

hợp công cuộc xây dựng kinh tế với củng cố quốc phòng, bảo vệ trị an, sẵn sàng đập tan mọi âm mưu khiêu khích và lãnh động phá hoại của đế quốc Mỹ và bè lũ tay sai.

CÁC BỘ

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

THÔNG TƯ số 11-TT ngày 23-6-1964
hướng dẫn thi hành nghị định
số 196-CP ngày 31-12-1963 của Hội
đồng Chính phủ về việc vận chuyển
hàng hóa trên đường biển bằng
phương tiện vận tải cơ giới.

Vận chuyển hàng hóa bằng phương tiện vận tải cơ giới đường biển đã có ngay từ khi hòa bình được lập lại. Hàng năm, ngành vận tải đường biển đã vận chuyển một khối lượng hàng hóa khá lớn so với toàn bộ khối lượng hàng hóa phải vận chuyển nói chung. Rồi đây trên bước đường xây dựng, kiến thiết đất nước, với đà phát triển của nền kinh tế quốc dân, ngành vận tải đường biển sẽ còn phát triển nhiều hơn nữa để phục vụ cho sự nghiệp xây dựng đất nước.

Khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển càng lớn, ngành vận tải đường biển càng phát triển thì quan hệ của bên vận tải với các chủ hàng càng trở nên rộng rãi.

Vấn đề quan hệ giữa vận tải và các chủ hàng là một vấn đề then chốt, hết sức quan trọng đối với việc bảo đảm hoàn thành kế hoạch vận chuyển hàng hóa của Nhà nước.

Để cho quan hệ giữa vận tải và các chủ hàng được có nề nếp, tiến lên chính quy, phân định rõ được trách nhiệm của mỗi bên trong việc thực hiện kế hoạch của Nhà nước, bảo vệ tài sản của Nhà nước và nhân dân, Hội đồng Chính phủ đã ban hành điều lệ vận chuyển hàng hóa trên đường biển bằng phương tiện vận tải cơ giới kèm theo nghị định số 196-CP ngày 31-12-1963.

Điều 57 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định:

“Ông Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành bản điều lệ này”.

Căn cứ vào quy định của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải ban hành thông tư này để giải thích, quy định những chi tiết cần thiết và hướng dẫn thi hành điều lệ của Chính phủ.

MỤC ĐÍCH CỦA ĐIỀU LỆ

Điều lệ của Hội đồng Chính phủ ban hành nhằm mục đích xây dựng và tăng cường công tác quản lý vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, đưa việc vận chuyển đi dần vào kế hoạch để bảo đảm hoàn thành và hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu vận chuyển của Nhà nước và yêu cầu vận chuyển hàng hóa của nhân dân.

Tăng cường công tác quản lý vận chuyển là phải triệt để tuân theo các thủ tục, các nguyên tắc mà điều lệ của Chính phủ đã quy định, cải tiến tổ chức, cải tiến lề lối làm việc, nâng cao trình độ nghiệp vụ vận tải để đưa công tác vận chuyển hàng hóa đi vào nề nếp chính quy, để việc sử dụng phương tiện vận tải được hợp lý nhất, tiết kiệm nhất, có lợi nhất. Triệt để tuân theo các thủ tục, các nguyên tắc của điều lệ đã quy định tức là phải chấp hành nghiêm chỉnh điều lệ, không được vin vào bất cứ lý do nào để từ chối không chấp hành điều lệ hoặc chấp hành không đầy đủ, không đúng đắn.

Đưa việc vận chuyển hàng hóa đi dần vào kế hoạch có nghĩa là bên vận tải và bên chủ hàng phải hết sức tránh gây đột xuất làm đảo lộn kế hoạch của nhau, làm lỡ kế hoạch của nhau. Hai bên phải chấp hành nghiêm chỉnh các quy định về lập kế hoạch vận tải của Chính phủ và phải ký hợp đồng với nhau.

Khi đã có hợp đồng thì hai bên phải cộng tác chặt chẽ với nhau để đôn đốc, thúc đẩy nhau và giúp đỡ lẫn nhau bảo đảm hoàn thành hợp đồng.

Tăng cường công tác quản lý vận chuyển và đưa việc vận chuyển hàng hóa đi dần vào kế hoạch là một bảo đảm chắc chắn để hoàn thành kế hoạch vận chuyển hàng hóa của Nhà nước và yêu cầu vận chuyển hàng hóa của nhân dân.

Chỉ tiêu kế hoạch vận chuyển hàng hóa của Nhà nước và yêu cầu vận chuyển hàng hóa của nhân dân là mục tiêu phấn đấu chung của bên vận tải và bên chủ hàng. Do đó hai bên phải thực sự có trách nhiệm lo lắng đến kế hoạch chung và kế hoạch riêng của nhau mà cộng tác chặt chẽ với nhau trên tinh thần hợp tác xã hội chủ nghĩa, giúp đỡ lẫn nhau bảo đảm hoàn thành kế hoạch. Tuyệt đối không bên nào được ý vào điều lệ để cục bộ, bản vị, dành phần để cho mình, gây khó khăn cho bạn.

Không thực sự phối hợp với nhau với tinh thần hợp tác xã hội chủ nghĩa, có hành động cục bộ, bán vị cũng coi như không chấp hành nghiêm chỉnh điều lệ của Hội đồng Chính phủ.

Ngoài những mục đích trên, điều lệ của Hội đồng Chính phủ còn giao nhiệm vụ, quyền hạn cho các Ủy ban hành chính các cấp đối với những trường hợp cần thiết có hàng vận chuyển đột xuất và những trường hợp đặc biệt hàng hóa đang vận chuyển phải dỡ xuống dọc đường.

Quy định này của Chính phủ là nhằm mục đích để giải quyết những yêu cầu vận chuyển cần thiết và đề các Ủy ban địa phương có trách nhiệm cụ thể đối với những hàng hóa của Nhà nước hoặc của nhân dân phải dỡ xuống dọc đường.

Điều lệ của Chính phủ còn giao cho các Sở, Ty Giao thông vận tải có nhiệm vụ phải dàn xếp các khiếu nại giữa chủ hàng và bên vận tải khi có những tranh chấp về vận chuyển hàng hóa. Chính phủ giao nhiệm vụ này cho các Sở, Ty Giao thông vận tải là vì các Sở, Ty Giao thông vận tải là cơ quan có chức năng phân phối điều hòa các phương tiện vận tải để bảo đảm thực hiện các chỉ tiêu vận chuyển hàng hóa của Nhà nước và yêu cầu vận chuyển hàng hóa của nhân dân. Làm nhiệm vụ dàn xếp các khiếu nại của chủ hàng và bên vận tải thì các Sở, Ty Giao thông vận tải sẽ đồng thời kết hợp giải quyết được các khó khăn mắc mưu cho chủ hàng và bên vận tải. Do đó sẽ tạo thêm điều kiện thuận lợi cho việc bảo đảm kế hoạch của chủ hàng và bên vận tải.

Chương I

NGUYÊN TẮC CHUNG

1. Phạm vi áp dụng của điều lệ.

Điều 1 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định:

«Bản điều lệ này chỉ áp dụng cho việc vận chuyển hàng hóa trong nước bằng những phương tiện vận tải cơ giới trên đường biển».

Phương tiện vận tải cơ giới quy định trong điều lệ bao gồm các phương tiện vận tải của nước ta và các phương tiện vận tải mà ta thuê của nước ngoài để vận chuyển hàng hóa trong phạm vi nước ta.

Phương tiện vận tải của nước ta bất luận của cơ quan, xí nghiệp nào, kể cả của Quân đội, của Công an nhân dân vũ trang, làm vận tải chuyên nghiệp hoặc bán chuyên nghiệp, nếu vận chuyển hàng hóa thuê do kế hoạch của các Sở, Ty Giao thông vận tải phân bổ, có thu cước

phí vận tải, là đều thuộc phạm vi áp dụng của điều lệ của Hội đồng Chính phủ đã quy định.

2. Các nguyên tắc và hình thức thuê vận chuyển.

Điều 2 trong điều lệ của Chính phủ quy định:

«Thuê chở có thể thuê cả chuyến tàu, thuê chở hàng lẻ hoặc thuê chở khoán từng khối lượng hàng nhất định».

Điều 23 trong điều lệ của Chính phủ còn quy định:

«Chủ hàng có thể thuê vận chuyển một khối lượng hàng hóa nhất định, thuê chuyến, thuê một hầm hay một phần hầm...»

