği, ihracat gümrüğü, ihracat izni, ihracat güvenlik işlemleri, muayene ve her türlü izni, masrafları kendine ait olmak koşuluyla yerine getirmelidir. Ayrıca, hasar ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, transit geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü bilgiyi alıcıya sağlamalıdır.
- A8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Satıcı, malları teslim etmeden önce kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım gibi işlemleri yerine getirmek, malları ambalajlamak ve işaretlemeyle yükümlüdür. Bu işlemler ait tüm masraflar satıcı tarafından karşılanmalıdır.

- A9. Masrafların Paylaşımı: Satıcı, malları belirlenen teslim noktasına ulaştırdığı ana kadar oluşacak, teslim kanıtı dâhil tüm masrafları, ihracat gümrüğüne ilişkin masrafları ve vergileri ödemekle yükümlüdür.
- A10. İhbarlar: Satıcı, alıcının malı teslim alabilmesi için ihbarda bulunmakla yükümlüdür.

FCA teslim şeklinde alıcının yükümlülükleri şöyledir;

- B1. Alıcı, satış sözleşmesi uyarınca, semeni yani satış parasını ödemelidir. Alıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.
- B2. Tesellüm: Satıcı malları belirlenen noktaya teslim ettiğinde ve ihbarda bulunduğu anda, alıcı malları teslim almalıdır.
- B3. Hasarın Geçişi: Satıcının malları belirlenen noktaya teslim ettiği andan sonra oluşabilecek, tüm ziya ve hasar alıcıya aittir. Teslim yeri ve zamanını belirleme hakkının alıcıda olduğu durumlarda, alıcı satıcıya yeteri kadar önceden ihbarda bulunmalıdır. Alıcı ihbarda bulunmazsa ya da belirlediği taşıyıcı malı teslim almazsa, teslim için kararlaştırılan tarihten sonra oluşacak tüm ziya ve hasarı alıcı ödemelidir.
- B4. Taşıma: Malların belirlenen yerden alınması için taşıma sözleşmesi yapmak ve tüm masraflarını karşılamak alıcıya aittir.
- B5. Sigorta: Alıcı, sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir.
- B6. Teslim / Taşıma Belgesi: Alıcı, satıcı tarafından bildirilen teslim kanıtı kabul etmelidir. Ayrıca tarafların aralarında anlaşmış olmaları durumunda, alıcı taşıyıcıdan masrafları kendine ait olacak şekilde, malların yüklenmiş olduğunu belirten bir taşıma belgesi düzenlemesi ve satıcıya iletmesi için talimat verebilir.
- B7. İhracat / İthalat İçin Gereken Gümrük İşlemleri: Alıcı, satıcı talep ederse, tüm masraflar ve hasarlar satıcıya ait olmak koşuluyla, ihracat ülkesinin talep ettiği güvenlik gereklilikleri ve muayene dahil, ihracat için gerekli tüm bilgi ve belgeyi edinmesinde satıcıya yardımcı olmalıdır.

Ayrıca, transit geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü işlemi tamamlamalı ve masraflarını ödemelidir.

- B8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Alıcının, kontrol, ambalajlama ve işaretleme yapma yükümlülüğü yoktur.
- B9. Masrafların Paylaşımı: Alıcı, satıcı tarafından malların belirlenen yere bırakıldığı andan sonra oluşabilecek tüm masraflar ile taşıma, transit geçiş ve ithalat gümrüklemesine ilişkin tüm masrafları ödemekle yükümlüdür. Ayrıca, satıcının alıcıya yardım amaçlı bilgi ve belge sağlarken ödediği tüm masrafları da karşılamalıdır.
- B10. İhbarlar: Teslimat zamanı, teslimat yeri, taşıyıcı ve taşıma türünün belirlenmesinin alıcıya ait olduğu hallerde, alıcı, satıcıya malları teslim etmesine imkan tanıyacak kadar önceden ihbarda bulunmakla yükümlüdür.

Tablo 6: FCA Teslim Şekli Masraf ve Risk Geçişi

FCA									
MASRAFLAR	ÜRETİM - PAKETLEME - BİLDİRİM	İHRACAT GÜMRÜK/ İZİN	ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLİYE	ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEME	ANA TAŞIMA	SIGORTA	ANA TAŞIMA ARACINDAN BOŞALTIMA	İTHALAT GÜMRÜK- İZİN	TESLİM ALMA YERİNDEN SONRA TAŞIMA
MASRAF SAHİBİ	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI/ALICI (*)	ALICI	SÖZLEŞME (ALICI/SATICI)	ALICI	ALICI	ALICI
LOJİSTİK RİSK SÜRECİ (Ana Nakliyeciden Deposuna Teslim Durumu)	EŞYALARIN ARA NAKLİYE ARACINA YÜKLENMESİ	EŞYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLİYE TAŞIMASI	EŞYALARIN ANA NAKLİYE DEPOSUNA TESLİM ALINMASI	EŞYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEME	ULUSLARARASI TAŞIMA		TAŞIMA ARACININ VARİŞ YERİNE BOŞALTIMASI	EŞYALARIN ALICIYA TESLİMİ	TESLİM SONRASI İÇ TAŞIMA
RİSK SAHİBİ	SATICI		ALICI						
LOJİSTİK RİSK SÜRECİ (Ana Nakliyecinin Fabrika Deposunda Eşyayı Teslim Durumu)	EŞYALARIN FABRİKADA ANA NAKLİYE ARACINA YÜKLENMESİ		ULUSLARARASI TAŞIMA				TAŞIMA ARACININ VARİŞ YERİNE BOŞALTIMASI	EŞYALARIN ALICIYA TESLİMİ	
RİSK SAHİBİ	SATICI		ALICI						

(*) Ana Taşıma aracına fabrikada yapılsa yüklemesi satıcıya eğer eşya nakliyeciden deposuna teslim edilirse yüklemesi alıcıya aittir.

3.5.1.3 CPT (carriage paid to) / taşıma ödenmiş olarak

CPT, Carriage Paid to teslim şeklinin kısaltmasıdır ve genel olarak “taşıma ödenmiş olarak” anlamına gelmektedir. Tüm taşıma türlerinde kullanılabilir. Satış sözleşmesinde *CPT (belirlenen teslim yeri) INCOTERMS 2020* olarak açıkça ifade edilmesi, en doğru kullanım şekli olarak kabul edilmektedir.

CPT teslim şeklinde “taşıma ödenmiş” ile kastedilen, satıcının malları kendi ayarlamış olduğu taşıyıcıya taşıma bedelini ödeyerek teslim etmesidir. Satıcı malları taşıma aracına yükledikten sonra oluşacak tüm hasar alıcıya geçmektedir. Özellikle multimodel taşımacılığın kullanıldığı durumlarda, hasar ilk araca yüklemeye birlikte alıcıya geçmiş olmaktadır. Bu aşamadan sonra, malların eksik ya da hasarlı olarak alıcıya ulaşması satıcının yükümlülüğünde olmamaktadır. Satıcı bu taşıma için, ilk teslim yerinden, varış için belirlenen yere kadar satış sözleşmesi yapmalıdır.

CPT teslim şeklinde, teslim için belirlenen ilk yer ve varış için belirlenen yer önemlidir ve satış sözleşmesinde bu iki yer detaylı bir şekilde belirtilmelidir. CPT teslim şeklinde, hasar ilk teslim noktasında alıcıya geçerken, masraflar varış noktasında alıcıya geçmektedir. Satıcı, varış noktasında boşaltma masrafı yaparsa, sözleşme ile aksi kararlaştırılmadığı sürece, bu masrafları kendisi ödemekle yükümlüdür.

CPT teslim şeklinde, malların ihracat gümrüğü satıcı tarafından yapılmaktadır. Satıcının ithalat gümrüğü ya da üçüncü ülke transit geçiş gümrüğünü yapmak ve bu işlemler esnasında oluşacak ek masrafları karşılamak gibi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır.

CPT teslim şeklinde satıcının yükümlülükleri şöyledir;

- A1. Genel Borçlar: Satıcı, satış sözleşmesi uyarınca, malları, ticari faturayı ve diğer tüm belgeleri hazırlamalıdır. Satıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.
- A2. Teslim: Satıcı, malları kararlaştırılan tarihte ve belirlemiş olduğu taşıyıcıya teslim etmelidir.

- A3. Hasarın Geçişi: Malların ilk taşıyıcıya teslim edildiği ana kadar oluşan bütün ziya ve hasar satıcıya aittir.
- A4. Taşıma: Satıcı teslim için belirlenen ilk yerden, varış için kararlaştırılan noktaya kadar olan taşıma için taşıma sözleşmesi yapmalıdır. Taşımaya ilişkin tüm masraflar satıcıya aittir. Satıcı varış noktasına kadar malın güvenlik gerekliliklerini sağlamalıdır.
- A5. Sigorta: Satıcı, sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Ancak alıcı sigorta yaptırmak isterse, hasar ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, sigorta yapılması için gerekli tüm bilgileri alıcıya sunmalıdır.
- A6. Teslim taşıma belgesi: Satıcı, taşıma için gerekli olan tüm belgeleri alıcıya sağlamalıdır. Ayrıca, taşıma belgesinde yükleme için kararlaştırılmış tarihi bulunmalı ve sözleşmeye konu olan malları kapsamalıdır. Mallar varış noktasına ulaştığında, alıcı bu belge ile taşıyıcıdan malları talep edebilir ya da seyir halindeyken malları satması durumunda belgeyi bir başka alıcıya devredebilir.
- A7. İhracat/ ithalat için gereken gümrük işlemleri: Satıcı, ihracat ülkesinin talep ettiği, ihracat gümrüğü, ihracat izni, ihracat güvenlik işlemleri, muayene ve her türlü izni, masrafları kendine ait olmak koşuluyla yerine getirmelidir. Ayrıca, hasar ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, transit geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü bilgiyi alıcıya sağlamalıdır.
- A8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Satıcı, malları teslim etmeden önce kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım gibi işlemleri yerine getirmek, malları ambalajlamak ve işaretlemeyle yükümlüdür. Bu işlemler ait tüm masraflar satıcı tarafından karşılanmalıdır.
- A9. Masrafların Paylaşımı: Satıcı malların varış noktasına kadar olan yükleme, taşıma, güvenlik, ihracat gümrük işlemleri, vergi ve harçlar gibi tüm masrafları ödemekle yükümlüdür. Ayrıca satış sözleşmesinde kararlaştırılması halinde, varış yerindeki boşaltma masrafları ve transit geçiş masrafları da satıcıya aittir. Satıcı teslim belgesi ve alıcıya lazım olan diğer

bilgi ve belgeleri temin ederken ortaya çıkabilecek tüm masrafları da ödemelidir.

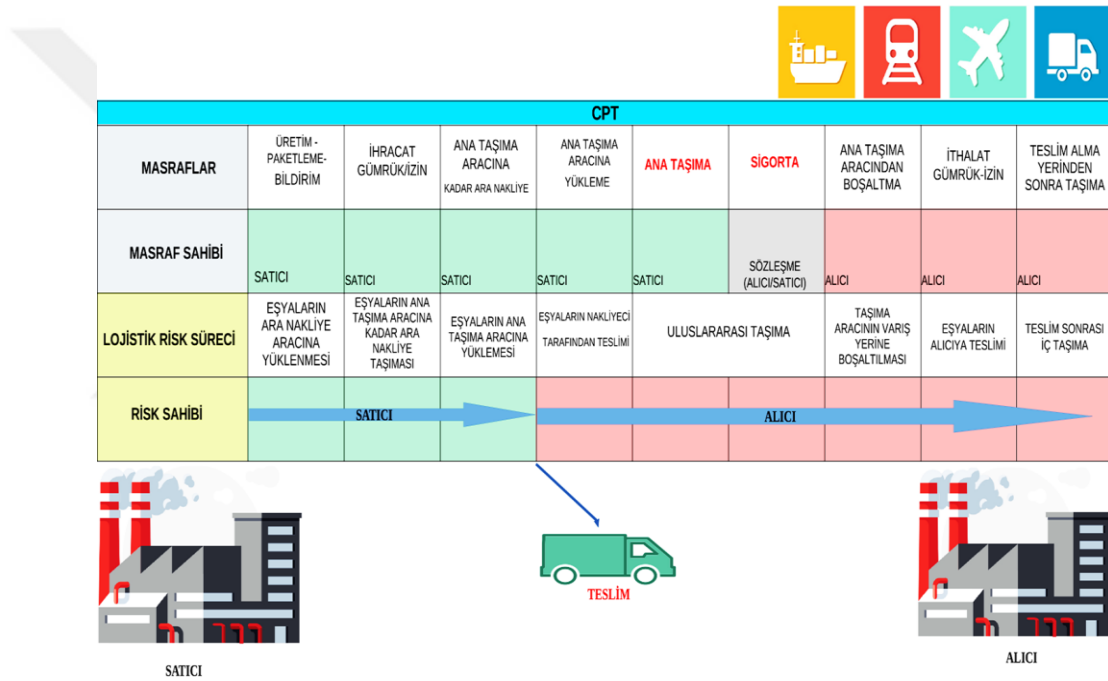
- A10. Satıcı, malı teslim ettiğini belirten ve alıcının malı teslim alabilmesi için gereken ihbarlarda bulunmakla yükümlüdür.

CPT teslim şeklinde alıcının yükümlülükleri şöyledir;

- B1. Genel Borçlar: Alıcı, satış sözleşmesi uyarınca, semeni yani satış parasını ödemelidir. Alıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.
- B2. Tesellüm: Satıcı malları taşıyıcıya teslim ettiğinde ve ihbarda bulunduğu alıcı malları teslim almalıdır. Varış noktasında ulaştığında ise, malları taşıyıcıdan almalıdır.
- B3. Hasarın Geçişi: Alıcı, satıcının malları taşıyıcıya teslim ettiği andan sonra oluşabilecek tüm ziya ve hasarı üstlenir. Eğer satıcı malları teslim eder ancak ihbarda bulunmazsa, teslim için kararlaştırılan tarihten sonra tüm ziya ve hasarı yine alıcı üstlenir.
- B4. Taşıma: Alıcı, taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir
- B5. Sigorta: Alıcı, sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir
- B6. Teslim / Taşıma Belgesi: Alıcı, sözleşmeye uygun olması kaydıyla satıcı tarafından sağlanan taşıma belgesini kabul etmelidir.
- B7. İhracat / İthalat İçin Gereken Gümrük İşlemleri: Alıcı, satıcı talep ederse, tüm masraflar ve hasarlar satıcıya ait olmak koşuluyla, ihracat ülkesinin talep ettiği güvenlik gereklilikleri ve muayene dâhil, ihracat için gerekli tüm bilgi ve belgeyi edinmesinde satıcıya yardımcı olmalıdır. Ayrıca, transit geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü işlemi tamamlamalı ve masraflarını ödemelidir.
- B8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Alıcının, kontrol, ambalajlama ve işaretleme yapma yükümlülüğü yoktur.

- B9. Masrafların Paylaşımı: Alıcı, satıcı tarafından ödenmesi gerekenler dışında, malların varış noktasına teslim edildiği aşamadan sonra oluşacak tüm taşıma, ithalat gümrükleme işlemleri, vergi ve izin masraflarını ödemekle yükümlüdür. Ayrıca satış sözleşmesi ile aksi belirlenmediği sürece, boşaltma ve transit geçişlere ait ücretler alıcı tarafından ödenmelidir.
- B10. İhbarlar: Teslimat zamanı ve varış yerinin belirlenmesinin alıcıya ait olduğu hallerde, alıcı, satıcıya malları teslim etmesine imkân tanıyacak kadar önceden ihbarda bulunmakla yükümlüdür.

Tablo 7: CPT Teslim Şekli Masraf ve Risk



CPT									
MASRAFLAR	ÜRETİM - PAKETLEME- BİLDİRİM	İHRACAT GÜMRÜK-İZİN	ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLİYE	ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEME	ANA TAŞIMA	SİGORTA	ANA TAŞIMA ARACINDAN BOŞALTMA	İTHALAT GÜMRÜK-İZİN	TESLİM ALMA YERİNDEN SONRA TAŞIMA
MASRAF SAHİBİ	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI	SÖZLEŞME (ALICI/SATICI)	ALICI	ALICI	ALICI
LOJİSTİK RISK SÜRECİ	ESYALARIN ARA NAKLİYE ARACINA YÜKLENMESİ	ESYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLİYE TAŞIMASI	ESYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEMESİ	ESYALARIN NAKLİYEÇİ TARAFINDAN TESLİMİ	ULUSLARARASI TAŞIMA		TAŞIMA ARACININ VARİŞ YERİNE BOŞALTILMASI	ESYALARIN ALICIYA TESLİMİ	TESLİM SONRASI İÇ TAŞIMA
RISK SAHİBİ	SATICI			ALICI					

3.5.1.4 CIP (carriage and insurance paid to) / taşıma ve sigorta ödenmiş olarak

CIP, Carriage and Insurance Paid To teslim şeklinin kısaltmasıdır ve genel olarak “taşıma ve sigorta ödenmiş olarak” anlamına gelmektedir. Tüm taşıma türlerinde kullanılabilir. Satış sözleşmesinde *CIP (belirlenen teslim yeri)* *INCOTERMS 2020* olarak açıkça ifade edilmesi, en doğru kullanım şekli olarak kabul edilmektedir.

