**વોયેજના સમયગાળા માટે ચાર્ટર**

ચાર્ટર પાર્ટી એગ્રીમેન્ટ ...... આ ..... પર કરવામાં આવે છે. M/s વચ્ચે ....... નો દિવસ . એબી શિપિંગ કંપની લિમિટેડ. કંપની એક્ટ, 1956 હેઠળ નોંધાયેલ કંપની, અને તેની રજિસ્ટર્ડ ઓફિસ ....... ખાતે ધરાવે છે અને પછીથી 'એક ભાગના માલિકો અને ...... એમ/એસ. . XYZ & Co. Ltd., એ પણ એક કંપની છે જે ઉપરોક્ત અધિનિયમ હેઠળ નોંધાયેલ છે અને તેની રજિસ્ટર્ડ ઓફિસ ..... ખાતે છે. ત્યારપછી અન્ય ભાગના 'ચાર્ટરર' તરીકે ઓળખવામાં આવે છે;

જ્યારે:

1.     માલિકો નામ દ્વારા દરિયાઈ જહાજની સંપૂર્ણ માલિકી ધરાવે છે.... ના..... ટન ગ્રોસ રજિસ્ટર, અને ..... ના બંદર પર ક્રમાંક ...... હેઠળ નોંધાયેલ છે.

2.     ચાર્ટરરે લેવાની ઓફર કરી છે અને માલિકો નીચેની શરતો પર નિશ્ચિત સમય માટે વેસલને ચાર્ટર પર રહેવા દેવા માટે સંમત થયા છે.

તે હવે નીચે મુજબ પક્ષકારો દ્વારા અને વચ્ચે સંમત છે: -

1.     માલિકોએ, .. થી ...... થી શરૂ થતી સફરના સમયગાળા માટે તેના બંકરો, સ્ટોર્સ અને તેમાં પડેલા તમામ લેખો અને વસ્તુઓ સાથે જહાજને ભાડે રાખવાની મંજૂરી આપી છે. જહાજને બંદર પર ચાર્ટરર્સના નિકાલ પર ...... આવી ઉપલબ્ધ બર્થમાં પહોંચાડવામાં આવે છે અને મૂકવામાં આવે છે જ્યાં તે હંમેશા તરતી અથવા સુરક્ષિત જમીન પર સૂઈ શકે છે જ્યાં સમાન કદ અને ડ્રાફ્ટના જહાજો સલામતીમાં સૂવા માટે ટેવાયેલા હોય છે. ચાર્ટરર્સ નિર્દેશન કરી શકે છે, તેણી દરેક રીતે સામાન્ય કાર્ગો સેવા માટે ફિટ છે.

2.     આ જહાજ ચાર્ટરને .... ના દિવસે .... પર પહોંચાડવામાં આવશે .

3.     જહાજ માત્ર કાયદેસરના માલસામાન માટે કાયદેસરના વેપારમાં કાર્યરત રહેશે . કોઈપણ પ્રકારના ખતરનાક કાર્ગોના શિપમેન્ટને કારણે થતા નુકસાન ચાર્ટરર્સના ખાતામાં રહેશે સિવાય કે આ પ્રકારનું નુકસાન માલિકો અથવા જેના માટે તેઓ જવાબદાર છે તેમની બેદરકારીને કારણે અથવા ફાળો આપવામાં આવ્યો હોય.

4.     માલિકોએ તમામ જોગવાઈઓ અને વેતન માટે, જહાજના વીમા માટે, તમામ ડેક અને એન્જિન રૂમ સ્ટોર્સ માટે પૂરી પાડવી અને ચૂકવણી કરવી અને તેને વિન્ચ અને કાર્ગો-હેન્ડલિંગ ગિયર સહિતની સેવા માટે અને દરમિયાન હલ અને મશીનરીમાં સંપૂર્ણ કાર્યક્ષમ સ્થિતિમાં જાળવવી. . જહાજની વિંચો જ્યારે અને જરૂર હોય ત્યારે સંપૂર્ણ વરાળ અથવા અન્ય શક્તિ સાથે દિવસ અને રાત ચાર્ટરર્સની સેવામાં રહેશે.

