



ARAŞTIRMA MAKALESİ

Incoterms 2020 ve 2010'un Mukayeseli Analizi

Dr. Öğr. Üyesi Lamiha ÖZTÜRK, Hasan Kalyoncu Üniversitesi, İktisadi İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Gaziantep, e-posta: lamihaozturk@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9724-5060>

Emine ÖZTÜRK, Yüksek Lisans Öğrencisi, Hasan Kalyoncu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gaziantep, e-posta: emineozturk86@hotmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7141-5332>

Öz

Bu çalışmanın amacı, 1 Ocak 2020 tarihinde yürürlüğe giren Incoterms 2020 kılavuzun, uluslararası ticaret faaliyetlerine getirmiş olduğu yenilikleri betimlemektir. Bu amaca yönelik, Incoterms 2020 teslim şekli kuralları bir önceki Incoterms 2010 versiyonu ile karşılaştırılmıştır. Genel anlamda, Milletlerarası ticaret odası, doğabilecek hukuksal ihtilafları ve uyuşmazlıkları mimimuma indirmek amacıyla ile Uluslararası ticarete alıcı ve satıcı arasındaki hak ve yükümlülükleri belirleyen uluslararası standart kuralları anlaşılır ve yeknesaklaştırılmaya yönelik bir çalışma yürüttüğü anlaşılmaktadır. Incoterms 2020 kılavuzunda açıklanan on bir Incoterms teslim şekillerinden, FCA, DAP, DPU ve DDP teslim şekilleri için her iki tarafında kendi taşıma aracı ile malları taşımasına izin verilmesi dikkat çekmektedir. Ayrıca, DAT teslim şeklinin yürürlükten kaldırıldığını, yerine ise DPU teslim şekli getirildiği görülmektedir. CIP ve CIF teslim türlerinin ise sigorta kapsam düzeylerinde değişikliğe gidildiği açıklanmaktadır. Teslim şekillerinin ayrıntılı olarak açıklanması ve hangi durumlarda firmaların tercih etmeleri gereken en uygun Incoterms kurallarının açıklamaya kavuşturulmuş olması önemli olumlu bir adımdır. Ancak, VGM sorunu henüz açıklyaya kavuşturulmamış olduğu anlaşılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Ticaret, Incoterms 2020, Teslim Şekilleri, Uluslararası Teslim Şekilleri, Uluslararası Ticaret Odası.

Makale Gönderme Tarihi: 21.10.2020

Makale Kabul Tarihi: 01.01.2021

Önerilen Atf:

Öztürk, L. ve Öztürk, E. (2021). Incoterms 2020 ve 2010'un Mukayeseli Analizi, *Sosyal, Beşerî ve İdari Bilimler Dergisi*, 4(1): 37-48.

© 2021 Sosyal, Beşerî ve İdari Bilimler Dergisi.



Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences

2021, 4(1): 37-48. DOI:[10.26677/TR1010.2021.639](https://doi.org/10.26677/TR1010.2021.639)

ISSN: 2667-422X Dergi web sayfası: www.sobibder.org



RESEARCH PAPER

A Comparative Analysis of Incoterms 2020 and 2010

Assistant Prof. Dr. Lamiha ÖZTÜRK, Hasan Kalyoncu University, Faculty of Economics, Administrative and Social Sciences, Gaziantep, e-mail: lamihaozturk@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9724-5060>

Emine ÖZTÜRK, MSc. Student, Hasan Kalyoncu University, Social Sciences Institute, Gaziantep, e-mail: emineozturk86@hotmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7141-5332>

Abstract

The purpose of this study is to describe the innovations brought by the new guide to Incoterms 2020 which came into force on January 1, 2020. To this end, the rules of delivery method of Incoterms 2020 have been compared to the previous version of Incoterms 2010. In general, it would seem that the international chamber of commerce, which defines the standard international trade rules and which determine the mutual rights and obligations of buyers and sellers with the aim of minimizing any disputes between the parties, an effort to simplify and harmonize the rights and duties of the parties and therefore of the terms of international trade. Among the eleven modes of delivery of the Incoterms described in the Incoterms 2020 manual, it should be noted that the respective parties who have chosen to set up the Incoterms FCA, DAP, DPU and DDP are authorized to transport goods with their own means of transport. In addition, it can be seen that the DAT delivery form has been deleted and that the DPU delivery form has been introduced. In addition, we see that the terms CIF and CIP have seen their levels of insurance coverage change. In terms of clarifying the rules and Incoterms to choose this new guide marks a positive development. However, it is observed that the VGM problem has not yet been clarified.

Keywords: International Trade, Incoterms 2020, Delivery Terms, Delivery Terms in Foreign Trade, International Chamber of Commerce.

Received: 21.10.2020

Accepted: 01.01.2021

Suggested Citation:

Öztürk, L. and Öztürk, E. (2021). A Comparative Analysis of Incoterms 2020 and 2010, *Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 4(1): 37-48.

© 2021 Sosyal, Beşeri ve İdari Bilimler Dergisi.

