




Mẫu dịch song ngữ hợp đồng tàu chuyên GENCON 1994

Hợp đồng thuê tàu chuyên là kết quả của một quá trình đàm phán, thương lượng giữa hai bên rồi được ghi chép lại thành văn bản. Mỗi lần ký hợp đồng là một lần đàm phán, nên để tiết kiệm thời gian và cũng để chuẩn hoá các hợp đồng đã được các bên thực hiện, công nhận là tốt trong thời gian dài, và cũng để giảm các tranh chấp, các tổ chức hàng hải quốc gia, quốc tế, các tổ chức luật pháp đã soạn thảo các hợp đồng mẫu dựa trên các hợp đồng đã nói ở trên và khuyến các nhà kinh doanh nên dùng trong nghiệp vụ thuê tàu chuyên . Hiện nay, trên thế giới có khoảng trên 60 loại hợp đồng thuê tàu chuyên đã được tuyển chọn làm mẫu

Xin giới thiệu bản dịch song ngữ của mẫu hợp đồng tàu chuyên GENCON 1994

Đây là mẫu hợp đồng thông dụng được dùng để thuê tàu chuyên chở các loại hàng bách hoá, hợp đồng này do Hội đồng hàng hải quốc tế Baltic(BIMCO) soạn thảo năm 1922 và đã được sửa đổi nhiều lần vào các năm 1922,1974,1976,1994, nhằm mục đích hoàn thiện sửa đổi các lỗi, trong quá trình sử dụng nảy sinh, để loại bỏ tối đa các điểm mập mờ, nước đôi dễ gây hiểu lầm dẫn đến tranh chấp cũng như bảo vệ quyền lợi các bên .

Hợp đồng gồm 2 phần

	
RECONVOICED THE QUALITY AND INTERIOR MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER PARTY (AS amended) 1974 TO BE USED FOR THE TRANSPORT OF GENERAL CARGO (GENCON) 1994	
Part I	
1. Shipname	2. Place and date
3. Charterer/Place of business (C 1)	4. Charterer/Place of business (C 1)
5. Vessel name (C 1)	6. D/T/T (C 1)
7. D/T/T as to consumption (see the relevant articles) (C 1)	8. Present cargo (C 1)
9. Expected receipt (date) (C 1)	
10. Loading port/place (C 1)	11. Discharging port/place (C 1)
12. Cargo (see also quantity and weight in Charterparty, if agreed, full and complete cargo, not agreed (see Part I) (C 1)	
13. Freight (see also rate whether freight prepaid or payable on delivery) (C 4)	14. Freight (payment) (see amount, unit method of payment, also bank/letter of credit account) (C 4)
15. Date if vessel's cargo loading gear shall be used (C 5)	16. Laytime (if agreed) (time to load, and date, as agreed, if in a port, if not laytime for load and discharge, see article 10) (C 6)
17. Shipper/Place of business (C 6)	17. Laytime for loading
18. Open loading (C 6)	18. Laytime for discharging
19. Open discharge (C 6)	19. Total laytime (loading and discharging)
20. Demurrage (see and amend clause (loading and discharging) (C 7))	21. Cancellation (C 8)
21. Freight (see also Part I to the Charterparty) (C 13)	22. General Average (see article 10) (C 10)
22. Lay and discharge rates (T/R, S/R, D/R or F/R) (C 5) / If F/R (exp. rate) (see also clause 16) (see Part I to the Charterparty) (C 5)	23. Brokerage commission and to whom payable (C 15)
23. Date maximum amount to which charterparty is subject (C 19)	24. Additional clauses covering special operations, if agreed
It is mutually agreed that the Charterparty shall be performed subject to the conditions contained in the Charter Party, which shall include Part I (as well as Part II, in the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II in the event of such conflict.	
Signature (Charter)	Signature (Owner)