5.     જ્યારે જહાજ ખાડી પર હોય, ત્યારે ચાર્ટરર્સે તમામ પોર્ટ શુલ્ક, પાઇલોટની ઉંમર (ફરજીયાત હોય કે નહીં) કેનાલ સ્ટીયરમેન, બોટની ઉંમર, લાઇટ, ટગ સહાય, કોન્સ્યુલર ચાર્જિસ (માસ્ટર, અધિકારીઓ અને ક્રૂને લગતા સિવાય) કેનાલ ચૂકવવા પડશે, ડોક અને અન્ય લેણાં અને ચાર્જીસ, વોટર બેલાસ્ટ સિવાયના તમામ હેતુઓ માટેનું પાણી, ડિલિવરી અને રિ-ડિલિવરીના બંદરો પર તમામ ડોક, બંદર અને ટનેજ લેણાં (જ્યાં સુધી રિ-ડિલિવરી પછી ડિલિવરી પહેલાં કાર્ગો વહન કરવામાં ન આવે ત્યાં સુધી), એજન્સીઓ, કમિશન , અને તેમની સેવામાં અધિકારીઓ અને પુરુષોને પૂરા પાડવામાં આવતા હેચ, ભોજન પરના સર્વેક્ષણો (ઓવરટાઇમ સહિત) લોડિંગ, સ્ટૉઇંગ (બોર્ડમાં પહેલેથી જ હોય તે સિવાય ડનેજ અને શિફ્ટિંગ બોર્ડ સહિત)ની વ્યવસ્થા અને ચૂકવણી કરશે .

6.     જો ફ્યુમિગેશન હેઠળ વહન કરાયેલા કાર્ગોની પ્રકૃતિને કારણે સેનિટરી સત્તાવાળાઓ દ્વારા આવા ધૂણીના ખર્ચની આવશ્યકતા હોય અને કોઈપણ પરિણામી અટકાયત ચાર્ટરર્સના ખાતા માટે હશે.

7.     ચાર્ટરર્સે આ ચાર્ટરના ચલણ દરમિયાન વપરાશમાં લેવાયેલા બંકરોની કિંમત જ્યારે જહાજ ખાડી પર હોય ત્યારે ડિલિવરી સમયે બોર્ડ પરના બળતણના માલિકોને વાસ્તવિક કિંમતે ચૂકવવા પડશે અથવા જો વધારાના બળતણ ખરીદવામાં આવે છે અને ડિલિવરી પછી બોર્ડ પર લેવામાં આવે છે, ડિલિવરી સમયે બોર્ડ પરના તમામ ઇંધણના માલિકો માટે વાસ્તવિક કિંમતની સરેરાશની ગણતરી કરાયેલ અને આ ચાર્ટરના સમયગાળા દરમિયાન ખરીદેલી અને લેવામાં આવતી કિંમત.

8.     જહાજના માસ્ટર ચાર્ટરર્સ અથવા એવી વ્યક્તિને આપશે કારણ કે તેઓ ડિસ્ચાર્જિંગ બંદર પર આગમનની તાત્કાલિક સૂચના આપી શકે છે. જહાજ એવી બર્થ અથવા સ્થાન પર ડિસ્ચાર્જ કરશે જે ચાર્ટરર્સ નિર્દેશિત કરી શકે છે જ્યાં તે હંમેશા તરતી અથવા સુરક્ષિત રીતે સૂઈ શકે છે જ્યાં સમાન કદ અને ડ્રાફ્ટના જહાજો સલામતીમાં સૂવા માટે ટેવાયેલા હોય.

9.     ચાર્ટરર્સે દર સાત દિવસે, પુનઃ ડિલિવરી પરની બાકી રકમ સાથે, રૂ . ..... પ્રતિ દિવસના દરે ગણતરી કરેલ નૂર રોકડમાં ચૂકવવા પડશે અને સફર શરૂ થવાના સમયગાળા માટે પ્રો રેટા ...... અને ..... પર પુનઃ-ડિલિવરી સુધી ચાલુ રાખવું . .... પર..... દિવસો \_

10.  જો જહાજ ડિસ્ચાર્જની સમાપ્તિ પહેલાં ખોવાઈ જાય, તો ચાર્ટરર્સે ઉપર મુજબની ગણતરી કરેલ એકસાથે અને નુકસાનના દિવસ સહિત, અથવા, ગુમ થવામાં, સંભવિત નુકસાનના દિવસ સુધી અને સમાવિષ્ટ નૂર તરીકે ચૂકવણી કરવી જોઈએ. જો જહાજ એક રચનાત્મક કુલ નુકસાન બની જાય તો આવા નુકસાનને જાનહાનિના દિવસે થયું હોવાનું માનવામાં આવશે જેના પરિણામે આવા નુકસાન થાય છે.

