

If these documents are received by the Offeree after the vessel has arrived at discharge port, all time and costs incurred shall be borne by the Offeror.

Nếu bên mời thầu nhận được các chứng từ này sau khi tàu đến cảng dỡ, mọi thời gian và chi phí phát sinh sẽ do nhà thầu chịu.

11.2.2. A scanned copy of the shipping documents mentioned in Item 11.2.1. shall be sent to the Offeree by email at least 02 working days before the arrival of the vessel at discharge port. In case the Offeror delays in sending these scanned documents to the Offeree, all time and costs incurred shall be borne by the Offeror.

11.2.2. Một bản scan bộ chứng từ nêu ở mục 11.2.1. sẽ được gửi qua email cho bên mời thầu ít nhất 02 ngày làm việc trước khi tàu về đến cảng dỡ hàng. Trường hợp nhà thầu chậm trễ trong việc gửi các chứng từ này cho bên mời thầu, mọi thời gian và chi phí phát sinh sẽ do nhà thầu chịu.

We pledge that we shall perform all the above tasks as specified in this letter commitment. If we break any commitment, we shall bear all the cost arising and compensate for all the damage to the Offeree.

Chúng tôi cam kết thực hiện theo đúng các nội dung nêu trong bản cam kết này. Trường hợp vi phạm, chúng tôi sẽ chịu mọi chi phí phát sinh và bồi thường mọi thiệt hại gây ra cho bên mời thầu.

We bear all the responsibilities with regard to the accuracy of the information in this letter of commitment.

Chúng tôi xin chịu hoàn toàn trách nhiệm về tính chính xác của thông tin nêu trong bản cam kết này.

Legal representative of Offeror

[Full name, position, Signature and Seal]

Đại diện hợp pháp của nhà thầu

[Ghi tên, chức danh, ký tên và đóng dấu] ✓

Chaper IV. DRAFT CONTRACT
Chương IV. DỰ THẢO HỢP ĐỒNG

Date: _____
_____, ngày ____ tháng ____ năm ____

Contract No: _____

Hợp đồng số: _____

Package: _____ [insert the name of contract]

Gói thầu: _____ [Ghi tên gói thầu]

- Pursuant to Decision No. _____ dated _____ regarding the approval of Offeror selection result for Package: Import of coal for the sixth time in 2023 of Vinacomin – Northern Coal Trading Joint Stock Company and to Offeror selection result Notice No. _____ dated _____;

- Căn cứ Quyết định số ____ ngày ____ tháng ____ năm ____ của ____ về việc phê duyệt kết quả lựa chọn nhà cung cấp gói thầu Nhập khẩu than đợt 6 năm 2023 của Công ty Cổ phần Kinh doanh than Miền Bắc - Vinacomin và thông báo kết quả lựa chọn nhà thầu số ____ ngày ____ tháng ____ năm ____ của bên mời thầu;

- Pursuant to Minutes of Contract Negotiation dated _____ signed between the Offeree and the Offeror;

- Căn cứ biên bản thương thảo/hoàn thiện hợp đồng đã được bên mời thầu và nhà thầu ký ngày ____ tháng ____ năm ____;

We, representing the two parties, include:

Chúng tôi, đại diện cho các bên ký hợp đồng, gồm có:

Offeree (hereinafter referred as the Buyer)

Bên mời thầu (sau đây gọi là Bên Mua)

Offeree's name/Tên bên mời thầu: _____

Address/Địa chỉ: _____

Tel/Điện thoại: _____

Account/Tài khoản: _____

Represented by /Đại diện bởi: _____

Position /Chức vụ: _____

Authorization Letter/Giấy ủy quyền: _____ (if authorized/trường hợp được ủy quyền).

Offeror (hereinafter referred as the Seller)

Nhà thầu (sau đây gọi là Bên Bán)

Offeror's name/Tên nhà thầu: _____

Address/Địa chỉ: _____

Tel/Điện thoại: _____

Account/Tài khoản: _____

Represented by /Đại diện bởi: _____

Position /Chức vụ: _____

Authorization Letter/Giấy ủy quyền: _____ (if authorized/trường hợp được ủy quyền).

The two parties agree to sign the contract with terms and conditions as follows:

Hai bên thỏa thuận ký kết hợp đồng với các nội dung sau:

1. Contract Goods/Hàng hóa

_____, later stated as "Coal" or "Cargo".

_____, sau đây gọi là "Than" hoặc "Hàng hóa".

2. Quantity/Khối lượng

_____ metric tons (MT).

_____ tấn.

The actual quantity of the shipment is allowed within +/-10% tolerance.

Khối lượng thực tế của lô hàng được phép khác biệt trong dung sai +/-10%.

