

KONŞİMENTO HÜKÜMLERİ

1- TANIMLAMALAR

- a) **Taşıyan:** İşbu belgenin önyüzünde malın taşıyıcısı olarak belirtilen taraf anlamına gelmektedir.
- b) **Tacir:** Yükleyiciyi, malı gönderen kişi, malın alıcısı, malın gönderildiği kişi, Konşimento hamili veya bu Konşimentoya sahip olan veya bunları tasarrufunda bulundurabilen kişileri kapsar.
- c) **Konteyner:** ISO standartlarına uygun, yükleri içinde bulunduran, bir nakil vasıtasından diğerine aktarılabilen, düz, üstü açık veya yan kenarı açık ve bu vasıtalarından kolayca ayrılabilen tank veya benzeri nakliye araçlarıdır.
- d) **Mallar:** İşbu Konşimento önyüzünde tanımlanan her çeşit yük anlamına gelmektedir.
- e) **Kombine Taşıma:** İşbu Konşimentoda Taşıyıcı tarafından Tacirin malları "Teslim Alma Yeri"nin veya "Teslimat Yeri"nin belirtilmesi halinde kombine taşıma söz konusu olur.
- f) **Limandan Limana Taşıma:** İşbu Konşimentoda "Yükleme Limanı" ile "Boşaltma Limanı" gösterilmesine karşın "Teslim Alma Yeri" veya "Teslimat Yeri" belirtilmemişse söz konusu olur.
- g) **Alt Yüklenici:** Taşımanın gerçekleştirilmesi sırasında, Taşıyan tarafından doğrudan veya dolaylı olarak çalıştırılan veya sözleşmeli diğer bağımsız yüklenicileri kapsar.

2- ÖNCELİKLİ HÜKÜM // ÜSTÜN GELEN MADDE

Açıkça bu Konşimentoda ele alınmadığı takdirde, bu Konşimento kapsamında malların taşınması için yalnızca Türk Hukuku geçerli olacaktır; ancak, zorunlu olması halinde 23 Şubat 1968 tarihinde Brüksel'de imzalanan Protokolle (bundan sonra "Hague Visby/ Visby Kuralları" olarak anılacaktır) değiştirilmiş ve sevkiyat ülkesinde yasalastırılmış haliyle 25 Ağustos 1924 tarihinde Brüksel'de imzalanan Konşimentoyla İlgili Belirli Yasa Kurallarının Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşmenin bundan sonra "Hague Kuralları" olarak anılacaktır) bu husustaki hükümleri bu Sözleşme için geçerli olacaktır. Taşıyan malların canlı hayvan olması veya yükün güvertede taşınacağına ön yüzde belirtilmesi ve bu şekilde taşınması halinde ne Hague Kuralları ve ne de Hague Visby Kuralları uygulanacaktır.

3- ABD İLE TİCARET KLOZU

Madde 2'deki Öncelikli Hüküm/Üstün Gelen Madde hükmü saklı kalmak üzere, eğer işbu Konşimentodaki taşımada Yükleme Limanı ABD veya Boşaltma Limanı ABD olarak gerçekleşiyorsa, Taşıyanın sorumlulukları COGSA: Pomerene Kanunu 49. USC 880113(1999) ve Ticaret Kanunu B7-302 hükümleri uygulanacaktır.

İşbu Konşimento hükümleri hiçbir şekilde taşıyanın COGSA hükümleri çerçevesinde tabi olduğu hak, muafiyet, ayrıcalık ya da sınırlamaları ortadan kaldırmayacak ya da herhangi bir sorumluluk ve yükümlülüklerini artıracak şekilde yorumlanamaz.

İşbu Konşimentodaki diğer hükümlere bakılmaksızın, Amerika Birleşik Devletleri'ne ve Birleşik Devletler'den yapılan seferler için COGSA, yüklemeye önceki ve tahliyeden sonraki süreyi kapsayacaktır.

BILL OF LADING TERMS AND CONDITIONS

1- DEFINITIONS

- a) **Carrier:** means the party specified as the carrier of the goods on the front page of this document.
- b) **Merchant:** means the Contractor, the shipper, the buyer, or the consignee of the goods, or the holder or any assignee or endorsee of this bill of lading.
- c) **Container:** means any container, flat, open top, or open side container, or any tank or similar means of transportation meeting ISO standards and containing the goods, which can be transferred from any means of transportation to another, and which can be easily detached and removed from such means of transportation.
- d) **Goods:** means any and all cargoes defined on the front page of this bill of lading.
- e) **Combined Transport:** arises where the "Place of Receipt" of the Merchant's goods by the Carrier or the "Final Destination" of such goods are indicated on this bill of lading.
- f) **Port to Port Carriage:** arises where the "Place of Receipt" or the "Place of Delivery" is not specified despite the indication of the "Port of Loading" and "Port of Destination" on this bill of lading.
- g) **Subcontractor:** covers the other independent contractors directly or indirectly assigned or contracted by the Carrier during performance of the Carriage.

2- PREVAILING PROVISION // PARAMOUNT CLAUSE

Unless explicitly specified in this Bill of Lading, the carriage of the goods hereunder shall be exclusively governed by and subject to Turkish Laws; however, in cases where compulsorily applicable, the relevant provisions of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading, signed in Brussels on 25 August 1924 (hereinafter referred to as the "Hague Rules") as amended by the Protocol signed in Brussels on 23 February 1968 (hereinafter referred to as the "Hague Visby / Visby Rules") and enacted in the country of shipment shall apply to this contract. Neither the Hague Rules nor the Hague-Visby Rules shall apply where the goods carried hereunder are live animals or cargo which stated on the face hereof as being carried on deck and is so carried.

3- TRADE WITH THE USA CLAUSE

Without prejudice to the Prevailing Provision/Paramount Clause provided in Article 2; if the Port of Loading is the USA or the Port of Destination is the USA for the carriage hereunder; the Carrier's responsibilities shall be subject to COGSA: the Pomerene Act 49. USC 880113(1999) and the Commerce Act B7-302 provisions.

Under no circumstances may the provisions of this Bill of Lading be construed as depriving the carrier of any rights, exemptions, privileges, immunities or limitations conferred on the Carrier under COGSA provisions or increasing any of the carrier's responsibilities and obligations.

Notwithstanding any other provisions in this bill of lading to the contrary, for voyages to and from the United States, COGSA shall extend to the period before loading and after discharge.

COGSA'nın geçerli olduğu ölçüde; Tacirin Konşimento üzerinde mallar için daha yüksek bir değer beyan etme fırsatına sahip olması ve karşılığında Tacirin Taşıyanın tarifesi başına daha yüksek bir navlun ücreti ödemeyi kabul etmesi koşuluyla, böyle bir zorunluluk olmadığı sürece daha yüksek bir değer beyan edildiğinde; Taşıyıcı, mallar Taşıyanın veya Alt Yüklenicisinin mülkiyetinde, gözetiminde veya kontrolünderken meydana gelen herhangi bir kayıp veya hasar için sorumluluğunu paket veya alışılmış yük birimi başına 500,00 ABD Doları ile sınırlandırma hakkına sahiptir.

4- UYGULANACAK HUKUK VE YARGI YETKİSİ

İşbu Konşimentodan doğan her türlü dava, Türk Hukuku'na tabii olup, her türlü uyuşmazlık için İstanbul Mahkemeleri ve İcra Daireleri yetkilidir.

5- TAŞIYANIN TARİFESİ

Taşıyanın geçerli tarifesinin hüküm ve şartları işbu Konşimentoya dahil edilmiş olup, Konşimentonun ayrılmaz bir parçasıdır. Taşıyıcının ilgili hüküm ve şartların talep etmesi üzerine, Taşıyandan, acentesinden veya web sitesinden (www.turkon.com) temin etmesi mümkündür. İşbu Konşimento ile tarife arasında farklılık olması halinde Konşimento hükümleri geçerli olacaktır.

6- HİMALAYA KLOZU

Taşıyanın hiçbir görevlisi, Alt Yüklenicisi, çalışanı veya temsilcisinin (Taşıyan tarafından zaman zaman tutulan bağımsız yükleniciler dâhildir) herhangi bir durumda Malların Yükleyicisi, Gönderildiği Kişi, Taciri veya sahibine ya da bu Konşimentonun hamiline karşı işini yaparken veya işi ile bağlantılı olarak gerçekleştirdiği herhangi bir fiil, ihmal veya kusurdan doğrudan ortaya çıkan veya kaynaklanan herhangi bir kayıp, hasar veya gecikme için hiçbir sorumluluğunun olmayacağı ve bu maddede yukarıda belirtilen hükümlerin genel niteliği saklı kalmak kaydıyla, bu belgede yer alan her muafiyet, sınırlama, şart ve imtiyazın ve Taşıyan için geçerli olan veya Taşıyanın bu belge çerçevesinde hak sahibi olduğu her hak, sorumluluk muafiyeti, savunma ve dokunulmazlığın Taşıyanın yukarıda belirtilen şekilde hareket eden her görevlisi, Alt Yüklenicisi, çalışanı veya temsilcisi için de geçerli olacağı ve onları da koruyacağı ve bu maddenin yukarıda belirtilen tüm hükümlerinin amaçları çerçevesinde, (yukarıda belirtildiği üzere bağımsız yükleniciler dahil olmak üzere) Taşıyanın kendisinin, zaman zaman görevlileri, çalışanları veya temsilcileri olan veya olabilecek tüm bu tür kişiler adına ve hesabına temsilci veya yediemin sıfatıyla hareket ettiği veya bu şekilde değerlendirileceği ve tüm bu tür kişilerin, bu Konşimentodaki veya bu Konşimento ile kanıtlanan sözleşmenin bu ölçüde tarafları olacağı veya bu şekilde değerlendirileceği açıkça kabul edilmektedir.

7- TACİRİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

- Tacir, işbu Konşimentoyu kabul ederek, kendisinin veya yetkilisinin Konşimento üzerinde belirtilen malların ve konu Konşimentonun sahibi olduğunu kabul eder ve Konşimentoda mallara ilişkin detayların doğru olduğunu hususunu kabul beyan ve taahhüt eder.
- Tacir, Taşıyana doğru, tam ve eksiksiz olarak vermesi gereken bilgilerin yanlış, eksik veya yetersiz olması durumunda bundan doğan veya kaynaklanan tüm masraflar, kayıplar, hasarlar ve

To the extent COGSA applies, and provided the Merchant has the opportunity to declare a higher value for the goods on the face of the bill of lading, and in return agrees to pay a higher freight rate per the Carrier's tariff, to the extent no such higher value is declared, the Carrier is entitled to limit its liability to USD 500.00 per package or customary freight unit for any loss or damage occurring while the goods are in the Carrier or its Subcontractor's possession, custody or control.

4- GOVERNING LAW AND JURISDICTION

Any and all claims and/or disputes arising under this bill of lading shall be governed by Turkish Law; and Istanbul Courts and Execution Offices shall have jurisdiction for settlement of any and all disputes.

5- CARRIER'S TARIFF

The terms and conditions of the Carrier's applicable tariff are incorporated herein and constitute an integral part of the bill of lading. Copies of the relevant provisions of the applicable Carrier's tariff are obtainable from the Carrier or its agents upon request or from the Carrier's website (www.turkon.com). In case of inconsistency between this bill of lading and the tariff, the provisions of the bill of lading shall prevail.

6- HIMALAYA CLAUSE

It is hereby expressly agreed that no Subcontractors, servants, employees or agents of the Carrier (including every independent contractor from time to time employed by the Carrier) shall to the extent permitted by law in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Merchant, Shipper, Consignee or owner of the Goods, or holder of this Bill of Lading for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment, and, but without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this clause, every exemption, limitation, condition or liberty herein contained and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such Subcontractor, servant, employee or agent of the Carrier acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this clause, the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf and for the benefit of all persons who are or might be his Subcontractors, servants, employees or agents from time to time (including independent contractors as aforesaid) and all such persons shall to this extent be deemed to be parties to the contract in or evidenced by this Bill of Lading.

7- MERCHANT'S LIABILITIES

- By agreeing to this bill of lading, the Merchant acknowledges, represents, and warrants that the Merchant or its authorized agent is the owner of the goods specified on the bill of lading or of the bill of lading in question; and that the details about the goods provided in the bill of lading are true and accurate.
- The Merchant acknowledges and warrants that if the information that the Merchant is required to provide to the Carrier accurately, fully and completely is inaccurate, incomplete or insufficient,

cezalardan sorumlu olduğunu kabul ve taahhüt eder.

- c) Tacir, malların boşaltma ve varış ülke limanlarının, gümrüklerinin ve diğer yetkili makamlarının yürürlükte bulunan düzenlemelerine veya şartlarına uyacaktır. Bunlara uyulmaması nedeni ile malların yanlış veya yetersiz ambalajlanması, işaretlenmesi, numaralanması veya adreslenmesi nedeni ile maruz kalınan her nevi bütün vergi, harç, ceza, masraf, ücret ve kayıpları ödeyecektir.
- d) Tacir, kendi fiili veya kusuru olmasa dahi, işbu Konşimentoda belirtilen mallara gümrük veya başka bir makam tarafından el koyulması veya tutulmasından dolayı oluşabilecek, Taşıyan tarafından yapılan makul avukatlık ücretleri de dahil olmak kaydı ile tüm masraflardan sorumludur.
- e) Malların Taşıyan tarafından teslim alınmasıyla, hâlihazırda ödenmiş olsun ya da olmasın veya gemi kayıp olsun ya da olmasın, Navlun tam olarak kazanılmış kabul edilecektir.

8- TAŞIYANIN LİMANDAN LİMANA TAŞIMADA SORUMLULUĞU

Taşıyanın sorumluluğu, malların yükleme limanında gemi küpeştesine kabul edilmesiyle başlayacak ve tahliye limanında geminin küpeştesinden tahliye edilmesiyle sona erecektir. Taşıyan, hiçbir şart ve koşulda, Taşıyanın hâkimiyet alanında, doğrudan ya da dolaylı zilyetliğinde olma ihtimalinde dahi, yükleme limanında geminin küpeştesine kabul edilmeden önce veya tahliye limanında geminin küpeştesinden tahliye edildikten sonra mallara gelebilecek hiçbir zarar ya da gecikmeden sorumlu olmayacaktır.

Taşıma limandan limana olmasına rağmen, herhangi bir yetkili Mahkeme tarafından ön taşıma, nihai taşıma, dâhili taşıma, dâhili depolama ve/veya malların elleçlenmesi hakkında Taşıyanın esas Yüklenici gibi sorumlu olduğuna karar vermesi durumunda, Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler aşağıda belirtilen (Multimodal Taşıma) hüküm ve şartları doğrultusunda tespit edilecektir.

Canlı hayvan taşınmasına ilişkin durumlarda, Taşıyanın hiçbir sorumluluğu bulunmamakta olup, taşıyana hiçbir suretle hayvan taşınmasından doğan (telef, sakatlık, yaralanma, salgın hastalık vs.) herhangi bir sorumluluk atfedilemez. Bununla birlikte, taşınan canlı hayvan sebebi ile gemi mürettebatı, 3. kişiler ve/veya diğer yüklerin zarar görmesi halinde, her türlü sorumluluk Tacire ait olacaktır.

9- KOMBİNE (MULTIMODAL) TAŞIMA HALİNDE TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

Taşıyanın, deniz taşıması sırasındaki sorumluluğu, işbu Konşimentonun "limandan limana taşıma" hükümleri (md. 7) çerçevesinde değerlendirilecektir.

Taşıyan, kargonun yükleme limanı öncesi ve boşaltma limanı sonrası taşınmasını da üstlenmiş olması halinde, sadece 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 917 vd. maddeleri kapsamında "Taşıma İşleri Komisyoncusu" olarak sorumlu olacak olmakla birlikte, navlunun tamamını bizzat almış olsa dahi hiçbir zaman taşıyan olarak sorumlu olmayacaktır. Taşıyanın bu kapsamdaki sorumluluğu, sadece taşımayı gerçekleştirecek fiili taşıyanı seçmek ve taşıma organizasyonunu gerçekleştirmekten ibaret olup, sözleşme ile ayrıca belirtilmediği sürece, eşyanın sigortalanması, ambalajlanması, istiflenmesi, işaretlenmesi,

the Merchant shall be responsible for all costs, losses or damages or any fine or penalties that may arise or result thereof.

- c) The Merchant shall comply with all applicable regulations or requirements of the ports, customs or any other authorities in the country of discharge or destination of the goods. The Merchant shall bear and pay all duties, taxes, fines, imposts, expenses or losses incurred or suffered by reason of any failure to so comply, or by reason of any incorrect or insufficient packaging, marking, numbering or addressing of the goods.
- d) The Merchant is responsible for all costs that may be incurred due to the capture, seizure or detention of the goods specified in this bill of lading by the customs or any other authorities, even in cases not attributable to the Merchant's own act or fault, including reasonable attorney's fees incurred by the Carrier.
- e) Upon receipt of the Goods by the Carrier, the Carrier shall be deemed to have become entitled to the Freight, no matter whether it has been already paid, or whether the vessel is lost or not.

8- CARRIER'S RESPONSIBILITY FOR PORT-TO-PORT CARRIAGE/SHIPMENT

The Carrier's liability in respect of the goods shall start when the goods are accepted at the ocean vessel's rail at the port of loading and continue until the goods are discharged from the ocean vessel's rail at the port of discharge. The Carrier shall, in no circumstances whatsoever, be liable for any loss, damage or delay to the goods, whether or not in the Carrier's actual or constructive possession) howsoever caused occurring before they are accepted at the ocean vessel's rail at the port of loading or after they are discharged at the ocean vessel's rail at the port of discharge.

If, notwithstanding the Port-to-Port shipment, any competent Court decides that the Carrier is liable as principal Contractor for any pre-carriage, final carriage, inland carriage, inland storage or handling of goods; the provisions regarding the Carrier's liability shall be determined in accordance with the terms and provisions specified below (Multimodal Transport).

The Carrier shall have no liability whatsoever in the event of carriage of live animals; and the Carrier may not be held liable for any responsibilities that may arise from carriage of live animals (destruction, disability, injury, epidemics, etc.). In addition, if any live animals carried concurrently are injurious to the ship's crew, 3rd persons and/or other cargo on board; any and all liabilities related thereto shall solely rest with the Merchant.

9- CARRIER'S LIABILITY IN CASE OF COMBINED (MULTIMODAL) TRANSPORT

The Carrier's liability during carriage by sea shall be considered within the framework of the provisions regarding "port to port shipment" as specified herein (art. 7).

If the Carrier has also undertaken the carriage of the cargo before the port of loading and after the port of discharge; the Carrier shall be responsible as a "Freight Forwarder", that is, a transportation organizer, only under art. 917 et seq. of the Turkish Commercial Code no. 6102; and it will

gümrüklenmesi gibi edimler Taşıyanın hizmeti dâhilinde değildir.

Bu kapsamda, Taşıyan hiçbir zaman eşyanın bir alt taşıyanın sorumluluğunda olduğu dönemde oluşan zarardan sorumluluğu mevzubahis olmayacaktır.

Taşıyan, işbu Konşimento hükümleri ve uygulanacak hukuk kurallarının yanı sıra, kendi lehine olan hükmün öncelikli olarak uygulanması şartı ile, CMR (Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi), CIM (Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesi), COTIF (Uluslararası Demiryolu Taşımalarına ilişkin Sözleşme) ve ayrıca taşımanın gerçekleştiği ilgili ülkenin ulusal ve/veya tarafı olduğu uluslararası düzenlemeler uyarınca ileri sürülebilecek her türlü hak, savunma, yükümlülükten muafiyet ve sınırlamalara dayanma hakkını da haizdir. İşbu Konşimentodaki diğer hükümlere bakılmaksızın, Amerika Birleşik Devletleri'ne ve Amerika Birleşik Devletleri'nden yapılan seyahatlerde malların çoklu nakliyesi için, her taşıma sırasında COGSA'nın paket başına 500,00 ABD Doları veya geleneksel navlun birimi sorumluluk sınırlaması uygulanacaktır.