CIP teslim şeklinde “taşıma ve sigorta ödenmiş” ile kastedilen, satıcının malları kendi ayarlamış olduğu taşıyıcıya taşıma bedelini ödeyerek teslim etmesidir. Satıcı malları taşıma aracına yükledikten sonra oluşacak tüm hasar alıcıya geçmektedir. Satıcı bu taşıma için, satış sözleşmesinin kendisi yapmalıdır. Malların alıcıya eksik ya da hasarlı ulaşması durumunda satıcının sorumluluğu bulunmamaktadır.

Satıcı, malların ziya ve hasar riskine karşı malların teslim noktasından varış noktasına kadar sigorta yapmakla yükümlüdür. INCOTERMS 2020 ile gelen revizyon sonucu, CIP teslim şekli ile yapılan ihracatlardaki minimum sigorta düzeyinin (miktar) (A) “All Risks” kapsamına girecek şekilde düzenlenmiş olması zorunlu hale getirilmiştir. Ancak tarafların aralarında anlaşarak daha düşük veya daha yüksek bir sigorta teminat limiti belirlemelerin önünde herhangi bir engel bulunmamaktadır.

CIP teslim şeklinde, teslim için belirlenen ilk yer ve varış için belirlenen yer önemlidir ve satış sözleşmesinde bu iki yer detaylı bir şekilde belirtilmelidir. CIP teslim şeklinde, hasar ilk teslim noktasında alıcıya geçmektedir. Taraflar hasarın geçişi için farklı bir yer kararlaştırmaları durumunda, bunu açıkça satış sözleşmesi üzerinde göstermelidirler. Varış noktası, masrafların alıcıya geçiş noktasıdır. Satıcı bu noktaya kadar oluşan tüm taşıma ve sigorta masraflarını ödemekle yükümlüdür.

Satıcı, varış noktasında boşaltma masrafı yaparsa, sözleşme ile aksi kararlaştırılmadığı sürece, bu masrafları kendisi ödemelidir. Bu masrafların alıcı tarafından tazmin edilmesini isteyemez.

CIP teslim şeklinde, malların ihracat gümrüğü satıcı tarafından yapılmaktadır. Satıcının ithalat gümrüğü ya da üçüncü ülke transit geçiş gümrüğünü yapmak ve bu işlemler esnasında oluşacak ek masrafları karşılamak gibi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır.

CIP teslim şeklinde satıcının yükümlülükleri şöyledir;

- A1. Genel Borçlar: Satıcı, satış sözleşmesi uyarınca, malları, ticari faturayı ve diğer tüm belgeleri hazırlamalıdır. Satıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.

- A2. Teslim: Satıcı, malları kararlaştırılan tarihte, belirlemiş olduğu taşıyıcıya teslim etmelidir.
- A3. Hasarın Geçişi: Malların ilk teslim yerinde, taşıyıcıya teslim edildiği ana kadar oluşan bütün ziya ve hasar satıcıya aittir.
- A4. Taşıma: Satıcı teslim için belirlenen ilk teslim yerinden, varış için kararlaştırılan noktaya kadar olan taşıma için taşıma sözleşmesi yapmalıdır. Taşımaya ilişkin tüm masraflar satıcıya aittir. Satıcı varış noktasına kadar malın güvenlik gerekliliklerini sağlamalıdır.
- A5. Sigorta. Satıcı masrafları kendisine ait olmak koşulu ile “Clauses (A) of the Institute Cargo Clauses” (Enstitü Kargo Kuralları’nın (LMA/UA) (A)) yani tüm riskler dâhil sigorta yapmalıdır. Sigorta sözleşmesi güvenilir bir sigorta şirketi tarafından yapılmalı ve gerekli hallerde alıcının sigortacıya başvurabilmesi olanağı sağlanmalıdır. Alıcı tarafından ek bir sigorta talebi söz konusu olursa, masrafları alıcıya ait olmak koşulu ile satıcı, A kapsamında ilave bir sigorta yaptırabilmektedir. Bu ilave sigorta genellikle, savaş, grev, ayaklanma gibi ek teminat halleri ile yapılmaktadır. Sigorta kapsamı, satış sözleşmesinde yer alan para cinsi üzerinden ve asgari olarak satış sözleşmesinde belirtilen mal bedelinin %10’u kadar fazlasıyla yani %110’yla temin edilmelidir. Sigorta asgari olarak teslim noktasından varış noktasına kadar olan taşımayı kapsamalıdır. Sigortanın yapılmasının akabinde, satıcı alıcıyla sigorta poliçesini paylaşmalıdır.
- A6. Teslim taşıma belgesi: Satıcı, taşıma için gerekli olan tüm belgeleri alıcıya sağlamalıdır. Ayrıca, taşıma belgesinde yükleme için kararlaştırılmış tarih bulunmalı ve sözleşmeye konu olan malları kapsamalıdır. Mallar varış noktasına ulaştığında, alıcı bu belge ile taşıyıcıdan malları talep edebilir ya da seyir halindeyken malları satması durumunda belgeyi bir başka alıcıya devredebilir.
- A7. İhracat/ ithalat için gereken gümrük işlemleri: Satıcı, ihracat ülkesinin talep ettiği, ihracat gümrüğü, ihracat izni, ihracat güvenlik işlemleri, muayene ve her türlü izni, masrafları kendine ait olmak koşuluyla yerine

getirmelidir. Ayrıca, hasar ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, transit geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü bilgiyi alıcıya sağlamalıdır.

- A8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Satıcı kalite kontrolü, ölçüm, tartım sayım gibi tüm kontrol işlemlerini yerine getirmelidir, ambalajlama ve işaretleme tamamlamalıdır. Bunlara ilişkin tüm masrafları karşılamalıdır.
- A9. Masrafların Paylaşımı: Satıcı malların varış noktasına kadar olan yükleme, taşıma, güvenlik, ihracat gümrük işlemleri, vergi ve harçlar gibi tüm masrafları ödemekle yükümlüdür. Ayrıca satış sözleşmesinde kararlaştırılması halinde, varış yerindeki boşaltma masrafları ve transit geçiş masrafları da satıcıya aittir. Satıcı teslim belgesi ve alıcıya lazım olan diğer bilgi ve belgeleri temin ederken ortaya çıkabilecek tüm masrafları da ödemelidir.
- A10. Satıcı, malı teslim ettiğini belirten ve alıcının malı teslim alabilmesi için gereken ihbarlarda bulunmakla yükümlüdür.

CIP teslim şeklinde alıcının yükümlülükleri şöyledir.

- B1. Genel Borçlar: Alıcı, satış sözleşmesi uyarınca, semeni yani satış parasını ödemelidir. Alıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.
- B2. Tesellüm: Satıcı malları ilk teslim yerinde, taşıyıcıya teslim ettiğinde, alıcı malları teslim almalıdır.
- B3. Hasarın Geçışı: Alıcı, satıcının malları taşıyıcıya teslim ettiği andan sonra oluşabilecek tüm ziya ve hasarı üstlenir. Eğer satıcı malları teslim eder ancak ihbarda bulunmazsa, teslim için kararlaştırılan tarihten sonra tüm ziya ve hasarı yine alıcı üstlenir.
- B4. Taşıma: Alıcı, taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir.

- B5. Sigorta: Alıcı, sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Ancak satıcı talep ederse, hasarı ve masrafları satıcıya ait olmak kaydıyla, sigorta yaptırabilmesi için gerekli olacak tüm bilgileri satıcıya sağlamalıdır.
- B6. Teslim / Taşıma Belgesi: Alıcı, sözleşmeye uygun olması kaydıyla satıcı tarafından sağlanan taşıma belgesini kabul etmelidir.
- B7. İhracat / İthalat İçin Gereken Gümrük İşlemleri: Alıcı, satıcı talep ederse, tüm masraflar ve hasarlar satıcıya ait olmak koşuluyla, ihracat ülkesinin talep ettiği güvenlik gereklilikleri ve muayene dâhil, ihracat için gerekli tüm bilgi ve belgeyi edinmesinde satıcıya yardımcı olmalıdır. Ayrıca, transit geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü işlemi tamamlamalı ve masraflarını ödemelidir.
- B8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Alıcının, kontrol, ambalajlama ve işaretleme yapma yükümlülüğü yoktur.
- B9. Masrafların Paylaşımı: Alıcı, satıcı tarafından ödenmesi gerekenler dışında, malların varış noktasına teslim edildiği aşamadan sonra oluşacak tüm taşıma, ithalat gümrükleme işlemleri, vergi ve izin masraflarını ödemekle yükümlüdür. Ayrıca satış sözleşmesi ile aksi belirlenmediği sürece, boşaltma ve transit geçişlere ait ücretler alıcı tarafından ödenmelidir.
- B10. İhbarlar: Teslimat zamanı ve varış yerinin belirlenmesinin alıcıya ait olduğu hallerde, alıcı, satıcıya malları teslim etmesine imkan tanıyacak kadar önceden ihbarda bulunmakla yükümlüdür.

Tablo 8: CIP Teslim Şekli Masraf ve Risk Geçişi

CIP									
MASRAFLAR	ÜRETİM - PAKETLEME- BİLDİRİM	İHRACAT GÜMRÜKİZİN	ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLİYE	ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEME	ANA TAŞIMA	SIGORTA	ANA TAŞIMA ARACINDAN BOŞALTIMA	İTHALAT GÜMRÜK-İZİN	TESLİM ALMA YERİNDEN SONRA TAŞIMA
MASRAF SAHİBİ	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI	ALICI	ALICI	ALICI
LOJİSTİK RISK SÜRECİ	EŞYALARIN ARA NAKLİYE ARACINA YÜKLENMESİ	EŞYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLİYE TAŞIMASI	EŞYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEMESİ	EŞYALARIN NAKLİYECİ TARAFINDAN TESLİMİ	ULUSLARARASI TAŞIMA		TAŞIMA ARACININ VARİŞ YERİNE BOŞALTILMASI	EŞYALARIN ALICIYA TESLİMİ	TESLİM SONRASI İÇ TAŞIMA
RISK SAHİBİ	SATICI			ALICI					

Not: CIP teslim şeklinde sigorta geniş kapsamlı yapılmak zorundadır

3.5.1.5 DAP (delivered at place) / belirlenen yerde teslim

DAP, Delivered At Place teslim şeklinin kısaltmasıdır ve genel olarak “belirlenen yerde teslim” kuralıyla ifade edilmektedir. Tüm taşıma türlerinde kullanılabilir. Satış sözleşmesinde *DAP (belirlenen teslim yeri) INCOTERMS 2020* olarak açıkça ifade edilmesi, en doğru kullanım şekli olarak kabul edilmektedir.

DAP teslim şeklinde “belirlenen teslim” ile kastedilen, satıcının malları belirlenen varış yerinde, taşıma aracından boşaltılmaya hazır şekilde ve taşıma bedelini ödeyerek teslim etmesidir. Satıcı mallar varış yerine ulaşana kadar ki tüm hasardan sorumludur, malları varış noktasında alıcının tasarrufuna bırakmasından sonra oluşacak tüm hasar ve masraflar alıcıya geçmektedir. Bu nedenle, varış için belirlenen nokta önemlidir ve en açık haliyle satış sözleşmesinde yer almalıdır. Satıcı masrafları kendine ait olmak üzere, mutlaka taşıma sözleşmesi yapmalıdır.

Satıcı, varış noktasında malları boşaltmak zorunda değildir. Ancak varış noktasında boşaltma masrafı yaparsa, sözleşme ile aksi kararlaştırılmadığı sürece, bu masrafları kendisi ödemekle yükümlüdür.

DAP teslim şeklinde malların ihracat gümrüğü satıcı tarafından yapılmalıdır. Satıcının ithalat gümrüğü ya da üçüncü ülke transit geçiş gümrüğünü yapmak ve bu işlemler esnasında oluşacak ek masrafları karşılamak gibi bir yükümlülüğü

bulunmamaktadır. İthalat gümrüğünü yapmak ve bu işlemler esnasında oluşacak masrafları karşılamak alıcının yükümlülüğündedir. Alıcı herhangi bir nedenden ötürü ithalat gümrüğünü yapamaz ve mal varma ülkesinde ki bir liman yahut gümrükte tutulursa meydana gelebilecek bir hasar ya da ziya durumunda, teslim henüz gerçekleşmemiş dahi olsa alıcı sorumlu olacaktır.

DAP teslim şeklinde satıcının yükümlülükleri şöyledir;

- A1. Genel Borçlar: Satıcı, satış sözleşmesi uyarınca, malları, ticari faturayı ve diğer tüm belgeleri hazırlamalıdır. Satıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.
- A2. Teslim: Satıcı, malları kararlaştırılan tarihte ve belirlenen varış yerinde, taşıma aracında boşaltılmaya hazır şekilde alıcının tasarrufuna bıraktığında teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olmaktadır.
- A3. Hasarın Geçişi: Malların varış yerine teslim edildiği ana kadar oluşan bütün ziya ve hasar satıcıya aittir.
- A4. Taşıma: Satıcı, malların belirlenen varış noktasına kadar olan taşıma için taşıma sözleşmesi yapar. Taşımaya ilişkin tüm masraflar satıcıya aittir. Satıcı varış noktasına kadar malın güvenlik gerekliliklerini sağlamalıdır.
- A5. Sigorta: Satıcı, sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir.
- A6. Teslim taşıma belgesi: Satıcı, taşıma için gerekli olan tüm belgeleri alıcıya sağlamalıdır.
- A7. İhracat/ ithalat için gereken gümrük işlemleri: Satıcı, ihracat ülkesinin talep ettiği, ihracat gümrüğü, ihracat izni, ihracat güvenlik işlemleri, muayene ve her türlü izni, masrafları kendine ait olmak koşuluyla yerine getirmelidir. Ayrıca, hasar ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, transit geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü bilgiyi alıcıya sağlamalıdır.
- A8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Satıcı, malları teslim etmeden önce kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım gibi işlemleri yerine getirmek,

malları ambalajlamak ve işaretlemekle yükümlüdür. Bu işlemler ait tüm masraflar satıcı tarafından karşılanmalıdır.

- A9. Masrafların Paylaşımı: Satıcı malların varış noktasına kadar olan yükleme, taşıma, güvenlik, ihracat gümrük işlemleri, vergi ve harçlar gibi tüm masrafları ödemekle yükümlüdür. Ayrıca satış sözleşmesinde kararlaştırılması halinde, varış yerindeki boşaltma masrafları ve transit geçiş masrafları da satıcıya aittir. Satıcı teslim belgesi ve alıcıya lazım olan diğer bilgi ve belgeleri temin ederken ortaya çıkabilecek tüm masrafları da ödemelidir.

- A10. Satıcı, alıcının malı teslim alabilmesi için gereken ihbarlarda bulunmakla yükümlüdür.


DAP teslim şeklinde alıcının yükümlülükleri şöyledir:


- B1. Genel Borçlar: Alıcı, satış sözleşmesi uyarınca, semeni yani satış parasını ödemelidir. Alıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.
- B2. Tesellüm: Satıcı malları varış noktasına teslim ettiğinde, alıcı malları teslim almalıdır.
- B3. Hasarın Geçişi: Malların taşıyıcının aracında, boşaltılmaya hazır şekilde varış noktasında hazır bulunduğu andan sonra oluşabilecek tüm ziya ve hasarı alıcı üstlenir. Eğer satıcı malları teslim eder ancak ihbarda bulunmazsa, teslim için kararlaştırılan tarihten sonra tüm ziya ve hasarı yine alıcı üstlenmektedir.
- B4. Taşıma: Alıcı, taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir.
- B5. Sigorta: Alıcı, sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Ancak satıcı talep ederse, hasarı ve masrafları satıcıya ait olmak kaydıyla, sigorta yaptırabilmesi için gerekli olacak tüm bilgileri satıcıya sağlamalıdır.
- B6. Teslim / Taşıma Belgesi: Alıcı, sözleşmeye uygun olması kaydıyla satıcı tarafından sağlanan taşıma belgesini kabul etmelidir.

