

ARTICLE 1 - Unless not expressly covered in this Bill of Lading the provisions of the Hague Rules (The International Convention for Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading , signed at Brussels, 25 August 1924 as amended by the protocol signed at Brussels, 23 February 1968 and the protocol in relation SDR's signed at Brussels on 21 December 1979) to applies to carriage, but if applicable, the limitation of the Hague Visby Rules to applies, but if mandatory applicable , provisions of the Turkish Law embodying the principles of the Hague Rules and/or the Hague Visby Rules ratified by the Turkish Law shall apply to the Carriage executed by this Bill of Lading.

ARTICLE 2 - Any dispute arising under this Bill of Lading to be decided in Turkey by the courts and court-Bailiff's Offices of Istanbul to the exclusion of the jurisdiction of the courts of any other country and the decision of such Turkish Court shall be deemed binding of the carrier, the shipper, receiver and/owner of the goods.

ARTICLE 3- The Carrier shall be under no liability whatsoever for any loss or detention or damage to the goods prior to the loading on and subsequent to the discharge from the ship's rail.

Goods in the custody of this Carrier or his agents or servants before loading and after discharge, whether being forwarded to or from the vessel or whether awaiting shipment, landed or stored or put into hull or craft belonging to the carrier or not, are at the sole risk of the shipper and/or consignee other owners of the goods in such custody.

The same provisions shall apply to goods to be transshipped or provisionally discharged at any stage of the whole transport.

ARTICLE 4-a) Freight paid or unpaid is fully and irrevocably earned on receipt of the cargo for shipment, vessel and/or cargo lost or not lost and shall not be refunded if paid, and shall fully be payable if not paid. The shipper and consignee are jointly and severally liable for the payment of the full freight under all circumstance, whether the voyage be completed or not, or the importation or the exportation of the goods is prohibited by any government, authorities or by anybody purporting to act with the authority of any government or authorities.

b) Goods once shipped can not be taken away by the shipper except with the carrier's consent and against payment of full freight and compensation for any damages sustained by carrier through such taking away.

c) Full freight is due on damaged or unsound goods.

d)The carrier and the vessel are not liable for insufficiency of packing, in any case the shipper, consignee, and/or owner of the goods shall bear and pay the costs of all mending, baling, or reconditioning of goods and/or packages, replacing or receptacles and/or contents of packages resulting from insufficiency of packing or from excepted perils.

e)In the case of freight prepaid this payment will be charged at the rate of current exchange on the date when the Bill of Lading had been given; but in the case of freight payable at destination this payment will be charged at the rate current exchange on the date when the delivery order had been given. Freight and all charges payable by consignee to be paid in the currency of the country.

ARTICLE 5- The shipper and/or consignee shall be liable for all fines and/or losses which the carrier, vessel or goods may incur through non-observance of customs regulations on the part of the shipper and/or consignee or through the exportation or importation of goods being prohibited or from failure to obtain any necessary licences or by reason of incorrect or insufficient marking of packages description of their weight or contents or from any other cause whatsoever.

ARTICLE 6-a) Each package to bear marks, numbers and name of port of discharge and of delivery in letters not less than 5 centimeters long otherwise vessel not to be responsible for right delivery and all expenses of forwarding the goods to their proper destination to be borne by shippers or consignees.

b) The carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weight, measurement or value of the goods to claim double the amount of freight which would have been due if such details had been correctly given and for the purpose of ascertaining actual contents, weight, measurement of the packages or value of the goods, to obtain from the shipper the production of the original invoice.

ARTICLE 7- Shippers shall be liable for any loss or damage to vessel or cargo caused by inflammable, explosive, dangerous or noxious goods, shipped without written permission of the carrier prior to the loading and or without full disclosure of their nature, whether such shipper be principal or agent; and such goods may be thrown overboard or destroyed at any time without compensation.

ARTICLE 8- Optional stowage and deck cargo ;

a)The goods may be stowed by the Carrier or his servants or agents in containers and/or any other means of transportation.

b)Goods whether or not packed in containers, may be carried on deck or under deck without notice to the Merchant and without need of a specific notation on the front of this Bill of Lading and all goods, whether carried on deck or under deck shall participate in General Average and shall be deemed to be within the definition of goods for the purposes of Hague Rules as specified in article 1 and shall be carried subject to those Rules , whenever applicable

c) Notwithstanding sub clause b) above in the case of goods which are stated on the face hereof as being carried on deck, and which are so carried, the Carrier shall be under no liability whatsoever for loss , damage or delay, howsoever and whatsoever arising.