3. Quality/Chất lượng

The Seller shall supply Coal with below specifications according to ISO or ASTM standards:

Bên Bán sẽ cung cấp hàng hóa với bảng quy cách dưới đây theo tiêu chuẩn ISO hoặc ASTM:

No. STT	Specification Chỉ tiêu kỹ thuật	Basis (ISO or ASTM standards) Tiêu chuẩn phân tích (theo tiêu chuẩn ISO hoặc ASTM)	Typical value Giá trị điển hình	Rejection Từ chối
1	Total Moisture Độ ẩm toàn phần	As received basis Cơ sở nhận	10% 10%	Above 13% Trên 13%
2	Inherent Moisture Nội ẩm	Air dried basis Cơ sở khí khô	1.5-2% 1,5-2%	None Không
3	Net Calorific Value Nhiệt năng tịnh	As received basis Cơ sở nhận	5,800 kcal/kg 5.800 kcal/kg	Under 5,700 kcal/kg Dưới 5.700 kcal/kg
4	Ash Content Độ tro	Air dried basis Cơ sở khí khô	20-22% 20-22%	None Không
5	Total Sulphur Lưu huỳnh	Air dried basis Cơ sở khí khô	0.6% 0,6%	Above 1% Trên 1%
6	Volatile Matter Chất bốc	Air dried basis Cơ sở khí khô	16-18% 16-18%	Above 22% or under 14% Trên 22% hoặc dưới 14%
7	FE ₂ O ₃ FE ₂ O ₃	Dry basis Cơ sở khô	4-6% 4-6%	Above 8% Trên 8%

8	H	Air dried basis <i>Cơ sở khí khô</i>	3% max <i>Tối đa 3%</i>	None <i>Không</i>
9	Size 0-50mm <i>Cỡ hạt 0-50 mm</i>		95.0% <i>95,0%</i>	None <i>Không</i>
10	HGI <i>HGI</i>		50-70 <i>50-70</i>	None <i>Không</i>
11	Ash fusion temperature (in reduced environment): T1 (Deformation) and T3 (Hemispherical) <i>Nhiệt độ nóng chảy của tro (trong môi trường khử)</i> <i>T1: (Biến dạng)</i> <i>T3: (Bán cầu)</i>		T1 ≥ 1,250°C T3 ≥ 1,380°C <i>T1 ≥ 1.250°C</i> <i>T3 ≥ 1.380°C</i>	T1 < 1,250°C T3 < 1,380°C <i>T1 < 1.250°C</i> <i>T3 < 1.380°C</i>

Notwithstanding the Buyer's right to reject any shipment which the specifications are within the rejection range according to the inspection result in Article 8 below, however the Parties shall meet and discuss in good faith to determine how best to deal with such a situation.

Mặc dù Bên Mua có quyền từ chối việc nhận hàng nếu quy cách nằm trong phạm vi từ chối theo kết quả giám định tại Điều 8 dưới đây, tuy nhiên các Bên sẽ dựa trên sự hợp tác để tìm ra giải pháp tốt nhất trong tình huống cụ thể.

4. Price and Contract Value/Giá cả và Giá trị Hợp đồng

4.1. Price/Giá cả:

CFR Base Price of Coal: **USD ____/MT** basis Net Calorific Value (ARB) on 5,800 kcal/kg CFR ____ Port, Vietnam per INCOTERMS 2020.

Đơn giá than CFR cơ sở: ____ USD/tấn cơ sở Nhiệt năng tịnh (cơ sở nhận) 5.800 kcal/kg CFR Cảng ____, Việt Nam theo INCOTERMS 2020.

CFR Base Price equals to FOB Base Price plus Freight.

Đơn giá CFR cơ sở bằng Đơn giá FOB cơ sở cộng Giá cước vận chuyển.

FOB Base Price equals to USD ____/MT.

Đơn giá FOB cơ sở bằng ____ USD/tấn.

Freight equals to USD ____/MT.

Cước vận chuyển bằng ____ USD/tấn.

The cost of discharging coal from vessel to barges at discharging port is on the Seller's account.

Chi phí dỡ hàng từ tàu biển xuống sà lan tại cảng dỡ hàng do Bên Bán chịu.

4.2. Contract Value/Giá trị Hợp đồng:

Total Contract Value: ____ USD.

(In words: ____ US dollars). ✓

Tổng giá trị hợp đồng: _____ USD.

(Bằng chữ: _____ đô la Mỹ)

15% of Contract value for contingency: _____ USD (In words: _____ US dollars).

Dự phòng 15%: _____ USD (Bằng chữ: _____ đô la Mỹ).

The reserve amount of 15% of the Contract value is allowed to be used in case the actual delivery quantity of the shipments is greater than the contract quantity (but not more than 10% of the contract quantity) and/or the actual Net Calorific Value (ARB) of the shipments is greater than the Typical Net Calorific Value (ARB) of the contract, which makes the Adjusted CFR price higher than the CFR Base Price of the contract.