- B7. İhracat / İthalat İçin Gereken Gümrük İşlemleri: Alıcı, satıcı talep ederse, tüm masraflar ve hasarlar satıcıya ait olmak koşuluyla, ihracat ülkesinin talep ettiği güvenlik gereklilikleri ve muayene dâhil, ihracat için gerekli tüm bilgi ve belgeyi edinmesinde satıcıya yardımcı olmalıdır. Ayrıca, transit geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü işlemi tamamlamalı ve masraflarını ödemelidir.
- B8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Alıcının, kontrol, ambalajlama ve işaretleme yapma yükümlülüğü yoktur.
- B9. Masrafların Paylaşımı: Alıcı, satıcı tarafından ödenmesi gerekenler dışında, malların varış noktasına teslim edildiği aşamadan sonra oluşacak tüm taşıma, ithalat gümrükleme işlemleri, vergi ve izin masraflarını ödemekle yükümlüdür. Ayrıca satış sözleşmesi ile aksi belirlenmediği sürece, boşaltma ve transit geçişlere ait ücretler alıcı tarafından ödenmelidir.
- B10. İhbarlar: Teslimat zamanı ve varış yerinin belirlenmesinin alıcıya ait olduğu hallerde, alıcı, satıcıya malları teslim etmesine imkân tanıyacak kadar önceden ihbarda bulunmakla yükümlüdür.


Tablo 9: DAP Teslim Şekli Masraf ve Risk Geçişi

DAP									
MASRAFLAR	ÜRETİM - PAKETLEME-BİLDİRİM	İHRACAT GÜMRÜK/İZİN	ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLİYE	ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEME	ANA TAŞIMA	SIGORTA	ANA TAŞIMA ARACINDAN BOŞALTIMA	İTHALAT GÜMRÜK/İZİN	TESLİM ALMA YERİNDEN SONRA TAŞIMA
MASRAF SAHİBİ	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI	SÖZLEŞME (ALICI/SATICI)	ALICI	ALICI	ALICI
LOJİSTİK RİSK SÜRECİ	EŞYALARIN ARA NAKLİYE ARACINA YÜKLENMESİ	EŞYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLİYE TAŞIMASI	EŞYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEMESİ	EŞYALARIN NAKLİYECİ TARAFINDAN TESLİMİ	ULUSLARARASI TAŞIMA	EŞYANIN BELİRLENEN VARİŞ YERİNDE ALICIYA TESLİMİ	TAŞIMA ARACININ VARİŞ YERİNE BOŞALTIMASI	TESLİM SONRASI İÇ TAŞIMA	
RİSK SAHİBİ	SATICI					ALICI			






SATICI



TESLİM



ALICI

3.5.1.6 DPU (delivered at place unloaded) / boşaltma noktasında teslim

DPU, Delivered At Place Unloaded teslim şeklinin kısaltmasıdır ve genel olarak “boşaltma noktasında teslim” kuralıyla ifade edilmektedir. Tüm taşıma türlerinde kullanılabilir. Satış sözleşmesinde *DPU (belirlenen teslim yeri) INCOTERMS 2020* olarak açıkça ifade edilmesi, en doğru kullanım şekli olarak kabul edilmektedir.

DPU teslim şeklinde “boşaltma noktasında teslim” ile kastedilen, satıcı malları belirlenen varış noktasında, taşıma aracından boşaltılmış olarak, alıcının tasarrufuna bırakarak teslim koşulu yerine getirmiş olmaktadır. DPU, araçtan boşaltarak teslim etmeyi zorunlu kılan tek teslim şeklidir. Satıcı mallar varış yerine boşaltılana kadar ki tüm masraf ve hasardan sorumludur. Boşaltma işleminden sonra hasar ve masraflar alıcıya geçmektedir. Bu nedenle, varış için belirlenen nokta önemlidir ve en açık haliyle satış sözleşmesinde yer almalıdır. Satıcı taşıyıcı firmayı ayarlamalıdır ve masrafları kendine ait olmak üzere, mutlaka taşıma sözleşmesi yapmalıdır. Yapmaması durumunda yükümlülük ihlali yapmış olmakta ve oluşabilecek bir zararda sorumlu durumuna gelmektedir.

DPU teslim şeklinde malların ihracat gümrüğü satıcı tarafından yapılmalıdır. Ancak satıcının ithalat gümrüğü ya da teslimden sonraki üçüncü ülke transit geçiş gümrüğünü yapmak ve bu işlemler esnasında oluşacak ek masrafları karşılamak gibi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır. İthalat gümrüğünü yapmak ve bu işlemler esnasında oluşacak masrafları karşılamak alıcının yükümlülüğündedir. Alıcı herhangi bir nedenden ötürü ithalat gümrüğünü yapamaz ve mal varma ülkesinde ki bir liman yahut gümrükte tutulursa meydana gelebilecek bir hasar ya da ziya durumunda, teslim henüz gerçekleşmemiş dahi olsa alıcı sorumlu olacaktır.

DPU teslim şeklinde satıcının yükümlülükleri şöyledir;

- A1. Genel Borçlar: Satıcı, satış sözleşmesi uyarınca, malları, ticari faturayı ve diğer tüm belgeleri hazırlamalıdır. Satıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.

- A2. Teslim: Satıcı, malları kararlaştırılan tarihte ve belirlenen varış yerinde, taşıma aracından boşaltılmış şekilde alıcının tasarrufuna bıraktığında teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olmaktadır.
- A3. Hasarın Geçişi: Malların aracından boşaltılmış şekilde alıcının tasarrufuna bırakıldığı ana kadar bütün ziya ve hasar satıcıya aittir.
- A4. Taşıma: Satıcı malların belirlenen varış noktasına kadar olan taşıma için, taşıma sözleşmesi yapmalıdır. Taşımaya ilişkin tüm masraflar satıcıya aittir. Satıcı varış noktasına kadar malın güvenlik gerekliliklerini sağlamalıdır.
- A5. Sigorta: Satıcı, sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir.
- A6. Teslim taşıma belgesi: Satıcı, taşıma için gerekli olan tüm belgeleri alıcıya sağlamalıdır.
- A7. İhracat/ ithalat için gereken gümrük işlemleri: Satıcı, ihracat ülkesinin talep ettiği, ihracat gümrüğü, ihracat izni, ihracat güvenlik işlemleri, muayene ve her türlü izni, masrafları kendine ait olmak koşuluyla yerine getirmelidir. Ayrıca, hasar ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, transit geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü bilgiyi alıcıya sağlamalıdır.
- A8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Satıcı, malları teslim etmeden önce kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım gibi işlemleri yerine getirmek, malları ambalajlamak ve işaretlemekle yükümlüdür. Bu işlemler ait tüm masraflar satıcı tarafından karşılanmalıdır.
- A9. Masrafların Paylaşımı: Satıcı malların varış noktasına kadar olan yükleme, taşıma, güvenlik, ihracat gümrük işlemleri, transit gümrük işlemleri, vergiler ve harçlar gibi tüm masrafları ve varış noktasındaki boşaltma masraflarını ödemekle yükümlüdür. Satıcı teslim belgesi ve alıcıya lazım olan diğer bilgi ve belgeleri temin ederken ortaya çıkabilecek tüm masrafları da ödemelidir.
- A10. Satıcı, malı teslim ettiğini belirten ve alıcının malı teslim alabilmesi için gereken ihbarlarda bulunmakla yükümlüdür.

DPU teslim şeklinde alıcının yükümlülükleri şöyledir;

- B1. Genel Borçlar: Alıcı, satış sözleşmesi uyarınca, semeni yani satış parasını ödemelidir. Alıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.
- B2. Tesellüm: Satıcı malları varış noktasında boşaltılmış olarak alıcının tasarrufuna bıraktığında ve ihbarda bulunduğu alıcı malları teslim almalıdır.
- B3. Hasarın Geçişi: Alıcı, satıcının malları, taşıma aracından boşaltılmış olarak teslim ettiği andan sonra oluşabilecek tüm ziya ve hasarı üstlenir. Eğer alıcı ithalat gümrük işlemlerine yönelik yükümlülüklerini yerine getirmezse veya malları teslim aldığına dair ihbarda bulunmazsa, teslim için kararlaştırılan tarihten sonra tüm ziya ve hasarı alıcı üstlenir.
- B4. Taşıma: Alıcı, taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir.
- B5. Sigorta: Alıcı, sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Ancak satıcı, sigorta yapılmasını talep ederse, satıcıya gerekli olan tüm belge ve bilgileri sağlamalıdır.
- B6. Teslim / Taşıma Belgesi: Alıcı, sözleşmeye uygun olması kaydıyla satıcı tarafından sağlanan taşıma belgesini kabul etmelidir.
- B7. İhracat / İthalat İçin Gereken Gümrük İşlemleri: Alıcı, satıcı talep ederse, tüm masraflar ve hasarlar satıcıya ait olmak koşuluyla, ihracat ülkesinin talep ettiği güvenlik gereklilikleri ve muayene dahil, ihracat için gerekli tüm bilgi ve belgeyi edinmesinde satıcıya yardımcı olmalıdır. Ayrıca, transit geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü işlemi tamamlamalı ve masraflarını ödemelidir.
- B8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Alıcının, kontrol, ambalajlama ve işaretleme yapma yükümlülüğü yoktur.
- B9. Masrafların Paylaşımı: Alıcı, satıcı tarafından malların varış noktasına teslim edildiği aşamadan sonra oluşacak tüm taşıma, ithalat gümrükleme işlemleri, vergi ve izin masraflarını ödemekle yükümlüdür.

- B10. İhbarlar: Teslimat zamanı ve varış yerinin belirlenmesinin alıcıya ait olduğu hallerde, alıcı, satıcıya malları teslim etmesine imkan tanıyacak kadar önceden ihbarda bulunmakla yükümlüdür.

Tablo 10: DPU Teslim Şeklinde Masraf ve Risk Geçişi

DPU									
MASRAFLAR	ÜRETİM - PAKETLEME - BİLDİRİM	İHRACAT GÜMRÜK/İZİN	ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLİYE	ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEME	ANA TAŞIMA	SIGORTA	ANA TAŞIMA ARACINDAN BOŞALTIMA	İTHALAT GÜMRÜK-İZİN	TESLİM ALMA YERİNDEN SONRA TAŞIMA
MASRAF SAHİBİ	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI	SÖZLEŞME (ALICI/SATICI)	ALICI	ALICI	ALICI
LOJİSTİK RİSK SÜRECİ	EŞYALARIN ARA NAKLİYE ARACINA YÜKLENMESİ	EŞYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLİYE TAŞIMASI	EŞYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEMESİ	EŞYALARIN NAKLİYEÇİ TARAFINDAN TESLİMİ	ULUSLARARASI TAŞIMA	TAŞIMA ARACININ VARİŞ YERİNE BOŞALTILMASI	EŞYANIN BELİRLENEN VARİŞ YERİNDE ALICIYA TESLİMİ	TESLİM SONRASI İÇ TAŞIMA	
RİSK SAHİBİ	SATICI						ALICI		

3.5.1.7 DDP (delivered duty paid) / gümrük vergileri ödenmiş olarak teslim

DDP, Delivered Duty Paid teslim şeklinin kısaltmasıdır ve genel olarak “Gümrük Vergileri Ödenmiş Olarak Teslim” kuralıyla ifade edilmektedir. Tüm taşıma türlerinde kullanılabilir. Satış sözleşmesinde DDP (belirlenen teslim yeri) INCOTERMS 2020 olarak açıkça ifade edilmesi, en doğru kullanım şekli olarak kabul edilmektedir.

DDP teslim şeklinde “Gümrük Vergileri Ödenmiş Olarak Teslim” ile kastedilen, satıcının malları belirlenen varış noktasında, ithalat gümrüğü bitmiş olarak ve taşıma aracının üzerinde boşaltmaya hazır bir şekilde alıcının tasarrufuna bırakmasıdır. Bu aşamada, satıcı teslim koşulu yerine gelmiş olmakta ve hasar alıcıya geçmektedir. Satıcı mallar varış yerine boşaltılana kadar ki tüm hasardan sorumludur.

DDP teslim şekli, ithalat gümrüğünün satıcı tarafından yapılması, vergi ve harçlarının da yine satıcı tarafından ödenmesi ve teslimin varış yerinde gerçekleşmesinden dolayı, 11 INCOTERMS terimi içerisinde satıcıya en fazla sorumluluk yükleyen teslim şeklidir.

DDP teslim şeklinde, mallara ilişkin ziya ve hasar varış noktasında alıcıya geçmektedir. Bu sebeple, satış sözleşmesinde varış yeri mutlaka en açık hali ile düzenlenmelidir. Mallar varış noktasına ulaşıncaya kadar, satıcı, ihracat ve ithalat gümrüklerinin tüm gerekliliklerini yerine getirmeli ve tüm masraflarını ödemelidir. Mallar varış noktasına ulaştıktan sonra çıkabilecek tüm masraflar alıcıya aittir. Satıcı mutlaka satış sözleşmesi yapmalıdır. Aksi durumda, DDP kuralının yükümlülüğünü yerine getirmemiş olur ve oluşabilecek bir zararda sorumlu durumuna gelmektedir.

DDP teslim şeklinde satıcının yükümlülükleri şöyledir;

- A1. Genel Borçlar: Satıcı, satış sözleşmesi uyarınca, malları, ticari faturayı ve diğer tüm belgeleri hazırlamalıdır. Satıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.
- A2. Teslim: Satıcı, malları kararlaştırılan tarihte, belirlenen varış yerinde, mallar aracın üzerinde boşaltmaya hazır halde alıcının tasarrufuna bırakarak teslim yükümlülüğünü yerine getirmektedir.
- A3. Hasarın Geçişi: Malların varış noktasında, aracın üzerinde boşaltılmaya hazır hale gelmesi anına kadar oluşan bütün ziya ve hasar satıcıya aittir.
- A4. Taşıma: Satıcı malların belirlenen varış yerine kadar olan taşımayı ayarlamalıdır ve taşıma sözleşmesi yapmalıdır. Taşımaya ilişkin tüm masraflar satıcıya aittir. Satıcı varış noktasına kadar malın güvenlik gerekliliklerini sağlamalıdır.
- A5. Sigorta: Satıcı sigorta yapmakla yükümlü değildir.
- A6. Teslim taşıma belgesi: Satıcı, taşıma için gerekli olan tüm belgeleri masrafları kendisine ait olmak kaydıyla alıcıya sağlamalıdır.
- A7. İhracat / İthalat İçin Gereken Gümrük İşlemleri: Satıcı, tüm hasar ve masraflar kendisine ait olmak üzere, ihracat, transit geçiş ve ithalat izinlerini sağlamalı, ihracat ve ithalat gümrüklerini yapmalı, ülkelerin talep ettiği her türlü güvenlik işlemleri ve muayeneyi yerine getirmelidir.
- A8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Satıcı, malları teslim etmeden önce kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım gibi işlemleri yerine getirmek, malları

ambalajlamak ve işaretlemekle yükümlüdür. Bu işlemler ait tüm masraflar satıcı tarafından karşılanmalıdır.

- A9. Masrafların Paylaşımı: Satıcı malların varış noktasına kadar olan yükleme, taşıma, güvenlik, ihracat gümrük işlemleri, ithalat gümrük işlemleri, vergi ve harçlar gibi tüm masrafları ödemekle yükümlüdür. Teslim / taşıma belgesi sağlanmasına ilişkin masraflar ve tarafların anlaşması durumunda boşaltılmaya ilişkin masraflar da satıcının sorumluluğundadır.
- A10. Satıcı, malı teslim ettiğini belirten ve alıcının malı teslim alabilmesi için gereken ihbarlarda bulunmakla yükümlüdür.


DDP teslim şeklinde alıcının yükümlülükleri şöyledir;

- B1. Genel Borçlar: Alıcı, satış sözleşmesi uyarınca, semeni yani satış parasını ödemelidir. Alıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.
- B2. Tesellüm: Satıcı malları belirlenen teslim yerinde boşaltmaya hazır hale getirdiğinde ve ihbarda bulunduğunda, alıcı malları teslim almalıdır.
- B3. Hasarın Geçişi: Malların belirlenen teslim yerinde boşaltmaya hazır hale geldiği andan itibaren, tüm ziya ve hasarı alıcı üstlenmektedir. Eğer alıcı ithalat gümrük işlemlerine yönelik yükümlülüklerini yerine getirmezse veya malları teslim aldığına dair ihbarda bulunmazsa, teslim için kararlaştırılan tarihten sonra yine tüm ziya ve hasarı alıcı üstlenir.
- B4. Taşıma: Alıcı, taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir.
- B5. Sigorta: Alıcı, sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Ancak satıcı, sigorta yapılmasını talep ederse, satıcıya gerekli olan tüm belge ve bilgileri sağlamalıdır.
- B6. Teslim / Taşıma Belgesi: Alıcı, sözleşmeye uygun olması kaydıyla satıcı tarafından sağlanan taşıma belgesini kabul etmelidir.
- B7. İhracat / İthalat İçin Gereken Gümrük İşlemleri: Alıcı, satıcı tarafından talep edilmesi durumunda, tüm masraflar ve hasarlar satıcıya ait olmak koşuluyla, ihracat, transit ticaret, ithalat gümrük işlemleri, izinleri, her türlü güvenlik gereklilikleri ve muayeneler dahil, tüm bilgi ve belgeyi edinmesinde satıcıya yardımcı olmalıdır.


