

## **Phần 2. YÊU CẦU VỀ KỸ THUẬT**

### **Chương V. YÊU CẦU VỀ KỸ THUẬT**

#### **1. Giới thiệu chung về gói thầu:**

- Mô tả khái quát gói thầu: Thuê dịch vụ vận chuyển than bằng đường thủy từ cảng Chân Mây, Huế đến cảng nhập than của Nhà máy nhiệt điện Vũng Áng 1, Hà Tĩnh năm 2026.

Nhà máy nhiệt điện Vũng Áng 1, sau đây gọi là “Nhà máy nhận than”, hiện tại thuộc sự quản lý và điều hành của Tổng công ty Điện lực Dầu khí Việt Nam - Công ty cổ phần (PV Power) do Tập đoàn Công nghiệp - Năng lượng Quốc gia Việt Nam (Petrovietnam - PVN) - tiền thân là Tập đoàn Dầu khí Việt Nam - nắm giữ cổ phần chi phối.

- Địa điểm thực hiện gói thầu: Tuyến vận chuyển bằng đường thủy từ cảng Chân Mây, Huế đến cảng Nhà máy nhiệt điện Vũng Áng 1, Hà Tĩnh.

- Quy mô gói thầu: Giá gói thầu là 29.976.480.000 đồng.

- Thời gian thực hiện gói thầu: Dự kiến từ tháng 4 năm 2026 đến hết tháng 12 năm 2026.

#### **2. Mục tiêu công việc:**

Vận chuyển than bằng đường thủy từ cảng Chân Mây, Huế của Chủ đầu tư đến cảng nhập than của Nhà máy nhiệt điện Vũng Áng 1, Hà Tĩnh, bảo đảm an toàn cả về lượng và chất cho hàng hóa từ lúc nhận hàng từ Chủ đầu tư tại cảng xếp hàng để vận chuyển cho đến lúc giao lại hàng cho Chủ đầu tư hoặc người nhận hàng được Chủ đầu tư chỉ định tại cảng dỡ hàng

Hàng hoá vận chuyên: Các loại than (hàng rời).

Khối lượng hàng hóa vận chuyên: 180.000 tấn +/- 10% (lựa chọn của Chủ đầu tư). Hàng được vận chuyên thành nhiều chuyến.

Cảng xếp hàng: Cảng Chân Mây, xã Chân Mây - Lăng Cô, thành phố Huế.

Cảng dỡ hàng: Cảng nhập than Nhà máy nhiệt điện Vũng Áng 1, phường Vũng Áng, tỉnh Hà Tĩnh.

Nhà thầu tính toán và chào thầu trên cơ sở thuế suất thuế GTGT là 8%. Trong quá trình thực hiện gói thầu, thuế GTGT áp dụng theo Luật thuế GTGT và các quy định, hướng dẫn hiện hành của Nhà nước cũng như các sửa đổi, bổ sung có liên quan do Nhà nước ban hành (nếu có) tại từng thời điểm.

#### **3. Yêu cầu kỹ thuật của gói thầu:**

##### **a) Thời gian và tiến độ thực hiện hợp đồng:**

(i) Thời gian thực hiện hợp đồng: Từ ngày hợp đồng có hiệu lực đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2026.

Đối với những chuyến vận chuyển (sau đây gọi là “chuyến hàng”) mà toàn bộ hàng hóa vận chuyển đã được xếp lên tàu vận chuyển trong thời gian thực hiện hợp đồng nêu trên nhưng việc dỡ hàng kết thúc sau ngày 31/12/2026 thì thời gian thực hiện hợp đồng sẽ kéo dài cho đến khi hoàn thành việc dỡ hàng của chuyến hàng đó.

(ii) Tiến độ thực hiện hợp đồng: Khối lượng vận chuyển trong từng tháng căn cứ nhu cầu thực tế của Chủ đầu tư, và sẽ được Chủ đầu tư thông báo trước cho Nhà thầu. Nhà thầu phải bảo đảm năng lực vận chuyển từng tháng đáp ứng yêu cầu theo thông báo của Chủ đầu tư, đồng thời bảo đảm năng lực vận chuyển mỗi tháng tối thiểu 20.000 tấn.