ARTICLE 9- For parcels over 3000 kilos in weight lifting in, whether with port equipment or ship's gear is at shippers risk. Slings, bedding, chocking and lashing for shipper's account and risk. Lifting out is at consignees risk and expense Nevertheless this weight is 5000 kilos for the Continent ports.

ARTICLE 10-If the carrier shall have exercised due diligence to make the vessel in all respects seaworthy and properly manned, equipped and supplied, neither the vessel nor the carrier shall in no case be liable for any loss or damage to any cargo shipped in refrigeration chambers whether such loss or damage arises from defect or insufficiency either before or after the shipment in the hull of the vessel or her refrigeration machinery, chambers, spaces or apparatus or any part thereof, or in any material used in the process of refrigeration and whether such loss or damage, however, arising, be caused by the negligence, fault, error in judgment of the pilot, master, officers, engineers, mariners, refrigeration engineers or any other servants of the carrier; or by unseaworthiness.

It is expressly agreed that any negligence, fault or error in the operation of said refrigerating apparatus shall be deemed to be a fault or error in the management within the meaning of this Bill of Lading and shall not be considered or held to be a fault or failure in the custody, care, or stowage of merchandise shipped in refrigeration space.

ARTICLE 11- The carrier shall have a lien on the goods for any amount due under this contract and cost of recovering same and general average deposits and shall be entitled to sell the goods by public auction to recover any amount due. If, on sale of goods, the proceedings fail to cover the amount due and the cost and the expenses incurred, the carrier shall be entitled to recover the difference from the shipper, consignee and/or owner of the goods.

ARTICLE 12- The voyage here in, contracted for shall include usual or customary or advertised ports of call whether named in this contract or not, also ports in or out of the advertised geographical, usual or ordinary route or order, even though in proceeding thereto the vessel may sail beyond the port of discharge or in a direction contrary there to or depart from the direct or customary route. The vessel may call at any port for the purposes of the current voyage or of a prior or subsequent voyage.

The vessel may omit calling at any port or ports whether scheduled or not, and may call at the same port more than once, may either with or without the goods on board, and before or after proceeding towards the port of discharge, adjust compasses, dry-dock go on shipways or to repair yards, shift berth take fuel or stores, remain in port, sail without pilots, tow and be towed, and save or attempt to save life or property, and may carry arms, ammunitions, war material and warlike stores, and every kinds of goods and sail armed or unarmed and all of the foregoing are included in the contract voyage.

ARTICLE 13- Whether arranged beforehand or not ; the carries to be at liberty to carry the goods to their destination by the said or other vessel or vessels either belonging to the carrier or other persons or companies, or by land or water, proceeding either directly or indirectly to such port, and to carry the goods or part of them beyond their port of destination and to transship and store the goods either on shore or on board and reship and forward the same at carrier's expense but at shipper's risk, also to convoy the goods in lighters to and from the vessel at shipper's risk. In cases where the ultimate destination at which the carrier may have engaged to deliver goods if other than the vessel's port of discharge, the carrier acts as forwarding agent only. The liability of the carrier shall be limited to the part of the transport performed by him in a vessel under his management and no claim will be acknowledged the carrier for damage and/or loss arising during any other part of the transport, even though the freight for the whole transport has been collected by him. The cargo to be forwarded as soon as practicable but the carrier not to be liable for any delay.

ARTICLE 14-a)The master and/or the carrier shall have liberty to comply with any orders directions, or recommendations as to loading, departure, routes, ports of call, stoppages, destinations, arrival, discharge, delivery or in any otherwise whatsoever given by any Government or any person or body acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the hull risks insurance on the vessel the right to give any orders, directions, or recommendations.

b) If in the opinion of the master of the carrier the venture is made unsafe, unlawful or inadvisable by the imminence or existence of war,

warlike operations or hostilities, the goods may be discharged at the port of loading or any other port considered as safe and convenient by the master or carrier.

c) If on account of actual or threatening epidemic, quarantine, ice, unfavourable sea or weather conditions, strike, lock-out, labour troubles, interdict, prohibition of importation congestion or difficulties in loading or discharge, the master or the carrier at any time is in doubt as to whether the vessel can safely and without detention, damage, seizure, delay or disadvantage to or loss of the vessel or any part of the cargo leave the port of loading or reach or enter the port of destination or there discharge in the usual manner or proceed hence on the voyage, the goods may be discharged at the loading port or any port they or either of them may consider safe and convenient.

