

INCOTERMS 2010 (ICC RULES FOR THE USE OF DOMESTIC AND INTERNATIONAL TRADE TERMS)

Oğuz CANER*

ÖZET

16 Ekim 2010 tarihinde ICC tarafından INCOTERMS’in yeni ve güncel edisyonu kabul edildi. Yürürlük tarihi olarak da 1 Ocak 2011 tarihi belirlenen bu kurallar dünya üzerine yaygın bir kullanım alanı bulmaktadırlar. 2010 metninde dört kural çıkarılıp iki kural eklenerek kural sayısı onbire indirilmiştir. Güncel ticari uygulamaları yansıtması dolayısıyla INCOTERMS genel kabul görmüş bir yapıya sahiptir. Yeni edisyonun uygulama alanı da genişletilerek uluslararası ve ulusal uygulama kabiliyetine kavuşturulmuştur. Ticari uygulaması genişleyen zincirleme satımlarla ilgili olarak “yüklenmiş malların” satımına ek olarak “yüklenmiş mal temin etme” yükümlülüğü de yeni metne eklenmiştir.

Anahtar Kelimeler: *INCOTERMS, INCOTERMS 2010, esnek hukuk, uluslararası satım hukuku*

INCOTERMS 2010 (ICC RULES FOR THE USE OF DOMESTIC AND INTERNATIONAL TRADE TERMS)

ABSTRACT

On October 16, 2010 new and updated edition of INCOTERMS was accepted by the ICC. These rules came into force on 1 January 2011, are widely used throughout the world. In the text of 2010 was reduced to eleven, four rules removed, two rules added. INCOTERMS reflects generally accepted structure in current commercial practices. In addition, hereafter, INCOTERMS 2010 rules formally recognizes that they are available for application to both international and domestic sale contracts. Concerning the string sales, INCOTERMS® 2010 include the obligation to “procure goods shipped” as an alternative to the obligation to “ship goods”.

Keywords: *INCOTERMS, INCOTERMS 2010, soft law, international sales contracts*

* Yrd. Doç. Dr. Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku ABD. cane-ro@erzincan.edu.tr

GİRİŞ

Küreselleşen dünyada ticaret, refahın ve barışın yaygınlaşmasında bir araç olarak her zamankinden daha önemli hale gelmiştir. Ticari faaliyetler zorunlu olarak insanların birbirleri ile temasları sonucunda yürümektedir; uluslararası ticarete bu temas daha karmaşık ve sorunlara gebe bir şekilde dönüşmektedir. Uluslararası ticari sözleşmelerin gerektiği gibi hazırlanamadığı durumlarda ihtilaflar artmaktadır. Bu tarz hukuki ilişkilerde tarafların farklı devletlerde bulunması, farklı hukuk sistemlerine tabi olması, uyumsuzlukların en aza indirilebilmesi için yerleşik teamüllere bağlı kalınmasını teşvik etmektedir.

Hukuk sistemleri arasındaki uyumu arttırmak uluslararası ticareti kolaylaştıran yollardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır; devletler çeşitli sebeplerle uluslararası ticareti teşvik eden tedbirler almaktadırlar. İngiltere’de 19uncu yy’da başlayan ve 20nci yy’da şekillenen uluslararası ticaretin farklı boyutlarını düzenlemeyi amaçlayan çabalar kendine özgü bir hukuki rejim şekline bürünmüştür. INCOTERMS, bu rejim içerisinde sözleşme özgürlüğü esasına dayalı, sistematik olarak güncellenmek suretiyle, günümüze kadar nüfuzunu artırarak gelen bir konuma sahip olmuştur.

INCOTERMS’in ortaya çıkmasındaki amaç, alıcı ve satıcıların yük tesliminde maliyetleri, riskleri, yükümlülükleri tespit ederken birbirlerini yanlış anlamasını önlemektir¹. Örneğin, bir malın FOB fiyatı, sigorta ve navlunun dahil olmaması sebebiyle CIF fiyatından önemli oranda düşük olacaktır. ICC’nin (*International Chamber of Commerce*) bu kuralları yürürlüğe sokmasıyla ulusal hukuk normları ile düzenlenen ilişkilere yepyeni bir yaklaşım getirilmiştir. Bu gelişme, uluslararası sözleşmelerin hazırlanmasını basitleştirirken aynı zamanda alış veriş işlemlerinin hukuki güvenliğinin sağlanmasındaki ilk ciddi girişim olmuştur².

Ticari terimlerin yeknesaklaştırılması amacına yönelik olarak yapılan çalışmalar INCOTERMS ile sınırlı değildir. Dünya üzerinde farklı zaman ve yerlerde farklı kurallar ortaya çıkmıştır. Bunların ilk örneği 1919 yılında kabul edilen ve 1941 yılında revize edilen (*The American Foreign Trade*

¹ MURRAY, Carole/HOLLOWAY, David/TIMSON-HUNT, Daren/ SCHMITTHOFF, Clive Maximilian, *Schmitthoff's Export Trade. The Law and Practice of International Trade* 11. ed. London 2007, s. 10-11.

² <http://www.iccwbo.org/policy/law/index.html?id=38880> (10.10.2011).

Definitions) Amerikan Dış Ticaret Terim Tanımlarıdır³. İkinci olarak, Varşova ve Oksford Kuralları (*The Rules of Warsaw and Oxford*) 1932 yılında Uluslararası Hukuk Derneği (*The International Law Association*) tarafından hazırlanmıştır. Üçüncü olarak, eski doğu bloku devletleri ve SSCB'nin kendi aralarındaki ticarete kullanmak üzere geliştirdikleri *The General Conditions for Delivery of Merchandise* zikredilebilir (1968 yılında kabul edilen ve 1976 yılında revize edilen bu kurallar bazı ticari terimlerin tanımlanması ve kapsamının belirlenmesini amaçlamaktaydı). Son olarak, kuzey Avrupa'da sınırlı bir kullanımı olan *Combiterms*'in de burada zikredilmesi gerekir. Ancak bu alandaki en yaygın kural derlemesinin INCOTERMS olduğu; *American Foreign Trade Definitions*'un kaldırılarak yerine INCOTERMS'in ikame edilmeye çalışıldığı, *Combiterms*'in ise INCOTERMS'e tam olarak uyumlu hale getirilmeye çalışıldığı beyan edilebilir⁴.

INCOTERMS'in "esnek hukuk-*soft law*" özelliğinin bir sonucu olarak 2010 versiyonunun varlığına rağmen taraflar INCOTERMS'in önceki metinlerinden de yararlanabilirler⁵. Bunun yanı sıra uluslararası unsurlu satım sözleşmelerinde sıklıkla kullanılmasına rağmen INCOTERMS kurallarının bağlayıcı kural haline getirilmesine gerek duyulmamıştır. INCOTERMS'in esnek hukuk (*soft law*) yapısının devamında yarar görülmüş, ancak taraflar sözleşmede açık bir şekilde ifade ettikleri takdirde uygulanmaları gerektiği kabul edilmiştir⁶. Esnek hukuk (*soft law*) özelliğine rağmen INCOTERMS kuralla-

³ Amerikan Dış Ticaret Terim Tanımları ile ilgili açıklamalar için bkz. KALPSUZ, Turgut, *Denizsırası Satışlar (Giriş-Boşaltmada Satışlar)* Ankara 1967, s. 111-113.

⁴ RAMBERG, *Guide to INCOTERMS 1980*, Paris 1980, s. 9.

⁵ NORDIN, Emily, *The Possible Success of Soft Law: Incoterms 2010*. *Maastricht Journal of European and Comparative Law*. 2010, 17/4 s. 506-507; GABRIEL, Henry Deeb; *The Advantages of Soft Law in International Commercial Law: The Role of UNIDROIT, UNCITRAL, and the Hague Conference*. *Brooklyn Journal of International Law* 2009, 34/3, s. 660, 667, 669; BONELL, Michael Joachim, *The UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts: Achievements in Practice and Prospects for the Future* (Symposium Paper). *Australian International Law Journal*, 2010, 17/1 s. 178, 180; CALUS, Andrzej, *Modernisation and Harmonisation of Contract Law: Focus on Selected Issues*. *Uniform Law Review*, 2003, 8/1-2, s. 158-159; ERDEM, Ercüment, *Hukukun birleştirilmesinde "yumuşak" çaba: Soft Law*. [<http://kobi.milliyet.com.tr/haber/kobi-hukukun-birlestiril-mesinde-yumusak-caba-soft-law,3186> (15.03.2012)].

⁶ SCHMITTHOFF, Clive Maximilian/CHENG, Chia-Jui, Clive, *M (aximilian) Schmitthoff's Select Essays on International Trade Law*. Dordrecht 1988, s. 193-194; ODUNTAN, Gbenga, *CIF. Gatwick and Other Such Nonsense upon Stilts: Incoterms and the Law, Jargon and Practice of International Business Transactions*, 2010 ICCLR Issue 6, s. 214; NORDIN, s. 507; CARR, Indira, *International Trade Law*, 4 ed. 2010, s. 5. Buna rağmen bazı hukuk sistemlerinde INCOTERMS içeriğinin iç mevzuata aktarıldığı görülmüştür. Türk hukukunda 818 sayılı eski Borçlar Kanunu ve 6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunu'nda INCOTERMS metinlerinden aktarılan bir kısım hükümler yer almaktaydı. Ancak bu kanunların yerine geçmek üzere kabul edilen yeni kanunlarda bu yaklaşım terk edilmiştir.

rı ICC'nin ticari hayatın düzenlenmesine ilişkin en başarılı araçlarından biri olmayı başarmıştır. Bu başarının bazı sebepleri vardır. 1936 yılındaki ilk versiyondan itibaren INCOTERMS uluslararası ticaretin karşılaştığı sorunlara çözüm getirme çabasında olmuştur. İkinci olarak, tarafların hak ve yükümlülüklerini net bir şekilde tespit ederek tarafların maliyetler konusunda bir sürprizle karşılaşmaması hususunda önemli sonuçlar alınmıştır. Ayrıca, INCOTERMS taraflara somut ihtiyaçlarına uyabilen pek çok seçenek sunmaktadır⁷.

16 Ekim 2010 tarihinde ICC tarafından INCOTERMS'in yeni ve güncel edisyonu kabul edildi. Yürürlük tarihi olarak da 1 Ocak 2011 tarihi belirlenen bu kurallar dünya üzerinde yaygın bir kullanım alanı bulmaktadırlar.

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu [United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)] beşinci güncellemesi 2011 yılında yapılan beş numaralı Tavsiye'de⁸ -tıpkı önceki edisyonlarında olduğu gibi- INCOTERMS kullanımı teşvik edilmiştir.

I. GELİŞİM SÜRECİ

Ticari terimlerin sözleşmelerde kullanılmaya başlaması İngiltere'de 18inci yy sonlarında başlamıştır. Bu süreç, uluslararası ticarete kullanılan terimlerin uyumlu hale getirilerek standartlaştırılmasını teşvik etmekle beraber bu terimlerin devletler arasında ve ticari hayatın dallarında farklı yorumlarının bulunması, bu süreci yavaşlatmıştır. ICC, kurulduğu tarihten itibaren uluslararası ticari terimleri derleme çalışmaları yürüterek taraflar arasındaki hukuki ilişkinin hukuki güvenliğini arttırmaya çalışmıştır⁹.

Tarihsel olarak ortaya ilk çıkan kural FOB Kuralıdır; bunu CIF Kuralı izlemiştir¹⁰.

2010 düzenlemeleri INCOTERMS üzerindeki sekizinci düzenlemelerdir. 1936 yılından bugüne kadar INCOTERMS sekiz defa tadil edilmiştir. Kısaca INCO-TERMS olarak ifade edilen “*Uluslararası ticari terimler*”, ICC tara-

⁷ NORDIN, s. 508.

⁸ Abbreviations of Incoterms, Alphabetic Code for Incoterms ® 2010 (Recommendation No. 5).

⁹ MALFLIET, Jonas, “*Incoterms 2010 and the Mode of Transport: How to Choose the Right Term*”. <http://biblio.ugent.be/input/download?func=downloadFile&fileId=1212631> (29.08.2011).

¹⁰ Literatürde FOB kuralından bahsedilen ilk dava 1812, CIF kuralından bahsedilen ilk dava 1862 tarihidir. Ayrıntılı bilgi için bkz. SASSOON, D. M., “*The Origin of FOB and CIF Terms and The Factors Influencing their Choice*”, *Journal of Business Law* 1967, s. 32-37; SASSOON, D. M., “*Application of FOB and CIF Sales in Common Law Countries*”, *European Transport Law Review* V. 16, 1981, s. 50-57.

findan ilk olarak 1936 yılında derlenmeye başlamıştır. Akabinde 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 ve 2000 yıllarında yeniden elden geçirilerek güncellenmiştir.

Uluslararası Ticaret Odası (ICC), 1920 yılında başlattığı sık kullanılan ticari terimlerin derlenmesi ile ilgili çalışmasını 1923 yılında yayınlayarak uygulamanın hizmetine sundu. Bu ilk çalışma, 13 devlette uygulanan altı kural ile sınırlıydı. Bu derlemeyi, hemen akabinde 1928 yılında yayınlanan ikinci derleme takip etti. İkinci derlemede 30'dan fazla devlette kullanılan ticari terimler toplanmaya çalışılmıştır. Yapılan çalışmalar, ticari terimlerin yorumlanmasındaki uyumsuzlukları gidermenin önemini INCOTERMS'in ilk versiyonu olan 1936 tarihli derlemede kendini göstermiştir. O dönemde denizde yük taşıma ile ilgili ticari terimler FAS, FOB, C&F (daha sonra CFR olarak adlandırılmıştır), CIF, Ex Ship, Ex Quay (şimdi DES ve DEQ) olarak sıralanmıştı¹¹. INCOTERMS'in 1936 tarihli ilk versiyonunda özellikle ticari mal alış verişi ve teslim noktaları üzerine yoğunlaşmıştı. Rizikonun intikali hususunda ise yükün geminin küpeştesini geçtiği an esas alınmıştı. Rizikonun bu şekilde intikali özellikle FOB, CFR ve CIF kurallarında önem arz etmektedir. Malların geminin yanı başında teslim edilmesi kararlaştırılmış ise FAS teriminin kullanılması önerilmiştir¹².

İkinci Dünya Savaşı sonrasında INCOTERMS kuralları üzerindeki çalışmalar kesintiye uğramıştır. Bu dönemde demiryolu taşımacılığı artmış ve bu ihtiyacı karşılayacak terimlere ihtiyaç duyulmuştur. Bütün bu gelişmelere rağmen yeni derleme ancak 1953 yılında çıkarılabilmektedir. Bu derlemede, DCP'nin (*Delivered Costs Paid*= şimdi CPT, kara taşımacılığında CFR) yanı sıra deniz taşımacılığı ile ilgili olmayan FOR-FOT (*Free on Rail-Free on Truck*) terimi metne dahil edilmiştir¹³. *Free on Truck* ifadesi semantik olarak yanıltıcıdır, "truck" tabiri taşımanın demiryolu veya karayolu üzerinden olup olmadığına bakılmaksızın kullanılmıştır. Gerçekte 1953 metnine FOT kuralının eklenmesi sadece demiryolu taşımacılığı ile ilgilidir, zira INCOTERMS kurallarından hiçbiri münhasıran kara taşımalarını düşünerek konulmuş değildir¹⁴.

¹¹ RAMBERG, Jan, *CISG and Incoterms 2000 in Connection with International Commercial Transactions*. Sharing International Commercial Law Across National Boundaries, (Edited by: Camilla B. ANDERSEN, Ulrich G. SCHROETER) 2008, s. 394-395; EISEMANN, F. *Die Incoterms. Zur Klauselpraxis des internationalen Warenhandels. Allgemeine Einführung und Kommentar*. Wien 1976, s. 17-21.

¹² Incoterms 2010E, s. 8.

¹³ *International Chamber of Commerce*, Incoterms 1953 (Paris 1953/1954), p. 8; Incoterms 2010E, s. 8.

¹⁴ RAMBERG, *CISG and Incoterms 2000*, s. 395.

1967 revizyonunda satıcının malları varma yerinde teslim etme yükümlülüğü altına girdiği kuralların eklenmesi ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda *Delivered at Frontier*, *DAF* ve *Delivered Duty Paid*, *DDP* metne eklenmiştir¹⁵.