Tuy nhiên, khối lượng vận chuyển mỗi tháng mà Nhà thầu phải bảo đảm đáp ứng yêu cầu theo thông báo của Chủ đầu tư không vượt quá 40.000 tấn. Trường hợp theo nhu cầu thực tế của Chủ đầu tư, khối lượng vận chuyển trong một tháng bất kỳ vượt quá 40.000 tấn, Nhà thầu sẽ nỗ lực tối đa để đáp ứng nhu cầu của Chủ đầu tư.

Trường hợp Nhà thầu không bố trí được tàu đến nhận hàng tại cảng xếp hàng theo đúng kế hoạch và yêu cầu của Chủ đầu tư, Chủ đầu tư có quyền thuê tàu của đơn vị khác thực hiện việc vận chuyển chuyến hàng đó để bảo đảm tiến độ công việc. Nhà thầu phải bồi thường cho Chủ đầu tư phần chênh lệch tăng giữa cước vận chuyển Chủ đầu tư phải thanh toán cho đơn vị khác và cước vận chuyển của chuyến hàng đó nếu thực hiện theo hợp đồng, nếu có.

Trường hợp Nhà thầu không bố trí được tàu đến nhận hàng tại cảng xếp hàng theo đúng kế hoạch và yêu cầu của Chủ đầu tư 02 lần liên tiếp, hoặc từ 03 lần trở lên, Chủ đầu tư có quyền chấm dứt hợp đồng này để tổ chức lựa chọn nhà thầu khác nhằm bảo đảm hoạt động sản xuất kinh doanh của mình.

Trường hợp tàu đã đến cảng xếp hàng để chờ nhận hàng nhưng sau đây tự rời đi không thực hiện chuyến hàng mà không được sự đồng ý của Chủ đầu tư, Nhà thầu phải bố trí tàu khác phù hợp thay thế, bảo đảm đáp ứng kế hoạch của Chủ đầu tư. Nếu Nhà thầu không bố trí được tàu thay thế thì trường hợp này sẽ được tính là 01 lần không bố trí được tàu đến nhận hàng theo đúng kế hoạch và yêu cầu của Chủ đầu tư như đã đề cập trên đây.

#### **b) Phương tiện vận chuyển:**

(i) Tàu biển, tàu pha sông biển (SB) - sau đây gọi chung là “tàu” - có trọng tải toàn phần từ 20.000 tấn đến 30.000 tấn, có đủ điều kiện vận chuyển than theo quy định của pháp luật, đủ điều kiện giao nhận khối lượng hàng hóa vận chuyển tại hai đầu xếp, dỡ bằng phương pháp giám định mớn nước tàu, phù hợp với điều kiện xếp, dỡ hàng tại cảng xếp hàng và cảng dỡ hàng, được các công ty bảo hiểm chấp nhận bảo hiểm. Ưu tiên sử dụng tối đa các tàu chuyên dụng và các tàu có thiết kế phù hợp với thiết bị dỡ hàng của Nhà máy nhận than.

Trường hợp Chủ đầu tư có nhu cầu thuê tàu có trọng tải toàn phần khác với yêu cầu nêu trên, Chủ đầu tư và nhà thầu sẽ thỏa thuận và thống nhất sau.

(ii) Tàu vận chuyển phải có hầm hàng, nắp hầm hàng, bảo đảm an toàn cho hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển. Nắp hầm hàng phải là loại mà đơn vị giám định hàng hóa niêm phong hầm hàng được.

(iii) Tàu vận chuyển phải có đầy đủ giấy tờ, hồ sơ pháp lý theo luật định, bao gồm nhưng không giới hạn giấy đăng ký, đăng kiểm và các giấy tờ khác theo quy định của Nhà nước, và hiệu lực của các giấy tờ, hồ sơ pháp lý này phải có giá trị ít nhất đến ngày hoàn thành việc dỡ hàng tại cảng dỡ hàng; tàu vận chuyển phải được mua các loại bảo hiểm theo quy định của pháp luật, bao gồm nhưng không giới hạn bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu, thời hạn các loại bảo hiểm phải còn hiệu lực ít nhất đến thời điểm hoàn thành việc dỡ hàng tại cảng dỡ hàng.