Phần 1 với các nội dung giống như một vận đơn đường biển thông thường với các ô

1. Môi giới tàu	2. Nơi và ngày
3. Chủ tàu/ Địa chỉ	4. Người thuê tàu/ Địa chỉ
5. Tên tàu	6. GT/NT
7. Trọng tải toàn bộ theo mớn nước mùa hè (abt)	8. Vị trí hiện tại của tàu
9. Dự kiến thời gian sẵn sàng xếp hàng (abt)	
10. Cảng xếp	11. Cảng dỡ
12. Hàng hoá (nếu hai bên đồng ý thì khối lượng hàng và mức điều chỉnh do chủ tàu chọn; nếu hàng được xếp đủ như thoả thuận thì không ghi rõ “ part cargo”	
13. Cước (ghi rõ cước trả trước hay trả khi giao hàng)	14. Phương thức thanh toán cước (loại tiền và phương thức thanh toán; người hưởng lợi và tài khoản ngân hàng)
15. Ghi rõ nếu cầu tàu không được sử dụng	16. Thời gian làm hàng(nếu 2 bên đồng ý chia laytime ra thành thời gian xếp và dỡ thì ghi vào mục a) và b); nếu tính gộp thời gian xếp và dỡ thì chỉ ghi vào mục c);
17. Người gửi hàng/ Địa chỉ	a) thời gian xếp hàng cho phép
18. Đại lý (tại cảng xếp)	b) thời gian dỡ hàng cho phép
19. Đại lý (tại cảng dỡ)	c) thời gian xếp và dỡ
20. Mức phạt làm hàng chậm và cách thức thanh toán(khi xếp và dỡ hàng)	21. Ngày huỷ hợp đồng
	22. Tồn thất chung được giải quyết
23. Thuế cước	24. Hoa hồng môi giới và người hưởng
25. Luật và trọng tài (quy định trong điều 19a, 19b, 19c; nếu đồng ý điều 19c	
(a) Ghi rõ số tiền tối thiểu cho việc giải quyết tranh chấp	26. Các điều kiện đặc biệt thêm (nếu được đồng ý)

Phần 2 của hợp đồng GENCON 1994

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and	1. Đồng thoả thuận giữa một bên có tên trong ô số 3, là chủ sở hữu con tàu ghi trong ô số 5, có số dung tích GT/ NT như trong ô 6, với trọng tải
--	--



<p>carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that: The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.</p>	<p>toàn bộ ghi trong ô số 7 (tính theo mớn nước mùa hè), vị trí tàu hiện tại được ghi trong ô số 8, dự kiến sẵn sàng để xếp hàng theo hợp đồng này vào ngày ghi trong ô 9, với một bên là Người thuê tàu có tên trong ô số 4 về một số nội dung như sau.</p> <p>Ngay sau khi kết thúc hợp đồng trước đó, con tàu đã đề cập ở trên sẽ hành trình tới một (hoặc một số) cảng /địa điểm xếp hàng quy định trong mục 10 hoặc địa điểm lân cận mà tàu có thể đến, neo đậu an toàn và luôn luôn nổi, và tại đó có thể xếp toàn bộ lượng hàng đã quy định trong mục 12 như cam kết của người thuê tàu (nếu có thoả thuận xếp hàng trên boong thì rủi ro và trách nhiệm đối với số hàng trên boong này do người thuê tàu chịu). Sau khi xếp hàng xong, tàu sẽ hành trình đến một (hoặc một số) cảng / địa điểm dỡ hàng quy định trong ô số 11, theo chỉ định khi ký vận đơn, hoặc nơi gần đó mà con tàu có thể đến, neo đậu một cách an toàn và luôn luôn nổi, để thực hiện việc giao hàng tại đó.</p>
<p>2. Owners' Responsibility Clause</p> <p>The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager.</p> <p>And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of</p>	<p>2. Trách nhiệm của Chủ tàu.</p> <p>Chủ tàu phải chịu trách nhiệm đối với những tổn thất hoặc thiệt hại của hàng hoá hay sự chậm giao hàng nếu tổn thất, hư hại của hàng hoá hay sự chậm trễ đó là do sự thiếu mẫn cán hợp lý từ phía Chủ tàu hoặc người quản lý của Chủ tàu trong việc duy trì khả năng đi biển của tàu trên mọi phương diện, thiếu mẫn cán trong vấn đề đảm bảo định biên, trang bị, cung ứng phù hợp cho tàu, hoặc bắt nguồn từ hành vi, sai sót cá nhân của Chủ tàu hoặc Người quản lý của họ. Chủ tàu sẽ được miễn trách đối với những tổn thất, thiệt hại hay sự chậm trễ phát sinh từ bất kỳ lý do nào khác (ngoài nguyên nhân nêu trên), kể</p>



