

# DENİZ HUKUKU DERGİSİ

DENİZ HUKUKU DERNEĞİNİN YAYIN ORGANIDIR  
BİLİMSEL AMAÇLI OLUP HER ÜÇ AYDA BİR YAYINLANIR

YIL 3 SAYI 34



**DENİZ HUKUKU DERNEĞİ**

Teftişdağı caddesi, Fenerbahçe, Akdeniz (Güzelol) Apt. Kat 2, İstanbul  
Tel: (0212) 240 01 02 - 244 20 95 Fax: (0212) 293 35 14

# DENİZ HUKUKU DERGİSİ

DENİZ HUKUKU DERNEĞİNİN YAYIN ORGANIDIR  
BİLİMSEL AMAÇLI OLUP HER ÜÇ AYDA BİR YAYINLANIR

YIL: 3 SAYI: 3-4

EYLÜL - ARALIK – 1998

(Prof. Dr. Ergon Çetingil'e ithaf edilmiştir.)

Deniz Hukuku Derneği  
adına sahibi  
Prof. Dr. Rayegân KENDER

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü  
Doç. Dr. Sezer ILGIN

#### Yayın Kurulu

Prof. Dr. Ergon ÇETİNGİL (Başkan)  
Prof. Dr. Rageyan KENDER  
Prof. Dr. Mesut ÖNEN  
Dr. Özkan GÜRKAN.  
Prof. Dr. Reşat ÖZKAN  
Doç. Dr. Samim ÜNAN  
Yrd. Doç. Dr. Emine YAZICIOĞLU

Dergiye gönderilen yazıların  
yayınlanması zorunlu değildir.  
Dergide yayınlanan yazılar,  
yazarların kişisel görüşleri olup,  
bu yazılardan dolayı dergi ve  
dernek herhangi bir sorumluluk  
üstlenemez.  
Kaynak belirtilmek koşulu ile  
alıntı yapılabilir.

#### İÇİNDEKİLER

Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin 1999 Tarihli Cenevre Konvansiyonuna Bir Bakış ("International Convention on Arrest of Ships 1999") Doç. Dr. M.Fehmi ÜLGENER .....	7
Gemilere İlişkin Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Ülkemizdeki Gelişimi ve Ortaya Çıkan Özellikli Durumlar Doç. Dr. Atilla ALTOP .....	17
Zaman Çarteri Sözleşmesinde Taşıyanın Taşıtana Karşı Olan Yükümlülükleri Doç. Dr. M.Fehmi ÜLGENER .....	47
Türk Deniz Hukukuna İlişkin Bazı Değerlendirme ve Öneriler Doç. Dr. Sezer ILGIN .....	59
Deniz Ticaretinde Satım Sözleşmelerinde Uluslararası Ticari Kayıtların (Incoterms) Önemi Dr. Tanju Oklay YAŞAR.....	69
ISM Kuralları Av. E.Esra KIRIMLI .....	81
1993 Deniz İmtiyazları ve İpotekleri ile İlgili Milletlerarası Sözleşme Av. S.Didem ALGANTÜRK.....	127
Deniz Hukukuna İlişkin Uluslararası Sözleşmeler Doç. Dr. Sezer ILGIN .....	147
IMO Hukuk Komitesinin 78. Dönem Toplantısı (LEG-78) Hakkında Kapl. M.Ayhan ÇEKİÇ.....	159
KARARLAR Yargıtay 11.H.D. 22.5.1996 gün ve E. 96/5882, K. 96/8902 Sayılı Kararı ve Değerlendirilmesi Av. Andaç BİLGİN .....	169
Yargıtay 11.H.D. 16.10.1997 gün ve E. 98/1324, K. 98/3285 Sayılı Kararı ve Değerlendirilmesi Av. Andaç BİLGİN .....	171
Dernekten Haberler Av. Kerim ATAMER .....	173

İşbu sayının yayın giderleri Tam & Ertan Hukuk Bürosu Av. Erol Ertan tarafından karşılanmış olup, bu değerli katkılarından dolayı kendilerine teşekkür ederiz.

# DENİZAŞIRI SATIM SÖZLEŞMELERİNDE ULUSLARARASI TİCARİ KAYITLARIN (INCOTERMS) ÖNEMİ

*Dr. Tanju Oktay YAŞAR\**

## I. Giriş

Ülkemizde yapılan dış ticaret işlemleri arasında taşınır malların denizaşırı ithalat ve ihracaatı, dolayısıyla da denizaşırı satım sözleşmeleri önemli bir yer tutmaktadır. Alıcı ile satıcı "Sözleşme Özgürlüğü İlkesi" (freedom of contract, Vertragsfreiheit) uyarınca emredici hukuk kurallarına aykırı olmamak koşuluyla, yapacakları sözleşmeye diledikleri hükümleri koyabilirler (karş. BK.m.1/I, 19/I; m.19/II, 20/I). Hal böyle olmakla birlikte uluslararası uygulamada kısa formüllerle ifade edilen ticari kayıtların (commercial terms, Basisklauseln) kullanılması adeta ticaret yaşamının bir zorunluluğu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çalışmada alıcı ve satıcıyı bu tür kayıtlar kullanmaya sevk eden nedenler ile ticari kayıtların en eskileri olan FOB ve CIF'in tarihsel gelişimi ve hukuki niteliği kısaca incelenecek, böylece bu kayıtlardan birinin diğerine tercihi konusunda rol oynayabilecek özellikler üzerinde durulacaktır<sup>(1)</sup>.