Yukarıda belirtilen kapsamda her ne şekilde olursa oluşsun, oluşan kayıp veya zararlarla ilgili olarak Taşıyanın sorumluluğu, sadece Taşıyanın ilgili alt sözleşme yapmış olduğu taraftan tazmin ettiği meblağlarla sınırlı olacaktır. Hiçbir şart ve koşulda, Taşıyanın sorumluluğu, alt taşıyanın ilgili alt taşıma sözleşmesi, geçerli tarifeye ilgili hukuki düzenlemeler uyarınca mevcut yükümlülüğünden fazla olamayacak olup, Taşıyan, alt taşıyanın tüm hak, savunma ve yükümlülüğün sınırlandırılması/muafiyeti haklarından aynen yararlanacaktır. Tacir, alt taşıma sözleşmesine taraf olup olmamasına bakılmaksızın, işbu hususu peşinen kabul ettiğini beyan eder.

Eğer kayıp veya zararın ne zaman oluştuğu kanıtlanamazsa, söz konusu kayıp veya zarar Taşıyanın sorumluluk periyodu dışında gerçekleşmiş olarak kabul edilecektir.

Taşıyan, nasıl ve nerede ortaya çıkarsa çıksın, herhangi bir dolaylı kayıp veya zarardan veya herhangi bir tür veya nitelikteki arızı, özel, örnek teşkil eden veya cezai zarardan hiçbir koşulda sorumlu olmayacaktır.

Yukarıdaki hükümlere herhangi bir hanel getirmeksizin, Taşıyan aşağıda maddeler halinde belirtilen hususlara atfedilebilecek olan nedenlerden dolayı oluşan kayıp veya zararlara yönelik sorumluluktan her koşulda arı kılınacak olup, bunlar:

- Tacirin, acentesinin ya da bir temsilcisinin talimat ve/veya beyanlarına uymaktan kaynaklanan
- Tacirin hatalı bir fiili veya ihmalinden kaynaklanan,
- Canlı hayvan taşınmasından kaynaklanan
- Güvertede eşya taşınmasından kaynaklanan,
- Malın gizli kusuru ve durumundan kaynaklanan,
- Kanuna aykırı, riskli ve tehlikeli maddelerden kaynaklanan.

10- KONTEYNERLER

Taşıyan, buna mecbur olmamakla birlikte ve ortada özellikle şüphe oluşturacak bir durumun söz konusu olması halinde (idari makamlar/üçüncü kişiler tarafından yapılan ihbarlar, malın boşaltma ve/veya yükleme limanında teslim alınmaması/edilmemesi vb.), dilediği anda Tacire haber

not ever be responsible as the carrier even if the Carrier has personally received the entire freight. The Carrier's liability in this context covers only the selection of the actual carrier that will perform the carriage and making the relevant transport organization; and unless specifically indicated in the contract, the actions such as taking out insurance for the goods, and the packaging, stowage, marking and customs clearance of such goods are excluded from the Carrier's service.

In this context, the Carrier shall not ever be held liable for any loss or damages occurring during the period when the goods are under the responsibility of a sub-carrier.

In addition to the provisions of this Bill of Lading and the rules of applicable law, the Carrier shall also be entitled to rely on any and all rights, defences, immunities, exemptions and limitations of whatsoever nature, which may be raised pursuant to CMR (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road), CIM (International Agreement on Railway Transports of Goods), COTIF (Convention on International Carriage by Rail) as well as the national and/or international regulations the country of carriage is a party to, providing that the provision/s that are in favour of the Carrier shall be firstly applied. Notwithstanding any other provisions in this bill of lading to the contrary, for multimodal transportation of goods on voyages to and from the United States, COGSA's USD 500.00 per package or customary freight unit limitation of liability shall apply during each mode of transportation.

With respect to the loss or damage howsoever occurring within the context mentioned above, the Carrier's liability shall be limited to the actual amounts recovered by the Carrier in respect of such loss or damage from the party with which the Carrier has signed the relevant subcontract. Under no circumstances shall the Carrier's liability exceed the sub-carrier's current liability under the relevant subcontract of carriage, applicable tariffs and the relevant statutory regulations; and the Carrier shall be entitled to any and all rights, defences, and limitations/exemptions from liability as made available and afforded to the sub-carrier. The Merchant represents that it has agreed hereto in advance, no matter whether the Merchant is a party to the subcontract of carriage or not.

If it cannot be proven when the loss or damage occurred; the loss or damage in question shall be deemed to have occurred outside the Carrier's period of responsibility. The Carrier shall in no circumstances whatsoever be responsible for any indirect loss or damages, howsoever and wheresoever arising, or any incidental, special, exemplary or punitive damages of any kind or nature.

Without prejudice to the provisions given above, the Carrier shall be relieved of liability for loss or damage where such loss or damage can be reasonably attributed to the issues itemized below:

- Compliance with the instruction and/or statements of the Merchant, or its agent or any of their representatives;
- A wrongful act or omission of the Merchant;
- Carriage of live animals;
- On-deck carriage of goods;
- Latent defect or condition of goods;
- Carriage of unlawful, hazardous or dangerous goods.

verme yükümlülüğü olmaksızın Konteynerleri ya da yükün istiflenmiş olduğu benzer taşıma araçlarını ve/veya paketleri açmaya ve/veya Konteynerlerin içeriğini denetlemeye, ayrıca gerekmesi halinde başka bir gemiye, konteynere ve/veya taşıma aracına nakletmeye/istiflemeye yetkilidir. Tacir, Taşıyanın işbu hakkını peşinen kabul etmekte ve Taşıyanı bu hususta yetkilendirmekte olup, Taşıyanın bu sebeple mallara gelecek zarardan sorumlu tutulması mümkün değildir.

İşbu madde Taşıyan üzerinde hiçbir şekilde bir yükümlülük doğurmamakta olup, Taşıyanın işbu yetkisini kullanmaması hiçbir koşulda Taşıyanın Konteyner ya da yükün istiflenmiş olduğu benzer taşıma araçlarını ve/veya paketleri içeriğinden sorumlu olması neticesini doğurmaz.

Herhangi bir Konteynerin içindeki malın ilave masrafa maruz kalmaksızın veya Konteyner veya Konteynerin içeriğiyle ilgili bir tedbir alınmaksızın güvenle veya uygun bir şekilde taşınamayacak olması söz konusu olursa, bu takdirde Taşıyan ilgili bu taşımadan vazgeçebilecek veya gerekli tedbirleri alabilecek ve/veya taşımaya devam etmek için makul ölçüde olan ilave masrafları karşılayacak veya söz konusu malları kıyıda veya denizde açıkta veya örtülü bir şekilde herhangi bir yerde depolayabilecek ve hal böyle iken iş bu Konşimento altında teslimat gerçekleşmiş kabul edilecektir. Tacir, Taşıyanın bu şekilde herhangi bir ilave masrafa maruz kalması halinde, Taşıyanın maruz kaldığı bu ilave masrafları tazmin edecektir.

Konteynerlerin, Tacir tarafından temin edilmesi veya Taşıyan tarafından Tacirin kullanımına yönelik olarak Tacire temin edilmesi halinde;

- a. Tacir, herhangi bir Konteyneri kullanmadan önce, Konteynerin temiz, sağlam ve yüklemekte olduğu yük tipine uygun olup olmadığını denetlemekle yükümlü olup, kendi amaçlarına uygun olmayan Konteyneri (kullanmadan önce) reddetme hakkına sahiptir.
- b. Tacir, uygun konteyner tipinin seçiminde yegâne sorumlu olup, Tacirin işbu seçiminden dolayı ortaya çıkacak zararlardan Taşıyanın hiçbir şekilde sorumluluğu söz konusu olmayacaktır.
- c. Malların ambalajlanması ve/veya Konteyner içerisine istiflenmesinden veya malların konteyner taşımacılığına uygun olmamasından dolayı oluşan dolaylı ve/veya doğrudan kayıp ve zararlardan, Taşıyan hiçbir şekilde sorumlu olmayacaktır.
- d. Taşıyan tarafından Tacire ve/veya Tacir nam ve hesabına hareket eden herhangi bir acenteye konteynerin tedarik edilmesi halinde, açıkça Taşıyanın ihmalden kaynaklanan bir durumun varlığı ispatlanmadığı sürece, hiçbir surette konteynerlerin yüke uygunsuzluğu ve/veya özrü nedeniyle mallarda oluşan zarar veya kayıplardan dolayı Taşıyan sorumlu olmayacaktır.

Alıcı veya Gönderilen, Taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerleri boş, temiz ve kullanılabilir bir durumda ve her türlü yükün taşınmasına uygun bir vaziyette boşaltma limanı veya teslim edilme yerine veya Taşıyan tarafından belirtilmiş olan bir başka yere, belirtilmiş olan zaman içerisinde geri getirmekten sorumludur. Eğer Konteyner

10- CONTAINERS

The Carrier shall be entitled, but is under no obligation, to open the Containers or any other similar means of transportation and/or packages the cargo has been stowed in and/or to inspect the contents of such Containers at any time desired without prior notice to the Merchant and in case of any suspicious situation in particular (notices sent by administrative authorities/third persons, failure to receive/deliver the goods at the port of discharge and/or loading, etc.); and if necessary, to transfer/stow them to/in another vessel, container and/or means of transportation. The Merchant agrees to this right of the Carrier in advance and authorizes the Carrier accordingly; and the Carrier may not be held responsible for any loss or damages occurring to the goods due to this reason.