<p>the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.</p>	<p>cả từ nguyên nhân bất cẩn hay sai sót của thuyền trưởng, thuyền viên hoặc những người làm thuê cho chủ tàu trên tàu hoặc trên bờ mà chủ tàu đáng ra phải gánh trách nhiệm về những hành vi của người làm thuê nếu như không có điều khoản này, đồng thời cũng miễn trách khi nguyên nhân bắt nguồn từ việc tàu thiếu khả năng đi biển vào thời điểm xếp hàng hay vào lúc bắt đầu hải trình hay vào bất kỳ thời điểm nào khác trong chuyến đi.</p>
<p>3. Deviation Clause The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.</p>	<p>3. Đi chệch hướng. Con tàu có quyền ghé vào bất kỳ một hoặc một số cảng, với bất kỳ mục đích nào, có quyền hành hải mà không cần hoa tiêu, được phép lai dắt và/ hoặc hỗ trợ các tàu khác trong mọi hoàn cảnh, và được quyền đi chệch hướng nhằm mục đích cứu sinh mạng và/ hoặc tài sản.</p>
<p>4. Payment of Freight (a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo. (b) Prepaid. If according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost. Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has actually been paid. (c) On delivery. If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if</p>	<p>4. Thanh toán cước. a. Mức cước phí quy định trong ô số 13 sẽ được thanh toán bằng tiền mặt trên cơ sở số lượng hàng hoá thực xếp lên tàu. b. Cước trả trước : nếu theo ô số 13, cước phí thanh toán trên cơ sở hàng xếp lên tàu xong, thì tiền cước sẽ được coi là thu nhập của chủ tàu, không được phép khấu trừ, không phải bồi hoàn bất kể trường hợp tàu và/ hoặc hàng hoá còn hay mất. Chủ tàu hoặc đại lý của Chủ tàu sẽ không bị yêu cầu kí phát hay kí hậu vào vận đơn "cước trả trước" nếu thực tế họ chưa được thanh toán tiền cước. c. Vào lúc giao hàng : Nếu theo ô số 13, tiền cước, hoặc một phần của tiền cước sẽ trả tại Cảng đích, số tiền này sẽ chưa được coi là khoản</p>



<p>freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally.</p> <p>Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to two (2) per cent to cover insurance and other expenses.</p>	<p>đã thu của Chủ tàu cho đến khi giao hàng. Bất kể quy định tại mục (a), nếu tiền cước hoặc một phần của khoản cước đó sẽ trả sau tại thời điểm giao hàng, thì người thuê tàu sẽ có quyền lựa chọn trả cước theo khối lượng/ trọng lượng thực giao với điều kiện họ phải thông báo sử dụng tùy chọn này trước khi bắt đầu dỡ hàng, đồng thời khối lượng/ trọng lượng hàng được xác định bằng thiết bị cân đo chính thức, hoặc phương thức giám định món nước, hoặc kiểm đếm. Người thuê tàu có thể ứng trước khoản tiền để thanh toán chi phí thông thường của tàu tại cảng xếp, nếu được yêu cầu, theo tỷ giá hối đoái hiện hành cao nhất, cộng thêm 2% cho bảo hiểm và các chi phí khác</p>
<p>5. Loading/Discharging</p> <p>(a) Costs/Risks</p> <p>The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Charterers shall provide and lay all dunnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board, the Owners allowing the use of all dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under this Charter Party and time to count until dunnage has been removed.</p> <p>(b) Cargo Handling Gear</p> <p>Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in Box</p>	<p>5. Xếp/ dỡ hàng.</p> <p>a. Các chi phí/rủi ro.</p> <p>Người thuê tàu sẽ thực hiện việc bốc xếp, san hàng và/ hoặc đánh tầy, kiểm đếm, chằng buộc hàng hoá trên tàu cũng như việc dỡ hàng khỏi tàu, Chủ tàu không phải chịu bất kì các chi phí, trách nhiệm hay rủi ro nào.</p> <p>Người thuê tàu sẽ phải cung cấp và bố trí các vật liệu chèn lót theo đúng yêu cầu, để có thể chất xếp hàng và bảo vệ hàng hoá trên tàu một cách phù hợp, Chủ tàu cho phép sử dụng tất cả các vật chèn lót có sẵn trên tàu. Người thuê tàu sẽ phải chịu trách nhiệm và trả các chi phí cho việc thu dọn vật chèn lót của họ sau khi dỡ xong lô hàng của hợp đồng này và thời gian làm hàng được tính cho đến khi vật chèn lót đã được thu dọn hết.</p> <p>b. Thiết bị làm hàng.</p> <p>Trong quá trình xếp/dỡ hàng, Chủ tàu sẽ cho phép sử dụng miễn phí tất cả các thiết bị làm</p>



15, the Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all such cargo handling gear. All such equipment to be in good working order. Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power - pro rata the total number of cranes/winches required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party - shall not count as laytime or time on demurrage.

