



Derleme Makale
Geliş Tarihi: 17.05.2021
Kabul Tarihi: 23.06.2021
Erken Görünüm: 13.09.2021

Review Article
Received: 17.05.2021
Accepted: 23.06.2021
Early View: 13.09.2021

Uluslararası ticarete risk yönetimi bağlamında Incoterms® 2020 kuralları üzerine bir değerlendirme*

Gülçin Polat¹

Öğr.Gör.Dr., Pamukkale Üniversitesi
gpolat@pau.edu.tr
0000-0003-3049-4956

Öz

Milletlerarası Ticaret Odası tarafından uluslararası ticarete alıcı ve satıcının taşıma, teslim ve sigortaya ilişkin sorumluluklarını kurala bağlayarak ticareti kolaylaştırmak üzere geliştirilmiş olan Incoterms® kuralları yaygın olarak kullanılmaktadır. İlk olarak uygulamaya konulduğu 1936 yılından bu yana değişen koşullar ve ihtiyaçlar doğrultusunda müteaddit defalar yenilenmiş olan bu kuralların son versiyonu, Incoterms® 2020 olarak 1 Ocak 2020 tarihinde yürürlüğe girmiş bulunmaktadır. Dış ticaret firmaları üzerine yapılan çalışmalar, bu firmaların söz konusu kurallar ile belirlenmiş olan hak, görev, yükümlülük ve sorumluluklara ilişkin tam bilgiye sahip olmadıklarını, doğru teslim şeklinin seçilmemesinden kaynaklanan sorunlarla karşılaşabildiklerini göstermektedir. Bu çalışmanın amacı uluslararası ticaret için büyük önem taşıyan ve uluslararası satış sözleşmelerinin bir parçası olan Incoterms® kurallarına ilişkin bilgiyi derinleştirmek, kuralların taraflara getirdiği sorumlulukları ve riskleri analiz ederek en uygun teslim şeklinin seçilmesi ve seçilen teslim şeklinin ortaya çıkardığı risklerin yönetilmesi konusunda yol göstermektir.

Anahtar Kelimeler:
Incoterms® 2020,
Teslim Şekilleri,
Uluslararası Ticaret,
Risk

JEL Kodları: F13, L91,
M163

An evaluation on Incoterms® 2020 in the context of risk management in international trade

ABSTRACT

The Incoterms® rules, which have been developed by the International Chamber of Commerce (ICC) to facilitate trade by regulating the responsibilities of the buyer and seller regarding transportation, delivery, and insurance, are widely used. These rules were established initially by the ICC in 1936, and they were revised several times in line with the changing international commercial practice and needs. The last version of the rules entered into force on January 1, 2020, as Incoterms® 2020. Studies on foreign trade companies indicate that these companies might have difficulties choosing the right Incoterms® rules due to the lack of knowledge and understanding of the rules, and they might encounter problems arising from choosing inappropriate rules. The purpose of this study is to deepen the knowledge about these rules, which are integral components of international sales contracts, to analyze the responsibilities and risks created by the selected rules for sellers and buyers, to provide a guideline for the parties on the selection of the most appropriate rule and management of the risks.

Keywords:
Incoterms®2020,
Terms of Delivery,
International Trade,
Risk

JEL Codes: F13, L91,
M163

* Atıf vermek için/To cite: "Polat, G. (2021). Uluslararası ticarete risk yönetimi bağlamında Incoterms® 2020 kuralları üzerine bir değerlendirme. *KOCATEPEİİBFD*, 23(2), 209-224. <https://doi.org/10.33707/akuiibfd.935602>

Sorumlu Editör/Handling Editor: Dr.Öğr. Üyesi Hidayet Kışlalı

¹ Sorumlu Yazar/Corresponded Author



Extended Summary

Incoterms®, developed by the International Chamber of Commerce (ICC), is a set of rules regulating the mutual obligations of sellers and buyers regarding the costs, risks, and responsibilities arising from the carriage and delivery of the goods. These rules facilitate international trade by removing uncertainties, preventing loss of time, and creating a common language between the parties, therefore widely used in international trade. Since introduced in 1936, the rules were revised eight times, with the last being in 2020. Incoterms® 2020 entered into force on January 1, 2020, although not brought substantial changes to the previous version, made changes in problematic areas of Incoterms® 2010. The last version is organized more practically and user-friendly, intending to provide a more effective tool to enhance understanding of the rules and help the parties of international trade in managing risks.

Incoterms® 2020 maintains the eleven terms in the previous version with only exception DAT replaced by DPU. Each rule brings a different level of challenges for the parties of international trade. Selecting the most appropriate rule brings competitive advantages to firms, increases their profitability and performance. However, in practice, it is seen that those wrong choices can be made due to a lack of information or habits that cannot be easily abandoned. The use of delivery methods, which should only be used in maritime transport, also for multimodal transports, the frequent use of the term FOB in container transport although it is not suitable for container transport, the use of terms as an indicator of price calculations in the contract without specifying place names are common mistakes. To choose the right term, parties of international trade should consider some factors. These factors might be the characteristics of the buyer and seller firms, the nature of the goods to be transported, the preferred mode of transportation, and the factors related to the country of origin and destination.

Each Incoterms® rule carries a different level of costs and risks for the parties. It is important to choose the rule that will minimize costs and risks for both parties and ensure optimal efficiency in the relevant processes, considering the relevant conditions. Knowing the costs and risks of the chosen delivery method is necessary for the buyers and sellers to correctly evaluate the prices of the goods and their position in the trade transaction. Avoiding ambiguities is critical in a successful trade. Hence, parties should clarify the chosen rule in the sales agreement. They should refer to the version of Incoterms® in the sales agreement as well as identifying the place of delivery in EXW and FCA, the final destination in CPT, CIP, DAP, DPU, and DDP, the name of the loading port in FAS and FOB, the name of the destination port in CFR and CIF.

Parties may also conclude subcontracts with different service providers to fulfill their obligations arising from the selected delivery terms, and these subcontracts should conform with the sales contract. Parties' capabilities to receive services at a more affordable cost and service providers' competency are necessary for the effective accomplishment of Incoterms® responsibilities and obligations. It should also be kept in mind that possible inefficiencies arising from the selected rule can be eliminated by changing the default rules of the selected term and rearranging the cost-sharing, provided that it is specified in the sales contract.

When considered Incoterms® rules based on groups, it can be stated that the seller's responsibilities increase gradually from the E to F, C, and the D group, while the responsibilities of the buyer decrease. However, each delivery method carries specific risks for the parties, and measures should be taken against these risks. The costs and risks incurred determine the prices offered to the buyer and eventually may impact the competitiveness of the seller. On the other hand, the unforeseen challenges and additional costs that may arise when the inappropriate term is selected might decrease the trade's profitability. Making the right choices depends on the deep understanding of the Incoterms® rules and the ability to assess the factors which might impact each trade transaction. For this reason, it is of great importance that decision-makers have sufficient knowledge of these rules and use their knowledge effectively in deciding on the appropriate rule.

I. Giriş

Milletlerarası Ticaret Odası (International Chamber of Commerce [ICC]) tarafından belirlenen Incoterms® kuralları, bir diğer deyişle uluslararası ticaret terimleri veya teslim şekilleri, uluslararası ticarete konu olan malların taşınma ve teslim edilme süreçlerinden kaynaklanan masrafların, söz konusu mallarla ilgili oluşabilecek hasar ve kayıp riskinin, sigortalama, bilgilendirme ve gümrük işlemlerine ilişkin yükümlülük ve sorumlulukların satıcı ve alıcı arasındaki dağılımını düzenlemektedir (ICC, 2019a). Kapsamış oldukları konularla ilgili belirsizlikleri ortadan kaldırarak, bu konuların tek tek müzakere edilmesi durumunda karşılaşılabilecek zaman kaybını engelleyerek ve taraflar arasında ortak bir dil oluşturarak uluslararası ticareti kolaylaştırır bu kurallar, uluslararası ticaretin sadece belirli yönlerini ele almakta olup, alıcı ve satıcı arasında yapılan satış sözleşmesini tamamlayıcı niteliktedir (Coetzee, 2013, s. 17). Incoterms® 2010'un uygulamaya konulmasından bu yana, söz konusu kuralların sadece uluslararası ticarete değil ülke içi ticarete de kullanılabilmesi kabul edilmektedir (Ağaoğlu, 2020, s. 1117; Caner, 2012, s. 239; Özalp, 2020, s. 9; Piltz, 2020, s. 21; Ramberg, 2011, s. 16).

Bağlayıcı nitelikte olmayan esnek hukuk kuralları kapsamında değerlendirilen Incoterms® kuralları (Ağaoğlu, 2020, s. 1116; Caner, 2012, s. 225), uluslararası satış sözleşmelerinin %90'ında kullanılmaktadır (Piltz, 2020, s. 9). Seçilen kural satıcıların ve alıcıların taşıdığı risk derecesinin yanı sıra üstlendikleri masrafları da belirleyerek verilen fiyatı ve alışverişin karlılığını etkilemektedir (Malfliet, 2011, s. 177; Vogt & Davis, 2020, s. 312; Yılmaz vd., 2011, s. 3815). Bununla birlikte pek çok ihracatçı sevkiyat esnasında bu kuralları sürekli olarak yanlış kullanmakta, bu durum önceden hesap edilmeyen masraflara veya ihracatçıların tedarik zinciri üzerindeki kontrollerini kaybetmelerine yol açmakta ve onları risklere karşı savunmasız bırakmaktadır (Stapleton vd., 2014, s. 242). Uluslararası ticaretin tarafları olan alıcı ve satıcının konuyla ilgili bilgi eksikliği uygun kuralın seçimini engelleyebilmekte (Hien vd., 2009, s. 64) veya taraflar alışık oldukları uygulamaları değiştirmek istemedikleri için uygun olmasa da belirli teslim şekillerini kullanmakta ısrarcı olabilmektedirler (Malfliet 2011, s. 177).