d) In the cases referred to in all the preceding paragraphs under this clause the carrier or the master may at any time postpone, suspend or cancel the contract even before the goods have been received and/or loaded and/or Bill of Lading issued. The discharge of any cargo under the provisions of this clause and/or conclusion of the venture consequent upon compliance with any order or directions referred to above whether the goods are discharged or not, shall be deemed a fulfilment of the contract.

e) The Shipper, consignee, holder of Bill of Lading, receiver and/or owner of the goods shall be jointly and severally liable for all additional freight and all charges and expenses incurred by the master of carrier acting as above even if, owing to any of the aforementioned causes, the vessel has to omit calling at the port of discharge or having called there, has not discharged the goods, but carries them on to a safe and convenient port or keeps the goods on board for discharge on the return voyage.

f) Consignee to be informed, if possible, regarding cases referred to in this Clause.

ARTICLE 15- The port of discharge for optional goods must be declared to the vessel's agents at the first of the optional ports named in the option not later 48 hours before the vessel's arrival there or failing such declaration the carrier may elect discharge at the first or any optional port and the contract of carriage shall then be considered fulfilled.

Any option must be for the total quantity of goods under this Bill of Lading.

ARTICLE 16- Any clause herein giving names of parties who desire to be notified of vessel's arrival at destination is solely for the information of vessel's agents and failure to notify shall not involve the carrier in any liability or relieve the receiver and/or consignee from any obligation hereunder.

ARTICLE 17- The receiver or this assigns must be ready to take delivery; of the goods from the ship's rail as soon as the vessel is ready to unload and as fast as she is able to discharge, berthed or not berthed by day and night. Sundays and holidays included notwithstanding any custom of the port to the contrary.

Discharge may commence without previous notice. If the goods are not taken by the receiver at the time when the vessel is entitled to call upon him to take possession or if they are not removed from alongside the vessel without delay, the carrier shall be at liberty at the sole risk and expenses of the consignee to enter and land or remove the goods or to put them into craft or store them and the contract of carriage shall be considered as fulfilled.*

ARTICLE 18- Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier and/or, his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery there of under the contract of carriage or, in the loss or damage be not apparent, within three days. Such removal shall be prima facie evidence of the delivery of the goods as described in the Bill of Lading.

Carrier and vessel shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

ARTICLE 19-a) Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss and/or damage to or in connection with goods in an amount exceeding SDR 2 per kilo or SDR 667 per package or equivalent of that sum in other currency whichever is higher in the event of goods not in such packages per customary freight unit unless a higher value for the goods has been clearly declared by the shipper before shipment and inserted in the Bill of Lading and freight is calculated considering the value of the goods (on ad valorem basis).

b) Carrier and the vessel shall be discharged from all liability in respect of loss and damages to occur prior to the shipment and/or the increase of such damages during the carriage and also of loss/or/damages to occur after discharging.

d) Carrier shall be discharged from all liability in respect of loss or damages and deterioration of the goods except the ones resulting from deficiency of stowage and ventilation.

d) Carrier shall be discharged from all liability in respect to the number of the bags in the carriages where the goods carried in bags.

ARTICLE 20-

a) New Jason Clause

In the event of accident, 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, Shippers, Consignees or owners of the goods shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving ship is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, Shippers, Consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

b) Both-to-Blame Collision Clause

If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or 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 owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying ship or her Owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her Owners as part of their claim against the carrying Vessel or 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.

ARTICLE 21 – General Average

General Average shall be adjusted, stated and settled according to the York-Antwerp Rules 1994 in Istanbul.

Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew.

ARTICLE 22- U.S. Trade

a) In case the Contract evidenced by this bill of lading is subject to the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, 1936 (U.S.COCSA), then the provisions stated in the said. Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the goods are in the Carrier's custody.

b) If the U.S. COCSA applies, and unless the nature and value of the goods have been declared by the Shipper before the goods have been handed over to the Carrier and inserted in this bill of lading, the Carrier shall in no event be or become liable for any loss of or damage to the goods in an amount exceeding USD 500 per package or customary freight unit.

ARTICLE 23- The payment of loading and discharging expenses by the shipper consignee and receivers is to be determined according to the custom of the port concerned.

