

PAPER DETAILS

TITLE: DENİZ TASIMACILIGI VE INCOTERMS: FOB'A ILISKIN BIR DEGERLENDIRME

AUTHORS: Seyfettin CEYLAN

PAGES: 13-39

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1024715>

DENİZ TAŞIMACILIĞI VE INCOTERMS: FOB'A İLİŞKİN BİR DEĞERLENDİRME



Seyfettin CEYLAN 
Akdeniz Üniversitesi

Özet

Dünyada mal taşımacılığı kara yolu, demir yolu, hava yolu, deniz yolu ve boru hattı ile yapılmaktadır. Taşımacılıkta çoğu kez, birden fazla taşıma türü kullanılarak modlar arası ulaştırma sisteminden yararlanılmaktadır. Taşıma modları içerisinde deniz taşımacılığı, miktar ve oran olarak en fazla paya sahiptir. Artan ticaret, hızlı endüstrileşme, taşıma mesafelerinin uzaklığı, yükün tek seferde ve büyük miktarlarda güvenli bir şekilde taşınması, taşıma maliyeti, kara yollarındaki aşırı yoğunluk ve benzeri nedenler deniz taşımacılığının payını her geçen gün artırmaktadır. Dünya dış ticaretinin yüzde 84'ü deniz taşımacılığı ile gerçekleştirilmekte olup, Türkiye'de ise, deniz taşımacılığının dış ticaretteki payı yüzde 88.70'e ulaşmış bulunmaktadır (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019). Diğer taşıma türlerine göre taşımada daha çok paya sahip olmasının nedeni, taşımanın sağladığı ekonomik ve ticari avantajlardan kaynaklanmaktadır. Deniz taşımacılığının temel bileşenleri; gemi, liman ve yük olarak tanımlanmaktadır. Taşımacılıkta kullanılmakta olan ve deniz taşımacılığında da önemli bir yere sahip Incoterms, (teslim şekilleri) uluslararası ticarete tarafların hak ve menfaatlerinin korunması bakımından önem arz etmektedir. Taşıma sisteminin karmaşıklığı, teknolojik ve endüstriyel gelişmelere bağlı olarak değişen teslimat şekilleri nedeni ile Incoterms'de değişiklik yapılması ihtiyacı ortaya çıkmış ve bu kapsamda, Uluslararası Ticaret Odası, (ICC) ülkeler arası ticarete ortaya çıkabilecek problemleri en aza indirmek için, ticari ve finansal düzenlemeler yapmış ve söz konusu düzenlemeler zaman içerisinde güncellenmiştir. Bu çalışmada, dünyada ve Türkiye'de deniz taşımacılığındaki gelişmeler ile Incoterms değerlendirilmiş, deniz ve içsu taşımacılığında yaygın olarak kullanılan teslim (Incoterms) şekillerinden biri olan "Gemide Masrafsız Teslim'e" (FOB-Free On Board) ilişkin olarak tarafların sorumlulukları ve en son yapılan değişiklikler ile FOB teslimde karşılaşılan sorunlara değerlendirilerek önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Deniz Taşımacılığı, Incoterms, FOB

Maritime Transportation and Incoterms: An Evaluation on FOB

Abstract

The transportation of goods in the world is carried out by road, railway, airline, maritime and pipeline. In transportation, often using more than one type of transportation, intermodal transport system is utilized. Among the modes of transport, maritime transport has the largest share in quantity and proportion. Reasons such as increased trade, rapid industrialization, distance of transport distances, safe transportation of cargo in one time and in large quantities, transportation cost, excessive density of roads, etc. increase the share of maritime transportation day by day. 84 percent of the world's foreign trade is maritime transport and in Turkey, the share of marine transportation reached 88.70 percent of foreign trade (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019). The reason for having more share in transportation than other types of transportation is due to the economic and commercial advantages provided by transportation. The main components of maritime transport is defined as ship, port and cargo. Incoterms (delivery forms), which are used in transportation and have an important place in maritime transportation, are important in terms of protecting the rights and interests of the parties in international trade. Due to the complexity of the transportation system and the delivery patterns that vary depending on technological and industrial developments, the need to make changes in Incoterms has emerged and within the scope of this, the International Chamber of Commerce (ICC) has made commercial and financial regulations to minimize the problems that may arise in international trade, and these regulations have been updated over time. In this research, the Incoterms in the world and in Turkey evaluated the developments in the maritime transport, regarding the FOB-Free On Board, which is one of the Incoterms forms commonly used in sea and inland water

transportation, the responsibilities of the parties, the most recent changes and the problems faced in FOB delivery were evaluated and suggestions were made.

Keywords: Maritime Transportation, Incoterms, FOB

Atıf: Ceylan, S. (2020). Deniz Taşımacılığı ve Incoterms: FOB'a İlişkin Bir Değerlendirme. *Uygulamalı Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(2), 13-39.

GİRİŞ

Günümüzde mal taşımacılığı kara, demir, hava ve deniz yolu ile boru hattından en az ikisinin kullanıldığı modlararası ulaştırma sistemi ile yapılmaktadır. Nüfus artışı, bölgesel kaynakların yetersizliği, hızlı endüstrileşme, yaşam şartlarının yükselmesi, kara yollarındaki aşırı yoğunluk, bir defada daha çok yükün taşınması, yüklerin konteynerize olması, taşıma emniyeti ve diğer taşıma türlerine göre taşıma maliyetinin daha düşük olması, deniz taşımacılığını avantajlı duruma getirmiş ve taşımacılıktaki payını her geçen gün artırmıştır. Deniz taşımacılığı, insanoğlunun bildiği en eski ulaşım ve taşıma yollarından biridir. Ticari, ekonomik ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak değişime uğramış ve bu günkü duruma evrilmiştir. Deniz taşımacılığı ve endüstrisine önem veren ülkeler, dünya deniz ticaretinden aldıkları paylarını artırmış ve liman ekonomilerini güçlendirmişlerdir. Ülkemiz dünya deniz ticaretinden henüz yeterli payı alamamış, deniz taşımacılığı ve liman ekonomisi açısından yatırımcılar için esnek olmayan dış ticaret rejiminin geleneksel korumacılığı nedeniyle, deniz ticareti ve endüstrisinde ileri ülkeler seviyesine gelememiştir.

Öte yandan malların taşınması, teslimatı ve bedelinin ödenmesi sırasında ortaya çıkabilecek sorunları bertaraf eden ve aynı zamanda tarafların menfaatlerini koruyan Incoterms FOB teslim şekli, (gemide masrafsız teslim/FOB- free on board) deniz taşımacılığında (ihracat) yaygın olarak kullanılmaktadır.

Bu çalışmada deniz taşımacılığı, Incoterms kavramı ve tarihsel gelişimi, FOB teslimde tarafların sorumlulukları ve karşılaşılan sorunlar incelenerek değerlendirilmiş olup uygulayıcılara önerilerde bulunulmuştur. Ayrıca, dünyada ve Türkiye’de deniz taşımacılığındaki gelişmelere değinilerek tespitler yapılmıştır.

Deniz taşımacılığı ve Incoterms konusunda literatürde çeşitli araştırmalar bulunmakla birlikte, bu çalışmada ağırlıklı olarak deniz taşımacılığında kullanılmakta olan FOB teslim şekli araştırılmış ve Incoterms değişiklikleri ile yargı içtihatlarına da yer verilmiştir. Araştırmada, bilimsel ve hukuki kaynaklar ile ilgili kurumların veri tabanlarından yararlanılmıştır.

1. DENİZ TAŞIMACILIĞI, INCOTERMS KAVRAMI VE TARİHSEL GELİŞİMİ

1.1. Deniz Taşımacılığı Kavramı ve Tarihsel Gelişimi

Deniz taşımacılığı, taşıma modları arasında insanlığın kullandığı en eski ulaşım ve taşıma yollarından biridir. Taşıma araçları olarak gemiler, terminal ve limanlar ile taşınacak mallar deniz taşımacılığının temel unsurlarını oluşturmaktadır. Gemiler çok büyük miktar ve hacimdeki ürünleri taşımaya yarayan deniz ve su araçlarıdır. Deniz taşımacılığı bileşenlerinde yani, gemi liman ve yükte meydana gelen teknolojik gelişmelere bağlı olarak örneğin yüklerin konteynerize olması, büyük tonajlı ve süratlı gemilerin inşası ve lojistik merkezli yeni nesil modern limanların hizmet vermeye başlamasıyla birlikte deniz taşımacılığı ve endüstrisi daha çok gelişmiştir (Kılıcı, 2017)

Deniz taşımacılığı dünya mal ticaretinde, küreselleşmesinin ana unsurları arasında yer almaktadır. Gemiler, günde yirmi dört saat ve yıl boyunca dünyanın her köşesine kargo taşımaktadır. Önümüzdeki yıllarda dünya mal ticaretinde beklenen artışla birlikte deniz taşımacılığındaki büyümenin devam edeceği öngörülmektedir. Bu nedenle deniz taşımacılığı, dünya ticaretinde ekonomik büyümenin sürdürülmesi ve toplumlarda refahın yayılması için sosyal ve ekonomik fonksiyonunu devam ettirecektir. Ayrıca, enerji verimliliği ile kirliliğin önlenmesi açısından çevreye en duyarlı kitle taşımacılığı olması nedeniyle de, sürdürülebilir küresel ekonomide geleceğin vazgeçilmez taşıma modları arasında olacaktır. Deniz taşımacılığının çevresel, sosyal ve ekonomik boyutları son derece önemlidir. 2012 yılında Rio de Janeiro'da düzenlenen BM Sürdürülebilir Kalkınma Konferansında, “İstedğimiz Gelecek” başlıklı görüşmelerin sonuç belgesinde, hükümetlere “yeşil ekonomiye” geçiş için çağrıda bulunulmuştur. Burada, sürdürülebilir kalkınmanın üç önemli boyutu öne çıkmaktadır. Bunlar ekonomik, sosyal ve çevresel boyutlar etrafında şekillenmekte ve en önemlisi de, BM Genel Kurulunda hükümet uygulamalarını finanse etme stratejisi ile birlikte, bir dizi özel “Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi” (SKH) sürecinin başlatılması konusunda anlaşma sağlanmış olmasıdır. Bu kapsamda IMO, deniz taşımacılığının önemini vurgulamak için bir dizi hedef ve eylem içeren “Sürdürülebilir Deniz Taşımacılığı Sistemi Konsepti” geliştirmiştir (IMO, 2013).

