

Điều 20. — Nếu vi bao, bì và cách đóng gói không thích hợp mà hàng kém chất, hoặc trường hợp, vì lực lượng xếp dỡ hàng của người thuê chở làm hỏng, vỡ thì người nhận chở không phải bồi thường.

Điều 21. — Tỷ trọng các loại hàng và tỷ lệ hao hụt hàng hóa sẽ do hai bên thỏa thuận và ghi vào hợp đồng.

Điều 22. — Trường hợp hàng hóa đóng thành kiện, có niêm phong người nhận chở chịu trách nhiệm về giữ nguyên vẹn vỏ kiện hàng, giữ đúng dấu niêm phong và đủ số lượng kiện hàng.

Điều 23. — Người nhận chở có trách nhiệm theo dõi việc đo cân và có quyền thu cân trước và trong khi giao nhận hàng.

Điều 24. — Nếu vi cân nhầm mà khi giao hàng nhiều hơn khi nhận người nhận chở được hưởng cước số hàng thừa ra.

Điều 25. — Nếu hai bên xét thấy thật cần thiết thì sẽ cùng nhau thỏa thuận bố trí người đi theo để áp tải hàng hóa. Trong trường hợp này cần quy định rõ theo hợp đồng nhiệm vụ người áp tải.

CHƯƠNG III

XỬ LÝ HỢP ĐỒNG

Điều 26. — Hợp đồng có thể ký cho từng chuyến hoặc cho cả một thời gian dài và phải gửi cho cơ quan quản lý vận tải nơi xuất hàng đi một bản.

Điều 27. — Nếu hai bên thỏa thuận thì có thể sửa đổi, gia hạn hoặc hủy bỏ hợp đồng.

Điều 28. — Nếu một bên không thi hành đúng, sau khi thương lượng mà không giải quyết xong thì cơ quan được ngành giao thông và vận tải thủy ủy quyền phân phối hàng hóa sẽ đứng ra giúp đỡ hòa giải. Nếu một bên hoặc cả hai bên không đồng ý hòa giải thì có quyền khiếu nại trước tòa án.

CHƯƠNG IV

THI HÀNH ĐIỀU LỆ

Điều 29. — Điều lệ này sẽ được bắt đầu thi hành kể từ ngày 15 tháng 3 năm 1957.

Ban hành kèm theo nghị định số 40-ND ngày 23-2-1957.

Hà-nội, ngày 23 tháng 2 năm 1957

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông và Bưu điện

Thủ trưởng

LÊ DUNG

BẢNG GIÁ BIỂU

Tính tiền chờ đợi cho một ngày của các loại xe, thuyền

CA NÔ: Loại 18 tấn : 25.000đ một ngày
Loại 30 tấn : 30.000đ một ngày

Ô TÔ: Loại thông dụng nhất trọng tải 3 tấn 5 12.000đ một ngày

THUYỀN: Đường sông Đường biển

Từ 1 đến 5 tấn

(đi miền ngược) 9.500đ một ngày.

Trên 5 t đến 10 t 10.000, 14.500đ 1 ngày

— 10 t — 15 t 11.500, 17.500 —

— 15 t — 20 t 14.000, 20.500 —

— 20 t — 25 t 17.000, 23.500 —

— 25 t — 30 t 19.500, 27.000 —

— 30 t — 35 t 22.500, 30.000 —

— 35 t 25.000, 33.500 —

THÔNG TƯ số 01-TT ngày 23-2-1957 giải thích và hướng dẫn thi hành bản điều lệ tạm thời về việc thuê và nhận chuyển vận hàng hóa trên đường bộ và đường thủy.

Chấp hành chính sách vận tải của Đảng và Chính phủ, ngành vận tải quốc doanh cũng như tư doanh đã góp phần quan trọng vào việc phục hồi kinh tế nước nhà. Mặc dù gặp nhiều khó khăn về hàng hóa không đều, nguyên vật liệu khan hiếm... Ngành vận tải đã khắc phục khó khăn để thực hiện kế hoạch Nhà nước năm 1956.