ARTICLE 24- The shipowner shall not be responsible for any loss or claim arising out of the neglect or default of the master Officers, engineers Pilots, crew, stevedores or other servants or agents of the shipowner, whether in relation to the navigation, management, loading or discharging of the steamer of otherwise.

yine Brüksel'de imzalanan SDR ile ilgili protokol) Hague Kuralları, şayet tatbik edilecekse Hague Visby Kurallarının kısıtlamaları, fakat zorunlu olarak tatbik edilecekse La Haye Kuralları ve/veya La Haye Visby Kurallarının şartlarını kapsayan Türk Hukuku şartları Taşıma için uygulanacaktır

MADDE 2- İşbu konşimentodan doğan tüm anlaşmazlıklar yalnızca Türkiye'de İstanbul Mahkeme ve İcra Dairelerinde çözümlenecek ve sonuçlandırılacaktır. İş bu Türk Mahkemelerinin kararı taşıyan, yükleten, gönderilen veya yük sahibi için kesin ve bağlayıcı olacaktır.

MADDE 3- Taşıyan, yükün, gemi bordası hizasını geçmek suretiyle yüklenmesinden önce ve aynı tarzda boşaltılmasını takiben her ne suretle olursa olsun oluşacak ziya, hasar veya alıkonulmasından sorumlu değildir.

Taşıyan acentelerinin veya müstahdemlerinin koruma ve gözetimi altındaki yükün, yüklemmeden önce veya boşaltmadan sonra gemiye veya gemiden sevk olunduğu; gemiye yüklenmek üzere bekletildiği; rıhtımda, karada, depoda, antrepoda veya taşıyanın tasarrufu altında olsun veya olmasın mavna yahut şatta bulunduğu devre zarfında karşılaşılabilecek tüm riskler yükletene ve/veya gönderilene ve/veya yükün sahibine aittir.

Aynı hükümler, yolculuğun herhangi bir devrinde aktarılmasına veya geçici boşaltılmasına girişilecek yükler hakkında da uygulanır.

MADDE 4-a) Yükün yüklenmek üzere teslim alınmasıyla taşıyan peşin veya ödenmemiş navlunun tümüne kesin olarak hak kazanır. Gemi veya yük ziya uğrasın veya uğramasın peşin ödenen navlun iade edilemeyeceği gibi, ödenmemiş navlunun, tamamının ödenmesi zorunludur. Yolculuk tamamlanmış olsun veya olmasın yahut herhangi bir hükümet, makam veya bunlar adına hareket ettiğini iddia eden bir kimse tarafından eşyanın ithal veya ihracı men edilmiş. bulunsun, bütün bu hallerde yükleyici ve gönderilen navlunun tamamından taşıyana karşı müteselsil en sorumludurlar.

b)Yük gemiye yüklendikten sonra ancak taşıyanın izni üzerine ve navlun ile taşıyanın bu yüzden uğrayacağı diğer bütün zararlarının ödenmesi karşılığında geri verilebilir.

c)Bozulan veya hasara uğrayan yük için tam navlun ödenir.

d)Taşıyan ve gemi, ambalajların yetersizliğinden sorumlu değildir. Yükün, ambalajların yetersizliği yahut yetersizliğin baş göstermesi ve sonucundan taşıyanın sorumlu bulunmadığı haller yüzünden dağılan yüklerin toplanması, tasnifi, ambalajlarına yerleştirilmesi, ambalajlarının onarımı veya iyileştirilmesi ve yeniden istif amacıyla yapılacak tüm masraflar yükleten, gönderilen veya yükün sahibine aittir ve bunlar tarafından ödenir.

e)Gönderilen tarafından ödenecek navlun ve masraflar, ödemenin yapıldığı ülkenin parası ile yapılacaktır.

Bu ödeme, peşin ödemede konşimentonun, havale ödemede, ordınonun verildiği tarihte yürürlükte olan döviz satış kuru üzerinden yapılacaktır.

MADDE 5- Yükleten veya gönderilenin gümrük düzenlemelerine uymaması, yükün ithalinin veya ihracının yasaklanması yahut reddedilmesi, veya zorunlu belge ve lisansların sağlanmasında kusur nedeni ile veya yükün markalarının içeriğinin veya ölçüsünün yanlış ve eksik belirtilmesinden ötürü, ve benzeri her türlü nedenlerle taşıyanın, geminin veya yükünün karşılaşılabilecek zararlardan ve para cezalarından yükleten veya gönderilen sorumludur.

MADDE 6-a) Her yük parçası üzerine 5 santimetreden küçük olmayan harflerle markası, numarası, boşaltma ve yanaşma limanı yazılacaktır. Aksi halde gemi bunların karışmasından sorumlu olmayacağı gibi yanlış, çıkarıldıkları yerden varış yerlerine gönderilme masrafları da yükletenlere veya gönderilenlere ait olacaktır.

b) Yükün içeriği, ağırlığı, olgusu veya değerine ait verilen bilgilerin sağlıklı olmaması halinde taşıyan yükün gerçek durumu için ödenmesi gereken navlunun iki misline hak kazanır. Yükün gerçek içeriği, ağırlığı ambalajları olgusu ve değerini saptamak için taşıyan işlemde bulunduğu yükleten orijinal faturaları ibraz ile yükümlüdür.