Malların teslimi uluslararası ticaretin en önemli yönlerinden biri olmakla birlikte, literatürde Incoterms® kurallarının uygulamasına ilişkin çalışmalar sınırlıdır (Stojanović & Ivetić, 2020, s. 60; Vogt & Davis, 2020, s. 304). Bu çalışmanın amacı söz konusu kuralların son versiyonu olan Incoterms® 2020'yi temel alarak, yürürlükte olan 11 teslim şekline ilişkin riskleri analiz etmek, bu risklerin en iyi şekilde yönetilebilmesi için alınabilecek önlemleri tartışmak ve doğru kuralın seçilebilmesi için yol gösterici olmaktır. Bu doğrultuda çalışmada öncelikli olarak Incoterms® 2020 kuralları genel olarak tanıtılmış, bu versiyon ile getirilen değişiklikler ana hatlarıyla ortaya koyulmuştur. Ardından, Incoterms® 2020 kurallarının alıcı ve satıcı açısından getirdiği sorumluluk ve yükümlülükler önceki versiyona göre farklılaşan yönleri de vurgulanarak irdelenmiştir. Takip eden bölümde, uluslararası ticarete teslim şeklinin seçiminde etkili olan unsurlara değinilmiş, sonrasında grup başlıkları altında ilgili teslim şekillerinin alıcı ve satıcı açısından ortaya çıkarabileceği riskler incelenmiş, risklerin yönetimi için alınması gereken önlemlere dikkat çekilmiştir. Son bölümde ise teslim şekillerinin seçilmesi ve uygulanması hakkında genel önerilerde bulunulmuştur.

II. Incoterms® 2020 Kuralları ve Yapılan Değişiklikler

İlk olarak 1936'da yayınlanmış olan Incoterms® kuralları, değişen koşullar ve ihtiyaçlara uygun olarak 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 ve 2000, 2010 yıllarında ve en son 2020 yılında revizyona uğramıştır (ICC, 2019b). 2020 yılında yürürlüğe giren versiyon dördü sadece deniz yolu ve iç su taşımacılığında kullanılabilen, yedisi tüm ulaştırma modlarında kullanılabilen 11 teslim şekline oluşturmaktadır (Bkz. Tablo 1). Teslim şekilleri kendilerini tanımlayan İngilizce kelimelerin baş harflerinden oluşan üç harfli kısaltmalarla ifade edilmekte ve ilk harflerine göre kendi içinde taşıma, masraflar ve riskler kapsamındaki yükümlülüklerle ilişkin benzer prensiplere dayanan gruplar altında ele alınabilmekte, ayrıca sadece deniz yolu ve iç su taşımacılığında kullanılabilen terimler ve modal taşıma dahil tüm taşıma modlarında kullanılabilen terimler olmak üzere iki başlık altında sınıflandırılabilir (Piltz, 2020, s. 10).

Incoterms® 2020, önceki sınıflandırma özelliklerini kullanarak 2010 yılında oluşturulan yapıyı devam ettirmekle birlikte DAT (Terminalde Teslim) teriminin, DPU (Belirlenen Yerde Taşıt Aracından Boşaltarak Teslim) terimi ile değiştirilmesini öngörmüştür (ICC, 2019e, s. 9-10). DAT teslim şekli satıcıya malların alıcının ülkesinde terminal niteliği taşıyan depo, kargo terminali vb. bir yerde taşıt aracından boşaltılarak teslim edilmesi yükümlülüğü getirmişken, bu terimin yerini alan DPU sadece terminal niteliğindeki yerlerde değil alıcının ülkesinde belirlenen herhangi bir yerde malların taşıt aracından boşaltılarak teslim edilmesini mümkün kılmıştır (ICC, 2019c). Kuralların 2020 versiyonunda yer alan teslim şekilleri Tablo 1.'de yer almaktadır.

Tablo 1: Incoterms® 2020 Teslim Şekilleri

Gruplar	Tüm Taşıma Modlarında Kullanılabilen Teslim Şekilleri	Sadece Denizyolu ve İç Su Taşımacılığında Kullanılan Teslim Şekilleri
E	EXW Satıcının İş Yerinde Teslim	
F	FCA Taşıyıcıya Teslim	FAS Gemi Doğrultusunda Teslim FOB Gemide Teslim
C	CPT Taşıma Ödenmiş Olarak Teslim CIP Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak Teslim	CFR Masraflar ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim CIF Masraflar, Sigorta ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim
D	DAP Belirlenen Yerde Teslim DPU Belirlenen Yerde Boşaltılmış Olarak Teslim DDU Gümrük Vergileri Ödenmiş Olarak Teslim	

Kaynak: ICC, 2019e (s. 9-10) ve Özalp (2020, s. 9)'dan uyarlanmıştır.

Son düzenleme ile, kurallara ilişkin yükümlülük ve sorumluluklar mevcut gelişmelere ve iş uygulamalarının ihtiyaçlarına göre yeniden yapılandırılmış, tamamlanmış ve düzene sokulmuş, çoğu kural eskisinden daha açık bir şekilde formüle edilerek daha basit ve anlaşılır kılınmıştır (Piltz, 2020, s. 10). Incoterms® 2020, DAT teslim şeklini DPU ile değiştirmiş, CIF ve CIP teslim şekillerinde sigortaya ilişkin konulara netlik kazandırmış, alıcının ve satıcının yükleneceği masraflar konusuna açıklık getirmiş, taşımanın güvenliğine ilişkin detayları ortaya koymuş, üçüncü taraflar dışında alıcı ve satıcının da kendi taşıma araçlarını kullanabileceğini öngörmüş ve FCA ile FOB teslim şekillerinde satıcının denizyolu konşimentosuna ulaşmasını kolaylaştıracak kurallar getirmiştir (Ronai, 2019).

ICC, Incoterms® kuralları kapsamında satıcıya ve alıcıya ait yükümlülükleri başlıklar altında sınıflandırmış, bu başlıkları satıcıya ait olanları A harfi ile alıcıya ait olanları B harfi ile kodlamak suretiyle düzenlemiştir (ICC, 2019e, s. 11). Bu kapsamda Incoterms® 2010 alıcının ve satıcının yükümlülüklerine ilişkin 10 madde içerirken, Incoterms® 2020 bu maddelerin kodlarını ve içeriklerini değiştirmiş ve madde sırasını işlem akışına göre gerçek süreçleri yansıtabilecek şekilde yeniden düzenlemiştir (ICC, 2019e, s. 11; Piltz, 2020, s. 11), teslim/tesellüm ile hasar riskinin geçişini daha öncelikli olarak ele almıştır. 2020 versiyonu ile madde kodlamalarına getirilen değişiklikler Tablo 2'de görülebilir.

Tablo 2: Incoterms® 2020 ve Incoterms® 2010 Kural Başlıkları ve Kodlamalarının Karşılaştırması

Incoterms® 2020	Incoterms® 2010
A1-B1 Genel Yükümlülükler	A1-B1 Genel yükümlülükler
A2-B2 Teslim/Tesellüm	A4-B4 Teslim/Tesellüm
A3-B3 Risk ve Hasarın Geçışı	A5-B5 Risklerin Geçışı
A4-B4 Taşıma	A3-B3 Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri
A5-B5 Sigorta	A3-B3 Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri
A6-B6 Teslim/Taşıma belgeleri	A8-B8 Teslim/Taşıma Belgeleri (Teslimin İspatı)
A7-B7 İhracat/İthalat İşlemleri	A2-B2 Lisanslar, yetkiler, güvenlik izinleri ve diğer formaliteler
A8-B8 Kontrol/Paketleme/İşaretleme	A9-B9 Kontrol/Paketleme/İşaretleme /Malların Muayenesi
A9-B9 Masrafların Paylaşımı	A6-B6 Masrafların Paylaşımı
	A10-B10 Bilgi sağlama yardımı ve ilgili masraflar
A10-B10 İhbarlar	A7-B7 İhbarlar

Kaynak: ICC, 2019e; Özalp (2020) ve Ramberg (2011)'den uyarlanmıştır.

2010 versiyonunda güvenlikle ilgili gerekliliklere A2/B2 ve A10/B10 başlıkları altında kısaca değinilirken, 2020 versiyonunun düzenlenmesine kadar geçen sürede güvenlik endişelerinin artması ve bu endişeleri gidermeye yönelik uygulamaların yerleşiklik kazanmasının etkisiyle her bir Incoterms® kuralının taşıma (A4) ve ithalat/ihracat işlemleri (A7) maddelerinde güvenlikle ilgili yükümlülükler açık bir şekilde belirtilmiştir. Güvenlik gereklilikleri nedeniyle ortaya çıkan maliyetlere de tüm masrafların birlikte düzenlendiği A9/B9 maddesinde yer verilmiştir (ICC, 2019e, s. 16).

Incoterms® 2010'da yer alan "Kılavuz Notları", "Kullanıcılar için Açıklayıcı Notlar" olarak yeniden adlandırılmıştır ve her bir kuralın başında yer almıştır (ICC, 2019c). 2020 versiyonunda kuralları açıklayan çizimler ve ayrıntılı grafiklere daha çok yer verilmiş (Piltz, 2020, s. 10), bir öncekinden farklı olarak, kurallar sadece dikey formatta değil, kullanıcıların her bir teslim şekli için tarafların yükümlülüklerini karşılaştırmasına olanak tanıyacak şekilde yatay olarak da sunulmuştur (ICC, 2019e, s. 12). Ayrıca, kuralların daha iyi anlaşılmasını, kuralların uygulanması esnasında karşılaşılan sorunların uzmanların yardımıyla çözümlenmesini ve konuyla ilgili haber ve eğitim etkinliklerin takip edilmesini sağlamak amacıyla bir mobil uygulama geliştirilmiştir (ICC, 2019d). Bu yönüyle son düzenlemelerin, tarafların en uygun teslim şeklini tercih etmelerini sağlamada önceliklere göre daha etkili bir versiyon oluşturmayı amaçladığı söylenebilir (Ağaoğlu, 2020, s. 1127; ICC, 2019e, s. 12).

III. Incoterms® 2020 Kurallarının Getirdiği Yükümlülükler

Incoterms® 2020'ye göre alıcı ve satıcıya ait yükümlülükler, kod sıralamasına göre ve bir önceki versiyondan farklılaşan yönlerini de kapsayacak şekilde aşağıdaki gibi ifade edilebilir.

III.I. A1/B1 Genel Yükümlülükler

Tüm teslim şekilleri için geçerli olan genel yükümlülükler malın para ile değişimine dayanan satış sözleşmesinden kaynaklanmaktadır (Ramberg, 2011, s. 64). Satıcı satış sözleşmesine göre malları, satışa ilişkin ticari faturayı ve sözleşmenin gerektirdiği diğer uygunluk kanıtlarını hazırlamalı, alıcı ise satış sözleşmesine istinaden temin edilen mallar için ödeme yapmalıdır (Özalp, 2020; Ramberg, 2011; Ronai, 2020). Satış sözleşmesi kapsamında alıcı ve satıcı tarafından hazırlanması gereken tüm belgeler elektronik formatta veya kâğıt olarak sağlanabilir (Özalp, 2020, s. 10; Piltz, 2020, s. 13).