Nhưng còn nhiều vấn đề chưa được giải quyết như việc xếp dỡ hàng chậm, bắt xe, thuyền phải nằm chờ đợi nhiều ngày, thanh toán cước chậm, bồi thường không hợp lý v.v... làm thiệt thòi đến quyền lợi của người làm nghề vận tải khiến họ không yên tâm kinh doanh, ảnh hưởng không tốt đến chính sách khuyến khích ngành vận tải, có hại cho việc phục hồi kinh tế quốc dân. Mặt khác có những người làm vận tải không thi hành đúng thời gian vận chuyển đã cam kết, không bảo đảm phẩm chất hàng, để mất mát hư hỏng hàng làm thiệt hại đến quyền lợi của người có hàng.

Nay Bộ ban hành « Điều lệ tạm thời về việc thuê và nhận chuyển vận hàng hóa trên đường bộ và đường thủy » nhằm mục đích quy định nhiệm vụ và quyền lợi của người thuê chở và người nhận chở.

Bộ ra thông tư này giải thích những điều cần chú ý của Điều lệ.

Điều 4. — Quy định thời gian xếp dỡ sẽ do hai bên thỏa thuận và ghi vào hợp đồng. Việc xếp dỡ rất phức tạp nên cần đề cho hai bên cấu cứ theo hoàn cảnh thực tế từng nơi từng lúc mà cùng nhau thỏa thuận thì sát hơn.

Điều 6. — Bảng giá biểu quy định tiền chờ đợi nói ở điều 6 chỉ có tính chất hướng dẫn. Hai bên sẽ tùy theo xe, thuyền tốt, xấu, lớn, bé, theo cách tính toán kinh doanh của từng người mà thỏa thuận với nhau, nhưng phải ghi vào hợp đồng để tiện việc xử lý khi một bên không thi hành đúng.

Đề tận dụng phương tiện vận tải ngày chủ nhật, ngày lễ cũng phải tổ chức xếp dỡ.

Đối với thuyền là phương tiện khó có thể vào tận kho hàng, nếu gặp trời mưa cản trở việc dỡ hàng thì hai bên sẽ cùng nhau thương lượng và thỏa thuận về tiền chờ đợi.

Đối với ô-tô, ngày mưa, người có hàng vẫn phải tổ chức xếp dỡ. Nếu quá thời gian xếp dỡ đã quy định trong hợp đồng thì vẫn phải trả tiền chờ đợi.

Để tiện việc tính tiền chờ đợi thì người có hàng cần có giấy chứng nhận ngày giờ đến và ngày giờ đi. Nếu người có hàng có mặt nơi giao hàng thì người có hàng có nhiệm vụ chứng nhận ngày giờ đến và đi. Nếu không có mặt người có hàng thì người nhận chở có thể lấy chứng nhận của cơ quan địa phương (hành chính, công an hoặc giao thông).

Điều 7. — Công nhận cho người nhận chở được quyền chở hàng trở về địa điểm khởi hành sau ba ngày chờ đợi mà người thuê chở phải trả tiền chờ đợi tiền cước đi và về. Có thể thì mới thúc đẩy người có hàng giải phóng phương tiện nhanh chóng, đồng thời mới bảo đảm được quyền lợi của người nhận chở. Nhưng để tránh những việc lạm dụng có thể xảy ra, cần hướng dẫn cho người nhận chở phải có giấy chứng nhận của cơ quan (hành chính, công an hay giao thông) địa phương hoặc của cơ quan có hàng chứng thực đã chờ đợi quá 3 ngày, ghi rõ ngày giờ đến và ngày giờ đi.

Điều 10. — Ấn định trên nguyên tắc mức tối thiểu tiền cước trả trước là 1/2 hay 2/3 tùy theo xe hay thuyền. Nhưng cũng có thể tùy theo sự tin nhiệm và thỏa thuận giữa hai bên, tiền cước có thể trả trước toàn bộ hay một phần ít hơn.