1.2. Incoterms Kavramı ve Tarihsel Gelişimi

Incoterms: Uluslararası ticaretin kolaylaştırılması, mal satış sözleşmelerinde kullanılan terimlerde ortak bir dil oluşturulması ve taraflar arasında yanlış anlaşılmalara nedeni ile çıkabilecek uyuşmazlıkların önlenmesi amacıyla yönelik olarak, Uluslararası Ticaret Odası

(ICC) tarafından geliştirilerek uygulamaya konan ve mal teslim şekillerini belirleyen uluslararası ticari terimlerin kısaltması olarak ifade edilebilir. Yabancılık unsuru da taşıyan Incoterms, malların mülkiyetinin geçirilmesi ile ilgisi olmayıp daha çok alıcı ve satıcıların sorumlulukları ile malların hangi şekilde teslim edileceği, (masraf, sigorta ve benzeri giderlerin kime ait olacağı) hususları ile ilgilidir (Caner, 2012).

Incoterms, uluslararası ticarete en sık kullanılan terimler olarak dünya çapında hükümetler ve yasal yetkililer ile uygulayıcılar tarafından kabul edilmektedir. Ülkeler arasında, malların teslimi ve tarafların sorumluluklarına ilişkin kuralların farklı yorumlarından kaynaklanabilecek belirsizlikleri azaltmaya ve ortadan kaldırmaya yöneliktir. Fiziki varlığı olan malların dışındaki işlerde (hizmetler, patent, know how vb. gibi) kullanılmamaktadır. Incoterms, aynı zamanda ICC adına tescilli ticari bir markadır (UTÖ, 2019).

Uluslararası ticarete standart kurallar bütünü olarak, alıcı ve satıcının sorumluluklarının liste halinde düzenlendiği ilk ticari terimler kitabı, 1936 yılında Incoterms adıyla yürürlüğe girmiştir. İlk defa yayımlanan söz konusu kurallar, “Incoterms 1936” adını taşıyordu. Bu kurallar, daha sonra ticarete yaşanan gelişmelere bağlı olarak ortaya çıkan ihtiyaçlar üzerine 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 yıllarında ve en son 2020’de revize edilmiştir. Her bir revizyonda, bazı terimler eklenirken bazı terim ve kurallar çıkarılmıştır. Örneğin 1980 tarihli ICC broşüründe yer alan, FOR (Free on Rail), FOT (Free on Truck) ve FOA (Free on Airport), 1990 revizyonu ile teslim şekilleri arasından çıkarılmıştır (Özkan, 2012).

1.3. Uluslararası Taşıma Konvansiyonları

Deniz taşımacılığında taşıyanlar, taşıma risklerinin ağırlığı nedeni ile yaptıkları sözleşmelerle iktisaden daha güçsüz durumda olan yük sahiplerinin (taşıtanların) aleyhine olacak şekilde sorumluluklarını bertaraf etmişlerdir. Bu nedenle, ortaya çıkan sorumsuzluk anlaşmaları neticesinde, hasar ve zararların tazmini imkânsız hale gelmiştir. Bu duruma ilk kez ABD ‘de karşı çıkılmış ve taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen, “ Harter Act” kuralları (1893) ile sorumsuzluk kayıtları sınırlandırılmış ve bu kurallar başka devletler tarafından da benimsenmiştir. Ticari gelişmelere bağlı olarak, deniz taşımacılığının ilk konvansiyonu, 1924 tarihli Lahey Kuralları olarak da bilinen “Konişmentoya Mütteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme” kabul edilmiştir. Daha sonra, Milletlerarası Denizcilik Komitesi’nin (CMI) çalışmaları sonucunda 1977 yılında Brüksel’de, Visby kuralları olarak adlandırılan “Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 1924 tarihli Brüksel Anlaşmasının Tadiline Dair Protokol,” ardından BM Denizde Eşya Taşıma Konferansında, Hamburg Kuralı olarak da bilinen 1978 tarihli “Birleşmiş Milletler Denizde

Eşya Taşıma Sözleşmesi”, son olarak Uluslararası Denizcilik Komitesi’nin (CMI) çalışmaları neticesinde kabul edilen 2009 tarihli, “Kısmen veya Tamamen, Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi” yani kısaca Rotterdam Kuralları olarak bilinen konvansiyondur (Tekin, 2017)

Tablo 1.1. Taşıma türlerine göre uluslararası konvansiyonlar

Taşıma Türü	Uluslararası Konvansiyonun Adı	Yürürlüğe Giriş Tarihi	Taraf Devlet Sayısı
Kara Yolu	CMR Konvansiyonu: Eşyaların Kara yolundan Uluslararası Nakliyat İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR Convention: Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road)	2.7.1961	55
Deniz Yolu	Rotterdam Kuralları: Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (Rotterdam Rules: United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)	-	25
Demir Yolu	COTIF-CIM: Uluslararası Demir Yolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme/COTİF Sözleşmesinin B Ana Eki-CIM: Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar (COTIF-CIM: The Convention concerning International Carriage by Rail ICIM Appendix B to COTİF)	1.5.1985	50
Hava Yolu	Montreal Konvansiyonu: Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme (Montreal Sözleşmesi) (Montreal Convention: Convention for The Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air)	3.11.2003	118

Kaynak: Emanet H. (2016). “Uluslararası Eşya Taşıma Konvansiyonlarının Temel Hükümlerinin Karşılaştırma Analizi”. *Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(1), 162-172

Taşımacılık kurallarını düzenleyen uluslararası konvansiyonlardan bazıları, Tablo 1.1. de gösterilmiştir. Söz konusu konvansiyonlar, üye devletler için hukuki bağlayıcılık taşımaktadır (Emanet, 2016).

1.4. Freight forwarder (Taşıma işleri organizatörü) kavramı ve faaliyet alanları

Uluslararası taşımacılıkta, “Taşıma işleri organizatörleri” olarak bilinen forwarderler ithalat ve ihracatçılar ile taşıyanlar açısından önemli bir fonksiyona sahiptir. Deniz taşımacılığında forwarderler bazen eşyayı taşıyan, bazen de gönderen veya teslim alan olarak karşımıza çıkmaktadır.

Freight forwarder kavramı, İngilizce kökenli bir kelimedir. Türkiye’de “Taşıma İşleri Organizatörü” olarak tanımlanan ve bu işleri yapanlar, taşıma ve lojistik hizmeti üreticisi olarak da bilinmektedir. Taşıma işleri organizatörlüğü, 6102 sayılı TTK’nun 917. Maddesinde ve 06.07.2018 tarihli ve 30470 sayılı Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği’nde tanımlanan ticari bir işletme faaliyetidir. Freight forwarder: Malların bir noktadan başka bir

noktaya taşınmasını gerçekleştiren, bunu gerçekleştirmek için de deniz, hava, kara ve demir yolu taşıma modlarından bir ya da bir kaçını kombine halde kullanan, yüklerin konsolide edilmesi, depolanması, gümrüklenmesi, ambalajlanması ve sigortalanması gibi bir çok lojistik faaliyeti bir arada yerine getiren organizatörlerdir (Kaya, 2018).

Tablo 1.2. Freight forwarderlerin başlıca görevleri

TTK.nuna göre, freight forwarderlerin bazı görevleri	
1	Taşıma işini fiilen gerçekleştirecek olan taşıyıcıyı ve taşıyıcıların seçimini yapmak.
2	Taşıma faaliyetini koordine etmek.
3	Taşıma araçlarını ve taşıma yolunu belirlemek.
4	Malların taşınması için gerekli olan taşıma, ardiye ve taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin sözleşmeler yapmak.
5	Taşıma işini gerçekleştirecek kişi veya kişilere gerekli bilgi ve talimatların verilmesini sağlamak.
6	Taşıma faaliyetine konu olacak malların sigortalanması, ambalajlanması, işaretlenmesi ve gümrüklenmesi gibi yan görevleri yerine getirmek.
7	Gönderen tarafın tazminat haklarının teminat altına alınmasını sağlamak.
8	Malların taşınmasını bizzat ve taşıyan adına gerçekleştirmesi durumunda, (sözleşme) haklar ve sorumluluklar yönünden taşıyıcı sayılmak.

Kaynak: Kaya, S. (2018). “*Freight Forwarder İşletmelerinde Müşteri Memnuniyetinin Araştırılması; İstanbul İlinde Mevcut Freight Forwarder Müşterileri Üzerine Bir Uygulama*”. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul.

Tablo 1.2.’de, Freight forwarderlerin TTK’da sayılan bazı görevleri belirtilmiştir. Forwarderler akdettikleri sözleşmelerle, taşıyan veya taşıyanın yardımcısı oldukları durumlarda taşıyan gibi taşıma sorumluluğu altında bulunmaktadır. Taşıyan ve yük ilgilileri ile sigortacılar açısından, özellikle multimodal taşımalarda zararın hangi aşamada (deniz-kara ve demir yolu gibi) meydana geldiği ve taşıyanın veya yardımcısının kusurlu olup olmadığı hususları ile kusur oranının tespiti önem arz etmektedir. Forwarderler verdikleri hizmete göre, (sözleşme) TTK’nın 926 maddesine istinaden “taşıyan veya taşıyanın temsilcisi” statüsünde ya da TTK’nın 921.maddesine istinaden ise “taşıma işleri komisyoncusu” durumundadır. Bu nedenle, forwarderle aktebilecek sözleşmelerde taşıma türü, taşımanın tabi olacağı uluslararası sözleşme ve hukuk seçimi, teslim şekli ile emtia sigortası gibi hususlar öne çıkmaktadır. Forwarderler, uluslararası taşıma sözleşmeleri ve TTK’da belirlenen taşıyanın sorumluluğu çerçevesinde (müşterek avarya hariç) eşyada meydana gelebilecek hasar ve ziyadan veya eşyanın geç tesliminden doğabilecek zararlardan taşıyan gibi sorumlu olacaktır. Eşyada, taşıma veya yolculuk sırasında meydana gelebilecek olası zararların karşılanması bakımından, emtia sigortası vazgeçilmez bir unsurdur. Deniz taşımacılığında yaygın olarak kullanılan örneğin, CIF teslim şeklinde sigorta bir sorumluluk olarak düzenlendiği halde bu durum, FOB teslim şeklinde bir sorumluluk veya zorunluluk arz etmemektedir. FOB teslim şeklinde, emtia sigortasının kimin tarafından yapılacağı konusu, taraflar arasında varılan

anlaşmaya göre belirlenecektir. FOB satışta risk ve sorumluluklar, eşyanın gemiye yüklenmesi ile birlikte alıcıya geçtiğinden, yükün gemiye tesliminden sonra yani alıcıya teslimine kadar olan süreçte, satıcı açısından bir risk söz konusu değildir (Değirmenci, 2018).