## II. Neden Ticari Kayıtlar?

Denizaşırı satımlar her zaman bir "sınır-ötesi" satım sözleşmesi niteliğine sahiptir. Burada taşınır mallar, satıcının kanunî ikametgahının bulunduğu ülkeden, alıcının kanunî ikametgahının bulunduğu bir başka ülkeye deniz yoluyla yapılacak bir taşımayı kapsayacak biçimde gönderilmektedir. Satıcının sözleşmeden doğan teslim borcunun hukuki niteliği, yapılacak ifa hareketleri bakımından farklılıklar gösterebilir. Örneğin gönderme suretiyle satımda (shipment contract, Versendungskauf; karş. BK.m.183/II) satıcının teslim yükümlülüğü, kural olarak, malların alıcıya

<sup>(1)</sup> H.Ü. İİBF. İşletme Bölümü Ticaret Hukuku Anabilim Dalında Yardımcı Doçent.

<sup>(2)</sup> Uluslararası satım sözleşmelerinde ve özellikle FOB ile CIF satımlarda edim hasarının intikali konusunda bkz. Yaşar, T.O., Übergang der Leistungsgefahr bei den internationalen Kaufverträgen unter Berücksichtigung vor Incoterms und WKR, Diss., Akçağ Yayınları, Ankara 1998.

gonderilmek üzere taşıyıcıya teslimi ile daha yükleme (gönderme) limanında ifa edilirken (karş. TK.m.1138 vd.; Incoterms 1990<sup>(2)</sup>, FOB/A.4, CIF/A.4); malların varma yerine götürülmesi suretiyle yapılan satımda (arrival contract, Fernkauf) malların varma yerinde (varma limanı, varma limanındaki gemi, alıcının kanuni ikametgahı vb.) alıcıya ya da onun yetkilendirdiği kişiye teslim edilmesi gerekir (karş. TK.m.1133 vd.; boşaltma yerinde teslim şartıyla satış; Incoterms DES/A.4, DEQ/A.4). Fakat satıcının malı teslim borcunun hukuki niteliği ister gönderme (Schickschuld) isterse götürme borcu (Bringschuld) olsun, malın teslimi borcunun nihai (geniş anlamda) ifası çerçevesinde mallar her hal ve kârda bir sınır ötesi deniz taşımaya konu olmaktadır. Gönderme yeri ile varma yeri arasında belli bir uzaklık olması sonucu, sözleşmeye konu olan malların satıcının fiili egemenliğinden çıkması ile alıcının fiili egemenliği altına girmesi birbirinden farklı zaman ve mekanlarda gerçekleşmektedir. Malların bir yerden sınır-ötesi bir başka yere gönderilmesi, bir yandan taraflar bakımından ek (yan) yükümlülükler doğurmakta; öte yandan satılan mallar, taşıma faaliyeti sırasında çeşitli rizikolara maruz kalabilmektedir (örneğin geç ya da yanlış yerde teslimden doğan zararlar; malların kaybolması, kısmen ya da tamamen bozulması, miktar ya da niteliklerinde meydana gelebilecek eksilme ve kötüleşmeler; yükleme, boşaltma, taşıma ve sigorta masraflarına taraflardan hangisinin katlanacağı sorunu vb.).

Fakat taraflar, satım sözleşmesini yaparken belli başlı yükümlülüklerle ilgili her durumu önceden hükme bağlamamış olabilirler. Alıcı ve satıcının sahip oldukları klasik (tipik) hak ve yükümlülükleri sözleşmede tek tek sıralamak, bir yandan çok uzun ve karmaşık metinlerin ortaya çıkmasına, öte yandan bazı olasılıkların gözden uzak tutulmasına neden olabilmektedir. Öte yandan, uluslararası satımlarda alıcı ile satıcı kural olarak farklı hukuk sistemlerine dahildirler. Sözleşmeye uygulanacak kuralların alıcı ile satıcının ülkelerinde farklı anlamlara gelmesi ya da farklı şekilde düzenlenmiş olması, gerek taraflar arasındaki uyuşmazlıkların artmasına gerekse bu uyuşmazlıkların çözülmesinin güçleşmesine neden olmaktadır. Bu durumda taraflar, anlamı her iki tarafça da bilinen, önceden belirlenmiş olan bir dizi kurallar bütünü temsil eden bazı kısaltmaları (kayıtları) sözleşmelerine koymak yoluyla yukarıda sözü edilen sakıncaları en aza indirebileceklerdir.