GİRİŞ

Pozitif hukukun bir parçası olan ve uluslararası ticaret hukukunun en eski kavramlarından biri olarak bilinen *Lex Mercatoria*, taraflar arasında olası uyuşmazlıkları veya davaları en az zararlı çözümlenebilmek için oluşturulmuştur (Erdem, 2008). Latince kökenli olan bu kavram, kelime manasına bakıldığında “*Lex*” Kanun veya Bir hâkim tarafından teklif edilen/sunulan kanun teklifi olarak karşımıza çıkmaktadır (Le Grand Gaffiot, 2000), “*mercatoria*” ise tüccar anlamına gelmektedir (Le Grand Gaffiot, 2000). Orta çağ Avrupa’sında tüccarlar arasında ticari faaliyetlerin yerel örf ve adetlerin çerçevesinde uygulandığı yasal bir düzendir (Yağcı, 2019). Uluslararası Ticaretin yaygınlaşması ve birçok ülkenin liberal ekonomiye geçişi ile gerek mevzuatların gerek örf ve kültürel farklılıkların var olmasıyla birlikte ortak kuralların ve esasların oluşmasına ihtiyaç duyulmuştur. Bu bağlamda, 1919 yılında Uluslararası Ticaret Odası (ICC: International Chamber of Commerce) kurulmuştur. ICC’ne Uluslararası ve ulusal ticaret kapsamında gerçekleştirilen tüm ticari faaliyetlerin hukuksal anlamda yeknesaklaştırılmayı amaçlamaktadır. ICC belirlenen esaslar ve kurallar çerçevesinde uluslararası ticareti düzenler ve gelişmesinde katkıda bulunur. ICC, en başta tarafların maddi ve manevi (zaman) maliyetlerini azaltmak ve doğabilecek hukuksal ihtilafları ve uyuşmazlıkları minimuma indirmek amacıyla 1936 yılında Incoterms (International Commercial Terms sözlüklerin kısaltılması) adı altında uluslararası ticaretin taraflar arasında nakliye, teslimat, yükleme, boşaltma, gümrükleme, sigorta gibi ticari işlemlere ilişkin detayların esaslarını ve kurallarını belirleyen hükümleri ortaya koymuştur. Incoterms hükümleri taraflar arasında sözleşmelere göre mevzuat açısından sorumlu olan ülkenin belirlenmesinde ve uluslararası ticaretten doğan masrafları ve sorumlulukları düzenlemektedir. Yılmaz ve Özken (2011) Incoterms teslim şekillerini şu ifade ile tanımlamaktadırlar: “Uluslararası ticarete alıcı ve satıcı arasındaki hak ve yükümlülükleri belirleyen uluslararası standart kurallar bütünüdür”. Incoterms teslim şekilleri dış ticaretin maliyetleri ve ticari riskleri hakkında esasları içeren bir rehber niteliğindedir. Başka bir deyişle Incoterms hükümleri teslim şekilleri kurallarını detaylandırmaktadır. Bu bağlamda alıcı ve satıcı dışındaki ticari faaliyetlerin gerçekleşmesinde gümrükçü, bankacı veya taşıyıcı gibi diğer aktörleri kapsamamaktadır. Aralık 2019 tarihi itibarı ile 139 farklı ülkeden uluslararası ticaret faaliyetlerinde bulunan binlerce firma, banka, ticaret odası, avukatlık bürosu ICC’nin üyesidir¹. ICC’nin ticari markası olan Incoterms odaya üye olan firmaların geri dönüşleri doğrultusunda 1953, 1967,1980, 1990, 2000, 2010 ve 2020 yılında toplam sekiz kez revizyona gidilmiştir. 10 Eylül 2019 tarihinde ICC Incoterms hükümleri tekrar revize edilmiş ve 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir. Bu çalışmanın amacı, Incoterms 2020 ile getirilen başlıca değişiklikleri tanıtmak ve pratikte hangi hususlara dikkat edilmesi gerekliliğini vurgulamaktır.

KAVRANMSAL ÇERÇEVE

Erdem (1990) Incoterms kurallarının uluslararası ticarete en yaygın olarak kullanılan ticari kurallar olduğu vurgulamaktadır. Bu bağlamda, dikkat edilmesi ilk önemli husus, Incoterms kuralları çerçevesinde sözleşme düzenleyen tarafların hangi yılın versiyonunu kullandıkları (örneğin: Incoterms, 2020) sözleşmede açık bir şekilde belirtilmelidir. Mevcut sekiz versiyonundan hangisine atıf yapıldığı Incoterms türlerinin kapsamını ve tarafların yükümlülüklerinde netlik sağlayacaktır (Yağcı, 2019: 37). Tarafların kullanacakları Incoterms versiyonunu kararlaştırılması daima kılavuzda vurgulanmaktadır ve net bir şekilde tercih edilen versiyonun sadece esasların geçerli olacağı ifade edilmektedir (Yılmaz vd., 2011). Mevcut son versiyonunda on bir farklı Incoterms teslim şekillerinin (EXW, FCA, CPT, CİP, DAP, DPU, DDP,

¹ <https://iccwbo.org/about-us/global-network/member-companies/>

FAS, FOB, CFR, CIF) her biri için tarafların hakları ve yükümlükleri belirtilmiştir. Genel anlamda, Incoterms türleri dört alfabetik grup olarak sınıflandırılmış olup (C, D, E ve F Grubu terimleri) her bir grup için “temel” nitelikler açıklanmaktadır (Yağcı, 2019: 38). Örneğin, C grubu terimlerinde, satıcı yükleme esnasına kadar sorumludur; Taşıma işleminin gerçekleştirecek olan firmaya malları teslim ettikten sonra risk ve sorumluluklar alıcıya transfer edilir (Kazma, 2011). Satıcı, taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlü fakat taşıma esnasında doğabilecek riskler ve masraflar alıcıya aittir (Kuyucu, 2011). Uluslararası Ticaret Odası, Incoterms 2010 versiyonu ile bu alfabetik sınıflandırmadan vazgeçip, farklı taşıma şekillerine göre bir sınıflandırmaya getirmiştir. Bu bağlamda, Incoterms 2020 versiyonu da bu taşıma modlarına göre sınıflandırmayı sürdürdüğü için bu çalışmada Taşıma şekillerine göre sınıflandırılma esas alınacaktır. ICC iki farklı taşıma şekli belirlemektedir: “Multi-modal” (Farklı taşıma türleri) ve Deniz ve iş su yolu ile (“maritime”) gerçekleştirilen teslim şekilleri (Yılmaz vd. 2011). Incoterms 2020 kılavuzunda, Multi-modal sınıflandırılmasında (Farklı taşıma türlerini kapsayan kurallar) yedi farklı Incoterms türü yer almaktadır. Bunlar: EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP. Deniz ve İş Su yolu taşımalarına özgü kurallar sınıflandırılmasında ise dört Incoterms türü yer almaktadır: FAS, FOB, CFR ve CIF.