Diğer bir husus ise, ülkemiz ICC'ye olduğu halde, ICC'nin yayımladığı ve özellikle deniz taşıma mal satışlarında kullanılan Incoterms FAS, FOB, CIF, CFR'ye Türk Ticaret Kanununda yer verilmemiştir. Incoterms'e iç mevzuatta yer verilmesi, dış ticarete taraflar arasındaki güveni artıracaktır (Doğrusöz vd., 2011).

Yüklerin konteynerize olması ile birlikte taşımanın karmaşıklaşmasından dolayı, uluslararası mal taşıma ve tedarikçilerinin sorumluluğunu yönetmek için, birden fazla taşıma modunu birleştiren ve daha ekonomik olma iddiasında olan multimodal taşımacılık sistemi ortaya çıkmıştır. 1980 yılında, "Birleşmiş Milletler Multimodal Transport Konvansiyonu" ile bu sistem, tüm taşıma sürecini kapsamakta ve tek bir sözleşmeye bağlı olarak gerçekleşmekte, deniz ayağı ise taşımanın en önemli kısmını oluşturmaktadır. Rotterdam kuralları olarak da bilinen, "Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu", multimodal taşımacılık için tasarlanmış olup Hamburg sözleşmesinde olduğu gibi eşyayı limandan limana (port to port) değil, kapıdan kapıya (door to door) taşımayı taahhüt etmektedir. Sözleşmenin, henüz yeni olması ve bazı belirsizlikleri nedeniyle olumlu ve olumsuz yönleri tartışılmaktadır. Sözleşmenin getirdiği önemli hususlardan biri de, konişmento düzenleme zorunluluğunun olmaması, herhangi bir taşıma senedinin yeterli görülmesi ve elektronik belge düzenlemesine izin vermesidir. Bu taşımacılığa uygun Incoterms şekli CPT'dir. O nedenle, taşıma sözleşmesi tercihinin Incoterms teslim şekline uygun olması önem arz etmektedir (Shakil ve Mostafa, 2018).

FOB teslim şeklinde, satıcının taşıtan olmaması nedeniyle; çok modlu taşımacılıkta kullanılan "Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'na", (Rotterdam Kuralları) uygun olmadığı değerlendirilmektedir. Bu açıdan, taşıma sözleşmesi (navlun sözleşmesi) kurulurken, tarafların menfaatleri açısından Incoterms teslim şeklinin seçimine de dikkat edilmelidir (Kara, 2019).

Özellikle FOB teslimlerde karşımıza çıkan, taşıtan ile konişmento hamilinin aynı kişi olması ve konişmentonun başka birine devri halinde, navlun sözleşmesiyle konişmento hükümleri arasında çelişki olduğu durumlarda, hangisine ait hükümlerin uygulanacağı konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. O nedenle, tarafların sorumlulukları ve

menfaatlerinin korunması açısından, taşıma sözleşmesi (navlun) iyi müzakere edilmelidir (Değirmenci, 2013).

FOB ihracatta, mal ve hizmet üreten sanayilerin imalat aşamasından başlayarak desteklenmesi amacıyla, 1-200 arasında işçi çalıştıran (imalatçı) ihracatçılar ile KOBİ'lere sevk öncesinde taahhüt edilen ve FOB ihracat değerinin yüzde ellisi tutarında olmak üzere, ticari bankalar aracılığı ile kullandırılan kısa vadeli kredilerin kullanımı kolaylaştırılmalıdır (Taşpınar, 2008).

FOB ve CIF satışların, ihracat ve ithalat üzerindeki etkilerinin sağlıklı bir şekilde değerlendirilebilmesi için, istatiki verilere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu kapsamda, dış ticaret istatistiklerinin kalitesinin artırılması ve ihracatta ve ithalatta istatistiki kıymet oluşturan, FOB ve CIF istatistiki değerlerinin iyileştirilmesi gerekmektedir (Ticaret Bakanlığı, 2020).

1.5. Incoterms gruplandırma sistemi

Incoterms 2010'da gruplandırma sistemi dörtten ikiye, teslim şekli ise onüçten onbire indirilmiştir. Dört harf başlığı altında toplanan Incoterms (E, F, C, D) ana gruplandırma ile "Tüm taşıma türlerini kapsayan kurallar" ve "Deniz ve içsu taşımalarına özgü kurallar'dan" oluşmaktadır.

Tablo 1.3. Incoterms 2010 gruplandırma sistemi

Group	Terms for any mode of transport		Terms for sea and inland waterway transport	
E	EXW	Ex Works		
F	FCA	Fre Carrier	FAS	Free Alongside Ship
			FOB	Free On Board
C	CPT	Carriage Paid To	CFR	Cost and Freight
	CIP	Carriage and Insurance Paid to	CIF	Cost, Insurance and Freight
D	DAT	Delivered At Terminal		
	DAP	Delivered At Place		
	DDP	Delivered Duty Paid		

Kaynak: Nikolaidis I. (2018). "Delving into INCOTERMS® 2010: Typology and Critical Points Revisited". Yüksek Lisans Tezi, International Hellenic University, School of Economics, Business Administration & Legal Studies. Thessaloniki.

Tablo1.3.'de Incoterms 2010 sistematiğine göre, teslim şekillerinin açıklamaları aşağıda gösterilmiştir (Nikolaidis, 2018);

A. Tüm taşıma türleri için kullanılan teslim şekilleri

1. EXW- Ex Works (İşyerinde -Fabrikada teslim),
2. FCA - Free Carrier (Taşıyıcıya masrafsız teslim),
3. CPT - Carriage Paid to (Taşıma ödenmiş olarak teslim),

4. CIP - Carriage and Insurance Paid to (Taşıma ve sigorta ödenmiş olarak teslim),
5. DAT - Delivered at Terminal (Terminalde teslim),
6. DAP - Delivered at Place/Belirtilen yerde teslim),
7. DDP - Delivered Duty Paid (Gümrük vergisi ödenmiş olarak teslim).

B. Deniz ve iç sularda kullanılan teslim şekilleri

1. FAS - Free Alongside Ship (Gemi doğrultusunda masrafsız teslim),
2. FOB - Free on Board (Gemide masrafsız teslim),
3. CFR - Cost and Freight (Masraf ve navlun ödenmiş teslim),
4. CIF - Cost, Insurance and Freight (Masraf, sigorta ve navlun ödenmiş olarak teslim)

FOB teslim şeklinde (Incoterms 2000) riskin alıcıya geçmesi teslimden önce yani, mal gemiye yüklenirken yükün gemi küpeştesini/bordasını geçtiği andan itibaren başlamaktaydı. Incoterms 2010 kapsamında önceki versiyona göre yapılan önemli değişikliklerden biri de, FOB teslimde “gemi bordası” deyimini yerine “gemide” ifadesi kullanılmaya başlandı. Bu durumda, malların gemiye yüklenmesiyle birlikte olası riskler alıcıya geçmiş, sorumlulukla ilgili olarak taraflar arasında ortaya çıkabilecek anlaşmazlıklar önlenmiştir (Taşçı, 2017).

Satış sözleşmelerinde, mal teslim şeklinin açıkça belirtilmesi önem arz etmektedir. Satıcı ile alıcı arasında düzenlenen sözleşmede Incoterms’e atıf yapıldığı zaman, tarafların yükümlülükleri daha açık bir şekilde belirlenmiş olacak ve ortaya çıkabilecek ihtilaflar önlenmiş olacaktır. Örneğin sözleşmede, teslim sekli “Incoterms 2010’ a göre FOB olacaktır” şeklinde ise FOB kuralları geçerli olacak, belirtilmemiş ise en güncel Incoterms baz alınacaktır. Incoterms’in, kendi başına hukuki bir yaptırımı yoktur. Tarafların karşılıklı olarak anlaşıp, sözleşmeyle hüküm altına almaları halinde bağlayıcılığı bulunmaktadır.

Incoterms 2010’da, güvenlikle ilgili önlemlere ilişkin masrafları hangi tarafın üstleneceği kloza eklenebilmekte, zaman kaybının önlenmesi için alıcı ve satıcının temin etmekle yükümlü olduğu belgelerin (mutabakatla) elektronik olarak da düzenlenebileceği hususunda esneklik bulunmaktadır. Risk transferi açısından FOB, CFR ve CIF güncellenmiş olup Incoterms 2010’da risk transferi, malların gemiye doğru bir biçimde yüklenmesinden sonra gerçekleşmektedir (Tunç, 2015).

1.6. Incoterms kuralları ve işleyişi

- Tarafların, satış sözleşmesi imzalarken aşağıda ana başlıkları verilen konuları müzakere ederek onaylamaları önem arz etmektedir(ABD Uluslararası Ticaret İdaresi, 2020);

- Malların nereye teslim edileceği,
- Taşımanın şekli ve bedelini kimin karşılayacağı,
- Sigortanın kime ait olacağı,
- Gümrük işlemlerini kimin yapacağı,
- Vergi ve masrafların kime ait olacağı hususlarıdır ICC teslim şekline ilişkin terimleri, ticari ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak gerektiğinde düzeltme, ekleme, çıkarma ve yapmak veya yenilemek suretiyle güncellemektedir. ICC Incoterms 2010'dan sonra, 01.01.2020 tarihinden geçerli olmak üzere en son versiyonu olan Incoterms 2020'yi yayımlamıştır.

1.7. Incoterms'de tarafların sorumlulukları

Incoterms kuralında satıcının, mal ve ticari faturayı satış sözleşmeye uygun olarak sağlama sorumluluğu hakkında açıklama yapılır. Benzer şekilde, alıcının satış sözleşmesinde belirtildiği şekilde mal bedelinin ödenmesini öngören bir beyan sunulmaktadır (ABD Uluslararası Ticaret İdaresi, 2020);

- Incoterms kuralı, hangi tarafın ihracat ve ithalat için gerekli lisansı/izni almak veya diğer resmi işlemleri ve gerekli gümrük formalitelerini yerine getirmekle yükümlü olduğunu belirten bir ifadeye sahiptir. Bu ifadeler, ayrıca hangi tarafın bu iş ve işlemlerle ilgili görevleri yerine getirme maliyetlerini üstleneceğini de açıklar.
- Benzer şekilde, her Incoterms kuralı hangi tarafın malların taşıma maliyetinden sorumlu olduğunu belirtir. Incoterms kuralında ele alınan bir diğer nokta ise, eğer varsa hangi tarafın emtia sigortası teminatı sağlamakla yükümlü olduğudur. Her kural, diğer tarafların yanı sıra hangi tarafın denizaşırı nakliye için malların paketlemesinden ve sevkiyat öncesi denetim masraflarını karşılamaktan sorumlu olduğu ifadelerini de içerir.
- Son örnek kargo teslimatıdır. Incoterms kuralı, satıcının kargo teslimi için yükümlülüklerini belirtir ve teslimatın ne zaman gerçekleştiğini açıklar. Her kural, ihraç edilen malların kayıp veya hasar riskinin, teslimat hükmüne istinaden satıcıdan alıcıya ne zaman geçtiğini de belirtir.

