

một trường thuộc ngành khác thì được tăng thêm 10% về tổng số điểm trung bình các bài thi.

c) Cán bộ, nhân viên người dân tộc thiểu số dù chưa đủ thâm niên 5 năm trong biên chế và học sinh người dân tộc thiểu số được tăng thêm 15% về tổng số điểm trung bình các bài thi.

**Điều 4.**— Ngày thi thống nhất để tuyển học sinh cho các trường chuyên nghiệp trung cấp sẽ ấn định sau.

**Điều 5.**— Ông Chánh văn phòng Bộ Giáo dục và ông Giám đốc Vụ Đại học và Chuyên nghiệp chịu trách nhiệm thi hành nghị định này.

Hà nội, ngày 20 tháng 6 năm 1957

Bộ trưởng Bộ Giáo dục  
NGUYỄN VĂN HUYỀN

## BỘ GIAO THÔNG VÀ BƯU ĐIỆN

**THẺ LỆ TẠM THỜI số 154-NĐ ngày 21-6-1957 về việc giao nhận, bốc dỡ hàng hóa ở các Cảng của nước Việt nam dân chủ cộng hòa.**

### CHƯƠNG I

#### NGUYÊN TẮC CHUNG

**Điều 1.**— *Mục đích*: Bản thể lệ này quy định việc giao nhận, bốc dỡ, lưu kho những hàng hóa qua Cảng (hàng xuất nhập khẩu và hàng chuyên chở trong nước) và quy định rõ trách nhiệm và quyền lợi của người có hàng cũng như của Cảng vụ.

**Điều 2.**— *Hàng xuất nhập khẩu phải qua Cảng*: Tất cả những hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển, bắt buộc phải qua những Cảng đã chính thức mở cho sự thông thương với quốc tế.

**Điều 3.**— *Nhiệm vụ của Cảng*: Tất cả những hàng hóa xuất nhập khẩu qua Cảng đều do Cảng tiếp nhận bốc dỡ, bảo quản rồi chuyển xuống tàu hoặc giao cho người có hàng.

**Điều 4.**— *Kiểm tra của Hải quan*: Hàng hóa xuất nhập khẩu, sau khi đã làm xong mọi thủ tục Hải quan, mới được chuyển xuống tàu (hàng xuất) hay đưa ra khỏi cảng, giao cho người có hàng (hàng nhập) và suốt trong thời gian để ở Cảng phải chịu sự kiểm soát của Hải quan.

### CHƯƠNG II

#### KIỂM HÀNG

**Điều 5.**— *Kiểm hàng và kết toán*: Khi bốc dỡ hàng hóa ở tàu lên bờ hoặc ở trên bờ xuống tàu, Cảng phải cùng với nhân viên giao nhận của tàu

kiểm lại hàng. Bốc dỡ xong một chuyến hàng, Cảng phải kết toán với tàu. Khi kiểm hàng cũng như khi kết toán đều phải có nhân viên Hải quan chứng kiến.

**Điều 6.**— *Biên bản hàng thừa thiếu, hư hỏng*: Trong khi kiểm hàng nếu phát hiện ra hàng thừa thiếu, hư hỏng v.v... Cảng phải cùng với thuyền trưởng, người có hàng và Hải quan lập biên bản.

### CHƯƠNG III

#### BỐC DỠ HÀNG

**Điều 7.**— *Độc quyền bốc dỡ hàng của Cảng vụ*: Mọi công việc bốc dỡ, chuyên vận hàng hóa trong phạm vi cảng là độc quyền của Cảng vụ, người có hàng không được đem công nhân ngoài vào làm việc trong Cảng.

Cảng vụ còn chủ động trong việc bốc dỡ và trong những trường hợp cần thiết, có quyền thay đổi kế hoạch bốc dỡ để giải phóng cầu tàu hay kho hàng.

**Điều 8.**— *Chuyên vận hàng từ cầu ra tàu đầu ở phao và ngược lại*: Nếu tàu không cập được cầu hàng mà phải đậu ở phao hoặc neo ở ngoài xa để lên xuống hàng hóa, hàng phải chở bằng sà-lan hay thuyền từ tàu vào cầu hoặc từ cầu ra tàu, Cảng vụ cũng đảm nhiệm việc chuyên chở. Trong trường hợp này, ngoài tiền bốc dỡ theo giá biểu khoán đã quy định người có hàng còn phải trả tiền thuê phương tiện vận tải, tiền công cho cán bộ công nhân trong thời gian đi đến nơi làm việc và từ đó trở về căn cứ sau khi bốc dỡ xong.