- B8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Alıcının, kontrol, ambalajlama ve işaretleme yapma yükümlülüğü yoktur.
- B9. Masrafların Paylaşımı: Malların varış yerinde, araç üzerinde boşaltmaya hazır halde teslim edildiği aşamadan sonra oluşacak tüm taşıma ve boşaltma masraflarını alıcı ödemekle yükümlüdür.
- B10. İhbarlar: Teslimat zamanı ve varış yerinin belirlenmesinin alıcıya ait olduğu hallerde, alıcı, satıcıya malları teslim etmesine imkan tanıyacak kadar önceden ihbarda bulunmakla yükümlüdür.

Tablo 11: DDP Teslim Şekli Masraf ve Risk Geçişi


DDP									
MASRAFLAR	ÜRETİM - PAKETLEME- BİLDİRİM	İHRACAT GÜMRÜK/İZİN	ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLIYE	ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEME	ANA TAŞIMA	SIGORTA	ANA TAŞIMA ARACINDAN BOŞALTMA	İTHALAT GÜMRÜK-İZİN	TESLİM ALMA YERİNDEN SONRA TAŞIMA
MASRAF SAHİBİ	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI	SÖZLEŞME (ALICI/SATICI)	ALICI	SATICI	ALICI
LOJİSTİK RİSK SÜRECİ	EŞYALARIN ARA NAKLIYE ARACINA YÜKLENMESİ	EŞYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLIYE TAŞIMASI	EŞYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEMESİ	EŞYALARIN NAKLİYECİ TARAFINDAN TESLİMİ	ULUSLARARASI TAŞIMA		EŞYANIN BELİRLENEN VARİŞ YERİNDE ALICIYA TESLİMİ	TAŞIMA ARACININ VARİŞ YERİNE BOŞALTILMASI	TESLİM SONRASI İÇ TAŞIMA
RİSK SAHİBİ	SATICI					ALICI			



SATICI



TESLİM



ALICI

3.5.2 Deniz ve içsu taşımacılarına özgü kurallar

Deniz ve İçsu Yolu Taşımacılığı, en eski taşımacılık türleridir. Denizyolu taşımacılığı uluslararası ticarete önemli bir role sahiptir. Tüm dünya genelinde yapılan ticaretin %80'i, ülkemizde yapılan ticaretin ise yaklaşık %90'ı denizyolu olarak gerçekleştirilmektedir.

İçsu Yolları taşımacılığı, nehirlerin bulunduğu ülkelerde kullanılmaktadır. Nehirlerin derinlikleri, akış hızları ve güzergahlarına bağlı olarak özel ekipmanlarla

yapılabilmektedir. Ülkemizdeki nehirlerin elverişli olmaması sebebi ile kullanılan bir taşıma türü olmamakla birlikte, Avrupa’da halen sıklıkla tercih edilmektedir.

INCOTERMS 2020 revizyonu, yalnızca deniz ve içsu taşımalarında kullanılabilen 4 kurala sahiptir. Bu kurallar FAS, FOB, CFR ve CIF olarak sıralanmıştır.

3.5.2.1 FAS (free alongside ship) / gemi doğrultusunda masrafsız

FAS, Free Alongside Ship teslim şeklinin kısaltmasıdır ve genel olarak “Gemi Doğrultusunda Masrafsız” kuralıyla ifade edilmektedir. Yalnızca deniz veya içsu taşımacılığında kullanılabilir. Satış sözleşmesinde FAS (belirlenen yükleme limanı) INCOTERMS 2020 olarak açıkça ifade edilmesi, en doğru kullanım şekli olarak kabul edilmektedir.

FAS teslim şeklinde “Gemi Doğrultusunda Masrafsız” ile kastedilen, satıcının malları, belirlenen yükleme limanında, alıcının tayin etmiş olduğu gemi doğrultusunda bırakarak teslim etmesidir. Bu aşamadan sonra mallara ilişkin tüm ziya ve hasar alıcıya geçmektedir.

Satış sözleşmesinde, belirlenen yükleme limanında, malların gemiye yükleneceği nokta (rıhtım / mavna) en açık hali ile düzenlenmelidir. Zira teslimin tamamlandığı bu noktaya kadar olan bütün hasar ve masraflar satıcının sorumluluğundadır. Satıcı malların ihracat gümrüğünü yapmalı ve masraflarını karşılamalıdır. Ancak satıcının ithalat veya transit geçiş gümrüğünü yapmak, bu işlemlere ilişkin harç ya da ek masrafları ödeme gibi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır.

FAS teslim şeklinde satıcının yükümlülükleri şöyledir;

- A1. Genel Borçlar: Satıcı, satış sözleşmesi uyarınca, malları, ticari faturayı ve diğer tüm belgeleri hazırlamalıdır. Satıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.

- A2. Teslim: Satıcı, malları kararlaştırılan tarihte, belirlenen limanda alıcının tayin ettiği geminin doğrultusuna bıraktığında teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olmaktadır.
- A3. Hasarın Geçişi: Malların gemi doğrultusunda teslim edildiği ana kadar olan bütün ziya ve hasar satıcıya aittir.
- A4. Taşıma: Satıcının taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Ancak satıcı, hasar ve masrafları alıcıya ait olmak kaydıyla, alıcının ihtiyaç duyduğu her türlü bilgi, belge ve güvenlik gerekliliklerini sağlamalıdır.
- A5. Sigorta: Satıcı, sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Ancak alıcı sigorta yaptırmak isterse, hasar ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, sigorta yapılması için gerekli tüm bilgileri alıcıya sunmalıdır.
- A6. Teslim taşıma belgesi: Satıcı, malların teslim edildiğini gösterir teslim belgesini, masrafları kendisine ait olmak kaydıyla alıcıya sağlamalıdır.
- A7. İhracat/ ithalat için gereken gümrük işlemleri: Satıcı, ihracat ülkesinin talep ettiği, ihracat gümrüğü, ihracat izni, ihracat güvenlik işlemleri, muayene ve her türlü izni, masrafları kendine ait olmak koşuluyla yerine getirmelidir. Ayrıca, hasar ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, transit geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü bilgiyi alıcıya sağlamalıdır.
- A8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Satıcı, malları teslim etmeden önce kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım gibi işlemleri yerine getirmek, malları ambalajlamak ve işaretlemeyle yükümlüdür. Bu işlemler ait tüm masraflar satıcı tarafından karşılanmalıdır.
- A9. Masrafların Paylaşımı: Satıcı malların gemi doğrultusunda teslim edildiği ana kadar olan masrafları, teslim belgesine ilişkin masrafları, ihracat gümrük işlemlerinden doğan masraflar, vergi ve harçlar gibi tüm masrafları ödemekle mükelleftir.
- A10. Satıcı, alıcıya malı teslim ettiğini belirten ihbarlarda bulunmakla yükümlüdür. Ayrıca, geminin malları teslim almaması gibi olumsuz bir durumla karşılaşıldığında vakit kaybetmeden alıcıya ihbarda bulunmakla yükümlüdür.


FAS teslim şeklinde alıcının yükümlülükleri şöyledir;

- B1. Genel Borçlar: Alıcı, satış sözleşmesi uyarınca, semeni yani satış parasını ödemelidir. Alıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.
- B2. Tesellüm: Satıcı malları gemi hizasında taşıyıcıya teslim ettiğinde ve ihbarda bulunduğu anda, alıcı malları teslim almalıdır.
- B3. Hasarın Geçişi: Alıcı, satıcının malları taşıyıcıya teslim ettiği andan sonra oluşabilecek tüm ziya ve hasarı üstlenir. Eğer satıcı malları teslim eder ancak ihbarda bulunmazsa ya da alıcının tayin ettiği gemi ihbar zamanından önce yük kabulünü durdurursa, tüm hasar ve ziya alıcı tarafından üstlenilmelidir.
- B4. Taşıma: Alıcı, masrafları kendine ait olmak üzere taşıma sözleşmesi yapmalıdır.
- B5. Sigorta: Alıcının sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir.
- B6. Teslim / Taşıma Belgesi: Alıcı, sözleşmeye uygun olması kaydıyla satıcı tarafından sağlanan teslim kanıtını kabul etmelidir.
- B7. İhracat / İthalat İçin Gereken Gümrük İşlemleri: Alıcı, satıcı talep ederse, tüm masraflar ve hasarlar satıcıya ait olmak koşuluyla, ihracat ülkesinin talep ettiği güvenlik gereklilikleri ve muayene dahil, ihracat için gerekli tüm bilgi ve belgeyi edinmesinde satıcıya yardımcı olmalıdır. Ayrıca, transit geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü işlemi tamamlamalı ve masraflarını ödemelidir.
- B8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Alıcının, kontrol, ambalajlama ve işaretleme yapma yükümlülüğü yoktur.
- B9. Masrafların Paylaşımı: Alıcı, satıcı tarafından ödenmesi gerekenler dışında, malların belirlenen limanda gemi hizasına teslim edildiği aşamadan sonra oluşacak tüm taşıma, ithalat gümrükleme işlemleri, izin masraflarını ve vergilerini ödemekle yükümlüdür. Ayrıca, satıcının yardım talep ettiği konularda bilgi ve belge sağlama aşamasında oluşacak masrafları, satış sözleşmesi ile aksi belirlenmediği sürece, boşaltma ve transit geçişlere ait masrafları, bu işlemlerden doğan vergi ve harçları, geç ihbarda bulunduğu

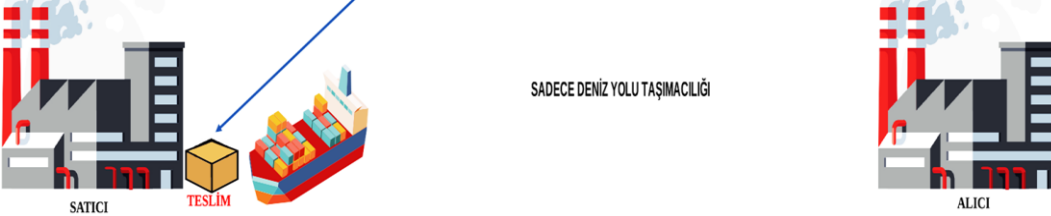
hallerden doğan masraflar ve geinin malı almaması sonucu doğan masraflar alıcı tarafından ödenmelidir.

- B10. İhbarlar: Alıcı, satıcıya, güvenlik gerekliliklerini sağlamasına ve malları teslim etmesine imkan sağlayacak şekilde önceden ihbarda bulunmalı ve beraberinde teslim limanını ve gemi adını yeteri kadar önceden bildirmelidir.

Tablo 12: FAS Teslim Şekli Masraf ve Risk Geçişi



FAS									
MASRAFLAR	ÜRETİM - PAKETLEME-BİLDİRİM	İHRACAT GÜMRÜK/İZİN	ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLIYE	ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEME	ANA TAŞIMA	SİGORTA	ANA TAŞIMA ARACINDAN BOŞALTMA	İTHALAT GÜMRÜK-İZİN	TESLİM ALMA YERİNDEN SONRA TAŞIMA
MASRAF SAHİBİ	SATICI	SATICI	SATICI	ALICI	ALICI	SÖZLEŞME (ALICI/SATICI)	ALICI	ALICI	ALICI
LOJİSTİK RISK SÜRECİ	EŞYALARIN ARA NAKLIYE ARACINA YÜKLENMESİ	EŞYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLIYE TAŞIMASI	EŞYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLENMEK ÜZERE LİMANA TESLİMİ	EŞYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEMESİ	EŞYALARIN GEMİYE TESLİM EDİLMESİ	ULUSLARARASI TAŞIMA	TAŞIMA ARACININ VARİŞ YERİNE BOŞALTILMASI	EŞYALARIN ALICIYA TESLİMİ	TESLİM SONRASI İÇ TAŞIMA
RİSK SAHİBİ	SATICI		ALICI						



SADECE DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI

3.5.2.2 FOB (free on board) / gemide masrafsız

FOB, Free On Board teslim şeklinin kısaltmasıdır ve genel olarak “Gemide Masrafsız” kuralıyla ifade edilmektedir. Yalnızca deniz veya içsu taşımacılığında kullanılabilir. Satış sözleşmesinde FOB (belirlenen yükleme limanı) INCOTERMS 2020 olarak açıkça ifade edilmesi, en doğru kullanım şekli olarak kabul edilmektedir.

FOB teslim şeklinde “Gemide Masrafsız” ile kastedilen, satıcının malları, belirlenen yükleme limanında, alıcının tayin etmiş olduğu gemiye bırakarak teslim

etmesidir. Bu aşamadan sonra mallara ilişkin tüm ziya, hasar ve masraflar alıcıya geçmektedir.

Satıcı malların ihracat gümrüğünü yapmalı ve masraflarını karşılamalıdır. Ancak satıcının ithalat gümrüğünü yapmak ve bunun sonucunda oluşacak vergi, harç ya da ek masrafları ödeme gibi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır.

FOB teslim şeklinde satıcının yükümlülükleri şöyledir;

- A1. Genel Borçlar: Satıcı, satış sözleşmesi uyarınca, malları, ticari faturayı ve diğer tüm belgeleri hazırlamalıdır. Satıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.
- A2. Teslim: Satıcı, malları kararlaştırılan tarihte, belirlenen limanda, alıcının tayin ettiği gemiye bıraktığında, teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olmaktadır.
- A3. Hasarın Geçişi: Malların gemiye bırakıldığı ana kadar oluşan bütün ziya ve hasar satıcıya aittir.
- A4. Taşıma: Satıcı, taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Ancak satıcı, hasar ve masrafları alıcıya ait olmak kaydıyla, alıcının ihtiyaç duyduğu her türlü bilgi, belge ve güvenlik gerekliliklerini sağlamalıdır.
- A5. Sigorta: Satıcı, sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Ancak alıcı sigorta yaptırmak isterse, hasar ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, sigorta yapılması için gerekli tüm bilgileri alıcıya sunmalıdır.
- A6. Teslim taşıma belgesi: Satıcı, masrafları kendisine ait olmak kaydıyla malların teslim edildiğini gösterir teslim kanıtını, alıcıya sağlamalıdır.
- A7. İhracat/ ithalat için gereken gümrük işlemleri: Satıcı, ihracat ülkesinin talep ettiği, ihracat gümrüğü, ihracat izni, ihracat güvenlik işlemleri, muayene ve her türlü izni, masrafları kendine ait olmak koşuluyla yerine getirmelidir. Ayrıca, hasar ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, transit geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü bilgiyi alıcıya sağlamalıdır.

- A8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Satıcı, malları teslim etmeden önce kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım gibi işlemleri yerine getirmek, malları ambalajlamak ve işaretlemeyle yükümlüdür. Bu işlemler ait tüm masraflar satıcı tarafından karşılanmalıdır.
- A9. Masrafların Paylaşımı: Satıcı malların gemiye bırakıldığı ana kadar olan masrafları, teslim kanıtına ilişkin masrafları, ihracat gümrük işlemlerini ve buna ilişkin vergi ve harçlar gibi tüm masrafları ödemekle yükümlüdür.
- A10. Satıcı, alıcıya malı teslim ettiğini belirten ihbarlarda bulunmakla yükümlüdür. Ayrıca, geminin malları teslim almaması gibi olumsuz bir durumla karşılaşıldığında vakit kaybetmeden alıcıya ihbarda bulunmakla yükümlüdür.

FOB teslim şeklinde alıcının yükümlülükleri şöyledir;

- B1. Genel Borçlar: Alıcı, satış sözleşmesi uyarınca, semeni yani satış parasını ödemelidir. Alıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.
- B2. Tesellüm: Satıcı malları belirlenen limanda gemiye bıraktığında ve ihbarda bulunduğu anda, alıcı malları teslim almalıdır.
- B3. Hasarın Geçişi: Alıcı, satıcının malları gemiye bıraktığı andan sonra oluşabilecek tüm ziya ve hasarı üstlenir. Eğer alıcı, satıcıya yeteri kadar önceden ihbarda bulunmazsa yahut alıcının tayin ettiği gemi ihbar zamanından önce yük almayı durdurursa tüm hasar ve ziya alıcı tarafından üstlenilmelidir.
- B4. Taşıma: Alıcı masrafları kendine ait olmak üzere taşıma sözleşmesi yapmalıdır.
- B5. Sigorta: Alıcı sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir.
- B6. Teslim / Taşıma Belgesi: Alıcı, sözleşmeye uygun olması kaydıyla satıcı tarafından sağlanan teslim kanıtını kabul etmelidir.
- B7. İhracat / İthalat İçin Gereken Gümrük İşlemleri: Alıcı, satıcı talep ederse, tüm masraflar ve hasarlar satıcıya ait olmak koşuluyla, ihracat ülkesinin talep ettiği güvenlik gereklilikleri ve muayene dahil, ihracat için gerekli tüm bilgi ve belgeyi edinmesinde satıcıya yardımcı olmalıdır. Ayrıca, transit

geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü işlemi tamamlamalı ve masraflarını ödemelidir.