III.II. A2/B2 Teslim/Tesellüm

Incoterms® kapsamında belirlenen tarihte veya tarih aralığında teslim etme yükümlülüğü satıcıya ait bir yükümlülük iken, tesellüm yani teslim alma alıcıya ait bir yükümlülüktür (Ramberg, 2011). Bu yükümlülükler alıcı ve satıcı tarafından belirlenen teslim noktasında yerine getirilir. Satıcı, malların teslimine hazır olduğunu makul bir süre içerisinde alıcıya haber vermelidir (Özalp, 2020). İlgili kurallar gereğince C grubu dışında terimlerin yanında yer alan yer isimleri aynı zamanda teslim yerini belirtirken, C grubunda satıcının malları göndermekle yükümlü olduğu varış yerini belirtir (Piltz, 2020, s. 13).

Incoterms® 2020'ye göre (ICC, 2019e, s. 5):

EXW teslim şeklinde, satıcıya ait işyeri veya benzer mahalde malların paketlenmiş halde alıcının tasarrufuna hazır bulundurulmasıyla teslim yükümlülüğü yerine getirilmiş olur.

FCA teslim şeklinde, mallar satıcının iş yerinde alıcı tarafından organize edilen taşıt aracına yüklenmiş halde veya iş yeri dışında belirlenen bir yerde satıcıya ait veya satıcı tarafından tahsis edilen taşıma aracında boşaltılmaya hazır bir şekilde taşıyıcıya teslim edilmelidir.

FAS teslim şeklinde malın geminin yanında, rıhtım veya mavnalara bırakılması gerekmektedir.

FOB, CFR ve CIF teslim şekillerinde satıcı, malları yükleme limanında gemiye yüklenmiş halde teslim etmekle yükümlüdür.

CPT ve CIP teslim şekillerinde satıcı, malları belirlenen yere kadar taşınması için sözleşme yaptığı taşıyıcıya teslim etmekle teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olur. Birden fazla taşıma söz konusu ise teslim yükümlülüğü malların ilk taşıyıcıya teslim edilmesiyle yerine getirilmiş olur.

DAP ve DDP teslim şekillerinde satıcı malları varış yerinde belirlenen noktada taşıt aracının üzerinde boşaltmaya hazır bir şekilde teslim etmelidir.

DPU teslim şeklinde ise malların varış yerinde boşaltılarak teslim edilmesi gerekmektedir.

III.III. A3/B3 Risk ve Hasarın Geçişi

Incoterms® 2020'ye göre tüm teslim şekilleri için, teslim yükümlülüğünün yerine getirildiği yerler taşımaya ilişkin masraf ve risklerin satıcıdan alıcıya geçtiği yeri belirtir (ICC, 2019e, s. 4). Her türlü kayıp ve hasar riski bu noktada satıcıdan alıcıya geçer.

EXW teslim şeklinde malların alıcının tasarrufuna hazır olduğunun bildirilmesiyle risk ve hasarın geçişi mümkün olur. Teslim yerinin ve zamanının alıcı tarafından belirlendiği teslim şekillerinde, alıcının makul zamanda bildirim yapmaması durumunda daha önce kararlaştırılmış olan yükleme tarihinde veya tarih aralığının sonundan itibaren hasar riski alıcıya geçer (Özalp, 2020, s. 14). Benzer şekilde satıcının, B3

maddesinde listelenen ve nihai olarak alıcıya atfedilebilen koşullar nedeniyle- örneğin, FOB durumunda alıcının gemiyi belirleyememesinden veya D grubunda yer alan teslim şekillerinde, satıcının talebine rağmen alıcının ihracat ve transit gümrükleme işlemlerinde kendisine gereken şekilde destek vermemesinden dolayı- üzerine düşen teslim yükümlülüğünü gerçekleştirmediği durumlarda teslimattan bağımsız olarak risklerin devri de etkilenebilir (Piltz, 2020, s. 16). Burada dikkat edilmesi gereken bir diğer husus, C grubunda satıcının, alıcının ülkesinde belirlenen yere kadar taşıma masraflarını ödemekle yükümlü olmakla birlikte CIP ve CPT terimlerinde malları taşıyıcıya teslim etmekle, CIF ve CFR kurallarında malları gemiye indirmekle teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olacaktır ki hasar riski de bu aşamada alıcıya geçer (ICC, 2019e, s. 5).

III.IV. A4/B4 Taşıma

Tüm teslim şekilleri için satıcı malları belirlenmiş olan teslim noktasında kadar taşımakla yükümlüdür. Teslim noktasından itibaren yapılacak olan taşımalardan alıcı sorumlu olur (Piltz, 2020, s. 17).

Kural olarak EXW teslim şekli ile F grubunda yer alan teslim şekillerinde malların satıcının ülkesinden alıcının ülkesine taşınması için alıcı taşıyıcı ile taşıma sözleşmesi yapar. C ve D grubunda ise taşıma sözleşmesini satıcı yapar. Bununla birlikte FCA teslim şeklinde ara taşıma söz konusu ise satıcının teslim yerinde kadar malların taşınması için bir taşıma sözleşmesi yapması gerekebilir. Uygulamada F grubunda yer alan teslim şekilleri için satıcının, masrafları ve riskleri alıcıya ait olmak üzere alıcının ülkesine kadar ana taşımayı organize edebildiğini de görürüz (Piltz, 2020, s. 18)

Incoterms® 2020, bir önceki versiyondan farklı olarak FCA, DAP, DPU (önceden DAT) ve DDP teslim şekillerinde taşımanın alıcının veya satıcının kendi taşıma araçlarıyla yapılabileceğini öngörür (ICC, 2019c).

Taşımaya ilişkin güvenlik gereklilikleri 2010 versiyonunda A2/B2 maddesi altında lisanslar, yetkiler, güvenlik izinleri ve diğer formaliteler olarak yer alırken 2020 versiyonunda bu başlık altına taşınmıştır. Söz konusu güvenlik gereksinimleri, tedarik zincirini güvence altına almaya ve yasadışı müdahaleyi önlemeye hizmet eden önlemleri kapsamaktadır (Piltz 2020, s. 18).

Yeni kurallar kapsamında A4 maddesi, satıcının E ve F gruplarında teslim noktasına kadar, C ve D gruplarında ise varış yerine kadar taşımayla ilgili tüm güvenlik gereksinimlerine uymasını ve alıcının talepte bulunması halinde risk ve masrafları alıcıya ait olmak üzere alıcının sorumluluğu altında olan güvenlik gereksinimleri için gerekli olan bilgileri sağlamasını gerektirmektedir (Piltz, 2020, s. 19).

III.V. A5/B5 Sigorta

Incoterms® kurallarına göre, prensip olarak, her bir taraf kendi risklerini güvence altına almaktan sorumludur. Bununla birlikte CIP ve CIF teslim şekillerinde satıcının, malların taşınması esnasında karşılaşılabilecek zarar ve ziyanına karşılık masrafları kendine ait olmak üzere alıcının lehine sigorta yaptırma ve alıcıya sigorta poliçesi veya başka bir sigorta teminatı belgesi sunma yükümlülüğü bulunmaktadır (Ademuni-Odeke, s. 46, 2020; Piltz, 2020, s. 19). Diğer kurallar alıcıya veya satıcıya bu konuda yükümlülük getirmemiş, sigorta konusu alıcı ve satıcının iradesine bırakılmıştır. Ayrıca satıcının, alıcının talebi üzerine masrafları alıcıya ait olmak üzere sigorta yapılabilmesi için gerekli bilgileri vermekle, alıcının ise sigorta kapsamı genişletilmek istendiğinde satıcının talebi üzerine gerekli bilgileri sağlamakla yükümlü olduğu belirtilmiştir (Ademuni-Odeke, 2020, s. 46-47; Özalp, 2020, s. 10-11).

2010 versiyonunda CIF ve CIP teslim şekillerinde zorunlu tutulan sigortanın Enstitü Yük Klozları C Klozuna göre minimum ziya kapsamında yapılması yeterli iken, Incoterms® 2020'de CIP teslim şekli için varsayılan sigorta kapsamının Enstitü Yük Klozları A Klozuna göre yapılarak daha geniş kapsamlı tutulması ön görülmüş, CIF terimindeki sigorta dar kapsamlı olarak bırakılmıştır (ICC, 2019e, s. 15).

III.VI. A6/B6 Teslim/Taşıma Belgeleri

Bu maddeye göre, EXW dışındaki tüm teslim şekillerinde satıcı teslim yükümlülüğünü yerine getirdiğini ispatlayan belgeleri alıcıya sunmalıdır (Ramberg, 2011).

EXW teslim şekilde malları teslim alması gereken alıcıdır ve malların teslim alındığına ilişkin nakliyeciden makbuzu vb. ispat belgesi düzenlemelidir (Özalp, 2020, s. 14).

F grubunda yer alan teslim şekillerinde satıcı alıcıya malların teslim edildiğine ilişkin taşıyıcı tarafından hazırlanacak bir ispat belgesi, C grubunda olağan taşıma belgesi, D grubunda ise malları teslim alma yetkisi veren belgeleri sunmakla yükümlüdür (Piltz, 2020, s. 19)

Teslim şekli FCA olduğunda, satıcıya taşıyıcı tarafından makbuz kesilmeli veya deniz yolu konşimentosu hazırlanmalıdır. Ancak satıcının mallar deniz yolu ile taşınmadan önce kara yoluyla ara taşıma yapmasının gerektiği durumlarda, teslim yükümlülüğü malların satıcı tarafından ilk taşımacıya teslim edilmesi ile yerine getirilmiş olur. Bu durumda ana taşıma sözleşmesini yapan taraf alıcı olduğundan, teslim edilen mallara ilişkin deniz yolu taşıma belgesinin elde edilmesi satıcı açısından zor olabilmektedir. Bu sebeple Incoterms® 2020’de FCA kuralında yapılan değişiklik, alıcının taşıyıcıya, mallar gemiye yüklendikten sonra satıcının talebi doğrultusunda masrafları ve riski alıcıya ait olmak üzere, satıcı için yükleme konşimentosu düzenleme talimatı verebilmesi olanağını sağlamış, satıcıya ise söz konusu konşimentoyu daha sonra tekrar alıcıya sunma yükümlülüğü getirmiştir (ICC, 2019e, s. 14). Bu yeni düzenleme akreditifli ödeme şekillerinde satıcının bankaya sunacağı taşıma belgesine ulaşmasını kolaylaştırmaktadır (Ademuni Odeke, 2020, s. 48).

FAS teslim şekli söz konusu olduğunda satıcıya, malları teslim aldığına ilişkin kaptan tarafından düzenlenmiş bir makbuz veya benzeri bir teslimat belgesi, FOB teslim şeklinde ise yine makbuz veya denizyolu konşimentosu verilmelidir.

