

Số: 12 /VWTC - TCHC

Quảng Ninh, ngày 06 tháng 01 năm 2026

CÔNG BỐ THÔNG TIN BẤT THƯỜNG

Kính gửi: - Ủy ban Chứng khoán Nhà nước;
 - Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội

1. Tên tổ chức: Công ty Cổ phần Vận tải thủy - VINACOMIN

Mã chứng khoán: WTC

Địa chỉ: Ô số 16 lô B 17 khu đô thị cột 5, cột 8, phường Hạ Long, tỉnh Quảng Ninh.

MST: 5700647458

Điện thoại liên hệ: 0203.3518.069

E-mail: vantaithuytkv@vnn.vn

Website: vantaithuytkv.vn

2. Nội dung công bố thông tin:

- Công ty Cổ phần Vận tải thủy - VINACOMIN công bố thông tin về Nghị quyết số 01/NQ-HĐQT ngày 06/01/2026 của Hội đồng quản trị Công ty về Hợp đồng vận chuyển than bằng đường thủy năm 2026.

3. Thông tin này đã được công bố trên trang thông tin điện tử của công ty vào ngày 06/01/2026 tại đường dẫn vantaithuytkv.vn

Chúng tôi xin cam kết các thông tin công bố trên đây là đúng sự thật và hoàn toàn chịu trách nhiệm trước pháp luật về nội dung các thông tin đã công bố./.

Tài liệu đính kèm:

Nghị quyết số 01/NQ-HĐQT ngày 06/01/2026 về Hợp đồng vận chuyển than năm 2026.

NGƯỜI ĐẠI DIỆN PHÁP LUẬT



Nguyễn Thành Công

Số: 01 /NQ - HĐQT

Quảng Ninh, ngày 06 tháng 01 năm 2026

NGHỊ QUYẾT
Thông qua Hợp đồng vận chuyển than bằng đường thủy năm 2026

HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI THỦY – VINACOMIN

Căn cứ Điều lệ tổ chức và hoạt động của Công ty Cổ phần Vận tải thủy – VINACOMIN đã được Đại hội đồng cổ đông thông qua ngày 21/4/2023;

Căn cứ Biên bản số 01/BB - HĐQT ngày 06 tháng 01 năm 2026 của Hội đồng quản trị Công ty Cổ phần Vận tải thủy – VINACOMIN,

QUYẾT NGHỊ:

Điều 1. Thông qua Hợp đồng dự thảo vận chuyển than bằng đường thủy năm 2026 của Công ty với Công ty TNHH Vận tải Việt Thuận, cụ thể như sau:

- Tên đơn vị: Công ty TNHH Vận tải Việt Thuận
- Địa chỉ: Số 412 đường Quang Trung, phường Uông Bí, tỉnh Quảng Ninh
- Mã số thuế: 5700562451
- Loại hàng: than các loại
- Tuyến vận chuyển:
 - + Tuyến 1: Vùng neo chuyển tải Hòn Nét/Hòn Miều, Quảng Ninh đi cảng khu vực Bạch Đằng, Hải Phòng
 - + Tuyến 2: cảng khu vực Bạch Đằng, Hải Phòng đi Vùng neo chuyển tải Hòn Nét/Hòn Miều, Quảng Ninh
- Phương tiện vận chuyển: Tàu pha sông biển, tàu sông, đoàn sà lan - tàu đẩy (tàu đẩy và các sà lan boong nổi không tự hành), và các loại phương tiện vận tải thủy nội địa phù hợp
- Thời gian thực hiện: 01/01/2026 đến 31/12/2026

(Có Hợp đồng chi tiết kèm theo).



Điều 2. Hội đồng quản trị giao Giám đốc Công ty triển khai thực hiện việc ký Hợp đồng vận chuyển than bằng đường thủy năm 2026 giữa Công ty với Công ty TNHH Vận tải Việt Thuận theo đúng quy định của Nhà nước./.

Nơi nhận:

- Các ủy viên HĐQT, Kiểm soát viên Cty;
- Giám đốc, Phó GD;
- Các phòng ban Cty;
- Lưu Người phụ trách quản trị Công ty.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**



Trịnh Trung Ủy



CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Bản dự thảo hợp đồng
V/v vận chuyển than bằng đường thủy năm 2026

- Căn cứ Bộ luật Dân sự số 91/2015/QH13 ngày 24/11/2015;
- Căn cứ Luật Thương mại số 36/2005/QH11 ngày 14/06/2005;
- Căn cứ Bộ luật Hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13 ngày 25/11/2015;
- Căn cứ Luật giao thông đường thủy nội địa số 23/2004/QH11 ngày 15/06/2004 và Luật giao thông đường thủy nội địa sửa đổi bổ sung năm 2014;

Hôm nay ngày tháng năm 2026, chúng tôi đại diện cho các bên ký hợp đồng, gồm có:

BÊN THUÊ VẬN CHUYỂN: CÔNG TY TNHH VẬN TẢI VIỆT THUẬN

Địa chỉ : Số 412, Đường Quang Trung, Phường Uông Bí, Tỉnh Quảng Ninh.