### III. FOB ve CIF Kayıtlarının Ortaya Çıkışı

Uluslararası ticarete ilk olarak denizaşarı satımlarda kullanılan FOB ve onun hemen arkasından CIF kaydı ortaya çıkmıştır. FOB ve CIF ile ilgili ilk mahkeme kararlarına İngiliz içtihatlarında (case law) sırasıyla 1812 ve 1816 yıllarında rastlanılmaktadır<sup>(3)</sup>. Bir hukuk kuralı ya da kavramının, onunla ilgili ilk mahkeme kararından daha önceki bir zamanda ortaya çıkıp belli bir süredir uygulanıyor olması gerçeği de göz önünde bulundurulursa, sözü edilen kayıtların 200 yılı aşkın bir süredir kullanıldığı sonucuna varılabilir. Burada belirtelim ki bu kayıtlar İngiliz hukukunda yasal bir düzenleme olarak değil, deniz ticaretinde tacirlerin kendi aralarında geliştirdiği sözleşmesel düzenlemeler olarak ortaya çıkmış ve gelişmelerini daha çok ticari örf ve adete borçlu olmuşlardır. FOB ve CIF kayıtlarının ticari gelişmelerinin nedenini, deniz yoluyla taşımının nisbeten uzun bir süre almasında aramak gerekir. Satıcının menfaati, satılan mallar varma limanında alıcıya henüz fiilen teslim edilmeden önce satım parasını (semeni) almaktır. Öte yandan alıcının da mallar üzerindeki fiili egemenliği bir an önce ele geçirip, örneğin onları (başkasına) tekrar satmak konusunda bir menfaati vardır<sup>(4)</sup>. İşte FOB ve CIF kayıtları, alıcı ve satıcıya yüzen mallar (transit halindeki mallar, res in transitu) üzerinde tasarruf etme ve bu mallar üzerindeki zilyedlik ve mülkiyet hakkının örneğin konişmento aracılığıyla devredilmesi olanağını vermektedir<sup>(5)</sup>.

Doktrinde bazı yazarlar, FOB ve CIF'in sadece deniz ticaretine özgü kayıtlar olmadıklarını; bunlara iç ticarete de (örneğin üretici ya da toptancı ile ihracatçı arasındaki satım sözleşmelerinde) sıkça rastlanıldığını, hatta Amerika Birleşik Devletleri<sup>(6)</sup> ve Kanada'da deniz taşımacılığının yanısıra kara taşımacılığında da kullandıklarını ileri sürmüşlerdir<sup>(7)</sup>. Oysa bu kayıtlara anlamını veren özellikler<sup>(8)</sup> ile alıcı ve satıcının çoğu

<sup>(3)</sup> FOB kaydıyla ilgili olarak karş. *Wackerbarth v. Masson* (1812) 3 Camp 270 (bkz. The English Reports, Vol. CLXX, Edinburgh/London 1927, s.1378 vd.); *Craven & Another v. Ryder* (1816) 6 Taunt, 433 (bkz. The English Reports, Vol. CXXVIII, Edinburgh/London 1912, s.1103 vd.) CIF kaydıyla ilgili olarak karş. *Tregelles v. Sewell* (1862) 7 H.&N. 574 (bkz. The English Reports, Vol. CLVIII, Edinburgh/London 1916, s. 600 vd.); *Ireland v. Livingstone* (1871) L.R. 5 H.L. 395 (bkz. The All England Law Reports, Reprint (1861-1873), s.585 vd.) FOB ve CIF kayıtlarının tarihi gelişimi ile ilgili daha ayrıntılı bilgi için bkz. *Sassoon, D.M., The Origin of F.O.B. and C.I.F. Terms and the Factors Influencing their Choice*, Journal of Business Law, London 1973, s.32 vd. FOB ve CIF kayıtlarının konu edildiği ilk mahkeme kararları hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. *Yaşar*, s. 57 vd.

<sup>(4)</sup> Karş. *Halsbury's Laws of England*, 4<sup>th</sup> Ed., Vol. 41, London 1983, parag. 908.

<sup>(5)</sup> Karş. TK.m.1164, MK.m.893.

<sup>(6)</sup> Karş. Uniform Commercial Code § 2-319 vd.

<sup>(7)</sup> *Sassoon, D.M. / Merren, H.O., British Shipping Laws: C.I.F. and F.O.B. Contracts*, 3<sup>rd</sup> Ed., London 1984, paraf. 431 dn.1.

<sup>(8)</sup> FOB ve CIF kayıtlarının hukuki nitelikleri hakkında bkz. *Yaşar*, S. 61 vd.

<sup>(2)</sup> Uluslararası Ticaret Odası yayın no: 460.

yükümlülükleri, aşağıda belirtileceği üzere, deniz taşımacılığının gerekleri sonucunda biçimlenmiştir. Nitekim Uluslararası Ticaret Odası (UTO), halen yürürlükte bulunan Incoterms 1990'da, FOB ve CIF kayıtlarının kara taşımacılığına uygun olmadığını, ancak deniz ve iç-su taşımacılığında kullanılabileceğini özel olarak vurgulamıştır<sup>(9)</sup>.

### A. FOB Kaydı:

FOB (Free On Board)<sup>(10)</sup> kaydının kronolojik olarak neden CIF kaydından önce ortaya çıktığı ve bu kayıtların düzenlediği hak ve yükümlülükler arasındaki başlıca farklar, uluslararası deniz ticaretinin 18. yüzyıl sonu ile 19. yüzyıl başında içinde bulunduğu koşullar ile açıklanabilir.