YÖNTEM

Incoterms 2010 ile 2020 teslim şekillerini belirleyen kuralların kıyaslanması amacı ile toplum bilimlerinde geleneksel olarak kullanılan karşılaştırmalı metot uygulanmıştır. Dolaylı deneyim olarak ta adlandırılan bu yöntem (Durkheim, 1894) «aynı olayın zaman içinde ve farklı yerlerdeki durumunun karşılaştırılarak incelenmesidir» (Şen ve Yıldırım, 2019). Toplum bilimlerinde kullanılan bu yöntem aynı olayın durumunu karşılaştırarak inceler, farklılıkları ve değişimleri açıklar (Şen ve Yıldırım, 2019). Bu bağlamda, bu araştırma, Incoterms 2010 ile 2020 teslim şekilleri kuralları anahtarıyla genel izlenimle ve çoklu karşılaştırmalar yöntemiyle incelendiğinden betimsel bir çalışmadır. Aydın ve Hanağası (2017) sosyal bilimlerde karşılaştırmalı yöntemin önemini vurgulamaktadırlar. Yazarlar Neuman’ın (2006) çalışmasını referans alarak söz konusu araştırma yönteminin teorik ve veri içeren çalışmalarda verilerin içinde gömülü olan teorileri ortaya çıkarabilme yeteneğine sahip olduğunu ifade etmektedirler.

BULGULAR

Incoterms 2020 Türleri

EXW: EX Work (Fabrikada teslim / iş yerinde teslim)

İsminden anlaşıldığı üzere satıcı kendi iş adresinde alıcıya satışını gerçekleştirdiği ürünleri teslim eder. Satıcı üretim sonrası sadece ambalajlamadan ve paketlemeden sorumludur. Alıcının belirttiği son teslim/varış noktasına kadar tüm diğer masraflar, riskler ve sigorta maliyetleri alıcıya aittir. Yükleme, boşaltma, nakliye ve sigorta masrafları alıcının yükümlülükleri arasındadır (Evirgen, 2012). Satıcı açısından en az sorumluluk içeren teslim şeklidir. Alıcı bu durumda, tüm lojistik organizasyonunu yürütmekle yükümlüdür ve tercih edilen ulaşımın çözümünün gümrükleme işlemlerini içerdiğinden emin olmalıdır. Bu sebeple, ICC, EXW teslim şeklinin daha çok “domestic” yerel ticari faaliyetler için tercih edilmesini önermektedir. Özkan’ın (2012) belirttiği gibi “Özellikle ihracat gümrükleme işlemleri ülkeden ülkeye farklılık gösterdiği için EXW terimi kullanılırken doğabilecek bütün olası riskleri göz önünde bulundurmak gerekir”. Yılmaz vd., (2011) ile Özkan (2012) EXW teslim şekli Türk İhracat ve Gümrük mevzuatı ile uyumsuzluk içerdiğini ve ancak ithalatçı firmanın ayrıca Türkiye’de de yerleşik olması şartı ile ticari işlem gerçekleştirebileceğini vurgulamaktadır.

FCA: Free Carrier (Taşıyıcıya Masrafsız Teslim)

Taşıyıcıya masrafsız teslim şekillerinde satıcı satışını gerçekleştirmiş olduğu malların paketlemesini ve işaretlemesini gerçekleştirir ardından gümrükleme işlemlerini yerine getirir ve birden fazla taşıma vasıtasıyla ulaşım sağlansa bile asıl taşıyıcıya malları devrettiği andan itibaren yükümlülükleri sona erer (Özkan, 2012). Mallar, satıcının işyerinden değil de farklı bir adresten ilk taşıyıcıya teslim edilecek ise, satıcı söz konusu teslim adresine malları ulaştırmak üzere kendi organize etmiş olduğu bir nakliye aracı ile malları söz konusu adrese nakil işlemini gerçekleştirir (Malfiet, 2011). Taşıyıcıya masrafsız olarak adlandırılması, taşıma maliyetlerin alıcı tarafından karşılanmasından kaynaklanmaktadır (Taşçı, 2017). Satıcı taşıma veya sigorta sözleşmesi imzalaması gibi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır. Satıcı yükleme öncesi malların kontrol ve muayene giderlerini masraflarını ödemek ile yükümlüdür. Diğer risk, sigorta, gümrük ücretleri veya navlunun ödenmesi gibi masraflar alıcı tarafından karşılanmaktadır (Evirgen, 2012). Incoterms 2020 kılavuzunda, FCA teslim şekillerini tercih eden tarafların “yerleşik gösterimle konşimentolar” talep etmelerine izin vermektedir².