Như vậy là theo quy định của Chính phủ thì có bốn hình thức thuê vận chuyển:

a) Thuê chở khoán từng khối lượng hàng nhất định:

Hình thức này là chủ hàng thuê khoán bên vận tải chở một khối lượng hàng nhất định, từ một địa điểm này tới một địa điểm khác, trong một thời hạn nhất định. Bên vận tải căn cứ vào khối lượng hàng và thời hạn thuê chở mà bố trí phương tiện thích hợp để bảo đảm hoàn thành vận chuyển khối lượng hàng đúng thời hạn.

b) Thuê chở cả chuyến tàu:

Hình thức này là chủ hàng thuê nguyên cả chuyến tàu với trọng tải và dung tích nhất định. Để tận dụng khả năng của phương tiện vận tải, chủ hàng có nhiệm vụ chuẩn bị đầy đủ hàng hóa. Trường hợp chủ hàng không sử dụng hết khả năng của phương tiện vận tải thì bên vận tải có quyền được xếp thêm hàng của các chủ khác miễn là không làm trở ngại đến hàng hóa của chủ hàng thuê nguyên cả chuyến và chủ hàng thuê nguyên cả chuyến vẫn phải trả cho bên vận tải tiền cước vận tải cả chuyến như đã quy định ở điều 35 trong điều lệ của Chính phủ.

Trường hợp này việc bố trí phương tiện vận tải cũng do bên vận tải quyết định miễn là đáp ứng được yêu cầu của chủ hàng.

c) Thuê một hầm hay một phần hầm:

Nếu chủ hàng có ít hàng chỉ cần đến một hầm thì có thể thuê bên vận tải nguyên một hầm.

Để giảm bớt thì giờ lao động của hai bên, để đỡ phiền phức về thủ tục giao nhận và để việc bảo quản hàng hóa được thuận lợi thì những trường hợp thuê chở sau đây kể cả những hàng có đóng gói và hàng rời như than, gạo, ngô... sẽ áp dụng hình thức thuê nguyên hầm.

— Nếu khối lượng hàng phải dùng hết một hầm ;

— Nếu chủ hàng thấy hàng của mình không thể chờ chung với hàng khác cần bảo quản đặc biệt ;

— Nếu hàng thuộc loại không chờ chung với loại hàng khác được.

Chủ hàng chỉ được thuê một phần hầm khi có hàng xếp hết từ nửa hầm trở lên.

d) *Thuê chỗ hàng lẻ* : Khối lượng hàng hóa không chiếm hết nửa hầm hoặc từ 50 tấn trở xuống thì đều coi là hàng lẻ.

Thuê chỗ hàng lẻ thì chủ hàng không phải ký hợp đồng với bên vận tải, mà chỉ thương lượng với bên vận tải. Tùy theo khả năng và thuận chuyển bên vận tải quyết định ngày nhận chở.

Nếu bên vận tải nhận chở thì bên chủ hàng cũng phải làm giấy xin gửi hàng và bên vận tải cũng phải làm giấy vận chuyển hàng hóa như đã quy định ở điều 7 trong điều lệ của Chính phủ.

Giấy vận chuyển này có giá trị như hợp đồng vận tải mà chủ hàng và bên vận tải đã ký với nhau.

3. Trách nhiệm xếp, dỡ hàng hóa lên xuống phương tiện vận tải.

Vấn đề xếp, dỡ hàng hóa lên xuống phương tiện vận tải là một khâu hết sức phức tạp và quan trọng trong dây chuyền vận chuyển hàng hóa. Nếu khâu này làm được nhanh, tốt thì sẽ có tác dụng lớn đối với kế hoạch lưu thông hàng hóa của Nhà nước, của nhân dân, đồng thời sẽ bảo đảm cho việc quay vòng phương tiện vận tải được nhanh và sẽ giải quyết được phần lớn mâu thuẫn giữa chủ hàng và bên vận tải.

Để giải quyết khâu xếp, dỡ hàng hóa được hợp lý, giảm được bớt khó khăn cho bên chủ hàng, điều 2 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định :

— « Ở những bến, cảng có tổ chức xếp, dỡ do cơ quan giao thông vận tải quản lý, bên vận tải phải đảm nhiệm cả việc xếp, dỡ hàng hóa cho chủ hàng ».

— « Ở những bến, cảng mà tổ chức xếp, dỡ không do cơ quan giao thông vận tải quản lý, chủ hàng phải đảm nhiệm lấy việc xếp, dỡ hàng hóa ».

Cơ quan giao thông vận tải nói trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ là chỉ các cảng do Bộ Giao thông vận tải quản lý và các Sở, các Ty Giao thông vận tải.

Như vậy là ở các cảng mà cảng hoặc Sở, Ty Giao thông vận tải có tổ chức lực lượng công nhân xếp, dỡ thì sau khi đã nhận vận chuyển hàng hóa của chủ hàng, bên vận tải có nhiệm vụ phải ký hợp đồng, xếp, dỡ hàng hóa lên xuống phương tiện vận tải với cảng hoặc ký hợp đồng xếp, dỡ trực tiếp với các tổ chức công nhân xếp, dỡ.

Đề các đơn vị vận tải không gặp khó khăn trong khâu xếp, dỡ, tránh được những trường hợp vận chuyển không bảo đảm thời hạn, các cảng và các Sở, Ty Giao thông vận tải phải đề cao tinh thần trách nhiệm, cộng tác với các đơn vị vận tải khi đơn vị vận tải có yêu cầu xếp, dỡ.

Trường hợp nơi cảng đi nếu cảng hoặc Sở, Ty Giao thông vận tải có tổ chức lực lượng xếp, dỡ, còn nơi cảng đến không có lực lượng công nhân xếp, dỡ thuộc các cơ quan giao thông vận tải quản lý thì việc xếp, dỡ ở cảng nơi đi do bên vận tải phải đảm nhiệm, còn việc dỡ hàng ở cảng nơi trả hàng cho chủ hàng thì bên chủ hàng phải đảm nhiệm. Ngược lại, nếu nơi cảng đi không có lực lượng xếp, dỡ thuộc cơ quan giao thông vận tải quản lý mà nơi cảng đến có lực lượng xếp, dỡ do cơ quan giao thông vận tải quản lý thì việc xếp, dỡ ở cảng đi do chủ hàng phải đảm nhiệm còn việc dỡ hàng nơi cảng trả hàng cho chủ hàng thì bên vận tải phải đảm nhiệm.

Còn nói chung bất kỳ cảng nào, nếu đã có lực lượng công nhân xếp, dỡ (như Cẩm-phà, Hòn-gay) mà không do cơ quan giao thông vận tải quản lý hoặc chưa có tổ chức công nhân xếp, dỡ thì việc xếp, dỡ hàng hóa lên xuống phương tiện vận tải đều do bên chủ hàng phải đảm nhiệm.

Trường hợp bên vận tải đảm nhiệm việc xếp, dỡ thì mọi phí tổn về xếp, dỡ do chủ hàng phải đài thọ.

4. Trường hợp hàng hóa có người của chủ hàng đi áp tải.

Cũng trong điều 2 của điều lệ của Chính phủ còn quy định rằng :

« Trong trường hợp hàng hóa có người của chủ hàng đi áp tải thì trách nhiệm của người áp tải do Bộ Giao thông vận tải quy định— Trong khi chưa có quy định thì hai bên thỏa thuận ghi vào hợp đồng vận tải và giấy vận chuyển ».

Đề thi hành nguyên tắc này của Chính phủ, Bộ quy định những nhiệm vụ chủ yếu của người đi áp tải hàng hóa như sau : Người của chủ hàng đi áp tải hàng hóa có nhiệm vụ phải chăm sóc hàng hóa, không được để hàng hóa mất mát. Nếu hàng hóa thuộc loại phải tươi

nước thì người áp tải phải chăm lo tưới nước cho hàng hóa, nếu hàng hóa là động vật sống thì người áp tải phải chăm lo cho động vật ăn, uống. Người đi áp tải còn có nhiệm vụ phát hiện những trường hợp hàng hóa có triệu chứng không an toàn, báo cáo với thuyền trưởng, yêu cầu thuyền trưởng cùng cộng tác giúp đỡ sửa chữa lại hàng hóa.

Hàng hóa có người của chủ hàng đi áp tải bên vận tải vẫn có nhiệm vụ phải giúp đỡ người đi áp tải trong những trường hợp cần thiết để bảo vệ hàng hóa không được viện cớ có người của chủ hàng đi áp tải mà không phát huy tinh thần trách nhiệm trong việc bảo vệ tài sản của Nhà nước, của nhân dân.