C grubunda yer alan teslim şekillerinde taşıma sözleşmesi satıcı tarafından yapıldığı için satıcının temin ettiği taşıma belgesi sadece taşıyıcının teslim yükümlülüğünü yerine getirdiğini ispatlamakla kalmaz, alıcının varış yerinde malları teslim alma hakkını da gösterir (Ramberg, 2011, s. 71).

D grubunda teslim yükümlülüğü alıcının ülkesinde yerine getirilir ve satıcı belirlenen teslim noktasında alıcının malları teslim almasını sağlayacak belgeleri (teslim emri/talimatı gibi) temin etmekle yükümlüdür (Ramberg, 2011, s. 74).

III.VII. A7/B7 İhracat/İthalat İşlemleri

Incoterms® 2010’da A2/B2 maddesi kapsamında, lisanslar, yetkiler, güvenlik izinleri ve diğer formaliteler başlığı altında yer alan konulardan ithalat, ihracat ve transit izin ve formaliteleri ile güvenlik ve yükleme öncesi kontrolle ilgili olanlar Incoterms® 2020’de bu başlık altına taşınmıştır.

EXW dışındaki teslim şekillerinde çıkış gümrüğü daima satıcı tarafından yapılmaktadır ve DDP dışındaki bütün teslim şekillerine ithalat gümrüğü daima alıcı tarafından yapılmaktadır. Bunlar dışındaki teslim şekillerinde çıkış gümrüğü satıcı, ithalat gümrüğü ise alıcı tarafından yapılır (Ramberg, 2011).

EXW teslim şeklinde alıcı tüm gümrük işlemlerinden ve transit geçiş işlemlerinden sorumludur. Ancak bu sorumluluk “uygulanabildiği ölçüde” alıcıya ait olduğu için yasal ve teknik nedenlerden dolayı ithalatçının işlemleri gerçekleştiremeyeceği durumlarda satıcı tarafından üstlenilmek durumunda kalınabilir (Özalp, 2020, s. 14).

F grubunda yer alan teslim şekillerinde satıcı ihracat gümrüklemesinden, alıcı ise ithalat gümrüklemesinden ve tüm transit geçiş işlemlerinden sorumluyken, DAP ve DPU teslim şekillerinde satıcı ihracat gümrüklemesinden ve transit geçiş işlemlerinden, alıcı ise ithalat gümrüklemesinden sorumludur. C grubundaki teslim şekillerinde geçiş masraflarının taşıma sözleşmesine dahil olduğu durumlarda satıcı tarafından karşılanır. DDP teslim şeklinde ise satıcı “uygulanabildiği ölçüde” tüm gümrük ve transit işlemlerinden sorumludur (Özalp, 2020).

Tüm teslim şekillerinde, satıcının ülkesinde yasal mevzuat çerçevesinde sevk öncesi denetim gerekiyorsa masrafları satıcıya, alıcının ülkesinde denetim yapılma gerekliliği varsa masrafları alıcıya ait olur (Ronai, 2019).

İhracat ve ithalat gümrüklemesine ilişkin güvenlik izinlerinin temininden ve formalitelerin yerine getirilmesinden gümrüklemeden sorumlu olan taraf sorumlu olur (Piltz, 2020, s. 21). Bununla birlikte tüm teslim şekillerinde taraflar, talep edildiği takdirde birbirlerine gümrük işlemleri, geçiş izinleri ve güvenlik gerekliliklerine ilişkin konular ile belgelerin temininde risk ve masrafları söz konusu işlemlerden sorumlu olan tarafa ait olmak üzere yardım etmekle yükümlüdür (Özalp, 2020; Piltz, 2020).

III.VIII. A8/B8 Kontrol, Paketleme, İşaretleme

Tüm Incoterms® kurallarında satıcı malların yükleme öncesi kontrolü, paketlenmesi ve işaretlenmesine ilişkin masrafları karşılar, alıcının bir yükümlülüğü yoktur (Ronai, 2019). Satıcı kullanılacak olan ulaştırma moduna uygun bir şekilde malları paketler, ancak bu koşulları satış sözleşmesi yapılmadan önce biliyor olmalıdır, böylece fiyat teklifinde bulunurken bunları da göz önünde bulundurma fırsatına sahip olur. Bu nedenle alıcı öngördüğü taşıma türünü satıcıya bildirmelidir ki bu özellikle satıcının, alıcının taşımayı nasıl gerçekleştireceğini bilmediği EXW teriminde ve F grubunda yer alan teslim şekillerinde önemlidir (Ramberg, 2011, s. 64).

III.IX. A9/B9 Masrafların Paylaşımı

Bir önceki versiyonda masraflara ilişkin yükümlülükler farklı maddeler altında dağınmış bir şekilde yer alırken, Incoterms® 2020'de tüm yükümlülükler A9/B9 başlığı altında toplanmıştır

Herhangi bir Incoterms® kuralının seçilmesi, alıcı ve satıcı tarafından diğer hizmet sağlayıcılarla satış sözleşmesinden bağımsız yan sözleşmeler yapılmasını gerektirmektedir (Bergami, 2012, s. 310; Caner, 2012, s. 233). Alıcı ve satıcının ülkesinde ara taşıma, ana taşıma, belge temini, gümrükleme ve sigortalama gibi hizmetleri sağlayanlarla yapılan bu yan sözleşmeler (Bergami, 2012, s. 311) üstlenilmesi gereken masraflar ortaya çıkarmaktadır. Masrafların paylaşımındaki temel prensip, tüm teslim şekillerinde seçilen kuralın öngördüğü teslim noktasında teslim yükümlülüğü yerine getirilene kadar oluşan masrafların satıcıya, bu noktadan sonraki masrafların alıcıya ait olmasıdır. Ancak terim bazında bu temel prensipten sapmalar olabilmektedir. Ayrıca her bir teslim şekli masraf dağılımına ilişkin yükümlülükler ortaya koysa da tarafların kendi aralarında yapacakları anlaşma ile masraf dağılımını farklı bir şekilde belirleyebilecekleri de göz önünde bulundurulmalıdır (Piltz, 2020: 25).

Uluslararası ticarete ortaya çıkabilecek masraflar paketleme, satıcının ülkesindeki yükleme ücretleri, belirlenen teslim yerine kadar oluşacak ara taşıma masrafları, ihracat gümrükleme prosedürü kapsamındaki masraflar, çıkış terminalinde elleçleme (antrepo, depo, terminal içi taşıma, gemiye yükleme) hizmetlerine ilişkin masraflar, satıcının ülkesinden alıcının ülkesine kadar ana taşıma masrafları, sigorta masrafları, ithalatçının ülkesinde varış yeri terminal ücretleri, boşaltma, depolama, taşıma gibi terminal elleçleme masrafları, alıcının ülkesindeki ara taşıma için araç kiralama masrafları, ithalat gümrükleme prosedürlerine ilişkin masraflar olarak özetlenebilir (Ramberg, 2011, s. 81).

Incoterms® kurallarında belirtilen masraflar dört ana kategoride gruplanabilir (Ramberg, 2011, s. 80). Bunlar:

- Sevkiyat, taşıma ve teslimata ilişkin masraflar,
- İhracat ve ithalat için gerekli gümrük işlemlerinden kaynaklanan masraflar,
- Sigorta masrafları,
- Tarafların birbirlerine sağladığı yardım ve hizmetlerden kaynaklanan masraflar.

III.IX.I. Sevkiyat, Taşıma ve Teslimata İlişkin Masraflar

EXW teslim şeklinde yükleme, taşıma ve boşaltmaya ilişkin tüm masraflardan alıcı sorumludur.

F grubunda yer alan teslim şekillerinde ana taşımaya ilişkin masraflar alıcıya ait olmakla birlikte, satıcı teslim yükümlülüğünü yerine getirinceye kadar ortaya çıkacak olan masraflardan sorumlu olacaktır. Bununla birlikte, FCA terimine göre konteyner sağlama masrafları satıcı tarafından, malların kargo terminallerinde gemiye yüklenmeden önce taşınması ve depolanması gibi terminal kullanım ve elleçleme ücretleri alıcı tarafından karşılanır (Piltz, 2020, s. 22). Ancak terminal kullanım ücretlerinin kimin tarafından ödeneceği taraflar arasında anlaşmayla belirlenebilir (Ramberg, 2011, s. 24).

FAS ve FOB teslim şekillerinde malların yüklenmesi ve teslim kanıtının sağlanması kapsamındaki masraflar satıcıya ait iken, ana taşıma, transit geçişler, ithalat, güvenlik gereksinimleri ve boşaltma masrafları alıcıya aittir. FOB teriminde satıcı malların gemiye yüklenmesine ilişkin masraflarından da sorumludur (Özalp, 2020, s. 90, 91).

CFR ve CIF kurallarına göre malların taşıt aracına ve gemiye yüklenmesi, taşınması, taşıma güvenliğinin sağlanması, taşıma belgesinin temin edilmesi kapsamındaki masraflar ile taşıma sözleşmesine dahil olan boşaltma masrafları ve geçiş masrafları satıcıya, taşıma sözleşmesine dahil olmayan boşaltma masrafları ve geçiş masrafları alıcıya aittir (Özalp, 2020, s. 91-93).

Yine CPT ve CIP teslim şekillerinde malların yüklenmesi, taşınması, taşıma belgesinin edinilmesi ve taşıma güvenliği gereksinimlerine ilişkin masraflardan satıcı sorumluyken, taşıma sözleşmesine ait olmayan geçiş izinleri alıcıya aittir (Özalp, 2020, s.86, 87).

DAP, DPU, DDP teslim şekillerinde yükleme, taşıma, geçiş ve güvenlik maliyetleri ile taşıma belgesinin sağlanmasıyla ilgili masraflar satıcıya ait olurken, DPU kuralında boşaltma masrafları da satıcıya aittir (Özalp, 2020, s. 87-90)

Tüm teslim şekillerinde alıcının teslim yeri ve zamanını belirleme hakkı olduğu durumlarda bildirim gecikmesinden kaynaklanan ek masraflar alıcıya aittir (Özalp, 2020)

III.IX.II. İhracat ve İthalat İçin Gümrük İşlemlerinden Kaynaklanan Masraflar

EXW dışındaki teslim şekillerinde ihracat gümrük işlemlerinden ve oluşacak masraflardan satıcı sorumlu iken, DDP haricindeki teslim şekillerinde ithalat prosedürlerinin yerine getirilmesine ilişkin masraflardan alıcı sorumludur (Özalp 2020). Gümrükleme masrafları lisans, sertifika, izin, yetkilendirme, konsolosluk faturası edinme masrafları ile denetim masrafları, antrepo masrafları, gümrük beyannameleri, gümrük komisyoncularının hizmet ücretleri ile güvenlik gereklilikleri kapsamında bilgi, belge ve yardım sağlama masraflarını da kapsamaktadır (Ramberg, 2011, s. 82).