This article does not create any obligation binding for and upon the Carrier; and the Carrier's failure to exercise this power shall under no circumstances render the Carrier responsible for the contents of any containers or similar means of transportation and/or packages that the cargo is stowed in.

If it appears that the goods contained in any container cannot safely or properly be carried further either at all or without incurring any additional expenses or taking any measure in relation to the Container or the contents of the Container; the Carrier may abandon the transportation thereof or take the necessary measures and/or incur any reasonable additional expenses to carry or to continue the carriage or to store the same, ashore or afloat, in the open or under cover; and such storage shall constitute due delivery hereunder. If the Carrier incurs any additional costs and expenses in relation to such storage, the Merchant shall compensate such additional costs and expenses incurred by the Carrier.

In case the containers are supplied by the Merchant or by the Carrier to the Merchant for the Merchant's use, the following conditions shall apply;

- a. The Merchant is obliged to inspect a Container before using it to make certain that it is clean, sound and suitable for the type of cargo loaded and is entitled to reject any Container not suitable for its purposes (before use).
- b. The Merchant is solely responsible for selection of the suitable container type; and the Carrier shall be under no liability whatsoever in case of any loss or damages that may result from such selection.
- c. The Carrier shall, under no circumstances, be liable for any direct and/or indirect loss or damages arising from the packaging of the goods and/or stowage of goods in the container or the unsuitability of the goods for carriage in containers.
- d. In case of the supply of a container by the Carrier to the Merchant and/or an agent acting for and on behalf of the Merchant; the Carrier shall not be liable or responsible for any loss or damage to the goods caused by the unsuitability or defective condition of the containers, unless it is proved that such unsuitability or condition is attributable to lack of due diligence on the part of the Carrier.

Taşıyan tarafından belirtilen süre içerisinde iade edilmezse, Konteynerin iade edilmemesinden dolayı oluşacak demuraj, kayıp ve masraflardan Tacir sorumlu olacaktır.

Taşıyan, belirli bir konteyner kapasitesini garanti etmez ve yükleme limanında sunulan tüccar Konteynerlerinin taşınmamasından kaynaklanan herhangi bir hasar veya gecikmeden sorumlu değildir.

11- ISI KONTROLLÜ YÜK

Taşıyan, daha önceden içeriği ve gereksinim duyulan sıcaklık aralığına ilişkin olarak yazılı bildirimde bulunulmayan ve taşınması, Taşıyan tarafından açıkça yazılı olarak kabul edilmemiş olan sıcaklık kontrolü gerektiren herhangi bir malın taşınmasını gerçekleştirmeyecektir. Böyle bir bildirim ve/veya kabulün olmaması halinde yük sıradan konteyner taşınmasına tabi tutulacak olup, Taşıyan, bu sebeple vuku bulacak hiçbir zarardan sorumlu olmayacaktır.

Isı kontrollü konteyner kullanılacak ise Tacir, taşınmak üzere Taşıyana teslim edilmeden önce Konteynerin yüklemeye uygun bir şekilde önceden soğutulması, malların Konteynere uygun bir şekilde istiflenmesi ve termostatik kontrollerin yapılması hususlarını üstlenmektedir. İşbu gereksinimlere uyulmaması durumunda, Taşıyan zarar veya kayıplardan dolayı hiçbir şekilde sorumlu olmayacaktır.

Taşıyan, hiçbir surette soğutulan konteynerlerin ısısını sabit tutma yükümlülüğü bulunmadığı gibi, konteynerleri etkin bir şekilde tutabilmek için herhangi bir tamirat işlemi yapmaya mecbur olmayacaktır. Aynı şekilde Taşıyanın taşınan yükün donması, erimesi, bozulması vb. sonuçlardan sorumlu tutulması da söz konusu olmayacaktır. Taşıyanın yükümlülüğü taşınan yükün ısısının kayıt defterine işlenmesinden ibaret olacak olup, bunun dışında kalan kayıtlardan sorumluluğu mevzubahis olmayacaktır.

Bununla birlikte, herhangi bir şekilde Taşıyanın, Konteyner ısısını sabit tutma yükümlülüğünün varlığı halinde dahi, Taşıyan ısı değişiminin, Konteynerin Taşıyanın doğrudan zilyetliği altında olmadığı bir zamanda meydana gelmiş olması durumunda (Konteynerin taşıma öncesi veya sonrası limanda beklemekte olması vb.), Taşıyanın her koşulda sorumluluğu mevzubahis olmayacaktır.

12- İSTEĞE BAĞLI İSTİFLEME

Taşıyan, malları konteyner veya benzer nakliye araçlarının içinde, gerekirse başka yükler ile birlikte istifleyebilir.

Taşıyan, güverte altına yükleme konusunda yazılı olarak uzlaşmadığı sürece, Yükletene/Taşıtana yazılı ihbarda bulunmaya lüzum olmaksızın Konteynerleri güverte üzerinde taşıma seçeneğine sahip olup, eğer söz konusu mallar bu şekilde taşınacak olursa, bu duruma yönelik olarak 1968 Lahey-Visby Kuralları (Hague-Visby-Rules 1968) uygulanacak ve mallar için müşterek avarya katılımı alınacaktır.

Taşıyanın, şaseyi tedarik etmesi hali dışında, Konteynerleri platform veya yük vagonlarına uygun şekilde yerleştirmek üzere uygun şasenin seçimi Tacirin sorumluluğunda olup, işbu işlem Taşıyan tarafından gerçekleştirilmiş olsa dahi, Taşıyan işbu işlemi Tacirin talimatı dâhilinde çalışanı veya temsilcisi olarak, Tacir adına ifa etmiş sayılacaktır.

The Receiver or the Consignee is responsible for returning the empty containers supplied by the Carrier in clean and sound condition and suitable for carriage of any kind of goods to the port of discharge or the place of delivery or any other place designated by the Carrier, within the prescribed time. If the Container is not returned within the time prescribed by the Carrier; the Merchant shall be liable for the demurrage costs and any other loss or damages resulting from the failure to return the container.

The Carrier does not guarantee any particular container capacity and is not liable for any damages or delays attendant to the non-carriage of Merchant's containers presented at the loadport.

11- TEMPERATURE-CONTROLLED/ REFRIGERATED CARGO

The Carrier shall not undertake the transportation of any goods requiring temperature control for which any prior written notice has not been given in relation to their nature and the particular temperature range required and the transportation of which has not been explicitly accepted by the Carrier in writing. In case of absence of such a prior notice and/or acceptance, the relevant cargo shall be subject to ordinary container carriage; and the Carrier shall not be liable for any loss or damage that may result from this reason.

If a temperature-controlled container will be used, the Merchant undertakes that the container has been properly pre-cooled for loading; and that the goods have been properly stuffed in the container and its thermostatic controls have been properly made before its delivery to the Carrier for transport. If the above requirements are not complied with, the Carrier shall not be liable for any loss or damage that may be caused by such noncompliance.

The Carrier shall not be obliged to keep the temperature of the refrigerated containers at a fixed level; and the Carrier shall in no way be obliged to carry out any repair work to maintain the efficient state of the containers. Similarly, the Carrier shall not be held responsible for the consequences such as the freezing or melting or deterioration of the cargo carried, etc. The Carrier shall be solely liable to enter the temperature of the cargo carried into the record book and shall not be held responsible for any other records.

In addition, even in case of existence of the Carrier's liability to keep the container temperature at a fixed level, the Carrier shall in no way be held liable in case that any change of temperature occurs during the period when the container is not under the direct possession and responsibility of the Carrier (the container kept waiting in the port before or after the carriage, etc.).

12- OPTIONAL STOWAGE

The Goods may be packed by the Carrier in containers or similar articles of transport, and consolidated with other goods in containers as and when required.

Unless it is mutually agreed in writing on under-the-deck loading, the Carrier has the option to carry the Containers on deck without prior notice to the Shipper; and if the goods are to be carried as such, the Hague-Visby Rules 1968 shall apply and the goods shall contribute in general average.

Except where the Carrier supplies the chassis, the Merchant is responsible to select the appropriate chassis in order to place the containers on the platform or freight

13- AKTARMA VE NAKLETME

Taşıyanın veya Kaptanın, malın sevk edildiği noktada, geminin malları tahliye etmesini uygun görmemesi halinde veya mallar geminin boşaltma yapamayacağını düşündüğü bir limana taşınmakta ise, Taşıyan veya Kaptan herhangi bir ihbarda bulunmaksızın, gerek malların hepsini veya gerekse bir kısmını, asıl (Konşimentoda gösterilen) yükleme limanında veya herhangi bir başka yerde seyahatin normal rotası dışında olsa bile aktarabilecek ve malları herhangi bir gemi veya gemilerle veya gerek Taşıyan tarafından veya gerekse başkaları tarafından işletilen herhangi bir deniz taşıtı ile veya kara yoluyla veya hava yoluyla veya sair şekillerde varacağı limana gönderebilecektir.

Yukarıda belirtilen herhangi bir yük aktarması veya bir başka gemi ile taşımaya yönelik düzenlemeleri yaparken, Taşıyan, Taşıma İşleri Komisyoncusunun sorumluluk hallerine dâhil kabul edilecek olup, işbu taşımalar sırasında gerçekleşen hiçbir hasar ve/veya gecikmeden sorumlu tutulamaz. Burada Taşıyan, Taşıma İşleri Komisyoncusu olarak sadece depolama ve/veya nakletme vb. sözleşmeleri Tacir adına ve hesabına akdedecektir. Yükün bu madde çerçevesinde farklı bir taşıma aracına aktarılması ve bu şekilde taşınmasının gerçekleşmesi halinde oluşacak tüm ek masraf ve ödemelerden Tacir sorumlu olacaktır.