Khi bên vận tải và bên chủ hàng ký hợp đồng và làm giấy vận chuyển sẽ căn cứ vào những nguyên tắc này mà cùng nhau bàn bạc, giao nhiệm vụ cụ thể cho người đi áp tải hàng hóa. Nhiệm vụ của người đi áp tải hàng phải ghi vào hợp đồng và giấy vận chuyển.

5. Cơ quan hay người có tên trong giấy vận chuyển hàng hóa bắt buộc phải nhận hàng do bên vận tải giao.

Trong điều 2 của điều lệ của Chính phủ còn quy định rằng :

* Trong bất kỳ trường hợp nào, các cơ quan hay người nhận hàng có tên trong giấy vận chuyển đều không có quyền từ chối nhận hàng ».

Quy định này của Chính phủ nhằm mục đích chủ yếu là để bảo vệ hàng hóa đồng thời để tránh ứ đọng phương tiện vận tải gây lãng phí.

Như vậy là dù người có tên trong giấy vận chuyển biết chắc chắn rằng người gửi đã ghi nhầm tên mình trong giấy xin gửi hàng hay đã gửi nhầm hàng cho mình thì vẫn bắt buộc phải nhận hàng, rồi chức bảo quản hàng rồi liên hệ với chủ gửi giải quyết sau.

Người có tên trong giấy vận chuyển hàng hóa chỉ được từ chối, không nhận hàng khi tên và địa chỉ ghi trên các kiện hàng không phù hợp với tên và địa chỉ ghi trong giấy vận chuyển. Trường hợp này bên vận tải phải hoàn toàn chịu trách nhiệm về việc làm lẫn hàng hóa.

6. Trách nhiệm của bên vận tải và bên chủ hàng đối với người đại diện của mình.

Trong quan hệ giao dịch về hợp đồng và vận chuyển hàng hóa thì các thủ trưởng của các đơn vị chủ hàng và các đơn vị vận tải là người có trách nhiệm đối trước pháp lý. Cho nên nếu bên nào muốn ủy quyền chính thức cho một người khác đại diện cho mình thì thủ trưởng đơn vị phải ký vào giấy ủy quyền và đóng dấu

của cơ quan. Người được ủy quyền đại diện phải là người có đủ tư cách và chức vụ đại diện cho thủ trưởng. Người được ủy quyền tuyệt đối không được ủy quyền lại cho bất kỳ một người nào khác. Tuy vậy không hạn chế bên chủ hàng và bên vận tải giới thiệu những cán bộ thường qua lại giao dịch với nhau để chuẩn bị cho những quan hệ chính thức của hai bên.

Thủ trưởng của các đơn vị vận tải và các đơn vị chủ hàng phải chịu hoàn toàn trách nhiệm về những hành động của người đại diện mà mình đã ủy quyền nếu họ gây ra những trở ngại cho việc thực hiện hợp đồng vận tải như điều 2 trong điều lệ của Chính phủ đã quy định.

Đối với bên vận tải, người đại diện cho xí nghiệp vận tải trên dọc đường vận chuyển là thuyền trưởng.

7. Quyền từ chối không nhận chở của bên vận tải.

Điều a và điều b trong điều lệ của Chính phủ quy định :

« Bên vận tải có quyền từ chối không nhận chở :

a) Những hàng hóa không ghi trong chỉ tiêu kế hoạch hàng năm của Nhà nước, không có hợp đồng vận tải, không có lệnh của Thủ trưởng Chính phủ, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hay của Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.

b) Những hàng hóa mà bao bì không đúng quy cách ».

Quy định của Chính phủ nhằm hai mục đích :

a) Để tránh tình trạng gây bị động, đột xuất cho bên vận tải và để đề cao tinh thần trách nhiệm của các chủ hàng trong công tác lập kế hoạch.

b) Để hàng hóa khỏi bị mất mát, hư hỏng, rơi vãi ở dọc đường.

Để đề cao trách nhiệm của chủ hàng đối với hàng hóa, điều 18 trong điều lệ của Chính phủ còn quy định rằng :

* Trừ những loại hàng theo tập quán thông thường vẫn gửi không có bao bì ra, còn tất cả những hàng hóa vận chuyển khác đều phải có bao bì đúng quy cách, bảo đảm xếp dỡ, vận chuyển thuận tiện, không bị hư hỏng, rơi vãi. Việc đóng gói hàng làm theo những quy tắc do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định ».

Để việc chấp hành các quy định này của Chính phủ được đúng đắn, vận dụng pháp luật không cứng đờ, ảnh hưởng đến kế hoạch chung, Bộ giải thích cụ thể tinh thần và ý nghĩa của điều lệ như sau :

— Bên vận tải khi áp dụng quy định này cần quán triệt ý nghĩa và xác định cho rõ trách nhiệm của mình đối với kế hoạch Nhà nước, yêu cầu vận chuyển của nhân dân như nguyên tắc mà Chính phủ đã nêu ra ở điều 1 trong điều lệ của Chính phủ rằng :

« Bên vận tải có nhiệm vụ tích cực khắc phục khó khăn để bảo đảm vận chuyển kịp thời trong những trường hợp đột xuất ngoài chỉ tiêu kế hoạch của Nhà nước, khi có lệnh của Thủ tướng Chính phủ, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hay của Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương ».

Như vậy là khi đã có lệnh của cấp trên thì bên vận tải phải khẩn trương và tích cực thực hiện cho bằng được những yêu cầu vận chuyển đột xuất, không được vì bất cứ một lý do khó khăn nào mà làm lỡ hoặc làm chậm trễ việc thi hành lệnh của cấp trên. Các Sở, Ty Giao thông vận tải cũng có trách nhiệm phải giải quyết những khó khăn cho các đơn vị vận tải để tạo điều kiện thuận lợi cho các đơn vị vận tải thi hành lệnh của cấp trên.

Tuy bên vận tải được Chính phủ giao quyền được từ chối không nhận chở những hàng hóa không ghi trong chỉ tiêu kế hoạch hàng năm của Nhà nước, không có lệnh của cấp trên, nhưng trong hoàn cảnh thực tế hiện nay, chúng ta không thể tránh hết được những đột xuất. Cho nên nếu bên chủ hàng có hàng đột xuất, không có lệnh của cấp trên, bên vận tải cũng phải đứng trên tinh thần hợp tác xã hội chủ nghĩa mà cố gắng vận chuyển cho chủ hàng. Bên vận tải chỉ được từ chối khi thực sự là mình không có khả năng sau khi đã cố gắng hết sức mình.

Chính phủ giao trách nhiệm cho bên vận tải là có quyền từ chối không nhận chở những hàng mà bao bì không đúng quy cách. Như vậy là khi nhận hàng để chở bên vận tải có trách nhiệm phải kiểm tra trạng thái bên ngoài của hàng hóa — Nếu thấy bao bì không chắc chắn có thể bị hư hỏng trong quá trình xếp dỡ hoặc vận chuyển thì có quyền từ chối không nhận chở. Tuy vậy, để bảo đảm kế hoạch vận chuyển của Nhà nước và yêu cầu vận chuyển của nhân dân, bên vận tải chỉ được từ chối sau khi đã yêu cầu chủ hàng sửa chữa lại bao bì mà chủ hàng không chịu sửa chữa lại, hoặc sửa chữa lại nhưng vẫn chưa được chắc chắn. Nếu chủ hàng cam đoan và ghi vào giấy vận chuyển rằng bao bì đã chắc chắn, có thể xếp dỡ và vận chuyển an toàn, thì bên vận tải nhận chở và không chịu trách nhiệm nếu dọc đường hàng hóa đó bị hư hỏng do bao bì không chắc chắn.

Về phía chủ hàng cũng phải quán triệt ý nghĩa điều lệ của Chính phủ mà chuẩn bị kế hoạch cho tốt, phải cố gắng đưa mọi yêu cầu vận chuyển vào kế hoạch, hết sức tránh gây đột xuất làm đảo lộn kế hoạch của bên vận tải. Không được ý lại vào tinh thần hợp tác xã hội chủ nghĩa của bên vận tải hoặc là dựa vào lệnh đột xuất của cấp trên để gây khó khăn cho bên vận tải.