CPT: Carriage Paid To (Taşıma ödenmiş olarak teslim)

Satıcı taşıma sözleşmesinin yapar ve malların taşınması ile ilişkin tüm masrafları karşılar. Satıcı malları asıl taşıyıcıya tevdi etmesi ile alıcıya malları teslim etme yükümlülüğünü yerine getirmiş olmaktadır (Erdem, 2008). Satıcı asıl taşıyıcıyı belirler, malların asıl taşıyıcıya ulaşması için gerekli nakliye ve gümrükleme işlemlerinin yerine getirir (Çınar, 2018). Satıcı, yükleme öncesi muayene giderlerini ve varış limanına kadar navlun bedellerini öder. Alıcı gümrük belgelerini hazırlar ve ithalata ilişkin gümrük vergileri öder. CPT Teslim şeklinde belirtilen yer ismi (örneğin: CPT, Paris, France) satıcın hangi noktaya kadar sorumlu olduğunu belirtir. Belirtilen noktaya kadar taşınma ile ilgili masrafları üstlenir. CPT teslim şeklinde belirtilen adreste malların teslimatı gerçekleştirdikten sonra tüm sorumluluklar alıcıya devredilir (Megep, 2007).

CIP: Carriage and Insurance Paid To (Taşıma ve Sigorta ödenmiş olarak teslim)

CIP teslim türü, CPT teslim şekli ile benzer özelliklere sahiptir (Çınar, 2018). Satıcı, taşıma sözleşmesinin yanı sıra ek olarak (taşıma esnasında meydana gelebilecek riskleri ve hasarları karşılamak üzere) tam kapsamlı (A seviyesinde) teminat sağlayan bir taşıma sigortası sözleşmesi yapmak ile yükümlüdür³. Satıcı bu durumda, malların varış noktasına kadar navlunu öder.

DAP: Delivered At Place (Belirtilen yerde Teslim)

2010 versiyonu ile, DDU (Delivery Duty Unpaid), DES (Delivered Ex Ship) ve DAF (Delivered At Frontier) teslim şekillerinin yerine getirilen bir teslim türüdür. Satıcı, satış sözleşmesinde belirtilen yerde malları teslim etmekle yükümlüdür. Satıcı, belirtilen noktada malları boşaltma işleminden sorumlu değildir ve bu yönde bir yükümlülüğü de yoktur (Caner, 2012). Malların belirtilen yere teslim edilmesi ile birlikte tüm riskler ve masraflar alıcıya transfer edilir (Yağcı, 2019). Satıcı, malları boşaltmaya hazır ve ithalat gümrük vergileri ödenmiş olarak alıcıya teslim eder (Şanlı ve Nuray, 2000). Satıcı malları boşaltmaya hazır olarak teslim edebilmesi için ek masrafa girecek olursa (örneğin, malların boşaltılması için palet eklenmesi gerekiyor ise...) bu durumu satım sözleşmesinde açık bir şekilde belirtmelidir aksi takdirde malların hazır bulundurulması için yapılan ek masrafların alıcı tarafından karşılanması olanaksızdır (Malfiet, 2011).

² ICC Rules For The Use Of Domestic And International Trade Terms, Incoterms® 2020, International Chamber Of Commerce (ICC) Publication Number 723e, Paris, Y2019.

³ ICC, Incoterms, Y2020, s50.

DDP: Delivered Duty Paid (Gümrük vergileri/Resmi ödenmiş olarak teslim)

EXW teslim şeklinin zıhtı olarak ifade etmek mümkündür (Erdem, 2001). Bu bağlamda, satıcı, malları son varış noktasına kadar teslim etmek ile yükümlüdür. Satıcı, hasar rizikosundan, taşıma masraflarından, ithalat ve ihracat gümrükleme işlemlerinden ve ilgili vergilerden sorumludur. Anlaşıldığı üzere, teslim şekilleri arasında, DDP teslim türü satıcıya en çok sorumluluk yükleyen teslim şeklidir (Yağcı, 2019). Alıcı, varış noktasına ulaşan malların boşaltılmasından sorumludur. Satış sözleşmesinde, taraflar katma değer vergilerin nasıl paylaşıldığını veya hangi tarafın üstlendiğini belirtmediği takdirde, satıcı katma değer vergileri ödemek ile yükümlüdür (Özalp, 2012). Son olarak, DDP teslim şeklinde satıcının eğer uluslararası bir teslimat söz konusu ise mutlaka ithalat lisansına sahip olması gerekmektedir (Özalp, 2012).

DPU: Delivered At Place Unloaded (Belirtilen yerde Eşya Boşaltılmış olarak teslim)

Önceki edisyonlarda olmayan DPU teslim şekli, aslında DAT (Delivered At Terminal- Terminal noktasında teslim) teslim türünün yerine getirilmiş bir teslim şekli olarak karşımıza çıkmaktadır. Bir önceki versiyonlarda DAT teslim şeklinde sadece Terminallerde malların teslim edilebileceği algısı oluşmuştur, bu nedenle, uygulamada terminal dışında tarafların belirlediği herhangi bir noktada da malların teslim edilebileceğini vurgulamak ve daha anlaşılır olması açısından, DAT, DPU olarak tekrar adlandırılmıştır. Incoterms 2020 versiyonunun öne çıkan değişikliklerden biri olduğunu söylemek mümkündür. DDP teslim şeklinde farklı olarak, satıcı ithalat gümrükleme işlemlerinden ve doğacak vergilerden sorumlu değildir. DDP teslim şeklinde olduğu gibi tarafların sigorta sözleşmesi yapma yükümlülükleri bulunmamaktadır. Ayrıca, ek olarak, Satıcı asıl taşıyıcıdan veya sözleşmede belirtilen yerde malları boşaltmak ile yükümlüdür.