1.8. Incoterms kapsamına girmeyen konular

Yukarıda belirtildiği üzere, Incoterms genellikle satış sözleşmesine dâhil edilir, ancak şunlar yapılamaz (ABD Uluslararası Ticaret İdaresi, 2020);

- Bir satışın tüm koşullarını ele almak,
- Satılan malları tanımlamak veya sözleşme fiyatını listelemek,

- Satıcı veya alıcı arasında müzakere edilen ödeme yöntemine veya zamanlamasına başvurmak,
- Malların mülkiyetini satıcıdan alıcıya geçirmek,
- Alıcının ülkesindeki gümrükleme sürecini kolaylaştırmak için, satıcı tarafından alıcıya herhangi bir belge sağlamak,
- Malların satış sözleşmesine uygun olarak sağlanamaması, gecikmiş teslimat veya uyuşmazlık çözümü mekanizmalarının sorumluluğunu ele almak olarak sıralanabilir

2. GEMİDE MASRAFSIZ TESLİM (FOB - FREE ON BOARD)

FOB – Gemide Masrafsız Teslim: Bu terim, İngilizce “Free On Board” kelimelerinin baş harfleri olan FOB şeklinde kısaltılarak ifade edilirken, Türkçe’ye “Gemide masrafsız teslim” olarak tercüme edilmiştir. Bu teslim şeklinde genel olarak satıcı sözleşme ile mutabık kaldığı kalite ve miktardaki malı, alıcının organize ettiği geminin üzerinde, gümrük işlemleri tamamlanmış olarak yükleyip teslim etmekle yükümlüdür. FOB teriminin, bir önceki terimi olan FAS’tan en temel farkı, bu terimde satıcının malları limana getirip teslim etmesinin dışında, bizzat gemiye yüklemesi gerekliliğidir. Bu durumda, gemiye yükleme sırasındaki risk, hasar ve maliyetlerin tamamı satıcıya ait olup malın gemiye yüklenmesinin ardından, bu sorumluluk alıcıya geçmektedir. Ayrıca burada, taşıma (navlun) sözleşmesine göre istif veya lashing vb.gibi işleri (fio, fios, fios/t gibi) kimin üstleneceği hususu tarafların menfeati ve taşıyanın sorumluluğu açısından, taşıma hukuku yönünden önem arz etmektedir (Başlangıç, 2015).

FOB kavramı, Incoterms 2000’de en çok tartışılan kavramlardan birisidir. Teslimin yapılacağı yerin açık olmaması nedeniyle, bu husus Incoterms 2010’da açık bir şekilde belirtilerek düzeltilmiştir. “Gemi Küpeştesi /Gemi Bordası” kavramı yerine “mallar gemide bulunduğu” kavramı gelmiştir. FOB teslim şeklinde, satıcı gerekli bütün gümrük işlemlerini yapmakla yükümlüdür. Bu teslim şekli, yalnız deniz ve içsu taşımacılığında kullanılmakta olup özellikle denizaşırı satışlarda kullanımı daha yaygındır. Sözleşmede, FOB teriminin hemen arkasında yükleme yapılacak limanın ismi de yer almalıdır (Fob/ Ningbo gibi) (Tunç, 2015).

2.1. Incoterms 2020 gruplandırma sistematığı

Tablo 2.4. Incoterms 2020 gruplandırma sistematığı

Group	Terms for any mode of transport		Terms for sea and inland waterway transport	
E	EXW	Ex Works		
F	FCA	Fre Carrier	FAS	Free Alongside Ship
			FOB	Free On Board
C	CPT	Carriage Paid To	CFR	Cost and Freight
	CIP	Carriage and Insurance Paid to	CIF	Cost, Insurance and Freight
D	DPU	Delivered At Place Unloaded		
	DAP	Delivered At Place		
	DDP	Delivered Duty Paid		

Kaynak: (Nikolaidis, 2018)

Incoterms 2020 gruplandırma sistematığı Tablo 2.4.'de verilmiştir. Incoterms 2020'de de, tüm taşıma modları için onbir teslim şekli bulunmaktadır. DAT teslim şekli, DPU olarak değiştirilmiştir.

2.2. Incoterms 2020 ve FOB değişiklikleri

Incoterms 2020 çalışmasını hazırlayan komite, Incoterms'e uygun olarak eklenebilecek olan tüm ihracat sözleşmelerinin dijital dünyaya uyum sağlayabilmesine yönelik ilk adımını attı. Singapur'daki bir yazılım şirketiyle Smart INCOs için, Uluslararası Ticaret Odası (ICC) arasında anlaşma sağlandı. Özellikle, küçük ve orta ölçekli işletmelerin karşılaşacağı maliyetlerin azaltılması ve ticaretin kolaylaştırılması için otomasyon, sürdürülebilirlik, çevresel ve sosyal unsurların yanı sıra devlet performans göstergelerine veri akışı sağlamak üzere, uygulama programı olan API ara yüzü kullanılacak. Incoterms 2020, Incoterms kurallarının anlaşılmasını ve kullanılmasını kolaylaştırmak için başka iyileştirmeler de sundu.

Bunlar arasında:

- Daha az yasal içerik ve daha basit dil,
- Daha ayrıntılı açıklayıcı içerik,
- Maliyeti azaltmaya yönelik hükümler,
- Incoterms ve uluslararası ticari sözleşmeler arasındaki ilişki,
- Onbir Incoterms arasındaki yükümlülüklerin karşılaştırılması.

Komite, sadece kılavuz üzerinde çalışmamaktadır. Farklı konu başlıkları ile de ilgilenmektedir. Taşıma güvenliği, nakliye sigortası ve satış sözleşmeleri ile bağlantılı olabilecek tüm alt konular için de çalışmaktadır (Korkmaz, 2019).

Bir dizi değişikliği beraberinde getiren Incoterms'in yeni sürümü, uluslararası ticarete malların alıcıya teslimi, nakliye masrafları, mal kaybı ve sigorta masrafları gibi konularda taraflar için önemli yükümlülükleri düzenlemektedir. Incoterms 2020'nin mevcut küresel ticaret uygulamalarına uyarlanmasıyla birlikte, yeni sürümünün kullanımı oldukça kolay ve pratiktir.

Incoterms 2020'nin, yeni baskısındaki bazı değişiklikler:

I. Konişmentolar

FOB normalde konteyner sevkiyatı için kullanılmamalıdır. Bunun nedeni, konteynerin ihracat limanına gelmesinden sonra genellikle kontrolünü kaybetmesidir. FOB satış kullanım tercihlerinin başında, ödeme için banka kredi mektubu ve yerleşik bir konişmento gerektirmemesidir.

II. CIF ve CIP kapsamında sigorta

Incoterms CIP teslim şekli, satıcı tarafından malların teslim yeri olarak belirlenen varış limanına kadar taşıma ve sigorta bedelini ödediği anlamına gelmektedir. Incoterms 2020'de CIF, Incoterms 2010'daki ile aynı sigorta gereksinimlerini korumaktadır. Ancak CIP satışta, satıcı tarafından alınması gereken sigorta seviyesi, "Institute Cargo Clauses A'ya" yükseltilmiştir. Bunun nedeni, toplu emtia ticaretinde daha sık kullanılması ve imal edilen malların daha yüksek seviyede sigorta gerektirmesi eğiliminden kaynaklanmaktadır. CIF ve CIP, satıcının sigorta teminatı almasını gerektirse de, tarafların nakliye sırasında malların potansiyel hasar riskine karşı ek sigorta kapsamının gerekli olup olmadığını düşünmeleri önerilmektedir. Incoterms 2010'da DAT, malların belirtilen terminalde boşaltıldıktan sonra teslim edildiği anlamına gelmekte olup teslimat yeri terminalle sınırlandırılmış olduğundan, incoterms 2020'de bu terim terminal referansının daha genel olması için kaldırılmıştır. DPU ise, eşyanın boşaltılacağı yerde teslim şeklidir. Artık tüm nakliye modları için kullanılabilir. DAT Incoterms 2010 kullanılıyorsa, DPU Incoterms 2020'ye geçilmelidir.

III. Güvenlik gereksinimleri

Son yıllarda, uluslararası ticari taşımacılıkta güvenlik gereksinimleri ön plana çıkmıştır. Incoterms 2020, her Incoterms kuralı için güvenlik gereksinimlerini detaylandırarak değişikliğe gitmiştir. Örneğin CPT'de, satıcının hedefe ulaşımı ve güvenlikle ilgili tüm gerekliliklere uymasını temin için özel bir gereksinim içermektedir. Bu güvenlik gereklilikleri taraflarca yerine getirilmediği takdirde, taraflar için maliyet ve risk sorumluluğu doğurmaktadır (ICC Uluslararası Ticaret Örgütü, 2020)

FOB teslim şartlarına göre satıcı, malların gemiye yüklendiği noktaya kadar tüm maliyet ve riskleri üstlenir. Mallar "sözleşmeye uygun hale getirilmedikçe", yani bir kenara konmuş olması satıcının sorumluluğunu sona erdirmemektedir. FOB teslimde satıcının malı, alıcı tarafından belirlenmiş bir limanda ve belirlenen bir gemide teslim etmesini gerektirir. Bu durumda, satıcı ihracat izni de alacaktır. Öte yandan, alıcı boşaltma limanında taşıma ve liman masrafları ile kara nakliye ücreti gibi sair masrafları ödeyecektir. Bununla birlikte FOB, getirebileceği sözleşme risklerine rağmen bazı ulaşım modları için yanlış kullanılmaktadır. Örneğin ABD gibi bazı ülkelerde, FOB teslim sadece malların deniz yoluyla taşınması için değil, aynı zamanda herhangi bir gemi, araba veya başka bir araçla yapılan teslimlerde ve iç taşımacılıkta da kullanılmaktadır (Shiphub, 2020)

Tablo 2.5. FOB maliyet paylaşımı

Satıcı Maliyetleri	Alıcı Maliyetleri
İhracatla ilgili izin ve benzeri maliyetler	Nakliye/Taşıma sözleşmesinin yapılması ve bağlantılı maliyetler
Malların gemiye teslim edilmesine ilişkin maliyetler	İthalatla ilgili izin ve benzeri işlem maliyetleri
Gemiye yüklemeden önce, malların hasar görmesi ve ziya ile ilgili herhangi bir maliyet	Ürünler/mal gemiye yükledikten sonra, malların hasar görmesi veya kaybı ile ilgili olası maliyetler

Kaynak: (Shiphub, 2020)

Tablo 2.5.'te, FOB teslim maliyet paylaşımı verilmiştir. Mal, gemiye teslim edinceye kadar olası riskler satıcıya, yüklemeden sonra malın teslimine kadar olan sürede ortaya çıkabilecek riskler ise alıcıya aittir.