III.IX.III. Yardım Masrafları

Incoterms® kurallarına göre taraflar gümrük ve güvenlik formaliteleri için birbirlerine gerekli hizmet ve yardımları, masrafları sorumlu tarafça üstlenilmek üzere, yapmakla yükümlüdür (Ramberg, 2011). Bu kural özellikle alıcının satıcının ülkesinde gümrük işlemlerini gerçekleştirmek durumunda olduğu EXW teriminde ve satıcının alıcının ülkesinde gümrük işlemlerini gerçekleştirmek durumunda olduğu DDP teriminde büyük önem taşımaktadır.

Alıcı ve satıcının karşı tarafın sorumluluğunda olan gümrük, transit, güvenlik gereksinimleri gibi formaliteler için sağladığı bilgi ve belgelere ilişkin masraflar karşı tarafa ait olurken (Özalp, 2020) satıcının alıcının kendi yükümlülüklerini gerçekleştirmemesi nedeniyle teslim yükümlülüğünü zamanında yerine getirememesinden kaynaklanan ek masraflar alıcıya ait olacaktır (Piltz, 2020, s. 23)

III.IX.IV. Sigorta Masrafları

CIP ve CIF teslim şekillerinde satıcı teslim noktasının ötesindeki taşıma risklerine karşı alıcının yararına sigorta yaptırmak ve masraflarını ödemekle yükümlüdür. CIF teslim şeklinde Enstitü Yük Klozları C Klozu kapsamında sigorta yapılması yeterli iken, CIP teslim şeklinde yapılacak olan sigorta A Klozu kapsamında olmalıdır (ICC, 2019e, s. 15). Bu kurallar dışında, alıcının talebi üzerinde satıcı tarafından yaptırılan herhangi bir ek sigorta (genişletilmiş kapsam veya savaş, ayaklanma, halk hareketleri veya grevler gibi ek risklere karşı koruma) satış sözleşmesine dahil edilmeli ve sözleşme ile aksi kararlaştırılmadıkça, alıcı tarafından ödenmelidir (Özalp, 2020, s. 71). Sigorta zorunluluğu getirmeyen diğer teslim şekillerinde, tarafların sigorta yapılmasına ilişkin bir talebi olursa sigortanın kapsamı, kimin tarafından yaptırılacağı ve sigorta masraflarının kimin tarafından karşılanacağı anlaşma ile belirlenebilir.

III.X. A10-B10 İhbarlar

EXW terimine göre satıcı alıcıya malların hazır olduğunu, FCA teriminde malların teslim edildiğini veya taşıyıcının malları teslim almadığını, CPT ve CIP teriminde alıcıya malların taşıyıcıya teslim edildiğini ve malı ne zaman teslim alabileceğini bildirmesi, DAP, DPU ve DDP teslim şekillerinde alıcının malı teslim alabilmesi için gerekli bilgiyi vermesi gerekmektedir (Özalp, 2020, Ronai, 2019). FAS teslim şeklinde satıcı malların teslim edildiğini, FOB teslim şeklinde malların teslim edildiğini veya geminin malları teslim almadığını, CFR ve CIF teslim şekillerinde ise malların gemiye teslim edildiğini ve alıcının malları teslim alması gerektiğini bildirmelidir (Ronai, 2019).

Alıcı ise, teslim şekli FAS ve FOB olduğunda satıcıya yükleme limanını, geminin adını ve yükleme süresini, FCA teriminde malların nerede kime teslim edileceğini, C ve D grubunda yer alan teslim şekillerinde ise belirleme hakkı kendine ait ise varış yerini ve zamanını bildirmelidir (Özalp, 2020; Ronai, 2019).

Prencip olarak alıcının teslimat için yer ve zaman gösterme hakkı olduğu durumlarda makul sürede bildirimde bulunması gerekir. Aksi takdirde kararlaştırılmış olan yükleme tarihinde veya tarih aralığının sonundan itibaren kayıp ve hasar riskini üstlenmiş sayılır (Özalp, 2020; Ramberg, 2011).

EXW ve F grubunda satıcı, alıcının taşımayı organize etmek için ihtiyaç duyduğu, taşımayla ilgili güvenlik gereksinimleri dahil olmak üzere, sahip olduğu her türlü bilgiyi, talep etmesi durumunda alıcıya sağlamakla yükümlüdür (Piltz 2020, s. 19).

IV. Sık Kullanılan Incoterms® Kuralları ve Kural Seçimini Etkileyen Unsurlar

Literatürde yer alan araştırmalar alıcı ve satıcıların belirli teslim şekillerini daha çok tercih edebildiklerini göstermektedir. ICC tarafından gerçekleştirilen ve katılımcıların çoğunun Avrupa ülkelerinden olduğu bir araştırma, katılımcılar arasında en popüler üç teslim şeklinin FCA, DAP ve EXW olduğunu ortaya koymuştur (Stojanović & Ivetić, 2020, s. 63). Denizyolu ve iç su taşımacılığının gelişmiş olduğu Malezya'daki ihracatçı firmalar üzerinde yaptıkları araştırmada Yakuub vd. (2020, s. 15), ihracattan sorumlu yöneticilerin FOB teslim şeklini tercih ettiklerini saptamışlar, Tayland'da otomotiv parçaları üreten firmalar üzerinde gerçekleştirilen bir çalışma ise en çok tercih edilen teslim şekillerinin sırasıyla FCA, EXW, FOB ve CIF

olduğunu ortaya koymuştur (Suraraksa vd., s. 468). Kanadalı ihracatçılara yönelik bir çalışmada ihracat müdürlerinin EXW ve FOB gibi teslim şekillerini tercih ettikleri, fakat varış ülkesinde rekabetin yüksek olduğu durumlarda D grubunda yer alan teslim şekillerini önerme yoluna gittikleri tespit edilmiştir (Hien vd., 2009, s. 74). Stojanović & Ivetić (2020, s. 66)'nin çalışması Sırbistan ile komşuları arasındaki ticarete DAP, EXW ve FCA teslim şekillerinin ithalatçılar tarafından daha sık tercih edildiğini, ihracatta ise FCA, FOB ve DAP teslim şekillerinin en çok tercih edilen teslim şekilleri olduğunu göstermiştir. TÜİK verilerine göre Türkiye'de 2002-2018 yılları arasında, tutar bazında ele alındığında ihracatta en fazla tercih edilen teslim şeklinin FOB, ithalatta ise CIF olduğu (Çetin, 2019, s. 85), İzmir'deki ihracatçı firmalar üzerinde yapılan bir çalışmada ise en sık kullanılan teslim şekillerinin sırasıyla DAP, EXW, CIP ve CFR olduğu saptanmıştır (Susmus vd., 2019, s. 48). Türkiye'de İzmir, İstanbul, Konya, Karaman ve İzmir illerinde faaliyet gösteren ihracatçı firmalar üzerinde gerçekleştirilen bir çalışmada en sık tercih edilen teslim şekillerinin sırasıyla EXW, CIF, FOB ve CFR olduğu, toplam satışları içinde ihracatın payı düşük olan firmalarda EXW teslim şeklinin daha fazla kullanıldığı, ihracat ağırlıklı faaliyet gösteren firmalarda ise diğer üç teslim şeklinin daha sık kullanıldığı tespit edilmiştir (Arslandere, 2021, s. 99, 103).

Literatürde, ihracatçı firmanın büyüklüğü, kaynakları, uluslararası ticaret deneyimi, taşınan eşyanın değeri, teslim şekilleri hakkında sahip oldukları bilgi, deneyim ve alışkanlıkları, seçilen taşıma modu, müşterinin pazarlık gücü, varış ülkesinde rekabetin yoğunluğu, riskler ve düzenlemeler (Hien vd., 2009, s. 66), taşınan malın özellikleri, ödeme şekli ve belge gereklilikleri, satıcı ve alıcının yükümlülükleri yerine getirmedeki beceri, yetenek ve yeterlilikleri (Malfliet, 2011, s. 164) Incoterms® kuralı seçimini etkileyen unsurlar arasında sayılmıştır. Bu doğrultuda çeşitli ülke ve sektörleri ele alan çalışmalar bulunmaktadır. Taylandlı otomotiv parçası üreticileri üzerinde yapılan bir çalışmada, teslim şeklinin seçiminde karar vermeyi etkileyen en önemli faktörler sırasıyla taşımaya ilişkin maliyetler, uluslararası ticaret hakkında sahip olunan bilgi ve anlayış, tarafların pazarlık gücü ile aralarındaki iş birliği ve taşıma ile ödemeye ilişkin süreçlerin süresi olarak belirlenmiştir (Suraraksa vd., 2020, s. 466). Norveç'ten balık ithalatı yapan Japon ve Rus ithalatçıların teslim şekli seçiminde etkili olan unsurlarının araştırıldığı bir çalışmada, Japon ithalatçıların seçimini etkileyen unsurların sevk edilecek balığın türü, sevkiyat büyüklüğü, sevkiyat üzerinde kontrol sahibi olma isteği, Incoterms® uygulamalarına ilişkin alışkanlıklar, tedarikçinin sahip olduğu koşullar, tedarikçi ile ilişkilerin niteliği ve sigorta şirketleri ile olan ilişkiler olduğu, Rus ithalatçıların seçiminde ise satın alınacak deniz ürünlerinin konumunun, arzu edilen teslimat hızının, taşıyıcı ile olan ilişkilerin, malların sigortalanmasına ilişkin taleplerin ve gümrükleme maliyetlerinin, alışlagelmiş teslim şekli tercihlerinin ve ithalat gümrüklemesine ilişkin mevzuat engellerinin etkili olduğu saptanmıştır (Shangina, 2007, s. 62, 67-69).

İstanbul Sanayi Odası tarafından 2013 yılında açıklanan en büyük 500 firma ve ikinci en büyük 500 firma listesinde yer alan işletmeler üzerinde gerçekleştirilen bir çalışmada, en çok kullanılan teslim terimlerinin CIF, FOB ve CFR olduğu, seçimin daha çok alıcılar tarafından yapıldığı, seçimi etkileyen unsurların sırasıyla taşıma modu, ticaretin yapılacağı ülkedeki yasal, politik ve ekonomik koşullar, ürünün özellikleri, firmaların sahip oldukları pazarlık ve rekabet gücü, maliyetle ilgili unsurlar, coğrafi unsurlar ve tedarikçilerle olan ilişkiler olduğu belirlenmiştir (Başlangıç, 2015, s. 84-90).