Điện thoại : 0203 2222689

Fax : 0203 6519888

Tài khoản số:

115000171992 tại Ngân hàng TMCP Công Thương Việt Nam - KCN Hải Dương

60311 08666 999 tại NH TMCP Quân đội - CN Uông Bí, Quảng Ninh

212 399 6999 tại Ngân hàng Thương mại cổ phần Đầu tư và Phát triển Việt Nam - CN Tây Hồ, Hà Nội

MST : 5700562451

Đại diện : Ông **Trịnh Tiến Mạnh** Chức vụ: **Phó Giám đốc làm đại diện**

(Theo giấy Ủy quyền số 96/UQ-VT ký ngày 01/01/2025 do Giám đốc ký)

(Sau đây được gọi là "**Bên A**")

BÊN VẬN CHUYỂN: CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI THỦY-VINACOMIN

Địa chỉ : Ô số 16 lô B17 khu đô thị cột 5, cột 8 phường Hạ Long, tỉnh Quảng Ninh

Điện thoại : 0203 3518 069 Fax: 0203 3518 059

Tài khoản : 8689.8888.001 tại Ngân hàng TMCP Tiên Phong - CN Quảng Ninh

Mã số thuế : 5700 647 458

Đại diện : Bà **Đỗ Thị Thu Huyền** Chức vụ: **Phó Giám Đốc**

(Theo giấy Ủy quyền số 521/GUQ-VWTC ký ngày 01/10/2025 do Giám đốc ký)

(Sau đây được gọi là "**Bên B**")

Hai bên thỏa thuận ký kết hợp đồng cung cấp dịch vụ vận chuyển với các nội dung sau:

Điều 1. Hàng hóa, khối lượng, tuyến vận chuyển

1. Hàng hóa vận chuyển: Các loại than (hàng rời).

2. Khối lượng vận chuyển: theo lựa chọn của Bên A, bao gồm hai tuyến vận chuyển. Khối lượng vận chuyển từng tuyến quy định tại khoản 3 Điều này. Hàng được vận chuyển thành nhiều đợt (tương ứng với khối lượng nhận từ hoặc giao cho mỗi tàu mẹ), mỗi đợt được vận chuyển thành nhiều chuyến, căn cứ vào nhu cầu của Bên A.

3. Tuyến vận chuyển:

a) Tuyến 1:

- Khối lượng: theo lựa chọn của Bên A.

- Cảng xếp hàng (đồng thời là địa điểm dỡ hàng từ tàu biển vận chuyển quốc tế - sau đây gọi là “tàu mẹ” - xuống phương tiện vận tải thủy nội địa): Vùng neo chuyển tải Hòn Nét/Hòn Miều, Quảng Ninh.

Việc xếp hàng lên phương tiện vận tải thủy nội địa cũng đồng thời chính là việc dỡ hàng từ tàu mẹ xuống phương tiện vận tải thủy nội địa.

- Cảng dỡ hàng: Một cảng khu vực Bạch Đằng, Hải Phòng.

b) Tuyến 2:

- Khối lượng: theo lựa chọn của Bên A.

- Cảng xếp hàng: Một cảng khu vực Bạch Đằng, Hải Phòng.

- Cảng dỡ hàng (đồng thời là địa điểm xếp hàng từ phương tiện vận tải thủy nội địa lên tàu to nhận hàng chuyển tải - sau đây gọi là “tàu mẹ”): Vùng neo chuyển tải Hòn Nét/Con Ong, Quảng Ninh.

Việc dỡ hàng khỏi phương tiện vận tải thủy nội địa cũng đồng thời chính là việc xếp hàng từ phương tiện vận tải thủy nội địa lên tàu mẹ.

Khối lượng vận chuyển mỗi tuyến trong thực tế có thể thay đổi căn cứ các kế hoạch điều hành tiêu thụ than hằng tháng của Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam (TKV), nhưng tổng khối lượng các tuyến không thay đổi.

Điều 2. Thời gian thực hiện hợp đồng, thông báo kế hoạch thực hiện, đối chiếu khối lượng và giá trị thực hiện

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

Đối với tuyến 1, đối với một chuyến hàng than nhập khẩu trên một tàu mẹ, nếu việc dỡ hàng từ tàu mẹ bắt đầu trong khoảng thời gian thực hiện hợp đồng nêu trên nhưng có bất kỳ chuyến vận chuyển (sau đây gọi là “chuyến

hàng”) nào sau đó không thể kết thúc dỡ hàng tại cảng dỡ hàng trong thời gian trên thì thời gian thực hiện hợp đồng sẽ kéo dài cho đến khi chuyển vận chuyển cuối cùng của than dỡ từ tàu mẹ đó hoàn thành việc dỡ hàng tại cảng dỡ hàng.

Đối với tuyến 2, đối với lượng than cần xếp lên một tàu mẹ theo kế hoạch TKV giao cho Bên A, nếu việc xếp hàng cho chuyển hàng đầu tiên của than giao cho tàu mẹ đó bắt đầu trong thời gian thực hiện hợp đồng nêu trên nhưng có bất kỳ chuyến hàng nào (bao gồm cả chuyến hàng đầu tiên hoặc các chuyến hàng sau đó) không thể kết thúc dỡ hàng tại cảng dỡ hàng trong thời gian trên thì thời gian thực hiện hợp đồng sẽ kéo dài cho đến khi hoàn thành việc dỡ hàng của những chuyến hàng đó.

2. Tiến độ thực hiện hợp đồng:

Khối lượng vận chuyển từng tuyến trong từng tháng căn cứ nhu cầu thực tế của Bên A và kế hoạch điều hành tiêu thụ than hằng tháng của TKV, và sẽ được Bên A thông báo trước cho Bên B.

3. Thông báo kế hoạch thực hiện:

Đầu mỗi tháng, hoặc mỗi khi có nhu cầu vận chuyển than, Bên A, tùy theo tuyến vận chuyển từ cảng xếp hàng nào, thông báo cho Bên B nhu cầu và kế hoạch thực hiện dự kiến, có thể bao gồm các thông tin: Khối lượng than cần vận chuyển, chủng loại than cần vận chuyển, thời gian dự kiến xếp hàng, tên tàu mẹ nhận than tại vùng neo chuyển tải, ngày tàu mẹ dự kiến đến vùng neo chuyển tải,...