**Điều 9.**— *Nội dung công việc bốc dỡ*: Bốc dỡ hàng hóa ở Cảng gồm những công việc sau đây:

##### a) Hàng nhập:

— Loại hàng để ở kho, bãi của Cảng rồi mới giao đi: công việc bắt đầu từ dỡ hàng trên tàu xuống đưa về kho, bãi cho đến khi bốc xếp lên xe lửa, ô tô hay xuống sà-lan để giao cho người có hàng.

— Loại hàng giao thẳng cho chủ hàng: công việc bắt đầu từ dỡ hàng trên tàu xuống đến lúc xếp lên xe lửa, ô tô hay xếp xuống sà-lan để giao cho người có hàng.

— Nếu là dầu xăng, dầu mazout, dầu hỏa chở trên không đóng thùng, công việc bắt đầu từ chuyên dầu ở tàu ra cho đến lúc dỡ xong vào bể chứa.

##### b) Hàng xuất:

— Hàng để ở kho, bãi của Cảng: công việc bắt đầu từ bốc hàng do xe lửa, ô tô hoặc sà-lan đưa đến Cảng, xếp vào kho, bãi cho đến khi xếp lên tàu.

— Hàng đưa thẳng lên tàu: công việc bắt đầu từ bốc hàng do xe lửa, ô tô hoặc sà-lan đưa tới Cảng đến khi xếp thẳng lên tàu.

— Nếu là đầu chở trần không đóng thùng, công việc bắt đầu từ lấy dầu ở bể chứa ra cho đến khi rót xuống tàu.

**Điều 10. — Bốc dỡ khoán:** Trừ một số công việc làm theo lối công nhật như ghi ở điều 11 dưới đây, tất cả các công việc bốc dỡ hàng hóa ở Cảng đều làm khoán theo một giá biểu đã được công bố trước khi áp dụng.

Giá biểu khoán quy định cho từng loại hàng và có những trường hợp tăng giảm tùy theo tính chất của hàng hóa, điều kiện làm việc và khoảng cách vận chuyển.

**Điều 11. — Việc làm theo lối công nhật:**

Những công việc sau đây không làm khoán mà làm theo lối công nhật, tiền công do địa phương quy định:

- a) Khâu vá, sửa chữa, đóng lại các bao, bì, kiện hàng trừ những bao bì bị xô lệch, hư hỏng trong khi bốc dỡ do sự bất cẩn của công nhân;
- b) Chuyên chở những dụng cụ để chằng, buộc hàng hóa, để đóng mở cửa hầm tàu, cửa xe lửa;
- c) Bốc xếp những vật liệu ngăn cách hàng trên tàu;
- d) Lót ván, lót dề xếp hàng, đặt ống thông hơi;
- e) Lựa chọn hàng, đánh đóng, xếp lại hàng theo yêu cầu của chủ hàng, xếp lại hàng trên tàu (hàng không lên xuống) để lấy chỗ xếp hàng mới hoặc để có thể bốc dỡ được hàng theo yêu cầu của thuyền trưởng.
- f) Đập nhỏ các thứ hàng bị đóng thành khối, súc các thứ hàng bị chầy dề bốc, xếp.
- g) Quét dọn, tẩy uế các hầm tàu và toa xe lửa.
- h) Các việc linh tinh như kéo giây ba-lăng, lên mặt cần, lau chùi máy móc, dụng cụ v.v. . .

**Điều 12. — Phí tồn chờ đợi:** Trường hợp làm khoán, nếu công việc không tiến hành được, công nhân phải chờ đợi vì những lý do dưới đây thì không những Cảng không chịu trách nhiệm bảo đảm hoàn thành bốc dỡ đúng kỳ hạn mà người có hàng hay hãng tàu còn phải trả tiền chờ đợi cho công nhân và bồi thường thiệt hại cho Cảng nếu có:

- a) Sửa chữa lại bao bì;
- b) Tàu chưa chuẩn bị xong cần câu, máy móc;
- c) Chủ hàng chưa làm xong thủ tục giấy tờ nên chưa được xếp dỡ;
- d) Hàng không đưa đủ và đúng giờ đến địa điểm xếp dỡ;
- e) Chủ hàng báo sai giờ;
- f) Tàu dời kế hoạch bốc dỡ;
- g) Chủ hàng báo sai không có việc.

**Điều 13. — Hợp đồng bốc dỡ:** Người có hàng muốn thuê bốc dỡ phải ký hợp đồng với Cảng. Để cho Cảng có thì giờ chuẩn bị, người có hàng phải cung cấp cho Cảng đủ giấy tờ, tài liệu về hàng hóa chậm nhất là 24 tiếng đồng hồ trước giờ tàu đến.