Việc đóng gói hàng hóa, trong khi chờ đợi quy định cụ thể về quy cách đóng gói của Bộ Giao thông vận tải, bên chủ hàng phải đề cao tinh thần bảo vệ hàng hóa mà đóng gói cho thật chắc chắn ; trường hợp bên vận tải yêu cầu sửa chữa lại bao bì thì phải tích cực và khẩn trương sửa chữa lại cho chắc chắn. Nếu vì sửa chữa chậm trễ làm cho phương tiện vận tải phải chờ đợi lâu thì chủ hàng phải trả tiền chờ đợi cho bên vận tải. Nếu vì chủ hàng không chịu sửa chữa lại bao bì, không có cam đoan ghi vào giấy vận chuyển, bên vận tải phải từ chối không nhận chở, thì trường hợp này coi như chủ hàng không có hàng, phải trả cho bên vận tải tiền phí tồn điều động phương tiện vận tải và phải phạt vì không có hàng.

Trường hợp vận chuyển đột xuất.

Điều 5 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định :

« a) Bên vận tải chỉ nhận chở những hàng hóa vận chuyển đột xuất có tính chất khẩn cấp khi được lệnh của Thủ tướng Chính phủ, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hay của Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trong những trường hợp cứu đói, cứu mùa màng, chống bão lụt, chống dịch hoặc phục vụ nhiệm vụ an ninh quốc phòng... »

« b) Trong những trường hợp cần vận chuyển hàng đột xuất khác, bên vận tải chỉ nhận chở nếu có khả năng hoặc khi được lệnh của Thủ tướng Chính phủ, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hay của Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nhưng chủ hàng phải trả thêm cho bên vận tải một khoản tiền bằng 2% tiền cước cho chuyển đó... »

Để giải quyết các trường hợp vận chuyển đột xuất quy định trên đây đúng với tinh thần của điều lệ, Bộ giải thích thế nào là vận chuyển đột xuất.

Căn cứ theo thể lệ hiện hành của Chính phủ thì hàng năm, hàng quý, hàng tháng bên chủ hàng phải gửi kế hoạch vận chuyển hàng hóa cho bên vận tải và hai bên phải cùng nhau ký hợp đồng vận tải theo đúng chế độ hợp đồng kinh tế đã được Chính phủ quy định. Do đó, nếu bên chủ hàng không chấp hành đúng thể

lệ mà yêu cầu bên vận tải vận chuyển thì coi là vận chuyển đột xuất. Tuy nhiên, tinh thần của điều 5 trên đây là nhằm mục đích đảm bảo vận chuyển những trường hợp cần thiết. Trong thực tế hiện nay, việc lập kế hoạch vận tải và việc ký kết hợp đồng vận tải còn có những trường hợp cần được chăm chú, cho nên áp dụng điều 5 trên đây vào thực tế cần phải linh hoạt và thích ứng với hoàn cảnh. Vậy tạm thời Bộ xác định những hàng hóa thuê vận chuyển đột xuất chỉ là những hàng hóa thuê vận chuyển trong những trường hợp sau đây:

— Hàng hóa không nằm trong chỉ tiêu kế hoạch của Nhà nước và không có hợp đồng vận tải mà bên chủ hàng xin vận chuyển.

— Hàng hóa đã có chỉ tiêu kế hoạch của Nhà nước nhưng bên chủ hàng không chấp hành đúng chế độ ký kết hợp đồng vận tải mà xin vận chuyển, làm xáo trộn kế hoạch của bên vận tải.

Còn những trường hợp sau đây thì không coi là hàng hóa vận chuyển đột xuất:

— Hàng hóa đã có chỉ tiêu kế hoạch của Nhà nước, không có hoặc chưa có hợp đồng vận tải nguyên tắc nhưng có hợp đồng vận tải cụ thể;

— Hàng hóa không có chỉ tiêu kế hoạch của Nhà nước, không có hợp đồng nguyên tắc nhưng hai bên chủ hàng và vận tải đã cùng nhau thỏa thuận ký hợp đồng vận tải cụ thể;

— Hàng hóa mà bên chủ hàng đã chính thức gửi kế hoạch dự trù lên cấp trên và đã gửi kế hoạch cho bên vận tải nhưng Nhà nước chưa duyệt và cấp trên chưa ký hợp đồng vận tải nguyên tắc hoặc chưa phân bổ kế hoạch mà hai bên đã có ký hợp đồng cụ thể (đoạn cuối của điều 6 trong điều lệ);

— Hàng hóa thuê vận chuyển hàng năm với khối lượng dưới 400 tấn, mỗi chuyến từ 200 tấn trở xuống;

— Hàng hóa vận chuyển kết hợp hai chiều.

Hàng hóa vận chuyển đột xuất trong những trường hợp khẩn cấp như quy định ở khoản a điều 5 của điều lệ thì không phải trả thêm 2% giá cước vận chuyển.

Hàng hóa vận chuyển đột xuất trong những trường hợp khác thì phải trả thêm 2% giá cước vận chuyển như đã quy định ở khoản b điều 5 của điều lệ.

Đề bảo đảm điều 5 trên đây được thi hành đúng với tinh thần của điều lệ, Bộ giải thích và quy định thêm một số điểm cụ thể như sau:

Lệnh vận chuyển đột xuất (trường hợp khẩn cấp cũng như những trường hợp không khẩn cấp) do Thủ tướng Chính phủ và Bộ

trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành. Lệnh của Thủ tướng Chính phủ do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và các Ủy ban hành chính khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương thi hành. Lệnh của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải do ông Cục trưởng Cục Vận tải đường thủy thi hành.

Trong những trường hợp vận chuyển đột xuất khẩn cấp, bên vận tải được miễn trách nhiệm đối với các chủ hàng khác nếu vì thi hành lệnh mà không hoàn thành hợp đồng đúng thời hạn hoặc gây ra các tổn thất khác mà không do lỗi của bên vận tải. Nếu phải dỡ hàng xuống để tập trung phương tiện vận tải thì bên vận tải có nhiệm vụ lo liệu việc dỡ hàng, yêu cầu Ủy ban hành chính địa phương giúp đỡ và bảo quản hàng hóa. Sau khi phương tiện vận tải đã hoàn thành kế hoạch khẩn cấp thì bên vận tải yêu cầu Ủy ban hành chính và cơ quan giao thông vận tải giúp đỡ tổ chức xếp lại hàng lên phương tiện vận tải. Ủy ban hành chính địa phương có nhiệm vụ giúp đỡ bên vận tải kịp thời yêu cầu. Các cơ quan giao thông vận tải có trách nhiệm cộng tác với bên vận tải để lo liệu việc xếp dỡ hàng hóa lên xuống phương tiện vận tải khi bên vận tải yêu cầu. Nếu việc xếp dỡ hàng tại cảng thì cảng có trách nhiệm phải xếp dỡ và bảo quản hàng hóa. Cước phí và phụ phí vận tải cũng như các phí tổn về các công việc nói trên do cơ quan có hàng vận chuyển đột xuất hoặc cơ quan ra lệnh thanh toán.

Mỗi khi bên vận tải phải vận chuyển hàng đột xuất là gặp rất nhiều khó khăn cho nên các chủ hàng cần đề cao tinh thần trách nhiệm đối với nhiệm vụ lập kế hoạch vận tải, nhiệm vụ chấp hành chế độ hợp đồng kinh tế mà hết sức tránh những trường hợp yêu cầu bên vận tải vận chuyển đột xuất, gây xáo trộn kế hoạch của bên vận tải.

Chương II

THỦ TỤC, GIẤY TỜ CẦN THIẾT CHO VIỆC VẬN CHUYỂN

Việc làm các thủ tục, giấy tờ giữa bên vận tải và chủ hàng trong quan hệ vận chuyển hàng hóa là một vấn đề pháp lý đã được quy định trong điều lệ của Chính phủ đề cao trách nhiệm của chủ hàng và bên vận tải đối với kế hoạch vận chuyển hàng hóa của Nhà nước và nhân dân.

Làm tốt và làm đầy đủ các thủ tục, các giấy tờ là một biểu hiện tốt trong việc chấp hành

nghiêm chỉnh pháp luật của Nhà nước. Làm tốt và làm đầy đủ các thủ tục, các giấy tờ sẽ tránh được những vấn đề phức tạp có thể xảy ra, gây khó khăn, trở ngại cho sự quan hệ giữa hai bên ngay trong quá trình vận chuyển cũng như sau khi vận chuyển có những vấn đề trách nhiệm của hai bên cần xác minh để phân định trách nhiệm.