4. Đối chiếu sản lượng và giá trị thực hiện:

Cuối mỗi tháng, Bên B tổng hợp và làm bảng kê xác nhận các thông tin sau: Chủng loại than đã vận chuyển trong tháng, khối lượng từng loại than đã vận chuyển trong tháng, tên tàu vận chuyển và thời gian giao, nhận của từng chuyến hàng đã thực hiện trong tháng.

Hai sẽ đối chiếu và thống nhất về các thông tin trên, sau đấy ký biên bản đối chiếu hoặc biên bản thanh, quyết toán để làm cơ sở cho việc thanh toán.

Điều 3. Phương tiện vận chuyển

1. Phương tiện vận chuyển: Tàu pha sông biển, tàu sông, đoàn sà lan - tàu đẩy (tàu đẩy và các sà lan boong nổi không tự hành), và các loại phương tiện vận tải thủy nội địa phù hợp (sau đây gọi chung là “tàu”).

2. Tàu phải có đủ điều kiện vận chuyển than theo quy định của pháp luật, đủ điều kiện giao nhận khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng phương pháp giám định món 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.

3. Tàu phải có hầm hàng, nắp hầm hàng và/hoặc bạt che hầm hàng, bảo đảm an toàn cho hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển. Bạt che hầm hàng phải là loại chống thấm nước. Nắp hầm hàng và/hoặc bạt che hầm hàng phải là loại mà đơn vị giám định hàng hóa niêm phong hầm hàng được.

4. Tàu phải có đầy đủ giấy tờ, hồ sơ pháp lý theo quy định của pháp luật, 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 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.

Nếu Bên B vi phạm cam kết về giấy tờ và thủ tục nêu tại khoản 4 này, và việc vi phạm cam kết này là nguyên nhân Bên A bị công ty bảo hiểm từ chối đền bù khi có tổn thất, thiệt hại xảy ra với hàng hóa vận chuyển thì Bên B phải đền bù cho Bên A 100% giá trị hàng hóa bị tổn thất, thiệt hại.

5. 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 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, Bên B cung cấp quyền truy cập camera/GPS cho Bên A để kiểm tra và giám sát.

Bên A 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.

6. Bên B 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 trong suốt thời gian thực hiện hợp đồng. Bên A không chịu trách nhiệm pháp lý về những rủi ro đối với Bên B phát sinh từ việc khảo sát hiện trường, thực địa như tai nạn, mất mát tài sản và các rủi ro khác. Bên B chịu hoàn toàn trách nhiệm bồi thường cho Bên A 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.

Điều 4. Giao nhận hàng, khối lượng và chất lượng hàng hóa, hao hụt

1. Tại cảng xếp hàng:

a) Khối lượng hàng xếp lên tàu được giám định bằng phương pháp đo mớn nước tàu. Việc giám định khối lượng hàng xếp lên tàu và cấp chứng thư khối lượng sẽ được thực hiện bởi Công ty Cổ phần Giám định - Vinacomin (Quacontrol).

b) Chất lượng hàng xếp lên tàu, bao gồm cả độ ẩm của than, được giám định và cấp chứng thư bởi Quacontrol.

c) Sau khi hoàn thành việc xếp hàng lên tàu, hầm hàng được niêm phong bằng kẹp chì niêm phong (seal niêm phong) bởi Quacontrol.

d) Sau khi hầm hàng được niêm phong và đơn vị giám định đã cấp đầy đủ chứng thư giám định theo quy định cho chuyển hàng, Bên A bàn giao chuyển hàng này cho Bên B để vận chuyển đến cảng dỡ hàng. Bên B phải bảo đảm kẹp chì niêm phong phải còn nguyên vẹn trong quá trình vận chuyển và trước khi dỡ hàng. Nếu trước khi dỡ hàng, kẹp chì niêm phong không còn nguyên vẹn, hoặc số hiệu/mã hiệu kẹp chì niêm phong không khớp với số tương ứng thể hiện trong biên bản niêm phong hầm hàng của chuyển hàng đó thì Bên B phải chịu trách nhiệm bồi thường toàn bộ giá trị tổn thất liên quan đến việc thiếu hàng và/hoặc chất lượng than bị thay đổi cũng như các trách nhiệm khác (nếu có).

2. Tại cảng dỡ hàng:

a) Đối với tuyến 1, khối lượng hàng dỡ khỏi tàu được xác định bằng cân ô tô (sau đây gọi tắt là “cân”). Nếu cân bị sự cố thì xác định bằng phương pháp đo mớn nước tàu. Việc xác định khối lượng than tại cảng dỡ hàng, nếu bằng cân sẽ được thực hiện bởi đơn vị tiếp nhận than của và đại diện cho Bên A (Bên B có thể cử đại diện phối hợp), nếu bằng phương pháp đo mớn nước tàu sẽ được thực hiện bởi Quacontrol hoặc một đơn vị giám định độc lập do Bên A chỉ định.

Đối với tuyến 2, khối lượng hàng dỡ khỏi tàu được giám định bằng phương pháp đo mớn nước tàu. Việc giám định khối lượng hàng dỡ khỏi tàu và cấp chứng thư khối lượng sẽ được thực hiện bởi Quacontrol.

b) Chất lượng hàng dỡ khỏi tàu, bao gồm độ ẩm của than nhưng không nhất thiết phải có các thông số chất lượng khác, được giám định và cấp chứng thư bởi Quacontrol hoặc một đơn vị giám định độc lập do Bên A chỉ định.