INCOTERMS metninde 1976 yılında yapılan en dikkat çekici gelişme *FOB Airport* kuralıdır¹⁶. Bu kural, bir başka açıdan FOB kuralının yorumu ile ilgili ihtilafları yansıtmaktadır; teslim ile zıya ve hasarın geçişi bakımlarından FOB ile aynı esaslara tabidir (*ships' rail*). Bununla beraber hava taşımalarında yük açısından risk için pratik bir nokta bulmak güçtür. Bunun yerine yükün hava aracına teslimi yükü ilgili riskin geçişinde esas alınabileceği; FOB'da Amerikan uygulaması esas alınarak, gemi kelimesi eklenmedikçe belli bir noktada teslim anlamı INCOTERMS uygulamasında da benimsenebileceği savunulmuştur. FOB Airport 80 metninde de korunmuştur¹⁷.

80 metnindeki en önemli ekleme şüphesiz "*free carrier*" terimidir¹⁸. Bu eklemenin sebebi, konteyner taşımacılığında yükün geminin yanı başında deniz taşımacısı tarafından teslim alınmaması, bunun yerine karada bazı noktalarda teslim alınması, genellikle konteyner terminali (*container yard*) veya konteyner nakil istasyonları (*container freight stations*) denen yerlerde teslim alınmasıdır. Mallar satıcı tarafından konteynere doldurulmamış olabilir, dolmuş gemiye yükleme öncesinde gerçekleştirilebilir veya alternatif olarak dolmuş taşıyan tarafından yapılabilir. Rizikonun geçiş anının tespiti yerine *FOB Airport*ta olduğu gibi yükün taşıyana teslimi rizikonun geçiş zamanı olarak tespit edilebilir. Bu yaklaşımı güçlendirmek maksadıyla INCOTERMS 80 metnine *Free Carrier* (FRC) kısaltması ile eklenmiştir.

80 revizyonunda ayrıca deniz dışı taşıma şekillerinde kullanılmak amacıyla CIF'e muadil olmak üzere CIP kuralı (*Carriage and Insurance Paid to*) eklenmiştir. Bu sayede deniz dışı taşıma şekillerinde satıcının taşıma sürecini organize edip maliyetini üstlendiği ve sigorta masraflarını karşıladığı yeni bir kural metne eklenmiştir. Aynı şekilde deniz taşımacılığına özgü CFR kuralına diğer taşıma şekillerinde karşılık olmak üzere de CPT kuralı getirilmiştir¹⁹. Deniz taşımacılığında kullanılan taşıma senetlerinden biri olan konişmento deniz dışı taşımalarda kullanılmamaktadır. Bu sebeple gemi ile

¹⁵ RAMBERG, *Guide to INCOTERMS 1980*, s. 8; RAMBERG, *Guide to INCOTERMS 2010*, s. 9.

¹⁶ Ancak bunun gibi spesifik bir taşıma şeklinde kullanılmak üzere getirilen kurallar 1990 versiyonunda, deniz dışında değişik taşıma türlerine özgü spesifik kuralların gereksizliği düşüncesiyle metinden çıkarılmıştır. Bunların yerine FCA (*free carrier named point*) kuralının yeterli olabileceği düşünülmüştür. Bkz. Incoterms 2010, s. 8.

¹⁷ RAMBERG, *Guide to INCOTERMS 1980*, s. 36-39.

¹⁸ ERDEM, s. 184; RAMBERG, *Guide to INCOTERMS 1980*, s. 26-31.

¹⁹ RAMBERG, *Incoterms 2010*, s. 8.

taşınanlar hariç olmak üzere taşıma halindeki yükün satılması normal olarak mümkün değildir. Bundan dolayı hamiline taşınmakta olan yükü, yeni bir alıcıya satma yetkisi veren konişmento gibi spesifik bir belge düzenlemeye ihtiyaç yoktur. Bunun sonucu olarak CPT ve CIP kurallarında sadece mutad taşıma belgesi (*usual transport document*) kavramı kullanılmıştır²⁰.

Konteyner taşımacılığının yaygınlaşması bazı yeni belgelerin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Deniz taşımacılığında geleneksel olarak kullanılan belge olan konişmento varlığını sürdürürken diğer taşıma şekillerinde de benzer taşıma senetleri ortaya çıkmaya başlamıştır²¹. Özellikle taşınmakta olan yükün bu esnada satılma niyeti yok ise konişmentonun ciro yoluyla taşınmakta olan yük üzerinde tasarrufta bulunabilme özelliği gereksiz hale gelmektedir. Bu ifade, yük üzerindeki hakları transfer özelliği olmayan deniz ordinosu (*sea waybills*) gibi belgeleri açıklamaktadır. Dolayısıyla, satıcı yükümlülüklerini yerine getirirken sadece konişmentoya değil, buna alternatif olarak deniz ordinosu gibi kabul görmüş başka bir taşıma senedine de dayanabilir. Sonuç olarak *free carrier clause*, “mutad belgeler veya yükün teslimini ispatlayan sair hususlar” (*the usual document or other evidence of the delivery of the goods*) şeklindeki uygulama değişikliğini yansıtır²². Doktrinde INCOTERMS 80 metnindeki *free carrier* klozunun tam anlamı ile FOB Klozunun yerine geçtiğini söylemenin güç olduğu haklı olarak savunulmuştur. Ticari hayatta tacirler riskten ziyade karlılıkla yakından ilgilenirler; riziko genellikle sigorta yolu ile teminat altına alınır. Dolayısıyla alıcı *free carrier* klozunu kabul etmeyebilir, zira klozu kabul ettiği takdirde yükün taşıyana tesliminden konteynerin geminin güvertesine yerleştirilmesine kadar geçen dönemde ortaya çıkan masraflara katlanmak zorunda kalmaktadır (*transport handling charges, THC*)²³. *Free carrier* terimine “*THC satıcı tarafından ödenecektir*” eklemesi yapılırsa bile taraflar pek çok vakada FOB’un eski uygulamasına sadık kalmayı tercih edeceklerdir. ICC, satıcı, yük alıcı tarafından tayin edilmiş taşıyana teslim edildikten sonra malın taşıyana tesliminden sonra yüke ilişkin zıya ve hasarın nakledilmemesini amaçlamıştır. Zira satıcı taşıyana teslim ile yük üzerindeki hakimiyetini kaybetmektedir; taşıyanın, satıcı tarafından tayin edilmediği hallerde doğal olarak satıcı ile taşıyan arasında sözleşmesel bir ilişkiden bahsedilemeyecektir. Bu durumda satıcının başkasının tayin ettiği bir taşıyan ile ilgili olarak ortaya

²⁰ RAMBERG, Jan, *Novel Features of the INCOTERMS 1990*, Uniform Commercial Law in the Twenty-First Century. New York 18-22 May 1992, New York 1995, s. 81-83; Incoterms 2010, s. 8-9.

²¹ SASSOON, David M, *Trade Terms and the Container Revolution*. Journal of Maritime Law and Commerce. 1973, 1/1, s. 78.

²² RAMBERG, *Guide to INCOTERMS 1980*, s. 31.

²³ RAMBERG, *CISG and Incoterms 2000*, s. 396-397.

çıkabilecek riski üstlenmesi mantıklı bir tercih olmayacaktır. Gerektiğinde deniz taşıması da dahil olmak üzere yük sigortası transit klozu adı altında temin edildiğinde FOB kloxunun kullanımı herhangi bir probleme yol açmayacaktır²⁴.

1990 revizyonunda FOR, FOT ve FOB Airport kuralları kaldırılmıştır. Bu revizyonda ayrıca kağıttan elektronik iletişim kayıtlarının kabulüne doğru giden süreç başlatılmıştır. Satıcının alıcıya belge sağlama yükümlülüğü olan hallerde taraflar anlaşması halinde kağıda sabitlenmiş belgeler yerine elektronik mesajların da geçerli kabul edilebileceğine dair hükümler konmuştur²⁵. 90 versiyonunda herbir kuralın, teslimatın yapılmasına dair kanıt, taşıma belgesi veya eşdeğer elektronik mesaj konularını düzenleyen A8 kısımlarında önemli eklemeler yapılmıştır. Bu eklemeler ile satıcının teslimin ispatı ve taşıma belgesi sağlama yükümlülüğü düzenlenmiştir.

Ayrıca nakliye alanındaki yenilikler de INCOTERMS'in güncellenmesinde dikkate alınmıştır. Özellikle konteyner taşımacılığının gelişmesi ve aynı nakliyatın birden fazla taşıma şekliyle yapılabilmesine imkan sağlaması kurallarda değişikliğe sebep olmuştur. FCA terimi her türden taşıma şekline uygun hale getirilmiştir. 1990 metninde şekle ilişkin düzenlemelere de gidilmiştir. Kurallar dört ana gruba ayrılarak uygulamacılara kolaylık sağlanmaya çalışılmıştır. E grubunda EXW; F grubunda FCA, FAS ve FOB yer almaktadır (*Bu grubun bariz özelliği satıcının alıcı tarafından tespit edilen bir taşıyana malı teslim etme yükümlülüğünün bulunmasıdır*). C grubunda ise satıcı, riziko ve sonradan ortaya çıkacak masrafları alıcıya ait olmak üzere sözleşme yapmaktadır. CFR, CIF, CPT ve CIP bu gruba girer. D grubunda varış ülkesine kadar bütün masraf ve rizikolar satıcıya aittir. Bu grupta DAF, DES, DEQ, DDU ve DDP bulunmaktadır²⁶.

1990 versiyonu ile birlikte INCOTERMS'in uluslararası alanda genel kabul görmeye başladığı, bugünkü haline ulaştığını söylemek mümkündür²⁷. Bu tevecüh ICC'nin yeni versiyonlar üzerinde çalışırken dikkate alınmıştır.

2000 versiyonu hazırlanırken metnin yazımı daha anlaşılır ve ticari hayatın üslubuna daha uygun hale getirilmeye çalışılmıştır²⁸. Bu bağlamda metin

²⁴ RAMBERG, *CISG and Incoterms 2000*, s. 397.

²⁵ ERDEM, s. 184; Incoterms 2010, s. 9; RAMBERG, *CISG and Incoterms 2000*, s. 397-398.

²⁶ INCOTERMS 1990 (Broşür no. 460) Paris 1990, s. 6-9.

²⁷ DOĞAN, Fatih, *INCOTERMS 2000, Tarihi Gelişimi-Geçerlilik Kaynağı-Münferit Kloxlar-Son Değişiklikler*. Prof. Dr. Ömer TEOMAN'a 55. Yaş Günü Armağanı C. I, İstanbul 2002, s. 341.

²⁸ INCOTERMS 2000 ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. DOĞAN, Fatih, *INCOTERMS 2000, Tarihi Gelişimi-Geçerlilik Kaynağı-Münferit Kloxlar-Son Değişiklikler*. Prof. Dr. Ömer

içerisinde terminoloji hususunda daha anlaşılır olması ve ihtilafları asgariye indirebilmek maksadıyla bazı terimlerin²⁹ kullanımında yeknesaklık sağlanmaya ve 1980 tarihli Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşmasının³⁰ terminolojisine sadık kalınmıştır³¹. Bunun yanı sıra FAS ve DEQ kurallarındaki gümrük işlemleri (*customs clearance*) ve gümrüğe ilişkin mali yükümlülüklerin (*duty obligations*) ile FCA kuralındaki yükleme-boşaltma yükümlülüklerinin dağılımı hususlarında yeni düzenlemelere gidilmiştir³².

II. INCOTERMS'in AMAÇ ve KAPSAMI

A. Amaç

INCOTERMS derlemelerinin amacı dış ticarete satım sözleşmelerinde kullanılan terimlerin uygulanmasında yeknesaklığı sağlamaktır. Milletlerarası özellik arz eden satım sözleşmeleri uygulamada aralarında mesafe bulunan ve farklı hukuk sistemlerine tabi olan kişiler arasında gerçekleşmekte ve bu özellik ticaretin gerektirdiği hızlılık ve güven ihtiyacını zedeleyebilmektedir³³. Bu sayede yabancı unsurlu satım sözleşmelerinde terminolojiye ilişkin birbirinden farklı yorumların sebep olabileceği karmaşa önlenmeye çalışılarak yorum farklılıkları dolayısıyla uluslararası satım sözleşmelerinin işleyişinin sektöre uğramaması amaçlanmaktadır³⁴.

B. Kapsam

Esas itibarıyla INCOTERMS ile taraflar arasındaki satım sözleşmesinde teslim ilişkisi esasları düzenlemek amaçlanmaktadır. 2010 metni ile INCOTERMS'in kapsamının iç satımları da içine alacak biçimde genişlediği bu noktada belirtilmelidir. Tarafların satım sözleşmesinde INCOTERMS kurallarına atıfta bulunmaları ile gümrük ve sair dış ticaret işlemlerini kimin yapacağı; malların teslim yerinin neresi olduğu; taşıma sözleşmesini kimin yapacağı ve taşıma ücretini kimin ödeyeceği; sigortaya ilişkin esaslar; malla-

TEOMAN'a 55. Yaş Günü Armağanı C. I, İstanbul 2002; ERDEM, Ercüment, *INCOTERMS 2000*, Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı İstanbul 2001.

²⁹ "Shipper", "delivery", "usual", "charges", "ports", "places", "points", "premises", "ship and vessel", "checking" and "inspection" gibi. Ayrıntılı bilgi için bkz. Incoterms 2000 (Publication; 560) Paris 1999, s. 137-139.

³⁰ Türkiye 2010/247 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ve 02.04.2009 tarihli ve 5870 Sayılı Kanun ile bu Konvansiyona taraf olmuştur (RG. 07.04.2010/27545).

³¹ Incoterms 2000 (Publication; 560) Paris 1999, s. 137.

³² ERDEM, s. 184-187; Incoterms 2000E (Publication; 560) Paris 1999, s. 137; ODUNTAN, s. 222.

³³ ERDEM, s. 188.

³⁴ INCOTERMS 2000 s. 1; DOĞAN, s. 337.

rın teslimine kadar geçen zamanda ortaya çıkan masraflardan kimin sorumlu olacağı; teslim anına kadar geçen zamanda mallara gelen zarara kimin katlanacağı gibi hususlara hukuki çözüm getirilmeye çalışılmaktadır³⁵.

INCOTERMS kuralları sadece fiziki varlığı olan malların ticaretine uygulanabilmektedir. Bilgisayar yazılımı gibi fikri mülkiyet konusu olan mallar fiziki varlığa sahip olmadan satıma konu olmuş ise INCOTERMS kurallarının kapsamı dışında kalacaktır³⁶. Benzer bir sonucun hizmet sektörü için de geçerli olduğunu söylemek mümkündür.

INCOTERMS uygulamasında sıklıkla satım tabiri kullanılmasına rağmen kanımca bu kavramın Borçlar Hukukundaki anlamını aşacak nitelikte geniş yorumlanması ve INCOTERMS uygulamasına konu olabilecek mal teslimini konu edinen herhangi bir sözleşme tipinde uygulanabilmesi gerekir. Ticari uygulamada yaygın kullanımı olan ithalatçı-ihracatçı terimlerinin INCOTERMS uygulamasında genellikle satıcı-alıcı tabirini karşılayacak şekilde kullanıldığına da bu bağlamda dikkat çekmek yerinde olacaktır.

C. Kapsam Dışı Haller

Mülkiyetin nakli: INCOTERMS kuralları mülkiyetin ne zaman geçeceğine ilişkin esaslara ilişkin düzenleme ihtiva etmezler. Mülkiyetin intikali meselesini devletler arasında yeknesak bir uygulamaya tabi tutmanın zorluğu Viyana Satım Konvansiyonunda da dikkate alınarak, bu husus düzenlemeye tabi tutulmamıştı (4/b)³⁷. Uluslararası satımlarda satıcılar mümkün olduğu kadar satılan malların mülkiyetini geç devretme yanlısındırlar. Uygulamadaki bu eğilime uygun olarak ICC tarafından ticaret camiasına yol gösterme maksadıyla mülkiyetin geçişi ve mülkiyeti muhafaza kaydıyla satıma ilişkin farklı devletlerdeki hukuki düzenlemeleri bir araya toplayan bir kitapçık hazırlanmıştır³⁸.

Ödeme Yöntemleri: Ayrıca satım sözleşmesinde bedelin ödenmesine ilişkin bir düzenleme de INCOTERMS'te yer almaz³⁹. Ödeme yönteminin alıcının bulunduğu devletin ekonomi siyaseti bankacılık sistemi ile yakından ilgili olması ve bu hususta yeknesak uygulamaya ulaşmanın başka broşürlere⁴⁰

³⁵ EKŞİ, s. 184-185.