Görüldüğü gibi, Incoterms® teriminin seçimi etkileyen pek çok unsur bulunmaktadır. Bunlar uluslararası ticarete taraf olan işletmelerin özellikleri, malların temini, taşınması ve teslimi kapsamında hizmet sağlayanlara ilişkin koşullar, taşınacak malın niteliği, tercih edilen ulaştırma modu, malın çıkış ve varış yeri ile ilgili şartlar olarak özetlenebilir.

V. Seçilen Incoterms® Kuralına İlişkin Riskler ve Risklerin Yönetimi 2020

Incoterms® kuralları taraflar açısından değişen oranlarda masraflar ve riskler içermektedir. Her bir sevkiyat için bir önceki bölümde bahsedilen unsurlar göz önünde bulundurularak her iki taraf için masrafları ve riskleri minimuma düşürecek, ilgili süreçlerde optimal verimliliği sağlayacak kuralı seçmek önem taşımaktadır. Ayrıca satış sözleşmesinin tarafları olmasalar da sözleşmenin taraflarına taşıma, sigortalama, gümrükleme gibi hizmetler sağlayan paydaşların iş birliği, risklerin azaltılması ve masrafların düşürülmesinde etkilidir.

Tercih edilen teslim şeklinin getirdiği maliyet ve risklerin bilinmesi, alıcı ve satıcıların mal fiyatlarını doğru değerlendirebilmeleri için gereklidir. Ancak, uygulamada bilgi eksikliğinden veya alışkanlıkların kolay terk edilememesinden dolayı yanlış seçimlerin yapılabildiği görülmektedir. Sadece denizyolu taşımacılığında kullanılması gereken teslim şekillerinin multimodal taşımalar için de kullanılması (Caner, 2012, s. 239-240; Stapleton vd., 2014, s. 240), konteyner taşımacılığına uygun olmamasına rağmen konteyner taşımalarında FOB teriminin sıklıkla kullanılması (Bergami, 2013, s. 324; Ramberg, 2011, s. 8), Incoterms® terimlerinin çoğu satış sözleşmesinde fiyat hesaplamalarının göstergesi olarak terimlerin

yanında yer adları belirtilmeden kullanılması (ICC, 2019e, s. 3-4), Incoterms® terimleri arasında olmayan terimlerin kullanılması (Bergami, 2013, s. 334) sıklıkla karşılaşılan hatalardır.

ICC tarafından hazırlanan Incoterms® kurallarının şu an yürürlükte olan son versiyonu Incoterms® 2020'dir. Bununla birlikte söz konusu kuralların esnek hukuk kuralları olmasından dolayı önceki versiyonları da kullanılabilir (Caner, 2012, s. 225). Hangi versiyonun geçerli olacağına ilişkin olası uyumsuzlukları ortadan kaldırmak için taraflar hangi yıla ait kuralları kullanmak istiyorlarsa bu durum sözleşmede belirtilmelidir (Ağaoğlu, 2020, s. 1123; Özalp, 2020, s. 8). Teslim şeklinin yanında EXW ve FCA'da teslim yeri, CPT, CIP, DAP, DPU ve DDP'de nihai varış yeri, FAS ve FOB'de yükleme limanının adı, CFR ve CIF'te varış limanının adı belirtilmelidir (ICC, 2019e, s. 3). Multimodal taşımalar söz konusu olduğunda tüm ulaştırma modlarında kullanılabilen teslim şekilleri seçilmelidir (ICC, 2019e, s. 10; Stapleton vd., 2014, s. 232)

Sigorta yapılması zorunlu değilse de taraflar riskleri bertaraf etmek için sigorta yaptırmak istiyorsa konuyla ilgili detaylar sözleşmede açıkça belirtilmelidir (Özalp, 2020) ve mümkün olduğunca kısmi taşıma sigortalarından kaçınılmalıdır (Piltz, 2020, s. 19). Sigorta ve taşıma masraflarının artması alıcının ülkesinde ödenecek vergilerin daha fazla olmasına yol açabilmektedir (Shangina, 2007, s. 68). Bu sebeple taraflardan hangisi daha uygun maliyetle hizmet alabilecekse, taşıma ve sigorta sözleşmelerini o tarafın yaptırmayı tercih edilmelidir.

Incoterms® 2020'de, satıcının alıcıya atfedilebilecek nedenlerden dolayı teslim yükümlülüğünü gerçekleştirmediği durumlarda riskin teslimattan bağımsız devredilebileceği kabul edilmekle birlikte, bunun tarafların teslimat süresiyle ilgili herhangi bir düzenleme yapmadıkları durumlarda nasıl gerçekleşeceği belirsizliğini korumaktadır (Piltz, 2020, s. 16). Bu konu satış sözleşmesinde açıklığa kavuşturulmalıdır. Taraflar seçilmiş olan teslim terimlerinden kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirebilmek için farklı hizmet sağlayıcılarla sözleşmeler yapabilirler (Bergami, 2013, s. 327), yapılan bu yan sözleşmeler satış sözleşmesine uygun olmalı ve belirsizlik taşıyan tüm konular sözleşmede ele alınmalıdır (Ağaoğlu, 2020, s. 1123).

Gruplar bazında ele alındığında E ve F grubundaki teslim şekillerinde alıcının, C ve D grubunda yer alan kurallarda ise satıcının üzerindeki risk sorumluluğunun daha yüksek olduğu, esasen E grubundan D grubuna doğru alıcının sorumlulukları azalırken satıcının sorumluluklarının aşamalı olarak arttığı ifade edilebilir (Piltz, 2020, s. 11). Bununla birlikte her bir teslim şekli taraflar için kendine özgü belirli riskler taşımaktadır ve bu risklere karşı önlem alınması gerekmektedir.

V.I. E Grubu

E grubunda yer alan tek teslim şekli olan EXW, satıcının sorumluluğunun en az olduğu teslim şeklidir (Bergami, 2013, s. 329; Malfliet 2011, s. 164) ve uluslararası ticarete sıklıkla kullanılmaktadır (Stojanović & Ivetić, 2020, s. 63). Bu teslim şekline göre malların satıcının işyerinde taşıt aracına yüklenmesi ve ihracat çıkış gümrükleme işlemlerinin gerçekleştirilmesi de dahil olmak üzere tüm süreçlerin sorumluluğu alıcıya aittir (Özalp, 2020). EXW teslim şeklinde Incoterms® yükümlülüklerinin önemli bir parçası olan taşıma hizmetinin alıcı ve satıcı arasında paylaşılması yerine bir bütün olarak ele alınması işlemin iktisadiliğini sağlamakla birlikte, taraflar karşı tarafın ülkesinde riske girmek istemedikleri zaman uygun bir seçenek olmamakta, bu durumda taşıma sorumluluğunun paylaşıldığı teslim şekilleri tercih edilebilmektedir (Malfliet, 2011, s. 168-169).

EXW teslim şekli tercih edildiğinde, bir başka ülkede ikamet eden alıcının yüklemeyi ve gümrük formalitelerini organize etmede karşılaşacağı teknik ve yasal zorluklar göz önünde bulundurulmalıdır. Alıcının üzerindeki bu yükümlülükler ilave maliyetler, beklenmedik zorluklar, gümrük formalitelerinde sıkıntılar ortaya çıkarabileceği gibi, ihracat ülkesinin kanunlarına göre yabancı ülke kökenli kişi ve şirketlerin gümrük işlemlerini gerçekleştiremeyeceği durumlarda uygulanması mümkün olmayabilir (Piltz, 2020, s. 25). Örneğin Türkiye'de yerleşik bir firma ile organik bağı olmayan bir alıcı, ihracatçı sıfatını kazanabilmek için gerekli şartları sağlamayacağı için ihracat işlemlerini gerçekleştiremeyecektir (Yılmaz vd., 2011, s. 3822). EXW teslim şeklinin tercih edildiği uluslararası satışlarda, ihracatçının masrafları ithalatçıya ait olmak üzere gümrük işlemlerini gerçekleştirmesi mümkündür (Özalp, 2020, s. 14-15). Ancak bu durum ihracatçının gümrük formaliteleri esnasında oluşabilecek hataların risklerini üstlenmesiyle sonuçlanacaktır (Yılmaz vd., 2011, s. 3822). Benzer bir şekilde, bu teslim şeklinde malların taşıma aracına yüklenmesi alıcının sorumluluğundadır, fakat alıcının veya sözleşmeli taşıyıcısının satıcının iş yerinde yükleme yapması iş güvenliği ve hasar riski açısından satıcı aleyhine istenmeyen durumlar oluşturabilir ve satıcı tarafından uygun bulunmayabilir (Malfliet, 2011, s. 174; Vogt & Davis, 2020, s. 316). Buna bağlı olarak yükleme sorumluluğu anlaşma ile satıcıya bırakılabilir. Ancak yükleme esnasında ortaya çıkabilecek kayıp

ve hasar riskinin kimin tarafından üstlenileceği anlaşmada belirtilmelidir (Ağaoğlu, 2020, s. 1131). Bununla birlikte satıcının yükleme ve gümrük formalitelerini üstlenmesi gerektiği durumlarda EXW teriminin yerine FCA teriminin kullanılması daha doğru bir seçim olacaktır (Ağaoğlu, 2020, s. 1132; Vogt & Davis, 2020, s. 316).

Ödemenin peşin yapıldığı durumlarda satıcı için avantajlı görülebilecek olan EXW teslim şekli, ödeme şekli akreditif olduğunda satıcının taşıma belgesine ulaşmada sıkıntı yaşamasına neden olabilmekte, malların doğrudan alıcıya devredilmesi nedeniyle amir bankanın kendi adına veya emrine taşıma belgesi düzenletmesini zorlaştırabilmektedir (Alavi, 2018, s. 55). Zira taşıma şirketi taşıma sözleşmesini alıcı ile yaptığı için sadece alıcının talimatlarına göre taşıma belgesi sağlamakla yükümlüdür. Ayrıca bu teslim şeklinde alıcının malların ihraç edildiğini ispatlama yükümlülüğünün olmamasından dolayı, satıcının KDV iadesi alabilmek için ihracat işlemine ilişkin kanıt ihtiyacı varsa, alıcı tarafından kanıtın sağlanacağına ilişkin hükümler sözleşmeye dahil edilerek olası risklere karşı koruma sağlanmalıdır (Malfliet, 2011, s. 175).

V.II. F Grubu

F Grubunda tüm taşıma modlarında kullanılabilen FCA terimi ile sadece deniz ve iç su taşımacılığında kullanılabilen FAS ve FOB terimleri yer almaktadır (ICC, 2019e).