MADDE 7- Yüklemmeden önce taşıyanın açık izni olmaksızın veya niteliği tamamen açıklanmaksızın gemiye yüklenen parlar, patlar, botar yahut tehlikeli yüklerin gemi veya yüküne oluşturacağı her türlü zarar ve ziyandan; ister acil ister temsilci sıfatıyla hareket etsinler, yükleyiciler sorumludurlar, bu türlü yük tazminat ödenmesine gerek kalmaksızın her zaman denize atılacağı gibi yok edilebilir de.

MADDE 8- İhtiyari istif ve güverte yükü

a) Mallar Taşıyıcı veya hizmetçisi veya acentesi tarafından konteynır ve/veya bir başka nevi nakliye aracına(ekipmanına) istif edilebilir

b) Konteynır içindeki paketlenmiş veya paketlenmemiş Mallar, Tüccara bir ihbarda bulunmadan ve Bu konşimento üzerinde belirgin bir notasyon koymadan güverte üstünde veya altında taşınabilir ve güverte üstünde veya güverte altında taşınan tüm yükler Genel Avaraya dahil olacak ve Madde 1'de belirtilen Hague Kurallarının muvacehesinde mal tanımını içinde kabul edilecek, ve uygulanabilir tüm durumlarda o kurallara göre taşınacaktır

c) Yine de 2 numaralı alt madde kapsamına girip güvertede taşınan tüm yükler için Taşıyıcı ne şartlarda ve nasıl oluşursa oluşsun kayıp, hasar veya gecikmelerle ilgili sorumlu olmayacaktır

MADDE 9- 3000 kiloyu aşan parçaların liman veya gemi vinci ile gemiye alınmasında riziko yükleyicilerine aittir. Bu tür yüklerin güverte veya ambara koyma, askıda kaydırma, istif bağlama masrafı ve rizikosu yükleyiciye aittir. Yükün aynı suretle gemiden çıkarılması masraf ve rizikosu gönderilene aittir. Ancak Kontinant limanları için bu ağırlık 5000 kg.dır.

MADDE 10- Taşıyanın yükleme başlamadan önce gemiyi yola ve yükü kabule elverişli kılmak, gereği gibi teçhiz etmek, adamlarının kumanya ve yakıtı sağlama konularında gerekli özeni göstermiş olması koşuluyla ne gemi ne de taşıyan, frigorifik ambar ve bölmelerde taşınan yükün, yüklemmeden önce veya sonra, gemi teknesinin veya frigorifik ambar, bölme, makine ve aygıtlarının veya bunların aksamının yahut da soğutmayı sağlama dolayısıyla kullanılan malzemenin ayıplarından veya yetersizliğinden veya kılavuzun, kaptanın, zabitanın, makine zabitanın, mürettebatın, frigorifik bölmelerle görevlilerin ve taşıyanın istihdam ettiği kişilerin ihmal ve kusur veya mahkeme ve kararlarındaki hatalardan veya yola veya yüke elverişsizlikten dolayı doğan zarar, ziyan veya hasarından sorumlu değildir. Su hususu da açıkça kararlaştırılmıştır ki; söz konusu frigorifik aygıtların işletilmesindeki herhangi bir ihmal, kusur veya hata iş bu konşimento hükümleri dairesinde teknik'i dairedede bir hata veya kusur niteliğinde olup frigorifik bölme veya ambarlarda taşınan yükün korunması, taşınması ve istifinde bir kusur veya usulsüzlük olarak anlaşılmayacak ve kabul olunmayacaktır.

MADDE 11- İş bu sözleşme uyarınca taşıyana ödenmesi gereken tüm tutarlar ve bunların tahsil masraflarından dolayı taşıyan yük üzerinde hapisle rehin hakkını elinde bulundurur, alacaklarını tahsili amacıyla açık arttırma yolu ile yükü sattırılmaya yetkilidir.

Eğer yükün satışında satış geliri alacakları ve yapılan masrafları karşılamazsa taşıyan, aradaki farkı, yükleten, gönderilen veya yük sahiplerinden talep ve tahsile yetkilidir.