İşbu madde kapsamında gerçekleştirilen taşıma işlemleri, o esnada Taşıyan tarafından kullanılan sevkiyat dokümanları, sözleşmeler, navlun belgeleri, Konşimentoda belirtilen hüküm ve şartlar esas alınarak gerçekleştirilecek olup, bunlarda belirtilen hüküm ve şartlar Tacir için işbu Konşimentoda belirtilen hüküm ve şartlara göre daha az elverişli olsa dahi bu hüküm ve şartlar esas alınacaktır. Bununla birlikte, diğer herhangi bir taşıma sözleşmesinde aksini belirten herhangi bir ifadeye bakılmaksızın, Taşıyan, malların kaybolması veya zarar görmesi için bu Konşimentoda belirtilenden daha fazla sorumluluk kabul etmez.

Aktarma için beklerken veya aktarma sırasında mallar, masrafı Tacir tarafından karşılanmak üzere karada veya denizde depolanabilecek olup, bu hususa müteallik olarak Taşıyan, malların gemiden tahliyesini müteakip hiçbir zarardan, bahis konusu zarar Taşıyan veya acentesinin gözetimi veya hâkimiyeti altında vuku bulsa dahi, sorumlu olmayacaktır.

Taşıyan, yasaların izin verdiği ölçüde, yükün aktarılmasına yönelik olarak ilgili gemiyi beklemekte olması sebebi ile taşıma işlemini geciktirebilecektir. Bu hususa müteallik, Taşıyanın sorumluluğu, kendisi tarafından sahip olunan gemiler tarafından gerçekleştirilen taşıma bölümü ile sınırlı olacak olup, Taşıyan hiçbir surette, bütün navlun ücreti kendisi tarafından tahsil edilmiş olsa bile, taşımının herhangi bir aşaması esnasında ortaya çıkan kayıp veya zararlardan dolayı sorumlu olmayacaktır.

14- TEHLİKELİ VE RİSKLİ MADDELER

Tacir, yazılı bir deklarasyon belgesini ibraz etmedikçe ve Taşıyanın taşıma hususunda açık yazılı rızasını almış olmadıkça, tehlikeli ve riskli içeriğe haiz mallar ve radyoaktif materyalleri taşınmak üzere teslim edemez.

Mallar ve mümkün olabilmesi halinde Konteynerler, düz treylerler vb. unsurlar gereğince ambalajlanacak olup, işbu husus ibraz edilecek deklarasyon belgesinde açıkça beyan edilecektir. Deklarasyon belgesinde ayrıca malların teknik

wagons; and even if this is performed by the Carrier, the Merchant shall be deemed to have performed it on behalf of the Merchant as its employee or representative and in line with the Merchant's instruction.

13- TRANSFER AND TRANSHIPMENT

Whenever the Carrier or the Master may deem it advisable, or in any case, where the goods are consigned to a port where the vessel is not expected to discharge, the Carrier or Master may, without notice, tranship the whole or any part of the goods at the original port of loading (indicated on the bill of lading), or any other place or places even though outside the ordinary route of the voyage and forward the goods to the port of destination by any vessel or vessels or other means of transportation by water or by land or by air or by any such means, whether operated by the Carrier or by others.

While making the arrangements for any transhipment or forwarding of any cargo to another vessel as specified above, the Carrier shall be considered responsible as the Freight Forwarder; and the Carrier shall not be held liable for any damage and/or delay occurring during such carriages. Here, the Carrier shall as the Freight Forwarder execute the contracts for storage and/or transhipment, etc. only for and on behalf of the Merchant. The Merchant shall be responsible for any additional costs and payments that will arise in case of forwarding of goods to a different means of transportation and the carriage of the goods as such within the framework of this article.

The carriage works undertaken hereunder shall be performed subject to the terms and conditions specified in the shipping documents, contracts, freight notes, and the Bill of Lading used by the Carrier during such carriage; and the terms and conditions specified therein shall apply even though such terms may be less favourable to the Merchant than the terms and conditions specified in this Bill of Lading. However, notwithstanding any language in any other contracts of carriage to the contrary, the Carrier assumes no greater liability for loss or damage to the goods than is stated in this Bill of Lading.

Pending or during transhipment, the goods may be stored ashore or afloat at the Merchant's cost and expense; and to the extent permitted by law the Carrier shall not be liable for loss or damage to the goods after discharge from the vessel, howsoever such loss or damage arises, even during the period when the goods have been in the custody or control of the Carrier or his agent.

The Carrier may delay the carriage due to the awaiting of the relevant vessel in relation to the transhipment of the cargo. The Carrier's liability related thereof shall be limited to the part of the transport performed by the Carrier on vessels owned by him; and to the extent permitted by law, the Carrier shall not be held responsible for any loss or damage arising during any stage of the transport, even though the freight for the whole transport has been collected by him.

14- DANGEROUS AND HAZARDOUS GOODS

The Merchant may not tender any goods of a dangerous or hazardous nature or content and radioactive materials for shipment unless a written certificate of declaration has been previously submitted and the Carrier's prior written consent has been obtained in relation to their carriage.

Goods, and if applicable, the containers, flat trailers, etc.

adı ve sınıfı da beyan edilecektir.

Tacir, Taşıyandan sevkiyata rıza gösteren özel bir istif talimatı alınmak zorundadır.

Tacir, yukarıda belirtilen şartlara aykırı olarak Taşıyanın açık yazılı rızasını almaksızın, gerekli ambalajlamanın ulusal ve uluslararası mevzuatın gerektirdiği şekilde eksiksiz yapmaksızın, ambalaj üzerine yükün tehlikeli olduğu tabiatı ile ulusal ve uluslararası mevzuatın gerektirdiği her türlü işaretlemeyi yapmaksızın herhangi bir tehlikeli maddeyi teslim etmesi halinde ortaya çıkacak her nevi zarar veya kayıptan sorumlu olacaktır.

Taşıyan, taşıma sırasında herhangi bir yükün tehlikeli, riskli, zehirli, zarar verici, yanıcı vb. nitelikte olduğuna kanaat getirmesi halinde, navlun alacağına hiçbir surette hanel gelmeksizin ve bu sebeple herhangi bir tazmin sorumluluğu gündeme gelmeksizin, bahis konusu yükü herhangi bir yer veya zamanda gemiden tahliye etme, imha etme, terk etme, iskartaya çıkarma ya da herhangi bir yolla zararsız hale getirme hakkını haizdir.

Tacir, Taşıyan tarafından taşınması açıkça kabul edilmiş olsa dahi, ya da yükün tehlikeli olma niteliği Tacir tarafından da bilinmiyor olsa dahi, geminin, Taşıyanın ve/veya herhangi bir üçüncü kişinin bahis konusu tehlikeli yük sebebi ile herhangi bir zarara uğraması halinde, bu tür kayıp veya hasar tamamen veya kısmen Taşıyanın ihmali veya başka bir kusurundan kaynaklanmış olsa dahi, doğrudan sorumlu olacağını kabul etmekte olup, Taşıyanın bu sebeple uğrayacağı her türlü kaybı ve zararı tazmin edeceğini geri dönülemez şekilde kabul beyan ve taahhüt eder.

15- TAŞIMA METODLARI VE ROTALAR

Taşıyan, taşımayı istediği güzergâh (en elverişli, kısa, hızlı, olağan vb. rota olup olmadığına bakılmaksızın) üzerinden ve hızda gerçekleştirebileceği gibi, güzergâh üzerinde istediği limana uğrayabilir ve istediği kadar kalabilir. Gemi direkt veya geleneksel rotadan saparak asıl yükleme limanına geri dönebilecek, bunu yaparken kanal, boğaz ve her tür su yolunu tercih edebilecektir. Taşıyıcı, teslimat tarihlerini veya saatlerini garanti etmez.

İster programlanmış olsun, isterse programlanmamış olsun, Gemi mevcut seferine yönelik olarak veya daha önceki bir sefer veya müteakip bir sefer için, dilediği herhangi bir limana uğrayabilecek veya aynı limana birden fazla kez uğramayabilecektir. Taşıyan, malların geç varması sebebiyle, Tacir tarafından maruz kalınan herhangi bir kayıptan dolayı sorumlu olmayacaktır.

Taşıyan, taşıma konusu malları istediği herhangi bir yerde veya limanda (teslimat yeri ya da boşaltma limanı olup olmadığına bakılmaksızın) gemiden indirip, aynı ya da başka bir gemiye yükleyebilir ve bu malları istediği herhangi bir yerde depolayabilir.

Gemi yükleme esnasında gerek içeriği bilinen veya gerekse bilinmeyen malları, yüklemeye önce oluşacak olan hususlara yönelik olarak ve gerek yolcular bindirildikten veya gerekse mallar yüklendikten sonra pusulaları ayarlayabilecek, kuru havuza yönelik işlemler yapabilecek, tamirat amacıyla iskeleye gidebilecek, gaz arıtımı yapabilecek, temizlik yapabilecek veya benzeri tedbirler alabilecek, deneme seyahatleri veya test seyahati gerçekleştirebilecek, yakıt alabilecek, yolcu veya tayfaları, işçileri veya diğer kişileri indirebilecek veya bindirebilecek, limanda kalabilecek, pilotlu veya pilotsuz

shall be adequately packed as required; and this shall be explicitly stated in the certificate of declaration to be submitted. In addition, the technical name and class of the goods shall also be specified in the certificate of declaration.

The Merchant must obtain the Carrier's special stowage order giving consent to shipment.

The Merchant shall be liable for any and all loss or damage that may arise in cases where the Merchant delivers any dangerous goods without obtaining the Carrier's prior explicit written consent as such, without completely performing the necessary packaging as required by the national and internal legislation, or without attaching the necessary marking onto the packaging with respect to the dangerous nature of the goods as may be required by the national and international legislation.

If, in the opinion of the Carrier, the goods are liable or deemed liable to become of a dangerous, hazardous, poisonous, inflammable or damaging nature; the Carrier shall be entitled to discharge from the vessel, or to destroy, abandon, dispose of, or render the relevant goods harmless at any place or at any time without any liability for compensation and without prejudice to the Carrier's right to freight.