Khoản dự phòng 15% giá trị hợp đồng được phép sử dụng trong trường hợp khối lượng giao hàng thực tế lớn hơn khối lượng hợp đồng (nhưng không vượt quá 10% khối lượng hợp đồng) và/hoặc nhiệt năng thực tế của lô hàng lớn hơn nhiệt năng điển hình quy định trong hợp đồng, làm cho đơn giá CFR điều chỉnh thực tế cao hơn đơn giá CFR cơ sở của hợp đồng.

5. Premium, Penalty, Adjustment/Thuởng, Phạt, Điều chỉnh

If the actual Net Calorific Value (ARB), which determined by the Loading port analysis is stipulated in Article 8 is different from 5,800 kcal/kg but not higher than 6,000 kcal/kg, then the price shall be adjusted as the following formula:

Nếu Nhiệt năng tịnh thực tế (cơ sở nhận) được xác định bởi giám định tại cảng xếp hàng như quy định tại Điều 8 khác 5.800 kcal/kg nhưng không cao hơn 6.000 kcal/kg, giá than được điều chỉnh theo công thức sau đây:

Adjusted CFR Price = FOB Base Price x (Actual Net Calorific Value (ARB)/5,800 kcal/kg) + Freight.

Đơn giá CFR điều chỉnh = Đơn giá FOB cơ sở x (Nhiệt năng tịnh thực tế (cơ sở nhận)/5.800 kcal/kg) + Cước vận chuyển.

In case the actual Net Calorific Value (ARB) is higher than 6,000 kcal/kg, then the CFR price shall be adjusted as the following formula:

Trong trường hợp nhiệt năng tịnh thực tế (cơ sở nhận) cao hơn 6.000 kcal/kg, đơn giá CFR sẽ được điều chỉnh theo công thức sau:

Adjusted CFR price = FOB Base Price x (6,000 kcal/kg/5,800 kcal/kg) + Freight.

Đơn giá CFR điều chỉnh = Đơn giá FOB cơ sở x (6.000 kcal/kg/5.800 kcal/kg) + Cước vận chuyển.

6. Shipment/Giao hàng

- Estimated shipment time at loading port: _____

Thời gian giao hàng dự kiến tại cảng xếp hàng: _____

- Latest date of shipment at loading port: _____

Ngày giao hàng muộn nhất tại cảng xếp hàng: _____

- Estimated time of delivery at discharge port: _____

Thời gian giao hàng dự kiến tại cảng dỡ hàng: _____

- Port of loading: _____

Cảng xếp hàng: _____

- Port of discharge: _____

Cảng dỡ hàng: _____

- Partial shipment: _____

Giao hàng từng phần: _____

- Transhipment: Not allowed.

Chuyển tải: Không được phép.

7. Marine Terms/Điều khoản vận tải

- 7.1 The Seller shall advise to the Buyer the estimated time of vessel's arrival at loading port at least 07 working days prior to arrival at loading port.

Bên Bán sẽ cung cấp thông tin ngày dự kiến tàu đến cảng xếp hàng cho Bên Mua ít nhất 07 ngày làm việc trước ngày dự kiến tàu đến cảng xếp.

- 7.2 The Seller shall nominate the performing vessel including full style and details (name of the vessel, flag, capacity, deadweight, draft, LOA, BEAM of the vessel, laycan, expected time of arrival at the loading port ...) to the Buyer for approval. After receiving the vessel nomination from the Seller via fax/email, The Buyer shall have 01 working day to accept or refuse the nomination, such approval to be accepted or refused the nomination, and shall not to be unreasonably withheld. In case, if there is any problem with the nominated vessel, the Seller may substitute the vessel with another vessel. The Buyer's consent must again be taken in writing (email or fax) following same procedure as mentioned above and acceptance shall not be unreasonably withheld for the substitution.

Bên Bán sẽ chỉ định tàu bao gồm các thông tin chi tiết đầy đủ về tàu (tên tàu, cờ, sức chứa, trọng tải, mớn nước, LOA, BEAM, thời gian dự kiến làm hàng, thời gian dự kiến tàu tới cảng xếp hàng ...) cung cấp cho Bên Mua để phê duyệt. Sau khi nhận được chỉ định tàu từ Bên Bán qua fax/email, Bên Mua sẽ xác nhận trong vòng một ngày làm việc về việc chấp nhận hay từ chối, việc chấp nhận hay từ chối phải nhanh chóng và không được từ chối mà không có lý do hợp lý. Trong trường hợp, nếu tàu đã chỉ định có vấn đề, Bên Bán có quyền thay thế tàu đã chỉ định bằng một tàu khác. Sự đồng ý của Bên Mua phải được thực hiện lại bằng văn bản (email hoặc fax) theo quy trình tương tự như đã đề cập ở trên và việc chấp nhận hay từ chối sự thay thế này phải hợp lý.