Tarifeli seferlerle emtia taşımacılığı yapan denizcilik işletmelerinin kurulmasından önce, deniz aşırı ticaretin yapısı ve kullanılan yöntemler bugünkünden çok farklıydı. FOB kaydının ortaya çıktığı zamanlarda modern telgraf, radyo ve posta hizmetleri henüz yoktu. Satılan malların deniz aşırı taşınması sırasında geçen süre çok uzundu. Konişmento gibi emtia senetlerinin "yüzen mallar"ı (res in transitu, goods in transit, schwimmende Ware) temsil etmesi daha yeni yeni kabul görmeye başlıyordu. O dönemde yabancı ülkelerden toptan mal alan alıcılar, çeşitli yabancı limanlardan temin edilebilecek malları satın alabilmek için bizzat bir gemi kiralamak zorunda kalıyorlardı. Alıcı, uygun mallar bulunduğu takdirde malları "kendisinin içinde bulunduğu gemide" teslim ediyordu. Böylece malları bizzat muayene edebiliyor ve eğer kendisine geminin güvertesinde teslim edilen mallar, daha önceden görmüş olduğu numuneye uygunluk arz ediyor ise, satım sözleşmesinde kararlaştırılmış olan mal bedelini (semeni) ödüyordu<sup>(11)</sup>.

Dikkat edilecek olursa burada mallar aslında bir yerden başka bir yere gönderilmek suretiyle satılmıyor; satıcı tarafından malların gemi güvertesinde teslimi, bu malların alıcı tarafından fiilen teslimi sonucunu doğuruyordu. Teslim fiili gerçekleştikten sonra ise alıcı artık kendi mülkiyet ve fiili egemenliğinde olan mallarla birlikte yoluna devam ediyordu. Doğaldır ki böyle bir satım türünde mallar gemi küpeştesini geçtiği yani böylece alıcının fiili kontrolüne girdiği andan itibaren bu mallara ilişkin her türlü hasar, ziya ve masraflara da alıcı katlanıyordu<sup>(12)</sup>. Sahip olduğu

malların bundan sonra başka bir yere taşınması, yani navlun sözleşmesinin yapılması ve malın deniz yolculuğunun tehlikelerine karşı sigortalanıp sigortalanmaması alıcının sorunuydu (karş. Incoterms FOB/A.3-a, B.3; A.3-b). Malların deniz yoluyla taşınması hususundaki navlun sözleşmesi alıcı tarafından yapıldığı için, "yükleten" de alıcıydı ve malların zilyedliğini temsil eden konişmento da, kural olarak, onun emrine düzenleniyordu<sup>(13)</sup>. Bu nedenle satıcı, malı teslim yükümlülüğünü yerine getirdiğini konişmentodan başka bir teslim belgesi<sup>(14)</sup> ile kanıtlamak durumunda kalıyordu.

Her ne kadar günümüz deniz aşırı ticaretinde alıcılar bizzat gemiye binip liman liman dolaşarak uygun mallar aramamakta; satın aldıkları malları gönderme limanından bunları teslim edecekleri varna limanına taşıtmakta iseler de, FOB kaydının bu ilk düzenleme tarzı bugün hâlâ büyük ölçüde varlığını korumaktadır.

### B. CIF Kaydı:

Teknolojik gelişmelere paralel olarak uluslararası ticaretin içinde bulunduğu koşullar da zamanla değişmeye başladı. Tarifeli seferler yapan denizcilik işletmeleri kuruldu. Uluslararası satımlarda kullanılan belgeler artık posta yoluyla gönderilebiliyor ve bilgilere daha kolay ulaşılabiliyordu. 1855 yılında İngiltere'de "The Bills of Lading Act" (Konişmento Hakkında Kanun) yürürlüğe girdi. Finans araçları yaygınlaşmaya, bankalar döviz piyasalarına alıcı olarak girmeye başladı. Bu gelişmelerin sonucunda dış ticaret hacmi genişleyip günümüzdekine benzer bir uluslararası ticaret modeli oluştu<sup>(15)</sup>. Dış ticaret artışıyla birlikte CIF (Cost, Insurance and Freight)<sup>(16)</sup> kaydı da ortaya çıkıp gelişmeye başladı. Mal üzerindeki zilyedliği temsil eden konişmentonun artık posta ile de gönderilebilmesi ve tarifeli seferlerin devreye girmesi sayesinde alıcının ya da vekilinin, satın alınan malların yükleneceği limanda (gönderme/yükleme

<sup>(9)</sup> Karş. Incoterms 1990, FOB ve CIF kayıtlarına ilişkin ön açıklamalar.

<sup>(10)</sup> FOB kısaltması uygulamada her ne kadar "güvertede teslim" ya da "küpeste teslim" biçiminde dilimize çevrilmekteyse de, bu kısaltmada vurgulanan "teslim" fiili değil; satıcının malı teslim yükümlülüğünden, masraflardan ve malın hasar/ziyaından malların gemi küpeştesini aştığı anda "kurtulması"dır.

<sup>(11)</sup> Karş. Sassoon, s.33; Sassoon / Merren, parag. 431.

<sup>(12)</sup> Karş. TK.m.1138, Incoterms FOB/A.5, A.6.

<sup>(13)</sup> Her ne kadar alıcının emrine bir konişmentonun düzenlenmesi ile satıcının rızası gerekmekte ise de (bkz. Sassoon/Merren, parag. 575), Incoterms FOB/A.10-I düzenlemesi gereğince, satıcı, alıcının talebi üzerine, hasar ve masrafları alıcıya ait olmak koşuluyla bir konişmento düzenlemesi konusunda her türlü yardımı göstermekte yükümlüdür.