Bộ giải thích và quy định cụ thể một số vấn đề thuộc về thủ tục và giấy tờ cần thiết cho việc vận chuyển như sau.

1. Ký kết hợp đồng vận tải.

Trách nhiệm ký kết hợp đồng Chính phủ đã quy định rõ trong các điều lệ về hợp đồng kinh tế. Điều 6 trong điều lệ về vận chuyển hàng hóa trên đường biển bằng phương tiện vận tải cơ giới cũng lại quy định cụ thể về trách nhiệm ký kết hợp đồng vận tải của chủ hàng và bên vận tải.

Căn cứ vào chỉ thị số 4-TTg ngày 11-1-1964 của Chính phủ, Bộ quy định cụ thể thủ tục ký kết hợp đồng vận tải như sau :

Sau năm ngày bên vận tải nhận được kế hoạch vận tải do các cơ quan giao thông vận tải phân bổ (cơ quan giao thông vận tải nói trong điều lệ tức là Cục Vận tải đường thủy) trường hợp một vài tháng đầu năm chưa có kế hoạch của Cục Vận tải đường thủy hoặc của Bộ phân bổ thì cũng trong vòng năm ngày đầu tháng, bên vận tải phải căn cứ vào kế hoạch phân bổ hoặc căn cứ vào dự trữ kế hoạch của chủ hàng đã gửi đến mà khởi thảo hợp đồng gửi cho bên chủ hàng. Sau năm ngày nhận được dự thảo hợp đồng của bên vận tải, nếu chủ hàng không có kiến nghị gì thì ký trước vào hợp đồng, gửi trả lại cho bên vận tải. Nếu bên chủ hàng thấy còn có vấn đề chưa nhất trí với bên vận tải thì cũng trong thời gian năm ngày sau ngày nhận được hợp đồng của bên vận tải gửi sang, phải kịp gửi kiến nghị và trực tiếp tới bàn bạc với bên vận tải.

Trong thời gian 15 ngày kể từ ngày bên chủ hàng nhận được hợp đồng do bên vận tải gửi đến, hai bên phải ký xong hợp đồng. Nếu bên nào gây nên chậm trễ hoặc từ chối không ký kết hợp đồng thì sẽ bị xử lý theo chế độ xử lý của Chính phủ về hợp đồng kinh tế.

Trong khi chờ đợi Chính phủ công bố chỉ tiêu vận chuyển và cấp trên ký hợp đồng nguyên tắc, nếu chủ hàng không ký hợp đồng cụ thể với bên vận tải thì khi yêu cầu vận chuyển sẽ coi là trường hợp đột xuất, kể cả trường hợp bên chủ hàng đã gửi dự trữ kế hoạch cho bên vận tải.

Khối lượng hàng vận chuyển trong trường hợp này sẽ được tính trừ vào khối lượng vận chuyển cả năm mà Nhà nước sẽ ghi vào chỉ tiêu kế hoạch của Nhà nước.

Cục Vận tải đường thủy có nhiệm vụ đôn đốc, hướng dẫn, kiểm tra các xí nghiệp vận tải trực thuộc trung ương ký kết và thực hiện các hợp đồng vận tải với các chủ hàng đúng với thủ tục và thời hạn đã quy định trong chế độ hợp đồng kinh tế của Chính phủ và trong thông tư này.

Các Sở, Ty Giao thông vận tải, các địa phương có nhiệm vụ đôn đốc, hướng dẫn, kiểm tra các xí nghiệp vận tải ký kết và thực hiện các hợp đồng vận tải với các chủ hàng đúng với thủ tục và thời hạn đã quy định trong chế độ hợp đồng kinh tế của Chính phủ và trong thông tư này.

2. Giấy vận chuyển và giấy xin gửi hàng.

Thủ tục và thể thức làm giấy xin gửi hàng và giấy vận chuyển đã được quy định cụ thể trong điều 7 điều lệ của Chính phủ và đã quy định chi tiết trong thông tư số 12-TT ngày 23-6-1964 của Bộ Giao thông vận tải.

Ở đây Bộ giải thích thêm là theo thông tư 90-TTg do Chính phủ ban hành ngày 6-4-1960 về hợp đồng vận tải thì trường hợp hợp đồng tháng phải phân bổ khối lượng hàng vận chuyển ra từng 10 ngày một. Như vậy là cứ mỗi chuyển tương 10 ngày bên chủ hàng phải làm giấy xin gửi hàng gửi trước cho bên vận tải ba ngày như đã quy định trong điều 7 của điều lệ.

Trường hợp hai bên ký hợp đồng quý hoặc dài hơn thì từng tháng hai bên phải gặp nhau để phân bổ khối lượng hàng vận chuyển cho từng 10 ngày một.

Trong mọi trường hợp vận chuyển hàng, kể cả gửi hàng lẻ bên vận tải đều phải làm giấy vận chuyển theo quy định trong điều 7 của điều lệ và theo đúng thể thức quy định trong thông tư số 12-TT ngày 23-6-1964 của Bộ Giao thông vận tải.

Trường hợp vận chuyển chuyển, vận chuyển hàng lẻ không có hợp đồng thì giấy vận chuyển là hình thức giấy tờ thay thế cho hợp đồng, có giá trị pháp lý như hợp đồng.

Trong điều 7 của điều lệ quy định : « Giấy vận chuyển là chứng từ thanh toán cước vận chuyển ». Như vậy là việc thanh toán cước vận chuyển chỉ căn cứ vào giấy vận chuyển chứ không phải lệ thuộc vào bất kỳ giấy tờ nào khác của chủ hàng.

Trách nhiệm kê khai hàng hóa, kiểm tra hàng hóa.

Việc kê khai chính xác hàng hóa, kiểm tra hàng hóa khi giao nhận là một yêu cầu rất cần thiết cho việc bố trí sơ đồ xếp hàng của bên vận tải, cho việc xếp dỡ hàng hóa, giao nhận hàng hóa, bảo vệ hàng hóa và tính cước phí được đúng.

Do đó điều 10 và điều 14 trong điều lệ của Chính phủ quy định.

«Điều 10. Trách nhiệm kê khai hàng hóa — Chủ hàng phải chịu trách nhiệm về việc kê khai chính xác trên các giấy tờ hàng hóa và làm đúng yêu cầu về vận chuyển đối với từng loại hàng: ký hiệu, mã hiệu, khối lượng, trọng lượng, số lượng, tấn, mét, khối. Đối với những hàng đặc biệt (hàng nặng, cồng kềnh, quá khổ) hàng nguy hiểm (chất độc, chất ăn mòn, chất nổ, chất dễ bốc cháy), chủ hàng phải kê khai chi tiết. Nếu vì kê khai không đúng sự thật, bên vận tải có quyền không nhận vận chuyển hoặc giao số hàng hóa này cho các cơ quan có thẩm quyền xử lý.»

«Điều 14. Quyền kiểm tra hàng hóa của thuyền trưởng — Căn cứ vào giấy tờ kê khai, thuyền trưởng có quyền kiểm tra về loại hàng cũng như về số lượng hàng trước khi nhận vận chuyển».

Theo quy định của Chính phủ thì trước khi nhận hàng thuyền trưởng có quyền kiểm tra hàng hóa xem có đúng như bên chủ hàng kê khai không. Ngoài ra thuyền trưởng còn kiểm tra cả các giấy tờ mà theo luật lệ hiện hành phải có giấy kiểm soát riêng của các cơ quan chuyên trách có thẩm quyền như quy định trong điều 8 của điều lệ của Chính phủ. Chẳng những vậy, để hàng hóa vận chuyển được an toàn, thuyền trưởng còn có nhiệm vụ phải kiểm tra trạng thái bên ngoài của hàng hóa, kiểm tra các ký hiệu trên các kiện hàng.

Thuyền trưởng phải đề cao trách nhiệm trong việc kiểm tra hàng hóa, kiểm tra các giấy tờ để kịp thời phát hiện những hiện tượng sai sót đối với việc kê khai của chủ hàng hoặc đối với việc sơ xuất về đóng gói, dán ký mã hiệu, đề nhắc nhở chủ hàng sửa chữa lại.

Nhưng nếu qua kiểm tra, thuyền trưởng không phát hiện được những hiện tượng sai sót của chủ hàng mà trong quá trình vận chuyển hàng hóa bị hư hỏng hoặc bị các cơ quan kiểm soát giữ lại thì chủ hàng vẫn phải hoàn toàn chịu trách nhiệm vì chủ hàng có trách nhiệm phải kê khai chính xác hàng hóa và có trách nhiệm đóng gói, dán ký mã hiệu đầy đủ, có đủ giấy tờ cần thiết như điều lệ đã quy định để bảo vệ hàng hóa, bảo vệ phương tiện, bảo vệ pháp luật của Nhà nước.