Buyer's email addresses and contact numbers for nomination purposes:

Địa chỉ email và số điện thoại của Bên Mua cho mục đích chỉ định tàu:

- Email addresses: _____

Email: _____

- Contact number: _____

Số điện thoại: _____

- 7.3 Nominated vessel to be geared, a single deck, bulk carrier, throughout with engines and bridge aft, providing sufficient light for discharging, fully suitable for grab discharge with no obstructions in main holds and shall not have side rolling, piggyback or these types of hatches covers. The vessel must have at least 4×25mt cranes in good working condition. In case of gearless vessel, Seller shall prepare floating cranes at Seller's cost. ✓

Tàu chỉ định phải được trang bị cầu, đơn boong, tàu chở hàng rời, với động cơ và cầu sau, cung cấp đủ ánh sáng cho việc dỡ hàng, hoàn toàn thích hợp để dỡ hàng bằng ngoạm mà không có vật cản trong khoang chính và các loại nắp hầm kiểu cuốn, nắp công/xếp hoặc các kiểu tương tự. Tàu phải có ít nhất 4×cầu 25 tấn trong tình trạng hoạt động tốt. Trong trường hợp tàu không có cầu, Bên Bán phải chuẩn bị cầu nổi, chi phí do Bên Bán chịu.

The vessel should be classified as Lloyd's Classification 100 A1 or equivalent by an international Classification Society. Nominated vessel shall not change ownership and/or class without written consent.

Tàu được xếp hạng Lloyd's Classification 100 A1 hoặc tương đương bởi một Tổ Chức Đăng Kiểm quốc tế. Tàu chỉ định không được thay đổi chủ tàu và/hoặc xếp hạng khi không được chấp thuận bằng văn bản.

Vessel to be always kept in seaworthy condition with valid documentations/certificates and fully class maintained during the whole duration of this voyage and complies with the latest international safety regulation. The vessel must have a security system and associated security equipment necessary to comply with ISPS Code, all in safe and good working order.

Tàu chở hàng phải luôn được đảm bảo trong tình trạng có khả năng đi biển với đầy đủ các chứng từ/chứng thư hợp lệ và được bảo trì hạng tàu đầy đủ trong suốt hành trình này và tuân thủ các quy định an toàn quốc tế mới nhất. Tàu phải có hệ thống an ninh và kết hợp thiết bị an ninh cần thiết để tuân thủ Bộ luật An ninh Tàu Biển và Bến cảng Quốc tế (Bộ luật ISPS), tất cả đều trong điều kiện an toàn và hoạt động tốt.

Nominated vessel shall be fully P&I covered and should have internationally accepted class certificate and not more than 20 years old. The Over Age Premium (OAP) shall not apply to vessels not more than 16 years of age. For vessels over 16 years old, the Over Age Premium shall be fully borne by the Seller.

Tàu chỉ định phải được bảo hiểm đầy đủ P&I và phải có giấy chứng nhận hạng tàu quốc tế và không quá 20 năm tuổi. Phí tàu già (OAP) sẽ không áp dụng với tàu dưới 16 tuổi. Đối với tàu trên 16 tuổi, phí tàu già sẽ do Bên Bán chịu.

The vessel should not have nationality of embargoed countries and territories.

Tàu không mang cờ quốc tịch các quốc gia và vùng lãnh thổ bị cấm vận.

The vessel is compliant with all Legal Requirements at the Discharging Port, pertaining to the passage to the Discharging Port, and at the Discharging Port.

Tuân thủ tất cả các yêu cầu pháp lý tại cảng dỡ hàng, liên quan đến việc đi qua cảng dỡ hàng và tại cảng dỡ hàng.

- 7.4 Vessel size at Seller's option but must be consistent with current regulations of Port Authority at the discharging port. The Seller will take all responsibility and costs incurred if vessel is not allowed to enter or has to wait for entering working berth/anchorage due to over deadweight according to port regulations.

Cỡ tàu theo sự lựa chọn của Bên Bán nhưng phải phù hợp với quy định hiện hành của Cảng vụ cảng dỡ hàng. Bên Bán phải chịu trách nhiệm và chi phí phát sinh trong trường hợp tàu không được vào điểm neo đậu hoặc phải chờ đợi để vào điểm neo đậu do trọng tải tàu lớn hơn quy định của cảng vụ cảng dỡ hàng.