<sup>(14)</sup> Örneğin TK.m.1097/II'e göre mallar gemiye yüklenince ikinci kaptan tarafından tanzim edilen "muvakkat makbuz" (mate's receipt, Bordempfangsschein). Karş. Sassoon/Merren, parag. 466.

<sup>(15)</sup> Karş. Sassoon, s.34.

<sup>(16)</sup> Bu kısaltma, sırasıyla, masraflar, sigorta ve navlun sözcüklerinin İngilizce karşılıklarının ilk harflerinden oluşmaktadır. Aslında bu kayıt ilk kullanılmaya başlandığında kısaltmayı oluşturan harfler farklı bir sırada, yani "c. f. & i" biçiminde yazılıyordu. Bu konuda bkz. Sassoon, s.34 ve yukarıda dn. 3'de belirtilen mahkeme kararları. Ayrıca "free on board, including costs, freight, and insurance" biçimindeki ifade ile ilgili olarak bkz. Ireland v. Livingston başlıklı mahkeme kararı.

limanı) bizzat hazır bulunması bir zorunluluk olmaktan çıktı. Alıcının, malların satıcı tarafından gemide teslim edileceği gönderme limanında bizzat hazır bulunmadığı ve sözleşmeyle kararlaştırılan mal bedelinin (semenin) ödenmesinin ilerideki bir tarihe bırakıldığı durumlarda, CIF kaydı satıcının menfaatlerine FOB kaydından daha iyi hizmet ettiği için tercih edilir oldu. CIF sözleşmelerde “yükleten” satıcı olduğu için, konişmento da onun emrine düzenlenmeye başladı<sup>(17)</sup>.

Klasik FOB kaydında malların taraflar arasında teslim ve tesellümü aynı limanda (yükleme limanı) gerçekleşirken; CIF kaydında malların teslimi (yükleme limanı, port of chipmont Vorohiffungohufan) ve tesellümü (varma limanı, port of desination Bestimmungshafen) farklı yerlerde yerine getiriliyordu.

CIF kaydında alıcı yükleme limanında bizzat hazır bulunmadığı ve satın aldığı malları ancak varma limanında tesellüm ettiği için, satıcı, bedeli mukabilinde, bir deniz taşıma (navlun) sözleşmesi yapmak ve malları deniz yolculuğunun tehlikelerine karşı sigortalatmak yükümlülüğü altına giriyordu.

#### IV. INCOTERMS 1990:

##### A. Genel Olarak:

Yukarıda da belirtildiği gibi, alıcı ile satıcının hak ve yükümlülüklerinin önemli bir bölümünün özet halinde belirlendiği ticari kayıtlar, tarihsel bakımdan tacirler arasındaki uygulamalara dayanan ticari örf ve adet kuralları<sup>(18)</sup> biçiminde ortaya çıkmıştır. Bu kayıtlardan yaygın olarak kullanılanlar 20. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren çeşitli yeknesaklaştırma (unification, Vereinheitlichung) hareketlerine konu olmuştur. Böylece bu kayıtların çeşitli ülkelerdeki farklı uygulamalarının doğurabileceği sakıncalar önlenmeye ve bu kuralların uluslararası düzeyde ortak bir yorumuna ulaşılmaya çalışılmıştır. Bu yeknesaklaştırma çalışmaları arasında CIF sözleşmeler hakkındaki 1932 tarihli Varşova-Oxford Kaideleri ile Uluslararası Ticaret Odasının (International Chamber of Commerce, ICC) derlediği Uluslararası Ticari Kayıtlar (**IN**ternational **CO**mmercial **TERMS**) gösterilebilir. Uluslararası Ticaret Odası (UTO), ticari kayıtlarla ilgili ilk derlemesini 1936 yılında yayınlamış, bir dizi tadilatı takiben (1953, 1967, 1976, 1980) en son 1990 yılında halen güncel olan kayıtlar yürürlüğe girmiştir (UTO yayın no: 460). Incoterms 1990 toplam 13 adet

kayıttan oluşmakta olup, bunlar da aşağıdaki biçimde 4 alt gruba ayrılmıştır:

<b>E Grubu</b>	<b>EXW</b> (işyerinden teslim)
<b>F Grubu</b>	<b>FCA</b> (taşıyıcıya teslim) <b>FAS</b> (geminin bordasında teslim) <b>FOB</b> (güvertede teslim)
<b>C Grubu</b>	<b>CFR</b> (masraflar ve navlun) <b>CIF</b> (masraflar, sigorta ve navlun) <b>CPT</b> (taşıma bedeli ödenmiş olarak teslim) <b>CIP</b> (taşıma ve sigorta bedeli ödenmiş olarak teslim)
<b>D Grubu</b>	<b>DAF</b> (sınırdan teslim) <b>DES</b> (gemiden teslim) <b>DEQ</b> (rıhtımdan teslim) <b>DDU</b> (gümrük resmi ödenmeden teslim) <b>DDP</b> (gümrük resmi ödenerek teslim)

(Tablo - I)