On request the Owners shall provide free of charge cranemen/winchemen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranemen/winchemen shall be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall always work under the supervision of the Master.

(c) Stevedore Damage

The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their agents and to their Stevedores, failing which the Charterers shall not be held responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgement of liability. The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness or class

hàng của tàu và cung cấp nguồn điện để vận hành tất cả các thiết bị làm hàng đó, đồng thời tất cả các trang thiết bị này đều trong tình trạng hoạt động tốt, ngoại trừ trường hợp tàu không có thiết bị làm hàng hoặc các bên đã thoả thuận không sử dụng những thiết bị này của tàu, có ghi rõ trong ô số 15.

Thời gian thiệt hại vì lý do hỏng thiết bị làm hàng hoặc nguồn điện động lực của tàu - tính tỷ lệ tương ứng trên tổng số cầu/tời cần thiết tại thời điểm xếp/dỡ hàng hoá theo hợp đồng thuê tàu này- sẽ không được tính là thời gian làm hàng hoặc thời gian phạt dôi nhật, trừ khi nguyên nhân hỏng hóc do lỗi bất cẩn của công nhân bốc xếp,

Khi có yêu cầu, Chủ tàu sẽ cung cấp thủy thủ để điều khiển các thiết bị làm hàng mà không tính phí, trừ phi luật lệ địa phương không cho phép, lúc đó, bên thuê tàu phải chịu chi phí thuê nhân công của cảng. Người thuê tàu sẽ phải chịu mọi rủi ro và trách nhiệm đối với công nhân lái cầu và những người này được xem như là người làm thuê cho phía thuê tàu nhưng luôn làm việc dưới sự giám sát của Thuyền trưởng.

c. Thiệt hại do công nhân bốc xếp gây ra.

Người thuê tàu sẽ phải chịu trách nhiệm đối với bất kỳ thiệt hại cho tàu (ngoài những hao mòn và hỏng hóc thông thường) gây ra bởi công nhân bốc xếp. Thuyền trưởng, ngay khi có thể, sẽ phải thông báo các thiệt hại như vậy cho Người thuê tàu, đại lý của Người thuê tàu hoặc công nhân bốc xếp, nếu không, bên thuê tàu sẽ miễn trách. Thuyền trưởng sẽ phải lấy được biên bản thừa nhận trách nhiệm của công nhân bốc xếp.

Người thuê tàu có nghĩa vụ sửa chữa bất kỳ hư hỏng nào gây ra bởi công nhân bốc xếp trước lúc



<p>before the Vessel sails from the port where such damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.</p>	<p>chuyến hàng kết thúc, những hư hỏng ảnh hưởng tới khả năng đi biển hay cấp tàu phải được sửa chữa trước khi tàu rời cảng xảy ra/ phát hiện sự cố. Mọi chi phí phát sinh sẽ do người thuê tàu chịu, khoảng thời gian thiệt hại được tính cho người thuê tàu và số tiền đền bù cho Chủ tàu sẽ tính theo mức phạt dôi nhật.</p>
<p>6. Laytime (a) Separate laytime for loading and discharging The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. The cargo shall be discharged within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. (b) Total laytime for loading and discharging The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. (c) Commencement of laytime (loading and discharging) Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not named, to the Charterers or their agents named in Box 18.</p>	<p>6. Thời gian làm hàng. a. Thời gian xếp/ dỡ hàng tính riêng : Hàng hoá sẽ được xếp trong phạm vi số ngày/ giờ quy định trong ô số 16, nếu thời tiết cho phép, không tính ngày lễ và chủ nhật trừ khi có làm có tính. Hàng hoá sẽ được dỡ trong phạm vi số ngày/ giờ ghi trong ô số 16, nếu thời tiết cho phép, không tính ngày lễ và chủ nhật, trừ khi có làm có tính. b. Thời gian xếp/ dỡ hàng tính chung : Hàng hoá sẽ được xếp và dỡ trong phạm vi số ngày/ giờ như quy định trong ô số 16, nếu thời tiết cho phép, không kể ngày lễ và chủ nhật trừ khi có làm có tính. c. Thời gian bắt đầu làm hàng (xếp và dỡ). Thời gian xếp và dỡ hàng sẽ bắt đầu tính từ 13h, nếu thông báo sẵn sàng được trao trước hoặc đúng 12h00 cùng ngày, và sẽ bắt đầu tính từ 6h00 sáng ngày làm việc kế tiếp nếu thông báo sẵn sàng được trao sau 12h00 ngày hôm trước. " Thông báo sẵn sàng" tại cảng xếp sẽ được trao cho Người gửi hàng có tên trong ô số 17, hoặc nếu hợp đồng không ghi rõ tên người gửi hàng, thì thông báo sẽ trao cho Người thuê tàu hoặc đại lý của Người thuê tàu được ghi trong ô số 18. " Thông báo sẵn sàng " tại cảng dỡ sẽ được</p>