- 7.5 Upon sailing of the vessel, the Seller shall give Estimated Time of Arrival (ETA) discharging port and sailing Bill of Lading weight. The Seller/Agent to advise ETA ✓

discharge port 7/5/4/3/2/1 day(s) prior to arrival at discharging port after which time daily notices are to be given. Notice to be given by email to the Buyer.

Ngay sau khi tàu chạy, Bên Bán phải thông báo thời gian dự kiến tới (ETA) cảng dỡ hàng và khối lượng hàng hóa trên vận đơn cho Bên Mua. Bên Bán/đại lý phải thông báo ETA cảng dỡ hàng cho Bên Mua 7/5/4/3/2/1 ngày trước khi tàu đến cảng dỡ hàng. Việc thông báo sẽ được thực hiện qua email tới Bên Mua.

- 7.6 The Seller shall allow the Buyer 12 (twelve) hours turn time at Hongai and/or Cam Pha Port, Vietnam after Notice of Readiness (NOR) tendered via email/fax/telex. Turn time should not to count as laytime unless used whereas actual time used to count. NOR to be tendered upon arrival of vessel at anchorage, ATDN SSHINC, WCCON, WIPON, WIFPON, WIBON, provided that vessel is ready in all respects to be discharged. Time waiting for high tide to reach port/berth/anchorage area at discharging port shall not to count as laytime, unless vessel is already on demurrage. Quarantine time at the discharging port shall not be counted as laytime.

Bên Bán cho phép Bên Mua có 12 (mười hai) giờ để chuẩn bị cho việc dỡ hàng tại Cảng Hòn Gai và/hoặc Cảng Cẩm Phả, Việt Nam sau khi Thông Báo Sẵn Sàng Dỡ Hàng (NOR) được thông báo qua email/fax/telex. Thời gian chuẩn bị dỡ hàng không được tính là thời gian làm hàng trừ khi thời điểm dỡ hàng thực tế bắt đầu sớm hơn. NOR sẽ được phát ngay sau khi tàu đã sẵn sàng dỡ hàng trên mọi phương diện, bao gồm cả ngày lễ, thứ bảy và chủ nhật, dù việc thông quan đã được thực hiện hay chưa, cho dù đã vào cảng hay chưa, cho dù đã kiểm dịch hay chưa, cho dù tàu đã vào cầu hay chưa. Thời gian chờ thủy triều để vào cảng/bến/khu neo tại cảng dỡ hàng không tính vào thời gian làm hàng nếu tàu chưa trong tình trạng bị phạt dỡ hàng chậm. Thời gian kiểm dịch sẽ không được tính là thời gian làm hàng.

In the event there is available tide but the berth /working anchorage is fully occupied, then time for waiting for the working anchorage/berthing position should be on Buyer's account.

Trong trường hợp thủy triều đủ để tàu vào neo/cầu cảng làm việc nhưng không có điểm neo/cầu cảng cho tàu vào thì thời gian chờ điểm neo/cầu cảng do Bên Mua chịu.

If the Vessel does not enter working berth/anchorage due to non-payment, not-fully payment of freight to owners, then time lost in this scenario until the vessel can enter berth/anchorage shall not count as laytime.

Nếu tàu không vào cảng/bến/khu vực neo đậu sau khoảng thời gian chuẩn bị do không được thanh toán đủ cước vận chuyển, thì thời gian bị mất đi cho đến khi tàu vào bến/khu vực neo đậu sẽ không được tính là thời gian làm hàng.

- 7.7 The Buyer shall guarantee to the Seller one safe port, one safe berth, one safe anchorage area/one safe port at Hongai and/or Cam Pha Port, Vietnam with the following discharge rate:

Bên Mua phải bảo đảm cho Bên Bán một khu vực cảng an toàn, một cầu cảng an toàn, một khu vực neo an toàn/một cảng an toàn tại Cảng Hòn Gai và/hoặc Cảng Cẩm Phả, Việt Nam với tốc độ dỡ hàng như sau:

Average rate of _____ MT PWD ATDN SSHINC.

Tốc độ dỡ hàng trung bình _____ tấn trên mỗi ngày trong điều kiện thời tiết bình thường, bao gồm cả ngày lẫn đêm, thứ bảy, chủ nhật hay ngày lễ tết.

Laytime allowed is calculated by dividing Bill of Lading quantity by the discharging rate specified in this contract. ✓

Thời gian dỡ hàng cho phép được tính bằng cách chia khối lượng trên vận đơn cho tốc độ dỡ hàng được quy định trong hợp đồng này.

Laytime ceases to count upon completion of discharging.

Thời gian dỡ hàng dừng tính ngay sau khi việc dỡ hàng kết thúc.

If the Buyer fails to complete discharging the vessel (due to not prompt preparation of Barge by Buyer) within the laytime allowed as calculated using the discharging rate as stipulated in this contract, the Buyer shall pay to the Seller demurrage calculated at the demurrage rate for all time lost after expiration of the permissible laytime.