- B8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Alıcının, kontrol, ambalajlama ve işaretleme yapma yükümlülüğü yoktur.
- B9. Masrafların Paylaşımı: Alıcı, satıcı tarafından ödenmesi gerekenler dışında, malların belirlenen limanda gemiye bırakılarak teslim edildiği aşamadan sonra oluşacak tüm taşıma, ithalat gümrükleme işlemleri, izin masraflarını ve vergilerini ödemekle yükümlüdür. Ayrıca, satıcının yardım talep ettiği konularda bilgi ve belge sağlama aşamasında oluşacak masrafları, satış sözleşmesi ile aksi belirlenmediği sürece, boşaltma ve transit geçişlere ait masrafları, bu işlemlerden doğan vergi ve harçları, geç ihbarda bulunduğu hallerden doğan masraflar ve geminin malı almaması sonucu doğan masraflar alıcı ödemelidir.
- B10. İhbarlar: Alıcı, satıcıya, güvenlik gerekliliklerini sağlamasına ve malları teslim etmesine imkan sağlayacak şekilde önceden ihbarda bulunmalı ve beraberinde teslim limanını ve gemi adını yeteri kadar önceden bildirmelidir.

Tablo 13: FOB Teslim Şekli Masraf ve Risk Geçiş

FOB									
MASRAFLAR	ÜRETİM - PAKETLEME-BİLDİRİM	İHRACAT GÜMRÜKÜZİN	ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLIYE	ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEME	ANA TAŞIMA	SİGORTA	ANA TAŞIMA ARACINDAN BOŞALTMA	İTHALAT GÜMRÜK-İZİN	TESLİM ALMA YERİNDEN SONRA TAŞIMA
MASRAF SAHİBİ	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI	ALICI	SÖZLEŞME (ALICI/SATICI)	ALICI	ALICI	ALICI
LOJİSTİK RİSK SÜRECİ	ESYALARIN ARA NAKLIYE ARACINA YÜKLENMESİ	ESYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLIYE TAŞIMASI	ESYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLENMEK ÜZERE LİMANA TESLİMİ	ESYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEMESİ	ESYALARIN GEMİYE TESLİM EDİLMESİ	ULUSLARARASI TAŞIMA	TAŞIMA ARACININ VARİŞ YERİNE BOŞALTILMASI	ESYALARIN ALICIYA TESLİMİ	TESLİM SONRASI İÇ TAŞIMA
RİSK SAHİBİ	SATICI				ALICI				

3.5.2.3 CFR (cost and freight) / masraflar ve navlun

CFR, Cost and Freight teslim şeklinin kısaltmasıdır ve genel olarak “Masraflar ve navlun” kuralıyla ifade edilmektedir. Navlun, deniz yolu ile yapılan ticari taşımadaki taşıma bedelidir. Günümüzde her taşıma türü için kullanımı bulunsa da doğru olanı yalnızca deniz ve içsu ticareti için kullanılmalıdır.⁷³ Satış sözleşmesinde CFR (belirlenen varış limanı) INCOTERMS 2020 olarak açıkça ifade edilmesi, en doğru kullanım şekli olarak kabul edilmektedir.

CFR teslim şeklinde “Masraflar ve Navlun” ile kastedilen, satıcının malları, gemide bırakarak teslim etmesidir. Bu aşamada satıcı teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olmaktadır ve mallara ilişkin tüm ziya ve hasar alıcıya geçmektedir. Satıcı malların varış noktasına ziyasız ya da hasarsız ulaşım ulaşılmamasından sorumlu değildir. Bu teslim şeklinde satıcın sigorta yapma zorunluluğu yoktur, fakat alıcının sigorta yaptırması önerilmektedir.

CFR teslim şeklinde malların gemide teslim edildiği yükleme limanı ve varış limanı hasarın geçişi açısından önemlidir. Varış limanı sözleşmede kesin belirtilirken, yükleme limanı belirtilmek durumunda değildir. Mallar yükleme limanında gemiye yüklendiğinde hasar satıcıdan alıcıya geçmektedir. Satıcı malların varış limanına kadar olan taşınması için taşıma sözleşmesi yapmalıdır. Malların varış limanına kadar taşınması esnasında oluşan tüm masraflardan satıcı sorumludur.

Satıcı malların ihracat gümrüğünü yapmalı ve masraflarını karşılamalıdır. Ancak satıcının ithalat gümrüğüne ilişkin harç ya da ek masrafları ödeme gibi bir yükümlülüğü yoktur.

Satıcının boşaltma yükümlülüğü yoktur, fakat boşaltma işlemi yapması durumunda oluşan masrafları alıcıdan tazmin edemez.

⁷³ Atıcı. B. (2019) Türkiye’de Deniz Taşımacılığı ve Ödemeler Dengesi Açısından Navlunun Değerlendirilmesi). Aydın Adnan Menderes Üniversitesi. Yüksek Lisans Tezi.

CFR teslim şeklinde satıcının yükümlülükleri şöyledir;

- A1. Genel Borçlar: Satıcı, satış sözleşmesi uyarınca, malları, ticari faturayı ve diğer tüm belgeleri hazırlamalıdır. Satıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.
- A2. Teslim: Satıcı, malları kararlaştırılan tarihte, belirlenen limanda, alıcının tayin ettiği gemiye bıraktığında, teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olmaktadır.
- A3. Hasarın Geçişi: Malların gemiye bırakıldığı ana kadar oluşan bütün ziya ve hasar satıcıya aittir.
- A4. Taşıma: Satıcı, yükleme limanından, belirlenen varış limanına kadar masrafları kendine ait olmak kaydıyla taşıma sözleşmesi yapmalıdır. Taşımaya ilişkin her türlü güvenlik gerekliliklerini sağlamalı ve masrafları karşılamalıdır.
- A5. Sigorta: Satıcı, sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Ancak alıcı sigorta yaptırmak isterse, hasar ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, sigorta yapılması için gerekli tüm bilgileri alıcıya sunmalıdır.
- A6. Teslim taşıma belgesi: Satıcı, malların teslim edildiğini gösterir teslim kanıtını, masrafları kendisine ait olmak kaydıyla alıcıya sağlamalıdır. Taşıma belgesinde yükleme için kararlaştırılmış tarih bulunmalı ve sözleşmeye konu olan malları kapsamalıdır. Mallar varış noktasına ulaştığında, alıcı bu belge ile taşıyıcıdan malları talep edebilir ya da seyir halindeyken malları satmsı durumunda belgeyi bir başka alıcıya devredebilir.
- A7. İhracat/ ithalat için gereken gümrük işlemleri: Satıcı, ihracat ülkesinin talep ettiği, ihracat gümrüğü, ihracat izni, ihracat güvenlik işlemleri, muayene ve her türlü izni, masrafları kendine ait olmak koşuluyla yerine getirmelidir. Ayrıca, hasar ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, transit geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü bilgiyi alıcıya sağlamalıdır.
- A8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Satıcı, malları teslim etmeden önce kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım gibi işlemleri yerine getirmek, malları

ambalajlamak ve işaretlemekle yükümlüdür. Bu işlemler ait tüm masraflar satıcı tarafından karşılanmalıdır.

- A9. Masrafların Paylaşımı: Satıcı malların gemiye bırakıldığı ana kadar olan masrafları, güvenlik ve navlun masraflarını, taşıma sözleşmesinde belirtilmesi durumunda boşaltma ve transit geçiş masraflarını, teslim kanıtına ilişkin masrafları, ihracat gümrük işlemlerini ve buna ilişkin vergi ve harçlar gibi tüm masrafları ödemekle yükümlüdür.
- A10. Satıcı, alıcıya malı teslim alabilmesi için gerekli ihbarlarda bulunmakla yükümlüdür.

CFR teslim şeklinde alıcının yükümlülükleri:

- B1. Genel Borçlar: Alıcı, satış sözleşmesi uyarınca, semeni yani satış parasını ödemelidir. Alıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.
- B2. Tesellüm: Satıcı malları gemiye bıraktığında ve ihbarda bulunduğu alıcı malları teslim almalıdır.
- B3. Hasarın Geçişi: Satıcının malları gemiye bıraktığı andan sonra oluşabilecek tüm ziya ve hasarı alıcı üstlenir. Eğer alıcı, satıcıya yeteri kadar önceden ihbarda bulunmazsa, sözleşmede belirtilen yükleme tarihinden sonra tüm hasar ve ziya alıcı tarafından üstlenilmelidir.
- B4. Taşıma: Alıcının taşıma sözleşmesi yapma yükümlülüğü yoktur.
- B5. Sigorta: Alıcının sigorta sözleşmesi yapma yükümlülüğü yoktur.
- B6. Teslim / Taşıma Belgesi: Alıcı, sözleşmeye uygun olması kaydıyla satıcı tarafından sağlanan teslim kanıtını kabul etmelidir.
- B7. İhracat / İthalat İçin Gereken Gümrük İşlemleri: Alıcı, satıcı talep ederse, tüm masraflar ve hasarlar satıcıya ait olmak koşuluyla, ihracat ülkesinin talep ettiği güvenlik gereklilikleri ve muayene dahil, ihracat için gerekli tüm bilgi ve belgeyi edinmesinde satıcıya yardımcı olmalıdır. Ayrıca, transit geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü işlemi tamamlamalı ve masraflarını ödemelidir.

- B8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Alıcının, kontrol, ambalajlama ve işaretleme yapma yükümlülüğü yoktur.
- B9. Masrafların Paylaşımı: Alıcı, satıcı tarafından ödenmesi gerekenler dışında, malların belirlenen limanda gemiye bırakılarak teslim edildiği aşamadan sonra oluşacak boşaltma dahil tüm masrafları, ithalat gümrükleme işlemleri, izin masraflarını ve vergilerini ödemekle yükümlüdür. Ayrıca, satıcının yardım talep ettiği konularda bilgi ve belge sağlama aşamasında oluşacak masrafları, satış sözleşmesi ile aksi belirlenmediği sürece, boşaltma ve transit geçişlere ait masrafları, bu işlemlerden doğan vergi ve harçları, geç ihbarda bulunduğu hallerden doğan masraflar ve geminin malı almaması sonucu doğan masraflar alıcı ödemelidir.
- B10. İhbarlar: Alıcı, satıcıya, güvenlik gerekliliklerini sağlamasına ve malları teslim etmesine imkan sağlayacak şekilde önceden ihbarda bulunmalıdır.

Tablo 14: CFR Teslim Şeklinde Masraf ve Risk Geçişi

CFR									
MASRAFLAR	ÜRETİM - PAKETLEME-BİLDİRİM	İHRACAT GÜMRÜK/İZİN	ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLİYE	ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEME	ANA TAŞIMA	SIGORTA	ANA TAŞIMA ARACINDAN BOŞALTMA	İTHALAT GÜMRÜK-İZİN	TESLİM ALMA YERİNDEN SONRA TAŞIMA
MASRAF SAHİBİ	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI	SÖZLEŞME (ALICI/SATICI)	ALICI	ALICI	ALICI
LOJİSTİK RISK SÜRECİ	ESYALARIN ARA NAKLİYE ARACINA YÜKLENMESİ	ESYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLİYE TAŞIMASI	ESYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLENMEK ÜZERE LİMANA TESLİMİ	ESYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEMESİ	ESYALARIN GEMİYE TESLİM EDİLMESİ	ULUSLARARASI TAŞIMA	TAŞIMA ARACININ VARIS YERİNE BOŞALTIYILMASI	ESYALARIN ALICIYA TESLİMİ	TESLİM SONRASI İÇ TAŞIMA
RISK SAHİBİ	SATICI				ALICI				

SADECE DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI

3.5.2.4 CIF (cost, insurance, freight) / masraflar, sigorta ve navlun

CIF, Cost, Insurance, Freight teslim şeklinin kısaltmasıdır ve genel olarak “Masraflar, Sigorta ve Navlun” kuralıyla ifade edilmektedir. Yalnızca deniz veya içsu taşımacılığında kullanılabilir. Satış sözleşmesinde CIF (belirlenen varış limanı)

INCOTERMS 2020 olarak açıkça ifade edilmesi, en doğru kullanım şekli olarak kabul edilmektedir.

CIF teslim şeklinde “Masraflar, Sigorta ve Navlun” ile kastedilen, satıcının malları, gemide bırakarak teslim etmesidir. Bu aşamadan sonra mallara ilişkin tüm ziya ve hasar alıcıya geçmektedir. Satıcı, teslim ile birlikte tüm yükümlülüğünü yerine getirmiş olmaktadır ve malların varış noktasına ziyasız ya da hasarsız ulaşım ulaşmamasından sorumlu değildir. Bu teslim şeklinde satıcı, yükleme limanından varış limanına kadar olan taşıma için sigorta sözleşmesi yapmalıdır. Enstitü kargo kurallarının C klozlarında veya benzer klozlarda sınırlı kapsamda bir sigorta temin edilebilir. Ama taraflar arasında anlaşılırsa yüksek teminatlı bir limit de belirleyebilir.

CIF teslim şeklinde malların gemide teslim edildiği yükleme limanı ve varış limanı hasarın geçişi açısından önemlidir. Varış limanı sözleşmede kesin belirtilirken, yükleme limanı belirtilmek durumunda değildir. Mallar yükleme limanında gemiye yüklendiğinde hasar satıcıdan alıcıya geçmektedir. Satıcı malların varış limanına kadar olan taşıması için taşıma sözleşmesi yapmalıdır. Malların varış limanına kadar taşınması esnasında oluşan tüm masraflardan satıcı sorumludur.

Satıcı malların ihracat gümrüğünü yapmalı ve masraflarını karşılamalıdır. Ancak satıcının ithalat gümrüğüne ilişkin harç ya da ek masrafları ödeme gibi bir yükümlülüğü yoktur.

Satıcının boşaltma yükümlülüğü yoktur, fakat boşaltma işlemini yapması durumunda oluşan masrafları alıcıdan tazmin edemez.

CIF teslim şeklinde satıcının yükümlülükleri şöyledir;

- A1. Genel Borçlar: Satıcı, satış sözleşmesi uyarınca, malları, ticari faturayı ve diğer tüm belgeri hazırlamalıdır. Satıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.
- A2. Teslim: Satıcı, malları kararlaştırılan tarihte, belirlenen limanda, gemiye bıraktığında, teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olmaktadır.

- A3. Hasarın Geçişi: Malların gemiye bırakıldığı ana kadar oluşan bütün ziya ve hasar satıcıya aittir.
- A4. Taşıma: Satıcı, yükleme limanından, belirlenen varış limanına kadar masrafları kendine ait olmak kaydıyla taşıma sözleşmesi yapmalıdır. Taşımaya ilişkin her türlü güvenlik gerekliliklerini sağlamalı ve masrafları karşılamalıdır.
- A5. Sigorta: Satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere, Enstitü kargo kurallarının C klozlarında veya benzer klozlarda sınırlı kapsamda bir sigorta yaptırmalıdır. Sigorta güvenilir bir sigorta şirketi tarafından yapılmalı ve hasar ya da ziya durumunda alıcı sigorta şirketine başvurabilmelidir. Ama taraflar arasında anlaşılrsa yüksek teminatlı bir limit de belirleyebilir. Alıcı tarafından ek bir sigorta talebi sözkonusu olursa, masrafları alıcıya ait olmak koşulu ile satıcı savaş veya grev kapsamında ilave bir sigorta yaptırabilir. Ek sigortanın alıcı tarafından yapılacağı durumlarda, masrafları alıcıya ait olmak kaydıyla, ek sigorta için gerekecek tüm bilgi ve belgeleri alıcıya sağlamalıdır. Sigorta kapsamı, satış sözleşmesinde yer alan para cinsi üzerinden ve asgari olarak satış sözleşmesinde belirtilen mal bedelinin %10'u kadar fazlasıyla yani %110'yla temin edilmelidir. Sigorta asgari olarak teslim noktasından varış noktasına kadar olan taşımayı kapsamalıdır. Sigortanın yapılmasının akabinde, satıcı alıcıyla sigorta poliçesini paylaşmalıdır.
- A6. Teslim taşıma belgesi: Satıcı, taşıma için gerekli olan tüm belgeleri alıcıya sağlamalıdır. Ayrıca, taşıma belgesinde yükleme için kararlaştırılmış tarihi bulunmalı ve sözleşmeye konu olan malları kapsamalıdır. Mallar varış noktasına ulaştığında, alıcı bu belge ile taşıyıcıdan malları talep edebilir ya da seyir halindeyken malları satımsı durumunda belgeyi bir başka alıcıya devredebilir.
- A7. İhracat/ ithalat için gereken gümrük işlemleri: Satıcı, ihracat ülkesinin talep ettiği, ihracat gümrüğü, ihracat izni, ihracat güvenlik işlemleri, muayene ve her türlü izni, masrafları kendine ait olmak koşuluyla yerine getirmelidir. Ayrıca, hasar ve masrafları alıcıya ait olacak şekilde, transit

geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü bilgiyi alıcıya sağlamalıdır.