The Merchant acknowledges that the Merchant shall be directly responsible in cases where the vessel, Carrier and/or any third person incurs any loss or damage due to the dangerous goods in question even if the Carrier has explicitly accepted to transport them or even if the dangerous nature of the goods has been unknown to the Merchant; and the Merchant irrevocably acknowledges, represents, and warrants to indemnify and compensate any such loss or damage likely to be incurred by the Carrier for this reason, even if such loss or damage is caused in whole or in part by the Carrier's negligence or other fault.

15- METHODS AND ROUTES OF CARRIAGE

The Carrier may proceed by any route (whether or not the nearest or most direct or customary or advertised route) at any speed and proceed to and stay at any port or place whatsoever located over the route. The vessel may return to the original port of loading by departing from the direct or customary route and prefer any channels, straits or any other waterways while doing so. The Carrier does not guarantee delivery dates or times.

The vessel may call at any port as desired, whether scheduled or not, for its current voyage or previous or subsequent voyage, or omit calling at the same port more than once. The Carrier shall not be responsible for any loss sustained by the Merchant through delay of arrival of the goods.

The Carrier may discharge the goods subject to carriage from the ship at any place or port desired (no matter whether it is the place of delivery or port of discharge), and load them to the same or another ship or store such goods at any place desired.

The vessel may, for matters occurring before loading the goods with their contents known or unknown at the time of such loading or for matters occurring after such loading either with or without the goods or passengers on board, adjust compasses, be drydocked at any place, enter any berths for repair, undergo degassing, wiping or similar measures, make trial or test trips, take fuel or stores,

denize açılabilir, yedeğinde gemi taşıyabilecek (yedeğine gemi alabilecek) veya yedekte taşınabilecek, can veya mal kurtarmaya teşebbüs edebilecek olup, yukarıda belirtilen hususlara yönelik olarak yapılan her şey bu taşımacılığa yönelik sözleşme şartları içerisinde gerçekleştirilmiş olarak kabul edilecektir.

16 - NAVLUN VE ÜCRETLER

İşbu Konişmento doğrultusunda ödenmesi gereken navlun ücreti, Tacir tarafından, Taşıyana teslim edilen mallara ilişkin olarak bildirilen detaylar esas alınarak hesaplanacaktır. Taşıyan, dilediği her an için malları açmaya ve yeniden tartmaya veya yeniden ölçmeye veya yeniden değerlendirmeye yetkili olup, eğer Tacir tarafından belirtilen ağırlık veya ölçü veya değer hatalı olduğu tespit edilirse bu takdirde navlun ücreti, Tacir tarafından, yeniden tartım veya yeniden ölçümle ilgili olarak zuhur eden masraflarla birlikte bu fazla ağırlık veya ölçü veya değer üzerinden ödenecek olup, yukarıda belirtilen yeniden ölçüm, yeniden tartım veya yeniden değerlendirme masrafları da navlun ücreti olarak kabul edilecektir. Tacir, sağladığı bilgilerin hatalı olması sebebi ile navlunun eksik belirlenmiş olması halinde, eksik navlun miktarının iki katı kadar bir cezai şart bedelini eksik navluna ek olarak ödemeyi gayri kabili rücu kabul ve beyan etmiştir. Tacirin sağladığı bilgi çerçevesinde, navlunun fazla hesaplanmış olması halinde ise Tacirin hesaplanan navlun bedelinin indirilmesini talep hakkı bulunmamaktadır.

Mallar taşıma için Taşıyan tarafından teslim alındığında mallar ve/veya gemi kayıp olsun veya olmasın ya da değiştirilmiş, aksamalı, engellenmiş, askıya alınmış veya bırakılan taşıma da dâhil olmak üzere, her koşulda mallara ilişkin navlun ücreti hak edilmiş olarak kabul edilecek ve ödenecektir. Taşıyanın herhangi bir itiraz, ihtirazı kayıt ve/veya ihtilaf durumu navluna hak kazanmış olmasını etkilemeyecek olup, navlunun hiçbir surette kesinti, mahsup ve benzeri işleme tabi tutulması mümkün değildir. Ödeme vadesini müteakip ödenmemiş olan navlun ve diğer ek ücretlere yıllık %18 oranında veya yasaların izin verdiği azami tutarda (hangisi daha yüksekse o oranda) faiz tahakkuk ettirilecektir.

Taşımanın taşıma aracı, broker ya da Taşıyan veya yetkili temsilcisi hariç bir başka şirket veya üçüncü kişi aracılığı ile gerçekleştirilmesi halinde Tacir tarafından bu kişilere ödeme yapılmış olması hiçbir şekilde Taşıyana ödeme yapılması anlamına gelmeyecek olup, bahse konu taşıma aracı Tacirin münhasır acentesi olarak kabul edilecektir.

Tacir, limanın, gümrüğün ve diğer yetkili makamların bütün yönetmeliklerine ve gereksinimlerine uyacak olup, mallarla ilgili olarak veya mallara ilişkin olarak içeriği her ne olursa olsun tahakkuk ettirilen her nevi vergi, resim, ceza, masraftan kayıptan veya zarardan dolayı sorumlu olacaktır. Malların, boşaltma limanındaki gümrüğün hüküm ve şartlarına veya diğer düzenlemelere uymaması halinde ve liman, gümrük veya diğer yetkili makamlar tarafından malların girişinin reddedilmesi halinde Taşıyan, söz konusu bu malları yegâne riski ve masrafı Tacire ait olmak üzere yükleme limanına geri getirmeye veya geri yüklemeye yetkili olacaktır. Taşıyan, gerek ihmalen gerekse sair nedenlerden kaynaklı söz konusu malların yukarıda belirtilen bu yönetmeliklere veya gereksinimlere uymamasından kaynaklanan tahakkuk eden tüm gemi

embark or disembark passengers or crew, workmen or the other persons, remain in port, sail with or without pilots, tow (assist any vessel in towage) or be towed, and attempt to save life or property; and anything done or not done in compliance with the above shall be deemed to be done or not done in fulfilment of the contractual conditions of such carriage.

16 - FREIGHT AND CHARGES

The freight payable hereunder shall be calculated based on the particulars furnished by the Merchant to the Carrier in relation to the goods delivered. The Carrier is entitled to open and reweigh, or remeasure or revalue the goods at any time desired; and if the weight or measurement or value specified by the Merchant is found to be incorrect, the freight shall be paid by the Merchant over this excess weight or measurements or value so ascertained together with the expenses incident to such reweighing or remeasuring or revaluing; and the costs and expenses of such remeasurement, reweighing or revaluing shall be considered as freight. The Merchant has irrevocably acknowledged and represented that the Merchant will, in addition to the undercalculated freight, pay a penalty that is two times the deficient freight amount if the freight has been undercalculated due to incorrect information provided by the Merchant. If the freight has been overcalculated based on the information provided by the Merchant, the Merchant is not entitled to request for a reduction in the freight amount so calculated.

When the goods are received by the Carrier for shipment, the freight on the goods shall be deemed earned and be paid under any circumstances, no matter whether the goods and/or the vessel is lost or not lost, or including any carriage changed, delayed, blocked, suspended or abandoned. Any objection, reservation and/or dispute raised by the Carrier shall not affect the Carrier's entitlement to freight; and the freight shall not be subject to any deduction, setoff any other similar process under any circumstances. Interest shall accrue on any freight and other additional charges remaining unpaid after due date of payment at the rate of 18.0% per annum, or the maximum permitted by law, whichever is more.

In case that the carriage is carried out by a forwarding agent, broker or another company or third person other than Carrier or its authorized agent; the payment made by the Merchant to such persons shall not, in any event, be deemed as payment made to the Carrier; and the said forwarding agent shall be considered as the exclusive agent of the Merchant.

The Merchant shall comply with all of the regulations and requirements of the port, customs and other competent authorities; and shall be liable for any and all duties, taxes, fines, imposts, expenses, loss or damages of whatsoever nature imposed on or in connection with the goods. In the event that the goods do not comply with the terms and conditions of the customs or other regulations at the port of discharge and the entry of goods is refused by the port, customs or other competent authorities; the Carrier shall be entitled and authorized to bring back or reship such goods to the port of loading at the sole risk and expense of the Merchant. The Carrier shall be entitled to recover from the Merchant the costs arising from noncompliance of the goods with the aforementioned regulations or

işletme maliyetleri dahil olmak üzere tüm masrafları Tacirden tahsil etmeye yetkili olacaktır.

Tacir ayrıca, ordininin teslim alınmış olup olmamasına bakılmaksızın, Taşıyandan temin edilebilecek olan tarife doğrultusunda günlük olarak tahakkuk edecek olan demuraj ücretlerinden ve ilgisince tarifesi belirlenecek ardiye/depolama ücretlerinden sorumlu olacaktır.

17 - HAPİS HAKKI

Taşıyanın, Taşıyanın yardımcı şahısları veya acenteleri bütün navlun ücretleri için (burada belirtilen ve ödenecek olan tüm ilave navlun ücreti dâhil ancak bunlarla sınırlı olmamak kaydı ile), primaj, ölü navlun, demuraj, konteyner demurajı ve depolama masrafları için, alkoyma masrafları için, kurtarma masrafları ve genel avarya katılımları için ve her nevi diğer masraf ve giderler için, taşıma konusu mallar ve ilgili belgeler üzerinde hapis hakkı mevcuttur. Taşıyan, Tacirin daha önceki taşıma/larından kaynaklanan borcuna karşılık olarak sonraki taşımalara konu mallar üzerinde de rehin hakkına sahiptir. Bu Konşimentodaki aksine herhangi bir maddeye bakılmaksızın, Taşıyan, herhangi bir yetkili mahkemede ödenmesi gereken tüm tutarları teminat altına almak ve makul avukatlık ücretlerini geri almak için teslimatı durdurabilir veya mallara el koyabilir.