Đối với những hàng nguyên kiện nặng trên 10 tấn, chủ hàng phải bàn bạc trước với bên vận tải ngay từ khi ký hợp đồng.

Chương III

GIAO NHẬN HÀNG HÓA

Vấn đề giao nhận hàng hóa là một khâu vô cùng quan trọng trong mối quan hệ giữa chủ hàng và bên vận tải. Giao nhận được tốt, nhanh tức là hai bên đã đề cao được tinh thần trách nhiệm đối với tài sản của Nhà nước, tài sản của nhân dân. Nếu vấn đề giao nhận không làm được tốt thì sẽ gây ra nhiều tranh chấp, rắc rối giữa chủ hàng và bên vận tải.

Điều 13 trong điều lệ của Chính phủ quy định các phương pháp giao nhận như sau:

- « — Theo trọng lượng, theo khối lượng,
- Nguyên bao, nguyên kiện, đơn vị,
- Nguyên hăm, niêm phong, cặp chì»

Đề nguyên tắc giao nhận quy định trên đây thực hiện được tốt, ngay từ khi giao dịch ký hợp đồng, bên chủ hàng phải căn cứ vào tính chất của từng loại hàng mà cùng với bên vận tải quy ước phương pháp giao nhận và ghi vào hợp đồng: theo trọng lượng, theo khối lượng hay nguyên bao, nguyên kiện, đơn vị hay nguyên hăm v.v... Nhưng để tránh những khó khăn có thể có cho chủ hàng thì, trong trường hợp thật bất đắc dĩ, quy ước này có thể được tiến hành vào lúc bên chủ hàng làm giấy xin gửi hàng và sau khi hai bên đã thỏa thuận thì phải ghi rõ quy ước này vào giấy vận chuyển.

Khi bên vận tải trả hàng, người nhận hàng cũng phải căn cứ vào quy ước mà chủ gửi đã thỏa thuận với bên vận tải mà nhận hàng.

Chương IV

XẾP DỠ HÀNG HÓA

1. Cách xếp hàng xuống tàu

Điều 17 trong điều lệ của Chính phủ quy định: «Hàng hóa phải được xếp trong hầm tàu theo đúng sơ đồ của thuyền trưởng. Đề tận dụng trọng tải của tàu đối với một số loại hàng do Bộ trưởng Bộ Giáo thông vận tải quy định, thuyền trưởng có thể cho xếp trên boong tàu nếu chủ hàng đồng ý».

Theo quy định này của Chính phủ thì khi được phân công vận chuyển một chuyến hàng

nào đó, thuyền trưởng căn cứ vào tính chất hàng hóa, khối lượng, trọng lượng hàng hóa và tình hình khả năng phương tiện vận tải lập sơ đồ xếp hàng lên phương tiện vận tải. Hàng hóa xếp lên tàu phải theo đúng sơ đồ của thuyền trưởng đã lập.

Những loại hàng theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có thể xếp trên boong tàu được thì, sau khi bên vận tải đã báo cho chủ hàng biết sơ đồ xếp hàng lên phương tiện vận tải, nếu chủ hàng không có kiến nghị gì khác, thuyền trưởng có thể cho xếp những hàng hóa đó lên boong tàu.

2. Thời gian xếp dỡ

Điều 20 trong điều lệ của Chính phủ quy định: «Việc xếp dỡ hàng hóa phải tiến hành khẩn trương đúng thời hạn quy định cụ thể của Nhà nước. Trong khi chưa có văn bản của Nhà nước quy định thì hai bên thỏa thuận ghi vào hợp đồng.»

Quy định này của Nhà nước là nhằm mục đích để phương tiện được giải phóng nhanh, khỏi bị ứ đọng.

Chỉ thị 338-TTg ngày 14-9-1959 của Chính phủ và thể lệ tạm thời về hợp đồng vận tải hàng hóa do thông tư số 90-TTg của Chính phủ ban hành ngày 6-4-1960 đã quy định cụ thể rằng việc xếp dỡ phải tiến hành cả đêm, trưa, ngày lễ, ngày chủ nhật.

Như vậy là nếu Nhà nước chưa có quy định thời hạn xếp dỡ cụ thể thì khi ký hết hợp đồng hoặc khi trao đổi về vận chuyển hàng hóa hai bên chủ hàng và vận tải sẽ căn cứ vào mức quy định xếp dỡ của Ủy ban hành chính địa phương quy định hoặc căn cứ vào mức xếp dỡ công bố của cảng mà ký kết với nhau. Nếu Ủy ban hành chính địa phương và cảng chưa có quy định thì hai bên trao đổi thỏa thuận với nhau về mức và thời hạn xếp dỡ mà ghi vào hợp đồng và giấy vận chuyển. Thời hạn xếp dỡ phải đảm bảo nguyên tắc khẩn trương đã quy định trong điều lệ của Chính phủ.

Ở đây Bộ giải thích thêm là trường hợp phương tiện vận tải đến bến xếp hoặc dỡ hàng nếu phải chờ đợi quá thời hạn như đã quy định trong điều 20 của điều lệ thì chủ hàng hoặc cảng phải bồi thường tiền phí tổn chờ đợi cho bên vận tải, kể cả trường hợp không có cầu tàu, thiếu khả năng xếp, dỡ hoặc phải nhường cầu cho tàu ngoại quốc. Bên chủ hàng hoặc cảng chỉ được miễn bồi thường nếu cảng đã có loan báo hoặc đã có lệnh tạm ngừng vận chuyển của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hoặc của Thủ tướng Chính phủ như đã quy định ở điều 25 trong điều lệ của Chính phủ.

Đề việc xếp, dỡ được khẩn trương và không gây ứ đọng phương tiện vận tải thì khi phương tiện vận tải đi đoàn hoặc một tàu có kéo theo nhiều sà-lan thì thời hạn xếp dỡ cả đoàn vẫn phải đảm bảo đúng như đã ghi trong hợp đồng và giấy vận chuyển kể cả trường hợp đêm, trưa, ngày lễ, ngày chủ nhật.

Nếu tàu kéo nhiều sà-lan mà việc xếp dỡ các sà-lan không được đảm bảo đúng thời hạn, một hoặc hai sà-lan trong đoàn không được giải phóng, do đó các sà-lan đã xếp, dỡ xong vẫn phải nằm chờ thì bên chủ hàng hoặc cảng phải bồi thường tiền chờ đợi cho bên vận tải.

3. Sang mạn

Điều 21 trong điều lệ của Chính phủ quy định:

«Trường hợp tàu không thể cập cầu để xếp dỡ hàng mà phải sang mạn ở phao thì bên nào đảm nhiệm việc xếp dỡ bên ấy phải tổ chức sang mạn và chuyển tải. Phí tổn về việc sang mạn và chuyển tải do chủ hàng đài thọ».

Đề thi hành quy định này đối với trường hợp có hàng vận chuyển nguyên hầm mà bên vận tải đảm nhiệm việc sang mạn và chuyển tải thì trước khi làm chuyển tải và sang mạn, bên vận tải phải báo cho chủ hàng biết trước ba giờ đồng hồ. Bên chủ hàng có nhiệm vụ phải trực tiếp chỉ huy việc dỡ hàng và sang mạn vì hầm do chủ hàng niêm phong, bên vận tải chỉ phải lo thuê phương tiện, thuê công nhân dỡ hàng để làm chuyển tải.

Trường hợp bên chủ hàng đảm nhiệm tổ chức việc chuyển tải thì bên vận tải cũng có nhiệm vụ phải đem hết tinh thần tích cực giúp đỡ bên chủ hàng để bảo đảm cho công việc chuyển tải, sang mạn được tốt. Nhưng trong trường hợp này, bên vận tải không phải chịu trách nhiệm về mọi thiệt hại, hư hỏng hàng hóa phát sinh ra trong quá trình chuyển tải và sang mạn.