3. Hao hụt:

a) Tỷ lệ hao hụt cho phép (tỷ lệ hao hụt mức trần):

- Đối với tuyến 1: Trong trường hợp khối lượng hàng hóa giao nhận tại cảng dỡ hàng của một chuyển hàng được xác định bằng cân, tỷ lệ hao hụt cho phép áp dụng cho mỗi chuyển than nhập khẩu trên một tàu mẹ là:

TT	Tên công đoạn	Đơn vị tính	Tỷ lệ hao hụt quy định
1	Vận chuyển than từ cảng xếp hàng đến cảng dỡ hàng	%	0,050

2	Bốc dỡ than từ tàu tại cảng dỡ hàng lên bờ cảng, qua cân nhập kho	%	0,260
Tổng		%	0,310

Căn cứ để tính khối lượng hao hụt đối với mỗi chuyến than nhập khẩu trên một tàu mẹ là tổng khối lượng hàng xếp lên các tàu vận chuyển nội địa tại cảng xếp hàng (căn cứ chứng thư giám định khối lượng tại cảng xếp hàng) và tổng khối lượng hàng dỡ khỏi các tàu đó tại cảng dỡ hàng (căn cứ biên bản cân hàng hoặc chứng thư giám định khối lượng tại cảng dỡ hàng, tùy theo phương pháp giám định khối lượng nào được áp dụng).

- Đối với tuyến 2: 0,076%.

Căn cứ để tính khối lượng hao hụt đối với việc giao than cho một tàu mẹ nhận than là tổng khối lượng hàng xếp lên các tàu vận chuyển nội địa tại cảng xếp hàng (căn cứ chứng thư giám định khối lượng tại cảng xếp hàng) và tổng khối lượng hàng dỡ khỏi các tàu đó tại cảng dỡ hàng (căn cứ chứng thư giám định khối lượng tại cảng dỡ hàng).

Đối với các trường hợp khác của các tuyến, nếu phát sinh, tỷ lệ hao hụt cho phép sẽ được áp dụng theo các quy định của TKV tại thời điểm phát sinh vụ việc.

Các tỷ lệ hao hụt quy định trên đây (tổng tỷ lệ hao hụt đối với tuyến 1) là tỷ lệ hao hụt khối lượng tối đa trong toàn bộ quá trình vận chuyển (và dỡ hàng đối với tuyến 1) mà Bên B không phải bồi thường cho Bên A.

Các mức tỷ lệ hao hụt cho phép này (tổng tỷ lệ hao hụt đối với tuyến 1) có thể được thay đổi hoặc điều chỉnh trực tiếp hoặc theo sự thay đổi, điều chỉnh tỷ lệ hao hụt cho phép đối với từng công đoạn căn cứ các văn bản của TKV điều chỉnh tỷ lệ hao hụt mức trần hoặc các nội dung liên quan mà TKV ký với các đơn vị vận chuyển thông qua đấu thầu hoặc báo cáo các cơ quan quản lý Nhà nước tại từng thời điểm trong thời gian hiệu lực của hợp đồng.

b) Xác định khối lượng hao hụt: Khối lượng hao hụt bằng khối lượng hàng xếp lên tàu tại cảng xếp hàng quy về độ ẩm 8,5%, trừ (-) đi khối lượng giao nhận tại cảng dỡ hàng quy về độ ẩm 8,5%. Công thức quy đổi và cách tính cụ thể như sau:

(i) Quy đổi khối lượng than thực tế tại cảng xếp hàng và cảng dỡ hàng về độ ẩm 8,5%:

Công thức quy đổi:

$$K_{qđcr/cđ} = K_{cr/cđ} \times \frac{100 - W_{gncr/cđ}^{tp}}{100 - 8,5} \text{ (tấn)}$$

Trong đó:

- $K_{qđcr/cđ}$: Khối lượng than sau quy đổi tại cảng xếp hàng hoặc cảng dỡ hàng.

- $K_{cr/cđ}$: Khối lượng than thực tế giao nhận tại cảng xếp hàng hoặc cảng dỡ hàng, căn cứ:

+ chứng thư giám định khối lượng tại cảng xếp hàng, đối với khối lượng than thực tế giao nhận tại cảng xếp hàng; hoặc

+ biên bản giao nhận than, chứng từ tại cảng dỡ ký giữa đại diện tàu vận chuyển của chuyển hàng đầy và đơn vị tiếp nhận than của Bên A; hoặc chứng thư giám định khối lượng tại cảng dỡ hàng, tùy theo trường hợp nào được áp dụng, đối với khối lượng than thực tế giao nhận tại cảng dỡ hàng.

- $W_{gncr/cđ}^{tp}$: Giá trị (không bao gồm đơn vị đo) của Độ ẩm thực tế của than tại cảng xếp hàng hoặc cảng dỡ hàng, căn cứ chứng thư giám định chất lượng tại cảng tương ứng.

Khối lượng than sau quy đổi tại cảng xếp hàng hoặc cảng dỡ hàng được làm tròn số đến hai chữ số thập phân.

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

$$K_{hhtt} = K_{qđcr} - K_{qđcd} \text{ (tấn)}$$

Trong đó: $K_{qđcr}$ là khối lượng thực tế giao nhận tại cảng xếp hàng quy về độ ẩm 8,5%, $K_{qđcd}$ là khối lượng tại cảng dỡ hàng quy về độ ẩm 8,5%.

c) Tỷ lệ hao hụt thực tế:

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

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

d) 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 $T_{hhtt} > T_{hhtrần}$: $K_{vượt} = (T_{hhtt} - T_{hhtrần}) \times K_{qđcr}$ (tấn)

Trong đó: $T_{hhtrần}$ là tỷ lệ hao hụt mức trần (theo điểm a khoản 3 này).