Taşıyanın yukarıda belirtilen haklarına herhangi bir halel getirmeksizin Taşıyan, yukarıda belirtilen masraflar gerek ön taşıma, nihai taşıma ve/veya iç taşıma ile ve/veya depolama ile ilgili olsun, Tacirin Taşıyanı bu tür taşıma ve depolama işlemleri için Taşıyanı acentesi olarak ataması durumunda dahi Tacirin malları üzerinde rehin hapis elinde bulunduracaktır.

Taşıyan rehinin icrasıyla ilgili zuhur eden masraflar ve giderlere yönelik olarak ve yasal giderler de dâhil olmak üzere oluşan masraflar için Tacire haber vermeksizin, yasaların izin verdiği ölçüde, Tacirin mallarını özel veya kamusal müzayede ile satmak hakkına sahiptir. Malların satışı ile elde edilen bedelin Taşıyanın alacağını karşılamaya yetmemesi durumunda, Taşıyan bakiye borcunu Tacirden talep hakkına sahiptir.

18 - HASAR İHBARI

Tacir, teslim aldığı yükte hasar ya da kayıp olduğu iddiasında ise, ilgili hasar ve/veya kaybın genel tasviri ile birlikte en geç boşaltma limanında ya da teslimat yerinde en geç malların teslimi sırasında; olağan muayene ile tespit edilemeyecek bir gizli hasarın söz konusu olması halinde ise en geç teslimden itibaren 3 (üç) gün içinde yazılı bildirimde bulunmakla yükümlü olup, aksi durumda malların Konşimentoda belirtildiği şekilde, eksiksiz ve hasarsız olarak teslim edilmiş olduğu kabul edilecektir. Tacir, böyle bir durumda hasar ve/veya kayıpla iddiasını ileri sürme hakkından feragat etmiş olacağını gayrikabili rücu kabul, beyan ve taahhüt eder.

19 - TAŞIYANIN SORUMLULUK SINIRI

Taşıyanın, işbu Konşimento şartlarındaki tüm sorumluluk sınırlamaları saklı olmak üzere, taşıma konusu yük ile ilgili sorumluluğu, her koşulda malların net fatura değerine boşaltma limanı ya da teslimat yerinde cari navlun ve sigorta bedelinin eklenmesi ile hesaplanacak bedel ile sınırlı olacaktır. Her koşulda Taşıyanın sorumluluğu, malların brüt ağırlığı üzerinden Hague/Hague-Visby kuralları uyarınca paket başına 666.67 SDR'yi geçmeyecektir.

requirements, whether caused by negligence or other reasons, including all vessel-operational costs incurred.

The Merchant shall further be liable to pay the demurrage charges that will be accrued on a daily basis in accordance with the tariff which may be obtained from the carrier as well as the storage/warehousing charges for which the tariff will be determined by the relevant authorities, no matter whether the delivery order has been received or not.

17 - RIGHT OF LIEN/RETENTION

The Carrier, and the Carrier's servants, assistants or agents shall have the right of lien/retention on the goods subject to carriage and the relevant documents for all freight (including, but not limited to all additional freight payable as specified herein), primage, dead freight, demurrage, container demurrage and storage charges, detention charges, salvage costs and expenses and general average contributions and all other charges and expenses whatsoever. The Carrier shall also have the right of lien on the goods subject to the subsequent shipments in consideration for the Merchant's debts arising from the previous carriage/s. Notwithstanding any other clause in this bill of lading to the contrary, the Carrier may either withhold delivery or seize the goods to obtain security for all monies due and owing in any court of competent jurisdiction, and is entitled to recover its reasonable attorney's fees.

Without prejudice to the Carrier's rights specified above, the Carrier shall also be entitled to lien the Merchant's goods even if the aforementioned costs and charges are concerned with pre-carriage, final carriage and/or inland carriage and/or storage and even though the Merchant has appointed the Carrier as his agent for the purposes of arranging such carriage and storages.

The Carrier shall have the right to sell the Merchant's goods whether privately or by public auction in relation to the costs, charges and expenses of exercising such lien and such sale, including legal fees, without any prior notice to the Merchant to the extent permitted by law. If the proceeds gained from the sale of goods are not sufficient to cover the Carrier's receivable, the Carrier shall be entitled to claim the remaining debt balance from the Merchant.

18 - NOTICE OF LOSS OR DAMAGE

If the Merchant alleges that there is a loss or damage in the cargo that it receives, the Merchant is obliged to send a written notice containing the general description of the relevant loss and/or damage at the time of delivery of the goods at the port of discharge or the place of delivery at the latest; or in case of a hidden loss or damage that cannot be identified through ordinary inspection, within three (3) days after the delivery at the latest; otherwise, the goods shall be deemed to have been delivered completely and free of any loss or damage as described in the bill of lading. In such cases, the Merchant irrevocably acknowledges, represents, and warrants that the Merchant shall be deemed to have waived its right to claim for the relevant loss and/or damage.

19 - LIMITATION OF THE CARRIER'S LIABILITY

Without prejudice to any applicable limitations of liability set forth within the terms and conditions hereof, the Carrier's liability for the goods subject to carriage shall, in any event, be limited with the amount that will be calculated as the net invoice value of the goods plus the

Taşıyan gerek Taşıyanın beyanı nedeniyle veya gerekse Taşıyanın acenteleri veya çalışanlarının beyanı nedeniyle Tacirin uğradığı gecikmelerden ya da erken ulaşmadan kaynaklanan doğrudan veya dolaylı kayıplardan dolayı, hiçbir şart altında sorumlu olmayacaktır.

Yukarıdaki COGSA'nın Sorumluluğun Sınırlandırılması hükmüne bakınız.

Yukarıdaki sınırlamaların uygulama alanı bulmadığı hallerde, Taşıyanın işbu taşıma sözleşmesinden doğan parasal sorumluluk sınırı Hague/Hague-Visby Kuralları doğrultusunda (hangisi uygulanabilir nitelikte ise) belirtilen sorumluluk sınırlarını aşmayacaktır.

İşbu taşıma şartlarındaki hiçbir düzenleme Taşıyanın ilgili herhangi bir ülkenin hukuk kuralları ya da uluslararası nitelikteki herhangi bir sözleşme vb. düzenleme ile haiz olduğu hukuki koruma, sorumluluk sınırlaması, savunma ya da muafiyet hakkının sınırlanmasına ya da ortadan kalkmasına sebep olmayacaktır. Taşıyan, taşımanın gerçekleştirildiği geminin maliki olmasa dahi, sayılan hukuki düzenlemelerin malike sağladığı her türlü hukuki korumadan faydalanabilecektir.

20 - MÜŞTEREK AVARYA VE KURTARMA

Müşterek avarya, 21. ve 22. maddeleri hariç 2016 tarihli York-Antwerp Kuralları doğrultusunda ödenecek olup, Taşıyan tarafından seçilen limana veya yere göre hesaplanacaktır.

Seyahatin başlangıcının öncesinde veya sonrasında, Taşıyanın ihmali olup olmadığına bakılmaksızın, her ne sebeple olursa olsun Taşıyanın kendisinden ve sonuçlarından sözleşme veya yasal olarak veya herhangi bir şekilde sorumlu olmadığı bir tehlike, hasar veya felaketin söz konusu olması halinde mallar veya Tacir, Taşıyana Müşterek Avarya kapsamına giren yapılan fedakârlıklar, masraflar ve kayıplar için Müşterek Avarya katılım payını ve ayrıca kurtarma ve yardım ücretlerini ve benzeri özel masrafları ödeyecektir.

Tacir, malların tahliyesinden önce, Taşıyan veya eksperleri tarafından istenen biçimde, Tacirin mallarının genel ortalama değerinin %150'sini kapsayan bir teminat göndermeyi kabul eder.

Eğer kurtaran gemi Taşıyanın mülkiyeti altındaysa veya kurtaran gemiyi Taşıyan işletiyorsa, bu takdirde söz konusu bu kurtaran gemi veya gemiler sanki yabancılara aitmiş gibi kurtarma ücreti tam olarak ödenecektir. Taşıyanın veya Taşıyanın acentelerinin kurtarmaya ve özel masraflara yönelik olarak yeterli olduğunu tahmin ettikleri katkı payı Mallardan, Yükletenden, Gönderilenden ve/veya Malların Malikleri tarafından, Malların tesliminden önce Taşıyana ödenecektir.

Müşterek avarya beyannamesi her durumda Taşıyanın tayin edeceği avarya dispeççileri tarafından hazırlanacaktır. Dispeçlerde yabancı para birimi ile yapılacak ödemeler, Taşıyanın tercih ettiği para birimi üzerinden ödeme gününde geçerli olan orana göre dönüştürülerek avarya dispeççilerine havale edilecek olup, hasarlı kargonun nihai boşaltma limanında boşaltma tarihinde geçerli rayiç fiyatı esas alınacaktır. Alacaklı bakiyelerin geri ödemesi de aynı para birimi üzerinden yapılacaktır. Dispeç sözleşmesi, teminatı ve Taşıyan tarafından talep edilen benzer ilave sigortalar malların teslim alınmasından önce temin edilmelidir.

current freight and insurance cost at the port of discharge or place of delivery. The Carrier's liability shall, in any event, not exceed 666.67 SDR per package in accordance with the Hague/Hague-Visby rules on gross weight of the goods.

The Carrier shall, under no circumstances, be liable for any direct or indirect loss or damage arising from the delays incurred by the Merchant or early arrival of goods due to either the Carrier's declaration or the declaration of both the Carrier's agents or employees.

See COGSA's Limitation of Liability provision above.

In cases where the aforementioned limitations are not applicable, the Carrier's monetary liability under this carriage contract shall not exceed the limitations of liability specified under the Hague/Hague-Visby Rules (whichever is applicable).

Nothing contained in these terms and conditions of carriage shall limit or deprive the Carrier of any statutory protection, limitation of liability, defence or exemption from liability afforded to the Carrier under any regulations such as the rules of law of any country or any contract or convention of international nature. The Carrier shall be entitled to benefit from any and all statutory protections afforded to the owner by the said legal regulations even if the Carrier is not the owner of the ship used for carriage.