**Điều 14. — Kiểm soát hàng trước khi bốc dỡ:** Khi nhận hàng để bốc dỡ, Cảng phải cùng với chủ hàng soát lại tình hình bao bì, nghiệm cứu và trao đổi về tính chất của hàng. Nếu phát hiện ra hàng thừa, thiếu, hư hỏng thì phải ghi vào hợp đồng.

Sau khi làm xong một chuyến hàng, chủ hàng và Cảng cùng ký nhận vào hợp đồng.

**Điều 15. — Trách nhiệm của Cảng:** Công nhân bốc dỡ phải bảo vệ, giữ gìn hàng, nếu vì sơ xuất, làm lỗi để xảy ra mất mát, hư hỏng thì Cảng có trách nhiệm bồi thường thiệt hại cho người có hàng. Nếu bao bì bị hư hỏng, hàng bị xô lệch nhưng không bị hư hại đến bên trong thì công nhân phải sửa chữa lại cho chủ hàng.

Ngoài ra, nếu vì Cảng không điều động được đủ số công nhân theo như giấy báo việc, công nhân đến nơi làm việc chậm, kế hoạch và ký hạn bốc dỡ không bảo đảm được, khiến cho chủ hàng phải thiệt hại thì Cảng có trách nhiệm bồi thường cho chủ hàng.

**Điều 16. — Tiêu chuẩn bồi thường:** Trong mọi trường hợp bồi thường thiệt hại, dù người có trách nhiệm bồi thường là Cảng (điều 15) hay là người có hàng (điều 12) đều không bồi thường bằng hiện vật mà bằng tiền.

Nếu hàng bị mất một phần, Cảng bồi thường số hàng mất, người có hàng bắt buộc phải nhận số còn lại.

Nếu hàng bị hư hỏng thì căn cứ vào mức độ hư hỏng mà bồi thường người có hàng không được từ chối không nhận hàng trừ trường hợp hàng bị hư hỏng đến mức độ không thể dùng với tác dụng của nó nữa.

Để tính tiền bồi thường, Cảng căn cứ vào giá mua trong hóa đơn và tính thêm tiền vận chuyển và các khoản phí thực tế khác mà chủ hàng đã phải trả để mang hàng đến Cảng.

**Điều 17. — Thanh toán tiền bốc dỡ:** Sau khi đã ký kết hợp đồng, chủ hàng phải nộp trước cho Cảng một số tiền tương đương với khoản phí bốc dỡ cả lô hàng.

Hàng bốc dỡ xong, nếu khoản phí tính ra nhiều hơn số tiền chủ hàng đã nộp thì trong thời hạn 5 ngày kể từ ngày nhận được giấy báo trả tiền, chủ hàng phải nộp số tiền thiếu.

Trái lại nếu khoản phí ít hơn số tiền nộp trước thì trong thời hạn 7 ngày kể từ ngày bốc dỡ xong, Cảng phải trả lại tiền thừa cho chủ hàng.

Quá thời hạn trên, nếu bên nào không thanh toán thì mỗi ngày chậm trễ phải trả lãi 50/00 (năm phần nghìn) số tiền nợ.

#### CHƯƠNG IV

#### HÀNG LƯU KHO LƯU BÃI

**Điều 18.**— Hàng hóa được gửi kho, bãi của Cảng:

Tất cả hàng hóa quá Cảng không nhất thiết đều nhập kho hay để bãi của Cảng. Sau khi đã làm xong thủ tục Hải quan, tùy theo yêu cầu của chủ hàng, hàng hóa có thể bốc thẳng xuống tàu hoặc đưa ngay về kho riêng của chủ hàng.

Những thứ hàng sau đây được nhận để ở kho, bãi của Cảng:

a) Ngũ cốc, máy móc, đồ kim khí, bách hóa, lâm thổ sản, khoáng sản.

b) Hàng phải chờ tàu hoặc chờ làm thủ tục Hải quan trừ những loại ghi ở điều 19.

**Điều 19.**— Hàng hóa không được gửi vào kho, bãi của Cảng:

Cảng không nhận gửi ở kho hay để bãi những thứ hàng hóa sau đây:

a) Động vật sống như trâu, bò, lừa, ngựa, lợn v. v. . .

b) Hàng dễ hư hỏng, chóng ươn thối như rau, hoa quả tươi, tôm cá tươi, trứng gà, trứng vịt v. v. . .

c) Hàng quý giá như vàng, bạc, ngọc thạch v. v. . .