³⁶ ODUNTAN, s. 216; ERDEM, s. 188.

³⁷ ERDEM, s. 193.

³⁸ Transfer of Ownership in International Trade. (ICC Publication no 546), 1999.

³⁹ EKŞİ, s. 184-185.

⁴⁰ Uniform Rules for Collections (No. 522); Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (No. 600).

konu olması INCOTERMS derlemelerinin bu tercihi gerekeceği olarak gösterilmektedir⁴¹.

Taşıma Sözleşmesi: INCOTERMS içerisinde taşıma terimi sıklıkla kullanılmakla birlikte taşıyan ile satış sözleşmesinin tarafları arasındaki ilişkiler ve navlun sözleşmesine ilişkin esaslar kapsam dışı bırakılmıştır. 2000 edisyonu ile birlikte charter parti ile konişmentonun birlikte düzenlendiği hallerde charterpartinin bir örneğini verme yükümlülüğü de kaldırılmıştır⁴².

Sigorta Sözleşmesi: INCOTERMS metninde esas itibariyle CIF ve CIP Kurallarında sigorta yükümlülüğü getirilmiştir. Ancak bu yaklaşım tarzı diğer kurallarda sigortanın yasaklanması anlamına gelmemektedir. 2010 edisyonunda *Institute Cargo Clauses* ile bağlantı kurularak yeni bir düzen getirilmeye çalışılmıştır.

Varianlar: Satım sözleşmesinde tarafların bir INCOTERMS kuralı üzerinde değişiklik yapma⁴³ istekleri daha önceki edisyonlarda olduğu gibi 2010 edisyonunda da yasaklanmamıştır. Ancak uygulamada ortaya çıkabilecek muhtemel sorunları önleyebilmek amacıyla taraflara yapmak istedikleri değişiklikleri satım sözleşmesinde açık biçimde düzenlemeleri tavsiye edilmiştir⁴⁴.

İhtilafların Çözümü: Uluslararası nitelik arz eden satış sözleşmelerinde genellikle ortaya çıkabilecek uyuşmazlıkların nasıl çözülebileceğine dair hükümler yer almaktadır. İhtilafların çözümü konusu, özel önemi dolayısıyla ayrı bir düzenlemeye tabi tutulmuş⁴⁵, satım sözleşmesinin taraflarına açık ve özel bir tahkim şartı koymaları tavsiye edilmek suretiyle sözleşmenin uygulanmasından doğan ihtilafların çözüme kavuşturulması amaçlanmıştır⁴⁶.

III. INCOTERMS İLE TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

Uluslararası unsurlu ticari işlemler, satım akdinin yanı sıra birtakım başka sözleşmelerin de yapılmasını gerektirebilmektedir⁴⁷. INCOTERMS bakımından bu husus, taşıma sözleşmesi ile ilgili olarak özel bir önem kazanmış

⁴¹ ERDEM, s. 192.

⁴² ERDEM, s. 193.

⁴³ Örneğin FOB stowed, FOB stowed and trimmed, EXW loaded gibi.

⁴⁴ INCOTERMS 2010E, s. 10; INCOTERMS 2000E, s. 147-148. Ayrıca bkz. RAMBERG, Jan, *ICC Guide to Incoterms 2010. Understanding and Practical Use*. 2011 s. 41-43; RAMBERG, Jan, *ICC Guide to Incoterms 2000. Understanding and Practical Use*. 1999 s. 31-34.

⁴⁵ ICC Rules of Arbitration. (ICC Publication No. 581). Paris 2010.

⁴⁶ RAMBERG, *Guide to Incoterms 2010*. s. 46; RAMBERG, *Guide to Incoterms 2000*. s. 35-37.

⁴⁷ Taşıma sözleşmesi, malların yüklenmesine ve boşaltılmasına ilişkin sözleşmeler, sigorta sözleşmesi gibi.

olarak karşımıza çıkmaktadır. Hatta 2010 metninde yer alan kuralların ayrımının taşıma şekli esas alınmak suretiyle tasarlanmış olması, hukuki ilişkinin taşıma boyutunu ve dolayısıyla taşıma sözleşmesinin INCOTERMS nezdindeki önemini ortaya koymaktadır. Taşıma sözleşmesinin ilişkiye dahil olması ile INCOTERMS'in taşıma sözleşmesi ile ilgili olarak satım sözleşmesinin taraflarının yükümlülüklerini belirleyici özelliği ortaya çıkmaktadır⁴⁸. Öte yandan bazı terimlerin hem satım sözleşmesinde, hem de taşıma sözleşmesinde kullanılma ihtimali de bu noktada ifade edilmelidir.

INCOTERMS'in taşıma sözleşmesi ile ilişkisi 1936 edisyonundan itibaren özel dikkat gösterilen hususlardan biri olmuştur. 1936 metninin takdim kısmında, tacirlerin uluslararası satım sözleşmelerine bu kuralları alıcı ile satıcı arasındaki ilişkileri açık hale getirmek amacıyla koymaları gerektiği, bu kuralların hiçbirinin doğrudan veya dolaylı olarak taşıma sözleşmesinde gösterilmiş olan taşıyan ile gönderilen üzerinde etkili olmayacağı belirtilmiştir⁴⁹. Aynı esas 1953 versiyonunda da tekrarlanmıştır⁵⁰. Incoterms'in kural olarak satım sözleşmelerinde kullanılması gerektiği yaklaşımı sonraki versiyonlarda da devam etmiştir. Dünyadaki gelişmelere paralel olarak ticari hayatındaki gelişmeler bu hususu da etkilemiştir. 1990 versiyonunda özellikle yükleme ve boşaltma masraflarına dikkat çekilmiş ve ihtilafların azaltılabilmesi için satım sözleşmesine özel hükümler konulması tavsiye edilmiştir⁵¹.

INCOTERMS 2010 ile taşıma sözleşmesi yapma yükümlülüğü ile ilgili olarak getirilmiş rejim şu şekildedir: F Kurallarında (FCA, FAS ve FOB), satıcının alıcı lehine bir taşıma sözleşmesi yapma yükümlülüğü yoktur. Ancak alıcının talebi halinde veya ticari uygulama gerektiriyorsa ve alıcı, süresi içerisinde aksine talimat vermemiş ise, satıcı masrafları ve hasarı alıcının hesabına ait olmak üzere mutad şartlarla bir taşıma sözleşmesi yapabilir. Ancak taşıma sözleşmesi yapma niyetinde değilse hemen alıcıyı uarmalıdır⁵². C Kurallarında (CPT, CIP, CFR ve CIF) satıcı, satım sözleşmesinin konusunu teşkil eden malların taşınması amacıyla malların bulunduğu teslim yerinden kararlaştırılan teslim yerine kadar taşınması maksadıyla

⁴⁸ DEBATTISTA, Charles, *Incoterms and the Contract of Carriage*. Incoterms in Practice. Paris 1995, s. 11-12.

⁴⁹ INCOTERMS 1936 *International Rules for the Interpretation of Trade Terms* (Brochure No. 92). Paris 1936, s. 4; *Incoterms 1953* (Paris 1953/1954), s. 10.

⁵⁰ "INCOTERMS 1953" *International Rules for the Interpretation of Trade Terms* (Paris 1953/1954), s. 10.

⁵¹ Satıcının malları gemiye veya başka bir taşıma aracına yükletmesi veya alıcının da malları varma yerinden teslim alması için gereken zaman diliminin sözleşmede tespit edilmesi; F terimlerinde yükleme, C terimlerinde boşaltma işlemlerinde riziko ve masrafların nereye kadar üstlenileceğinin tespit edilmesi tavsiye edilmiştir. Bkz. *INCOTERMS 1990*, s. 12-13.

⁵² F Kurallarında taşıma sözleşmesinin satıcı tarafından yapılmaması halinde alıcı masrafları kendisine ait olmak üzere taşıma sözleşmesi yapmalıdır.

masrafları kendisine ait olmak üzere taşıma sözleşmesi yapmalıdır. Taşıma sözleşmesi yapılırken mutad ticari şartlarla yapılmalı ve masrafları satıcıya ait olmalıdır. Deniz taşımacılığına özgü terimler olan CFR ve CIF'te bu unsurlara ek olarak geminin taşınmakta olan mallara uygun olması ve o taşıma için mutad olan rotanın kullanılması gerekir. D Kurallarında (DAT, DAP ve DDP) satıcı masrafları kendisine ait olmak üzere malların taşınması amacıyla taşıma sözleşmesi yapar. Eğer teslim için belirli bir nokta veya terminal kararlaştırılmamış ise satıcı varna yerinde kendi amacına en uygun noktayı veya terminali seçebilir.

Çarter partiler açısından özellik arz eden bir husus şudur; CFR ve CIF Kurallarında satıcı çarter sözleşmesi yapmakla yükümlüdür. Yüklemenin hızlı yapılması ve sürastarya ücretinin doğmaması satıcının kendi menfaatinedir. Varma yerinde CFR ve CIF Kurallarının B4 fıkralarında alıcı, A4 fıkrasına göre yüklenmiş olan yükü kabul etmek ve varma yerinde bunları taşıyandan kabul etmekle yükümlüdür. Yine burada çarterparti ile satış sözleşmesinin içeriği tam olarak uyumlayabilir. 2010 metninde FAS, FOB, CFR ve CIF kuralları deniz taşımacılığına özgülenmiştir. FAS ve FOB çarter partilerde sıklıkla kullanılmaktadırlar. FAS ve FOB kurallarında yükün geminin yanına getirilmesi veya FOB Kuralında gemiye yüklenmesi için kararlaştırılan zaman aşırsa çarterer, sürastarya (*demurrage*) ödemek zorunda kalacaktır. Eğer çarterer hızlı davranıp yükü kararlaştırılan zamandan önce alırsa bu sefer de *dispeç money* talep etme hakkına sahip olabilecektir⁵³.

Bir diğer özellik arz eden durum da satım sözleşmesinin taraflarının, özellikle deniz taşımalarında taşıyanın sorumluluk rejiminden kaynaklanan istisnaları ve sınırlamalarından ortaya çıkabilmektedir⁵⁴. Taşıma hukukuna ilişkin konvansiyonlarda taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması yaklaşımı kabul görmektedir. Bu sınırlı rejim yükletenlerin ve gönderilenlerin taşıyana karşı ileri sürebilecekleri talepleri daraltmaktadır. Bu noktadaki sorun sigorta yoluyla çözülebilmektedir⁵⁵.

IV. INCOTERMS ve CISG

Uluslararası literatürde kısaca CISG olarak anılan Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu [*United Nations Convention On Contracts For The International Sale Of Goods (1980) (CISG)*], günümüzde uluslararası mal satımlarında uygulanan temel

⁵³ RAMBERG, *Guide to INCOTERMS 2010*, s. 28.

⁵⁴ RAMBERG, *Guide to INCOTERMS 2010*, s. 28.

⁵⁵ RAMBERG, *Guide to INCOTERMS 2010*, s. 14.

hukuk metni⁵⁶ haline gelmiştir. 1980 yılında imzaya açılan Konvansiyon, satım sözleşmelerini düzenleyen maddi hukuk kuralları içermekte ve bu alandaki en başarılı Konvansiyon olarak kabul edilmektedir. Dünya ölçeğindeki ticaretin % 80'inin CISG'in getirdiği rejime tabi olduğu tahmin edilmektedir⁵⁷.

INCOTERMS'in uluslararası mal alım satımlarında önemli rolü olmasına karşın bu kuralların CISG içine alınması uygun görülmemiştir. Uluslararası ticari uygulamalar, yere ve zamana göre sıklıkla değişebilmektedir. Bu şartlar altında, bu terimlerin bir konvansiyon metni içerisine alınarak statik hale getirilmesinin sıklıkla değişiklik ihtiyacı duyan ticari hayatın şartlarına çok uygun olmadığı ortadadır⁵⁸. Buna ek olarak INCOTERMS'in ayrı olarak varlığını devam ettirmesi sayesinde tarafların CISG uygulamasında daha fazla seçenek sahibi olacaklarını söylemek mümkündür.

INCOTERMS ile CISG ilişkisinin CISG 6'da düzenlenen sözleşme serbestisi ilkesine dayanılarak kurulması mümkündür. İşbu maddedeki sözleşme serbestisi uyarınca taraflar INCOTERMS kurallarına başvurabilirler. Bunun yanı sıra ticari teamüllerin (*trade usage*) ve ticari alışkanlıkların (*business practices*) uygulanmasını düzenleyen CISG 9'daki şartların sağlanması halinde INCOTERMS kuralları bu maddeye dayanılarak da uygulanabilecektir. Söz konusu maddede prensip olarak tarafların, *uygulanmasını kabul ettikleri teamüller ve aralarında yerleşmiş olan alışkanlıklarla bağlı oldukları (9/1) kabul edilmekle birlikte aksi kararlaştırılmadıkça, tarafların bildiği veya bilmesi gerektiği ve milletlerarası ticarete aynı tür sözleşmeleri ilgili ticari branşta akdedenler tarafından yaygın olarak bilinen ve düzenli olarak uygulanan teamüllerin sözleşmelerine ve sözleşmenin kurulması aşamasına uygulanmasını zımnen kabul ettikleri varsayımı* kabul edilmiştir (m. 9/2)⁵⁹.

CISG'in kapsamına⁶⁰ giren hususlarda esas itibariyle INCOTERMS, CISG'in 31, 67-69uncu maddeleri ile bağlantılı düzenlemeler içermektedir. Ayrıca, kural olarak taraflar arasındaki satım sözleşmesinin ihlali INCOTERMS'in kapsamı dışında kalmaktadır. Bununla beraber, bazı hal-

⁵⁶ Konvansiyon kısa sayılabilecek bir süre içerisinde farklı hukuk sistemlerine tabi 76 devlet tarafından kabul edilmesi bunun en güzel göstergesidir.

⁵⁷ SCHWENZER, Ingeborg/KEE, Christopher, *International Sales Law -The Actual Practice*. Penn State International Law Review 2011, 29/3 s. 428.

⁵⁸ RAMBERG, *CISG and Incoterms 2000*, s. 399.

⁵⁹ GRAFFI, s. 112-113; ANDERSEN, Camilla Baasch, *Macro-Systematic Interpretation of Uniform Commercial Law: The Interrelation of the CISG and Other Uniform Sources*. CISG Methodology JANSSEN, André/MEYER, Olaf (E) Munich 2009 s. 250-251.

⁶⁰ Öte yandan INCOTERMS, kapsam itibariyle fiziki varlığı olmayan malların teslimine uygulanmamaktadır, ancak bu tür malların satımında (örn. fikri mülkiyet) CISG hükümlerinin uygulanması mümkündür.

lerde INCOTERMS, CISG'ten farklılık arz edebilir; CISG 6 hükmünde düzenlenmiş bulunan sözleşme serbestisinin verdiği, sözleşmeye Konvansiyondaki düzenlemelerden farklı hükümler koyabilme serbestisi sayesinde, INCOTERMS hükümleri benimsenmek suretiyle CISG'ten farklı düzenlemeler tercih edilebilmesi mümkündür⁶¹.

Bu noktada en önemli farklılığın EXW'deki satıcının yükümlülükleri ile ilgili olduğu söylenebilir⁶². Satıcı CISG 31/1 (b) hükmüne uygun olarak sözleşmenin, ferden belirlenmiş mallara veya belirli bir stoktan karşılanacak nev'en belirlenmiş mallara veya imal edilecek veya üretilecek mallara ilişkin olması ve tarafların sözleşmenin kurulduğu sırada malların belirli bir yerde bulunduğunu veya orada imal edileceğini yahut üretileceğini bilmeleri durumunda malları bu yerde alıcının tasarrufuna hazır bulundurmak; diğer hallerde, sözleşmenin kurulduğu sırada satıcının işyerinin bulunduğu yerde malları alıcının tasarrufuna hazır bulundurmak suretiyle teslim yükümlülüğünü yerine getirir. Buna mukabil hasar, alıcının malları teslim aldığı anda, veya malları zamanında teslim almaması halinde, malın tasarrufuna hazır bulundurulduğu ve teslim almayarak sözleşmeye aykırı bir davranışta bulunduğu andan itibaren alıcıya geçer. Ancak alıcının, satıcının işyerinden farklı bir yerde malı teslim almasının öngörüldüğü hallerde hasar, teslim borcunun muaccel olduğu ve alıcının, o yerde malların tasarrufuna hazır bulundurulduğundan haberdar olduğu anda intikal eder (CISG 69/1 ve 2). INCOTERMS 2010 EXW kuralına göre satıcı, sadece sözleşmede kararlaştırıldığı şekilde malı alıcı için hazır etmekle yükümlüdür; yüke ilişkin hasar, alıcı malların kendisi için hazır olduğunu bilmese bile⁶³, alıcıya geçer. Bununla beraber, rizikonun intikali için malın sözleşmeye uygun olarak⁶⁴ hazır edilmesi gereklidir (EXW B5). Normal şartlar altında EXW A7'ye göre malın hazır olduğunun alıcıya ihbarı gerekir. Böyle bir ihbarın yapılmaması halinde alıcının, bu hususu sözleşmeye aykırılık olarak iddia edip CISG 74

⁶¹ RAMBERG, *CISG and Incoterms 2000*, s. 400.