Nếu Bên Mua không hoàn thành việc dỡ hàng (do Bên Mua không chuẩn bị sà lan kịp thời) trong thời gian cho phép được tính dựa trên tốc độ dỡ hàng đề cập trong hợp đồng này, Bên Mua sẽ phải trả cho Bên Bán tiền phạt dỡ hàng chậm tính theo mức tiền phạt cho tất cả thời gian mất đi sau khi quá thời gian làm hàng cho phép.

If the vessel has completed the discharging within the laytime allowed, the Seller shall pay to the Buyer despatch money for the laytime saved at the rate which is one half (1/2) of the demurrage rate.

Nếu tàu đã hoàn thành việc dỡ hàng trong thời gian làm hàng cho phép, Bên Bán sẽ trả cho Bên Mua tiền thưởng dỡ nhanh cho thời gian đã tiết kiệm được với mức tiền thưởng bằng một nửa (1/2) tiền phạt dỡ hàng chậm.

Once on demurrage always on demurrage to be applied except the time spent due to the Seller's or Owner's requirement/fault or due to quarantine-related reasons.

Một khi đã bị phạt dỡ hàng chậm thì luôn luôn bị phạt dỡ hàng chậm được áp dụng trong mọi tình huống trừ khi thời gian hao tổn do yêu cầu/lỗi của Bên Bán hoặc chủ tàu hoặc do những nguyên nhân liên quan đến kiểm dịch.

Demurrage/despatch rate to be counted on per day pro-rata as per governing Charter Party and to be advised at the time of the Seller's nomination of the vessel.

Tỷ lệ phạt/thưởng sẽ được xác định dựa trên hợp đồng thuê tàu và sẽ được thông báo tại thời điểm Bên Bán chỉ định tàu.

7.8 The following cases shall not count as laytime:

Trong những điều kiện sau sẽ không được tính là thời gian làm hàng:

- Shifting time from waiting anchorage to working anchorage/berth at Hongai and/or Cam Pha port.

Thời gian di chuyển từ chỗ chờ neo đậu tới bãi neo đậu/cầu cảng làm hàng tại khu vực cảng Hòn Gai và/hoặc cảng Cẩm Phả.

- Shifting time from Hongai port to Cam Pha port (if any).

Thời gian di chuyển từ cảng Hòn Gai đến cảng Cẩm Phả (nếu có).

- Time lost due to quarantine-related procedures;

Thời gian liên quan đến kiểm dịch;

- If on berthing/working on anchorage the vessel is found not ready in all respects, time lost from discovery till vessel ready to discharge;

Nếu trong thời gian neo tại cầu cảng/làm việc trên khu neo đậu tàu được phát hiện là chưa sẵn sàng trên mọi phương diện, thời gian mất đi kể từ lúc phát hiện cho đến khi tàu sẵn sàng dỡ hàng;

Any actual delays or stoppages in discharging operations caused by failure of the Vessel's machinery/equipment shall be calculated on a pro rata basis for the number of cranes/grabs not working in term of percentage basis. However, if vessel is able to maintain discharging rate, then time to count as usual.

Trong trường hợp trì hoãn hoặc dừng dỡ hàng do lỗi máy móc/thiết bị của tàu sẽ được tính dựa vào tỷ lệ phần trăm số lượng cầu/ngoạm không hoạt động. Tuy nhiên, nếu tàu có thể duy trì tốc độ dỡ hàng, thời gian dỡ hàng vẫn được tính như bình thường.

- Time lost due to causes attributable to Vessel or Owners or the Seller;

Thời gian mất đi do nguyên nhân của Tàu hoặc Chủ tàu hoặc Bên Bán;

- Time used for first opening and last closing of hatches;

Thời gian sử dụng để mở đầu tiên và đóng lần cuối của các nắp hầm;

- Time for initial/final draft survey;

Thời gian giám định mớn nước đầu, cuối;

- Time spent in conducting intermediate draft surveys/checks on the Vessel during the discharging of the Coal;

Thời gian sử dụng để tiến hành giám định/kiểm tra mớn nước trung gian trên tàu trong suốt quá trình dỡ hàng;

- Breakdown or failure of the Vessel to comply with the requirements or regulations of the Discharging Port or restriction to discharge operations;

Sự cố hoặc hư hỏng của tàu chiếu theo các yêu cầu hoặc quy định của Cảng dỡ hàng gây ra sự chậm trễ hoặc hạn chế đối với hoạt động dỡ hàng;

- Any discharging suspension due to unfavourable weather condition, not to count as laytime, but if the vessel is already on demurrage, then laytime to count in full;

Bất kỳ đình chỉ hoạt động của cảng do điều kiện thời tiết không thuận lợi, không tính vào thời gian làm dỡ hàng, nhưng nếu tàu đang trong thời gian phạt dỡ hàng chậm thì thời gian làm hàng vẫn tính đầy đủ;

- Any time spent to wait for the cargo discharging after laytime commencement should count as laytime, unless the waiting has been caused by negligence of the vessel. All such waiting caused by the vessel to be immediately brought to the notice of the Seller, vessel owner, vessel agents and also documented and incorporated in the statement of fact.