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

đ) Trường hợp xảy ra tình trạng hao hụt vượt quá tỷ lệ hao hụt mức trần cho phép như sau:

Đối với tuyến 1:

- từ 08 lần trở lên; hoặc
- từ 06 lần trở lên đối với hao hụt trên 50% đến 100%; hoặc
- từ 04 lần trở lên đối với hao hụt trên 100%, và

Đối với tuyến 2: Từ 11 lần trở lên,

Bên A có quyền chấm dứt một phần hợp đồng tương ứng với tuyến vận chuyển đầy hoặc toàn bộ hợp đồng với Bên B để tổ chức lựa chọn đơn vị khác nhằm bảo đảm hoạt động sản xuất kinh doanh của mình.

Điều 5. Năng suất xếp, dỡ hàng và phạt dôi nhật xếp, dỡ hàng

1. Năng suất xếp, dỡ hàng:

- Đối với tuyến 1:

+ Xếp hàng: Theo hợp đồng mua bán than nhập khẩu giữa Bên A và đối tác bán than.

+ Dỡ hàng: Không áp dụng.

- Đối với tuyến 2: Không áp dụng.

2. Phạt dôi nhật xếp, dỡ hàng:

- Đối với tuyến 1:

+ Xếp hàng: Mức phạt và các điều khoản xếp hàng khác theo hợp đồng mua bán than nhập khẩu giữa Bên A và đối tác bán than.

+ Dỡ hàng: Không áp dụng.

- Đối với tuyến 2: Không áp dụng.

Điều 6. Cước vận chuyển và phương thức thanh toán

1. Đơn giá cước vận chuyển chưa bao gồm thuế GTGT:

- Tuyến 1: 38.800 đồng/tấn.

- Tuyến 2: 38.800 đồng/tấn.

Đơn giá trên đã bao gồm thuế, phí, lệ phí (nếu có), nhưng chưa bao gồm thuế GTGT.

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.

2. Loại hợp đồng: Hợp đồng theo đơn giá điều chỉnh.

3. Điều chỉnh đơn giá cước vận chuyển:

a) Trong thời gian thực hiện hợp đồng, đơn giá cước vận chuyển quy định tại khoản 1 Điều này sẽ được điều chỉnh khi giá nhiên liệu diesel 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.

b) Cách tính điều chỉnh đơn giá:

(i) Giá nhiên liệu ban đầu: 17.470 đồng/lít (đã bao gồm thuế GTGT), là giá nhiên liệu ngày 18/12/2025.

(ii) Giá nhiên liệu cơ sở: Là

- Giá nhiên liệu ban đầu được quy định tại điểm (i) 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.

(iii) 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:

- Xác định mức tăng, giảm giá nhiên liệu:

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.

- Xác định tỷ lệ điều chỉnh tăng, giảm giá nhiên liệu:

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.

(iv) Tỷ trọng chi phí nhiên liệu chiếm trong đơn giá vận chuyển: 15%.

(v) 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 chiếm trong đơn giá vận chuyển.

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

(vi) 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.

c) 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 liên kế 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:

+ Đối với tuyến 1: Đối với một chuyến hàng than nhập khẩu trên một tàu mẹ, sau khi than bắt đầu được dỡ từ tàu mẹ xuống phương tiện vận chuyển, căn cứ áp dụng đơn giá vận chuyển điều chỉnh tính theo thời gian ghi trên phiếu xuất kho kiêm vận chuyển nội bộ của Bên A phát hành tại cảng xếp hàng cho chuyến vận chuyển đầu tiên của than dỡ từ tàu mẹ đó.

+ Đối với tuyến 2: Đối với lượng than xếp lên một tàu mẹ theo kế hoạch TKV giao cho Bên A, căn cứ áp dụng đơn giá vận chuyển điều chỉnh tính theo thời gian ghi trên hóa đơn bán hàng hoặc phiếu xuất kho kiêm vận chuyển nội bộ, tùy theo trường hợp nào được áp dụng, của Bên A phát hành tại cảng xếp hàng cho chuyến vận chuyển đầu tiên của than xếp lên tàu mẹ đó.

4. Điều chỉnh thuế: Trong quá trình thực hiện hợp đồng, trường hợp tại thời điểm thanh toán nếu chính sách về thuế của Nhà nước có sự thay đổi (tăng hoặc giảm) và Bên B xuất trình được các tài liệu xác định rõ số thuế phát sinh thì khoản chênh lệch của chính sách về thuế sẽ được điều chỉnh tương ứng vào giá hợp đồng.

5. 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 a khoản 3 Điều 4 (nếu có).

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

Trong đó: K_{cr} là khối lượng than thực tế xếp lên tàu theo chứng thư giám định tại cảng xếp hàng.

6. Phương thức thanh toán:

a) Hình thức thanh toán: Chuyển khoản.

b) Thời hạn thanh toán: Bên A thanh toán tiền cước vận chuyển cho Bên B trong vòng 45 ngày kể từ ngày Bên A nhận được hóa đơn GTGT hợp lệ của Bên B.

c) Chứng từ thanh toán gồm:

- Hoá đơn GTGT cước vận chuyển.
- Chứng từ vận chuyển hàng hoá (Vận tải đơn - nếu có)
- Biên bản giao nhận than tại các địa điểm nhận và trả hàng (nếu có).
- Biên bản tổng hợp khối lượng than vận chuyển trong kỳ.