- A8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Satıcı, malları teslim etmeden önce kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım gibi işlemleri yerine getirmek, malları ambalajlamak ve işaretlemekle yükümlüdür. Bu işlemler ait tüm masraflar satıcı tarafından karşılanmalıdır.
- A9. Masrafların Paylaşımı: Satıcı malların gemiye bırakıldığı ana kadar olan masrafları, güvenlik ve navlun masraflarını, taşıma sözleşmesinde belirtilmesi durumunda boşaltma ve transit geçiş masraflarını, teslim kanıtına ilişkin masrafları, ihracat gümrük işlemlerini ve buna ilişkin vergi ve harçlar gibi tüm masrafları ödemekle yükümlüdür.
- A10. Satıcı, alıcıya malı teslim alabilmesi için gerekli ihbarlarda bulunmakla yükümlüdür.


CIF teslim şeklinde alıcının yükümlülükleri şöyledir;


- B1. Genel Borçlar: Alıcı, satış sözleşmesi uyarınca, semeni yani satış parasını ödemelidir. Alıcı tarafından hazırlanacak belgeler, tarafların anlaşması üzerine elektronik formda ya da basılı olarak düzenlenebilir.
- B2. Tesellüm: Satıcı malları gemiye bıraktığında ve ihbarda bulunduğu anda alıcı malları teslim almalıdır. Varış noktasında ulaştığında ise, malları taşıyıcıdan almalıdır.
- B3. Hasarın Geçışı: Alıcı, satıcının malları gemiye bırakarak teslim ettiği andan sonra oluşabilecek tüm ziya ve hasarı üstlenir. Eğer alıcı, satıcıya yeteri kadar önceden ihbarda bulunmazsa, sözleşmede belirtilen yükleme tarihinden sonra tüm hasar ve ziya alıcı tarafından üstlenilmelidir.
- B4. Taşıma: Alıcı taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir.
- B5. Sigorta: Alıcı sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir Ancak alıcı ek bir sigorta yapmak isterse, satıcının bu sigortayı yaptırabilmesi için gerek duyacağı bilgileri sağlamalıdır.
- B6. Teslim / Taşıma Belgesi: Alıcı, sözleşmeye uygun olması kaydıyla satıcı tarafından sağlanan taşıma belgesini kabul etmelidir.

- B7. İhracat / İthalat İçin Gereken Gümrük İşlemleri: Alıcı, satıcı talep ederse, tüm masraflar ve hasarlar satıcıya ait olmak koşuluyla, ihracat ülkesinin talep ettiği güvenlik gereklilikleri ve muayene dahil, ihracat için gerekli tüm bilgi ve belgeyi edinmesinde satıcıya yardımcı olmalıdır. Ayrıca, transit geçiş ve ithalat gümrük işlemleri, izinler, güvenlik işlemleri ve muayene esnasında gerekli olacak her türlü işlemi tamamlamalı ve masraflarını ödemelidir.
- B8. Kontrol / Ambalajlama / İşaretleme: Alıcının, kontrol, ambalajlama ve işaretleme yapma yükümlülüğü yoktur.
- B9. Masrafların Paylaşımı: Alıcı, satıcı tarafından ödenmesi gerekenler dışında, malların gemiye bırakılarak teslim edildiği andan itibaren oluşan tüm masrafları, tüm boşaltma masraflarını, varsa ek sigorta masraflarını, satıcıya bilgi ve belge sağlarken oluşacak masrafları, ithalat gümrüğü için gerekli belge resim ve harçları, alıcının yeteri kadar önceden ihbarda bulunmaması durumunda ortaya çıkacak tüm ek masrafları ödemekle yükümlüdür.
- B10. İhbarlar: Alıcı, satıcıya, malları teslim etmesine imkan sağlayacak şekilde yeteri kadar önceden ihbarda bulunmalıdır.


Tablo 15: CIF Teslim Şekli Masraf ve Risk Geçişi

CIF									
MASRAFLAR	ÜRETİM - PAKETLEME- BİLDİRİM	İHRACAT GÜMRÜK-İZİN	ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLİYE	ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEME	ANA TAŞIMA	SIGORTA	ANA TAŞIMA ARACINDAN BOŞALTIMA	İTHALAT GÜMRÜK-İZİN	TESLİM ALMA YERİNDEN SONRA TAŞIMA
MASRAF SAHİBİ	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI	SATICI	ALICI	ALICI	ALICI
LOJİSTİK RISK SÜRECİ	EŞYALARIN ARA NAKLİYE ARACINA YÜKLENMESİ	EŞYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA KADAR ARA NAKLİYE TAŞIMASI	EŞYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLENMEK ÜZERE LİMANA TESLİMİ	EŞYALARIN ANA TAŞIMA ARACINA YÜKLEMESİ	EŞYALARIN GEMİYE TESLİM EDİLMESİ	ULUSLARARASI TAŞIMA	TAŞIMA ARACININ VARİŞ YERİNE BOŞALTIMASI	EŞYALARIN ALICIYA TESLİMİ	TESLİM SONRASI İÇ TAŞIMA
RISK SAHİBİ	SATICI				ALICI				






SATICI



TESLİM

SADECE DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI



ALICI

3.5.2.5 Değerlendirme

1919 yılında, ABD’de temelleri atılan ICC, kendilerini “Barışın Tüccarları” olarak adlandırılan bir grup özel girişimcinin, uluslararası ticareti artırmak ve özel sektör mensupları arasındaki işbirliğini sağlamak amacıyla oluşturduğu bir sivil toplum kuruluşudur. Yalnızca üye aidatları ile finanse edilerek, hiçbir devletten destek almadan başlattıkları bu yapılanma, özel sektörün menfaatlerini koruma ve dünya genelinde kabul gören yeknesak kurallar oluşturma faaliyetlerini başarıyla sürdürerek, dünyanın en büyük iş organizasyonu haline gelmiştir. ICC, günümüzde yaklaşık 100 ülkede bulunan milli komiteleri ve 45 milyona ulaşan üye ağıyla, dünya ticaretinin nabzını tutmaya devam etmektedir.

ICC Türkiye Milli Komitesi, 1930 yılından bu yana TOBB çatısı altında faaliyet göstermekte olup, ülkemizde ICC’nin temsilciliği görevini yürütmektedir. ICC’nin küresel ağının önemli bir parçası olan ICC Türkiye Milli Komitesi, küresel ticaret entegrasyonu çaba gösteren en köklü komitelerden biri olarak çalışmalarını sürdürmektedir.

ICC, uluslararası uyuşmazlıkların çözümü amacıyla birçok broşür yayınlamıştır. Her gün binlerce satış sözleşmesinde kullanılan, alıcı ve satıcının arasındaki yükümlülükler ile teslim, hasar ve masrafların geçişini düzenleyen INCOTERMS Kuralları, şüphesiz ICC’nin iş dünyasına sunduğu en kapsamlı ve en büyük katkılarından biridir.

Üyelerinden gelen geri bildirimleri ve dünyadaki ticari gelişmeleri dikkatle takip eden ICC, bunlar ışığında hazırlamış olduğu INCOTERMS kurallarını, belirli aralıklarla revize ederek dönemin gereksinimlerini en iyi şekilde karşılamaya çalışmaktadır. İhtiyari niteliğe sahip bu kuralların, günümüzde en çok kullanılan kurallar olmasının en önde gelen sebebi de dünyadaki gelişmelere uyum sağlamasıdır.

Türkçeye “teslim şekilleri” olarak geçmiş bu kuralların amacı, kolay ve güvenli bir ticaret ortamının kapılarını aralayarak, taraflara oluşabilecek uyuşmazlık hallerinde ivedi çözümler sağlayabilmektir. Bu sayede, tarafların para ve zaman kayıpları önlenmektedir. Unutulmamalıdır ki; INCOTERMS kuralları, kendi başına bir satış

sözleşmesi özelliği taşımamaktadır. Ancak bir satış sözleşmesine eklendiğinde hukuki nitelik kazanmaktadır.

Kuruluşunun 100. yılını geride bırakan ICC, “herkes için, her gün, her yerde çalışan iş dünyası” vizyonuyla INCOTERMS kurallarını yenilemeye devam etmektedir. 2019 Eylül’ünde yayınladığı, INCOTERMS 2020 revizyonu ile birlikte herkesin daha kolay kullanabileceği argümanlar oluşturmayı amaçlamıştır. Bu revizyonda, sigorta teminatlarını artırmış, mevcut teslim şekillerindeki karışıklığı gidermek ve daha kolay anlaşılmasını sağlamak için düzenlemeler yapmıştır. İlk kez bu revizyon ile birlikte, herkesin mobil olarak, akıllı telefon ve tabletlerde kullanabileceği bir uygulama geliştirilmiştir. Bünyesinde bulunan akredite eğitmen kadrosu ile dünyanın birçok şehrinde eğitim programları planlamıştır.

INCOTERMS 2020 kuralları, üç yıllık yoğun bir çalışmanın sonucunda hazırlanmış ve 1 Ocak 2020’de yürürlüğe alınmıştır. Bu kuralların hazırlanmasının en önemli sebeplerinden biri kullanıcı tarafların kuralları uygulamadaki eksiklik ve hatalarıdır. Bu versiyonda, kuralların herkes için daha kolay anlaşılabilir ve uygulanabilir olması için, eski versiyonlarına kıyasla çok daha fazla grafik ve çok daha detaylı açıklama notlarına yer verilmiştir. Yapılan değişikliklerin tarafların işini kolaylaştırmanın yanı sıra, uygun teslim şekli seçme konusunda da yönlendirici olması beklenmektedir.

Hazırlık sürecinde, kargo güvenliği, VGM, konteynerler, hak ve sorumlulukların geçişi, FAS teslim şekli, ticaret konu olan emtialar, DDP ve EXW teslim şekilleri ve sigorta konularına ilişkin sorunların fazla olduğu tespit edilmiş, bu konularda doğru veri toplayabilmek için dünyanın dört bir yanında anketler düzenlenmiştir. Anketlerden elde sonuçlar ve yüz yüze yapılan görüşmeler sonucunda titizlikle hazırlanmış INCOTERMS 2020 kuralları, birçok kullanıcının ihtiyacını en iyi şekilde karşılayacağına yönelik bir beklenti yaratmaktadır.

INCOTERMS kurallarını değerlendirirken, uluslararası alım-satım sürecindeki her konuya çözüm getiren, mucizevi bir kurallar bütünü olmadığı göz önünde bulundurulmalıdır. INCOTERMS kurallarının kapsadığı ve kapsamadığı konular olduğu unutulmamalıdır. Konunun önemine binaen, INCOTERMS 2020 broşürünün

giriş bölümünde, INCOTERMS kurallarının düzenlediği ve düzenlemediği konular geniş yer bulmaktadır. Ayrıca yine bu bölümde, alıcı ve satıcının sorumlulukları ile teslim, hasar ve masrafların geçişi, kuralların uygulanmasında üçüncü tarafların en önemlisi olan taşıyıcının yeri, satış sözleşmesi ve diğer sözleşmelerle ilişkisi, teslim şekillerinin doğru kullanımına yönelik açıklamalar, teslim şekillerinin alt maddelerinin sıralaması, INCOTERMS 2010 versiyonu ile arasındaki farklar ve varyantlarına (değişkenlikleri) ilişkin çok detaylı bilgiler yer almaktadır.

INCOTERMS 2020 kuralları ile gelen değişiklikleri yapısal ve içeriksel olarak iki grupta ele alınmış bulunmaktadır. Yapısal değişiklikler, yatay dizilim, dikey dizilim, rehber açıklamalar ve masrafların paylaşımı, içeriksel değişiklikler ise; CIP/ CIF teslim şekillerinin sigorta kapsamı, FCA teslim şeklindeki düzenlemeler, DAT teslim şeklinin kaldırılması, DPU yeni teslim şeklinin yürürlüğe girmesi ve güvenlik gerekliliklerine yönelik değişiklikler olarak sıralanabilmektedir.

INCOTERMS 2010'da her bir teslim şeklinin içeriğinde, satıcının (A) ve alıcının (B) yükümlülüklerini düzenleyen dikey dizilimde 10 madde yer almaktadır. Bunlar, satıcının-alıcının genel borçları / lisanslar, izinler, güvenliğe ilişkin gümrük işlemleri ve diğer formaliteler / taşıma ve sigorta sözleşmeleri / teslim – tesellüm / hasarın geçişi / masrafların paylaşımı / alıcıya – satıcıya ihbarlar / teslim belgesi – tesellüm kanıtı / kontrol, ambalajlama, işaretleme / bilgi sağlama yardımı ve ilgili masraflar olarak sıralanmaktadır. INCOTERMS 2020 kuralları ile her bir teslim şekli içerisinde yer alan 10 maddenin sırası değiştirilmiştir. Yeni sıralama, genel borçlar / teslim – tesellüm / hasarın geçişi / taşıma / sigorta / teslim & taşıma belgesi – teslim kanıtı / ihracat-ithalat için gereken gümrük işlemleri / kontrol – ambalajlama – işaretleme / masrafların paylaşımı / ihbarlar olarak gerçekleşmiştir. Bu sıralama değerlendirildiğinde, INCOTERMS 2020 kurallarında teslim ve hasarın geçişi konularına daha çok önem verildiği söylenebilmektedir.

Daha önce dikey dizilimde görmeye alıştığımız bu düzenleyici maddeler, ilk kez INCOTERMS 2020 revizyonu ile yatay dizilimde de hazırlanarak kullanıcılara sunulmuştur. A1 ve B1'den, A10 ve B10'a kadar olan maddeler yatay düzende sıralanarak, her birinin altında teslim şekillerine yer verilmiş, bu sayede alıcı ve

satıcının yükümlülüklerini mukayese edebilmesi daha kolay hale getirilmiştir. Bu düzenleme aynı zamanda kullanıcıların, teslim şekilleri arasındaki farklılıkları rahat değerlendirmesi ve kendisi için en uygun olanını seçebilmesini sağlama adına oldukça kullanışlı hale gelmiştir.

INCOTERMS 2020 kurallarında yer alan “kullanıcılar için açıklama notları” bölümü ile her bir teslim şeklinin öncesinde, kullanıcılara gerekli olabilecek temel bilgiler, görseller ve grafiklerle desteklenerek sunulmuştur. Bu düzenleme, özellikle daha önce hiç dış ticaret yapmamış bir firma için dahi, tüm sorulara cevap olabilecek bilgiler içermektedir. Ayrıca, uyuşmazlık hallerinde danışmanlık verecek kişilere iyi bir rehberlik hizmeti sağlayabilecektir.

INCOTERMS 2010 kurallarında, tarafların katlanmak durumunda oldukları masraflar, her bir terimin farklı bölümünde yer almaktaydı. Bu da kullanıcıların, tüm masrafları bir arada görebilmesini güç hale getirmekteydi. INCOTERMS 2020 kuralları ile masraflar A9 / B9 maddelerinde sıralanarak ve yine ilgili olduğu maddede ayrıca yer alarak, hem tüm masrafları bir arada görebilmek adına kolaylık sağlamakta, hem de hangi masrafın hangi aşamada karşı tarafa geçeceğini anlamak adına yönlendirici olmaktadır.

Tüm bu yapısal değişiklikler değerlendirildiğine, önceki versiyonlara göre INCOTERMS 2020'nin daha kullanıcı dostu bir versiyon olduğunu söylemek mümkündür. Günümüzde pek çok şirkette, uluslararası alım-satım sürecinde görev alan yetkililer için en önemli olan konu, hatasız ve hızlı planlama yapabilmektir. Bilgilerin karışık ve kalabalık aktarıldığı bir kılavuz, doğru seçim yapılmasını engelleyecek, firmaların tedarik zinciri süreçlerine olumsuz etki edecek ve en beklenen sonucu olarak zaman ve para kaybettirecektir. Bu yeni düzenlemenin, zamanın etkin kullanımı ve uygun teslim şekline erişim konularında taraflara büyük kolaylık sağlaması beklenmektedir.