Satıcının yükümlülükleri

- Satıcı, malları alıcı tarafından belirlenen yerde gemiye teslim etmelidir. Ayrıca, teslimetmeye kadar alan masrafları da üstlenmek zorundadır.
- Ürünleri ihraç etmek için izin alır.
- Satıcı, mallar gemiye yüklemeden önce meydana gelecek hasar, kayıp ve ziyadan sorumlu olacaktır.
- Alıcıya, malların gemiye teslim edildiğini bildirir. Ürünlerin gemiye teslim edilmesi sırasında meydana gelen tüm istenmeyen olayları alıcıya bildirir.
- Satış notları verir.(Notasyon)
- İhracat izninden ve ilgili maliyetlerden sorumludur.

Alıcının yükümlülükleri

- Mallar gemiye yüklendikten sonra, kayıp, hasar ve ziyadan alıcı sorumludur.
- Taşıma sözleşmesinin yapılması, ithalat konularına ilişkin izinlerin alınması ve masrafların ödenmesini üstlenir.

- Belirlenen boşaltma limanını, geminin adı ve teslimat tarihi hakkında satıcıya bilgi verir.
- İthalat izni alır ve ilgili maliyetleri karşılar.

Malların tesliminde süre başlangıç tarihi ve sigorta

Teslimde süre: Malların, alıcı tarafından belirlenen gemiye kararlaştırılan tarihte ve liman yetkilileri tarafından öngörülen biçimde yüklendiği tarih, teslim tarihi için süre başlangıç tarihi olarak kabul edilir ve mallar sözleşmede belirtilen sürede (mücbir sebepler hariç) teslim edilir. FOB teslim şeklinde alıcı ve satıcının sigorta yapma yükümlülüğü yoktur (Shiphub, 2020).

2.3. Incoterms 2020'nin yürürlüğe girmesinden sonra, Incoterms 2010'un kullanımı

Incoterms'de kullanılan tüm sözleşmeler, işlemin taraflarınca kabul edilmesi ve ihracatla ilgili belgelerin doğru bir şekilde tanımlanması halinde geçerlidir. ICC, 1 Ocak 2020'den itibaren Incoterms 2020'nin kullanılmasını önermekle birlikte taraflar, 2020'den sonra Incoterms'in bir önceki sürümünü kullanmayı kabul edebilirler. Kullanılan Incoterms'in seçilen sürümünün açıkça belirtilmesi gerekir (ABD Uluslararası Ticaret İdaresi, 2020).

Incoterms FOB teslim şekli, deniz taşımacılığında tarafların ticari güvenliği açısından önemli bir yere sahiptir. Deniz taşımacılığının, diğer taşıma modları karşısında avantaj ve üstünlüğü nedeniyle, dünya taşımacılığındaki payı her geçen gün artmaktadır (Çalışkan, 2019).

3. DÜNYA DENİZ TAŞIMACILIĞI VE TİCARET FİLOSU

Dünya deniz ticareti, 2017 yılında yüzde 4.1'lik bir artış kaydettikten sonra 2018'de ivme kaybetti. Deniz taşımacılığında, 2013 yılından sonraki büyüme 2009 sonrası ile karşılaştırıldığında nispeten durgun olup, yıllık büyüme oranları yüzde 4.4 ile 7 arasında değişmektedir. Bununla birlikte 2018 yılında, dünya deniz ticareti hacmi tüm zamanların en yüksek seviyesi olan 11 milyar ton seviyelerine yükseldi. Asya, dünyada açık ara ile en büyük ticaret bölgesi oldu. Asya limanlarında, 2018'de 4.5 milyar ton yükleme ve 6.7 milyar ton boşaltma yapıldı. 2018 yılında, dünyada elleçlenen yaklaşık 11 milyar ton yükün, 7.8 milyar tonu kuru yük olarak sınıflandırıldı. 1970'lerde en çok taşınan ham petrolün, son kırk yılda deniz taşımacılığındaki payı düştü ve 2018 yılına kadar deniz yoluyla taşınan malların beşte birinden azını oluşturdu. Mevcut projeksiyonlarda, dünya deniz taşımacılığının 2020 yılında 12.54 milyar ton seviyelerinde olacağı öngörülmektedir. 2018'de gelişmekte olan ekonomiler hem ihracat, hem de ithalatta küresel deniz ticaretinde en büyük paya sahip olmuştur.

Ekonomileri gelişmekte olan ülke limanlarında, dünya toplamında malların yüzde 59'u yüklendi ve yüzde 64'ü ise boşaltıldı. Bu ülkelerin, dünya deniz ticaretinde ihracata olan katkıları, zaman içinde bir miktar azalırken ithalattaki payları artmıştır (UNCTAD Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı, 2020).

Tablo 3.6 Dünya deniz taşımacılığında, seçilmiş yıllara ilişkin taşıma miktarları

Yıllar	Petrol ve Türevi (Milyar Ton)	Dökme yük (Milyar Ton)	Kuru Yük (Milyar Ton)	Toplam (Milyar Ton)
2008	2.742	1.911	3.578	8.231
2009	2.641	1.998	3.218	7.857
2010	2.752	2.232	3.423	8.408
2011	2.785	2.364	3.626	8.775
2012	2.840	2.564	3.791	9.195
2013	2.828	2.734	3.951	9.513
2014	2.825	2.964	4.054	9.842
2015	2.932	2.930	4.161	10.023
2016	3.058	3.009	4.228	10.295
2017	3.146	3.151	4.419	10.716
2018	3.194	3.210	4.601	11.005
Toplam	31.743	29.067	43.050	10.3860

Kaynak: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Örgütü (UNCTAD, 2019)

Tablo 3.6.da dünyada, deniz yoluyla taşınan toplam yük miktarı içerisinde kuru yük en fazla paya sahiptir. Petrol ve türevi yükler ikinci, dökme yükler ise üçüncü sıradadır.

Dünya deniz taşımacılığı 2009 yılı hariç, sonraki yıllarda istikrarlı bir seyir izlemiştir. 2009 yılına etki eden olumsuzluk nedeninin, küresel krize bağlı olduğu değerlendirilmektedir. 2008 yılında, deniz taşımacılığının tüm taşıma modları içerisindeki payı yüzde 79 iken, bu oran 2018 yılında yüzde 85 olarak gerçekleşmiştir (Bozkurt vd., 2019).

Tablo 3.7. Dünya deniz ticaret filosunda ilk 20 ülke sıralaması

Sıra No	Ülkeler	Gemi Sayısı	DWT	Yabancı Bayrak Yüzdesi	Toplam Hacim (Milyon Dolar)	Gemi Başına Ortalama Değer (Milyon Dolar)	DWT'e Göre Ortalama Değer (Milyon)
1	Yunanistan	4199	308836933	78.76	72538	17.3	235
2	Japonya	3901	223855788	85.89	77898	20.0	348
3	Çin	5206	165429859	53.97	65044	12.5	393
4	Almanya	3090	112028306	90.97	38412	12.4	343
5	Singapur	2599	104414424	39.02	39193	15.1	375
6	Hong	1532	93629750	23.98	25769	16.8	275
7	G.Kore	1656	80976874	81.98	20928	12.6	258
8	ABD	2104	67100538	85.73	96182	45.7	1433

9	Norveç	1842	51824489	64.62	58445	31.7	1128
10	İngiltere	1360	51150767	80.55	40671	29.9	795
11	Bermuda	440	48059392	98.93	19691	44.8	410
12	Tayvan	926	46864949	90.62	10857	11.7	232
13	Danimarka	920	36355509	56.00	18694	20.3	514
14	Monako	388	31629834	100.00	7903	23.4	250
15	Türkiye	1563	27732948	71.57	9055	5.8	327
16	İsviçre	405	23688303	92.58	8458	20.9	357
17	Belçika	263	23550024	67.81	6505	24.7	276
18	Hindistan	986	22665452	27.35	6938	7.0	306
19	Rusya	1707	22050283	67.38	9081	5.3	412
20	İtalya	768	20609725	29.36	23184	30.2	1125

Kaynak: (The Maritime Executive, 2017)

Tablo 3.7.'ye göre, dünya deniz ticaret filosunun ilk 20 ülke sıralamasında yük kapasitesine göre, (DWT) yabancı bayraktaki gemiler dâhil Yunanistan birinci, Japonya ikinci, Çin üçüncü, Türkiye ise 15.sırada yer almaktadır.

3.1 Dünya deniz taşımacılığında gelecek öngörülleri

Dünya deniz ticareti projeksiyonları: 2018 - 2023 küresel deniz ticaretinde iyi bir yükseliş beklenmektedir. Dünya ekonomisinde, orta vadeli beklentiler için GSYH büyüme genel olarak olumlu yöndedir. 2017 yılı küresel deniz taşımacılığında, bir önceki yıla göre konteyner elleçlemesi yüzde 6.4, kuru yük ise yüzde 4.0 arttı. Artan ticaret akışı, Atlantik havzasından gelmekte ve doğuya (Asya'ya) doğru ilerlemektedir. UNCTAD, deniz taşımacılığında 2018 - 2023 arasında yüzde 3.8.'lik bir bileşik yıllık büyüme ile konteyner ve kuru yükteki artışın devam edeceğini öngörmektedir. Deniz taşımacılığında büyüme sürerken, aynı zamanda ticareti olumsuz yönde etkileyebilecek çok yönlü riskler de bulunmaktadır. Dijitalleşme, e-ticaret ve "bir kuşak bir yol girişiminin" etkisi giderek artmaktadır. O nedenle, deniz taşımacılığı şirketlerinin bu gelişmeler karşısında kendilerini yeniden tanımlamalarının gerektiği ifade edilmektedir (UNCTAD Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı, 2020).