FAS: Free Alongside Ship (Gemi doğrultusunda masrafsız)

Belirtildiği gibi FAS İş su ve Deniz taşımacılığında kullanılan bir teslim türüdür. Satıcı, malları geminin yanına kadar getirmekle yükümlüdür, eğer gemi rıhtımında ise malların yüklenmesini gerçekleştirir ve yükleme sonrası rizikolar ve taşıma masrafları alıcıya transfer edilir. Alıcı gümrükleme işlemlerinin gerçekleştirir ve ilgili vergileri öder (Evirgen, 2012). Fakat gemi açıkta ise mavnalar sayesinde satıcı malları teslim eder. Satıcı sözleşmede belirtilen tarihte, limana ve geminin yanına malları getirmek ile yükümlüdür. Malların belirtilen limana kadar nakliye masrafları satıcıya aittir. Satıcı ayrıca satım sözleşmesinde öngörülen şartlara uygun olarak malların paketleme işlemlerinden sorumludur. Malların ihracı için, alıcı gerekli lisanslara ve izinlere sahip değil ise, sözleşmede belirtilmesi şartı ile ve masrafların alıcı tarafından karşılanması durumunda, gümrükleme işlemleri ve diğer izin belgelerin hazırlanması satıcı tarafından gerçekleştirilmesini talep edebilir. Eğer, satıcı bu durumu kabul etmez ise, alıcı farklı bir teslim şekli tercih etmek durumunda kalır (Megep, 2007). Ayrıca, eğer mallar konteyner ile taşınması söz konusu ise bu durumda FCA (Free Carrier) teslim şeklini tercih edilmesi gerekmektedir (Yağcı, 2019). Genel anlamda, uluslararası ticaret faaliyetinden bulunan firmalar arasında en az tercih edilen teslim şekillerinden biridir.

FOB: Free on Board (Gemi bordasında teslim / Gemide masrafsız)

Türkiye’de uluslararası ticari faaliyete bulunan firmaların en çok tercih ettiği teslim şeklidir (Megep, 2007). Satıcı, malların ihracat izinlerine ve buna ilişkin gümrükleme işlemlerinden sorumludur ve doğacak vergileri ödemek ile mükelleftir. Satıcı, malların paketlemesini ve hazırlanmasını gerçekleştirdikten sonra satım sözleşmesinde belirtilen tarihte, limana ve gemiye malları yüklemek ile yükümlüdür. Mallar, belirtilen geminin güvertesine veya küpeştesine yükleme işlemini gerçekleştirdikten sonra masraflar, riskler veya hasarlar alıcı tarafından karşılanmaktadır. Başka bir deyişle, satıcı belirtilen gemiye malları yükleme işlemini gerçekleştirdikten sonra, satıcının yükümlülükleri sona erer (Erdem, 2001). Alıcı ithalat ile ilgili

gümrükleme işlemleri yerine getirir ve malların geminin güvertesine yüklenmesinden sonra doğacak tüm masrafları üstlenmektedir.

CFR: Cost And Freight (Mal bedeli ve Navlun)

CFR teslim şeklini tercih eden satıcı, malları satım sözleşmesi çerçevesinde hazırlar ve belirtilen limana ve gemiye yükleme işlemini gerçekleştirmek ile yükümlüdür. Satıcı ihracata ilişkin, alıcı ise ithalata ilişkin gerekli izinleri, gümrükleme işlemleri ve doğacak masrafları ödemek ile yükümlüdür. Ayrıca, satıcı navlun bedellerini de ödemek ile sorumludur. Satıcı, CFR teslim şekillerinde tüm navlun masraflarını üstlenmiş bulunmaktadır⁴. Malların, geminin güvertesine yüklenmesinden sonra, navlun masrafları hariç, riskler, masraflar ve oluşabilecek hasarlar alıcıya devredilmiş olur. Alıcı, varış limanında liman ücretini ve gemiden malların boşaltılmasına ilişkin masrafları üstlenir.

CIF: Cost Insurance And Freight (Masraflar, Sigorta ve Navlun/ Mal Bedeli, sigorta ve Navlun)

Bir önceki CFR teslim şekli ile ortak özelliklere sahiptir. Malların, geminin güvertesine yüklenmesi ile navlun dışındaki doğacak masraflar, vergiler, riskler ve hasarlar alıcıya devredilir. CFR teslim şekline en önemli farklılık satıcının mallara gelebilecek hasarlara ve ek masraflara karşı bir sigorta sözleşmesi yaptırma yükümlülüğünün bulunması. Ancak, söz konusu sigorta sözleşmesi, asgari teminat ile sınırlıdır (C seviyesinde sigorta sözleşmesi). Alıcı daha kapsamlı bir sigorta sözleşmesi talep etmesi durumunda asgari teminatın dışında kalan ek ücretleri/primleri üstlenmekle yükümlüdür.