MADDE 12- Geminin iş bu konşimento ile belirtilsin veya belirtilmesin alışılmış belirli veya ilan edilen coğrafi rota veya sıra üzerinde yahut dışındaki limanlara uğraması ve hatta geminin boşaltma limanı yönünde seyretmemesi alışılmış ve coğrafi rotadan ayrılması halleri iş bu sözleşme ile üstlenilen yolculuğun gereklerindedir. Gemi var olan önceki ve sonraki yolculuk programı ile ilgili olarak, herhangi bir limana birden çok uğrayabileceği gibi yolculuk programı kapsamındaki bir limana da uğramayabilir. Geminin boşaltma limanına yönelmeden veya yönedikten sonra, yüklü veya yüksüz olarak pusulaların: yolda düzeltilmesi, havuza, kızağa, onarım tersanelerine alınması,yakıt kumanya ve malzeme alması, limanda kalması, demir yerinin değiştirilmesi; kılavuzsuz seyretmesi başka gemileri geçmesi veya kendini geciktirmesi, can veya mal kurtarılmasına başlaması veya girişmesi, silah, mühimmat harp malzemesi ve askeri malzeme ve her tur yük taşınması ve silahlı yahut silahsız seyretmesi aynı şekilde tamamen iş bu sözleşme konusu yolculuğun gereklerindedir.

MADDE 13- Önceden kararlaştırılmış olmasa dahi, taşıyan yükün tamamı veya bir kısmını,boşaltma limanına doğru sefer yapsın veya yapmasın kendisine ve başkalarına ait diğer gemi veya gemilerle taşımaya; karadan veya denizden göndermeye varış yerinden başka bir limana kadar taşıyıp yada rizikosu yükleyiciye ve masrafların kendisine ait olmak üzere denizden veya karadan aktarmaları yapmaya, karaya çıkarmaya, depolamaya, yeniden gemiye yükleyip göndermeye ve mavnalarda gemiden karaya, karadan gemiye sevk ettirmeye yetkilidir.Taşıyanın, geminin boşaltma limanından başka son varış yerine kadar yükün taşınmasını üstlendiği hallerde taşıyan nakliye komisyoncusu yerine geçer.

Taşıyanın sorumluluğu, işletilmesi kendi idaresi altında bulunan bir gemi ile gerçekleştirilen taşıma devresi ile sınırlıdır. Bütün taşımanın navlunu taşıyan tarafından tahsil edilmiş olsa dahi, başkalarının sorumluluğu altında yapılan taşıma devreleri içinde yükün ziya veya hasarından dolayı hiçbir bakımdan taşıyan sorumlu değildir.

Yük mümkün olduğu kadar çabuk sevk olunur. Fakat taşıyan herhangi bir gecikmeden sorumlu değildir.

MADDE 14-a) Kaptan veya taşıyan, geminin yüklenmesi, hareketi, rotası, uğrama limanları beklemeleri, varış yerine gelmesi, boşaltması yükün teslimi ve diğer konularda herhangi bir hükümet veya böyle bir hükümet adına hareket eden veya ettiğini belirten kişi yahut kurul tarafından veya gemi tekne sigortası koşullarına göre yetkili bulunan bir kurul veya kişi tarafından verilen emir, talimat veya tavsiyelere uyup uymamakta serbesttir.

b)Eğer savaş savaşa benzer haller veya çarpışmaların var oluşu, yahut ta kuvvetle beklenir durumda olması nedeniyle kaptan veya taşıyan yolculuğun güvensiz, elverişsiz hale geldiği kanısına varılırsa yük, yükleme limanında veya kaptan yahut taşıyanın elverişli ve güvenilir kabul ettikleri baksa herhangi bir limanda boşaltılabilir.

c)Bulaşıcı hastalık tehlikesi, bulaşıcı hastalıklar, karantina, buzlanma, elverişsiz hava ve deniz şartları, grev, lokavt çalışma kesintileri, kısıntılar ithal yasağı yükleme boşaltmada güçlükler yahut da tıkanıklık yüzünden alıkoymaksızın, haciz olunmaksızın, gecikmeksizin, zarara uğramaksızın veya yükün tamamen yahut kısmen bir kayıpla karşılaşmaksızın yükleme limanından ayrılmasının boşaltma limanına girmesinin yahut ulaşmasının ve buradan alınan tarzda boşaltmaya giriştikten sonra ayrılarak yolculuğuna devam etmesinin mümkün olmayacağı konusunda bir kuşku veya tereddüde düşükleri takdirde yükler yükleme limanında veya güvenilir veya elverişli kabul ettikleri diğer herhangi bir limanda boşaltılabilir.

d)Yukarıdaki paragraflarda söz konusu edilen Dumalarda taşıyan veya kaptan herhangi bir anda hatta yükün tesliminden önce yüklenmesinden ve konşimentoların düzenlenmesinden önce, sözleşmeyi erteleme, geciktirmeyi veya feshetmeye yetkilidirler.