Bất kỳ thời gian dành cho việc chờ dỡ hàng sau khi bắt đầu thời gian làm hàng được tính vào thời gian làm hàng, trừ khi việc chờ do sơ suất của tàu. Tất cả thời gian chờ đợi như vậy do tàu gây ra phải ngay lập tức thông báo cho Bên Bán, chủ tàu, đại lý hãng tàu và được ghi và hợp nhất trong Nhật ký làm hàng (SOF).

- Shifting, if vessel is ordered out of berth by port authorities to outer anchorage due to vessel equipment breakdown, then time and expenses incurred until next berthing to be for the Seller's account. However, if vessel is ordered out of berth due to Buyer Barges or trucking problem or any issues related to the Buyer then time and expenses incurred shall be at the Buyer's account.

Việc di chuyển, nếu tàu được lệnh của quản lý cảng di chuyển khỏi cầu cảng ra ngoài khu neo đậu vì lý do hỏng hóc thiết bị của tàu thì thời gian và chi phí phát sinh cho đến khi tàu cập lại cầu cảng do Bên Bán chịu. Tuy nhiên, nếu tàu được lệnh di chuyển khỏi cầu cảng vì lý do sà lan của Bên Mua hoặc vận tải bộ hoặc bất kỳ lý do nào liên quan tới Bên Mua thì thời gian và chi phí sẽ do Bên Mua chịu.

- 7.9 Any claim for demurrage by the Seller and any claim for despatch by Buyer received in writing in the Buyer's or the Seller's office, as the case may be together with all pertinent supporting documentation (Laytime calculation, Notice of Readiness, Statement of Facts) within 30 days after vessel completed discharged. The Buyer and the Seller agree to use reasonable best efforts to resolve these claims within 30 (thirty) days from receipt of written notice of such claim. Payment is to be remitted via telegraphic transfer within 15 (fifteen) days of receipt of debit note/credit note/invoice in settlement of claim.

Bất kỳ yêu cầu thanh toán tiền phạt dỡ hàng chậm bởi Bên Bán và bất kỳ yêu cầu thanh toán tiền thưởng dỡ hàng nhanh bởi Bên Mua phải được thông báo bằng văn bản đến văn phòng của Bên Mua hoặc Bên Bán kèm theo tài liệu chứng minh (Bảng tính thời gian làm hàng, Thông báo sẵn sàng, Nhật ký làm hàng) trong vòng 30 (ba mươi) ngày sau khi việc dỡ hàng được hoàn tất. Bên Mua và Bên Bán đồng ý sẽ cố gắng cùng nhau giải quyết các yêu cầu này trong vòng 30 (ba mươi) ngày kể từ khi nhận được các yêu cầu đó. Việc thanh toán phải được thực hiện bằng điện trong vòng 15 (mười lăm) ngày kể từ ngày nhận được giấy báo nợ/giấy báo có/hóa đơn cho khoản tiền phạt/thưởng này.

- 7.10 The risk and expense for discharging cargo from the vessel to Buyer's barges is for Seller's account.

Bên Bán chịu rủi ro và chi phí liên quan trong việc dỡ hàng từ tàu biển xuống phương tiện vận tải thủy của Bên Mua.

Stevedores, floating cranes and grabs to be appointed/arranged and paid by the Seller to work under supervision of Master. The Stevedores shall be considered as the Seller's servants and the Seller is responsible for any negligence, default or error in judgment of the Stevedores employed in discharging the cargo.

Bên xếp dỡ, cầu nổi và ngoạm được chỉ định/sắp xếp và trả bởi Bên Bán làm việc dưới sự giám sát của Thuyền trưởng. Bên xếp dỡ được xem như là công nhân của Bên Bán và Bên Bán chịu trách nhiệm về bất kỳ sơ suất hoặc lỗi liên quan đến Bên xếp dỡ được sử dụng trong quá trình dỡ hàng.

Any disputes regarding Stevedore damage to be settled directly between Owner and Stevedores. The Seller will assist where practically possible in the resolution of any dispute between Stevedores and Owners. Stevedores damage if any to be settled directly between the Vessel owners and the stevedores and time for repair not to count as Laytime or time on Demurrage.