INCOTERMS 2010 Edisyonuna Göre 2020 Yılı Kılavuzunda Yer Alan Farklılıklar

Genel anlamda, Incoterms 2020 kılavuzunda, ICC Genel sekreterin (John W. H. Denton'un) özsözde belirtildiği gibi, son edisyon sadeleşmiş bir dil ve daha anlaşılır bir anlatım şekli ile karşımıza çıkmaktadır. Firmalara, doğru Incoterms Kuralını seçmeleri için her bir teslim şekli ayrıntılı olarak açıklanmıştır. Yüz doksan beş sayfalık olan kılavuz, dokuz uzmanın katılımı ve katkıları ile hazırlanmıştır⁵. Çalışma grubunda ilk defa Çin'den ve Avustralya'dan uzmanlar katılmıştır. Birleşik Krallık temsilcisi olarak David Lowe ve Charles Debattista, Fransa için Christoph Martin Ratke, Türkiye için Ercüment Erdem, Çin temsilcisi için Virginie Jan, Almanya için Burghard Piltz, Amerika Birleşik Devlet'i için Frank Reynolds, Avustralya temsilcisi Bob Ronai ve Finlandya için Asko Raty, Incoterms 2020 kurallarını hazırlayan çalışma grubunda yer alan uzmanlar olarak belirtilmektedir⁶. Incoterms 2020 kılavuzunda bir önceki 2010 versiyonuna göre daha kapsamlı bir giriş düzenlenmiştir. Bu bağlamda, 2020 versiyonunda girişte taraflar için ilgili ticari faaliyete ve işleme yönelik en uygun Incoterms kuralının seçilmesinde açıklayıcı notlar mevcuttur. 2020 versiyonunda, "Kılavuz not" olarak adlandırılan başlık, "kullanıcılar için açıklayıcı not" olarak değiştirilmiştir. Ayrıca, giriş kısmında, satıcının ve alıcının temel rolleri, sorumlulukları, teslimat, risk ve Incoterms kuralları ile sözleşmeler arasındaki ilişkiler açıklanmıştır⁷. Alıcının ve satıcının sorumlulukları on başlık altında özetlenmektedir. Aşağıdaki tablo Incoterms 2010 ile 2020 kılavuzlarında söz konusu başlıklar üzerinde yapılan değişiklikleri özetlemektedir.

⁴ ICC, Incoterms 2020, s103.

⁵ ICC, Incoterms 2020, s5.

⁶ ICC, Incoterms 2020, s5.

⁷ ICC, Incoterms 2020, s13.

	INCOTERMS 2010		INCOTERMS 2020	
	A: Satıcının sorumlulukları	B: Alıcının sorumlulukları	A: Satıcının sorumlulukları	B: Alıcının sorumlulukları
A1/B1	Genel Obligations Genel yükümler	Genel Obligations Genel yükümler	Genel Obligations Genel yükümler	Genel Obligations Genel yükümler
A2/B2	Licences, authorization, security clearances and formalities Lisanslar, yetkilendirme, güvenlik izinleri ve formaliteler	Licences, authorization, security clearances and formalities Lisanslar, yetkilendirme, güvenlik izinleri ve formaliteler	Delivery Teslim	Taking Delivery Teslim alma
A3/B3	Contract of Carriage and Insurance Taşıma ve Sigorta sözleşmeleri	Contract of Carriage and Insurance Taşıma ve Sigorta sözleşmeleri	Transfer of Risk Riskin devri	Transfer of Risk Riskin devri
A4/B4	Delivery Teslim	Delivery Teslim	Carriage Taşıma	Carriage Taşıma
A5/B5	Transfers of Risks Riskin Devri	Transfers of Risks Riskin Devri	Insurance Sigorta	Insurance Sigorta
A6/B6	Allocotion of Costs Maliyetlerin tahsisi	Allocotion of Costs Maliyetlerin tahsisi	Delivery- Transport Document Teslim-Taşıma belgesi	Proof of Delivery Teslimat kanıtı
A7/B7	Notice to the seller Satıcı için Bildirimler-uyarılar	Notice to the buyer Alıcı için Bildirimler-uyarılar	Export/Import Clearance İhracat-İthalat Gümrükleme işlemleri	Export/Import Clearance İhracat-İthalat Gümrükleme işlemleri
A8/B8	Delivery Document Teslim Belgeleri	Proof of Delivery Teslimat kanıtı	Checking/ packaging/ marking Kontrol/Paketleme/ İşaretleme	Checking/ packaging/ marking Kontrol/Paketleme/ İşaretleme
A9/B9	Checking/ packaging/ marking Kontrol/Paketleme/ İşaretleme	Checking/ packaging/ marking Kontrol/Paketleme/ İşaretleme	Allocation of Costs Maliyetlerin tahsisi	Allocation of Costs Maliyetlerin tahsisi
A10/B10	Assistance with Indormation and related Costs İlgili maliyetler ile bilgi ve destek	Assistance with Indormation and related Costs İlgili maliyetler ile bilgi ve destek	Notices Bildirimler-uyarılar	Notices Bildirimler-uyarılar

Kaynak: Bu tablo Incoterms 2010 ve 2020 kılavuzlarında bulunan bilgiler ile yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Alıcının ve satıcının sorumluluklarını detaylandıran başlıklar kısmen değişmiş bulunmaktadır. Bu anlamda, taşıma ve sigorta sözleşmeleri adlı başlık ayrılıp iki ana başlık olarak son versiyonunda yer almaktadır. Sigorta sözleşmelerin önemi bu ayrıma sebep olduğu

anlaşılmaktadır⁸. Bazı başlıkların ise sıralaması değiştiği görülmektedir. Tüm başlıkların önemi eşittir, fakat sıralama Incoterms kurallarını kullanan ve tercih eden firmaların geri dönüşleri ve aydınlatmayı ihtiyaç duydukları konular ile sıralanmaktadır⁹. Incoterms 2020 kılavuzunda açıklanan on bir Incoterms teslim şekillerinin birbirinden bağımsız olduğu ve sözleşmelerde tercih edilen sadece bir adet Incoterms teslim türünün geçerli olduğu anlaşılmaktadır¹⁰. Incoterms teslim şekilleri ile ilgili değişiklikleri gelince ise, FCA, DAP, DPU ve DDP teslim şekilleri için her iki tarafında kendi taşıma aracı ile malları taşımaya izin verilmektedir. Daha önceki versiyonlarda, tarafların malları asıl taşıyıcıya ulaştırmak için aracı bir nakliye firması ile anlaştıklarını varsaymaktaydı, fakat pratikte zaman zaman tarafların biri veya ikisi de asıl taşıyıcı ulaştırmak veya asıl taşıyıcıdan malların boşaltılması sonrası kendi araçları ile nakliye işlemlerini gerçekleştirebildikleri gözlenmiştir¹¹. DAT teslim şekli yürürlükten kaldırılmış olup yerine DPU teslim şekli getirilmiştir. Bu bağlamda, satıcının malları teslimat sahasında boşaltma yükümlülüğü getirilmesi, DPU teslim şeklinin satıcının sorumluluklarını arttırdığını gözlenmektedir. Ayrıca, CIP ve CIF teslim türlerin sigorta kapsam düzeylerinde değişikliğe gidilmiştir. Incoterms 2020 edisyonunda CIF teslim şeklinin sigorta sözleşmesinin asgari teminat düzeyi muafazı edilmiş (C seviyesinde), CIP teslim türünün ise sigorta sözleşmesinin teminat düzeyi yükseltilmiştir. Incoterms 2010 versiyonunda her iki teslim şekli için de asgari teminat düzeyinde bir sigorta sözleşmesi yeterli olmaktadır. Son olarak, FCA teslim şekli ile taraflar artık “yerleşik gösterimle konşimentolar” talep etmeleri mümkün olmaktadır¹². ICC, Incoterms 2020 ücretsiz bir uygulamaya hayata geçirmiştir. Söz konusu uygulama ile akıllı telefonlarda firmaların ilgili departmanların çalışanlarına yönelik açıklayıcı ve Incoterms kuralları ile ilgili bilgiler aktarılmaktadır.