Ở đây Bộ cũng giải thích thêm trường hợp một chủ hàng gửi hàng nguyên hầm trong một hầm cho hai chủ hàng ở hai địa điểm khác nhau thì chủ hàng gửi và bên vận tải đều có trách nhiệm phải báo trước cho chủ nhận ở dọc đường ngày giờ tàu cập bến như đã ghi trong giấy vận chuyển. Chủ hàng nhận hàng ở dọc đường có nhiệm vụ phải tổ chức dỡ hàng theo đúng thời hạn và thời gian đã ghi trong giấy vận chuyển. Trước khi dỡ hàng, chủ hàng phải kiểm tra niêm phong, cập chỉ, sau khi dỡ hàng xong chủ hàng nhận phải niêm phong, cập chỉ lại của hầm. Số hàng còn lại trên phương tiện tiếp tục chờ đi vẫn coi là hàng chờ nguyên hầm.

Chương V

VẬN CHUYỀN HÀNG HÓA

1. Tạm ngừng việc vận chuyển.

Theo quy định của điều 25 trong điều lệ của Chính phủ thì trong mọi trường hợp vì có những biến cố bất thường, không bảo đảm an toàn chạy tàu trên những tuyến đường nào đó thì bên vận tải phải kịp thời báo cáo lên Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và xin phép tạm ngừng vận chuyển trên những tuyến đường đó. Nếu được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải cho phép thì bên vận tải được tạm ngừng vận chuyển trên những tuyến đó trong thời gian mà Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã cho phép. Trường hợp này bên vận tải phải báo ngay cho bên chủ hàng biết. Nếu hàng hóa đã xếp lên phương tiện, hay đang trên dọc đường vận chuyển thì chủ hàng và bên vận tải phải cùng bàn bạc tìm mọi biện pháp giải quyết kịp thời để bảo đảm an toàn chung cho tàu và hàng hóa.

Trường hợp cần thiết bên vận tải liên hệ với chính quyền địa phương, yêu cầu chính quyền địa phương giúp đỡ mọi biện pháp cần thiết để bảo vệ tàu và hàng hóa. Các Ủy ban hành chính các địa phương có nhiệm vụ khẩn trương và tích cực giúp đỡ bên chủ hàng và bên vận tải trong những trường hợp này, kể cả trường hợp phải tổ chức bảo quản hàng hóa giải quyết những hàng hóa dễ ươn thối, hư hỏng. Mọi phí tổn trong việc giải quyết về hàng hóa do chủ hàng phải đài thọ.

Trường hợp có người của chủ hàng đi áp tải thì người đi áp tải phải tích cực cộng tác với thuyền trưởng trong mọi công việc giải quyết về hàng hóa.

Trong những trường hợp bất thường khác xảy ra ở cảng như thiếu cầu tàu, việc xếp dỡ vì lý do nào đó không làm kịp mà cảng đã có loan báo cho các chủ hàng và bên vận tải biết trước 12 giờ đồng hồ hoặc đã có thông báo của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải thì bên vận tải cũng được tạm ngừng vận chuyển trong thời hạn loan báo của cảng hoặc thời hạn công bố của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

Trong các trường hợp này nếu có gây ra việc phương tiện vận tải phải ứ đọng hoặc không bảo đảm thời hạn vận chuyển, thời hạn hoàn thành hợp đồng thì bên vận tải và chủ hàng đều được miễn trách nhiệm.

2. Bảo quản hàng hóa và phí tổn về sửa chữa hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

Điều 27 trong điều lệ của Chính phủ quy định rằng :

« Trong thời gian vận chuyển, bên vận tải chịu trách nhiệm bảo quản tốt hàng hóa—Trong quá trình vận chuyển hàng hóa có thể di động, bị lệch, bị đổ. Trong những trường hợp cần thiết để bảo đảm an toàn hàng hóa, thuyền trưởng có quyền cho sửa sang lại bao bì, chèn, lót, phí tổn do bên có trách nhiệm xếp dỡ hàng trên tàu đài thọ ».

Theo quy định này thì trong quá trình vận chuyển thuyền trưởng có nhiệm vụ phải kiểm tra hàng hóa để bảo đảm an toàn hàng hóa. Nếu do thuyền trưởng hoặc người áp tải của chủ hàng (nếu có) thấy hàng hóa có hiện tượng hư hỏng hoặc đe dọa sẽ hư hỏng thì thuyền trưởng có nhiệm vụ phải cho sửa chữa lại hàng hóa hoặc chèn lót lại, phí tổn do bên chịu trách nhiệm xếp dỡ phải đài thọ. Đối với trường hợp có sóng to, gió lớn, hàng hóa bị hư hỏng, xô lệch, thuyền trưởng đã có báo cáo hàng hải như quy định ở điều 30 trong điều lệ của Chính phủ thì mọi phí tổn về sửa chữa lại hàng hóa đều do chủ hàng phải đài thọ, kể cả trường hợp việc xếp dỡ hàng hóa do bên vận tải đảm nhiệm.

3. Biện pháp đặc biệt đối với loại hàng nguy hiểm và tai nạn bất ngờ xảy ra trên mặt biển.

Điều 28 trong điều lệ của Chính phủ quy định : « Trong thời gian vận chuyển nếu gặp tai nạn bất ngờ xảy ra hoặc do bản chất của hàng hóa nguy hiểm gây nên (như chất độc, chất cháy, chất dễ cháy, chất ăn mòn) đe dọa sinh mệnh của những người trên tàu và an toàn của tàu hoặc của hàng hóa khác mà không còn biện pháp nào để bảo vệ thì thuyền trưởng có quyền cho dỡ những loại hàng đó lên bờ, quyết định hủy bỏ hoặc ném những hàng ấy xuống biển (cách giải quyết các tổn thất này sẽ có quy định riêng). »

Theo quy định này của Chính phủ thì trong những trường hợp gặp tai nạn đặc biệt không còn biện pháp nào bảo đảm được sinh mệnh thuyền viên, phương tiện vận tải và hàng hóa nữa thì thuyền trưởng có toàn quyền quyết định hủy bỏ hoặc ném hàng hóa xuống biển.

Tuy vậy các thuyền trưởng cần quán triệt tinh thần bảo vệ tài sản của Nhà nước, tài sản của nhân dân, tinh thần tiết kiệm trong điều lệ của Chính phủ mà hết sức thận trọng trong khi xử trí.

Yêu cầu trước hết là trước hoàn cảnh này, thuyền trưởng phải đề cao tinh thần trách nhiệm, tìm hết mọi biện pháp tích cực nhất, cố gắng khắc phục mọi hoàn cảnh khó khăn để có thể

dỡ hàng lên bờ, nhằm hạn chế được nhiều nhất sự thiệt hại về hàng hóa.

Vì thuyền trưởng được Chính phủ giao cho quyền hạn này nên khi nhận hàng, thuyền trưởng phải đề cao trách nhiệm, kiểm tra hàng hóa xếp đặt hàng hóa lên phương tiện, nhất là đối với những loại hàng hóa nguy hiểm.

Nếu thuyền trưởng phải sử dụng quyền hạn của mình sau khi đã tìm hết mọi biện pháp tích cực nhất thì thuyền trưởng và bên vận tải không phải chịu trách nhiệm với các chủ hàng có hàng trên chuyến tàu đó, nếu bị tổn thất...

Khi phải sử dụng quyền hạn của mình để bảo đảm an toàn chung trong những trường hợp quy định ở điều 28 trong điều lệ của Chính phủ, thuyền trưởng phải tuyệt đối nghiêm chỉnh chấp hành đầy đủ các quy định về tổn thất chung của Chính phủ.

4. Thay đổi mặt hàng, địa điểm giao nhận hàng.

Để giải quyết những khó khăn bất ngờ về hàng hóa, điều 32 trong điều lệ của Chính phủ cho phép chủ hàng được thay đổi mặt hàng và địa điểm giao nhận hàng nhưng phải báo trước cho bên vận tải chậm nhất là 48 tiếng đồng hồ trước giờ bắt đầu xếp hàng. Hàng hóa thay thế phải thích ứng với những yêu cầu kỹ thuật vận chuyển và bảo đảm sự tận dụng trọng tải và dung tích của tàu trừ trường hợp có lệnh của Thủ tướng Chính phủ, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải...

Việc thay đổi địa điểm giao nhận hàng hóa do hai bên bàn bạc thỏa thuận trước với nhau.

Theo quy định này thì chủ hàng chỉ được thay đổi mặt hàng chứ không được thay đổi khối lượng, trọng lượng hàng hóa gây lãng phí phương tiện vận tải. Nếu chủ hàng không có đủ khối lượng hay trọng lượng thì sẽ bị phạt như quy định ở điều 39 trong điều lệ của Chính phủ.