Ngay khi những thứ hàng trên tới Cảng, người có hàng phải xin làm thủ tục Hải quan để mang ra khỏi phạm vi Cảng chậm lắm là 24 tiếng đồng hồ sau.

**Điều 20.**— Hàng được để bãi không được gửi kho:

Hàng nặng, công kênh thuộc loại có thể để ở ngoài trời không bị hư hỏng như than, gỗ, hắc ín, ray, tôn, sắt v. v. . . thì không được để trong kho mà phải để ở bãi hoặc ở sân kho.

**Điều 21.**— Hành lý gửi kho:

Hành lý xuất nhập khẩu không mang theo người mà giao cho hãng tàu chở như hàng hóa thì được gửi kho như hàng hóa.

Hành lý xuất nhập khẩu mang theo người chỉ được gửi kho trong những trường hợp đặc biệt.

**Điều 22.**— Hàng để kho riêng:

Các loại hàng nguy hiểm như chất nổ, chất bắt lửa phải để vào kho riêng có biện pháp bảo đảm an toàn thích hợp.

Hàng hóa thuộc loại cấm theo yêu cầu của Hải quan cũng được để riêng để xử lý.

**Điều 23.**— Thời gian để kho, bãi:

Thời gian tối đa gửi hàng ở kho, bãi của Cảng quy định như sau:

a) Hàng xuất loại thường	để kho	15 ngày
b) Hàng nhập loại thường	»	10 —
c) Hàng xuất loại nguy hiểm	»	3 —
d) Hàng nhập loại nguy hiểm	»	5 —
e) Hàng xuất nhập	để bãi	20 —

Hợp đồng lưu kho, lưu bãi không được ký kết với những thời hạn dài hơn thời hạn trên.

Quá hạn ghi trong hợp đồng, nếu chủ hàng không lĩnh hàng ra thì phải xin gia hạn nhưng riêng loại hàng nguy hiểm thì yêu cầu gia hạn không được chấp nhận.

**Điều 24.**— Hợp đồng gửi kho, bãi:

Muốn gửi hàng vào kho, bãi người có hàng phải ký hợp đồng với Cảng. Đối với hàng nhập khẩu hợp đồng phải ký kết chậm nhất là 24 tiếng đồng hồ sau khi tàu tới Cảng.

Hợp đồng làm theo mẫu của Cảng, theo những quy định trong bản thể lệ này nhưng hai bên cũng có thể thỏa thuận khác với nhau miễn là các điều khoản không trái với luật lệ của Nhà nước và nội quy của Cảng.

**Điều 25.**— Thủ tục gửi và lấy hàng ở kho, bãi:

Khi gửi hàng vào kho, bãi, chủ hàng phải xuất trình giấy phép nhập khẩu do cơ quan quản lý xuất nhập khẩu cấp và phải nộp hai bản tờ khai hàng gửi kho có ghi tên, số lượng, tính chất các loại hàng và số hàng hư hỏng nếu có.

Muốn lấy hàng ra, chủ hàng phải xuất trình:

a) Hợp đồng đã ký kết.

b) Giấy chứng nhận của Hải quan cho phép mang hàng xuống tàu hoặc ra khỏi Cảng.

Sau khi đã lấy hết hàng ra, chủ hàng phải ký nhận vào phiếu giao hàng của Cảng.

**Điều 26.**— Bao bì của hàng gửi kho và cách thức đóng kiện:

Hàng gửi kho không được để rời rạc, lẻ tẻ, trừ một số hàng như phốt-phát, a-pa-tit mà phải đóng thành kiện, bao, chắc chắn và xếp theo từng loại. Hàng thuộc loại nguy hiểm, mau hư không được đóng cùng một kiện với các loại hàng khác.

**Điều 27.**— Di chuyển hàng và đóng mở các bao, kiện:

Hàng chuyển vào kho hay lấy ở kho ra phải đi theo những đường nhất định, dưới sự hướng dẫn của nhân viên phụ trách kho hàng.

Hàng để trong kho đã quá hạn nếu chủ hàng không lấy ra và cũng không xin gia hạn thì Cảng có quyền, sau khi đã báo cho chủ hàng biết, di chuyển hàng đến một kho khác nếu xét ra cần thiết, chủ hàng không được khiếu nại và phải chịu phí tồn di chuyển.

Mọi việc di chuyển, đóng mở các bao, kiện hàng đều phải làm trước mặt người có hàng và dưới sự kiểm soát của Hải quan. Người có hàng phải được báo trước để chứng kiến nhưng nếu đã được báo mà người chủ hàng vắng mặt thì không có quyền khiếu nại.