⁶² RAMBERG, J. "To What Extent Do Incoterms 2000 vary Articles 67 (2), 68 and 69?", Conference Celebrating the 25th Anniversary of United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods sponsored by UNCITRAL and the Vienna International Arbitration Centre (Vienna: 15-18 March 2005), 25 *Journal of Law and Commerce* 2005/2006, s. 221.

⁶³ Satıcı, alıcıya malları teslim alabilmesi için gerekli tüm ihbarlarda bulunmalı (A7); buna karşılık alıcı, kararlaştırılan sürede teslimatın yapılacağı günü veya belirlenen yerdeki teslim noktasını belirleme hakkı kendisine ait olduğunda, bu konuda satıcıya zamanında ihbarda bulunmalıdır (B7). Eğer alıcı, B7 uyarınca gerekli ihbarı göndermemişse, kararlaştırılan tarihten veya kararlaştırılan süre bittiğinde, ferdileştirilmiş olmaları şartıyla mallara ilişkin tüm ziya ve hasarı üstlenir (B5/2).

⁶⁴ RAMBERG, *CISG and Incoterms 2000*, s. 400.

hükünden “sözleşmeye aykırılık” sebebiyle ortaya çıkabilecek zarar için tazminat talebinde bulunmak amacıyla yararlanabilmesi mümkündür⁶⁵.

V. 2010 DEĞİŞİKLİKLERİ

A. Genel Olarak

INCOTERMS üzerinde yapılan periyodik değişiklikler, güncel ticari uygulamaların daha açık ve muntazam olarak yapılmasını amaçlamaktadır. 2010 revizyonunda, 2000 metninde 13 olan Kural sayısı DAF (*Delivered at Frontier*), DES (*Delivered Ex Ship*), DEQ (*Delivered Ex Quay*), DDU (*Delivered Duty Unpaid*), metinden çıkarılmak suretiyle 11’e indirilmiş; DAT⁶⁶ (*Delivered at Terminal*) ve DAP (*Delivered at Place*) olmak üzere iki yeni Kural eklenmiştir. INCOTERMS 2000’de yer alan dokuz kuralda (EXV, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP ve DDP⁶⁷) riskin geçişi ve maliyet dağılımı hususlarında değişiklik yapılmıştır⁶⁸.

B. 2010 Değişikliklerinin Nedenleri

INCOTERMS 2010, INCOTERMS 2000’in kabulünden sonra dünya ölçeğindeki global ticaretteki değişim ve gelişmeler dikkate alınarak hazırlanmıştır. Bu gelişim ve değişim özellikle 11 Eylül 2001 hadisesinden sonra ihtiyacı hissedilen kargo güvenliği sorunu başta olmak üzere ticari muamelelerde artan elektronik iletişim üzerinde yoğunlaşmaktadır.

2000 edisyonuna yöneltilen eleştirilerin bir kısmı da metnin yeterince açık olmadığı yönündeydi⁶⁹. Ayrıca özellikle Amerika Birleşik Devletlerinde *Uniform Commercial Code*’dan 1941 tarihinde yapılmış olan ticari terim tanımlarının çıkartılması sonucu INCOTERMS kurallarının bu devlette kullanımının artması da revizyona gerekçe olmuştur. Örneğin FOB kuralı ABD’de INCOTERMS’te yer alan halinden farklı bir şekilde algılanmaktadır. ABD uygulamasında FOB kuralında yer sınırlaması mevcut değildir. INCOTERMS kuralları dahilinde FOB kuralına muadil bir kural elde etmek

⁶⁵ RAMBERG, *CISG and Incoterms 2000*, s. 400.

⁶⁶ DAT Kuralı özellikle DEQ kuralının yerine ikame olmak üzere metne eklenmiştir. DEQ kuralı ise büyük, standart dışı (*over-dimensioned, ODC*) veya ağır malların (*heavy lift*) tesliminde kullanılıyordu. DAP kuralı ise kaldırılan DAF, DES ve DDU kurallarının yerine ikame edilmiştir. Bkz. PILTZ, Burghard, *Incoterms 2010*. *European Journal of Commercial Contract Law*. 2011/1, s. 2.

⁶⁷ <http://www.engineeringnews.co.za/article/incoterms-2010-officially-launched-2010-10-01> (11.10. 2010).

⁶⁸ <http://marineinsurancebook.blogspot.com/2010/09/incoterms-2010-launch-of.html> (11.10. 2010).

⁶⁹ RAMBERG, *Guide to Incoterms 2010*, s. 9; RAMBERG, *Jan*, INCOTERMS 2010, *Penn State International Law Review* 2011 29/3, s. 419-420.

için FOB kuralından sonra “gemi” ibaresinin konması gerekir. Yeni bir kural olarak DAP (*delivered at place*) bu maksatla eklenmiştir. Bu kural kullanılırken tahsis edilen yeri işaret etmek mümkündür. Ancak bununla birlikte DAP kuralı malların alıcıya taşıma aracından indirilmiş şekilde teslim edilmesinin kararlaştırıldığı ihtimale uygun değildir. Bu sebeple DAT (*delivered at terminal*) kuralı da 2010 revizyonuna dahil edilmiş ve bu sayede taşıma aracından malların indirilmesi masraf ve rizikolarının satıcıya ait olan bir kural ihdas edilmiştir. Bu sayede deniz taşımacılığına ait olan DES ve DEQ terimleri DAP ve DAT ile değiştirilmiştir. Bu iki kuralın uygulamasında sonuç 2000 metnindeki DES ve DEQ ile aynı olacaktır⁷⁰.

Güncel ticari uygulamaları yansıtması dolayısıyla INCOTERMS uluslararası ticarete genel kabul görmüş bir konuma sahiptir. Bu kuralların metodolojisi özellikle milli komitelerden gelen raporların birbirleri ile uzlaştırılarak telif edilmeleri fikrine dayanmaktadır⁷¹.

INCOTERMS’in ilk yedi versiyonu uluslararası ticarete kullanılmak üzere tasarlanmış iken 2010 edisyonunda bu yaklaşım terk edilmiştir. Bu değişiklik, INCOTERMS’in gerçekte ticari hayatta uzun süredir var olan yurt içi kullanımının⁷² ICC tarafından da kabulü olarak algılanabilir. Diğer yandan yurt içi kullanımın önü açılmak suretiyle ABD gibi devletlerde *American Foreign Trade Definitions* karşısında INCOTERMS’in kullanımı kolaylaştırılarak teşvik edilmeye çalışılmıştır⁷³.

INCOTERMS 2010 metninin içeriğine uygun olarak doğru uygulanabilmesini sağlamak maksadıyla isim değişikliğine gidilmiştir. 2000 metninde⁷⁴ “*ICC Official Rules for the Interpretation of Trade Terms*” olan ifade “*ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms*” biçimine dönüştürülmüştür. Bu dönüşüm gerçekte INCOTERMS’in kullanım alanındaki önemli gelişmeye de işaret etmektedir. 2010 metni uluslararası satım sözleşmelerinin yanı sıra yurt içi sözleşmelerde de kullanılabilir. *Domestic* sözcüğünün ilave edilmesi ile özellikle Amerika Birleşik Devletleri gibi sözleşmenin taraflarının birbirlerinden çok uzakta olabildiği, aynı devlet içerisinde farklı eyaletlerde/bölgelerde bulunabildiği devletlerde kullanımının yaygınlaştırılması amaçlanmıştır⁷⁵.

Ticaret camiasında oturmuş alışkanlıklar kolay değişmemektedir. Tacirler geleneksel deniz terimlerini deniz dışında yapılan taşımalarda da kullanmak-

⁷⁰ RAMBERG, *Guide to Incoterms 2010*, s. 9.

⁷¹ RAMBERG, *Jan*, INCOTERMS 2010, s. 419-420.

⁷² PILTZ, s. 2.

⁷³ PILTZ, s. 2.

⁷⁴ ICC Publication No. 560.

⁷⁵ RAMBERG, *Jan*, INCOTERMS 2010, s. 419-420.

tadırlar. Esasen, denize özgü terimlerin, denizde limandan limana yapılan taşımalarda kullanılması gerekir. Özellikle, deniz terimleri konteynerlerle taşınan yükler veya kara taşıyanına teslim edilen yükler için uygun olmamaktadır. Bu ihtimallerde taşıyanın yükü kabul noktası deniz terimlerindeki ile aynı olamaz. Zira, deniz terimlerinde yük taşıyana *alongside* veya *onboard* olarak teslim edilmektedir⁷⁶.

VI. INCOTERMS 2010'DAKİ YENİLİKLER

A. Açıklayıcı Notlar (Guidance Notes)

2010 metni, kuralların doğru uygulanmasında yardımcı olmak maksadıyla her kuralın öncesinde kullanıcılara yardımcı olması amacıyla konulmuş bulunan açıklayıcı notlar da (*guidance note*) ihtiva etmektedir. Bu açıklayıcı notlar kuralın bir parçası veya unsuru olmayıp anlaşılmasını, uygulanmasını kolaylaştırma maksadı gütmektedirler⁷⁷. Bu notlar ile ilgili kuralla ilgili temel açıklamalar yapılmaya çalışılmaktadır. Açıklayıcı notlar sadece kuralların temel özelliklerini açıklamakla kalmamakta, buna ek olarak kurallarla ilgili riskler, muhtemel problemler, kuralların uygulanması ile ilgili tavsiyeler de içermektedir⁷⁸.

Günümüzde INCOTERMS'in gelişimi ICC, uzmanlar ve uygulamacılar arasında istişare ve işbirliği ile gerçekleşen bir süreç içerisinde gerçekleşmektedir. Bu kurallar dünya ölçeğinde ticari hayatta genel kabul görmekte ve uluslararası ticari ilişkilerde bir standart olarak kabul edilmektedir⁷⁹.

B. Dile ilişkin düzeltmeler

Önceki versiyonlardaki bazı açık olmayan ifadeler düzeltilmiş, metin içi tutarlılığı sağlamak üzere özel bir çaba sarf edilmiştir. Örneğin, *the buyer must take delivery* metnin genelinde tercih edilmiş iken C kurallarının B4 başlığında aynı ifade *the buyer must accept delivery* olarak yazılmıştı. Yeni metinde aynı anlama gelen ifadelerde yazım birliği sağlanmak suretiyle ortaya yorum farklılıklarının çıkmasının önüne geçilmeye çalışılmıştır⁸⁰. Benzer bir değişiklik de INCOTERMS ile CISG uyumunu sağlamak üzere yapılmıştır. INCOTERMS 2000 metninde teslim eylemini ifade etmek üzere, CISG metninde yer alan muadili olan "*handing over the goods*" ibaresine karşılık

⁷⁶ RAMBERG, Jan, INCOTERMS 2010, s. 419-420.

⁷⁷ INCOTERMS 2010 ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms (ICC Publication No. 715E), s. 8.

⁷⁸ PILTZ, s. 2.

⁷⁹ <http://www.iccwbo.org/policy/law/index.html?id=38880> (10.10.2011).

⁸⁰ PILTZ, s. 2.

olarak kullanılan “*placing the goods at disposal*” metinden çıkarılarak Konvansiyon ile uyum sağlanmıştır⁸¹.

2010 metnindeki en ilginç yenilik, şüphesiz kadınların iş hayatında artan katılımına paralel olarak; metinde erkek/kadın ayrımına sebep olabilen ifadelerin cinsiyet ayrımcılığına sebep olmayan ifadelerle değiştirilmiş olmasıdır⁸².

Bu noktada diğer dillere yapılan tercümelemler ile ihtilaf oluşması halinde INCOTERMS’in İngilizce kopyasının esas kabul edileceği belirtilmelidir.

C. Yapısal Düzenlemeler

2000 metninde bulunan yapısal uyumsuzluklar, çelişkiler ve zayıflıklar düzeltilmeye çalışılmıştır.

2010 metninde teslim zamanı (*time of delivery*) hakkında kurallar arasında uygulama birliği sağlanmış, metin içi tutarlılık⁸³ gözetilerek bu hususta hüküm getirilmesinden kaçınılmış; teslim zamanı hususunu tarafların sözleşme ile düzenlemelerinin önü açılmıştır⁸⁴.

Benzer bir yenilik de yükleme öncesi denetimlerin/kontrollerin (*pre-shipment inspection*) maliyetinin kime ait olacağı konusundadır. EXW klozu uygulanıyorsa, kontrol maliyetlerine alıcı katlanır. DDP klozunda satıcı katlanacaktır. Diğer kurallarla ilgili olarak masrafların paylaşımı konusunda ise yükleme öncesi denetimlerin ihraç veya ithal devleti tarafından zorunlu tutulup tutulmamasına göre farklı çözümlere gidilmiştir.

D. Kural Sistematiğindeki Değişiklikler

1. Genel Olarak

Ticari hayatın gereklerine daha uygun bir çözüm bulmak maksadıyla ICC yeni bir sınıflama sistemi geliştirmiş; daha önce yürürlükte olan 1990 ve 2000 Kurallarının kabul ettiği sistemin esasını teşkil eden “ilk harfe göre sınıflama” terk edilerek “taşıma aracı kıstası” esas alınmak suretiyle yeni bir sınıflamaya gidilmiştir. INCOTERMS’in 1990 ve 2000 edisyonlarında E Kuralları (*departure*); F Kuralları (*main carriage unpaid*); C Kuralları (*main carriage paid*); D Kuralları (*arrival*) olmak üzere dördü bir ayırım benimsenmişti. 2010 Edisyonundaki önemli bir değişikliklerden biri de kuralların

⁸¹ PILTZ, s. 2.

⁸² Örneğin EXW Kuralının 2000 düzenlemesinde ... *his purpose* (A4) yeni metinde *its purpose*; ...*at his own expense* (A9) yeni metinde ...*at its own expense* halini almıştır.

⁸³ PILTZ, s. 2 dn. 9.

⁸⁴ PILTZ, s. 2.

iki ana gruba ayrılması şeklinde gerçekleşmiştir. Bu ayrıma göre bir kısım kurallar bütün taşıma modellerinde uygulanabilir iken bazı kurallar ise deniz ve içsu taşımacılığına özgülenmiştir. Bu sayede münhasıran gemilerin yapısı ve işletilmesine ilişkin esaslar gözetilerek tasarlanmış kuralların diğer taşıma şekillerinde sebep olabileceği problemler önlenmeye çalışılmıştır⁸⁵.

Bu yeni tasnifin 2000 Kuralları ile ilgili olarak ICC tarafından çıkarılmış olan el kitabında da ipuçları yer almaktaydı. Orada ICC'nin ismen belirttiği *FOB factory*, *FOB Plant*, *FOB ex seller's works* veya başka bir ülke içi yer şeklinde sıklıkla teslim yerini gösterecek şekilde hatalı olarak kullanılan FOB kuralı ile ilgili karmaşa yeni tasnif sisteminde giderilmiştir⁸⁶. 2010 metninde “*esas alınan taşıma aracı*” kıstasına göre kurallar şu şekildedir:

Her Taşıma Şeklinde Kullanılabilecek Kurallar	Sadece Deniz ve İçsu Taşımacılığında Kullanılabilecek Kurallar
<i>EXW – Ex Works</i>	<i>FAS – Free Alongside Ship</i>
<i>FCA – Free Carrier</i>	<i>FOB – Free on Board</i>
<i>CPT – Carriage Paid to</i>	<i>CFR – Cost and Freight</i>
<i>CIP – Carriage and Insurance Paid</i>	<i>CIF – Cost, Insurance and Freight</i>
<i>DAT – Delivered at Terminal</i>	
<i>DAP – Delivered at Place</i>	
<i>DDP – Delivered Duty Paid</i>	

Çıkarılan Kurallar

*DAF-Delivery at Frontier (Sınırda Teslim)*⁸⁷

DES-Delivery Ex Ship (Gemide Teslim)

DEQ-Delivery Ex Quay (Rıhtımda Teslim)

DDU-Delivery Duty Unpaid (Gümrük Vergileri Ödenmemiş Olarak Teslim)

Kural sayısının azaltılmasında mevcut sistemi basitleştirerek tacirlerin hatalı tercih yapmalarının önüne geçilmesi amaçlanmıştır⁸⁸.