Ngoài ra hàng hóa thay thế phải thích ứng với yêu cầu kỹ thuật vận chuyển. Ví dụ : trong hợp đồng ký chỉ là loại hàng thông thường không cần phương tiện vận tải đặc biệt, hoặc có thiết bị đặc biệt thì khi thay thế mặt hàng cũng chỉ được thay thế bằng mặt hàng thông thường còn nếu cần thay thế bằng những mặt hàng đặc biệt thì phải thương lượng thỏa thuận với bên vận tải. Thí dụ : thay thế hàng nguy hiểm, hàng kỵ ẩm, dễ cháy... cho hàng thông thường.

Nếu bên chủ hàng yêu cầu thay thế địa điểm giao nhận dài hơn địa điểm đã ghi trong giấy

vận chuyển tài bên vận tải được thu cước phí theo quãng đường dài nhất.

Chương VI

CƯỚC PHÍ, THANH TOÁN

Điều 36 trong điều lệ của Chính phủ quy định :

« Chủ hàng phải thanh toán cước vận chuyển và các khoản tạp phí theo đúng thể lệ hiện hành về từng chuyến, một sau khi hàng hóa đã giao, xong cho tàu. Chủ hàng phải trả cho bên vận tải những tạp phí phát sinh ra trong quá trình vận chuyển... »

Theo quy định này thì bên chủ hàng phải trả ngay tiền cước và các tạp phí khác cho bên vận tải sau khi bên vận tải đã nhận xong hàng và đã làm xong giấy vận chuyển. Những tạp phí phát sinh ra trong quá trình vận tải thì chủ hàng phải trả ngay cho bên vận tải sau khi đã nhận hàng của bên vận tải.

Chương VII

BỒI THƯỜNG, PHẠT

Bồi thường vì không hoàn thành hợp đồng :

Điều 37 trong điều lệ của Chính phủ quy định :

« Sau khi thực hiện xong mỗi hợp đồng, hai bên phải cùng nhau tổng kết (bên vận tải chủ trì triệu tập) để rút kinh nghiệm công tác, đồng thời giải quyết những bồi thường, thưởng phạt nếu có... »

Qua tổng kết nếu bên vận tải không cung cấp đủ phương tiện vận tải để chở hết khối lượng hàng theo đúng thời hạn đã ký trong hợp đồng thì bên vận tải phải trả cho bên chủ hàng một khoản tiền phạt bằng số tiền cước mà bên vận tải vận chuyển số hàng do thiếu phương tiện vận tải phải ứ đọng lại.

Ngược lại, nếu chủ hàng không có đủ số hàng đã ký trong hợp đồng thì chủ hàng phải trả cho bên vận tải một khoản tiền phạt bằng số tiền cước mà bên vận tải vận chuyển số hàng thiếu đó.

Như vậy là hết mỗi hợp đồng, nếu tổng số hàng tính gộp lại trong suốt thời hạn hợp đồng bên chủ hàng đã có đủ như đã ký trong hợp đồng và bên vận tải tính gộp các chuyến vận chuyển nếu đã vận chuyển hết khối lượng hàng

đã ký trong hợp đồng thì coi là hai bên đã hoàn thành trách nhiệm đối với nhau. Và như vậy là hàng hóa và phương tiện vận tải của chuyển thừa được bù cho chuyển thiếu miễn là hết thời hạn hợp đồng hai bên đã thực hiện được đầy đủ hợp đồng.

Công tác vận chuyển hàng hóa bằng phương tiện cơ giới đường biển nước ta đang ngày càng phát triển đòi hỏi phải được củng cố và tăng cường mạnh mẽ về mặt quản lý vận chuyển, nhằm phục vụ tốt các kế hoạch vận chuyển của Nhà nước và yêu cầu vận chuyển hàng hóa của nhân dân.

Đề việc chấp hành điều lệ vận chuyển hàng hóa trên đường biển bằng phương tiện vận tải cơ giới của Nhà nước đã ban hành được đầy đủ và thống nhất, Bộ đề nghị:

— Các Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương tổ chức phổ biến điều lệ của Hội đồng Chính phủ và thông tư này của Bộ cho các Ủy ban hành chính cấp dưới, các cơ quan, các ngành có liên quan đến vận chuyển hàng hóa bằng đường biển trong địa phương. Cơ quan giao thông vận tải các địa phương có nhiệm vụ tích cực giúp đỡ Ủy ban hành chính làm tốt công tác này.

— Cục Vận tải đường thủy có trách nhiệm chỉ đạo chặt chẽ các Sở, Ty Giao thông vận tải và xí nghiệp vận tải để tổ chức thực hiện tốt điều lệ của Hội đồng Chính phủ và thông tư của Bộ, phản ánh tình hình kịp thời về Bộ.

— Văn phòng Bộ có nhiệm vụ theo dõi chung và tổng hợp tình hình báo cáo cho Bộ biết.

Công tác vận chuyển hàng hóa trên đường biển rất phức tạp, thông tư này tuy đã giải thích quy định chi tiết thêm những điều cần thiết và hướng dẫn cụ thể, nhưng tất nhiên cũng còn có những vấn đề chưa đề cập tới được hoặc chưa giải thích được thật tỷ mỉ. Vậy trong quá trình thi hành có khó khăn mắc mớ gì các địa phương, các đơn vị cần kịp thời phản ánh về Bộ, trong khi chờ đợi ý kiến giải quyết của Bộ vẫn phải nghiêm chỉnh chấp hành đầy đủ các điều quy định trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ và trong thông tư này

Hà-nội, ngày 23 tháng 6 năm 1964.

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

Thủ trưởng

DƯƠNG BẠCH LIÊN

THÔNG TƯ số 12-TT-VP ngày 23-6-1964 quy định mẫu và cách làm giấy xin gửi hàng và giấy vận chuyển hàng hóa bằng phương tiện vận tải cơ giới đường biển.

Giấy xin gửi hàng và giấy vận chuyển hàng hóa là một hình thức giấy tờ rất cần thiết, là cơ sở pháp lý trong mối quan hệ giao dịch giữa chủ hàng và bên vận tải trong suốt quá trình thực hiện hợp đồng đề quy định nhiệm vụ và phương pháp giao nhận cụ thể, thanh toán cước phí, giải quyết các vấn đề tranh chấp giữa bên vận tải và bên chủ hàng của từng chuyến một. Cụ thể là:

a) Đối với bên vận tải, giấy vận chuyển là biên lai nhận hàng của người gửi mà bên vận tải có trách nhiệm vận chuyển theo điều kiện đã ghi, đảm bảo số lượng, trọng lượng, chất lượng và tình trạng hàng hóa nhận chở; mặt khác giấy vận chuyển còn là chứng từ để thu cước phí vận tải và các phụ phí khác nếu có.

b) Đối với chủ hàng, giấy vận chuyển là chứng từ mà bên vận tải đã nhận hàng ở nơi đi và dỡ nhận hàng ở nơi đến, theo các điều kiện đã ghi và là chứng từ để thanh toán cước phí vận chuyển và phụ phí khác nếu có.

Tính chất quan trọng của giấy xin gửi hàng và giấy vận chuyển là như vậy nhưng từ trước đến nay các thủ tục giấy tờ giao dịch giữa chủ hàng và xí nghiệp vận tải cơ giới đường biển đang còn lảm theo kinh nghiệm cũ, chưa thành nề nếp thống nhất.

Tình hình này đã có những trường hợp gây nên những trở ngại, khó khăn cho sự quan hệ và phân định trách nhiệm của bên vận tải và chủ hàng, nhất là đối với khâu giao nhận hàng hóa, xếp dỡ hàng hóa và trong những khi có sự tranh chấp của đôi bên.

Để tăng cường công tác quản lý vận tải cơ giới đường biển và đề cho mối quan hệ giao dịch giữa chủ hàng và bên vận tải đi vào nề nếp, thống nhất, Hội đồng Chính phủ đã ban hành điều lệ về vận chuyển hàng hóa đường biển bằng phương tiện vận tải cơ giới.

Trong điều 7 của điều lệ quy định: "Chủ hàng phải gửi cho bên vận tải giấy gửi hàng chậm nhất là 3 ngày trước mỗi chuyến hàng. Bên vận tải phải trả lời cho chủ hàng biết về số phương tiện điều động đến để xếp hàng và ngày, giờ xếp hàng chậm nhất là 24 tiếng đồng hồ trước giờ xếp hàng.

Sau khi xếp hết hàng xuống tàu, thuyền trưởng căn cứ vào kết quả của việc cân, đo,