Điều 7. Trách nhiệm của Bên A

1. Thông báo kế hoạch vận chuyển từng chuyến hàng cho Bên B trước tối thiểu 24 giờ.
2. Bố trí cầu, bến, vùng neo an toàn cho tàu cập cảng nhận hàng và trả hàng.
3. Chịu trách nhiệm xếp/dỡ hàng ở hai đầu cảng xếp hàng và dỡ hàng, phối hợp với Bên B giải quyết các vướng mắc phát sinh trong quá trình xếp/dỡ hàng.
4. Thuê và chịu trách nhiệm thanh toán chi phí cho đơn vị giám định thực hiện việc giám định khối lượng, chất lượng hàng hóa, cấp giấy chứng nhận giám định khối lượng, chất lượng, và niêm phong hầm hàng tàu vận chuyển tại cảng xếp hàng.
5. Mua bảo hiểm hàng hóa cho số lượng hàng xếp lên tàu.
6. Tiếp nhận lại hàng do Bên B giao tại cảng dỡ; phối hợp với Bên B kiểm tra, mở kẹp chì niêm phong hầm hàng.
7. Thanh toán đầy đủ tiền cước vận chuyển và các nghĩa vụ thanh toán khác cho Bên B theo đúng thỏa thuận tại hợp đồng này.

Điều 8. Trách nhiệm của Bên B

1. Thu xếp, bố trí tàu đến nhận hàng tại cảng xếp hàng, bảo đảm vận chuyển hết khối lượng và đúng tiến độ theo kế hoạch và yêu cầu của Bên A. Trong trường hợp Bên B không thể bố trí tàu đến nhận hàng tại cảng xếp hàng theo đúng kế hoạch và yêu cầu của Bên A, Bên A có quyền thuê tàu của đơn vị khác thực hiện việc vận chuyển chuyến hàng đó để bảo đảm tiến độ công việc và hoạt động sản xuất kinh doanh của mình. Trường hợp Bên B không thể thu xếp tàu đến nhận hàng tại cảng xếp hàng theo đúng kế hoạch và yêu cầu của Bên A 02 lần liên tiếp, hoặc từ 03 lần trở lên (mỗi đợt vận chuyển tính là 01 lần), Bên A có quyền chấm dứt hợp đồng này để tổ chức lựa chọn đơn vị vận chuyển khác nhằm bảo đảm hoạt động sản xuất kinh doanh của mình.
2. Tàu đến nhận than phải có giấy giới thiệu của Bên B và các giấy tờ thủ tục theo quy định của pháp luật; tuân thủ nội quy, quy định của cảng xếp và cảng dỡ hàng; bảo đảm tàu có thể vào cảng xếp hàng và cảng dỡ hàng an toàn và hợp pháp.
3. Chỉ cho tàu rời cảng xếp hàng khi có đầy đủ các chứng từ sau:
 - a) Hoá đơn GTGT của chuyến hàng, hoặc Phiếu xuất kho kiêm vận chuyển nội bộ do Bên A phát hành;
 - b) Chứng thư giám định khối lượng, chất lượng than và Biên bản niêm phong hầm hàng do Quacontrol hoặc một đơn vị giám định độc lập cấp.
4. Chịu trách nhiệm bảo vệ, bảo quản, bảo đảm an toàn hàng hóa về khối lượng, chất lượng trong suốt quá trình xếp hàng tại cảng xếp hàng, vận chuyển đến cảng dỡ hàng và dỡ hàng tại cảng dỡ hàng.

5. Thông báo kịp thời cho Bên A những vướng mắc, sự cố trong quá trình vận chuyển và giao nhận hàng để hai bên kịp thời phối hợp giải quyết.

6. Trong bất kỳ trường hợp nào, khi xảy ra tổn thất than, phải thông báo ngay cho Bên A bằng điện thoại, e-mail và bằng văn bản trong vòng 24 giờ kể từ khi tổn thất xảy ra; phải cùng Bên A xác định rõ nguyên nhân gây ra tổn thất, đồng thời cung cấp đầy đủ thông tin và tài liệu cần thiết có liên quan đến tổn thất cho Bên A.

Điều 9. Bồi thường

1. Ngoài các nội dung được quy định tại điểm d khoản 1 Điều 4, trường hợp hàng hóa bị tổn thất và/hoặc bị hao hụt vượt quá mức trần quy định tại điểm a khoản 3 Điều 4 và/hoặc bị giảm phẩm cấp, giảm chất lượng thì Bên B phải bồi thường cho Bên A 100% giá trị khối lượng than tổn thất và/hoặc hao hụt vượt quá tỷ lệ quy định và/hoặc giá trị chênh lệch giảm của chuyến hàng do than giảm phẩm cấp, giảm chất lượng, theo mức giá bán than tại cảng dỡ hàng và/hoặc khối lượng than thanh toán (tùy theo trường hợp nào được áp dụng) mà TKV chấp nhận thanh toán cho Bên A tại thời điểm xảy ra tổn thất trừ đi (-) đơn giá vận chuyển của tuyến vận chuyển tương ứng theo hợp đồng này (nếu trong cơ cấu giá than mà Bên A bán cho TKV có bao gồm cước vận chuyển), và toàn bộ các chi phí, thiệt hại phát sinh.

2. Bên B phải bồi thường cho Bên A 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, Bên B vi phạm Bộ luật hàng hải Việt Nam hoặc Luật giao thông đường thủy nội địa như: sử dụng tàu không bảo đảm điều kiện an toàn, chở hàng quá tải, v.v.

3. Trường hợp thiết bị GPS, camera lắp đặt trên tàu bị hỏng hoặc ngừng hoạt động trong khoảng thời gian từ lúc bắt đầu xếp hàng lên tàu tại cảng xếp hàng đến lúc dỡ hàng xong tại cảng dỡ hàng hoặc không bảo đảm điều kiện để Bên A kiểm tra và giám sát, thì Bên B 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.