Bất kỳ tranh chấp liên quan đến thiệt hại của Bên xếp dỡ sẽ được giải quyết trực tiếp giữa Chủ tàu và Bên xếp dỡ. Bên Bán sẽ cố gắng hỗ trợ trong việc giải quyết mọi tranh chấp giữa Bên xếp dỡ và Chủ tàu. Bên xếp dỡ bồi thường thiệt hại nếu có phải được giải quyết trực tiếp giữa chủ tàu và bên xếp dỡ và thời gian sửa chữa thiệt hại này không được tính vào thời gian làm hàng hoặc thời gian dỡ hàng chậm.

Any stevedore damage affecting vessel's seaworthiness to be repaired immediately and any time thereby lost will not count as laytime or time on demurrage.

Mọi thiệt hại Bên xếp dỡ ảnh hưởng đến khả năng đi biển của tàu phải được sửa chữa ngay lập tức và thời gian mất đi sẽ không được tính vào thời gian làm hàng hoặc thời gian dỡ hàng chậm.

All delays due to this stoppage of work from stevedores or stevedores damage to be on the Seller's account.

Mọi chậm trễ do Bên xếp dỡ dừng làm việc hoặc hư hại của Bên xếp dỡ sẽ do Bên Bán chịu trách nhiệm.

- 7.11 Any lightering operation in discharge port shall be performed by the Buyer and any related cost shall be for The Buyer's account.

Bên Mua thực hiện việc chuyển tải hàng hóa bằng sà lan tại cảng dỡ hàng và chịu mọi chi phí liên quan.

Barges shall be considered as the Buyer's Servants and the Buyer is responsible for any negligence, default or error attributable to barges during the discharging operation.

Sà lan được coi là người của Bên Mua và Bên Mua chịu trách nhiệm cho bất kỳ sự tắc trách, lơ là, lỗi của sà lan trong quá trình dỡ hàng.

Barge Owners should ensure there is sufficient fender for discharging operation.

Chủ sà lan phải đảm bảo có đệm chống và phù hợp cho quá trình dỡ hàng.

- 7.12 All time lost due to the Seller's delays in providing the documents as specified in Article 9 of this Contract after the arrival of vessel at destination is for the Seller's account and responsibility and not to count as laytime.

Tất cả thời gian mất đi do Bên Bán chậm cung cấp chứng từ theo quy định tại Điều 9 của Hợp đồng này sau khi tàu tới cảng dỡ hàng do Bên Bán chịu trách nhiệm và không được tính vào thời gian dỡ hàng.

The Buyer in good faith will provide its best effort to prepare the preliminary necessities in terms of documentation and custom clearance and other prerequisites to avoid the delay in the discharge initiation.

Bên Mua sẽ cố gắng nỗ lực tốt nhất của mình để chuẩn bị các yêu cầu về chứng từ và việc thông quan cũng như các điều kiện tiên quyết khác để tránh sự chậm trễ trong việc dỡ hàng.

- 7.13 In the event where vessel could not proceed to berth due to Government restriction by the arrival, all cost and risk to be for the Buyer's account unless the cause was due to Force Majeure.

Bên Mua sẽ chịu mọi chi phí và rủi ro trong trường hợp tàu không thể cập bến do hạn chế của Chính phủ trừ khi do nguyên nhân là bất khả kháng xảy ra.

8. Weighting and Sampling and Analysis/Trọng lượng, Lấy mẫu và Phân tích

- 8.1 The Seller shall arrange Independent Surveyor to ascertain the weight and issue a weight certificate based on the determination of weight (mass) by draught survey of the carrying vessel at the load port.

Bên Bán sẽ sắp xếp đơn vị giám định độc lập để xác định khối lượng và phát hành chứng thư khối lượng dựa trên việc xác định món nước tàu tại cảng xếp hàng.

- 8.2 The Seller shall arrange Independent Surveyor to take samples and perform an average analysis in accordance with the respective ISO or ASTM standards for the total quantity of the cargo loaded onto the vessel at load port. The certificate of analysis shall detail the results as defined in Article 3 [Add GCV (DB), GCV (MMMF) and Volatile Matter (DMMF) for reference only. These additional parameters are not used for payment of the contract]. The result of this analysis shall be determined for L/C payment of the shipment. Cost is for the Seller's account.

Bên Bán sẽ sắp xếp đơn vị giám định độc lập để thực hiện lấy mẫu và phân tích bình quân theo tiêu chuẩn ISO hoặc ASTM tương ứng cho toàn bộ khối lượng hàng hóa được xếp lên tàu ở cảng xếp hàng. Chứng thư chất lượng sẽ thể hiện chi tiết kết quả như được quy định trong Điều 3 [Bổ sung chỉ tiêu Nhiệt năng toàn phần (DB), Nhiệt năng toàn