2010 edisyonunun hazırlık çalışmalarında DAP ve DAT Kurallarının, teslimin bir gemide veya taşıma terminalinde yapılmasının kararlaştırıldığı satım sözleşmeleri için INCOTERMS'in ilk derlemelerinden itibaren metinde yer

⁸⁵ PILTZ, s. 2; MALFLIET, s. 164-165.

⁸⁶ OVERMEIRE, Xavier Van, *Canada: Incoterms 2010: An Adaptation To Contemporary Business Practice* (<http://www.mondaq.com/canada/article.asp?articleid=112932&rss=0> 16.10.2010).

⁸⁷ 2010 metninden çıkarılan DAF, DES, DEQ ve DDU hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. EKŞİ, Nuray, *Millîterarası Ticaret Hukuku*, İstanbul, 2010, s. 195-197.

⁸⁸ RAMBERG, Incoterms 2010, s. 418; ROSENBERG, Arnold S. /KIMBERLY, Neil Ray/PALMISANO, A./PETER, Laura A./ GUTTERMAN, Alan S. /SPENCE, Glenys P./ FORKMAN, Anders, *International Commercial Transactions, Franchising, and Distribution*. The International Lawyer, 2011, 45/1, s. 196.

alan denizciliğe özgü DES ve DDQ Kurallarından daha uygun olacağı görüşü ağırlık kazanmıştır⁸⁹. Diğer yandan Amerika Birleşik Devletlerinde *Uniform Commercial Code* içerisinde yer alan *1941 American Foreign Trade Terms Definitions*'in son revizyonunda metne alınmaması sonucu INCOTERMS'in alternatiflerinden birinin ortadan kalkması dolayısıyla uygulamadaki sorunları azaltmak ve uygulamasını yaygınlaştırma iradesinin de bu düzenlemede etkili olduğu ifade edilmelidir⁹⁰.

Yukarıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere 1990 ve 2000 metninden en önemli değişiklik D Kuralları üzerinde gerçekleşmiştir. Aralarındaki pratik farklılıkların önemsiz olduğu⁹¹ savunulan D Kurallarının ICC tarafından derlenmiş olan ilk metne eklenen denizde kullanılan DES ve DEQ Kuralları da dahil olmak üzere dört kural metinden çıkarılmıştır. 2010 hazırlık çalışmalarında DAT ve DAP Kurallarının limana veya taşıma terminaline yapılacak boşaltmalarda yeterli olduğu kanaati hakim olmuş⁹²; 2010 metnine DAT ve DAP'ın alınmasıyla deniz taşımacılığına özgü kurallardan DES ve DEQ kurallarına ihtiyaç kalmamıştır⁹³. Ancak bu iki kuralın 2010 metnine alınmaması uygulanmayacakları anlamına gelmemektedir. INCOTERMS'in önceki metinlerine atıf yapmak suretiyle bu kuralların uygulanması mümkündür⁹⁴.

2. Eklenen Kurallar

2000 metnindeki D Kuralları sayıları azaltılarak birleştirilme yoluna gidilmiştir⁹⁵. INCOTERMS 2000 metninde yapılan önemli değişikliklerden biri de Delivered at Terminal (DAT) ve Delivered at Place (DAP) olmak üzere iki yeni kuralın eklenmesi ile DAF, DES, DEQ ve DDU isimli kuralların metinden çıkarılmasıdır⁹⁶. Yeni eklenen her iki kural taşıma şekline bakılmaksızın bütün taşıma şekillerinde kullanılmaya müsaittir.

2010 metnine eklenen iki yeni incoterm arasındaki temel fark kendisini teslim koşullarında göstermektedir. DAP, yerlerine ikame edildiği mülga DAF, DES ve DDU kurallarında olduğu gibi satıcının yükümlülüğü yükü kararlaştır-

⁸⁹ DEBATTISTA, Shipping Law, s. 339; DEBATTISTA Charles, *Should Shipping Lawyers Care about Incoterms 2010?* <http://www.stonechambers.com/news-pages/03.02.11--article--should-shipping-lawyers-care-about-incoterms-2010---charles-debattista.asp> (30.11.2011).

⁹⁰ RAMBERG, Incoterms 2010, s. 421.

⁹¹ GUTTERMAN, Alan S. *Developments Impacting Shipping Terms in International Sales of Goods Contracts*. s. 2. http://alangutterman.typepad.com/files/bcb_11.08.2010.pdf (11.08.2011).

⁹² DEBATTISTA, Shipping Law, s. 339.

⁹³ RAMBERG, Incoterms 2010, s. 421.

⁹⁴ PILTZ, s. 3 vd.

⁹⁵ SHEPHERD/GRAHAM, s. 1.

⁹⁶ INCOTERMS 2010E, s. 6-8.

tırılan yerde boşaltmaya hazır halde; DAT, tıpkı mülga DEQ kuralında olduğu gibi yük gemiden veya diğer taşıma araçlarından boşaltıldığı ve kararlaştırılan terminalde alıcıya teslimi şeklinde icra edilir. Bu sebeple DAT kuralına ve DAP kuralına göre kararlaştırılmış yerde teslimde satıcı, yükün taşınması ve boşaltılması esnasında ortaya çıkabilecek bütün rizikoları üstlenir.⁹⁷ DAP Kuralı, DES, DAF ve DDU Kurallarının yerine kaim olmak üzere düşünülmüştür. DAP Kuralında mallar, taşıma aracının üzerinde boşaltılmaya hazır vaziyette teslim edilir. Örneğin, kamyonla yapılan teslimatta alıcının işyerinde veya gemi ile teslimatta kararlaştırılan limanda boşaltma yapılmaksızın teslimat yapılması⁹⁸.

a) DAT (Delivery at Terminal)

DAT kuralı (*Delivery at Terminal*) DEQ Kuralının (*Delivery at Quay*) yerine kaim olmak üzere metne eklenmiştir. Bu noktada INCOTERMS 2010 metninin uygulanması bakımından terminal teriminin de açıklığa kavuşturulması gerekir. DAT Kuralının Rehber Açıklama kısmında terminal teriminin, *rihtim, depo, konteyner sahası veya yol, demiryolu veya hava kargo istasyonu gibi üzeri açık veya kapalı olan mekan* anlamına geldiği belirtilmiştir⁹⁹. DAT kuralında kararlaştırılmış olan terminal, bir liman içerisinde olabilir, dolayısıyla mülga DEQ kuralı (*which provided that delivery occurred when goods were placed at the disposal of the buyer on the quay at the named port*) artık gereksiz hale gelmiştir¹⁰⁰. İskele/rihtim anlamındaki *Quay* terimi yerine daha geniş bir anlama sahip olan *Terminal* teriminin kullanılması ile bu kural her türlü taşıma şeklinde kullanılacak bir yapıya kavuşturulmuştur¹⁰¹. DAT Kuralı; DEQ Kuralının yerini almak üzere düşünülmüş ve özellikle konteyner taşımacılığı için daha uygun olan bir kuraldır. Özellikle Terminal Elleçleme Masraflarının (*THC-Terminal Handling Charges*) dağılımında ticaret camiasına yeni bir alternatif sunulduğu söylenebilir¹⁰². Bu kural ile kararlaştırılmış olan limana ulaşan taşıma aracının boşaltılması ile teslim gerçekleşmiş olur. Örneğin, teslim limanında konteynerlerin gemiden indirilmesi ve alıcının tasarrufuna bırakılması suretiyle teslim gerçekleşir. Bu ana kadarki hasar ve masraflar satıcıya aittir¹⁰³.

⁹⁷ OVERMEIRE, Xavier Van, Canada: Incoterms 2010: An Adaptation To Contemporary Business Practice (<http://www.mondaq.com/canada/article.asp?articleid=112932&rss=0> 16.10.2010).

⁹⁸ TRICKS, Stephen/SUMPTION, Hatty, *United Kingdom: International Trade Update - Incoterms 2010* (<http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=113234> 21. 10.2010).

⁹⁹ INCOTERMS 2010E, s. 53.

¹⁰⁰ RAMBERG, Incoterms 2010, s. 421.

¹⁰¹ INCOTERMS 2010E, s. 53.

¹⁰² MALFLIET, s. 167.

¹⁰³ INCOTERMS 2010E, s. 53.

Taraflar malların teslimi için spesifik bir yer kararlaştırdıklarında taşıma aracı kararlaştırılan yere ulaştığında ne yapılması gerektiği konusu genellikle müphem kalmaktaydı. Bu hususa açıklık kazandırabilmek maksadıyla DAT Kuralı getirilmiştir. Bu kurala göre satıcı, malları taşıma aracından boşaltmalı; ayrıca malları teslimden sonra kararlaştırılan terminalde kararlaştırılan yere bırakmalıdır¹⁰⁴. Bu noktaya kadar meydana gelebilecek ziya veya hasar satıcı tarafından karşılanır. Buna karşılık, malların terminalden başka bir yere taşınması ve elleçlenmesi gerekiyorsa ve bu süreç içerisinde çıkabilecek ziya veya hasardan satıcının sorumlu olması kararlaştırılmak isteniyorsa DAP veya DDP Kuralları tercih edilmelidir¹⁰⁵.

DAT Kuralının A4 fıkrasında teslim hususu düzenlenirken satıcının malları kararlaştırılan tarihte veya kararlaştırılan süre içerisinde varma yerinde veya limanda taşıma sözleşmesinde belirtilen terminalde taşıma aracından boşaltarak alıcının tasarrufuna geçirmek suretiyle teslim etmesi esası kabul edilmiştir. Buna karşılık DAP ve DDP Kurallarında satıcı, malları kararlaştırılan tarihte veya kararlaştırılan dönemde belirlenen varma yerinde, eğer varsa, kararlaştırılan noktada, gelen taşıma aracından boşaltılmaya hazır şekilde alıcının tasarrufuna bırakarak teslim etmelidir (A 4).

b) DAP (Delivery at Place)

INCOTERMS'in yeni edisyonunun işlevselliğini arttırabilmek, 2010 metninin uygulanmasını teşvik etmek maksadıyla getirilen kurallardan biri de DAP'tır. Bu kuralın getirilmesindeki diğer bir amaç da FOB kuralının "*spesifik bir teslim yeri*" eklenmek suretiyle ticari hayatta kullanımının önüne geçebilme düşüncesidir¹⁰⁶. Bu kural, tıpkı DAT gibi seçilen taşıma türü ne olursa olsun birden fazla taşıma türünün birlikte kullanılması hali de dahil olmak üzere kullanılabilir. Bu bağlamda DAP Kuralına göre taşıma aracı bir gemi dahi olabilir ve kararlaştırılan yer bir liman olabilir, dolayısıyla DES kuralının (*which provided that delivery occurred once the goods were placed at the disposal of the buyer on the ship at the named port*) artık gereksiz hale geldiğini söylemek mümkündür¹⁰⁷. DAP Kuralının uygulaması satıcının malları belirlenen varma yerine gelen taşıma aracından boşaltma işlemi yapılmaksızın alıcının tasarrufuna bırakılması şeklinde cereyan etmektedir. Belirlenen teslim yerine kadar ortaya çıkabilecek tüm hasar ve masraflar

¹⁰⁴ RAMBERG, Incoterms 2010, s. 421.

¹⁰⁵ INCOTERMS 2010E, s. 53.

¹⁰⁶ FOB Kuralının deniz taşımacılığı dışında kullanılması uygulamada karmaşaya sebep olabilmektedir. RAMBERG, Incoterms 2010, s. 421.

¹⁰⁷ OVERMEIRE, Xavier Van, *Canada: Incoterms 2010: An Adaptation To Contemporary Business Practice* [<http://www.mondaq.com/canada/article.asp?articleid=112932&rss=0> (16.10.2010)].

satıcıya aittir. Bu sebeple tarafların satım sözleşmesinde teslim yerini mümkün olduğu kadar net şekilde belirlemeleri yerinde olacaktır¹⁰⁸.

Yeni INCOTERMS kurallarından DAP'ta teslim yerinin, DAT sözkonusu olduğunda ise teslim terminalinin satıcı tarafından belirlenmesi gerekir. Satım sözleşmesine ilişkin belgelere konulacak bir kayıt ile taraflar riskin nerede ve ne zaman karşı tarafa geçeceğini kararlaştırabilirler. DDP kuralının aksine DAP ve DAT kuralları alıcıyı ithal edilecek mallarda tebligat yükümlülükleri ve sair gümrüklerle ilgili ithalat formalitelerinin alıcıya yükümlülük yüklemektedir¹⁰⁹.

E. Ulusal/Bölgesel Uygulamalar Konusundaki Düzenleme

INCOTERMS, geleneksel olarak uluslararası satım sözleşmelerinde kullanılmasına rağmen özellikle Avrupa Birliği gibi bazı ticaret bloklarında siyasi sınırların eski önemini kaybetmesi ve özellikle ABD dahil olmak üzere INCOTERMS'in iç ticarete de yaygın kullanım alanı bulması ICC'nin 2010 metninde bölgesel/iç ticarete dönük uygulamalara da INCOTERMS'in uygulanma imkanı tanımasının yolunu açmıştır. ABD'de UCC (*Uniform Commercial Code*) yükleme ve teslim terimlerinin yürürlükten kaldırılmasıyla ortaya çıkan boşluğun INCOTERMS ile doldurulmak istenmesi de bu hususta önemli etkiye sahip olmuştur¹¹⁰. Bu özelliği vurgulaması maksadıyla 2010 versiyonunun başlığı "*ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms*" şekline getirilmiştir.

Coğrafi alanı çok büyük olan devletler ve Avrupa Birliği gibi kendi içerisinde sınırlı bir ithalat/ihracat rejimi uygulayan ya da hiç uygulamayan birlikler için INCOTERMS kurallarında A2/B2 fıkralarında metnin başına "*where applicable*" ifadesi eklenmek suretiyle bu gibi yerlerin dahilinde uygulanabilmesinin önü açılmıştır¹¹¹. Yeni düzenleme ile bazı terimlerde yer alan ithalat/ihracat formaliteleri ancak gerekçelikçe uygulanacaktır¹¹².

Farklı ticari bloklar arasında dikkate alınmak durumunda olmasına rağmen INCOTERMS kural olarak uluslararası satım sözleşmelerinde kullanılmaktadır. 2010 metnine yeni eklenen "*Ulusal ve Uluslararası Ticari Terimlerin Kullanımı*" başlığı altında yer alan kuralın bir sonucu olarak INCOTERMS artık ulusal düzeyde uygulama imkanına da sahip olduğu gösterilmiştir¹¹³.

¹⁰⁸ INCOTERMS 2010E, s. 61.

¹⁰⁹ INCOTERMS 2010E, s. 61.

¹¹⁰ INCOTERMS 2010E, s. 8.

¹¹¹ PILTZ, s. 3.

¹¹² NORDIN, s. 507.

¹¹³ LOMBARD, Callie, *The main features of Incoterms 2010* <http://www.engineeringnews.co.za/article/the-main-features-of-incoterms-2010-2010-10-08>. (11.10.2010).

Bu yeniliğin gerekçesi, ABD’de faaliyet gösteren tacirlerde dahil olmak üzere tamamen ulusal ölçekte yapılan satışlarda *Uniform Commercial Rules*’da yer alan emsal kurallardan ziyade INCOTERMS’i tercih eden tacirlerin ihtiyaçlarına cevap vermektir¹¹⁴.

F. Bazı Kurallarda Hasarın Geçişi

Hasarın geçişi satım hukukunun önemli noktalarından biridir. Satıcı, kural olarak intikal anından sonra ortaya çıkabilen hasardan sorumlu değildir¹¹⁵. Bu kuralın istisnası FOB, CIF ve CFR esasına göre yapılan satım sözleşmelerinde görülmektedir. Bu kurallarda malların teslimi gemide gerçekleşirken mallara ilişkin kayıp ve hasarlar geminin küpeştesini geçtiği andan itibaren alıcıya intikal ediyordu¹¹⁶.