Yukarıda Tablo I'de yer alan “E” Grubu kayıtları satıcının yükümlülüklerinin en az düzeyde olduğu kayıtlardır. Tabloda aşağıya doğru inildikçe satıcının yükümlülüklerinde genel olarak bir artış görülür (karş. aşağıda Tablo-II). Nitekim EXW kaydında satıcı, hem teslim yükümlülüğünden hem de mallara ilişkin masraflar, hasar ve ziyadan malları alıcıya teslim etmek üzere kendi işyeri veya fabrikasında hazır bulundurmakla kurtulur (karş. EXW/A.4, A.5 ve bu kayda ilişkin ön açıklamalar.) Buna karşılık “F” Grubu kayıtlarda, satıcının teslim borcu ile mala ilişkin masraflar, hasar ve ziyaa katlanması, mallar taşıyana teslim edilinceye (FCA/A.4, A.5) ya da geminin bordası (FAS/A.4, A.5) veyahut küpeştisine (FOB/A.4, A.5) ulaşmaya kadar devam eder. Hem “E” Grubu hem de “F” Grubu kayıtlarda (FCA/A.3-a; FAS/A.3-a; FOB/A.3-a) (EXW/A.3-a) satıcının mallara ilişkin bir taşıma sözleşmesi yapma yükümlülüğü yoktur. “C” Grubu kayıtlarda da malları teslim borcu, satıcının ülkesinde, yani gönderme yerinde ifa edilir. Böylece ifa yeri CFR ve CIF’de yükleme limanındaki gemi (CFR/A.4, CIF/A.4); CPT ve CIP’de ise ilk taşıyıcıya teslim yeridir. (CPT/A.4, CIP/A.4). Satıcı burada da malların hasar ve ziyasına katlanmaktan gönderme yerinde kurtulur. (CFR, CIF, CPT ve CIP/A.5); oysa masraflara ilişkin sorumluluğu “E” ve “F” Grubu kayıtlara nazaran daha geniş olup varma yeri/limanına kadar devam eder (CFR, CIF, CPT ve CIP/A.6). Diğer bütün kayıtlarda mala ilişkin hasar ve mas-

<sup>(17)</sup> Sassoon, s. 34. CIF kaydının FOB kaydı karşısındaki avantaj ve dezavantajları ile ilgili olarak bkz. a.g.e., s. 34 vd.

<sup>(18)</sup>

rafların satıcıdan alıcıya intikali aynı mahalde (teslim mahalli) gerçekleştirilen: "C" Grubu kayıtlarda hasar ve masrafların intikalinde iki ayrı sınır kabul edilmiştir. "C" Grubu kayıtların bir başka özelliği de, bunlardan CIF ve CIP'de satıcıya, gönderilen mallarla ilgili (asgari düzey üzerinden) bir taşıma sigortası yapma yükümlülüğünün öngörülmüş olmasıdır (CIF, CIP/A.3-b).

Satıcının yükümlülüklerinin en fazla tutulduğu kayıtlar ise "D" Grubu altında toplanmıştır. Burada satıcının malı teslim yükümlülüğü götürme borcu (Bringschuld) niteliğinde olup; hem teslim borcunun ifası hem de mala ilişkin masraflar, hasar ve ziyan alıcıya intikali varma yeri/limanında gerçekleşir (karş. DAF/A.4-6 sınırdaki varma yeri; DES, DEQ/A.4-6: varma limanındaki gemi/rıhtım; DDU, DDP/A.4-6: varma yeri).

### B. Incoterms'ün Hukuki Niteliği:

Bu çalışmanın giriş bölümünde de belirtildiği üzere, taraflar bir sözleşme yaparlarken aralarındaki hak ve yükümlülükleri, yazılı hukuk normlarının emredici bir biçimde belirlediği hususların dışında, diledikleri gibi hükme bağlayabilirler. Sözleşme özgürlüğü olarak adlandırılan bu ilke, Ticaret Hukukunda geniş bir uygulama alanına sahiptir. Böylece denizaşırı satımlarda alıcı ile satıcı, hak ve yükümlülüklerini bir sözleşmede belirlerlerken ortak idarelerine uyan "prototip" ya da standart sözleşmelerden, çeşitli ticari kayıtlardan veyahut örf ve adet kurallarından yararlanabilecekleri gibi; sözleşmelerinde, Uluslararası Ticaret Odası'nın derlemiş olduğu Incoterms'de düzenlenmiş bulunan münferit kayıtlara da atıfta bulunabilirler. Böyle bir durumda, UTO'nun atıfta bulunulan ticari kayıt hakkında getirmiş olduğu düzenlemeler "taraf iradesi" düzeyine yükselerek sözleşmenin esaslı noktalarını oluştururlar ve eğer o konuda emredici bir hukuk kuralı bulunmuyorsa "öncelikle" uygulanırlar<sup>(19)</sup>.

Bu noktada, söz konusu kaydın UTO'nun yorumladığı biçimiyle kullanıldığıının ve hangi yıla ait derlemenin kastedildiğinin açıkça belirtilmesi, olası yorum uyuşmazlıklarını önlemek bakımından büyük önem taşımaktadır<sup>(20)</sup>. Eğer taraflar yürürlükte bulunan Incoterms'e göre bir FOB satım sözleşmesi yapmak istiyorlarsa, atıf örneğin şu şekilde yapılmalıdır: "FOB-İstanbul, Incoterms 1990".