4. Trường hợp Bên B không bố trí được tàu theo yêu cầu của Bên A, dẫn đến việc Bên A phải thuê tàu của đơn vị khác để bảo đảm tiến độ công việc, thì Bên B phải bồi thường cho Bên A phần chênh lệch tăng giữa cước vận chuyển Bên A phải thanh toán cho đơn vị khác và cước vận chuyển của chuyến hàng đó nếu thực hiện theo hợp đồng này, nếu có.

Điều 10. Bất khả kháng

1. Sự kiện bất khả kháng là bất kỳ sự kiện, hoàn cảnh hay tình huống nào xảy ra một cách khách quan sau khi ký Hợp đồng này, không thể khắc phục được, nằm ngoài tầm kiểm soát và khả năng lường trước của các Bên, làm Bên bị ảnh hưởng không thể thực hiện được một phần hay toàn bộ nghĩa vụ của mình theo Hợp đồng, mặc dù đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết và khả năng cho phép.

2. Sự kiện bất khả kháng bao gồm các sự kiện, hoàn cảnh hay tình huống hoặc tương tự các sự kiện, hoàn cảnh hay tình huống như liệt kê dưới đây và thoả mãn các quy định tại khoản 1 Điều này:

a) Bão, gió lốc, lũ lụt, hạn hán, động đất, sóng thần, thời tiết khắc nghiệt bất thường hoặc bất kỳ một thiên tai nào khác;

b) Hoả hoạn, nổ, dịch bệnh phải cách ly theo quy định của các cơ quan chức năng;

c) Chiến tranh (tuyên bố hoặc không tuyên bố), xâm lược, xung đột vũ trang, hoặc các hành động thù địch của nước ngoài;

d) Hành động khủng bố, phong tỏa, cấm vận, bạo loạn, nổi loạn, phá hoại;

đ) Bãi công, đình công, tấn công, phong tỏa mỏ than, nhà máy;

e) Quyết định của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền.

3. Khi xảy ra sự kiện Bất khả kháng, Bên bị ảnh hưởng phải thông báo cho Bên kia trong thời gian sớm nhất về sự kiện đó. Trong vòng 05 (năm) ngày kể từ khi bắt đầu xảy ra sự kiện, Bên bị ảnh hưởng phải thông báo bằng văn bản cho Bên kia đầy đủ, chi tiết về việc xảy ra sự kiện đó cũng như tác động của nó đối với Bên bị ảnh hưởng trong việc thực hiện Hợp đồng và kiến nghị các biện pháp khắc phục. Văn bản thông báo phải được gửi kèm với văn bản của một cơ quan có thẩm quyền tại nơi xảy ra Bất khả kháng xác nhận đã xảy ra sự kiện đó.

Trong vòng 02 (hai) ngày sau khi sự kiện Bất khả kháng chấm dứt, Bên bị ảnh hưởng phải thông báo cho Bên kia bằng văn bản về việc chấm dứt sự kiện đó. Trong vòng 07 (bảy) ngày tiếp theo Bên bị ảnh hưởng phải chuyển cho Bên kia văn bản xác nhận về sự kiện Bất khả kháng được cấp bởi một cơ quan có thẩm quyền tại nơi xảy ra sự kiện. Văn bản xác nhận Bất khả kháng phải mô tả sự kiện, địa điểm phát sinh, thời gian phát sinh và tồn tại, hậu quả và tác động ảnh hưởng của sự kiện này đối với việc thực hiện hợp đồng v.v.

Nếu Bên bị ảnh hưởng bởi sự kiện Bất khả kháng không thực hiện đầy đủ việc thông báo và cung cấp tài liệu về sự kiện đó theo quy định tại khoản này thì mất quyền được miễn trách nhiệm như quy định tại khoản 5 Điều này.

4. Trong thời gian diễn ra sự kiện Bất khả kháng Bên bị ảnh hưởng sẽ cung cấp các báo cáo thường xuyên cho Bên kia về việc triển khai các biện pháp khắc phục nhằm ngăn chặn hoặc giảm nhẹ những tác động của sự kiện Bất khả kháng và các thông tin khác mà Bên kia yêu cầu một cách hợp lý. Các Bên vẫn phải tiếp tục thực hiện các nghĩa vụ Hợp đồng theo hoàn cảnh thực tế cho phép và phải tìm mọi biện pháp hợp lý để thực hiện các phần việc không bị ảnh hưởng bởi sự kiện Bất khả kháng.

5. Ngoại trừ nghĩa vụ thanh toán các khoản tiền liên quan đến hàng hóa, dịch vụ đã được thực hiện trước thời điểm xảy ra Bất khả kháng và/hoặc các khoản tiền khác (nếu có), Bên vi phạm các nghĩa vụ theo Hợp đồng này do sự kiện Bất khả kháng sẽ được miễn trách nhiệm.

6. Nếu một Bên do sự kiện Bất khả kháng mà không thể thực hiện nghĩa vụ của mình quy định trong Hợp đồng này trong thời hạn 90 ngày liên tục kể từ ngày xảy ra sự kiện Bất khả kháng thì một trong các Bên có quyền gửi văn bản cho Bên kia trước ít nhất 15 (mười lăm) ngày để thông báo việc đơn phương chấm dứt hợp đồng. Hợp đồng được coi là chấm dứt vào ngày ghi trong văn bản thông báo.

Sau khi gửi văn bản thông báo chấm dứt Hợp đồng, các Bên phải tiếp tục thực hiện các nghĩa vụ còn tồn đọng cho đến thời điểm chấm dứt Hợp đồng này, trừ các nghĩa vụ được miễn trách. Để tránh hiểu nhầm, trong mọi hoàn cảnh không Bên nào được giải phóng khỏi nghĩa vụ thanh toán các khoản tiền nêu tại khoản 5 Điều này dù Hợp đồng đã chấm dứt hay chưa.