1936 metninden itibaren devam eden sistem 2010 metninde esaslı bir şekilde değişikliğe uğramıştır. FOB Kuralının ilk uygulamalarının görülmeye başlandığı 1700’lü yıllardan itibaren *ship’s rail* noktası hasarın geçişinde esas alınmıştır. Geminin küpeştesini geçen yükün, satıcının ülkesinden alıcının ülkesine geçtiği varsayılmıştır¹¹⁷. 2010 metnindeki en radikal değişikliğin hasarın geçiş noktasına ilişkin değişiklik olduğu söylenebilir. Genel kural olarak, FOB ve CIF kurallarında yükleme ile hasar alıcıya geçmekteydi. Zincirleme satımlarda da (CIF satımlarda sıklıkla görülmektedir) hasar yüklemekten itibaren, yani başlangıçtan itibaren alıcıya geçiyordu. Başka bir ifade ile, sonraki satım sözleşmeleri için de hasarın, bu sözleşmeler kurulmadan önce, ilk satım akdine tabi olarak yükleme ile geçtiği kabul ediliyordu¹¹⁸.

FOB 2000 kuralında satıcı, belirlenen yükleme limanında malların geminin küpeştesini (*ship’s rail*) aşma anına kadar¹¹⁹ vuku bulacak hasardan sorumlu

¹¹⁴ OVERMEIRE, Xavier Van, *Canada: Incoterms 2010: An Adaptation To Contemporary Business Practice* (<http://www.mondaq.com/canada/article.asp?articleid=112932&rss=0> 16.10.2010).

¹¹⁵ Hasarın intikalinden sonra alıcı, zarar taleplerini kural olarak sigortacıya veya taşıyana yöneltebilir. Ortaya çıkan hasar sigorta himayesine girmiyorsa ve taşıyanın sorumluluğuna da dahil edilemiyorsa bu durumda ortaya çıkan hasara alıcı katlanacaktır. bkz. TODD, s. 143.

¹¹⁶ ERDEM, s. 190.

¹¹⁷ Bkz. RAMBERG, Jan, *Incoterms in the Era of Electronic Data Interchange*. Forum Internationale No. 13, November 1988, s. 5.

¹¹⁸ TODD, s. 143.

¹¹⁹ Bu düzenlemeye karşılık olarak alıcı da, malların belirlenmiş yükleme limanında gemi küpeştesini aştıkları andan itibaren; ve tarafların üzerinde anlaştıkları tarihten veya B7 hükümlerine göre ihtarda bulunulmaksızın teslim için kararlaştırılan sürenin bitmesi halinde, alıcının seçtiği geminin zamanında gelmemesi veya yükü alamaması halinde, veya B7’ye uygun olarak yapılan ihtardaki zamandan daha önce yük almayı durdurması halinde, teslim

tutulmuştur (A5). Buna karşılık, malların teslimi ile ilgili olarak aynı kuralda (A4), kararlaştırılan tarihte alıcının tayin ettiği gemide (*on board*) teslim esası benimsenmiştir. FOB Kuralı INCOTERMS 2000 uygulamasında çoğu kez “*FOB Stowed*” şeklinde kullanılmıştır¹²⁰. Bu sayede hasarın istifleme yapılır yapılmaz geçmesi sağlanmıştır. Bu çözüm şekli taraflar açısından yükleme giderlerinin hesaplanmasını daha kolaylaştırmaktadır. FOB Kuralında yapılan yeni düzenleme ile FOB Kuralının farklı türevlerinin kullanımına gerek kalmamıştır¹²¹. CFR ve CIF 2000 metinlerinde de satıcı, geminin küpeştesini (*ship's rail*) aşma anından itibaren hasar sorumluluğunu alıcıya devretmektedir (A5). Buna karşılık alıcı da, mallar yükleme limanında gemi küpeştesini aştıkları andan itibaren mallara ilişkin bütün zıya ve hasarları üstlenmelidir. Ek olarak; alıcı, B7 uyarınca uygun ihbarda bulunmazsa, yükleme için kararlaştırılan tarihten veya kararlaştırılan zamanın sona ermesinden itibaren, malların usulüne göre sözleşme uyarınca ayrılmış olmaları, bir başka deyişle sözleşmeye konu olan mallar olduklarını belirtecek şekilde açıkça belirli bir yerde tutulmaları veya başka şekilde ferdileştirilmeleri şartıyla, mallara ilişkin bütün zıya ve hasarları üstlenmelidir. Aynı kuralın A4 hükmünde malların tesliminin, yükleme limanında kararlaştırılan tarih veya dönemde gemide (*on board*) yapılması gerektiğini öngörülmüştür.

Buna karşılık 2010 metninde bu düzenlemenin aksine FOB, CFR ve CIF Kurallarının yeni versiyonlarında hasar alıcıya yükleme limanında belirlenmiş olan geminin bordasına geçer geçmez intikal etmektedir. Yeni düzenleme ile 2000 metninde FOB, CFR ve CIF Kurallarında kullanılan “*ship's rail*” terimi çıkarılarak bunun yerine geçmek üzere “*on board*” tabirinin kullanılması yoluna gidilmiştir. Bu yaklaşım ticari hayatın gerçeklerine daha uygundur, bu değişiklik ile hasarın geçişinin daha gerçekçi bir esasa bağlanması düşünülmüştür¹²². Aynı zamanda, INCOTERMS'in ortaya çıkışından sonra gelişen Ro-Ro taşımacılığı gibi taşıma şekillerinde *ship's rail* esasını uygulamak güçlüğüne sebep oluyordu. Bu konudaki şikayetler 1980 metninin hazırlık çalışmalarından itibaren dile getirilmesine rağmen ancak 2010 metninde karşılık bulabilmiştir¹²³.

için kararlaştırılan süre sona erdiğinde sözleşmede malların açık bir şekilde belirlenmiş olması kaydıyla zıya veya hasardan sorumlu olur (bkz. FOB 2000 B5).

¹²⁰ <http://www.mondaq.com/canada/article.asp?articleid=112932&rss=0&login=true> (10.02.2012).

¹²¹ OVERMEIRE, Xavier Van, *Canada: Incoterms 2010: An Adaptation To Contemporary Business Practice* (<http://www.mondaq.com/canada/article.asp?articleid=112932&rss=0> 16.10.2011).

¹²² *Incoterms 2010*, Paris 2011, s. 7.

¹²³ MALFLIET, s. 171.

Yeni rejime ayrıntılı olarak bakmak gerekirse; FOB, CFR ve CIF Kurallarında satıcı, esas itibariyle mallar uygulanan kuralın A4 hükümlerine uygun olarak teslim edilene kadar ortaya çıkan hasara katlanır. Başka bir ifade ile, 2000 metninde teslimat için kabul edilmiş olan *on board* ile rizikonun geçişi için kabul edilmiş olan *ship's rail* esası, 2010 metninde her üç kural için de teslimat ve rizikonun geçişi *on board* esasına tabi kılınmıştır.

FOB Kuralında ise satıcı, yükleme limanında varsa yükleme noktasında malları alıcı tarafından belirlenmiş gemide (*on board*) teslim etmek veya halihazırda bu şekilde teslim edilmiş malları temin etmek suretiyle teslim eder (A4)¹²⁴. CFR ve CIF Kurallarında ise satıcı, malları gemide (*on board*) teslim etmek suretiyle veya bu şekilde teslim edilmiş malları temin etmek suretiyle teslim yükümlülüğünü yerine getirir. Her iki kuralda da satıcı, liman adetlerine uygun şekilde kararlaştırılan tarihe veya zaman dilimine riayet etmelidir (A4). Alıcı, CFR ve CIF Kurallarında malların A4 hükümlerine uygun olarak teslim edildiği andan itibaren mala gelen bütün zıya ve hasarı üstlenir¹²⁵.

Yükleme devam ederken yüklemesi tamamlanmış olan kısmın *on board* sayılacağı düşünülebilir. İkinci eleştirecek husus da *on board* teriminin tanımının yapılmamış olmasıdır. Yük gemiye alınmış olmakla birlikte gemide konması gereken yere tam olarak yerleştirilememiş ise, örneğin Ro-Ro taşımacılığında gemiye alınmış olmakla birlikte henüz yeterince sabitlenmemiş olan treyler gemi bordasında kabul edilip edilmeyeceği hususları tartışmaya açıktır.

Hasarın intikali konusunda satıcının kendi edimini ifa yükümlülüğünden, satım bedeli üzerindeki talep yükümlülüğünü kaybetmeksizin kurtulması sonucu ortaya çıkmaktadır. *INCOTERMS* kurallarının bir satım sözleşmesine dahil edilmesi gerçek mahiyeti itibariyle taraf iradelerinin sonucu olması dolayısıyla CISG hükümleri karşısında özel hüküm olarak öncelikle uygu-

¹²⁴ FOB Kuralının uygulanması bakımından B5'te yer alan istisnalar şu şekildedir: a) Alıcı, B7 hükümlerine uygun olarak seçtiği gemiye dair ihbarı yapmamış ise; veya b) Alıcının seçtiği gemi malı A4 hükümlerine uygun olarak almak için zamanında gelmezse, yahut malları alamazsa veya B7 hükümlerine göre ihbar edilen tarihten daha önce yük almayı kesmiş ise alıcı, sözleşmede açıkça belirlenmiş olmaları kaydıyla malların, (i) kararlaştırılmış olan tarihten, veya böyle bir tarih mevcut değilse, (ii) kararlaştırılan dönem içerisinde A7 hükümlerine uygun olarak satıcı tarafından yapılan ihtardan itibaren, böyle bir tarih mevcut değilse, (iii) teslim için kararlaştırılan sürenin bitim tarihinden itibaren mallara gelen bütün zıya ve hasarı üstlenir.

¹²⁵ CFR ve CIF Kuralları bakımından B5 Kurallarının ikinci fıkrasında alıcının ihtar yükümlülüğünü yerine getirmeme ihtimali düzenlenmiştir. Eğer alıcı, B7'ye uygun olarak ihtar vermediği takdirde, kararlaştırılmış olan tarihten itibaren, veya kararlaştırılan sürenin bitiminden itibaren sözleşmede gösterilmiş olan mallara gelen zıya ve hasardan sorumlu olur.

lanmaları gerekir¹²⁶. Yapılan bu değişiklikle bu üç kuraldaki hasarın geçişi ile ilgili esas CISG 67'deki¹²⁷ düzenlemeye uygun hale getirilmiştir. Bu noktada zincirleme satışlarla ilgili olarak CISG 68 hükmüne özellikle CFR ve CIF kurallarının uyumlu hale getirilmesi çabasının da vurgulanması yerinde olacaktır.

G. Elleçleme Masrafları

Navlunun satıcı tarafından ödendiği hallerde bu ödeme bir maliyet unsuru olarak toplam satış bedeline ilave edilmektedir. Taşıma sürecinde bazı hallerde malın elleçlenmesi, liman veya terminal bölgesi içerisindeki yer değiştirmeler bazı masrafların doğumuna sebep olabilir. Bu hizmetler, ticari iş mantığının sonucu olarak ücrete hak kazandırır ve liman veya terminal işletmecileri tarafından malı teslim almak isteyen alıcıdan talep edilebilir. Bu şekilde taşıma ücretinin satış bedeline dahil olduğu ihtimallerde alıcı bu gibi liman ve terminal masraflarını öncelikle satış bedeli içerisinde satıcıya, sonrasında ise liman veya terminal işletmecisine ödemek durumunda kalabilmektedir. Bu ihtimalin uygulamada sona erdirilebilmesi için INCOTERMS 2000 metninin revizyonu esnasında ticari hayattan gelen, bazı hallerde Liman/Terminal Elleçleme Masraflarının (*Terminal Handling Charges-THC*) iki defa ödenebildiği yönündeki şikayet dikkate alınarak tadilata dahil edilmiştir. Bu sayede taşıyan veya liman işleticisi tarafından karşılanan bu masrafların ikinci olarak alıcılar tarafından da ödenme ihtimali önlenmiştir¹²⁸. INCOTERMS 2010 Kurallarında A6 ve B6 maddelerinde uygulamada ortaya çıkan bu problem, tartışmaya mahal vermeyecek bir şekilde masraf dağılımı net bir şekilde yapılarak çözülmeye çalışılmıştır¹²⁹. Sonuç olarak, 2010 versiyonunda CPT, CIP, CFR, CIF, DAP ve DDP terimlerindeki Elleçleme Masraflarına atıf dolayısıyla satıcı, kararlaştırılan varış noktasına yükün taşınması maksadıyla gerekli düzenlemeleri yapmakla yükümlüdür.

H. Ard Arda Satım (String Sales)

Ticari satımlarda, taşıma faaliyeti devam ederken malların defalarca el değiştirmesi ve dolayısıyla alıcılar ve satıcılar silsilesinin oluşması sıklıkla karşılaşılan bir durumdur. Ticari hayatta bu uygulama, ard arda, zincirleme,

¹²⁶ DOĞAN, s. 354.

¹²⁷ PILTZ, s. 5.

¹²⁸ OVERMEIRE, Xavier Van, *Canada: Incoterms 2010: An Adaptation To Contemporary Business Practice* (<http://www.mondaq.com/canada/article.asp?articleid=112932&rss=0> 16.10.2010).

¹²⁹ INCOTERMS 2010E, s. 9.

dize, ardışık satım (*string sales*¹³⁰) gibi terimlerle ifade edilmeye çalışılmaktadır. Bu ihtimalde, silsilenin en başında yer almayan satıcılar, mallar halihazırda yüklü bulunduğu için malları yüklemiş olmayacaklardır. Silsilenin devamındaki satıcılar, yüklemeyi değil, yüklemiş olan malları temin etme yükümlülüğü altında olacaklardır. Uygulamada açıklığı sağlamak üzere INCOTERMS 2010 metnine “yüklenmiş malları temin etme” (*procured goods shipped*) yükümlülüğü, gemiye malları yükleme yükümlülüğüne alternatif olarak getirilmiştir¹³¹. Dolayısıyla satım silsilesinin ortasında yer alan satıcı, yüklenmiş malları temin (*procured goods shipped*) yükümlülüğü altındadır; yüklemeyi yapma yükümlülüğü yoktur.

INCOTERMS 2000 satıcıya malları yükleme hususunda bazı yükümlülükler ihtiva etmektedir; ancak bu yükümlülükler satım zincirinin başında olmayan satıcıya, doğal olarak tam olarak tahmil edilemez. INCOTERMS 2010’da gerekli olan hallerde bu ihtimal için, malları yüklemeye alternatif olarak malları tedarik etme (*procure goods*) şeklinde yeni bir tercih sunulmaktadır¹³².

FCA, CPT, CIP, FAS, FOB, CFR ve CIF Kurallarında satıcının taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüğü, “bir taşıma sözleşmesi yapmayı hazırlama” şeklinde değiştirilmiştir. Bu değişiklik dolayısıyla emtia alışverişiyle uğraşanlar için bu kuralları daha cazip hale getirmiştir¹³³. CPT ve CIP Kurallarında satıcıya, malın belirlenen teslim yerinden, eğer varsa kararlaştırılan teslim yerinde belirlenmiş varma yerine, eğer kararlaştırılmış ise buradaki herhangi bir yere kadar taşınması amacıyla taşıma sözleşmesi yapma veya taşıma sözleşmesi yapılmasını sağlama yükümlülüğü getirilmiştir (A3). FAS Kuralında satıcı, malı, yükleme noktasında, eğer varsa alıcı tarafından yükleme için belirlenmiş limanda, alıcı tarafından belirlenmiş geminin yanına (*alongside*) bırakmak suretiyle veya bu şekilde teslim edilmiş malı temin etmek suretiyle teslim etmelidir (A3). FOB Kuralında Satıcı, malı, yükleme noktasında, eğer varsa alıcı tarafından yükleme için belirlenmiş limanda, alıcı tarafından belirlenmiş gemide (*on board*) veya bu şekilde teslim edilmiş malı temin etmek suretiyle teslim etmelidir (A3). CFR ve CIF Kurallarında satıcı, malın belirlenen teslim yerinden, eğer varsa kararlaştırılan teslim yerinde belirlenmiş varma limanına, eğer kararlaştırılmış ise buradaki herhangi

¹³⁰ Uygulamada “*string sales*” terimi “*sale of goods afloat*” terimi ile de ifade edilebilmektedir.