Eğer Incoterms'e anılan şekilde açıkça atıfta bulunulmaz ve sözleşmeye örneğin sadece "FOB-İstanbul" gibi bir kayıt konulursa ne olacaktır? Bu takdirde UTO'nun belirlemiş olduğu düzenlemeler tarafları bağlayıcı bir biçimde doğrudan uygulama alanı bulamayacak; sözleşmeye uygulanacak iç hukukun emredici nitelikte olmayan, yani tamamlayıcı-yorumlayıcı nitelikteki hukuk kuralları (dispositives Recht) gündeme gelecektir. Ticari kayıtlar genel olarak yasal düzenlemelere konu oluşturmazken, bazı hukuk sistemlerinde (örneğin amerikan Yeknesak Ticaret Kanunu § 2-319 vd.) ve Türk hukukunda FOB ve CIF satımlar hakkında özel hükümler öngörülmüştür. Nitekim Ticaret Kanunumuzun 1133 vd. maddelerinde "Denizaşırı Satış Mukaveleleri" arasında FOB (md.1138) ve CIF (md.1139 vd.) satışlara da yer vermektedir. Bu hükümler kaynağını Incoterms 1936 ve CIF sözleşmeler hakkındaki 1932 tarihli Varşova-Oxford Kaidelerinden almakta olup<sup>(21)</sup> UTO'nun bu kayıtlarda sonraki yıllarda yaptığı değişiklikleri içermemektedir. Tarafların, sözleşmelerinde sadece bu kayıtların ismine yer verip UTO'ya atıfta bulunmaması halinde, Ticaret Kanununun anılan hükümleri tamamlayıcı-yorumlayıcı hukuk kuralları olarak uygulama alanı bulacaktır. FOB ve CIF satışlar hakkındaki yasal düzenlemede boşluk bulunan konularda ve taraf iradelerinin yorumlanmasında, taraflar sözleşmelerinde açıkça atıfta bulunmasalar bile, Incoterms hükümlerinden bu kere ticari örf ve adet ya da en azından ticari teamül olarak yararlanılacaktır (bkz. TK.m.1/II, 2/I)<sup>(22)</sup>.

<sup>(19)</sup> Incoterms'ün hukuki niteliği ve bağlayıcılığı konusunda *Bucher, s.137; Bucher, E./Wiegand, W., Übungen im Obligationenrecht, 2. A., Zürich 1991, s.176; Hager, G., Gefahrtragung nach UNKaufrecht im Vergleich zu EKG und BGB, in: Einheitsliches Kaufrecht am 16./17.2.1987, Baden-Baden 1987, s.389 vd.; Basedow, J., Die Incoterms und der Container oder wie man kodifizierte Usancen reformiert, in: RabesZ (Zeitschrift für Ausländisches und Internationales Privatrecht, Tübingen) 43 (1979), s.125 vd.; Basedow, J./Seiffert, B., Incoterms 1990, Wegweiser für die Praxis, Bonn 1990, s.4 vd.; Kalpsüz, T., Ticari Satışta İfa Mahalli, Ankara 1960, s.6. Belirtelim ki Incoterms, satım hukukuyla ilgili her konuda bir düzenleme getirmemiştir. Örneğin sözleşmenin şekli (BK.m.11 vd.), mülkiyet (MK.m.618 vd.), konişmento (TK.m.1097 vd., MK.m.893), borçlunun temerrüdü (BK.m.96 vd., 187 vd.) vb. bir çok konuda Incoterms'de bir düzenleme yer almadığı için TK, MK, ve BK'daki ilgili düzenlemeler ticari hüküm olarak gözönüne alınacaktır (karş. TK.m.1/I,25). Fakat Incoterms'ün hukuki niteliğini de sadece hasar ve masraf kayıtları olarak sınırlamamak gerekir; bunlar daha ziyade teslim kayıtları (Lieferklauseln) niteliğine sahip olup teslim nodaliteleri ile ilgili ayrıntılı düzenlemeler içermektedirler Nitekim bu husus UTO tarafından 1980 tarihli Incoterms rehberinde (bkz. Guide to Incoterms, 1980 Ed., s.5. UTO yayın no: 354) şöyle belirtilmiştir: "Bir çok hukuk sisteminde*

ticari kayıtlar, en azından geleneksel olarak, taraflar arasında masrafların intikalini belirlemek için kullanılmıştır. Oysa, bugünkü uluslararası teamüde ticari kayıtların asıl amacı, satıcının hangi noktada yükümlülüklerini ifa ettiğini ve böylece malların hukuki anlamda alıcıya teslim edilmiş sayılacağını belirlemektir."

<sup>(20)</sup> Karş. Incoterms 1990, Giriş, Nr. 22. Incoterms 1980'de (UTO yayın no: 350) klasik FOB kaydının demiryolu, kara ve hava taşımacılığına uyarlanmış biçimleri olan FOR (Free on Rail) ve FOT (Free on Truck) ile FOB Airport kayıtlarına Incoterms 1990'da yer verilmemiştir. Böylece FOB kaydı münhasıran deniz ve iç-su taşımacılığında kullanılmak üzere düzenlenmiş, gemi küpestesinin hasar ve masrafların intikali, teslim yükümlülüğünün ne zaman ve nedere sona erdiği vb. bir amaca hizmet etmediği demiryolu, kara ve hava taşımacılığı ile karma taşıma (multimodal transport) tekniklerinin kullanıldığı sözleşmelerde "FCA" (Free Carrier, taşıyıcıya teslim) kaydının daha uygun düşeceği belirtilmiştir. (karş. Incoterms 1990, Giriş, Nr. 4, 11, 16 ile FOB kaydı hakkındaki ön açıklamalar.)