SONUÇ ve ÖNERİLER

Bir önceki versiyonuna göre karşılaştığımızda radikal değişikliklerin olmadığı anlaşılmaktadır. Ancak genel anlamda hükümlerin anlaşılabilirliği açısından sadeleştirilmiş ve uluslararası ticaret geleneklerine istikrar açısından konsolide edilmiştir. Teslim şekillerin ayrıntılı olarak açıklanması ve hangi durumlarda firmaların tercih etmeleri gereken en uygun Incoterms kurallarının açıklama kavuşturulmuş olması önemli olumlu bir adımdır. Ancak, EXW gibi teslim türünün birçok ülkenin yerel ticari kanunları ile ve bilhassa Avrupa Gümrük Birliği mevzuatı ile örtüşmemesi pratikte bu teslim şeklinin tercih edilmemesine sebep olmaktadır. EXW teslim şeklinde malların satıcı tarafından alıcıya fabrikada teslim edilmesi söz konusudur, fakat uygulamada çoğu zaman satıcı yükleme işlemini de gerçekleştirmektedir. Satıcının iş ve iş sağlığı güvencesi kanunları ile uyumsuz olan bu teslim şekli, alıcının aracı nakliye firmanın çalışanlarının fabrikadan malların teslim almalarına ve nakliye aracına yükleme yapmalarına çoğu zaman izin verilmemektedir. Bu bağlamda, uzun vadede EXW teslim şeklinin yürürlükten kaldırılması beklenmektedir. Incoterms 2020 edisyonunun giriş kısmında tarafların tercih ettikleri Incoterms kurallarının yılı mutlaka belirtmeli ibaresi yer almaktadır. Ancak, eski versiyonlarda var olan ve güncel edisyonunda kaldırılmış bir teslim şeklinin tercih edilmesi, taraflara esneklik avantajı sağlayabilir fakat kuralların kredibilitésine/ güvenilirliğine zarar verdiği inanimaktayız. Incoterms kuralları, uluslararası ticaret kanunlarının önemli bir parçası olmayı hedefliyor ise kurallarında ve mevzuatında değişikliği gittiklerinde, eski yükümler yürürlükten kaldırılmalıdır. Incoterms 2020 edisyonunda, pratikte uyumsuzluklara sebep olan VGM (Verified Gross Mass/

⁸ ICC, Incoterms2020, s14.

⁹ ICC, Incoterms2020. S14.

¹⁰ ICC, Incoterms 2020, s9.

¹¹ ICC, Incoterms 2020, s15, 62. Madde d) bendi

¹² ICC, Incoterms 2020, s15

doğrulanmış brüt kütle veya ağırlık olarak ta tercüme edilebilir) sorunu henüz açıklıya kavuşturulmamıştır. 1 Temmuz 2016 tarihinden bu yana konteyner taşımacılığın olduğu durumlarda nakliyecilere uygulanan uluslararası deniz can güvenliği sözleşmesi (SOLAS: Safety of Life at Sea)¹³ kapsamında, gemiye yüklenen malların ağırlığı kalibre edilmiş ve sertifikalı ekipman ile tartılmalıdır. Eğer bahsi geçen ekipmanlar bulunmuyor ise konteynerin boş ağırlığı ve malların ağırlığı ayrı ayrı tartılarak konşimento belgesinde VGM bilgisi belirtilmelidir. Gerekli olduğu durumlarda ise ayrıca güvenlik deklarasyonu (DoS) belgesinin düzenlenmesi talep edilebilir. Eğer Konteynerin toplam ağırlığı SOLAS'ın 4.2 maddesi ile uyuşmuyor ise yüklüme işlemi yapılmamalı veya iptal edilmelidir. Söz konusu tartma işlemlerinden doğacak masrafların kimin tarafından karşılanacağı açıklanmamıştır ve uyuşmazlıklara yol açmaktadır. Incoterms 2020 kılavuzunda söz konusu soruna durumların çeşitliliği ve karmaşıklığı sebebiyle maliyetlerin nasıl paylaşılacağı veya hangi tarafın tartma işleminin maliyetine katlanacağı açıklanmamıştır. Son olarak, elektronik belgelerin kullanılmasının yaygınlaşması ile birlikte 2010 versiyonunda elektronik iletişim ile ilgili düzenlemeler getirilmişti (Rosenberg vd., 2011). Ancak, 2020 edisyonunda henüz Blockchain teknolojisi ile ilgili bir düzenleme yer almadığını gözlemlemekteyiz. IBM-MAERSK gibi iki dev firmanın Trade-lens adı altında Blockchain teknolojisini kullanan bir ticari platform oluşturmuş olmaları tüm süreçlerin, belgelerin oluşturulması, gümrükleme işlemlerin gerçekleştirilmesi, vergilerin online ödenmesi ve ilgili taraflara eş anlı, şeffaf bir biçimde tüm bu bilgilerin ulaşıyor olması uluslararası ticaret hukukuna, bilhassa akıllı sözleşmeler ile, yeni bir boyut getirmektedir.