4. TÜRKİYE'DE DENİZ TAŞIMACILIĞI VE DENİZ TİCARET FİLOSU

Türkiye'de, dış ticaretin yüzde 88.70'i deniz yoluyla gerçekleşmektedir. 1960'lı yıllarda konteynerin taşıma aracı olarak kullanılmaya başlamasından itibaren, deniz taşımacılığı büyük bir değişime uğramıştır. Diğer taşıma modlarına göre konteynerin taşımadaki avantaj ve üstünlükleri, konteyner taşımacılığını artırmıştır. Dolayısıyla konteyner elleçlemesindeki

bu artış, limanların kapasite ve verimliliklerini pozitif yönde etkilemiştir (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

Tablo 4.8. Türkiye’de, 2006-2018 yılları arasında taşınan yüklerin ulaşım modlarına göre payı

Yıllar	Deniz Yolu	Demir Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Boru ve Diğer
2006	87.40	1.10	10.40	0.10	1.00
2007	87.40	1.10	10.00	0.60	0.90
2008	86.50	1.10	10.70	0.70	1.00
2009	85.00	0.80	12.60	0.80	0.80
2010	85.60	0.80	12.50	0.30	0.80
2011	85.80	0.80	11.80	0.40	1.20
2012	87.00	0.60	10.70	0.40	1.40
2013	86.40	0.50	11.40	0.40	1.30
2014	86.20	0.40	11.20	0.50	1.70
2015	87.70	0.50	10.70	0.40	0.70
2016	88.06	0.46	10.76	0.32	0.40
2017	88.47	0.44	10.26	0.32	0.62
2018	88.70	0.44	10.27	0.35	0.24

Kaynak: (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019)

Tablo 4.8.’e göre 2018 yılında, Türkiye’nin dış ticaretindeki mal taşımacılığının yüzde 88.70’i deniz yoluyla, yüzde 0.44’ü demir yoluyla, yüzde 10.27’si kara yoluyla, yüzde 0.35’i hava yoluyla ve yüzde 0.24’ü ise diğer yollarla gerçekleşmiştir.

4.1. Türk deniz ticaret filosu

Türk deniz ticaret filosunda, 1000 grostonun üzerindeki gemiler dikkate alındığında filoda 544 adet gemi bulunmaktadır. (Türk sahipli yabancı bayraklı gemiler hariç) Bu gemilerin genel yaş ortalaması, 31.12.2018 itibarıyla 22.29’dur. Filonun, sayısal olarak yüzde 29.79’unu oluşturan kuru yük gemilerinin genel yaş ortalaması 27, DWT olarak yüzde 38.21’ini oluşturan dökme yük gemilerinin genel yaş ortalaması ise 17’dir (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019)

Tablo 4.9. 2009-2018 yıllarına ilişkin Türk ve yabancı bayraklı gemilerin, dış ticaretimizdeki taşıma payları

Yıllar	Dış Ticaret (Ton)	İhracat (Ton)	İthalat (Ton)	Türk Bayraklı Gemilerin Payı (Ton)	Türk Bayraklı Gemiler (%)	Yabancı Bayraklı Gemiler (%)
2009	213.632.353	73.770.263	139.862.090	29.965.566	14	86
2010	246.570.931	83.945.162	162.625.769	40.494.118	16	84
2011	255.334.712	81.779.528	173.555.184	42.396.010	17	83
2012	283.782.414	91.307.486	192.474.928	38.712.247	14	86
2013	277.335.605	89.553.990	187.781.615	34.610.534	12	88
2014	283.316.220	88.544.792	194.771.428	33.624.322	12	88

2015	300.478.930	92.152.622	2018.325.308	36.479.586	12	88
2016	309.937.639	94.805.120	215.132.519	38.623.279	12	88
2017	347.348.092	113.692.068	233.656.024	36.815.820	11	89
2018	328.969.455	110.424.635	218.544.820	35.510.231	11	89

Kaynak: (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019)

Tablo 4.9.'a göre Türkiye'nin, dış ticaretteki deniz taşımacılığında; 2009-2018 yılları arasında yük miktarındaki artışa karşın, Türk bayraklı gemilerle yapılan taşıma oranı düşmüştür. Türk bayraklı gemilerin, dış ticaretimizde çok düşük olan taşımadaki payı 2009 yılında yüzde 14 iken, 2018 yılında yüzde 11'e gerilemiştir. Yabancı bayraklı gemilerin dış ticaretimizdeki taşıma payı ise, 2009 yılında yüzde 86 iken, 2018 yüzde 89'a yükselmiştir. Bu nedenle, Türk deniz ticaret filosunun rekabet edebilir duruma getirilerek dış ticaretteki taşıma payının artırılması ve taşıma için yabancılara ödenen ve döviz kaybına neden olan navlunun asgari düzeyde tutulması önem arz etmektedir (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

4.2. Deniz taşımacılığında limanların rolü

Türkiye'de, elleçlenen konteynerin yüzde 64'ü, genel kargonun ise yüzde 40'lık bölümü Marmara Bölgesi limanlarında gerçekleşmektedir. Bölgede, demiryolu bağlantısı olan liman sayısına baktığımızda Haydarpaşa, Derince, Bandırma, Tekirdağ limanları dışında demiryolu bağlantısı olan liman yoktur. İskenderun Körfezi ve Aliğa gibi limanların yoğun olduğu bölgelerde de durum aynıdır (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

Limanlar, ulaştırma sisteminin bir parçası olmasının yanı sıra tedarik zinciri içerisinde aktarma, dağıtım ve lojistik merkezi gibi görevleri de yapmaktadır. Bu nedenle limanların, lojistik hizmeti imkân ve kabiliyetleri geliştirilerek lojistik merkezlerine dönüşümleri (LML) sağlanmalıdır (Esmer, 2009).

Limancılık sektörü tüm dünyada olduğu gibi, Türkiye'de de dinamik bir yapıya sahiptir. Limanlar dünya ekonomisindeki gelişmelere bağlı olarak, mal ve hizmet ticaretinden doğrudan etkilenmektedir. Günümüzde klasik anlamda limanlar, gemilerin yükleme ve boşaltma noktaları olmayıp, multimodal taşımacılığın gelişmesiyle birlikte lojistik merkezi durumuna da gelmişlerdir. Ülkemizde, uluslararası deniz trafiğine açık 180 liman ve iskele mevcuttur. Bunların 137'si özel sektör, (özel liman) 6'sı Türkiye Denizcilik İşletmeleri, 2'si Türkiye Devlet Demir Yolları ve 23 liman ise Belediyeler tarafından işletilmektedir. "2015 Limanlar Geri Saha Karayolu ve Demiryolu Bağlantıları Master Plan Çalışması" sonuç raporu'na göre, Türkiye limanları'nın mevcut teorik kapasitesi tablo 4.10.'daki gibidir (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

Tablo 4.10. Türkiye limanları'nın mevcut teorik kapasitesi

Yük Tipi	Teorik Kapasite
Konteyner	25.543.028 TEU
Genel Kargo+ Kuru Dökme Yük	318.246.892 Ton
Sıvı Dökme Yük	254.896.000 Ton
Araç	31.471.560 Ton

Kaynak: (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019)

Türkiye limanları'nın, teorik elleçleme kapasitesi Tablo 4.10.'da görülmektedir. Mevcut limanların verimlilikleri optimize edilerek, fiziki ve teknolojik yatırımlarına öncelik verilmelidir.

Dış ticaret ve kabotajda elleçlenen konteyner miktarına (TEU) göre, en fazla yük elleçleyen ilk yirmi liman içerisinde Ambarlı limanı birinci, Mersin limanı (MIP) ikinci, Kocaeli limanı ise üçüncü sırada yer almaktadır. İhracatta elleçlenen konteyner miktarı 10 milyon TEU'yu aşmış bulunmaktadır (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

Limanların, lojistik merkezine dönüşümleri sağlanmalı, (LML) liman yönetim modeli değişikliği ile birlikte dış ticaret rejiminde düzenleme yapılmak suretiyle, “serbest liman” (free port) rejimine geçilmelidir. Söz konusu bu uygulamanın bir kıyı bölgemizde veya bir limanda ya da liman şehrini de kapsayacak şekilde hayata geçirilmesi, liman ekonomisi ve lojistiğinin gelişmesi için önem arz etmektedir. (Ceylan ve Erturgut, 2020).

5. INCOTERMS'DE (FOB) KARŞILAŞILAN SORUNLAR

Uluslararası ticaretin birden fazla ülke hukukunu ilgilendirmesi nedeniyle, ticari sözleşmeler yabancılık unsuru taşımaktadır. Sözleşmelerde tahkim dâhil olmak üzere, hukuk seçiminin yapılmamış olması veya yanlış seçim yapılması başta olmak üzere; mal teslim şekli ile (Incoterms) ödeme yönteminin açık bir şekilde örneğin “vesaik mukabili” gibi, belirtilmemiş olması taraflar arasında çeşitli sorun ve anlaşmazlıklara yol açabilmektedir. Burada, ticari sözleşmelerde ülkeler arasında uygulama birliği sağlanmasına yönelik “Unidroit Prensipleri” (Milletlerarası Ticarî Sözleşmelere İlişkin Unidroit İlkeleri) önem arz etmektedir (Kocasakal, 2010).

Yabancılık unsuru taşıyan FOB ve CIF satış şekline bağlı olarak gerçekleşen teslimlerde karşılaşılan sorunlar nedeni ile çıkan uyuşmazlıklar sonucunda karara bağlanan, örnek bazı Yargıtay kararlarına ilişkin değerlendirme aşağıda özetlenmiştir.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 18.2.2015 Tarihli ve 2014/16847 E. , 2015/2167 K. sayılı kararında; FOB satış kapsamında, konteyner içerisinde Çin'den deniz yolu ile ithal edilmek üzere taşınması taahhüt (forwarder) edilen emtianın ithalatında, ekspertiz marifeti ile

yapılan tespitte eşyanın ıslak ve hasarlı olduğu, alıcısına teslim edilen eşyadaki zararın nakliyat sigorta poliçesi kapsamında ödenmesi nedeniyle, (halefiyet) açılan rücu davasında; yerel mahkemece, “konişmentoda taşıyan için yükleme ve istif kılızu muafiyeti olduğu, yükleme ve istiflemiyi taşıyanın yapmadığı, emtianın konteyner içerisine sıkı bir şekilde istiflenmesi sonucunda, hava ve yol şartlarındaki ısı farklılığına bağlı olarak, nemlenme ve buğu sebebi ile hasar meydana gelmiş olabileceği, hasarlı eşyada deniz suyuna rastlanmadığı, nakliyat sigorta poliçesine göre de ambar buğusunun teminat dışı olması nedeniyle, TTK. nun 1472. maddesine göre halefiyet hakkı doğurmayacağı gerekçesiyle davacının talebi reddilmiştir. Söz konusu karar Yargıtay’ca, “mahkeme dosyası kapsamında bilirkişi raporu alınmadan salt ekspertiz raporuna dayanılması, taşımaya konu emtiada zararın nasıl ve ne şekilde meydana geldiği, zarardan taşıyanın sorumlu olup olmadığı, sorumluluk halinde ise kusur oranının ne olduğu ve tazminat miktarının hesabının, taşıma hukuku ve sigortacılık alanında bilirkişiden rapor alınarak tespit edilmesi gerektiği” görüşü ile bozulmuştur (Yargıtay kararları, 2015).