<p>Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in Box 19. If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/ discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/ discharging berth shall not count as laytime. If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/ discharge time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to load/discharge shall not count as laytime. Time used before commencement of laytime shall count.</p> <p>* Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.</p>	<p>trao cho Người nhận hàng, nếu không rõ người nhận hàng, thông báo sẽ trao cho Người thuê tàu hoặc đại lý của Người thuê tàu có tên trong ô số 19.</p> <p>Nếu cầu tàu xếp/ dỡ hàng chưa có sẵn vào lúc tàu đến cảng xếp/ dỡ thì tàu sẽ được phép trao thông báo trong phạm vi thời gian làm việc thông thường vào lúc tàu đến, bất kể được hay chưa được vào cảng, thủ tục nhập cảnh xong rồi hay chưa. Thời gian làm hàng hoặc thời gian phạt dôi nhật sẽ vẫn tính như là tàu đã cập cầu và đã sẵn sàng làm hàng trên mọi phương diện, với điều kiện Chủ tàu cam kết con tàu thực sự sẵn sàng trên mọi phương diện. Thời gian tàu di chuyển từ vùng neo chờ cầu đến khi cập cầu xếp/ dỡ hàng sẽ không được tính vào thời gian làm hàng.</p> <p>Nếu, sau khi giám định , phát hiện con tàu chưa thực sự sẵn sàng để xếp/ dỡ hàng trên mọi phương diện thì toàn bộ thời gian từ thời điểm giám định cho đến khi tàu trong tình trạng sẵn sàng xếp/dỡ hàng sẽ không được tính vào thời gian làm hàng.</p> <p>Nếu việc làm hàng thực hiện trước mốc khởi điểm làm hàng đã thoả thuận thì khoảng thời gian này sẽ vẫn được tính là thời gian làm hàng.</p> <p>* Ghi chú : Trong ô số 16, các bên phải ghi rõ lựa chọn mục 6(a) hay 6(b).</p>
<p>7. Demurrage</p> <p>Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at the rate stated in Box 20 in the manner stated in Box 20 per day or pro rata for any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice. In the event the demurrage is not paid in</p>	<p>7. Tiền phạt dôi nhật.</p> <p>Người thuê tàu sẽ phải trả tiền phạt dôi nhật tại cảng xếp/ dỡ theo đơn giá và phương thức ghi trong ô số 20 tính theo ngày và tỷ lệ phần ngày. Mốc đáo hạn tiền phạt dôi nhật một ngày là khi kết thúc ngày đó, người thuê tàu phải trả phí dôi nhật ngay sau khi nhận được hoá đơn thu phí của chủ tàu.</p>