(iv) Tàu phải được lắp đặt các thiết bị GPS và camera giám sát tại các vị trí cố định trên tàu, được kết nối internet, có thể hoạt động bình thường và truyền dữ liệu liên tục 24/24 giờ kể cả trong điều kiện thời tiết mưa, bão, ban đêm... tại tất cả các vị trí trong suốt quá trình xếp, dỡ và vận chuyển than.

Camera phải soi chiếu rõ ràng, đầy đủ được toàn bộ hình ảnh các hầm/khoang/sà lan chứa hàng (kể cả vào ban đêm), có khả năng lưu trữ dữ liệu liên tục tối thiểu 30 ngày (kể từ thời điểm lưu dữ liệu).

Khi cần thiết, nhà thầu cung cấp quyền truy cập camera/GPS cho Chủ đầu tư để kiểm tra và giám sát.

Trường hợp thiết bị GPS, camera bị hỏng/ngừng hoạt động trong khoảng thời gian từ lúc bắt đầu rót hàng đến lúc dỡ hàng xong hoặc không bảo đảm điều kiện để Chủ đầu tư kiểm tra và giám sát, thì nhà thầu phải chịu hoàn toàn trách nhiệm nếu để xảy ra mất mát, hư hỏng hoặc thay đổi các thông số chất lượng, khối lượng than.

Chủ đầu tư sẽ thực hiện kiểm tra tình trạng hoạt động của các thiết bị GPS, camera giám sát trước khi bắt đầu xếp hàng lên tàu, và chỉ tổ chức xếp hàng cho các tàu có thiết bị GPS, camera giám sát đáp ứng đầy đủ các điều kiện nêu trên.

(v) Nhà thầu phải thu xếp đủ tàu vận chuyển bảo đảm các yêu cầu kỹ thuật, chất lượng và an toàn trong các công việc thuộc phạm vi cung cấp, phù hợp với thời gian thực hiện gói thầu, bảo đảm đáp ứng tiến độ thực hiện hợp đồng như quy định tại Điểm a Mục 3 Chương V - Yêu cầu về kỹ thuật. Tàu vận chuyển có thể thuộc sở hữu của Nhà thầu hoặc do Nhà thầu huy động (đi thuê).

Nhà thầu cung cấp các tài liệu dưới đây liên quan đến tàu vận chuyển để chứng minh khả năng huy động tàu vận chuyển của mình, với tổng trọng tải các tàu mà nhà thầu cung cấp tài liệu tối thiểu là 20.000 tấn:

- Bản chụp hồ sơ kỹ thuật (bao gồm nhưng không giới hạn giấy chứng nhận đăng ký tàu biển hoặc giấy chứng nhận đăng ký phương tiện thủy nội địa, giấy chứng nhận phân cấp hoặc giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện thủy nội địa, giấy chứng nhận bảo hiểm TNDS chủ tàu) của tàu. Các hồ sơ kỹ thuật nêu trên phải còn hiệu lực tại thời điểm đóng thầu;

- Tài liệu chứng minh các tàu vận chuyển đó thuộc sở hữu của Nhà thầu; hoặc hợp đồng, thỏa thuận thuê tàu ký giữa Nhà thầu và chủ sở hữu của tàu hoặc một đơn vị, tổ chức đứng ra khai thác, vận hành tàu thông qua một hợp đồng, thỏa thuận khác với chủ sở hữu của tàu, kèm theo tài liệu chứng minh các tàu này thuộc sở hữu của chủ sở hữu tàu. Trường hợp Nhà thầu thuê tàu của đơn vị, tổ chức đứng ra khai thác, vận hành tàu mà không phải là chủ sở hữu của tàu thì Nhà thầu phải cung cấp thêm hợp đồng, thỏa thuận giữa đơn vị, tổ chức đứng ra khai thác, vận hành tàu này và chủ sở hữu tàu. Các tài liệu chứng minh nêu trên phải còn hiệu lực tại thời điểm đóng thầu.