Başka bir temyiz davasında ise, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’nin 2015/11819 E, 2016/8979 K kararında; FOB satışa göre yapılan ithalatta gümrük tespiti neticesinde, konteynerden eşyanın eksik çıktığı ve alıcının zararının sigorta poliçesi kapsamında karşılandığı, sigortacının halefiyeti nedeni ile taşıyan aleyhine açtığı davada yerel mahkeme, alınan bilirkişi raporu ve diğer deliller çerçevesinde taşıyanın eşyayı teslim edene kadar olan sürede, “yüke özen borcundan” doğan sorumluluğu nedeniyle talep edilen tazminatın ödenmesine karar verdiği ve söz konusu kararın Yargıtay’ca da onandığı anlaşılmaktadır (Yargıtay kararları, 2016).

Yine deniz taşımacılığında yaygın olarak kullanılan CIF satışta, (halefiyet) rücu nedeniyle açılan davada: Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 02.07.2014 tarihli ve 2013/13288 E, 2014/12683 K. sayılı kararında, davacı şirkete nakliyat sigorta poliçesiyle sigortalı emtianın, sevk edilmek üzere konteynere navlun faturası ile yüklendiği, emtianın bir kısmının taşıma sırasında hasarlandığının tespit edildiği, hasar bedelinin davacı tarafından sigortalısına ödendiği ileri sürülerek, karşılanan zarar bedelinin faiziyle birlikte tahsili için dava açılmıştır. Yerel mahkeme, “iddia, savunma, bilirkişi raporu ve dosya kapsamına göre, davacı sigorta şirketinin dava tarihi itibarıyla geçerli şekilde halef olduğu ya da temlik aldığı bir alacak hakkının bulunmadığı” gerekçesiyle, davada rücu tazminat şartları oluşmadığından talebin reddine karar vermiştir.

Yargıtay ise, “sigortalı gönderen ile alıcı arasında daha önce düzenlenen protokolle, satılan ve satıcının faturası karşılığı bedelini ödediği malların kullanılamaz veya hasarlı

olduğu durumlarda alıcı tarafından teslim alınmayıp, nitelikleri belirtilen malın sigortalı tarafından temin edilen konteynere yüklenerek iade edileceği ve yerine mal gönderilerek borcundan mahsup edileceği, protokol şartlarının gerçekleşmesi ile birlikte alıcı tarafından açılmış takip ve davalardan feragat edileceği hususları kararlaştırılmıştır. Bu itibarla; söz konusu protokol içeriğinde yer alan, gönderen sigortalı tarafından gönderilene hasarlı olan mallar karşılığı olarak yeni ürün gönderileceğinin kararlaştırılması nedeniyle protokol hükümlerindeki taahhüt ve edimin yerine getirilip getirilmediğinin, araştırılıp değerlendirilmeksizin karar verilmesinin doğru olmadığı gerekçesiyle”, yerel mahkeme kararını bozmuştur.

Söz konusu karar, sözleşmeye bağlı Incoterms ve sigorta açısından değerlendirildiğinde; sigortacı, rizikonun poliçe şartlarında gerçekleşmesi halinde sigortalıya tazminat ödemektedir. Sigorta ettiren sigortalı olabileceği gibi, üçüncü bir şahsı da sigorta kapsamına dâhil edebilir. (üçüncü kişi lehine sigorta) Burada kimin ya da kimlerin menfaatinin sigorta teminatı altına alındığı hususu öne çıkmaktadır. Incoterms 2010 CIF satış kapsamında satıcı, emtia masraflarını, sigorta ve taşıma bedelini ödemek suretiyle alıcıya gemi bordasında (boşaltma limanında) teslim etmeyi üstlenmekte olup, bundan sonraki risk yükümlülükleri alıcıya geçmektedir. Satıcının, bu teslim şeklinde boşaltma limanına kadar olan sürede doğan/doğacak masrafları karşılama yükümlülüğünün yanı sıra, emtianın hasara uğraması ya da ziya olması riskine karşı da, alıcının lehine sigorta sözleşmesi (asgari düzeydeki riskler için) akdetme yükümlülüğü bulunmaktadır. Dava konusu olayda satıcının sigorta ettiren, alıcının ise sigortalı olma gereklerini CIF satış şartları açısından karşılamadığı, alıcı bu durumda kendisine kusur yüklenemeyeceğini ispat etmek kaydıyla, TBK’ nuna göre borcun ifa edilmemiş olmasından doğan sorumluluk nedeniyle, seçimlik hak uygulanması talebinde bulunabilecektir. Ayrıca, dava konusu olayda emtia satış protokolünde risk gerçekleşme yeri belirtilmeden, zayi olan malların yerine yeni mal gönderileceği kararlaştırılarak, alıcının menfaatinde sınırsız bir koruma durumuna yol açılmıştır. Burada, risk yükümlüsü alıcının menfaati sigortalanmış olsaydı, (sigorta edilen lehdar) kendisine isabet eden hasarın karşılanması için doğrudan sigortacıya müracaat edebilecekti. Bu durumda, risk sorumlusunun alıcı olduğu tespitine dayalı olarak, sigortacının hasarı tazmin etmemesi gerekirdi. Yargıtay’ın, emtia satış protokolü ile alıcının sigorta himayesinden yoksun bırakılmasının, CIF satış şartlarına aykırı olduğu hususunu da göz önünde bulundurması gerektiği değerlendirilmektedir (Değirmenci, 2018).

İlk derece mahkemelerinin, yabancılık unsuru taşıyan davalarda verdiği kararların Yargıtay’da bozma oranının yüksek olması, bu alanda bazı eksiklerin olduğunu

göstermektedir. Bazı Yargıtay kararlarında örneğin: Yargıtay 11. HD'nin E. 2013/8103, K. 2013/11770, 05.06.2013 tarihli kararında “İhtiyati haciz istemli davada, mahkemenin milletlerarası yetkisine ilişkin olup, taraflar arasında Frankfurt am Main’da imzalanmış olan kredi sözleşmesinin ilgili hükmünde, tüm anlaşmazlıklar için Alman hukukunun geçerli olduğunu kararlaştırdıkları ifadesi yer almakta olduğundan” Yargıtay, Alman hukukuna tâbi kılınan kredi sözleşmesinin tarafları ve imzalandığı yer bakımından objektif nitelikte yabancılik unsuru taşıdığını tespit etmiş ve yerel mahkeme kararını bozmuştur.

Diğer bir husus ise, 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanununun (HMK) 25. maddesine göre: “Kanunda öngörülen istisnalar dışında hâkim, iki taraftan birinin söylemediği şeyi veya vakıaları kendiliğinden dikkate alamaz ve onları hatırlatabilecek davranışlarda dahi bulunamaz” hükmü nedeniyle, hâkim tarafların sunduğu ve söylediklerinin dışında delil toplayamamaktadır. Bu nedenle, yabancılik unsuru taşıyan davaların incelenmesi sırasında bazı hususların göz ardı olabileceği ve isabetli karar verilemeyebileceği konusunda görüşler bulunmaktadır. Bu nedenle HMK. nun 25. Maddesinde, delil toplama konusunda hâkimin re’sen yetkili olması için düzenleme yapılması, dış ticarete yabancılik unsuru taşıyan sözleşmelerden kaynaklı uyuşmazlıklarda, tarafların menfaatlerinin korunması bakımından yarar sağlayacaktır (Aygün, 2014).

Öte yandan, dış ticarete kullanılan mal teslimi ve ödemelerle ilgili belgelerin asıllarının istenilmesi nedeniyle bazı durumlarda, teslimde gecikme ve zaman kayıpları yaşanmaktadır. Belirtilen gecikmelerin önlenmesi için, teslim ve ödeme belgelerinin elektronik ortamda düzenlenmesine (konişmento vb.) yönelik teknik ve hukuki altyapı oluşturulmalıdır (Seçkin, 2017).

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Uluslararası ticaretin birden fazla ülke hukukunu ilgilendirmesi nedeniyle, ticari sözleşmeler yabancılik unsuru taşımaktadır. Yabancılik unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda (yetki ve kamu düzenine ilişkin olmayan) taşıma ve satış sözleşmelerinde belirlenen hukuk geçerli olacağından, sözleşmelerde hukuk seçimine (tahkim dâhil) dikkat edilerek mal teslim şekli ile ödeme yönteminin açıkça belirtilmesi gerekmektedir. Sözleşmelerin, ICC teslim ve ödeme yöntemlerine ilişkin kriterlere (Incoterms, UCP 600, URC 522 vb.gibi) uygunluğu, taraflar arasında çıkabilecek muhtemel uyuşmazlıkları önleyecektir. Bu nedenle ticari sözleşmelerde, uygulama birliği sağlamaya yönelik “Unidroit Prensipleri’nin” Türk dış ticaretinde kullanımının teşvik edilmesi önem arz etmektedir.

Örnek Yargıtay kararlarından da anlaşılacağı üzere, eşyanın yükleme ve teslim sürecine ilişkin zaman aralığında, taraflar arasında çıkabilecek uyuşmazlıkların önlenmesi bakımından; özellikle çok modlu taşımada, taşıma sözleşmesinin teslim şekline (Incoterms) uygun olması ve emtia sigortasının klotlarına dikkat edilerek, eşyanın tam ve hasarsız bir şekilde teslimi için taşıyan ve ilgililerinin taşıma, yükleme, boşaltma ve istif sırasında tedbirli (yüke özen borcu) davranmaları gerekmektedir.

Sigorta ve risk sorumluluğu yönüyle, Incoterms açısından CIF satış kapsamında satıcının, emtiayı alıcı lehine asgari riskler için sigorta sözleşmesi akdetme yükümlülüğü bulunduğundan, mal satış sözleşmelerinde buna dikkat edilmelidir.

FOB satışlarda satıcının taşıtan olmaması nedeniyle, multimodal taşımacılık için tasarlanmış olan ‘‘Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu’na’’ (Rotterdam Kuralları) uygun olmadığı hususundaki görüşler dikkate alınmalı, eşyanın tabi olacağı uluslararası taşıma konvansiyonunun (Lahey, Visby, Hamburg) Incoterms teslim şekline uyumlu olmasına özen gösterilmelidir.