20 - GENERAL AVERAGE AND SALVAGE

General average shall be payable according to York-Antwerp Rules dated 1973 except for its articles 21 and 22; and calculated according to the port or place selected by the Carrier.

In the event of a danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever whether due to negligence or not for which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise; the goods and/or the Merchant shall contribute with the Carrier in General Average for the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average Nature that may be made or incurred and shall also pay salvage and similar special charges incurred in respect of the goods.

Merchant agrees to post a general-average bond covering 150% of the general-average value of Merchant's goods in the form required by the Carrier or its average adjusters prior to discharge of the goods.

If the salvaging vessel is owned or operated by the Carrier, the salvage shall be paid for as fully as if the said salvaging vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or the Carrier's agents may deem sufficient to cover the estimated salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the Goods, Shipper, Consignee and/or the Owners of the Goods to the Carrier before the delivery of the Goods.

The general average declaration shall, in any event, be prepared by the average adjusters to be appointed by the Carrier. The payments to be made in foreign currencies in case of adjustments shall be transferred to average adjusters by converting such amounts to the currency preferred by the Carrier at the rate valid and effective on the payment day; and the current market price of the damaged cargo on the date of discharge at the final port of discharge shall be taken as basis. The repayment of the creditor balances shall also be made in the same currency.

21 - BOTH-TO-BLAME COLLISION ve NEW JASON

KLOZLARI

BIMCO (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi) tarafından yayınlanmış ve/veya onaylanmış olan "Both-to-Blame Collision" ve "New Jason" klozları işbu taşıma şartlarına uygulanacaktır. Şöyle ki;

Gemi, diğer geminin ihmali ve geminin sevinde veya yönetimindeki kaptanın, denizcilerin, kılavuz kaptanın veya Taşıyanın hizmetindeki çalışanların herhangi bir fiili, ihmali veya kusuru neticesinde başka bir gemiyle çarpışır, söz konusu kayıp veya yükümlülük sözü edilen yükün sahiplerinin veya Tacirin kaybını, hasarını veya hak talebini temsil ettiği, diğer veya yüksüz gemi veya sahipleri tarafından sözü edilen yükün sahibine veya Tacirine ödenmiş veya ödenecek olduğu ve diğer veya yüksüz gemi veya sahipleri tarafından yüklü Gemiye veya Taşıyana karşı olan hak taleplerinin bir parçası olarak mahsup edildiği, tazmin edildiği veya geri alındığı takdirde, bu belge kapsamında taşınan yükün sahipleri, Taşıyanın tüm kaybını ya da diğer veya yüksüz gemiye veya onun sahiplerine karşı olan tüm yükümlülüğünü tazmin edecektir. Yukarıdaki hükümler, çarpışan gemilerden veya nesnelere başka veya bunlara ek herhangi bir geminin veya gemilerin veya nesnelere sahiplerinin, işletmecilerinin veya görevlilerinin bir çarpışma veya temasa ilişkin olarak kusurlu olduğu durumlarda da geçerli olacaktır.

Seferin başlamasından önce veya sonra, yasalar veya sözleşme uyarınca ya da başka bir şekilde Taşıyanın kendisinden veya sonucundan sorumlu olmadığı ihmal nedeniyle olup olmadığına bakılmaksızın herhangi bir nedenden doğan kaza, tehlike, hasar veya felaket durumunda, Malların Yükleyicileri, Gönderildiği Kişiler veya sahipleri yapılabilecek veya maruz kalılabilecek müşterek bir avaryanın zarar, kayıp veya masraflarının ödenmesinde Taşıyanla birlikte müşterek avaryaya katkıda bulunacak ve Mallarla ilgili olarak maruz kalınan kurtarma ücreti ve özel masrafları ödeyecektir. Bir kurtarma gemisinin sahibi Taşıyansa veya bir kurtarma gemisi Taşıyan tarafından işletiliyorsa, kurtarma ücreti söz konusu kurtarma gemisi yabancılarımıza aitmiş gibi tam olarak ödenecektir. Taşıyan veya temsilcisinin Malların tahmini katkısı ile bunlar üzerindeki kurtarma ücreti ve özel masrafları kapsamak üzere yeterli kabul edebileceği bir teminat, gerektiğinde teslimattan önce Malların Yükleyicileri, Taciri, Gönderildiği Kişiler veya sahipleri tarafından Taşıyana ödenecektir.

22 - BÖLÜNEBİLİRLİK

İşbu Konşimentonun bir maddesi veya hükmünün, yetkili bir mahkeme tarafından uygulanamaz bulunması halinde, söz konusu madde veya hüküm, işbu Konşimentodan çıkarılmış kabul edilecek ve Konşimentonun geri kalanı yürürlükteki mevzuat uyarınca geçerliliğini korumaya devam edecektir.

Konşimento hükümleri ayrıca, taşıyıcının web sitesinde (www.turkon.com) da mevcuttur.

The adjustment contract, deposit and any other similar additional insurances requested by the Carrier must be obtained and provided before receipt of the goods.

21 - BOTH-TO-BLAME COLLISION and NEW JASON CLAUSES

The "Both-to-Blame Collision" and "New Jason" clauses published and/or approved by BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) shall apply to these terms and conditions of carriage. As follows;


If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, negligence or fault of the master, mariners, pilot or servants of the Carrier in the navigation or in the management of the ship; the Merchant or owners of the goods carried hereunder shall indemnify the Carrier against all loss or liability to the other non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the Merchant or owners of the said goods paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owner of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying Ship or the Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than or in addition to the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact.

In the event of an accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of voyage, resulting from any cause whatsoever whether due to negligence or not for which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise; the Shippers or Consignees or owners of the Goods shall contribute with the Carrier in the General Average for the payment of any loss, damage or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay the salvage and special charges incurred in respect of the Goods. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, the salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel belonged to strangers. The deposit as the Carrier or his agent may deem sufficient to cover the estimated contribution of the Goods and the salvage and special charges thereon shall, if required, be paid by the Merchant, Shippers, Consignees or owners of the Goods to the Carrier before delivery.

22 - SEVERABILITY

To the extent that a clause or provision of this bill of lading is found unenforceable by a court of competent jurisdiction, such clause or provision shall be deemed excised from this bill of lading, and the remainder of the bill of lading shall be enforceable under governing law.

The bill of lading terms and conditions of the carrier is also available at the carrier's website (www.turkon.com).

SHIPPER/YÜKLETEN	Country of Origin (Menşe Ülkesi)	Bill of Lading No (Konşi mento No)
	F/Agent Name & Ref (Acente İsmi ve Referansı)	Shipper's Ref. (Yükleten Referansı)
Consignee (if "To order" so indicate) / Alıcı (Emre ise belirtilmeli)	 <p>TURKON KONTAYNER TAŞIMACILIK VE DENİZCİLİK A.Ş. TURKON CONTAINER TRANSPORTATION & SHIPPING INC. ORD. PROF. DR. FAHRETTİN KERİM GOKAY CAD. NO: 33 ALTUNIZADE / İSTANBUL / TÜRKİYE</p>	
Notify Party (No claim shall attach for failure to notify) / İhbar (İhbar edilemez ise sorumluluk kabul edilemez.)	Place of Receipt (Teslim alma yeri)*	Port of Lading (Yükleme Limanı)
	Vessel (Gemi)	Port of Discharge (Tahliye Limanı)
	Feeder Vessel (Aktarma Gemisi)	Place of Delivery (Teslim etme yeri)*
	Transshipment Port (Aktarma Limanı)*	No. of Bills of Lading (Konşi mento Sayısı)

Marks & Numbers
(İşaretileri & Sayısı)

Gross Weight
(Brüt Ağırlık)

No. of Pkgs. or Shipping Units
(Taşıma Birimleri veya Paketlerin Sayısı)

Description of Goods & kgs
(Malın tanımı ve ağırlığı)

Measurement
(Ölçüleri)

Rv no: B-01

SAID TO CONTAIN VALUE OF THE GOOD IS UNKNOWN
SHIPPERS LOAD STOW AND COUNT

Any withdrawal of container full or empty outside port area will be for receiver's account
-Storage expenses are paid to state agent directly.
Receivers are compelled to clean the container after unstuffing on to pay cleaning charges to the agent as estimated by depot.
All costs of discharging/loading operations from free out full container to return on board Vessel including watchmen shore of floating cranes etc to be for receiver's risk and expss. Any transportation expss of containers at Alexandria terminal to be collected from receiver's prior releasing the cargo.
JURISDICTION AND LAW CLAUSE: The contract evidenced by or contained in this bill of lading is governed by the law of TURKEY and any claim or dispute arising hereunder or in connection herewith shall be determined by the Courts in TURKEY and no other Court.

Freight:
Shp.Term:

Shipped On Board
Demurrage Free Time:

Declared Value \$ ----- If Merchant enters actual value of the Goods and pays the applicable ad valorem tariff rate, carrier's package limitation shall not apply. (see clause 18 (g))

Received by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless other wise noted herein) the goods or the containers said to contain the cargo mentioned herein for carriage subject to all the terms and conditions of this bill of lading including the Terms and Conditions on the reverse hereof and Carrier's applicable tariff from the place of receipt or the port of loading to the place of delivery or port of discharge showed herein, whichever is applicable. One original bill of lading, duly endorsed, may, at the option of the carrier, be surrendered by the merchant to the carrier in exchange for the goods or a delivery order.
In accepting this bill of lading the merchant expressly accepts and agrees to all its terms and conditions whether printed, stamped or written, Or otherwise incorporated, not withstanding the non-signing of this bill of lading by the merchant.
In witness whereof, the number of original bills of lading stated above all of the same tenor and date has been signed, one of which being accomplished, the others to stand void.

Place and date of issue _____

Signed on behalf of the carrier: (Turkon Container Transportation and Shipping Inc.)