<p>accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby</p>	<p>Trong trường hợp tiền phạt không được thanh toán đúng như quy định ở trên, Chủ tàu sẽ gửi thông báo bằng văn bản cho phép Người thuê tàu thực thi lại nghĩa vụ trong vòng 96 tiếng đồng hồ. Nếu hết thời gian ân hạn, khoản tiền phạt vẫn chưa được thanh toán và nếu tàu vẫn trong phạm vi cảng xếp, Chủ tàu được quyền chấm dứt hợp đồng vào bất kỳ thời điểm nào và được quyền đòi bồi thường thiệt hại phát sinh.</p>
<p>8. Lien Clause The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.</p>	<p>8. Cầm giữ hàng hoá. Chủ tàu sẽ có quyền cầm giữ hàng hoá và mọi khoản cước thuê lại tàu do bên thứ ba trả, liên quan đến hàng hoá để đòi tiền cước, cước không, tiền phạt dôi nhật, khiếu nại tổn thất và tất cả các khoản nợ khác theo hợp đồng này, kể cả các chi phí bỏ ra cho việc thu hồi những khoản nợ ấy.</p>
<p>9. Cancelling Clause (a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party. (b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date. Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the</p>	<p>9. Điều khoản huỷ hợp đồng. a. Nếu tàu chưa sẵn sàng để xếp (dù đã cập cầu hay chưa) vào ngày huỷ hợp đồng được ghi trong mục 21, Người thuê tàu sẽ có quyền huỷ ngang hợp đồng này. b. Nếu Chủ tàu lường trước việc tàu có thể sẽ chưa sẵn sàng xếp hàng vào ngày huỷ hợp đồng, dù đã miễn cán hợp lý, thì họ ngay lập tức phải thông báo cho Người thuê tàu và đưa ra mốc sẵn sàng mới, đồng thời yêu cầu Người thuê tàu xác nhận sẽ thực hiện quyền huỷ hợp đồng hay chấp nhận ngày huỷ hợp đồng mới. Người thuê phải thông báo quyết định của mình trong vòng 48 tiếng sau khi nhận được thông báo của Chủ tàu. Nếu họ không thực hiện quyền huỷ hợp đồng, thì hợp đồng này được xem như</p>



<p>Owners' notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification to the Charterers shall be the new cancelling date.</p> <p>The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause.</p>	<p>đã sửa đổi với thời điểm huỷ hợp đồng mới sẽ là 7 ngày sau thời điểm sẵn sàng làm hàng mà chủ tàu đã ghi trong thông báo.</p> <p>Mục (b) của điều khoản này sẽ chỉ thực hiện một lần, và nếu tàu tiếp tục chậm chễ, Người thuê tàu sẽ có quyền huỷ hợp đồng theo mục (a) của điều khoản này.</p>
<p>10. Bills of Lading Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the "Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.</p>	<p>10. Vận đơn. Vận đơn sẽ được trình cho Thuyền trưởng kí theo mẫu "Congenbill" ấn bản 1994, không phương hại (mâu thuẫn) đến nội dung hợp đồng này, hoặc đại lý của Chủ tàu có thể ký thay nếu được Chủ tàu uỷ quyền bằng văn bản, Người thuê tàu sẽ được cấp một bản sao thư uỷ quyền này. Người thuê tàu sẽ cam kết bồi thường và miễn trách cho Chủ tàu đối với mọi hậu quả hay nghĩa vụ phát sinh từ việc kí vận đơn kê khai sẵn nội dung, trên phương diện các điều khoản hay các nội dung của vận đơn áp đặt hoặc dẫn đến sự áp đặt những nghĩa vụ nặng nề hơn cho Chủ tàu so với những nghĩa vụ quy định trong hợp đồng vận chuyển này.</p>
<p>11. Both-to-Blame Collision Clause If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Owners against all</p>	<p>11. Điều khoản đâm va 2 bên cùng có lỗi. Nếu tàu này đâm va vào với con tàu khác do hậu quả của sự bất cẩn của con tàu kia và do hành vi sơ suất, sai sót trong hành hải hay quản lý tàu của thuyền trưởng, thuyền viên, hoa tiêu, hay người làm thuê cho Chủ tàu, chủ hàng trên tàu này sẽ cam kết miễn trách nhiệm cho Chủ tàu đối với tất cả các tổn thất hoặc trách nhiệm đối</p>