¹³¹ INCOTERMS 2010E, s. 9.

¹³² TRICKS, Stephen/SUMPTION, Hatty, United Kingdom: International Trade Update - Incoterms 2010 <http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=113234> (21.10.2010).

¹³³ OVERMEIRE, Xavier Van, Canada: Incoterms 2010: An Adaptation To Contemporary Business Practice (<http://www.mondaq.com/canada/article.asp?articleid=112932&rss=0>) 16.10.2010).

bir yere kadar taşınması amacıyla taşıma sözleşmesi yapmalı veya taşıma sözleşmesi yapılmasını sağlamalıdır (A3). Buna ek olarak malın teslimi hususunda da yeni düzenlemeye gidilmiştir. Buna göre satıcı, malları ya gemide (*by placing them on board*) veya bu şekilde teslim edilmiş olarak temin etmelidir. Her iki halde de satıcı, malları kararlaştırılan tarihte veya dönemde ve liman adetlerine uygun olarak teslim etmelidir (A4).

Varma yerinde taşıyandan malları teslim almaya konişmento hamili yetkilidir. Özellikle CFR ve CIF (A8) kurallarında satıcı kural olarak konişmento tanzim etmekle yükümlüdür. Bu sayede alıcı, varma limanında malları taşıyandan talep etme hakkına sahip olur ve aksi kararlaştırılmamış ise taşıma halindeki malları, yükü temsil eden konişmento ile sonraki alıcıya devredebilir. Bu devrin mümkün olabilmesi için konişmentonun ciro edilebilir nitelikte olması gerekir. Ancak son yıllarda deniz taşımacılığında konişmento olmasa da alıcıya varma yerinde taşıyandan malları talep etme yetkisi veren başka belgeler de (*seawaybills, liner waybills, cargo quay receipts*) kullanılabilmektedir. Bu belge ile yükleten, taşıyana varma limanında belirlenmiş kişiye malları teslim etme talimatı verebilmektedir. Hatta bu talimatın EDI şeklinde verilmesi de mümkündür¹³⁴.

INCOTERMS, taşıma halindeki malların satışı ile ilgili özel bir kural içermemektedir. Transit haldeki malların satımı için CFR ve CIF terimleri tercih edilmelidir. 2010 değişikliklerinde A3 (a) fıkralarında taşınmakta olan yükün ardışık şekilde peş peşe satımını kolaylaştırmak üzere değişikliğe gidilmiştir. Uygulamada bu amaçla CFR veya CIF sıklıkla kullanılmaktadır. Bir taşıma sözleşmesi yapıldıktan sonra belge ile satışı mümkün kılmak maksadıyla konişmentoyu düzenlenmelidir. INCOTERMS kurallarının A8 fıkralarında bu husus belirtilmiştir. Alıcı, ikinci bir satım sözleşmesi yaptığında bu sözleşmede satıcı sıfatı ile aynı konişmento ile ikinci alıcıya devreder. Bu sayede ikinci sözleşmenin yapılması ile taşınmakta olan yüke ilişkin riziko alıcıya geçer¹³⁵. Bu ihtimalle ilgili olarak CISG 68'deki düzenlemeye dikkat etmek gerekir. Söz konusu maddeye göre "*Taşıma halindeyken satılan mallara ilişkin hasar, satım sözleşmesinin kurulduğu andan itibaren alıcıya geçer. Ancak koşulların haklı göstermesi durumunda, taşıma sözleşmesine ilişkin belgeleri düzenleyen taşıyıcıya malların verilmesi anında hasar alıcı tarafından üstlenilir. Buna karşılık, satım sözleşmesinin akdi anında malın zayi olduğunu veya zarar gördüğünü satıcının bildiği veya bilmesi gerektiği hallerde bu bilgiyi alıcıya açıklamamışsa ziya veya zarar rizikosunu satıcı taşır*".

¹³⁴ RAMBERG, *ICC Guide to Incoterms 2010*, s. 30-31.

¹³⁵ RAMBERG, *ICC Guide to Incoterms 2010*, s. 31.

Bu noktada satıcının malların teslimine ilişkin belgeleri ve taşıma belgelerini teslim yükümlülüğüne de bakmak gerekir. Satıcı, EXW kuralı hariç olmak üzere¹³⁶ diğer kuralların A8 fıkralarında yer alan belgeleri temin etmekle yükümlüdür.

I. Güvenlikle ilgili belge ve bilgi sağlama yükümlülüğü

Gemilerin ve yükün dünya üzerinde dolaşımı esnasında kendi yapılarından kaynaklanan olağan tehlikeleri dışında sebep olabilecekleri güvenlik sorunları son yıllarda kaygı verici seviyeye ulaşmıştır. Bazı hallerde alıcı veya satıcı karşılıklı olarak önceden malla ilgili bilgi vermek, bazı hallerde de malların kontrolden geçirilmesini kabul etmek zorundadırlar¹³⁷. 11 Eylül 2001 saldırılarından sonra artan güvenlik tedbirleri INCOTERMS revizyonu ile ilgili çalışmalarda da gündeme gelmiş; güvenlikle ilgili tedbirlere dair esasların alıcı ve satıcı arasında nasıl dağıtılması gerektiği de yeni kurallarda açıklığa kavuşturulmuştur¹³⁸.

Bu sebeple her kuralın A2-B2 ve A10-B10 fıkralarında bu hususta belge-bilgi sağlama yükümlülüğü getirilmiştir. Örneğin EXW Kuralının yeni metninde satıcı, alıcının talebi üzerine malların güvenlikle ilgili risk ve masrafları için gerekli olan sahip olduğu bütün bilgileri alıcıya sağlamakla yükümlüdür. Buna karşılık alıcı bu hizmeti mukabilinde yaptığı masrafları karşılamalıdır.

İ. Belgelerle ilgili Yenilikler ile “Elektronik Veri Değişimi” (Electronic Data Interchange, EDI)

Elektronik iletişimdeki hızlı gelişmeler INCOTERMS üzerinde de etkisini göstermiş ve 90 metninde, konişmentolara yapılan geleneksel atıf, “*the usual transport document*” şekline dönüşmüştür. Atıf yapılırken ciro edilebilir konişmento (*negotiable bill of lading*), ciro edilemez deniz ordinosu (*non negotiable sea waybill*) veya içsu taşıma belgesi (*inland waterway document*) gibi örnekler verilmiştir. Dolayısıyla INCOTERMS 1990 deniz taşıma belgesinin bir ciro edilebilir konişmento olmasını artık gerekli tutmamaktadır. INCOTERMS 90 metninin giriş kısmında yer alan açıklamaya göre son yıllarda belgeli işlemlerde kayda değer bir sadeleşme sağlanmıştır. Deniz taşımacılığı dışındaki taşıma şekillerinde kullanılan ciro edilemeyen belgelere benzeyen belgeler konişmento yerine sıklıkla kullanılmaktadır. Bu belgeler deniz ordinosu (*sea waybills*), gemi nakliye senedi (*liner waybills*), navlun makbuzu (*freight receipts*) vb. veya bunların türevleri şeklinde olabi-

¹³⁶ RAMBERG, *ICC Guide to Incoterms 2010*, s. 71.

¹³⁷ RAMBERG, *Guide to INCOTERMS 1980*, s. 34, 66.

¹³⁸ NORDIN, s. 507.

lir. Ciro edilemeyen bu belgeler, alıcının yükü, kıymetli evrak marifetiyle taşıma esnasında satma niyetinin bulunması hali dışında genel anlamda yeterli olmaktadır. Bunu mümkün kılabilmek için, CFR ve CIF kurallarında satıcının konişmento temin etme şartının korunması gereklidir. Bununla beraber, tarafların, alıcının transit haldeki yükü satma niyetinde olduğunu bilmeleri halinde konişmento tanzimi gerekliliği bulunmayan CPT ve CIP kurallarını kullanabilirler. INCOTERMS 90 metninde geleneksel kağıt dokümanların yerine geçmek/muadili olmak üzere muadil elektronik mesaj (*equivalent electronic message*) kavramına da¹³⁹ yer verilmiřtir¹⁴⁰. INCOTERMS'in 1990 versiyonunda geleneksel konişmentonun yerine ikame olacak belgelerin teşvikindeki isteklilik dikkati çekmektedir¹⁴¹. 1990 versiyonunda EXW kuralı¹⁴² hariç olmak üzere diğer bütün kuralların A8 fıkralarında

“Alıcı ve satıcının elektronik iletişime karar vermeleri halinde, önceki paragrafta bahsedilen belgenin yerini, muadili olan elektronik veri değişim (electronic data interchange, EDI) mesajı alabilir”.

hükmü eklenmiştir.

Konişmentonun elektronik ortamda kullanılabilmesi için resmi makamlardan ve özel sektörden, uluslararası örgütlerden ve ticari hayattan doğan pek çok girişim olmuştur. Bu girişimleri iki başlık altında gruplandırmak mümkündür. İlk grup, dolaylı yaklaşımı yansıtır. Bu yaklaşımda kağıt üzerindeki ciro edilebilir konişmentoyu temsil etmek üzere elektronik ortamın kullanılması, ikinci yaklaşım ise ciro edilebilir konişmentonun bizzat elektronik ortamda tanzim edilerek kullanımının teşviki řeklinde¹⁴³.

Ticari uygulamanın izin verdiği yerlerde elektronik veri alışverişini sağlayan iletişim araçları, taraflar bu hususta anlaşmış iseler kağıda dayalı iletişim ile aynı etkiyi meydana getirebilmektedir. Başka bir ifade ile INCOTERMS 2010 ile tarafların anlaşmaları halinde metni belirlenmiş bazı belgelerin Elektronik Veri Değişim (*Electronic Data Interchange, EDI*) mesajları ile iletilebilmesini kabul edilmiştir. Bu sayede kağıtle yapılan iletişime bağlanan hukuki sonuçlar “muadil elektronik kayıt veya usul” ler ile de alınabilir hale

¹³⁹ RAMBERG, Jan, *Novel Features of Incoterms 1990*, s. 81-82.

¹⁴⁰ *United Nations Commission on International Trade Law Yearbook Volume XXVII: 1996*, s. 89.

¹⁴¹ INCOTERMS 80, büyük ölçüde konteyner devrimini yansıtırken, INCOTERMS 90 ise bilgisayar ve iletişim devriminin izlerini taşımaktadır. Bkz. RAMBERG, *Era of Electronic Data*, s. 10-11.

¹⁴² Kural olarak EXW'de satıcının belge sağlama zorunluluğu bulunmamaktadır.

¹⁴³ *United Nations Commission on International Trade Law Yearbook Volume XXVII: 1996*, s. 89.

gelmiştir. Örf ve adet kurallarına yapılan yollama gereği bazı hallerde taraflar e-posta gibi elektronik iletişim yöntemlerini kabulden kaçınmazlar¹⁴⁴.

Uygulamada elektronik belgelerin hızla kağıt ile yer değiştirmeye başlamasının etkisiyle¹⁴⁵ 2010 versiyonunda elektronik iletişimle ilgili düzenlemeler yeni boyutlar kazanmıştır. Önceki versiyonda bazı belgelerin EDI mesajları ile yer değiştirebileceği kabul edilmişti. 2010 versiyonunda her kurala eklenen bu fıkra ile kağıt ve elektronik belgelerin fonksiyonel eşitliği kabul edilmiştir¹⁴⁶. Bütün kuralların A1/B1 fıkralarında, taraflar kendi aralarında anlaşmış iseler veya ticari örf ve adet (uygulama) müsait ise elektronik iletişim araçlarının kağıda dayalı iletişim araçları ile aynı hukuki sonuca sebep olacağı kabul edilmiştir¹⁴⁷. Önceki versiyona göre temel farklılık burada karşımıza çıkmaktadır; taraflar açıkça anlaşmış olmasalar dahi ticari uygulama/örf adet gerektiriyorsa elektronik belge kullanılabilir. Bunun sonucu olarak, elektronik belgeli işlem yönünde açık veya dolaylı bir anlaşma yok ise alıcı kağıt belgede ısrar edebilir. Bu noktada son olarak, elektronik belge kullanılması halinde, doktrinde haklı olarak ifade edildiği üzere¹⁴⁸, kullanılan elektronik belgelerin hukuki güvenliğinin kağıt belgelerle asgari aynı seviyede olması gerektiği vurgulanmalıdır.

J. Sigorta Düzenlemeleri

1. Genel Olarak

INCOTERMS'in sigorta sözleşmesine yaklaşımının alıcı ve satıcı ile sınırlı olduğu, sigortacı ile ilişkilerin ele alınmadığı zikredilmelidir¹⁴⁹. 2000 versiyonunda¹⁵⁰ olduğu gibi 2010 versiyonunda da INCOTERMS'in sigorta ile ilgili yükümlülükler esas itibarıyla CIF ve CIP kurallarının uygulamasında satıcının alıcı lehine sigorta sözleşmesi yaptırması şeklinde görünüm arz etmektedir. Ancak konu, uygulamadaki ihtiyaca binaen 2010 metninde karşımıza önemini arttırmış şekilde çıkmaktadır. Yeni düzenlemede satıcının yükümlülüğünü teşkil eden sigorta işlemlerinin asgari sınırı belirlenmeye çalışılmıştır. CIF ve CIP kurallarındaki bu düzenleme diğer kurallarda sigorta sözleşmesi yaptırılmayacağı anlamına gelmemektedir. Diğer kuralların uygulanmasında ancak tarafların gerek görmesi halinde sigorta sözleşmesi

¹⁴⁴ TRICKS, Stephen/SUMPTION, Hatty, *United Kingdom: International Trade Update - Incoterms 2010* <http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=113234> (21.10.2010).

¹⁴⁵ ROSENBERG/KIMBERLY/PALMISANO/PETER/GUTTERMAN/SPENCE, s. 197.

¹⁴⁶ DEBATTISTA, Charles, *Incoterms 2010 and Shipping Law*. The Journal of International Maritime Law. 2010/16, s. 340.

¹⁴⁷ INCOTERMS 2010, s. 8.

¹⁴⁸ RAMBERG, *ICC Guide to Incoterms 2010*, s. 38.

¹⁴⁹ ERDEM, s. 193.

¹⁵⁰ ERDEM, s. 193.

yapma yoluna gidilebilir¹⁵¹. Bu ihtimale mevzuatın gerektirmesi ihtimalini de eklemek gerekir. Uluslararası ticaretin işleyişinin de her aşamada sigorta gerekliliğini ön plana çıkardığı burada zikredilmelidir.

Yeni metinde sigorta hususu kuralların tasnifi içerisinde birer alt başlık oluşturulmak suretiyle daha belirgin hale getirilmiştir. Esas itibarıyla *Institute Cargo Clauses*'in 2009 yılında geçirdiği değişiklikler INCOTERMS'in 2010 değişikliklerinde de etkisini göstermiştir. INCOTERMS 2010 metninde Enstitü Kargo Klozlarında yapılan 2009 değişiklikleri de¹⁵² dikkate alınmıştır. Tarafların yükümlülüklerini daha belirgin hale getirme çabasının bir sonucu olarak sigorta ile ilgili ifadeler de iyileştirilmiştir¹⁵³. INCOTERMS 2010'de önceki edisyonları gibi satıcının, CIF ve CIP Kurallarının uygulamasında *Institute Cargo C Clauses* veya muadili kapsamında asgari düzeyde sigorta himayesi sağlamasını öngörmektedir. Bazı hallerde alıcının, masrafları kendisine ait olmak üzere daha geniş himaye sağlayan *Institute Cargo A Clauses*'den yararlanmak amacıyla sözleşmeye hüküm koydurması mümkündür¹⁵⁴.

2. 2010 Düzenlemeleri ile Getirilen Sigorta Rejimi

INCOTERMS 2010'da sigorta sözleşmesi yapma yükümlülüğü ile ilgili olarak getirilmiş rejim şu şekildedir:

EXW, FCA, CPT, DAT, DAP, DDP, FAS, FOB ve CFR Kurallarında satıcı, alıcı lehine sigorta sözleşmesi yapmak zorunda değildir. Bununla beraber, satıcı talep halinde alıcının sigorta sözleşmesi kurmak için gerek duyduğu riziko, varsa masraf ve sair bilgileri sağlamakla yükümlüdür¹⁵⁵. Buna karşılık CIP ve CIF Kurallarında satıcı, masrafları kendine ait olmak üzere

¹⁵¹ ERDEM, s. 193; RAMBERG, *Guide to Incoterms 2010*, s. 34.