İçeriksel değişikliklere çerçevesinde ilk olarak FCA teslim şekli üzerinde yapılan değişiklikler ele alınmıştır. Denizyolu taşımalarında FCA teslim şekli ile taşıma gerçekleştirileceğinde, akreditif sağlayıcı bankaların talepleri üzerine, satıcı ya da alıcı, taşıyıcıdan yükleme kaydı içeren bir konşimento istemektedir. Ancak FCA

teslim şeklinde, teslim yükümlülüğü mallar kara taşıyıcısına teslim edildiği anda yani gemiye henüz yüklenmemişken gerçekleşmektedir. Dolayısıyla ana taşıyıcı, mallar gemiye yüklenmeden böyle bir belgeyi hazırlayıp sunamayacaktır. INCOTERMS 2010 uygulamalarında, bu duruma ilişkin açık bir hüküm yer almadığı için, taşıyıcılar zor durumda kalmaktaydı. Bankaların talepleri doğrultusunda, yüklemedikleri bir mala ilişkin risk alarak, istenilen belgeyi düzenleyip, taraflara sunmaktaydı. Açıkça usulsüzlük olarak ifade edilebilecek bu işleme bir çözüm getirebilmek amacıyla INCOTERMS 2020 kurallarının A6 / B6 maddelerinde bir düzenlemeye gidilmiştir. Yeni düzenlemede, tarafların aralarında anlaşmış olmaları kaydıyla, alıcının taşıyıcıya, satıcı için malların yüklenmiş olduğunu gösterir bir taşıma belgesi yani yükleme konşimentosu düzenlemesi yönünde talimat verebileceği hükmü yer almıştır. Yapılan bu düzenleme evrak niteliği ve işlem sırası bakımından değerlendirildiğinde beklentiyi karşılamadığı görülmektedir. Konuyu taşıyıcı bakımından ele aldığımızda, halen yapılan düzenlemenin usulsüz olarak ifade edilecek çerçeveden çıkamadığı rahatlıkla söylenebilmektedir. Uluslararası taşımacılığa aykırı bu durum için yükleme konşimentosu yerine, teslim alma konşimentosu ifadesinin kullanılması kelime anlamı itibari ile daha doğru olacaktır. Taşıyıcı taraf, bankanın talebi ile ilgilenmemeli, teslim almadığı hiçbir mal için yükleme konşimentosu düzenlememelidir. Düzenlemesi durumunda ise, bundan en büyük zararı görecektir olan da yine taşıyıcı olacaktır. Taşıyıcı, elde edeceği kazancı düşünerek esnek davranmamalıdır. Taşımayı kesinlikle yapmak istiyorsa, kendisini güvence altına alacağı bir teminat mektubu talep etmelidir.

İkinci bir içeriksel değişiklik, CIP ve CIF teslim şekillerinin sigorta seviyelerine ilişkin yapılan düzenlemedir. INCOTERMS 2010 kuralları, CIP ve CIF teslim şekillerinde satıcıya, asgari düzeyde olan C klotunda bir sigorta temin etme zorunluluğu getirmiştir. Bilindiği üzere C klotları, belirli sayıda sıralanmış riskleri teminat altına almaktadır. INCOTERMS 2020 hazırlık çalışmalarında iletilen küresel bildirimler sonucunda, CIF teslim teslim şekli için C klotları kapsamının korunması gerektiği, CIP teslim şekli için ise A klotlarında bir sigorta yapılması, yani all risk kapsamına alınması uygun görülmüştür. Bir alt detay olarak, tarafların aralarında anlaşmalarına bağlı olarak, sigorta kapsamlarının yüksek ya da düşük düzeyde uygulanabileceğine de yer verilmiştir. Her iki teslim şeklinde de, satıcının hasara ilişkin sorumluluğu, malın belirlenen ilk yerde teslimi ile birlikte alıcıya geçmektedir.

Bu aşamadan sonra satıcının malın uğrayacağı ziya ya da hasara karşılık bir sorumluluğu bulunmamaktadır. Yapılan bu düzenlemeyle satıcı, alıcı lehine edindiği teminatın kapsamının genişletilmesi için daha fazla sigorta primi ödemek durumunda kalmaktadır. Dolayısı ile bu düzenlemenin yalnızca alıcıya yönelik bir yarar sağlayabileceğini söylemek çok da hatalı olmayacaktır. Gerek INCOTERMS 2020 kılavuzunda, gerekse elektronik kaynaklarda yapmış olduğum araştırmalarda, bu düzenlemenin taraflara sağlamasını bekledikleri faydaya yönelik tatmin edici bir yoruma rastlanmamış, yalnızca talepler doğrultusunda hazırlandığına yer verilmiştir.

Bir diğer içeriksel değişiklik olarak, DAT yani “terminalde teslim” ifadesi, INCOTERMS 2020 kuralları ile yerini DPU’ya yani “belirlenmiş yerde boşaltılmış olarak” ifadesine bırakmıştır. DAT teslim şeklinde yer alan “terminal” ifadesi, üstü açık ya da kapalı bir depo, rıhtım, demiryolu istasyonu ya da konteyner sahası gibi herhangi bir yeri ifade etmekteydi. Ancak terminal kelimesinin kelime anlamı, pek çok kullanıcıya tren yolu taşımalarında kullanılmak için hazırlanmış bir teslim şekli olduğu izlenimini vermekteydi. Bu kavram karmaşasını önlemek amacıyla, “herhangi bir yer” vurgusu yapabilmek için DPU teslim şekli yayınlandı. DPU, DAT teslim şekline farklı olarak, malların boşaltılmış olarak teslim edilmesini ifade etmektedir. Ayrıca bu değişiklikle birlikte, sıralamada DAP terimi boşaltma ibaresini içermediği için DPU teriminin önüne alınmıştır. Yapılan bu düzenlemeler bu düzenlemeler daha doğru kullanım sağlamak için yön verici olmuştur.

INCOTERMS 2010 kurallarında, malların yalnızca üçüncü bir taraf olan taşıyıcı tarafından taşınacağı kurgusuna yönelik düzenlemeler yer almaktadır. FCA, DAP, DPU ve DDP teslim şekillerinde, alıcı ve satıcının taşımayı kendi araçları ile organize etme ihtimallerine ilişkin olarak, INCOTERMS 2020 kurallarının A4 ve B4 maddelerince bir düzenleme getirilmiştir ve satış sözleşmesinin bu doğrultuda hazırlanabilmesine olanak sağlanmıştır. Bu düzenleme, taşıyıcının bulunmadığı alım-satım süreçleri için yerinde bir olmuştur.

Son olarak, güvenlik gereksinimlerine ilişkin A2 / B2 ve A10 / B10 maddelerinde düzenlemeler mevcuttur. INCOTERMS 2020’de kontrollerin tüm dünya için gerekli hale gelmesi ve sınır geçişlerinde malların sıkı denetimi sonucu

masrafların artması üzerine, masraflar alıcı ve satıcı arasında tekrar paylaştırılarak A4 ve A7 maddelerince düzenleme altına alınmıştır.

Ayrıca, 5 Aralık 2019'da İstanbul'da düzenlenen "INCOTERMS 2020'nin MENA Bölgesi Açılış Zirvesi"nde EXW teslim şekli üzerine çalışmaların sürdüğü, bir sonraki versiyonda kaldırılabilmesinin sinyalleri verilmiştir. EXW teslim şeklinde, satıcının sahip olduğu asgari sorumluluktan dolayı satışın kime yapıldığında bir durum ifade etmediği, dolayısı ile bunun bir uluslararası satış olarak değerlendirilmesinin hatalı olduğunun tartışıldığı ifade edilmiştir. Şu an yalnızca D Grubu teslim şekillerinin zıt kutbu, yani bir bakıma onları anlayabilmenin kolay yolu olarak nitelendirildiği için bu versiyonda kullanılmaya devam edileceği belirtilmiştir. Bazı komitelerin kesinlikle kaldırılması gerektiğini önerdiği, ancak henüz gerekli koşulların olgunlaşmadığı paylaşılmıştır. Bu konudaki kanaatim, EXW teslim şeklinin kalkmasının çok gerekli olmadığı yönündedir. EXW teslim şekli daha çok, hassas ya da mal bedeli yüksek olan ürünler için ve ya satıcının tekel olduğu durumlar için kullanılmaktadır. Ancak, bu teslim şekli de diğerleri gibi alıcı ve satıcının kendi arzusu ile seçerek üzerinde anlaştığı bir teslim şeklidir. Satıcı bakımından bu uluslararası satışın bir iç satıştan farkı olmasa da, alıcı bakımından eksiksiz bir uluslararası alım olduğu söylenebilir. Burada EXW teslim şekli, alıcıya çok sorumluluk yüklemekle birlikte, yurtdışı gümrüğünü nakliyecinin yapması ve evrak düzenlemesi gibi konularda türlü rahatlığı da sağlayabilmektedir.

INCOTERMS 2020 kılavuzunda, INCOTERMS kurallarının hukuki niteliğine değinilmediği ve satış sözleşmesi ve diğer sözleşmelerle ilişkisine de sınırlı değinildiği görülmüştür. INCOTERMS kurallarının hayata geçebilmesi için bir satış sözleşmesine olan ihtiyacın açıklanması yönünde eksik kaldığı görülmektedir. Benzer şekilde taşıma ve sigorta sözleşmelerine nasıl ekleneceği yönünde de daha detaylı açıklamalar ya da görsel düzenlemelerin yer almadığı görülmektedir.

INCOTERMS 2020 kuralları, tüm yenilikleri bakımından ele alındığında, genel olarak başarılı düzenlemeler olduğu ve iş dünyasına katkı sağlayacağı söylenebilmektedir. Ancak uygulanabilmesi için öncelikle bu kuralların herkesçe iyi

bilinmesi gerekmektedir. Bu konuda ücretsiz eğitimler verilmeli ve doğru kaynaklarla tüm iş dünyası bilgilendirilmelidir.

1 Aralık 2019'da Çin'nin Wuhan eyaletinde, ilk vakanın görülmesi ile beraber kısa sürede tüm dünyayı etkisine alan ve Pandemi ilan edilmesine yol açan Covid-19 virüsü nedeniyle, eş zamanlı yayınlanan bu kuralların tanıtımı yeteri kadar yapılamamış, planlanmış eğitimler iptal edilmiş ve firmalar tarafından kullanımına henüz geçilememiştir.

Ayrıca uluslararası ticaret bakımından ele alındığında, pandemi sürecinin ülkelerin dış ticareti ve lojistik faaliyetlerine de büyük sekte vurduğu gözlenmektedir. Özellikle konteyner taşımacılığı, havayolu taşımacılığı gibi alanlarda faaliyet gösteren hizmet sektörleri ve “tam zamanında üretim” çalışan otomotiv sektörü, bu süreçten olumsuz manada etkilenen sektörlerin başında gelmektedir. Elektronik ve tarım ürünlerine yönelik uluslararası ticaret istikrarını korurken, sağlık ve hızlı tüketim ürünleri sektörleri pandemi döneminin kazanan sektörleri olmuştur. WTO'nun 8 Nisan 2020 tarihli raporuna göre, dünya ticaretinde 2020 yılında %13 - %32 arasında bir düşüş beklemektedir. Halihazırda ticaret savaşları nedeniyle yavaşlayan küresel ticaret, pandeminin, ülkelerin dış ticaret hacimlerinde yarattığı olumsuz etkiyle birlikte, daha da yavaşlamıştır.⁷⁴

Özellikle Türkiye'nin 1.derece yoğunluktaki dış ticaret partneri olan AB ülkelerinden İtalya, İspanya, İngiltere, Almanya ve farklı bir coğrafyadaki kuzey komşumuz Rusya gibi ülkelerde salgının hızla ilerlemesi, alınan yerel önlemler, olağanüstü hal ilanları, sınırların kapatılması, Tedarik Zincirine bağlı hareketlere kontrollü izin verilmesi gibi gelişmeler hem işlem hacmi daralmasına, hem de süreçlerin durma noktasına gelebilecek şekilde olumsuz etkilenmesine yol açmıştır.

Ülkelerin ulusal önlemleri, karantina uygulamaları, sınır kontrolleri, hatta dönem dönem sınırları tamamen kapatmaları, yurtiçi ve dışında pek çok irili ufaklı şirketin faaliyetlerine belli süreler ile tamamen ara vermesi veya kısıtlı çalışma sürelerine geçmesi tüm arz-talep haritasını değiştirmiştir.

⁷⁴ <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-52221192>



SONUÇ

Bilindiği üzere ICC, uluslararası ticaret alanında düzenleyici faaliyetleri yürüten kuruluşların başında gelmektedir. Bunun en önemli nedeni; içinde bulunduğu dönemin gelişmelerini takip etmesi, kullanıcılardan gelen tavsiye ve önerileri dikkate alması ve gereklilik hallerinde kurallarını revize etmesidir. Bu özelliği ile ICC, çağın gerisinde kalan değil, çağ ile birlikte hareket eden dinamik bir kuruluş olarak varlığını sürdürmektedir.

ICC, uluslararası ticarete “ortak bir dil oluşturmak” amacıyla çıkarmış olduğu INCOTERMS kuralları ile üzerine düşen fonksiyonu yerine getirmiştir. INCOTERMS kuralları, bağlayıcı bir hükme ve yaptırımlara dayandırılmamış olmasına rağmen, iş dünyasına sağladığı katkılarından dolayı, dünyanın hemen her yerinde, milyonlarca uluslararası satış sözleşmesinde kullanılmaya devam etmektedir.

INCOTERMS kuralları doğru kullanıldığı takdirde, uluslararası ticarete yaşanabilecek sorunları azaltmaktadır ve çözüm sürelerinin kılmasına fayda sağlamaktadır. Buradan hareketle ICC, INCOTERMS kurallarını doğru tanıtabilmek ve hatasız kullanımını sağlayabilmek amacıyla, doğrudan yahut Milli Komiteleri aracılığı ile eğitim programları düzenlemektedir. Ancak devlet desteği almadan faaliyetlerini sürdürmesi sebebiyle, düzenlediği eğitimler ve yayınladığı elektronik ve basılı kaynaklar üzerinden gelir elde etmektedir. Özellikle döviz cinsinden talep edilen bu ücretler, bilgiye erişimi pahalılaştırmakta ve görece olarak kısıtlamaktadır. Kullanıcıların eğitim ve bilgiye erişim konularında eşit şartlara sahip olmaması durumu, INCOTERMS kurallarının, “ortak bir dil oluşturmak” amacına gölge düşürmektedir. Bu sebeple ICC, gerek internet sitesi üzerinden gerekse de interaktif olarak sağladığı, materyallerini ve eğitimlerini, ücretsiz ya da çok düşük ücretlerle ve en pratik şekilde, tüm kullanıcıların hizmetine sunmalıdır.

Kullanıcıların uygulamadaki eksiklik ve hatalarını gidermek amacıyla yeniden hazırlanan INCOTERMS 2020 kuralları 1 Ocak 2020’de yürürlüğe girmiştir. Yeni kuralların yürürlüğe girmeden önce gerçekleştirilen ilk programı, Türkiye Milli Komitesi iş birliğiyle İstanbul’da düzenlenen, 5 Aralık 2020 tarihli MENA Açılış

Zirvesi'dir. Bu zirveden edinilen bilgiler yeni kuralların değerlendirilmesine ışık tutan nitelikte olmuştur. ICC Merkez ve Türkiye Milli Komitesi temsilcileri tarafından dört oturumda gerçekleştirilen bu zirveye, bankacılar, gümrük firmaları, lojistik firmaları, ithalatçı ve ihracatçı firmalar, sigortacılar, hukukçular gibi farklı sektörlere mensup uzmanlar katılmıştır.

Bu zirveden yola çıkarak çalışmamızda INCOTERMS 2020 ile gelen yenilikler, *yapısal* ve *içeriksel* değişiklikler olarak iki başlık altında tasnif edilerek incelenmiştir. Kullanıcıların zaman kayıplarını engellemek, kolay ve pratik erişim sağlamak ve herkes tarafından anlaşılabilir kılmak amacıyla hazırlanan INCOTERMS 2020 revizyonu, yapısal değişiklik bakımından amacına uygun düzenlemelere sahiptir.

Yapısal değişiklikler çerçevesinde; yatay dizilim, dikey dizilim, rehber açıklamalar ve masrafların paylaşımı başlıkları altında yapılan düzenlemeler, tarafların doğru teslim şeklini daha kısa sürede belirlemesi ve açıklayıcı notlar ve görseller sayesinde, risk ve masrafların geçişini daha kolay görerek yükümlülüklerini öğrenmesi bakımından yol gösterici olmuştur.

İçeriksel değişiklikler ise konu tespiti bakımından önemli hususlar içermektedir. Ancak; sigorta düzeylerinin artırılması, DAT teslim şeklinin yerini DPU teslim şekline bırakması, FCA teslim şeklindeki konşimento düzenlemesi, güvenlik gereklilikleri ve taşıyıcıya yönelik düzenlemeler gibi konular üzerinde yapılan değişikliklerin, ne yazık ki önemini destekler nitelikte olmadığı ve yetersiz kaldığı görülmektedir.

Yılın ilk altı ayında, yaşanan Covid 19 pandemi sürecinin de etkisiyle, INCOTERMS 2020 kuralları yeterli kullanıcı kitlesine ulaşamamıştır. Uluslararası ticaretin durma noktasına gelmesi ve alınan tedbirler sonucu tanıtım ve eğitimlerin iptal edilmesi sebebiyle, uygulayıcıların bu kuralları anlaması, uyum sağlaması ve bilgilerin uygulanabilir düzeye gelmesi zaman alacaktır.