11.  જ્યાં વહાણ નીચા ભરતીની નજીક હોવાના કારણે ડિસ્ચાર્જ પૂર્ણ થયા પછી તેના ડિસ્ચાર્જિંગ બર્થમાંથી સફર કરી શકતું નથી, તો ઉપર મુજબના દૈનિક દરની સમકક્ષ રકમ અટકાયતના દરેક દિવસ અને પ્રો રેટા માટે ડિમરેજના માર્ગે વધુમાં ચૂકવવામાં આવશે.

12.  કાયદેસર ડેક ક્ષમતા સહિત જહાજની સંપૂર્ણ પહોંચ અને બર્નિંગ ચાર્ટરર્સના નિકાલ પર રહેશે, જહાજના માસ્ટર, અધિકારીઓ, ક્રૂ, ટેકલ, એપેરલ, ફર્નિચર, જોગવાઈઓ અને સ્ટોર્સ માટે યોગ્ય અને પર્યાપ્ત જગ્યા આરક્ષિત કરવી.

13.  ચાર્ટરર્સે માસ્ટરને તમામ સૂચનાઓ અને નૌકાવિહારની દિશાઓ પ્રદાન કરવી જોઈએ અને માસ્ટર અને એન્જિનિયર ચાર્ટરર્સ અથવા તેમના એજન્ટો માટે સંપૂર્ણ અને યોગ્ય લોગ સુલભ રાખશે.

14.  માલિકોએ નૂર વગેરેનો હિસાબ રજૂ કરતી વખતે સફરને લગતા લોગ અને સમયપત્રકના સંપૂર્ણ અર્ક સાથે ચાર્ટરર્સને આપવું પડશે.

15.  માલિકો બાંહેધરી આપે છે કે વહાણના માસ્ટરએ અત્યંત રવાનગી સાથે સફરની કાર્યવાહી કરવી જોઈએ અને જહાજના ક્રૂ સાથે રૂઢિગત સહાય પ્રદાન કરવી જોઈએ.

16.  16. જહાજની કાર્યક્ષમતા જાળવવા માટે ડ્રાય ડોકીંગ અથવા અન્ય જરૂરી પગલાંની ઘટનામાં, માણસો અથવા માલિકના સ્ટોર્સની ઉણપ, મશીનરીમાં ભંગાણ, હલને નુકસાન અથવા અન્ય અકસ્માત, કાં તો જહાજના કામમાં અવરોધ અથવા અટકાવે છે અને ચાલુ રાખવા માટે સળંગ ચોવીસ કલાકથી વધુ, જે સમયગાળા દરમિયાન જહાજ તાત્કાલિક જરૂરી સેવા કરવામાં અસમર્થ હોય તે સમયગાળા દરમિયાન ખોવાઈ ગયેલા કોઈપણ સમયના સંદર્ભમાં કોઈ નૂર ચૂકવવાની જરૂર નથી.

17.  કેરેજ ઓફ ગુડ્સ બાય સી એક્ટ, XXIV 1925 ની કલમ 2 અને તેના શિડ્યુલમાં સમાવિષ્ટ નિયમોની કલમ III ના નિયમ 1 આ ચાર્ટર પાર્ટીને લાગુ પડશે જાણે કે તે શેડ્યૂલ અને નિયમોમાં વ્યાખ્યાયિત કર્યા મુજબ "વાહનનો કરાર" હોય. ઉપરોક્ત શેડ્યૂલની કલમ IV ના 1 અને 2 એ રીતે લાગુ થશે કે જાણે માલિકો તેમાં વ્યાખ્યાયિત કર્યા મુજબ "વાહક" હોય.

18.  જહાજ જરૂરિયાત મુજબ દિવસ-રાત કામ કરી શકે છે. ચાર્ટરર્સ પોર્ટ લોડિંગ અથવા ડિસ્ચાર્જિંગ પર ચાર્ટરર્સના કામ પર ખર્ચ કરી શકે તેવા કોઈપણ ઓવરટાઇમ માટે, વહાણના લેખમાં જણાવેલ કલાકો અને દર અનુસાર ગણતરી કરાયેલ અધિકારીઓ અને ક્રૂને કરવામાં આવેલી ચૂકવણી માટે માલિકોને વળતર આપશે.

19.  આ ચાર્ટર હેઠળના તમામ દાવાઓ માટે માલિકો પાસે ચાર્ટરર્સ સાથે સંકળાયેલા તમામ કાર્ગો અને પેટા-નૂર પરનો પૂર્વાધિકાર રહેશે.