(vi) Nhà thầu phải, bằng chi phí của mình, tự khảo sát (bao gồm cả khảo sát hiện trường, thực địa nếu thấy cần thiết), nghiên cứu, thu thập các thông tin cần thiết về các thông số kỹ thuật, điều kiện, yêu cầu, giới hạn tại cảng xếp hàng và cảng dỡ hàng cũng như các yếu tố khác liên quan đến lộ trình của tàu hoặc có thể ảnh hưởng đến việc thu xếp, điều động, bố trí tàu như điều kiện thời tiết tại từng khu vực trong từng giai đoạn để bố trí tàu vận chuyển phù hợp, bảo đảm thực hiện phạm vi cung cấp của gói thầu. Chủ đầu tư, Bên mời thầu không chịu trách nhiệm pháp lý về những rủi ro đối với nhà thầu phát sinh từ việc khảo sát hiện trường, thực địa như tai nạn, mất mát tài sản và các rủi ro khác. Nhà thầu chịu hoàn toàn trách nhiệm bồi thường cho Chủ đầu tư toàn bộ tổn thất xảy ra đối với hàng hóa trên tàu và/hoặc các chi phí phát sinh do hậu quả của việc bố trí tàu vận chuyển không phù hợp.

#### **c) Xác định khối lượng hàng hóa:**

Khối lượng than xếp lên tàu tại cảng xếp hàng và dỡ khỏi tàu tại cảng dỡ hàng sẽ được xác định bằng phương pháp giám định mớn nước tàu vận chuyển. Việc xác định khối lượng than và cấp chứng thư khối lượng sẽ được thực hiện bởi đơn vị giám định độc lập do (i) tại cảng xếp hàng, Chủ đầu tư chỉ định; và (ii) tại cảng dỡ hàng, Nhà máy nhận than chỉ định.

#### **d) Xác định chất lượng hàng hóa:**

- Chất lượng than, bao gồm độ ẩm của than, được xác định và cấp chứng thư bởi đơn vị giám định độc lập do (i) tại cảng xếp hàng, Chủ đầu tư chỉ định; và (ii) tại cảng dỡ hàng, Nhà máy nhận than chỉ định.

- Sau khi than đã được xếp lên tàu tại cảng xếp hàng và chuyển hàng đã được cấp đầy đủ chứng thư giám định theo quy định, Chủ đầu tư bàn giao chuyển hàng này cho Nhà thầu để vận chuyển đến cảng dỡ hàng. Nhà thầu phải cam kết

bảo đảm chất lượng hàng hóa cho đến khi kết thúc dỡ hàng tại cảng dỡ hàng. Trường hợp hàng hoá bị giảm chất lượng (không bao gồm độ ẩm) ngoại trừ trường hợp than bị giảm chất lượng (không bao gồm độ ẩm) nhưng kẹp chì niêm phong còn nguyên vẹn và camera lắp đặt trên tàu đáp ứng tất cả điều kiện quy định tại điểm b Mục 3 Chương V thì Nhà thầu phải bồi thường cho Chủ đầu tư toàn bộ phần chênh lệch giảm giá trị của chuyến hàng do giảm phẩm cấp, giảm chất lượng, trên cơ sở giá than và/hoặc khối lượng than thanh toán (tùy theo trường hợp nào được áp dụng) mà Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam (TKV) chấp nhận thanh toán cho Chủ đầu tư theo các quy định, nội dung liên quan mà TKV ký với PV Power (hoặc đơn vị được PV Power ủy quyền) tại thời điểm xảy ra tổn thất trừ đi (-) đơn giá vận chuyển theo gói thầu này (nếu trong cơ cấu giá than có bao gồm cước vận chuyển), và toàn bộ các chi phí, thiệt hại phát sinh.

**đ) Hao hụt vận chuyển:**

(i) Tỷ lệ hao hụt vận chuyển cho phép (tỷ lệ hao hụt vận chuyển mức trần): 0,209%. Đây là tỷ lệ hao hụt khối lượng tối đa trong việc vận chuyển của mỗi chuyến hàng mà Nhà thầu không phải bồi thường cho Chủ đầu tư.

Đối với các trường hợp khác, nếu phát sinh, tỷ lệ hao hụt cho phép sẽ được áp dụng theo các quy định hiện hành của Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam (TKV).