<sup>(21)</sup> Bkz. Doğanaz, i., Ticari Alım-Satım Akdi ve Nevileri, Ankara 1993, s. 518 vd., s. 523 dn 6/5

<sup>(22)</sup> Karş. Kalpsüz, s. 5.

### C. Incoterms 1990 ile Getirilen Yenilikler ve Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar:

Uluslararası Ticaret Odasını 1990 yılında Incoterms'de değişiklikler yapmaya sevk eden etkenlerin temelinde, bir taraftan İnternet gibi verilerin bilgisayar ortamında karşılıklı değişimini sağlayan tekniklerin (electronic data interchange, EDI), diğer taraftan taşımacılık alanında meydana gelen değişmelerin göz önünde bulundurulması gerçeği yatmaktadır. Gerçekten de yürürlükteki Incoterms, tarafların, ticari fatura, malların gümrükten çıkarılabilmesi için gerekli olan belgeler, malın teslimini isbata yarayan belgeler ve nihayet taşıma senetleri gibi belgeleri tedarik etme yükümlülüklerini yerine getirirken elektronik veri değişiminde bulunabilecekleri, yani bu tür belgelerin içerdiği bilgileri bilgisayar ortamında birbirlerine gönderebileceklerini kabul etmektedir (karş. Incoterms 1990, Giriş, Nr. 3, 4, 18; FOB, CIF/A.8). Ne var ki bazı belgeler bakımından UTO'nun bu düzenlemesi sadece bir temenniden öteye gidememekte; ulusal hukuk sistemlerinin emredici kuralları klasik "yazılı" belgelerin kullanımını eskiden olduğu gibi hâlâ zorunlu kılmaktadır. Nitekim fatura ile ilgili TK.m.66/II, 1150, 1208/II gibi hükümlerde "vesika"dan; konişmento hakkındaki m.1097/III'de "metin"den, 1100. maddenin son fıkrasında konişmentoya "yazılabilecek" bilgilerden; CIF satışta "vesikalari" ibraz borcunu düzenleyen, sigorta ilmuhaberi, malların vasıf ve tartısını müsbit şahadetname ve diğer vesikalardan söz edilmektedir.

Incoterms'de 1990 yılında yapılan değişikliklerin bir diğer nedeni ise, taşımacılık alanında ortaya çıkan yeni tekniklerin göz önünde bulundurma gereksinimidir. Bu taşıma teknikleri arasında konteyner taşımacılığını; taşıma faaliyetinin hava, kara/demiryolu ve deniz yoluyla taşımacılıktan en az iki tanesini peş peşe içerdiği birleşik/çok modaliteli taşımayı (combined/ multimodal transport); malların kamyon/tır gibi karayolu taşıma araçları ya da demiryolu vagonları içinde kısa mesafeli deniz güzarhahı üzerinden gemiyle taşındığı ro-ro (roll on-roll off) taşımacılığını sayabiliriz. İşte tüm bu taşıma tekniklerine uyum sağlamak üzere Incoterms 1990'de "FCA" (Free Carrier, taşıyıcıya teslim) kaydı kabul edilmiş ve Incoterms'ün 1980'deki derlemesinde yer alan FOR/FOT ve Fob Airport (hava alanı) kayıtları yürürlükten kaldırılmıştır (karş. Incoterms 1990, Giriş, Nr. 4).

### Karşılaştırmalı Olarak Incoterms 1990<sup>(23)</sup>

	İhraç i lerleri		İthal i lerleri	Taşıma sözle mesi	Teslim Yeri	Hasarın intikali		Taşıma sigortası
	A	S				S—A	S—A	
EXW	A		A	A	Satıcının işyeri		Teslim yeri	
FCA	S		A	A	Taşıyıcıya teslim yeri		Teslim yeri	
FAS	A		A	A	Yükleme limanındaki geminin bordası		Teslim yeri	
FOB	S		A	A	Yükleme limanındaki gemi		Geminin küpeştesi	
CFR	S		A	S	Yükleme limanındaki gemi		Geminin küpeştesi   Varma limanı	
CIF	S		A	S	Yükleme limanındaki gemi		Geminin küpeştesi   Varma limanı	S / Asgari düzeyde
CPT	S		A	S	İlk taşıyıcıya teslim yeri		Teslim yeri   Varma yeri	S / Asgari düzeyde
CIF	S		A	S	İlk taşıyıcıya teslim yeri		Teslim yeri   Varma yeri	
DAF	S		A	S	Sınırdaki varma yeri		Varma yeri	
DES	S		A	S	Varma limanındaki gemi		Varma limanındaki gemi	
DEQ	S		A	S	Varma limanındaki rıhtım		Varma limanındaki rıhtım	
DDU	S		A	S	Varma yeri		Varma yeri	
DDP	S		S	S	Varma yeri		Varma yeri	

(Tablo - II)