Điều 11. — Quy định việc thanh toán cước sẽ do hai bên thỏa thuận để cho hai bên tùy theo hoàn cảnh thực tế mà thương lượng thì sẽ thuận lợi cho cả hai bên.

Trên đường vận chuyển có khi gặp bão, người nhận chở phải xếp hàng để đảm bảo hàng hóa thì người có hàng phải trả tiền xếp dỡ. Trường hợp phải tăng bo thì phải ghi vào hợp đồng.

Điều 12. — Việc thanh toán chậm gây nhiều khó khăn cho người nhận chở. Điều 12 nhằm làm cho người có hàng thanh toán kịp thời sau khi người nhận chở làm xong nhiệm vụ.

Điều 18. — Nói: Trường hợp mất mát, hư hỏng do «tai nạn vượt sức chống của con người» gây ra và có cơ quan địa phương chứng thực, người nhận chở được miễn bồi thường, đây là nói do hoàn cảnh hoàn toàn khách quan đưa tới mà sức người không thể chống được như mưa bão mà đắm thuyền, vì cầu gãy mà đổ xe, vì núi sạt mà hỏng hàng v.v... Trong mọi trường hợp mất mát, hư hỏng hàng hóa đều có lý do chủ quan và khách quan, cho nên cần căn cứ vào lý do chủ quan hay khách quan đã gây ra thiệt hại mà quyết định có bắt bồi thường hay không. Nếu vì chủ quan người nhận chở gây ra tai nạn thì phải bồi thường. Ví dụ: trên một luồng sông thuyền bè đi lại thường xuyên mà thuyền mình lại đâm phải cọc hoặc đã ngầm làm đắm thuyền, hư hại hàng hóa thì phải bồi thường. Có vậy thì mới đảm bảo được quyền lợi của người có hàng và đề cao được tinh thần trách nhiệm của người nhận chở.

Về việc lập biên bản tai nạn khi ở xa cơ quan địa phương trên 10 cây số thì có thể dựa vào anh em đoàn xe, thuyền mà lập biên bản có hai đại diện anh em ký biên bản làm chứng. Việc này phải được sự thỏa thuận của chủ hàng và ghi vào hợp đồng. Nhưng nếu xét biên bản không làm đúng sự thật thì người nhận chở vẫn phải đền. Ngoài ra người nhận chở và những người làm chứng còn chịu trách nhiệm trước pháp luật.

Điều 19. — Bảo quản những loại hàng dễ vỡ, dễ hỏng thì hai bên đều có trách nhiệm. Người có hàng phải đóng gói cẩn thận. Người nhận chở phải có rom rạ để chèn, khi xe chạy phải chú ý hơn để tránh xe xóc nhiều. Điều kiện xếp, dỡ, cách bảo quản thế nào hai bên phải thảo luận với nhau từ trước. Cách xử lý khi hỏng, vỡ thế nào cũng phải ghi vào hợp đồng. Vận chuyển những hàng này khó khăn nên giá cước cũng phải khác hơn các loại hàng dễ chở. Nếu giá cước không tương xứng hay đóng gói không bảo đảm thì người làm vận tải không buộc phải nhận chở.

Điều 21. — Tỷ trọng là một trọng lượng của một thước khối (m³) hàng. Hoàn cảnh hiện nay chưa có thể quy định chính xác tỷ trọng và tỷ lệ hao hụt các loại hàng nên cần đề cho hai bên thỏa thuận và quy định trong hợp đồng. Về tỷ trọng thì hai bên có thể thực tế cân hàng khi bắt đầu vận chuyển. Cách cân thế nào sẽ do hai bên thỏa thuận.