Điều 11. Bảo mật thông tin, tài liệu

1. Nếu không có sự đồng ý trước bằng văn bản của Bên A, Bên B không được tiết lộ nội dung của hợp đồng cũng như thông tin do Bên A hoặc đại diện của Bên A đưa ra cho bất cứ người nào không phải là người có liên quan đến việc thực hiện hợp đồng. Việc Bên B cung cấp các thông tin cho người có liên quan đến việc thực hiện hợp đồng được thực hiện theo chế độ bảo mật và trong phạm vi cần thiết cho việc thực hiện hợp đồng này.

2. Nếu không có sự đồng ý bằng văn bản của Bên A, Bên B không được sử dụng bất cứ thông tin hoặc tài liệu nào quy định tại khoản 1 Điều này vào mục đích khác trừ khi vì mục đích thực hiện hợp đồng.

Điều 12. Chấm dứt hợp đồng

1. Chấm dứt hợp đồng do sai phạm:

a) Bên A có thể chấm dứt một phần hoặc toàn bộ hợp đồng mà không gây tổn hại đến các biện pháp khắc phục vi phạm hợp đồng khác bằng cách thông báo bằng văn bản cho Bên B về sai phạm trong hợp đồng trong các trường hợp sau:

- Bên B không thực hiện một phần hoặc toàn bộ nội dung công việc theo hợp đồng trong thời hạn đã nêu trong hợp đồng hoặc trong khoảng thời gian đã được Bên A gia hạn;

- Bên B không thực hiện bất kỳ nghĩa vụ nào khác theo hợp đồng;

- Bên B bị mất khả năng thanh toán hoặc phá sản;

b) Trong trường hợp Bên A chấm dứt việc thực hiện một phần hay toàn bộ hợp đồng theo điểm a khoản 1 Điều này, Bên A có thể ký hợp đồng với Đơn vị vận chuyển khác để thực hiện phần hợp đồng bị chấm dứt đó. Bên B sẽ chịu trách nhiệm bồi thường cho Bên A những chi phí vượt trội cho việc thực hiện

phần hợp đồng bị chấm dứt này. Tuy nhiên, Bên B vẫn phải tiếp tục thực hiện phần hợp đồng không bị chấm dứt và chịu trách nhiệm đối với phần hợp đồng do mình thực hiện.

c) Bên B có thể chấm dứt hợp đồng bằng cách gửi văn bản thông báo cho Bên A trong vòng ba mươi (30) ngày trong các trường hợp sau đây:

- Nếu Bên A không thanh toán bất kỳ khoản tiền nào phải trả cho Bên B theo Hợp đồng và không có tranh chấp theo khoản 5 Điều 14 Hợp đồng về việc này trong vòng sáu mươi (60) ngày sau khi nhận được thông báo bằng văn bản của Bên B về việc quá hạn thanh toán.

- Nếu vì lý do bất khả kháng, trong thời gian không dưới sáu mươi (60) ngày, bên B không thể thực hiện được hợp đồng.

2. Chấm dứt hợp đồng do mất khả năng thanh toán:

Trường hợp Bên B phá sản hoặc mất khả năng thanh toán, Bên A có thể chấm dứt hợp đồng vào bất kỳ thời điểm nào bằng cách gửi thông báo cho Bên B. Trong trường hợp đó, hợp đồng sẽ chấm dứt và Bên B không được bồi thường với điều kiện là việc chấm dứt hợp đồng không gây tổn hại hoặc ảnh hưởng đến bất kỳ quyền khởi kiện hoặc biện pháp khắc phục của Bên A trước đó hoặc sau đó.

Điều 13. Hiệu lực hợp đồng

1. Hợp đồng có hiệu lực kể từ ngày ký.

2. Hợp đồng hết hiệu lực sau khi hai bên hoàn thành các nội dung công việc và các nghĩa vụ, trách nhiệm liên quan theo các điều khoản và điều kiện quy định tại hợp đồng.

3. Hợp đồng được tự động thanh lý mà hai bên không cần lập thành văn bản sau 30 ngày kể từ khi hai bên hoàn thành các nội dung công việc và các nghĩa vụ, trách nhiệm liên quan theo các điều khoản và điều kiện quy định tại hợp đồng.

Điều 14. Điều khoản chung

1. Luật điều chỉnh hợp đồng là luật Việt Nam.

2. Hai bên cam kết thực hiện đúng các điều khoản đã thoả thuận. Không bên nào được gây khó khăn hoặc cản trở bên kia thực hiện trách nhiệm và quyền lợi của mình quy định trong hợp đồng này.

3. Mọi thay đổi, bổ sung (nếu có) phải được bàn bạc, thống nhất và thể hiện bằng phụ lục hợp đồng ký giữa đại diện hợp pháp của hai bên mới có hiệu lực thực hiện.

4. Trong quá trình thực hiện, nếu xảy ra vướng mắc, hai bên sẽ cùng hợp tác tìm biện pháp giải quyết trên cơ sở tôn trọng quyền lợi hợp pháp của các bên và quyền lợi của Nhà nước.

5. Mọi tranh chấp phát sinh từ hoặc liên quan đến hợp đồng này mà hai bên không tự hoà giải được sẽ được đưa ra giải quyết tại Tòa án có thẩm quyền. Mọi chi phí phát sinh do bên thua chịu trừ khi có thoả thuận khác.

6. Hợp đồng được lập thành 04 (bốn) bộ có giá trị pháp lý như nhau, Bên A giữ 02 (hai) bộ, Bên B giữ 02 (hai) bộ.

ĐẠI DIỆN BÊN A

ĐẠI DIỆN BÊN B

Trịnh Tiến Mạnh
Phó Giám đốc

Đỗ Thị Thu Huyền
Phó Giám đốc