**Điều 28. — Hàng hóa coi là bỏ:**

Hàng để kho, bãi của Cảng nếu quá thời hạn hai tháng kể từ ngày hết hạn trong hợp đồng mà không lấy ra thì coi là hàng bỏ. Cảng có quyền xin bán đấu giá, tiền bán được dùng để thanh toán trước tiên là khoản phí lưu kho, lưu bãi, các khoản cảng phí khác rồi đến các khoản thuế và sau đó nếu còn thừa thì trả lại chủ hàng, nếu thiếu thì đòi thêm.

**Điều 29. — Trách nhiệm của Cảng:**

Cảng có trách nhiệm bảo quản tốt hàng hóa gửi trong kho hay để bãi. Nếu vì bảo quản thiếu sót mà hàng bị hư hỏng, mất mát, hao hụt quá tỷ lệ đã ấn định trong hợp đồng thì Cảng phải bồi thường thiệt hại cho chủ hàng.

Trong khi hàng để ở kho, bãi, nếu phát hiện hàng bị hư hỏng, Cảng phải báo ngay cho chủ hàng biết để giải quyết kịp thời.

**Điều 30. — Trường hợp Cảng vụ không có trách nhiệm bồi thường:**

Hàng hóa bị hư hỏng, mất mát trong những trường hợp sau đây, nếu Cảng chứng minh được là không sơ xuất, thiếu sót trong việc bảo quản thì không có trách nhiệm bồi thường:

a) Tai nạn thiên nhiên như bão lớn, lụt v. v... không thể chống được với những phương tiện thông thường;

b) Hàng biến chất, bốc cháy, hao rỉ v. v... vì tính chất của hàng, vì thời tiết;

c) Hàng hóa không được chủ hàng bao bọc chu đáo;

d) Hàng đóng trong thùng hay hòm, dấu niêm phong còn nguyên vẹn, không có dấu vết bị mở, khi giao nhận không mở;

e) Tỷ lệ hao hụt trong hợp đồng định không sát, quá thấp, hàng hóa đã bị hao hụt nhiều hơn tỷ lệ đó.

**Điều 31. — Trách nhiệm của người có hàng:**

Nếu vì khai gian hàng hay đóng lẩn hàng nguy hiểm với hàng thường mà xảy ra thiệt hại cho Cảng thì chủ hàng có trách nhiệm bồi thường thiệt hại.

**Điều 32. — Tiêu chuẩn và cách thức bồi thường:**

Những quy định về bồi thường hàng hóa bị hư hỏng mất mát, hao hụt trong khi bốc dỡ (Điều 16) cũng áp dụng cho việc bồi thường hàng hóa bị hư hỏng, mất mát, hao hụt trong khi để ở kho, bãi của Cảng.

**Điều 33. — Giá biểu tiền lưu kho, lưu bãi:**

Tiền gửi kho, để bãi của Cảng tính theo trọng lượng hàng hóa và thời gian để ở kho, bãi. Đối với một số hàng như gỗ, quặng v. v... tiền để bãi không tính theo trọng lượng mà theo diện tích bãi cho thuê.

Giá biểu các khoản phí lưu kho, lưu bãi, cách thức tính và chi tiết thi hành quy định trong bản Cảng phí.

**Điều 34. — Thanh toán:**

Trước khi lấy hàng ở kho, bãi ra, người có hàng phải thanh toán mọi khoản phí, kể cả tiền phạt nếu có. Hàng lấy làm nhiều lần thì mỗi lần chủ hàng phải nộp số tiền tương đương với số hàng lấy ra, lần cuối cùng sẽ điều chỉnh cho những lần trả trước và thanh toán cho cả lô hàng gửi kho hay để bãi.

CHƯƠNG V

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

**Điều 35. — Cục Giao nhận:**

Trong mọi việc giao nhận, bốc dỡ, gửi kho v. v... Cục Giao nhận hành động với tư cách là đại diện cho người có hàng và phải chấp hành thể lệ này như mọi người có hàng khác.

Tuy nhiên, để có điều kiện làm nhiệm vụ được chu đáo và dễ dàng, Cục Giao nhận có thể thỏa thuận với Cảng một số điều khoản về thủ tục giấy tờ, quan hệ công tác v. v...

**Điều 36.**

Bản thể lệ này bắt đầu thi hành từ ngày mồng 1 tháng 7 năm 1957. Những quy định trái với thể lệ này đều bãi bỏ từ ngày đó.

Ban hành ngày 21 tháng 6 năm 1957

Bộ trưởng

Bộ Giao thông và Bưu điện

NGUYỄN VĂN TRẦN