İşbu madde kararlarının sınırları içerisinde herhangi bir yükün boşaltılması veya yukarıda belirtilen öneri, talimat yahut emirlere uyulması sebebi ile yolculuğun sona erdirilmesi halleri işbu sözleşmenin tamamen yerine getirilmesi şeklinde anlaşılacaktır,

e)Taşıyanın veya kaptanın yukarıda belirtildiği gibi hareket etmeleri veya daha önce belirtilen geminin, boşaltma limanına uğrayamaması yahut uğramışsa yükünü boşaltamaması ve yükünü elverişli ve güvenli bir limana taşıması veya bir sonraki seferinde boşaltmak üzere gemide alıkoymaları nedeni ile yaptıkları veya yüke düşen tüm masraflardan yüklenen, gönderilen konşimento hamili, alıcı veya yükün sahibi müteselsilen sorumludurlar.

f) İşbu maddede belirtilen Hallerde gönderilen mümkün olduğu takdirde haberdar edilecektir.

MADDE 15- Sayılan opsiyonlu boşaltan limanlarından ilkinde geminin varışına en az 48 saat önce boşaltma limanı taşıyanın bu ilk limandaki acentesine bildirilecektir. Bu bildirim yokluğu halinde taşıyan dilediği opsiyonlu limanda yükü boşaltmaya yetkilidir. Bu durumda işbu sözleşme tamamen gerçekleştirilmiş sayılır.

Opsiyon işbu konşimentoda belirtilen yüklerin tamamını kapsar, kısmen kullanılamaz.

MADDE 16- İşbu konşimentoda, varış, yerinde geminin varışını bildirimini isteyenlerin adlarını belirten herhangi bir kayıt sadece geminin acentelerine verilen bir bilgi niteliğinde olup, acente tarafından bir bildirim yapılmaması taşıyana herhangi bir sorumluluk yüklemeyeceği gibi gönderilen veya alıcıyı da sözleşmeden doğan sorumluluktan kurtarma anlamında değildir.

MADDE 17-Aksine yerel liman teamülü olsa dahi, rıhtımda veya açıkta gündüz veya gecenin herhangi bir saatinde, pazar ve diğer resmi tatil günlerinde gemi boşaltmaya hazır olur olmaz alıcılar veya temsilcileri gemi bordası hizasından yükü teslim almak üzere hazır bulunmak zorundadırlar.

Gemi herhangi bir ön bildirim gerek kalmaksızın boşaltmaya başlayabilir.

Eğer yük alıcı tarafından zamanında teslim alınmaz veya gecikmeksizin gemi bordasından çekilmezse taşıyan masraf ve rizikosu, alıcısına alt olmak üzere yükü boşaltmaya, karaya çıkartmaya veya göndermeye, maunaya veya depoya yahut antrepoya koydurmaya yetkili olup bu suretle taşıma sözleşmesi tümüyle yerine getirilmiş sayılır.

MADDE 18- Yükün boşaltma limanında işbu taşıma sözleşmesi hükümlerinin sınırları içinde teslim almaya yetkili olan kişi-ye verilmesinden önce veya en geç bu kişi tarafından kaldırıldığı anda ve öngörülebilir nitelikte değilse böyle bir kişiye tesliminden itibaren 72 saat içinde zarar, hasar veya ziyan genel niteliği yazılı olarak taşıyan ve/veya acentesine bildirilecektir. böyle bir bildirim yokluğu yükün konşimento hükümlerinin sınırları içinde kusursuz teslim alındığının kanıtıdır.

Taşıyan ve gemi, yüklerin tesliminden veya yükün teslim edilmesi gereken tarihten itibaren bir sene içinde zarar, ziyan veya noksanlık sebebi ile dava aşılamadığı takdirde her türlü sorumluluktan kurtulurlar.