¹⁵² Institute Cargo Clauses 2009 değişikliklerini iki boyutta incelemek gerekir. İlk olarak, formların dilinde yapılan düzeltmeler zikredilmelidir. Özellikle uluslararası uygulamada kolaylık sağlamak üzere bazı kavramların tanımlanması, bir kısmının da daha açık terimlerle değiştirilmesi yoluna gidilmiştir. İkinci olarak metnin esasına dair ticari hayata ilişkin yenilikler zikredilmelidir. Paketleme veya hazırlık aşamalarındaki yetersizlikler, terörizm, seferin değişmesi, transit klozu, geminin elverişliliğine ilişkin getirilen istisna, gemi işletenlerin iflasına ilişkin istisna düzenlemeleri gibi hususlarda yeni düzenlemelere gidilmiştir. Bkz. Ayrıntılı bilgi için bkz. KWANG, Peter Koh Soon, *Insurable Risks and the New Institute Cargo Clauses*. Journal of Maritime Law and Commerce, 19/2 1988, s. 287-299; DEBATTISTA, Charles. *Soft Law Meets Hard Law - Questions Raised and Solved by the Revised Institute Cargo Clauses*. General trends in Maritime and Transport Law 1929-2009: XI Hässelby Colloquium (editor, Johan Schelin) 2009, DUNT, John, Marine Cargo Insurance, London 2009.

¹⁵³ LOMBARD, Callie, *The main features of Incoterms 2010* <http://www.engineeringnews.co.za/article/the-main-features-of-incoterms-2010-2010-10-08>. (11.10.2010).

¹⁵⁴ ROSENBERG/KIMBERLY/PALMISANO/PETER/GUTTERMAN/SPENCE, s. 197.

¹⁵⁵ INCOTERMS 2010E, s. 16, 24, 34, 54, 62, 70, 80, 88, 98.

Institute Cargo Clauses (C) (LMA/IUA) veya benzeri formlar/ klotlar/ sözleşmelerde öngörülen minimum himayeyi ihtiva eden yük sigortası sözleşmesi yaptırmakla yükümlüdür¹⁵⁶. Sigorta sözleşmesi, sigortacının doğrudan talepte bulunabilecek durumda olan alıcının veya yük üzerinde sigortalanabilir bir menfaati olan herhangi diğer kişilerin onayladığı itibarı düzgün/muteber aracılar (*underwriters*) veya sigorta şirketleri ile yapılacaktır. Alıcı tarafından talep edildiğinde, satıcı, talep ettiği bilgilerin alıcı tarafından sağlanması koşuluyla masrafları alıcıya ait olmak üzere *Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) (A)* veya (B) formlarında veya benzeri formlarda ve/veya *Institute War Clauses* ve/veya *Institute Strikes Clauses (LMA/IUA)* veya benzer formlarda sağlanan himayeyi temin eder. Sigorta himayesi, asgari sözleşmede kararlaştırılmış bedelin % 10 fazlası (% 110) olmalı ve sözleşmede kullanılan para birimi cinsinden sağlanmalıdır. Sigorta himayesi, malların A4 ve A5'te gösterilen teslim yerinden, en azından kararlaştırılan varma yerine kadarki süreci kapsamalıdır. Satıcı, sigorta poliçesi veya sigorta himayesi ile ilgili diğer delilleri alıcıya teslim/temin etmelidir. Bunlara ek olarak, satıcı, alıcının talebi üzerine, alıcıya ihtiyaç duyabileceği ilave sigorta sözleşmeler için gerekli olan riziko ve masraflarla ilgili bilgileri vermekle yükümlüdür¹⁵⁷.

Alıcının yükümlülükleri bakımından kurallar üç gruba ayrılabilir. EXW, FCA, FAS ve FOB Kurallarında alıcının, (satıcı lehine) sigorta sözleşmesi yapma yükümlülüğü yoktur¹⁵⁸. CPT, DAT, DAP, DDP ve CFR Kurallarında alıcının, satıcı ile ilgili olarak (satıcı lehine) sigorta sözleşmesi yapma yükümlülüğü yoktur. Ancak, satıcının talebi halinde alıcı, sigorta akdi için gerekli bilgileri temin etmekle yükümlüdür¹⁵⁹. Buna karşılık CIP ve CIF Kurallarında alıcı, satıcıya karşı/satıcı lehine sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlü değildir. Bununla beraber, satıcının talebi üzerine alıcı, satıcının A3 b) de düzenlenmiş olan alıcı için yapılan ek sigortanın yapılabilmesi için gerekli bilgileri sağlamakla yükümlüdür¹⁶⁰.

SONUÇ

INCOTERMS'in özü itibariyle ticari teamüllerin ICC tarafından periyodik olarak gözden geçirilerek güncelliği sağlanan bağlayıcı yasa hükmü niteliği

¹⁵⁶ INCOTERMS 2010E, s. 46, 110; Mallar nakliye halinde iken satılması düşünülüyorsa asgari düzeyde sigorta himayesi yeterli olmayabilir. Taşıma esnasında yük örneğin deniz suyundan etkilenerek bozulmuş ise *Institute Cargo Clauses C* himayesi yeterli gelmeyecektir. Bkz. RAMBERG, *Guide to Incoterms 2010*, s. 35.

¹⁵⁷ INCOTERMS 2010E, s. 46, 110.

¹⁵⁸ INCOTERMS 2010E, s. 17, 25, 81, 89.

¹⁵⁹ INCOTERMS 2010E, s. 35, 55, 63, 71, 99.

¹⁶⁰ INCOTERMS 2010E, s. 47, 111.

bulunmayan, tarafların irade serbestisi ilkesi bağlamında satım sözleşmelerine dahil ettikleri unsurlar olduğunu söylemek mümkündür. Kullanım amacının, alıcı ve satıcı arasındaki yanlış anlaşılmaları önleyerek ticareti daha güvenli ve kolay kılmak olduğunu söylemek mümkündür. Kendi alanında türünün tek örneği olmasa da diğer rakiplerini geride bırakarak uluslararası ticaret uygulamasında önemli bir kullanım alanına ulaştığı söylenebilir.

INCOTERMS uygulamasında sıklıkla satım tabiri kullanılmasına rağmen kanımca bu kavramın Borçlar Hukukundaki anlamını aşacak nitelikte geniş yorumlanması ve INCOTERMS uygulamasına konu olabilecek mal teslimini konu edinen herhangi bir sözleşme tipinde uygulanabilmesi gerekir.

Taraflar kendi aralarında INCOTERMS 2010 metninin uygulanacağını kararlaştırmış iseler veya sözleşme metninde sadece INCOTERMS tabiri yer alıyorsa son metin olan 2010 tarihli metin uygulanacaktır. Eğer taraflar kendi INCOTERMS'in önceki edisyonlarından birini sözleşmelerinde uygulamak istiyorlarsa bu metne özel bir atfın olması gerekir.

INCOTERMS 2010 uzun çalışmalar sonucu kabul edilerek yürürlüğe konmuş ticari uygulamalar derlemesi olarak uluslararası ticari akitlerde teslim hususunda mevcut rejimi güncellemektedir. Getirmiş olduğu yeniliklerin uluslararası ticari hayatta kolaylık sağlayacağı ve ihtilafları azaltacağı ümit edilmektedir. Bu noktada önemli olan bir husus da uygulamada uluslararası ticari satım sözleşmeleri hazırlanırken tarafların somut şartlarına en uygun kuralların tercih edilmesinin gerekliliğidir. Kuralların başarısı önemli ölçüde bu hususta tarafların satım sözleşmelerine koydukları kuralların kendi ihtiyaçlarına uygun olmasına bağlıdır.

Uzun çabalar sonunda derlenen bu kuralların hazırlık çalışmalarındaki tutanaklar ve sair belgelere bu çalışmalara katılanlar dışındakilerin ulaşamaması, akademik çalışma yapanlar açısından önemli bir sorun teşkil etmektedir; ayrıca, INCOTERMS'lerin yorumu esnasında da bu bilgilere ihtiyaç duyulabilmesi sebebiyle bunların yayınlanmaması önemli bir eksiklik olarak ortaya çıkmaktadır.

KAYNAKÇA

ICC Rules of Arbitration. (ICC Publication No. 581), Paris 2010.

ANDERSEN, Camilla Baasch, *Macro-Systematic Interpretation of Uniform Commercial Law: The Interrelation of the CISG and Other Uniform Sources.* CISG Methodology JANSSEN, André/MEYER, Olaf (E) Munich 2009.

- BERGAMI, “*Incoterms 2000 as a Risk Management Tool for Importer*”, The Vindobona Journal of International Commercial Law and Arbitration 2006, s. 273-286.
- BONELL, Michael Joachim, *The UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts: Achievements in Practice and Prospects for the Future* (Symposium Paper). Australian International Law Journal, 2010, 17/1, s. 177-184.
- CALUS, Andrzej, *Modernisation and Harmonisation of Contract Law: Focus on Selected Issues*. Uniform Law Review, 2003, 8/1-2, s. 155-162.
- CARR, Indira, *International Trade Law*, 4 ed. 2010.
- COETZEE, Juana, *Incoterms and the Lex Mercatoria*. Cadernos da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curitiba 2010, 12/1, s.70-83.
- DEBATTISTA Charles, *Should Shipping Lawyers Care about Incoterms 2010?* <http://www.stonechambers.com/news-pages/03.02.11--article--should-shipping-lawyers-care-about-incoterms-2010---charles-debattista.asp> (30.11.2011).
- _____, *Incoterms 2010 and Shipping Law*. The Journal of International Maritime Law. 2010/16, s. 339-340 (Anılış: Shipping Law).
- _____, *Incoterms and the Contract of Carriage*. Incoterms in Practice. Paris 1995, s. 9-24.
- _____, *Soft Law Meets Hard Law - Questions Raised and Solved by the Revised Institute Cargo Clauses*. General trends in Maritime and Transport Law 1929-2009: XI Hässelby Colloquium (editor, Johan Schelin) 2009.
- DOĞAN, Fatih, *INCOTERMS 2000, Tarihi Gelişimi-Geçerlilik Kaynağı-Münferit Klozlar-Son Değişiklikler*. Prof. Dr. Ömer TEOMAN’a 55. Yaş Günü Armağanı C. I, İstanbul 2002, s. 337-367.
- DUNT, John, *Marine Cargo Insurance*, London 2009.
- EISEMANN, Frederic, *Die Incoterms. Zur Klauselpraxis des internationalen Warenhandels. Allgemeine Einführung und Kommentar*. Wien 1976.
- EKŞİ, Nuray, *Milletlerarası Ticaret Hukuku*, İstanbul, 2010.
- ERDEM, Ercüment, *Hukukun birleştirilmesinde “yumuşak” çaba: Soft Law*. [<http://kobi.milliyet.com.tr/haber/kobi-hukukun-birlestirilmesinde-yumusak-caba-soft-law,3186> (15.03.2012)].
- _____, *INCOTERMS 2000*, Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı İstanbul 2001 s. 179-218.
- GABRIEL, Henry Deeb; *The Advantages of Soft Law in International Commercial Law: The Role of UNIDROIT, UNCITRAL, and the Hague*

- Conference. Brooklyn Journal of International Law 2009, 34/3, s. 655-672.
- GUTTERMAN, Alan S. *Developments Impacting Shipping Terms in International Sales of Goods Contracts*. s. 2.
http://alangutterman.typepad.com/files/bcb_11.08.2010.pdf (11.08.2011).
- INCOTERMS 2010. *ICC Rules for the use of domestic and international trade terms*. (ICC Publication No. 715E), Paris 2011.
- KALPSUZ, Turgut, *Denizaşırı Satışlar (Giriş-Boşaltmada Satışlar)* Ankara 1967.
- KWANG, Peter Koh Soon, *Insurable Risks and the New Institute Cargo Clauses*. Journal of Maritime Law and Commerce, 19/2 1988, s. 287-299.
- LOMBARD, Callie, *The main features of Incoterms 2010* <http://www.engineeringnews.co.za/article/the-main-features-of-incoterms-2010-2010-10-08>. (11.10.2010).
- MALFLIET, Jonas, “*Incoterms 2010 and the Mode of Transport: How to Choose the Right Term*”. <http://biblio.ugent.be/input/download?func=downloadFile&fileId=1212631> (29. 08.2011).
- MURRAY, Carole/HOLLOWAY, David/TIMSON-HUNT, Daren/SCHMITTHOFF, Clive Maximilian, *Schmitthoff's Export Trade. The Law and Practice of International Trade* 11. ed. London 2007.
- NORDIN, Emily, *The Possible Success of Soft Law: Incoterms 2010*. Maastricht Journal of European and Comparative Law. 2010, 17/4 s. 506-510.
- ODUNTAN, Gbenga, *C.I.F. Gatwick and Other Such Nonsense upon Stilts: Incoterms and the Law, Jargon and Practice of International Business Transactions*, 2010 International Company and Commercial Law Review No 6, 2010, s. 214-223.
- OVERMEIRE, Xavier Van, *Canada: Incoterms 2010: An Adaptation To Contemporary Business Practice* (<http://www.mondaq.com/canada/article.asp?articleid=112932&rss=0> 16.10.2010)
- PILTZ, Burghard, *Incoterms 2010*. European Journal of Commercial Contract Law. 2011/1, s. 1-7.
- RAMBERG, J. “*CISG and INCOTERMS 2000 in Connection with International Commercial Transactions*”, *Sharing International Commercial Law across National Boundaries: Festschrift for Albert H. Kritzer on the Occasion of his Eightieth Birthday* (eds. C. Andersen, U Schroeter), 2008, s. 394-403 (Anılış: CISG and INCOTERMS 2000).
- _____, “*To What Extent Do Incoterms 2000 vary Articles 67 (2), 68 and 69?*”, Conference Celebrating the 25th Anniversary of United

Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods sponsored by UNCITRAL and the Vienna International Arbitration Centre (Vienna: 15-18 March 2005), 25 *Journal of Law and Commerce* 2005/2006, s. 219-222.

_____, *Guide to INCOTERMS 1980*, Paris 1980 (Anılış: Guide to INCOTERMS 1980).

_____, *ICC Guide to Incoterms 2000. Understanding and Practical Use*. 1999 (Anılış: Guide to Incoterms 2000).

_____, *ICC Guide to Incoterms 2010. Understanding and Practical Use*. 2011 (Anılış: Guide to Incoterms 2000).

_____, *INCOTERMS 2010*, *Penn State International Law Review* 2011 29/3, s. 415-424 (Anılış: INCOTERMS 2010).

_____, *Incoterms in the Era of Electronic Data Interchange*. *Forum Internationale* No. 13, November 1988, s. 3-14 (Anılış: Era of Electronic Data).

_____, *Novel Features of the INCOTERMS 1990*, *Uniform Commercial Law in the Twenty-First Century*. New York 18-22 May 1992, New York 1995, s. 77-83 (Anılış: Novel Features).

ROSENBERG, Arnold S./KIMBERLY, Neil Ray/PALMISANO, A./PETER, Laura A./GUTTERMAN, Alan S./SPENCE, Glenys P./FORKMAN, Anders, *International Commercial Transactions, Franchising, and Distribution*. *The International Lawyer*, 2011, 45/1, s. 191-204.

SASSOON, David M., "Application of FOB and CIF Sales in Common Law Countries", *European Transport Law Review*, 1981, V. 16, s. 50-57.

_____, "The Origin of FOB and CIF Terms and The Factors Influencing their Choice", *Journal of Business Law* 1967, s. 32-37.

_____, *Trade Terms and the Container Revolution*. *Journal of Maritime Law and Commerce*. 1973, 1/1, s. 72-84.

SCHMITTHOFF, Clive Maximilian/CHENG, Chia-Jui, Clive, *M (aximilian) Schmitthoff's Select Essays on International Trade Law*. Dordrecht 1988.

SCHWENZER, Ingeborg/KEE, Christopher, *International Sales Law - The Actual Practice*. *Penn State International Law Review* 2011, 29/3, s. 425-447.

Transfer of Ownership in International Trade. (ICC Publication No 546), 1999.

TRICKS, Stephen/SUMPTION, Hatty, *United Kingdom: International Trade Update - Incoterms 2010* (<http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=113234> 21.10.2010).

Oğuz CANER

Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (No. 600).

Uniform Rules for Collections (No. 522).

United Nations Commission on International Trade Law Yearbook. Volume XXVII: 1996.