Tỷ lệ hao hụt vận chuyển cho phép nêu trên có thể được điều chỉnh căn cứ các văn bản của TKV điều chỉnh tỷ lệ hao hụt vận chuyển mức trần hoặc các nội dung liên quan mà TKV ký với PV Power (hoặc đơn vị được PV Power ủy quyền) tại từng thời điểm trong thời gian hiệu lực của hợp đồng.

(ii) Xác định khối lượng hao hụt: Khối lượng hao hụt bằng khối lượng than xếp lên tàu tại cảng xếp hàng tương ứng với độ ẩm thực tế của than tại cảng xếp hàng (theo chứng thư giám định của đơn vị giám định độc lập cấp cho chuyến hàng), trừ (-) đi khối lượng than dỡ khỏi tàu tại cảng dỡ hàng quy về độ ẩm thực tế của than tại cảng xếp hàng. Cách tính và công thức quy đổi như sau:

- Quy đổi khối lượng than thực tế giao nhận tại cảng dỡ hàng về độ ẩm thực tế tại cảng xếp hàng:

Công thức quy đổi:

$$K_{qd} = K_{cd} \times \frac{100 - W_{gn}^{tp}}{100 - W_{p0}^{tp}} \quad (tấn)$$

Trong đó:

+  $K_{qd}$ : Khối lượng than sau quy đổi.

+  $K_{cd}$ : Khối lượng than thực tế giao nhận tại cảng dỡ hàng, căn cứ chứng thư giám định khối lượng tại cảng dỡ hàng.

+  $W^{tp}_{gn}$ : Giá trị (không bao gồm đơn vị đo) của Độ ẩm thực tế của than tại cảng dỡ hàng, căn cứ chứng thư giám định chất lượng tại cảng dỡ hàng.

+  $W^{tp}_0$ : Giá trị (không bao gồm đơn vị đo) của Độ ẩm thực tế của than tại cảng xếp hàng, căn cứ chứng thư giám định chất lượng tại cảng xếp hàng.

Khối lượng than sau quy đổi được làm tròn số đến hai chữ số thập phân.

- Tính khối lượng hao hụt thực tế ( $K_{hhtt}$ ):

$$K_{hhtt} = K_{cr} - K_{qd} \text{ (tấn)}$$

Trong đó:  $K_{cr}$  là khối lượng thực tế giao nhận tại cảng xếp hàng, căn cứ chứng thư giám định khối lượng tại cảng xếp hàng.

(iii) Tỷ lệ hao hụt thực tế:

$$T_{hhtt} = \frac{K_{hhtt}}{K_{cr}} \times 100 (\%)$$

Tỷ lệ hao hụt thực tế được làm tròn số đến ba chữ số thập phân.

(iv) Xác định khối lượng hao hụt vượt quá tỷ lệ hao hụt mức trần ( $K_{vượt}$ ):

- Trường hợp  $T_{hhtt} \leq T_{hhtrần}$ :  $K_{vượt} = 0$  (tấn)

- Trường hợp  $T_{hhtt} > T_{hhtrần}$ :  $K_{vượt} = (T_{hhtt} - T_{hhtrần}) \times K_{cr}$  (tấn)

Trong đó:  $T_{hhtrần}$  là tỷ lệ hao hụt mức trần quy định tại điểm đ này.

Khối lượng hao hụt vượt quá tỷ lệ hao hụt mức trần được làm tròn số đến hai chữ số thập phân.

(v) Trường hợp khối lượng hàng hoá bị hao hụt vượt quá mức trần quy định tại Điểm đ này thì Nhà thầu phải bồi thường cho Chủ đầu tư toàn bộ giá trị khối lượng than hao hụt vượt quá tỷ lệ cho phép theo mức tổng giá than mà Chủ đầu tư bán cho TKV tại cảng dỡ hàng tại thời điểm xảy ra tổn thất trừ đi (-) đơn giá vận chuyển theo gói thầu này.