Tỷ lệ hao hụt là vấn đề phức tạp. Hàng hóa chịu ảnh hưởng của thời tiết, thời gian vận chuyển, tính chất dễ, khó của luồng vận chuyển và tình

chất khô ướt của hàng. Mười sản xuất 7 ngày ít hao hụt hơn mười sản xuất 3 ngày, thời gian vận chuyển ngắn ít hao hụt hơn vận chuyển thời gian dài v.v... Hai bên phải theo dõi thực tế mà quy định tỷ lệ cho sát.

Trong vấn đề hao hụt chủ yếu là phải đề cao giáo dục ý thức bảo vệ hàng hóa và tinh thần trách nhiệm. Hai bên cần xây dựng quan hệ thực thà, tín nhiệm lẫn nhau. Khi hao hụt quá tỷ lệ thì cần nghiên cứu hoàn cảnh thực tế để xử lý cho đúng, chống tình trạng người nhận chở không tốt có dịp ăn cắp hàng, nhưng cũng phải tránh việc bắt đền oan.

Chương III bản Điều lệ nói về việc xử lý hợp đồng. Hợp đồng là bản giao kèo giữa hai bên. Hợp đồng phải nói chi tiết rõ ràng về tất cả các điều mà hai bên đã thỏa thuận. Hợp đồng càng chi tiết càng tốt vì nó là cơ sở để xử lý khi xảy ra trường hợp không thi hành đúng. Ví dụ: cách giao nhận hàng cần nói rõ hàng giao ở bến hay ở kho, định tỷ lệ hao hụt ở kho hay ở bến, cũng như vấn đề bồi thường phải thảo luận trước và ghi rõ vào hợp đồng trường hợp nào thì phải đền, trường hợp nào không phải đền, thời gian dỡ hàng quy định cho một xe, một thuyền hay cả đoàn, dỡ hàng thì chỉ để xuống bờ sông hay đưa vào kho v.v...

Lời văn của hợp đồng phải thể hiện được ý muốn cam kết của hai bên mà không thể có sự hiểu nhầm bằng cách nào khác và hai bên có nhiệm vụ thi hành nghiêm chỉnh.

Hợp đồng phải ký kết trên nguyên tắc tự nguyện và bình đẳng.

Trong thực tế thi giữa vận tải tư nhân và các cơ quan Quốc doanh thường gặp nhiều rắc rối

cho nên bản Điều lệ này nhằm giải quyết quan hệ giữa cơ quan Chính phủ có hàng và vận tải tư nhân là chính. Đối với tư nhân thì tùy theo sự thỏa thuận giữa hai bên, hết sức tránh bắt buộc họ phải làm nhiều giấy tờ phiền phức.

PHƯƠNG PHÁP THI HÀNH BẢN ĐIỀU LỆ

Để thi hành đúng điều lệ tạm thời này, Ủy ban Hành chính các tỉnh và thành phố có nhiệm vụ lãnh đạo các cơ quan giao thông làm những việc sau đây:

1) Tổ chức cho cán bộ, nhân viên các cơ quan, nhất là cơ quan có nhiều hàng nghiên cứu bản điều lệ này để thấm nhuần tư tưởng chính sách của nó mà tự nguyện chấp hành nghiêm chỉnh.

2) Phối hợp với các tổ chức công đoàn tổ chức cho những nhà kinh doanh và công nhân vận tải nghiên cứu làm cho họ hiểu đúng đắn tinh thần của bản điều lệ.

3) Đối với những vấn đề cụ thể như bồi thường tỷ trọng, tỷ lệ hao hụt v.v... thì Nha Giao thông và Cục Vận tải thủy lãnh đạo các cấp giao thông nghiên cứu đề hướng dẫn hai bên làm cho đúng mức.

4) Trong khi tiến hành công tác, Nha Giao thông và Cục Vận tải thủy thường xuyên rút kinh nghiệm và góp ý kiến để bổ sung cho bản điều lệ. Gặp khó khăn trở ngại thì báo cáo kịp thời cho Bộ biết.

Hà-nội, ngày 23 tháng 2 năm 1957

K.T Bộ trưởng Bộ Giao thông Bru điện

Thứ trưởng

LÊ-DUNG