FOB satışlarda karşımıza çıkan diğer bir husus ise, taşıtan ile konişmento hamilinin aynı kişi olması ve konişmentonun üçüncü bir kişiye devri halinde, navlun sözleşmesi ile konişmento hükümlerinin çelişmesi durumunda, hangisine ait hükümlerin geçerli olacağı konusunda görüş farklılıkları bulunmaktadır. Bu nedenle, taşıma sözleşmesi (navlun) kurulurken iyi müzakere edilmeli ve charter sözleşmelerinde, sözleşmenin bir suretinin konişmentoya eklenmesine dikkat edilmelidir. Konteyner taşımalarında ise, FOB satış şeklinin kullanılmaması, bunun yerine FCA’nın tercih edilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

Ayrıca, forwarderle yapılacak sözleşmelerde; sözleşmenin, TTK’nun 921 maddesine göre ücret karşılığı komisyoncu sıfatıyla mı, yoksa aynı kanunun 926. maddesine istinaden taşıyan veya taşıyanın adamı sıfatıyla mı sözleşme yapıldığı hususu, ‘‘taşıyanın sorumluluğu’’ kapsamında forwarder taşıyan veya taşıyanın yardımcısı olacağından, bu duruma dikkat edilmelidir.

ICC üyesi olarak örgütün uygulama ve kurallarına tabi olmasına karşın, ICC’nin çıkarmış olduğu ve denizaşırı satışlarda kullanılan Incoterms’in, (FAS, FOB, CIF, CFR) Türk Ticaret Kanunu ve ilgili diğer mevzuata dâhil edilmesi, dış ticarete güven artırıcı etki yaratacaktır. Öte yandan, FOB ihracatı teşvik ve desteklemek üzere, mal ve hizmet üreten ihracatçı firmalar ile KOBİ’lere kullandırılan kredilerin kullanımı kolaylaştırılmalıdır.

Diğer bir husus ise, Yargıtay'ın çok sayıda bozma (M. Aygün, 2015) kararına konu olan yabancılık unsurlu davalarda, 6100 sayılı HUMK'nın 25.maddesinin fonksiyonelliği ve hâkimin re'sen delil toplama yetkisi için düzenleme yapılması gerektiği hakkındaki görüşler dikkate alınmalıdır.

Ticaret finansmanın hızlı bir şekilde dijitalleşmesi sonucunda blockchain, nesnelerin interneti, yapay zekâ dönüşümü, drone teslimleri ve otonom gemi teknolojisi gibi potansiyel gelişmelere paralel şekilde e-dönüşüm sağlanmalı ve dış ticarete kullanılan belgelerin elektronik ortamda düzenlenebilmesi için, teknik ve hukuki altyapı oluşturulmalıdır. (Örnek, elektronik konişmento vb.gibi)

Türk deniz ticaret filosunun dış ticarete çok düşük olan taşıma payının artırılması için, filonun teşvik edilerek rekabet edebilir duruma getirilmesi ve yabancı taşıma firmalarına ödenen navlundan kaynaklı döviz kaybının asgari düzeyde tutulması sağlanmalıdır.

Liman ekonomisi ve lojistiğinin gelişmesi için: Limanlarda lojistik hizmetin gelişmesi teşvik edilerek liman merkezli lojistiğe (LML) dönüşüm sağlanmalı, liman yönetim modeli ile dış ticaret rejiminde düzenleme yapılmak suretiyle, ülkemizin bir kıyı bölgesinde veya bir limanında şehiri de kapsayacak şekilde, Singapur veya Hong Kong örneğinde olduğu gibi “Serbest Liman” (Free Port) modeli uygulanmasına geçilmesi önem arz etmektedir.

KAYNAKÇA

- ABD-Uluslararası Ticaret İdaresi, (2020). *Know Your Incoterms*. <https://www.trade.gov/know-your-incoterms>.
- Aygün M. (2014). “Yabancılık Unsurunun Mahiyeti ve Yargılamadaki Rolü”. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 16(Özel Sayı), 1025-1066.
- Başlangıç S.Ö. (2015) “*Uluslararası Lojistik Uygulamalarında Teslim Şekilleri ve Teslim Şekli Seçimini Etkileyen Unsurların Belirlenmesi*”. Doktora Tezi. Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Aydın.
- Bozkurt C., Pelit İ. ve Irmak E. (2018). “Türkiye ve Dünyada Denizyolu Taşımacılığı”. *Türkiye ve Dünyada Denizyolu Taşımacılığı Konferansı*.
- Caner, O. (2012). “Incoterms 2010 (ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms”. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 22(2), 223-262.
- Ceylan S. ve Erturgut R. (2020). *Serbest Liman Uygulamaları, Liman Merkezli Lojistik ve Kruvaziyer Turizmi; Antalya Limanı*. Çanakkale: Paradigma Akademi.
- Çalışkan N. (2019). Uluslararası Denizyolu Taşımacılığının Türkiye Dış Ticaretine Etkisinin Analizi ve Diğer Taşıma Modlarıyla Rekabeti. <https://hdl.handle.net/11413/5832>.
- Değirmenci N. K. (2013). “Konişmentonun Hukuki İlişkiyi Belirleme İşlevinin İki Boyutu ve Bu İşlevin Özellikle FOB Satışlar Açısından Değerlendirilmesi”. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 24(2), 143-165.

- Değirmenci N. K. (2018). “Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’nin CIF Teslim Şekline İlişkin 02.07.2014 Tarihli Kararının Değerlendirilmesi”. *Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi*, 7(1), 129-137.
- Değirmenci N. K. (2018). “Yargıtay 11.Hukuk Dairesinin FOB teslim Şekline İlişkin 18.02.2015 tarihli Kararının Değerlendirilmesi”. *Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi*, 7(2), 385-392.
- Doğrusöz B., Onat Ö. ve Töralp F. T. (2011). *Gerekçe, Karşılaştırmalı Maddeler, Komisyon Raporları, Önergeler ve Karşılaştırmalı Tabloları ile Türk Ticaret Kanunu (Ticari İşletme, Ticaret Şirketleri Kıymetli Evrak Hükümleri) Cilt: I (Madde 1 – 849)*. Ankara: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği.
- Emanet H. (2016). “Uluslararası Eşya Taşıma Konvansiyonlarının Temel Hükümlerinin Karşılaştırma Analizi”. *Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(1), 162-172.
- Esmer S. (2009). “*Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simulasyon Modeli*”. Doktora Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İzmir.
- IMO (2013). World Maritime Day a Concept of a Sustainable Maritime Transportation System.
- İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (İMEAK). (2017). “*Denizcilik Sektör Raporu*”. Deniz Ticaret Odası, İstanbul. https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/sektorraporu/2017_sektor_tr.pdf.
- İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (İMEAK). (2019). “*Denizcilik Sektör Raporu*”. Deniz Ticaret Odası, İstanbul. https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/sektorraporu/2019_sektor_tr.pdf.
- Kara H. (2018). *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*. İstanbul: Legal Yayıncılık.
- Kaya, S. (2018). “*Freight Forwarder İşletmelerinde Müşteri Memnuniyetinin Araştırılması; İstanbul İlinde Mevcut Freight Forwarder Müşterileri Üzerine Bir Uygulama*”. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul.
- Kılıcı, H. (2017). “Taşımacılık Faaliyetlerinin Rekabet Üstünlüğü Oluşturmada İşletmecilikte Yeri ve Önemi: Türkiye Örneği ve Türkiye’de Taşımacılığın Gelişimi”. *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, Özel Sayı: 74-86.
- Kocasakal H.Ö. (2010). “Sözleşmelere Uygulanacak Hukunun MÖHUK m.24 Çerçevesinde Tespiti ve Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları”. *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 1(2), 27-62.
- Korkmaz M.E. (2019). “Teslim Şekilleri 2020 (Incoterms® 2020)”. *Dış Ticaret Ajansı*, <https://www.disticaretajansi.com/teslim-sekilleri-2020-incoterms-2020/>.
- Nikolaidis I. (2018). “*Delving into INCOTERMS® 2010: Typology and Critical Points Revisited*”. Yüksek Lisans Tezi, International Hellenic University, School of Economics, Business Administration & Legal Studies. Thessaloniki.
- Özkan, Ö. (2012). “Incoterms 2010 ile Getirilen Yenilikler”. *Akademik Bakış Dergisi*, 31:1-15

- Seçkin N. (2017). “*Uluslararası Ticarete Kullanılan Belgelerin Elektronik Ortama Taşınma Süreci*”. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü. İstanbul.
- Shakil S. M. ve Mostafa K. A. (2018). “An Analysis of the Advantages and Disadvantages of Using a Multimodal Transport System in the Carriage of Goods”. *International Journal of Law, Humanities & Social Science*, 2(4), 60-69.
- Shiphub. (2019). *Incoterms 2020 FOB*. <https://www.shiphub.co/incoterms-2020-fob>
- Taşpınar M. (2008). “*Üretim Yapan İşletmelerde İhracatta Kullanılan Teşvik ve Desteklemerin İhracat Performansı Üzerine Etkisi ve Kullanımda Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri*”. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı Üretim Yönetimi ve Pazarlama Bilim Dalı. Konya.
- Tekin S.M. (2017). *Navlun Sözleşmelerinde Taşıyanın Sorumluluğu*, Onikilevha, İstanbul
- Ticaret Bakanlığı (2020). Ticaret Bakanlığı 2019 Yılı Faaliyet Raporu. https://ticaret.gov.tr/data/5e58fdaa13b8764dec3bf81d/TICARET_BAKANLIGI_2019YILI_FAALİYET_RAPORU.pdf.
- The Maritime Executive (2017). *The Global Fleet Revealed*. <https://www.maritime-executive.com/article/the-global-fleet-revealed>.
- Tunç Ö. (2015). “*FOB Teslim Şekline Göre Tarafların Yükümlülükleri*”. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul.
- Uluslararası Armatörler Birliği. (2020). Largest Beneficial Ownership Countries. <https://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/largest-beneficial-ownership-countries>.
- Uluslararası Ticaret Örgütü, (2019). *Incoterms Rules History* <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>.
- Uluslararası Ticaret Örgütü, (2020). *Incoterms® 2020 vs 2010: What's changed?*. <https://icc.academy/incoterms-2020-vs-2010-whats-changed/>.
- UNCTAD. (2020). “*Review of Maritime Transport 2018*”. Birleşmiş Milletler, Cenevre.
- UNCTAD. (2020). “*Review of Maritime Transport 2019*”. Birleşmiş Milletler, Cenevre.
- UTİKAD. (2010). *Sorumluluk Kurallarında Rotterdam Dönemi* <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/4678/sorumluluk-kurallarinda-rotterdam-donemi>.