20.  અન્ય જહાજોને તમામ બચાવ અને સહાય માસ્ટર અને ક્રૂના પ્રમાણને બાદ કર્યા પછી માલિકોના લાભ માટે રહેશે અને આ ચાર્ટર હેઠળ સાલ્વેજમાં ખોવાયેલા સમય માટે ચૂકવવામાં આવેલા નૂર સહિત તમામ કાયદાકીય અને અન્ય ખર્ચ, નુકસાન અને કોલસા અથવા તેલના બળતણના વપરાશ માટે સમારકામ પણ કરવામાં આવશે. . સાલ્વેજની ચૂકવણી સુરક્ષિત કરવા અને તેની રકમ નક્કી કરવા માટે માલિકો દ્વારા લેવામાં આવેલા તમામ પગલાં માટે ચાર્ટરર્સ બંધાયેલા રહેશે.

21.  જહાજને પ્રસ્થાન, આગમન, માર્ગો, સેલના બંદરો, સ્ટોપેજ, ગંતવ્ય સ્થાન, ડિલિવરી અથવા અન્યથા ગમે તે રીતે, ભારત સરકાર અથવા તેના કોઈપણ વિભાગ દ્વારા અથવા કાર્ય કરતી અથવા અભિનય કરતી કોઈપણ વ્યક્તિ દ્વારા આપવામાં આવેલ કોઈપણ આદેશો અથવા નિર્દેશોનું પાલન કરવાની સ્વતંત્રતા હશે. સરકારની અથવા તેના કોઈપણ વિભાગની સત્તા સાથે અથવા સરકારની અથવા તેના કોઈપણ વિભાગની સત્તા સાથે અથવા યુદ્ધના જોખમોના વીમાની શરતો હેઠળ ધરાવતી કોઈપણ સમિતિ અથવા વ્યક્તિ દ્વારા કાર્ય કરવા અથવા કામ કરવાનો હેતુ ધરાવતી કોઈપણ વ્યક્તિ જહાજ, આવા આદેશો અથવા દિશાનિર્દેશો આપવાનો અધિકાર અને જો આવા કોઈ આદેશ અથવા નિર્દેશોના કારણસર અને પાલનમાં કંઈપણ કરવામાં આવે અથવા કરવામાં ન આવે, તો તે વિચલન માનવામાં આવશે નહીં, અને આવા આદેશો અથવા દિશાઓ અનુસાર વિતરણ કરારની સફરની પરિપૂર્ણતા હશે અને તે મુજબ નૂર ચૂકવવામાં આવશે.

22.  લોડિંગ પોર્ટ પર કસ્ટમ હાઉસમાં જહાજની જાણ અને/અથવા ક્લિયરિંગ ..... સુધીમાં કરવામાં આવશે. એજન્ટો અને .... એજન્ટો દ્વારા ડિસ્ચાર્જિંગ પોર્ટ પર .

23.  જો જહાજ ...... ના દિવસ સુધીમાં પહોંચાડવામાં ન આવે તો ચાર્ટરર્સ પાસે આ કરાર રદ કરવાનો વિકલ્પ હશે.

24.  જો રદ કરવાની તારીખ સુધીમાં વહાણની ડિલિવરી કરી શકાતી નથી, તો ચાર્ટરર્સ, જો જરૂરી હોય તો, નોટિસ મળ્યા પછી અડતાળીસ કલાકની અંદર જાહેર કરશે કે તેઓ જહાજની ડિલિવરી રદ કરશે કે લેશે.

25.  સામાન્ય સરેરાશ યોર્ક એન્ટવર્પ નિયમો 1950 અનુસાર સેટલ કરવામાં આવશે.

**સાક્ષી તરીકે** પક્ષકારોએ તેમના હાથ અને સીલ મૂક્યા છે તે દિવસ અને વર્ષ પહેલા અહીં લખેલ છે.

માટે અને વતી સહી કરેલ અને સીલ કરેલ )

એબી શિપિંગ કંપની લિમિટેડના માલિકો, )

દ્વારા .......)

ની હાજરીમાં, યોગ્ય રીતે અધિકૃત)

માટે અને વતી સહી કરેલ અને સીલ કરેલ )

ચાર્ટરર્સ મિસ્ટર એક્સ એન્ડ કંપની લિમિટેડ તેના દ્વારા)

મેનેજિંગ ડિરેક્ટર શ્રી ...... વિધિવત)

ની હાજરીમાં અધિકૃત .......)