KAYNAKÇA

- Aktaş, Nur (2017). Türk Dış Ticaret Sistemi ve Yapısının İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul.
- Almas, M. (2019), Milletlerarası Tahkim Hukukunda Yargılamanın Sona Ermesi (Uncitral Model Kanunu Işığında Türk Mevzuatının İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara
- Aral, F. (2010). Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, 8. Baskı, Ankara: Yetkin
- Astrup J. , Bertasi S. , Hassan A. , Jimenez G. , Jolivet E. , Katz R. ve diğerleri. (2003). Export-Import Basics, France: ICC Publishing.
- Atıcı, B. (2019). Türkiye’de Deniz Taşımacılığı ve Ödemeler Dengesi Açısından Navlunun Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Aydın Adnan Menderes Üniversitesi, Aydın.
- Bağrıaçık, A. (2000). Yeni Gümrük Kanunu Çerçevesinde Belgelerle Uygulamalı Dış Ticaret İşlemleri (6. Baskı). İstanbul: Bilim Teknik.
- Beyazıt, A. (2010). Milletlerarası Ticaret Odasının Yapısı ve İşleyişi, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Bob Ronai, Member, Incoterms 2020 Drafting Group <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-in-action/>
- Caner, O. (2012). INCOTERMS 2010 (ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl:11 Sayı: 22 Güz 2012/2 s. 223-262)
- Canitez, M. (2011). Uluslararası Pazarlamada Lojistik ve Uygulamalar (2. Baskı). Ankara: Gazi.
- Canitez, M. ve Ecer, F. (2006). Uluslararası Pazarlama: Teori ve Uygulamalar (2. Baskı). Ankara: Gazi.
- Canitez, M. ve Ünüsan, Ç. (2018). Dış Ticaret: İşlemler ve Uygulamalar (10. Baskı). Ankara: Gazi.

- Çetin, Ö. C. (2019). Uluslararası Ticarete Kullanılan Teslim Şekillerinin Tarihsel Değişimi ve Türkiye Uygulaması, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Okan Üniversitesi, İstanbul.
- Doğu, S. (2003). Uluslararası Ticaret (1. Baskı). İzmir: Ege Üniversitesi.
- Durukanoğlu N. (2008). Dış Ticaret Dünyası: Örnek Olay ve Tablolar (2.Baskı). İstanbul: Beta.
- Ekşi, H.İ. (2017). Adım Adım Dış Ticaret (2. Baskı). Ankara: Nobel.
- Ercüment Erdem Makale / Ekim 2010 / Milletlerarası Ticari Terimler yenilendi: Incoterms 2020 – erişim tarihim 02.05.2020 / <http://www.erdem-erdem.av.tr/yayinlar/hukuk-postasi/milletlerarasi-ticari-terimler-yenilendi-incoterms-%C2%AE-2010/>
- Ertan, A. E. (2016). 1. Dünya Savaşı'nın Ardından Yeni Dünya Düzenine Doğru: 1919 Paris Barış Konferansı. *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, s.552-572.
- Gül, G.K. (2011). Uluslararası Ticari Teslim Şekilleri (INCOTERMS) 2000 Kurallarına Göre FOB Teslim Şekli, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Gül, R. (2010). UCP 600 ve Bankalarda Akreditif Uygulamaları Örnek Olay İncelemeleri, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.
- Hamşioğlu, I. (2012). Incoterms 2010 Kuralları Çerçevesinde Cıf (Sif) Satışta Tarafların Yükümlülükleri, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, İstanbul.
- Hisarcıklıoğlu, R. ICC Türkiye Tahkim Günü Uluslararası Tahkim Konferansı Sunumu 18.02.2019, Erişim: <https://icc.tobb.org.tr/manset/manset-37.php>, 8 Nisan 2020.
- Homak, Ö. (2011). Dış Ticarete Milletlerarası Ticaret Odası Uygulama Kurallarının Yeri Ve Önemi, Yüksek Lisans Tezi, Başkent Üniversitesi, Ankara.
- <http://www.erdem-erdem.av.tr/yayinlar/hukuk-postasi/milletlerarasi-ticari-terimler-yenilendiincoterms2020/#:~:text=Incoterms%C2%AE%202020%20revizyonunun%20temel,dostu%20ve%20pratik%20hale%20getirmektedir.> Erişim: 13Haziran 2020
- <https://iccwbo.org/dispute-resolution-services/arbitration/> 27 Nisan 2020
- <https://iccwbo.org/global-issues-trends/trade-investment/> 27 Nisan 2020)

<https://ticaret.edu.tr/uploads/kutuphane/dergi/s22/223-262.pdf> Erişim: 23 Mayıs 2020

<https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-52221192>

<https://www.disticaret.biz.tr/2015/06/non-negotiable-bill-of-lading-nedir-sea-waybill-nedir.html> Erişim: 10 Mayıs 2020

ICC Faaliyet Raporu 2007, s.24.

ICC Yıllık Rapor 2003-2004, s.23

ICC Yolsuzlukla Mücadele Kuralları, Erişim:
https://icc.tobb.org.tr/docs/2015/ICC_yolsuzluklarla%20mucadele.pdf 25 Nisan 2020

Incoterms 2010. . ICC Services Publication Department (2009)

Incoterms 2020, Mena Bölgesi Açılış Zirvesi Oturum Notları, ICC Türkiye Milli Komitesi, İstanbul, 5 Aralık 2019.

Incoterms 2020. ICC Services Publication Department (2019)

International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Arbitration”, Erişim:
<https://icc.tobb.org.tr/icc-tahkim.php> 27 Nisan 2020,

International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Banking & Finance”, Erişim: <https://iccwbo.org/global-issues-trends/banking-finance/> 24 Nisan 2020

International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Chairmanship and Secretary General”, Erişim: <https://iccwbo.org/about-us/governance/chairmanship-secretary-general/> 16 Nisan 2020

International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Competitive Markets”, Erişim: <https://iccwbo.org/global-issues-trends/competitive-markets/> 25 Nisan 2020

International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Constitution”, Erişim:
<https://iccwbo.org/constitution/#Article%2011> 10 Nisan 2020

International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “E-Commerce”, Erişim:
<https://iccwbo.org/global-issues-trends/trade-investment/digital-trade/> 28 Nisan 2020

International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Executive Board”, Erişim:
<https://iccwbo.org/about-us/governance/executive-board-2/> 16 Nisan

International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Global Network”, Erişim: <https://iccwbo.org/about-us/global-network/regional-offices/> 19 Nisan 2020

International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Governance”, Erişim: <https://iccwbo.org/about-us/governance/> 16 Nisan 2020

International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “ICC Antitrust Compliance Toolkit”, Erişim: <https://iccwbo.org/publication/icc-antitrust-compliance-toolkit/> 25 Nisan 2020

International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “ICC Commercial Crime Services celebrates 25 years of crime fighting”, Erişim: <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-commercial-crime-services-celebrates-25-years-of-crime-fighting/> 21 Nisan 2020

International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Intellectual Property”, Erişim: <https://iccwbo.org/global-issues-trends/innovation-ip/intellectual-property/> 25 Nisan 2020

International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “Trade & Investment”, Erişim: <https://iccwbo.org/global-issues-trends/trade-investment/investment/> 27 Nisan 2020

International Chamber of Commerce Resmi İnternet Sitesi, “World Chambers Federation”, Erişim: <https://iccwbo.org/chamber-services/world-chambers-federation/> 21 Nisan 2020

İlyasov, M. (TTK ve CMR’ye göre Karayoluyla Eşya Taşımacılığında Taşıma ve Teslim Engelleri (1. Baskı). Ankara: Seçkin.

Jimenez G. (2012). ICC Guide to Export / Import: Global Standards for International Trade. France: ICC Publishing

Kabakçı, A. (2018). Eniştesiz Dış Ticaret (1. Baskı). İstanbul: Hiper.

Kalaycı, İ. (2018). “Sona Erişinin 100. Yılında 1. Dünya Savaşı’nın Ekonomik Cephesine Dair Bir İnceleme”, Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı, Avrasya Etütleri 54/2018-2 (179-210).

Kaymakçı, O. , Avcı, N. ve Şen, R. (2007). Uluslararası Ticarete Giriş: Teori, Politika ve Uygulama (1. Baskı). Ankara: Nobel.

- Kesgingöz, H. (2017). Uluslararası Ekonomik Kuruluşlarının Türkiye'nin Dış Ticaretine Etkisi (1. Baskı). Ankara: Detay.
- Kodalak, O. (2015). UCP 600'E Göre Düzenlenen Akreditiflerin Analizi: Bir Katılım Bankası Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi, Sakarya.
- Korkmaz, Y. (2015) Türk Borçlar Kanununa Göre Satış Sözleşmesinde Hasarın Geçişi, *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 23, Sayı 1, s.230-253.
- Küçükkalay, A. M. (2016). Dünya İktisat Tarihi (2.Baskı). İstanbul: Beta.
- Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) Türkiye Milli Komitesi Kuruluş, Görev ve Çalışma Esasları
- Okur, M. (2019). Uluslararası Ticarete Ödeme ve Teslim Şekilleri: Karınca Lojistik Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Arel Üniversitesi, İstanbul.
- Özdeş, B. Y. (2019). Türk Hukuku, CISG ve Incoterms 2010 Kapsamında Gönderilecek Borçlarda Hasarın Geçişi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Öztürk, N. (2005). Dış Ticaret: Kuram, Politika, Uygulama (1. Baskı). Ankara: Roma.
- Ridgeway, G.L. (1938). Merchants of Peace, Newyork: Columbia University Press
- Sarı, A. , Alptekin, E. ve Demir, H. (2019). Dış Ticaret İşlemleri: Operasyonel Bir Yaklaşım. (1. Baskı), Denizli: Kafka.
- Saygılıoğlu, N. ve Akçin, R. (2018). Dış Ticaret ve Gümrük: Teori, Mevzuat, Uygulama. (2. Baskı). Ankara: Cem.
- Taşçı, Z.G. (2017). INCOTERMS 2010 ile 2000 Broşürleri Arasındaki Farkların İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul.
- Tokgöz, E. (2018). Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Dünya Ekonomisinde Değişen Dengeler. *Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* Yıl: 7 Sayı:13.
- Tunç, Ö. (2015). FOB Teslim Şekline Göre Tarafların Yükümlülükleri, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul.
- Türkiye Milletlerarası Ticaret Odası, 2017 Faaliyet Raporu, Küresel İş Ağı, s. 9

- Utkulu, U. ve Aydemir, İ. (2013). Türkiye’de Dış Ticaret İşlemleri ve Uygulaması (4. Baskı). Ankara: Gazi.
- Vural, S.E. (2010). Dış Ticaret Uyuşmazlıklarının Çözümünde Uluslararası Tahkim, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Yarbaşı, E. ve Gürtan, İ. (2012). Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi. (1. Baskı), İstanbul: Literatür
- Yılmaz M. ve Özken A. , 111 Soruda Incoterms, Optimist, 2011.
- Yılmaz, M. (2018). Dış Ticarete Giriş (4. Baskı). Ankara: Gazi.
- Yılmazcan, A. (2015), UCP 600 Kuralları Çerçevesinde Akreditifin İşleyişi, Yüksek Lisans, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Zenginkuzucu D.M. (2016). Uluslararası Ticaret ve Yatırım Uyuşmazlıklarında Dostane Çözüm: Kurumlar Kurallar Süreçler (2. Baskı). Ankara: Gazi.

EKLER

bahar gürgen 23.06.2020

ORJINALLIK RAPORU

%9

BENZERLIK ENDEKSİ

%7

İNTERNET
KAYNAKLARI

%1

YAYINLAR

%4

ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1

www.tobb.org.tr

İnternet Kaynağı

%2

2

www.iso.org.tr

İnternet Kaynağı

%1

3

Submitted to Galatasaray University

Öğrenci Ödevi

%1

4

openaccess.iku.edu.tr

İnternet Kaynağı

<%1

5

Submitted to Okan Üniversitesi

Öğrenci Ödevi

<%1

6

auzefkitap.istanbul.edu.tr

İnternet Kaynağı

<%1

7

www.iccwbo.org

İnternet Kaynağı

<%1

8

www.utikad.org.tr

İnternet Kaynağı

<%1

9

Submitted to Beykent Üniversitesi

Öğrenci Ödevi

<%1

10	Submitted to Atatürk University Öğrenci Ödevi	<%1
11	slideplayer.biz.tr İnternet Kaynağı	<%1
12	cindenithalatyapmakistiyorum.com İnternet Kaynağı	<%1
13	cms.iccwbo.org İnternet Kaynağı	<%1
14	www.e-akademi.org İnternet Kaynağı	<%1
15	Submitted to Sakarya University Öğrenci Ödevi	<%1
16	Submitted to Ardahan Üniversitesi Öğrenci Ödevi	<%1
17	www.ogunhaber.com İnternet Kaynağı	<%1
18	www.erdem-erdem.av.tr İnternet Kaynağı	<%1
19	CANER, OĞUZ. "İncoterms 2010 (İcc rules for the use of domestic international trade terms)", İstanbul Ticaret Üniversitesi, 2012. Yayın	<%1
20	akgul.bilkent.edu.tr İnternet Kaynağı	<%1

21	www.disticaretajansi.com İnternet Kaynağı	<% 1
22	www.eksengazetesi.com.tr İnternet Kaynağı	<% 1
23	www.gumrukmusaviritr.com İnternet Kaynağı	<% 1
24	journal.yasar.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
25	yayin.taa.gov.tr İnternet Kaynağı	<% 1
26	tobb.org.tr İnternet Kaynağı	<% 1
27	www.kocaeligazete.com İnternet Kaynağı	<% 1
28	angora.baskent.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
29	www.vergidunyasi.com.tr İnternet Kaynağı	<% 1
30	Submitted to (school name not available) Öğrenci Ödevi	<% 1
31	Submitted to Toros Āniversitesi Öğrenci Ödevi	<% 1
32	www.gumruktv.com.tr	

33	iccwbo.org İnternet Kaynağı	<%1
34	yerkoytso.org İnternet Kaynağı	<%1
35	YERLİKAYA, Gökhan Kürşat. "TÜRKİYE ODALAR ve BORSALAR BİRLİĞİ NİN ULUSLARARASI GÖREVLERİ ve KURUMLARI KAPSAMINDA DIŞ EKONOMİK İLİŞKİLER KURULU SORUNUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ", İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2015. Yayın	<%1
36	dersimizlojistik.blogspot.com İnternet Kaynağı	<%1
37	Submitted to Kahramanmaraş Sütçü İmam University Öğrenci Ödevi	<%1
38	Submitted to Ege Üniversitesi Öğrenci Ödevi	<%1
39	www.exportact.com İnternet Kaynağı	<%1
40	KORKMAZ, Yakup. "TÜRK BORÇLAR KANUNUNA GÖRE SATIŞ SÖZLEŞMESİNDE	<%1

41	sunsamreklam.blogspot.com İnternet Kaynağı	<%1
42	www.hondurastips.hn İnternet Kaynağı	<%1
43	issuu.com İnternet Kaynağı	<%1
44	www.guncelkaynak.com İnternet Kaynağı	<%1
45	www.coursehero.com İnternet Kaynağı	<%1
46	www.itslojistik.com İnternet Kaynağı	<%1
47	www.kultur.gov.tr İnternet Kaynağı	<%1
48	www.senlawfirm.com İnternet Kaynağı	<%1
49	muktedirilhan.av.tr İnternet Kaynağı	<%1
50	Submitted to Ege University Öğrenci Ödevi	<%1
51	alonot.com İnternet Kaynağı	<%1

- 52 ajans.ciu.edu.tr <% 1
İnternet Kaynağı
-
- 53 Submitted to The Scientific & Technological
Research Council of Turkey (TUBITAK) <% 1
Öğrenci Ödevi
-
- 54 DOĞAN, Mustafa. "INCOTERMS® 2010
KURALLARINA GÖRE HASARIN İNTİKALİ",
Türkiye Adalet Akademisi, 2015. <% 1
Yayın
-
- 55 Submitted to Istanbul Aydın University <% 1
Öğrenci Ödevi
-

Alıntıları çıkart

Kapat

Eşleşmeleri çıkar

Kapat

Bibliyografyayı Çıkart

Kapat

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve Soyadı: Bahar Gürgen

Doğum Yeri ve Tarihi: Ankara / 12.04.1986

Öğrenim Durumu:

Derece	Alan	Üniversite	Yıl
Lisans	İktisat	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi	2004 - 2009
Yüksek Lisans	Uluslararası Ticaret ve Lojistik	Atılım Üniversitesi	2018-2020

İş Deneyimi:

Çalıştığı Yer	Görev	Yıl
Finansbank	Stajyer (Ticari Şube – satış ve pazarlama birimi)	2007 (1 yıldan az)
Çağ AŞ.	Satış Temsilcisi	2009 (1 yıldan az)
Vodafone Alternatif Telekom Hizmetleri AŞ.	Satış ve Teknoloji Danışmanı	2010 - 2012
TNT Lojistik	Özel Servisler Satış Bölgesi Müdürü	2012 – 2015
Ekol Lojistik AŞ.	Satış Uzmanı	2015 - 2018
Ekol Lojistik AŞ.	Satış Sorumlusu	2018- Halen

Yabancı Diller: İngilizce

E-posta: bahar.gurgen@hotmail.com

Telefon: +90 (554) 776 9180

Tarih: 23.06.2020