KAYNAKÇA

Aydın, K. ve Hanağası, U.B. (2017). Sosyoloji ve Siyasal Araştırmalarda Karşılaştırmalı yöntem. KOSBED. 33: 57-86.

Caner, O. (2012). Incoterms 2010 (Icc Rules for The Use of Domestic and International Trade Terms), 10. Yıl'a Armağan İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2(2): 223- 262.

Çınar, H. (2018). *Dış Ticaretin El Kitabı*, İstanbul: ARC Eğitim Danışmanlık.

Durkheim, E. (1984). *Les regles de la methode Sociologique*, Ancienne Librairie Germer et C., (Editör) Alcan, F. Paris.

Erdem, B. B. (1990). Incoterm'in Uluslararası Satımlarda Uygulanacak Hukuka Etkisi ve Hukuki Niteliği, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 10(1-2): 65-79.

Erdem, E. (2017). *Milletlerarası Ticaret Hukuku*, İstanbul: 12 Levha Yayınları.

Erdem, E. (2001). Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaşgünü Armağanı, (Editör) Kendigelen, A.: *Incoterms 2000* (ss. 179-218), İstanbul, Cilt 1, Beta Yayınları.

Erdem, E. (2008). Lex Mercatoria ve ICC Tahkimi, *Milletlerarası Ticaret Hukuku ile İlgili Makaleler*. İstanbul: Beta Yayıncılık.

Evirgen, A. (2012). *Uluslararası Ticari Teslim Şekillerinden Fob Teslimde Taraf Yükümlülükleri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

¹³ SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea, <https://file:///C:/Documents and Settings/M.Ventura/Local Settings/Temp/~hh3E1.htm>, Erişim Tarihi: 02.05.2020.

ICC Rules for The Use of Domestic and International Trade Terms. (2019). Incoterms® 2020, International Chamber of Commerce (Icc) Publication Number 723e, Paris.

ICC Rules for The Use of Domestic and International Trade Terms. (2011). Incoterms 2010. (Icc Publication No. 715e), Paris.

Kazma, S. B. (2011). Incoterms 2000, *Incoterms 2010 Değişiklikleri ve Türk Ticaret Hukuku'nda Incoterms*, İstanbul.

Kuyucu, A. S. (2011). *Incoterms (Uluslararası Ticari Terimler)*, İstanbul: Filiz Yayınevi.

Le Grand, G. (2000). *Dictionnaire Latin-Français*, Paris, Edition: Hachette.

Malfliet, J. (2011). *Incoterms 2010 and the Mode of Transport: How to Choose the Right Term*, [Online] [Http://Biblio.Ugent.Be/Input/Download?Func=Downloadfile&Fileoid=1212631](http://Biblio.Ugent.Be/Input/Download?Func=Downloadfile&Fileoid=1212631) [Erişim Tarihi: 05.05.2020].

Megep (2007). *Mesleki Eğitim ve Öğretim Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi*, Dış Ticarete Teslim Şekilleri, Ankara: MEB Yayınları.

Neuman, W. L. (2006). *Social Research Methods, Qualitative and Quantitative Approaches*. 6. Edition of Pearson Education Inc. Allyn Bacon, USA.

Özalp, A. (2012). *Uttder*, Cilt 1 Sayı 1, İstanbul: Legal Yayıncılık.

Özkan, Ö. (2012). Incoterms 2010 ile Getirilen Yenilikler, *Akademik Bakış Dergisi*.

Rosenberg, A. S. Kimberly, N. Palmisano, A. Peter, L. A. Gutterman, A. S. Spence, G. P Forkman, A. (2011). International Commercial Transactions, Franchising, And Distribution, *The International Lawyer*, 45(1): 191-204.

SOLAS: *International Convention for the Safety of Life at Sea*, [Online] <https://file://C:\Documents and Settings\M.Ventura\Local Settings\Temp\~hh3E1.htm>, [Erişim Tarihi: 02.05.2020].

Şanlı, C. ve Ekşi N. (2000). *Uluslararası Ticaret Hukuku*. (2. Bası) İstanbul: Beta Yayınları.

Şen, S. ve Yıldırım, İ. (2019). *Eğitimde Araştırma Yöntemleri*. (1. Basım), Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.

Yılmaz, M. ve Özken, A. (2011). *İhracat: Anlamak ve Yönetmek İçin Bilmeniz Gereken Her Şey*, İstanbul: Optimist Yayınları.

Yılmaz, M., Özken, A. and Şahin, N. (2011). Incotems 2000 ve 2010'Un Mukayeseli Analizi ve Türkiye Uygulamalarındaki Eksiklikler, *Journal of Yaşar University*, 23(6): 0-3825

Taşçı, Z. G. (2017). *Incoterms® 2010 ile 2000 Broşürleri Arasındaki Farkların İncelenmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul.

Yağcı, S. S. (2019). *Milletlerarası Ticaret Hukukunda Incoterms Kurallarının Yeri – Bu Kuralların Sözleşmenin İfa Yeri Kapsamında Dikkate Alınıp Alınamayacağı Sorunu*, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.