Ngoài ra, nếu xảy ra tình trạng hao hụt vượt quá mức trần cho phép:

- từ 07 lần trở lên; hoặc

- từ 05 lần trở lên đối với hao hụt trên 50% đến 100%; hoặc

- từ 02 lần trở lên đối với hao hụt trên 100%,

Chủ đầu tư có quyền chấm dứt hợp đồng với Nhà thầu để tổ chức lựa chọn nhà thầu khác theo quy định của luật đấu thầu hiện hành nhằm bảo đảm hoạt động sản xuất kinh doanh của mình.

Trường hợp Chủ đầu tư chấm dứt hợp đồng với Nhà thầu, Chủ đầu tư sẽ:

- Tịch thu giá trị bảo đảm thực hiện hợp đồng của Nhà thầu; và

- Đăng tải thông tin nhà thầu vi phạm hợp đồng trên Hệ thống mạng đấu thầu quốc gia

theo quy định tại khoản 6 Điều 68 Luật đấu thầu số 22/2023/QH15 và khoản 23 Điều 140 Nghị định số 214/2025/NĐ-CP ngày 04/08/2025 của Chính phủ.

**e) Năng suất xếp, dỡ hàng:** Không áp dụng.

**g) Phạt dôi nhật xếp, dỡ hàng:** Không áp dụng.

**h) Điều chỉnh đơn giá:**

(i) Nguyên tắc điều chỉnh đơn giá: Trong thời gian thực hiện hợp đồng, nếu giá nhiên liệu điêzen 0,05S-II (DO 0.05S-II) do Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam (Petrolimex) công bố áp dụng cho vùng 1 (sau đây gọi là “Giá nhiên liệu”) tăng hoặc giảm từ 10% trở lên, đơn giá cước vận chuyển sẽ được điều chỉnh tăng hoặc giảm tương ứng.

(ii) Cách tính điều chỉnh đơn giá:

- Giá nhiên liệu ban đầu: Được xác định là giá nhiên liệu ngày gần nhất trước thời điểm đóng thầu.

- Giá nhiên liệu cơ sở: Là

+ Giá nhiên liệu ban đầu được quy định trên đây, đối với trường hợp chưa điều chỉnh đơn giá vận chuyển lần nào; hoặc

+ Giá nhiên liệu được áp dụng cho kỳ điều chỉnh đơn giá vận chuyển liền trước, đối với trường hợp đã có sự điều chỉnh đơn giá vận chuyển.

- Khi giá nhiên liệu tăng hoặc giảm từ 10% trở lên so với giá nhiên liệu cơ sở thì giá nhiên liệu tăng/giảm từ 10% trở lên đó được xác định là giá nhiên liệu áp dụng cho kỳ điều chỉnh đơn giá vận chuyển tương ứng. Khi đó, tỷ lệ điều chỉnh tăng/giảm giá nhiên liệu được xác định như sau:

+ Mức tăng/giảm giá nhiên liệu = Giá nhiên liệu áp dụng cho kỳ điều chỉnh đơn giá vận chuyển tương ứng trừ (-) giá nhiên liệu cơ sở.

+ Tỷ lệ điều chỉnh tăng/giảm giá nhiên liệu = Mức tăng/giảm giá nhiên liệu chia (:) Giá nhiên liệu cơ sở.

Tỷ lệ điều chỉnh tăng/giảm giá nhiên liệu được làm tròn số đến bốn chữ số thập phân.

- Tỷ trọng chi phí nhiên liệu điêzen 0,05S-II chiếm trong đơn giá vận chuyển: 35%.

- Tỷ lệ điều chỉnh đơn giá vận chuyển:

Tỷ lệ điều chỉnh đơn giá vận chuyển = Tỷ lệ điều chỉnh tăng/giảm giá nhiên liệu nhân (x) tỷ trọng chi phí nhiên liệu điêzen 0,05S-II chiếm trong đơn giá vận chuyển.

Tỷ lệ điều chỉnh đơn giá vận chuyển được làm tròn số đến bốn chữ số thập phân.

- Đơn giá vận chuyển điều chỉnh:

Đơn giá vận chuyển điều chỉnh = Đơn giá vận chuyển đang áp dụng x (1 + tỷ lệ điều chỉnh đơn giá vận chuyển).

Đơn giá vận chuyển điều chỉnh được làm tròn số đến hàng đơn vị.