FCA terimi, teslimatın satıcının iş yeri dışında bir yerde yapılması durumunda satıcıya ara taşıma yapma sorumluluğu getirmekte, ilave masraf ve risk üstlenmesine sebep olmaktadır (Bergami, 2013, s. 329). Söz konusu masraf ve risklerin dikkate alınabilmesi için, FCA terimi kullanıldığında malların teslim edileceği yer belirtilmelidir ki riskin geçiş yerinin tespiti açısından da bu gereklidir. Ayrıca alıcı tarafından teslim yeri bildirilmediğinde satıcı kendisi için uygun fakat alıcı için uygun olmayacak bir yer belirleyebileceğinden (Özalp, 2020, s. 18) teslim yerinin önceden açıklığa kavuşturulması alıcıyı da bu riske karşı koruyacaktır.

Bu grupta yer alan FAS ve FOB terimleri esasen konteyner taşımacılığı için uygun değildir. Zira satıcı, taşımayı üçüncü bir taraf olan taşıma firması gerçekleştirdiğinde malları bu firmaya teslim etmekle, kendi araçlarıyla limana ulaştırıyorsa konteyner terminale ulaştıktan sonra konteyner üzerindeki fiziksel kontrolü kaybetmekle birlikte, FOB'da malların gemiye yüklenmesine kadar FAS'ta geminin yanına indirilmesine kadarki hareketlerinden kaynaklanan riskleri üstlenmeye devam etmektedir (Bergami, 2013, s. 329; Piltz, 2020, s. 24; Ramberg, 2011, s. 161, 171). Konteynerlerin FAS teslim şeklinde gemi limana yaklaşıncaya, FOB şeklinde is gemiye yükleninceye kadar limanda beklemesi, söz konusu konteynerleri limanda araçların çarpışması, depoda yangın çıkması, yükleme esnasında vinçlerin devrilmesi, malların iskeleden çalınması gibi risklere açık hale getirmektedir ki bu riskler satıcıya ait olmaktadır (Stapleton vd., 2014, s. 234). Dolayısıyla konteynerin doğrudan gemiye yüklenemeyeceği fakat taşıyıcıya teslim edileceği durumlarda FCA tercih edilmelidir (Malfliet, 2011, s. 177; Vogt & Davis, 2020, s. 316).

FAS ve FOB teslim şekillerinde satıcı ana taşıma sözleşmesine taraf olmadığı için, malların geç teslim edilmesinden kaynaklanan demuraj masrafları alıcı tarafından üstlenilmek durumundadır. Alıcı bu masraflarının ortaya çıkmasını engellemek veya oluşacak masrafları satıcıya rücu edebilmek için satıcı ile yaptığı satış sözleşmesinde demuraj masraflarının ne zaman oluşacağı ve hangi durumlarda kim tarafından karşılanacağı konusunu açıklığa kavuşturmalıdır (Ramberg, 2011, s. 28). Yine bu terimler söz konusu olduğunda, birden fazla limanın kullanılacağı durumlarda alıcı ve satıcının farklı tercihte bulunmalarından kaynaklanan sürprizlerle karşılaşmamak için yer ve liman isimleri açık bir şekilde belirtilmelidir (Stapleton vd., 2014, s. 233). FAS terimi tercih edildiğinde özellikle büyük limanlarda teslimatın yapılacağı nokta tam olarak belirtilmelidir (Vogt & Davis, 2020, s. 309).

V.III. C Grubu

C grubunda tüm taşıma modlarında kullanılabilen CPT ve CIP terimleri ile sadece deniz yolu ve iç su taşımacılığında kullanılabilen CFR ve CIF terimleri bulunmaktadır (Özalp, 2020, s. 9). Bu grupta yer alan teslim şekillerinin temel özelliği satıcının ülkesinden alıcının ülkesine kadar olan ana taşıma sorumluluğunun satıcıya ait olmasıdır (Piltz, 2020, s. 12).

CFR veya CIF terimleri, FAS ve FOB terimleri için geçerli olan sebeplerden dolayı konteyner taşımacılığı için uygun değildir (Piltz, 2020, s. 24). Konteyner gemiye yüklenemeyecekse terminale teslim edilecekse CIF yerine CIP, CFR yerine CPT kullanılabilir. Bununla birlikte bankaların yükleme konşimentosu talep ettiği akreditifli ödemeler söz konusu olduğunda veya mallar transit olarak yeniden satılmak istendiğinde ciro edilebilir bir taşıma belgesi edinebilmek için CIF veya CFR terimleri kullanılmalıdır (Malfliet, 2011, s. 176).

CIP ve CIF teslim şekilleri satıcıya taşıma sigortası yaptırma yükümlülüğü getirmektedir. Incoterms® 2020, CIP teslim şeklinde satıcının yaptırmakla yükümlü olduğu sigortanın kapsamını genişletmiştir ancak CIF teslim şeklinde yapılacak olan sigorta dar kapsamlıdır (Piltz, 2020, s. 19). Multi-modal taşımalara uygun olan ve daha çok yüksek değerli malların taşınmasında kullanılan CIP teslim şekli tercih edildiğinde daha yüksek sigorta primlerinin ödenmesi gerekeceği satıcılar tarafından dikkate alınmalıdır (Ademuni-Odeke, 2020, s. 57). Her iki teslim şekli için de sigorta ve taşıma masraflarının artması alıcının ülkesinde ödenecek vergilerin daha fazla olmasına yol açabilmektedir (Shangina, 2007, s. 68). Bu sebeple taraflardan hangisi daha uygun maliyetle hizmet alabileceyse, taşıma ve sigorta sözleşmelerini o tarafın yaptırması tercih edilmelidir.

Sigorta kapsamının dar tutulduğu CIF teriminde satıcının gemide teslim yükümlülüğünü yerine getirmesinden sonra oluşacak hasar ve riskler alıcıya aittir ve bu aşamadan sonra kirlenme, kırılma nedeniyle oluşan hasarlar veya deniz suyunun gemiye girmesi sigorta kapsamında olmadığı gibi, geleneksel olarak malların niteliğinden kaynaklanan kayıp, hasar veya masraf hükümleri, malların yetersiz paketlenmesi ve gecikmeden kaynaklanan maliyetler, denizyolu taşıma şirketinin iflası veya finansal zorluktan kaynaklanan hasar ve masraf sigorta kapsamında değildir (Ramberg, 2011, s. 35). Alıcıyı savunmasız bırakan bu durum, CIF teslim şeklinde sigortanın kapsamının alıcı ve satıcı arasında yapılacak sözleşmeyle genişletilmesi yoluyla ortadan kaldırılabılır.

B4 maddesine göre CFR ve CIF teslim şekillerinde alıcı yükleme limanında mallar gemiye yüklendiğinde teslimatı kabul etmelidir ve varış limanında taşıyıcıdan teslim almalıdır (Caner, 2012, s. 235; Özalp, 2020, s. 65,70; Ramberg, 2011, s. 193, 202). Varış limanında demuraj masraflarının oluşmaması için satıcı makul bir sürede malların limana ulaşacağı bilgisini alıcıya vermeli, malları teslim almasını sağlayacak belgeleri temin etmelidir. Malı limandan çekip gümrük işlemlerini yapması gereken alıcı olduğundan, varış limanında malların geç teslim alınması durumunda oluşacak demuraj masrafları esasen alıcıya ait olmalıdır. Ancak bu masraflar satıcıya yansıtılabilmektedir (Özalp, 2020, s. 94). Demuraj riskini ortadan kaldırmak için varış limanında geçerli olan boşaltma süreleri sözleşmeye dahil edilmelidir. Bu aşamada yine taşıma sözleşmesinin koşulları ile satış sözleşmesinin koşullarının uyumlu hale getirilmesi, boşaltma masraflarının kime ait olacağını ve demuraj masraflarının ne zaman oluşacağını belirlenmesi önem kazanmaktadır (Ramberg, 2011, s. 29).

Öte yandan CPT ve CIP teslim şekillerinde birden fazla taşıma yapılacaksa malın ilk taşıyıcıya teslim edilmesi ile risk ve hasar alıcıya geçer, risk ve hasarın ilk taşımadan sonraki taşımalarda devredilmesi isteniyorsa bu durum sözleşmede belirtilmelidir (Özalp, 2020, s. 23, 28, 82).

V.IV. D Grubu

D grubunda yer alan terimler için teslim noktasının alıcının ülkesinde olması, satıcının teslim yükümlülüğünü gerçekleştirmek için daha çok risk alması sonucunu doğurur ve teslimatın ihracatçı açısından sorunsuz yerine getirilmesi, yetkin ve işinin ehli lojistik firmalarıyla çalışmayı gerektirir (Stojanović & Ivetić, 2020). D grubu terimleri kullanıldığında satıcı, satış sözleşmesine teslim sorumluluğunu yerine getirmesine engel olabilecek mücbir sebep koşullarını dahil ederek kendini koruma altına almalıdır.

C grubunda olduğu gibi ana taşıma sözleşmesinin satıcı tarafından yapıldığı D grubu teslim şekilleri tercih edildiğinde, taşıma verilecek fiyata dahil edildiği için taşıma maliyetleri fiyat üzerinde belirleyici olmaktadır. Bununla birlikte teslimin gerçekleştirileceği süreye kadar taşıma ücretlerinin değişmesinin satıcı açısından risk oluşturabileceği göz önünde bulundurulmalıdır (Malfliet, 2011, s. 170).

DAP veya DPU terimlerinde satıcının belirlenen varış yerinde teslim yükümlülüğünü gerçekleştirebilmesi için öncelikle alıcının ithalat gümrük işlemlerini tamamlaması gerekmektedir (Piltz, 2020, s. 25). Alıcının bu işlemleri geciktirmesi teslimatı ve dolayısıyla ödemeyi geciktirebilir, fakat bu durumda oluşacak masraf ve risklerden alıcı sorumlu olur. Bununla beraber alıcının malları kabul etmeme riski özellikle satıcıyı savunmasız bırakan mal mukabili gibi ödeme şekilleri söz konusu olduğunda daha kritik bir hale gelebilir.

DDP teslim şekli satıcıya yerleşik olduğu ülke dışında gümrük işlemlerini tamamlama yükümlülüğü getirir ki ithalat ülkesinin kanunlarına göre yabancı ülke kökenli kişilerin ve şirketlerin gümrük işlemlerini gerçekleştirmesinin mümkün olmadığı durumlarda satıcı bu yükümlülüğünü yerine getiremez (Malfliet, 2011, s. 167; Piltz, 2020, s. 25). Satıcının varış ülkesi kanunlarına göre ithalat izni alamayacağı durumlarda bu teslim şekli tercih edilmemelidir. Ayrıca DDP teriminde ödenecek gümrük vergisine temel teşkil eden tarife kodunun doğru belirlenmesi, ithalat gümrük işlemleri için ödenecek vergi matrahının nasıl hesaplandığının bilinmesi sürpriz maliyetlerle karşılaşmamak açısından önem taşımaktadır.