<p>loss or liability to the other or non-carrying vessel 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 vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Owners.</p> <p>The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.</p>	<p>với tàu kia hoặc chủ con tàu ấy, trong chừng mực những tổn thất và trách nhiệm này tương ứng với tổn thất, thiệt hại, hay khiếu nại đã được bên thứ ba, tàu kia hoặc chủ con tàu đó trả hoặc cam kết trả cho chủ hàng này, đồng thời đã được tàu hoặc chủ tàu kia giải quyết, khấu trừ, bồi hoàn như là một phần trong khiếu nại của chủ tàu ấy đối với tàu hoặc chủ tàu này.</p> <p>Các điều khoản nói trên cũng sẽ áp dụng khi lỗi liên quan đến vụ đâm va thuộc về chủ tàu, người khai thác, hay người quản lý của tàu hoặc đối tượng bị đâm va.</p>
<p>12. General Average and New Jason Clause General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see Clause 2). If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of the United States of America, the following Clause shall apply: "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 Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Owners in General Average to the payment of any</p>	<p>12. Tổn thất chung và điều khoản New Jason Tổn thất chung sẽ được phân bổ ở London trừ các bên có thỏa thuận khác trong ô số 22 theo quy tắc York-Antwerp 1994 và các phiên bản sửa đổi tiếp theo. Chủ hàng đóng góp phần trách nhiệm của hàng hoá trong chi phí tổn thất chung, dù chi phí đó phát sinh do bất cẩn hay lỗi của nhân viên hãng tàu (Xem điều khoản số 2). Nếu tổn thất chung được giải quyết theo luật pháp và các thông lệ của Hoa Kỳ, thì điều khoản sau sẽ được áp dụng: “ Trong trường hợp tai nạn, nguy hiểm, hư hỏng hoặc thảm hoạ trước hay sau khi bắt đầu chuyến đi, do bất kỳ nguyên nhân nào, cho dù có hay không phải nguyên do từ sự bất cẩn mà chủ tàu được miễn trách trước hành vi bất cẩn ấy hoặc hậu quả của nó, theo luật, hợp đồng hay các quy định khác, thì người gửi hàng, người nhận hàng hoặc chủ sở hữu hàng hóa sẽ đóng góp tổn thất chung cùng chủ tàu để trang trải cho bất kỳ sự hy sinh, mất mát hay chi phí đã xảy ra mang bản chất của tổn thất</p>



<p>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 cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their 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 cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery."</p>	<p>chung, đồng thời sẽ trả chi phí cứu hộ hoặc các khoản chi đặc biệt khác liên quan đến hàng hóa. Nếu tàu cứu hộ cũng thuộc quyền sở hữu, khai thác của cùng chủ tàu bị nạn, thì chi phí cứu hộ vẫn được thanh toán đầy đủ giống như với (những) tàu của người khác. Nếu có yêu cầu thì các bên gồm hàng hoá, người gửi, người nhận hoặc chủ hàng phải ký quỹ cho chủ tàu trước khi nhận hàng số tiền đủ để chủ tàu hay đại lý chủ tàu trang trải dự toán phần đóng góp tổn thất chung của hàng hóa và bất kỳ chi phí cứu nạn và chi phí đặc biệt liên quan.</p>
<p>13. Taxes and Dues Clause (a) On Vessel - The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed. (b) On cargo - The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be assessed. (c) On freight - Unless otherwise agreed in Box 23, taxes levied on the freight shall be for the Charterers' account.</p>	<p>13. Thuế và phí (a) Với tàu: Chủ tàu sẽ trả tất cả chi phí, lệ phí và thuế thường áp cho tàu theo tập quán, bất kể số tiền đó ước định là bao nhiêu. (b) Với hàng: Bên thuê tàu sẽ trả tất cả phí, lệ phí và thuế thường áp lên hàng hoá theo tập quán, bất kể số tiền đó ước định là bao nhiêu. (c) Với cước: bên thuê tàu sẽ chịu thuế cước, trừ khi có thoả thuận khác trong ô số 23.</p>
<p>14. Agency In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of loading and the port of discharge.</p>	<p>14. Đại lý Trong mọi trường hợp chủ tàu sẽ chỉ định đại lý của họ tại Cảng xếp và Cảng dỡ.</p>
<p>15. Brokerage A brokerage commission at the rate stated in Box 24 on the freight, dead-freight and</p>	<p>15. Phí môi giới Hoa hồng môi giới theo tỷ lệ quy định trong ô số 24, tính trên số tiền cước, cước khổng và tiền</p>



<p>demurrage earned is due to the party mentioned in Box 24.</p> <p>In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be agreed.</p>	<p>phạt dôi nhật sẽ được thanh toán cho bên có tên trong ô số 24</p> <p>Trong trường hợp không thực hiện hợp đồng, 1/3 tiền hoa hồng môi giới tính trên số tiền cước dự tính sẽ được bên chịu trách nhiệm về việc không thực hiện hợp đồng trả cho người môi giới để bồi thường cho những công việc và chi phí mà người môi giới đã bỏ ra. Trong trường hợp việc không thực hiện hợp đồng liên quan đến nhiều chuyến, thì số tiền bồi thường sẽ được các bên thoả thuận cụ thể.</p>
---	---