Tuy nhiên, đơn giá vận chuyển điều chỉnh này phụ thuộc vào sự thống nhất giữa Chủ đầu tư và TKV.

(iii) Áp dụng đơn giá vận chuyển điều chỉnh:

- Việc điều chỉnh đơn giá vận chuyển chỉ được thực hiện trong thời gian hợp đồng còn hiệu lực.

- Thời điểm áp dụng đơn giá vận chuyển điều chỉnh: Từ 0 giờ ngày liền kề ngay sau ngày giá nhiên liệu thay đổi tới mức độ phải điều chỉnh đơn giá vận chuyển.

- Căn cứ áp dụng đơn giá vận chuyển điều chỉnh: Tính theo thời gian ghi trên

+ vận đơn (Bill of Lading) của chuyến hàng, nếu ngày vận đơn trùng hoặc sau ngày hóa đơn bán hàng của Chủ đầu tư phát hành cho chuyến hàng đó tại cảng xếp hàng; hoặc

+ hóa đơn bán hàng của Chủ đầu tư phát hành cho chuyến hàng đó tại cảng xếp hàng, nếu ngày vận đơn trước ngày hóa đơn bán hàng của Chủ đầu tư phát hành cho chuyến hàng đó tại cảng xếp hàng.

\* Ký phụ lục điều chỉnh đơn giá vận chuyển: Sau khi Chủ đầu tư hoàn tất các thủ tục liên quan đến việc điều chỉnh đơn giá cước vận chuyển với TKV. Thời điểm ký phụ lục điều chỉnh đơn giá vận chuyển không ảnh hưởng đến thời điểm áp dụng đơn giá vận chuyển điều chỉnh quy định trên đây.

**i) Khối lượng tính cước vận chuyển:**

Là khối lượng than thực tế xếp lên tàu theo chứng thư giám định khối lượng tại cảng xếp hàng trừ (-) đi khối lượng hao hụt vượt quá khối lượng tương ứng với tỷ lệ hao hụt mức trần quy định tại Điểm đ nói trên (nếu có).

Công thức xác định khối lượng tính cước ( $K_{tc}$ ):  $K_{tc} = K_{cr} - K_{vượt}$

**k) Thời hạn thanh toán cước vận chuyển:** Chủ đầu tư thanh toán tiền cước vận chuyển cho Nhà thầu sau khi Chủ đầu tư nhận được tiền thanh toán cho mỗi chuyến hàng từ TKV.

**l) Bồi thường:** Ngoại trừ đã được quy định tại Điểm a, Điểm b, Điểm d và Điểm đ nói trên, Nhà thầu phải bồi thường cho Chủ đầu tư toàn bộ giá trị hàng

hóa bị tổn thất do sai sót của thành viên thủy thủ đoàn trong quá trình điều khiển, vận hành tàu, lỗi kỹ thuật của tàu, Nhà thầu vi phạm Bộ luật hàng hải Việt Nam hoặc Luật giao thông đường thủy nội địa như: sử dụng tàu không đảm bảo điều kiện an toàn, chở hàng quá tải, hoặc làm mất/hư hỏng kẹp chì niêm phong hầm hàng dẫn đến tổn thất than, v.v.

**m) Bất khả kháng:**

Ngoài các nội dung được quy định tại Mục 16 E-ĐKC Chương VI, do tính chất đặc thù của gói thầu được đề cập trong Mục 1 Chương V, trường hợp Nhà máy nhận than tạm dừng nhận hàng hoặc giảm khối lượng hàng tiếp nhận trong một khoảng thời gian nào đó, dẫn đến việc khối lượng công việc giảm đi so với khối lượng quy định trong bảng phạm vi cung cấp tại Mẫu số 01C Chương IV, thì trường hợp này được coi là trường hợp bất khả kháng đối với Chủ đầu tư.

**4. Giải pháp và phương pháp luận:**

Nhà thầu được khuyến khích chuẩn bị đề xuất giải pháp, phương pháp luận tổng quát thực hiện dịch vụ theo các nội dung quy định tại Chương này, gồm các phần như sau:

1. Giải pháp và phương pháp luận;
2. Kế hoạch công tác.