C ve D gruplarında yer alan teslim şekillerine özgü diğer riskler, alıcının teslimatı kabul etmemesi veya mali boşaltmamasından dolayı gecikme masraflarının ortaya çıkması veya alıcının yasal süre içinde ithalat gümrük formalitelerini terine getirmemesi sonucunda malların millileştirilmesidir (Özalp, 2020, s. 85).

VI. Sonuç

Uluslararası ticarete seçilen Incoterms® kuralı katlanılan masraflar ve riskler, dolayısıyla alıcıya teklif edilen fiyatlar üzerinde belirleyici olmakta ve satıcı firmanın rekabetçiliğini etkileyebilmektedir. Doğru teslim şekli seçilmediğinde oluşacak beklenmedik zorluklar ve masraflar ise ticaretten beklenen karlılığın istenen düzeyin altında kalmasına yol açabilmektedir. Öte yandan rekabetin yüksek olduğu pazarlarda önerilen teslim şekilleri firma stratejilerinin ve rekabet avantajlarının öneli bir unsuru olabilmektedir. Doğru tercihlerin yapılması ilgili kurallara ilişkin derin bilgi sahibi olmayı, ticarete taraf olan firma ve ülkelerle, taşınacak mala ilişkin koşulları doğru analizi edebilmeyi gerekli kılmaktadır. ICC, Incoterms® 2020 ile uluslararası ticaretin taraflarına bu kuralların daha iyi anlaşılması ve doğru kuralın seçilmesi konusunda önceki versiyonlara göre daha etkili bir rehber sunarak daha doğru kararların verilmesi doğrultusunda destek olmaktadır. Ancak, karar vericilerin söz konusu kurallara ilişkin yeterli bilgi sahibi olmasının yanı sıra, sahip oldukları bilgiyi etkili bir şekilde kullanmaları da büyük önem taşımaktadır.

Bu çalışma Incoterms® kurallarının alıcı ve satıcıya getirdiği yükümlülük, masraf ve riskleri analiz ederek koşullara uygun teslim şeklinin seçilmesi ve seçilen teslim şekline ilişkin risklerin yönetilmesi için öneriler getirmektedir. Öneriler özetle şu şekilde ifade edilebilir. Uluslararası ticarete malın niteliği, taşıma modu, alıcının ve satıcının ülkelerindeki yasal mevzuat, alıcının ve satıcının kaynak, beceri ve yetenekleri doğrultusunda her iki taraf için de maliyet ve verimlilik açısından en avantajlı teslim şekli tercih edilmelidir. Bununla birlikte seçilen teslim şeklinin oluşturacağı olası verimsizliklerin taraflar arasında yapılan satış sözleşmesinde belirtilmek kaydıyla, seçilen terimin varsayılan kurallarında değişiklik yapmak ve masrafların paylaşımını yeniden düzenlemek yoluyla ortadan kaldırılabilen unutulmamalıdır. Ayrıca Incoterms® kurallarının belirsiz bıraktığı her nokta satış sözleşmesine dahil edilerek belirsizlik ortadan kaldırılmalıdır ve kuralların kapsamadığı diğer tüm konulara da satış sözleşmesinde açıklık getirilmelidir.

Incoterms® kuralının seçimi uluslararası ticaret sözleşmelerinin önemli bir unsurunu oluşturmaktadır. Uluslararası ticaret firmaları söz konusu kuralları etkili ve verimli bir şekilde kullanarak karlılıklarını ve rekabet güçlerini artırabilir, ülke ekonomisine daha fazla katkı sağlayabilirler. Bu bağlamda, Türkiye’de faaliyet gösteren uluslararası ticaret firmalarının teslim şekli tercihlerini etkileyen unsurların neler olduğunu, tercih edilen teslim şekillerinin firmaların rekabet gücünü ve performansını nasıl etkilediğini, firmalara taşıma, sigorta gibi hizmetler sağlayan paydaşların Incoterms® uygulamaları üzerindeki etkilerini tespit etmeye yönelik araştırmalar yapılarak konuyla ilgili bilgi birikimi artırılabilir ve firmalara fayda sağlanabilir.

Araştırmacıların Katkı Oranı Beyanı: Yazar, makalenin tümünü tek başına hazırladığını beyan etmiştir.

Destek ve Teşekkür Beyanı: Yazar, herhangi bir kişi ya da kurumdan destek almadığını beyan etmiştir.

Çatışma Beyanı: Yazar, kendisi ve üçüncü taraflar açısından herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan etmiştir.

Etik Kurul Raporu Gerekliliği Beyanı: Yazar, makalede etik kurul raporuna ihtiyaç duyulmadığını beyan etmiştir.

Kaynakça

- Ademuni-Odeke, X. (2020). The insurance clause in INCOTERMS 2020: The latest stage in its evolution and a progressive development 1980-2020 (Part II). *The European Insurance Law Review*, 2020(2), 45-57.
- Ağaoğlu, C. (2020). Incoterms® 2020. *Public and Private International Law Bulletin*, 40(2), 1113-1149.
- Alavi, H. (2018). Delivery terms in transport process of export trade and their effect on the risk of discrepancy in documentary letters of credit: evidence from Estonia. *International Journal of Commerce and Finance*, 4(1), 52-65.
- Arslandere, M. (2021). İhracatta Incoterms Kullanımı, Firma Karakteristikleri ve Performans: Türkiye Örneği. *İşletme Bilimi Dergisi*, 9(1), 87-110.
- Başlangıç, S. Ö. (2015). *Uluslararası lojistik uygulamalarında teslim şekilleri ve teslim şekli seçimini etkileyen unsurların belirlenmesi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Adnan Menderes Üniversitesi.
- Bergami, R. (2013). Managing Incoterms 2010 risks: tension with trade and banking practices. *International Journal of Economics and Business Research*, 6(3), 324-338.
- Bergami R. (2012). Incoterms 2010-A risk management approach. İçinde G. T. Papanikos (Eds.), *Economic Essays* (pp 309-322). Athens Institute for Education and Research.
- Caner, O. (2012). Incoterms 2010 (ICC rules for the use of domestic and international trade terms). *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(22), 223- 262.
- Coetzee, J. (2013). The interplay between Incoterms® and the CISG. *Journal of Law and Commerce*, 32(1), 1-21.
- Çetin, Ö. C. (2019). *Uluslararası ticarete kullanılan teslim şekillerinin tarihsel değişimi ve Türkiye Uygulaması* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Okan Üniversitesi.
- Hien, N., Laporte, G. & Roy, J. (2009). Business environment factors, Incoterms selection and export performance. *Operation and Supply Chain Management*, 2(2), 63-78.
- International Chamber Of Commerce (ICC). (2019a). Incoterms® 2020: What are Incoterms® rules?. <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>.
- International Chamber Of Commerce (ICC). (2019b). Incoterms® rules history. <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>.
- International Chamber Of Commerce (ICC). (2019c). <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/what-are-the-key-changes-in-incoterms-2020/>.
- International Chamber Of Commerce (ICC). (2019d). Incoterms 2020 app. <https://2go.iccwbo.org/incoterms-2020-app>.
- International Chamber Of Commerce (ICC). (2019e). Introduction to Incoterms 2020. Incoterms® 2020. https://file-eu.clickdimensions.com/iccwboorg_avxnt/files/723e_inco2020_eng_intro.pdf?m=6/3/2020%202:01:57%20PM&cldee=Z3VsY2lubGlAeWFob28uY29t&recipientid=contact-9b8a7fa2fa48eb11a812000d3ad8c761-b280dc8a545f4b2a8ce6606a26e11b6f&esid=829f7849-3fd4-40ee-b725-02807c0d30a1.
- Malfliet, J. (2011). *Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term*. Management Challenges in the 21st Century: Transport and Logistics: Opportunity for Slovakia in the Era of

- Knowledge Economy, Proceedings (pp. 163-179). City University of Seattle Bratislava, Bratislava, Slovakia.
- Özalp, A. (2020). Incoterms 2020'ye Göre Ticaretin mal teslim yöntemleri: *Incoterms 2020'ye göre mal teslim yöntemleri*. E-Kitap. Abdurrahman Özalp.
- Piltz, B. (2020). Incoterms® 2020. *Revija Kopaoničke Škole Prirodnog Prava*. 2020(1), 9-28.
- Ramberg, J. (2011). *ICC guide to Incoterms® 2010*, ICC Publication No 720 E 2011. ICC Publications.
- Ronai, B. (2019, October 22) Presentation on the Incoterms® 2020- ICC UAE [PowerPoint file] <http://iccuae.com/images/events/incoterms-2020-launch/dubai-release-handout.pdf>, (20.11.2020).
- Shangina, O. A. (2007). *Main factors in choice of delivery terms: a multiple case study of Japanese and Russian importers in seafood trade with Norway* (Unpublished Master Thesis). University of Tromsø.
- Stapleton, D. M., Pande, V. & O'brien, D. (2014) EXW, FOB or FCA? Choosing the right Incoterm and why it matters to maritime shippers, *Journal of Transportation Law, Logistics & Policy*, 81(3), 227-248.
- Stojanović, Đ.M. & Ivetić, J. (2020). Macrologistic performance and logistics commitments in sales contracts in international supply chains. *The International Journal of Logistics Management*, 31(1), 59-76. <https://doi.org/10.1108/IJLM-12-2018-0323>
- Suraraksa, J., Amchang, C. & Sawatwong N. (2020). Decision-making on Incoterms 2020 of automotive parts manufacturers in Thailand. *Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 7(10), 461-470.
- Susmus T., Akcaoglu E ve Babacan, Ö. (2019). *Methods of financing foreign trade: A sectoral comparison on Turkish firms*. İçinde E. Akcaoglu & R. Wehner (Eds.), Würzburg International Business Forum International Business Conference Proceedings: Small Firm Internationalisation and International Entrepreneurship (pp. 47-49). FHWS
- Vogt, J. & Davis, J. (2020). The state of Incoterm® research. *Transportation Journal*, 59(3), 304-324.
- Yakuub S., Szu, L.Y., Arbak S & Halim N. A. (2020). Incoterms selection factors and its effect on export performance. *Journal of Advance Research in Business, Marketing, and Supply Chain Management*, 2(1), 9-18.
- Yılmaz M., Özken, A. & Şahin N. (2011). Incoterms® 2000 ve 2010'un mukayeseli analizi ve Türkiye uygulamalarındaki eksiklikler. *Journal of Yasar University*, 23(6), 3814-3825.