MADDE 19-a) Ne taşıyıcı ne de gemi; yükleme öncesi gönderici tarafından mallar için açıkça daha yüksek bir tutar deklere edilip, konşimentoya işlenip, navlun da yükün değeri baz alınarak hesaplanmadığı (ad valorem bazda) takdirde hangisi daha yüksekse beher kiloda 2 SDR veya beher pakette 667 SDR veya karşılık gelen başka bir para birimi üstünde bir değere sahip sıradan navlun dışı paketlemeli yükler ile bağlantılı herhangi bir kayıp ve/veya hasar için hiçbir şartta sorumlu olmayacaktır.

b)Yükleme öncesi hasarlardan ve bunların taşıma esnasında artmasından ve boşaltma sonrası hasarlardan armatör sorumlu olmayacaktır.

c) İstif ve ventilasyon kusuru dışında oluşacak hasarlardan ve çürüme bozulmalardan taşıyan sorumlu olmayacaktır.

d) Yükün torbalar halinde bulunduğu taşımalarda taşıyan torbaların sayısından sorumlu olmayacaktır.

MADDE 20- a) New Jason Maddesi

Yasa, anlaşma ve diğer şartlar altında taşıyıcının ihmali dahil herhangi bir sebeple seferin başlangıcından önce veya sonra meydana gelen kaza, tehlike, hasar veya afetten dolayı; mallar, gönderici, alıcı ve yükün sahipleri taşıyıcıya ortaya çıkan kurtarma ve yüklerle ilgili diğer masraflar için katkıda bulunacaklardır

Kurtarma ile ilgili masraflar kurtarıcı gemi veya gemiler taşıyıcının kendisine ait veya kendisi tarafından işletilen bir gemi olsa da, yabancı bir şahsa ait bir gemiymiş gibi tam olarak ödenecektir. Bu depozito; malların tahmini katilim payı üzerinden taşıyanın veya acentesinin yeterli göreceği miktarda ve talebi halinde her türlü kurtarma ücreti ve özel masrafların katilim payı olarak; mal, gönderici, alıcı veya mal sahibi tarafından yükün tesliminden önce taşıyıcıya ödenecektir

b) Both to Blame Çarpışma Maddesi

Şayet gemi bir başka gemi ile, diğer geminin kusuru ve Taşıyıcının seyirdeki veya işletimindeki Kaptan, Denizci, Pilot veya Hizmetlilerinin hareketi, ihmali veya hatası sonucu bir çarpışma yaşarsa, burada taşınan yüklerin sahipleri Taşıyıcı gemi veya Taşıyıcı aleyhine hak talebinin bir parçası olarak Taşıyıcıyı; diğer veya taşıyıcı olmayan gemi veya Sahiplerine

yük sahibine verdiği kayıp veya hasar veya herhangi bir hak talebi ile ilişkili bu şekilde kayıp veya sorumluluğun diğer veya taşıyıcı olmayan gemi veya sahipleri tarafından ödenmiş olsun veya ödenebilir olsun telafi edilmesi veya ödenmesi ile ilgili sorumlu tutulmayacaktır

MADDE 21-Genel Avarya

Genel Avarya York-Antwerp 1994 Kurallarına göre İstanbul'da ayarlanacak, belirtilecek ve çözülecektir. Genel Avarya'ya konu Yük Katkı payı, bu avarya Kaptan, Pilot veya mürettebatın bir kusur, ihmali veya hatasından kaynaklansa dahi Taşıyıcıya ödenecektir

MADDE 22- ABD Ticareti

a) Şayet, işbu konşimento ile taşınan mallara ait kontrat 1936 tarihli Amerika Birleşik Devletleri Deniz Yolları ile Malların Taşınması

Kanunu U.S.COCSA) kapsamında ise, belirtilen kanundaki hükümler yükleme öncesi ve tahliye sonrası da dahil yüklerin Taşıyıcı

gözetiminde bulunduğu tüm zaman aralığını kapsar.

b) Şayet U.S.COCSA hükmü uygulanırsa ve malların doğası ve bedeli Gönderici tarafından Taşıyıcıya teslimden önce deklere edilmedikçe ve konşimentoya dahil edilmedikçe, Taşıyıcı mallara gelen herhangi bir hasar veya kayıp durumunda paket başına 500 Amerikan Doları veya mutad birim navlunu geçer şekilde hiçbir şartta sorumlu değildir ve tutulmayacaktır

MADDE22-Yükleme ve boşaltma giderlerinin yükleyiciye.gönderilene veya alıcıya ait olma durumu yükleme ve boşaltma limanlarında geçerli olan teamüle göre kararlaştırılır.

MADDE 23- Geminin seyrüseferi ile veya idaresi ile veya yükleme veya boşaltması ile ilgili olarak, veya başka yolla kaptan güverte zabiti makinistler, kılavuz,tayfa,stevedor,gemi sahiplerinin acenteleri veya diğer hizmetlilerin kusuru veya ihmallerinden doğan zarar, ziyan ve kayıp için gemi sahipleri sorumlu olmayacaktır.