

Ty Giáo dục sẽ đề nghị với Ủy ban Hành chính thành phố hay tỉnh ấn định giá biểu học phí chung từng thời kỳ (niên học, học kỳ).

Bộ trân trọng yêu cầu các Khu, Sở, Ty phổ biến rộng rãi thông tư này cho tất cả các trường tư thục các cấp.

Hà nội, ngày 28 tháng 8 năm 1957  
 TL. Bộ trưởng Bộ Giáo dục  
 Giám đốc Nha Giáo dục phổ thông  
 NGUYỄN VĂN HIẾU

## BỘ GIAO THÔNG VÀ BƯU ĐIỆN

**NGHỊ ĐỊNH số 252 ND ngày 19-8-1957**  
**ban hành thể lệ vận chuyển hàng hóa**  
**trên tất cả các đường sắt đang khai**  
**thác ở miền Bắc Việt nam.**

BỘ TRƯỞNG  
 BỘ GIAO THÔNG VÀ BƯU ĐIỆN

*Để bảo đảm quyền lợi và định rõ trách nhiệm của người có hàng chuyên chở;*

*Để đề cao trách nhiệm, chất lượng phục vụ của Đường sắt;*

*Để phát huy đầy đủ năng lực tiềm tàng của Đường sắt, thỏa mãn nhu cầu vận chuyển của Nhà nước và nhân dân;*

*Theo đề nghị của ông Chủ nhiệm Tổng cục Đường sắt;*  
*Sau khi đã được Thủ tướng phủ thông qua.*

### NGHỊ ĐỊNH :

**Điều 1.** — Nay ban hành bản thể lệ vận chuyển hàng hóa để thi hành trên tất cả các đường sắt đang khai thác ở miền Bắc Việt nam.

**Điều 2.** — Thể lệ này thi hành từ ngày mồng 1 tháng 10 năm 1957; tất cả những điều khoản nào trái với thể lệ đều bãi bỏ.

**Điều 3.** — Các Ông Chánh Văn phòng Bộ Giao thông và Bưu điện và Chủ nhiệm Tổng cục Đường sắt chịu trách nhiệm thi hành nghị định này.

Hà nội, ngày 19 tháng 8 năm 1957  
 Bộ trưởng  
 Bộ Giao thông và Bưu điện  
 NGUYỄN VĂN TRẦN

## THẺ LỆ CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA CỦA ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

### CHƯƠNG I

#### QUY TẮC CHUNG

**Điều 1.** — Phạm vi áp dụng. —

Bản thể lệ chuyên chở hàng hóa này áp dụng cho tất cả các đường sắt khai thác ở miền Bắc Việt nam và phải được Đường sắt cũng như người có hàng chấp hành nghiêm chỉnh.

**Điều 2.** — Công bố điều kiện chuyên chở và giá cước. —

Các điều kiện chuyên chở, các khoản cước, tạp phí, tiền phạt v.v... phải được Đường sắt công bố ít nhất là 3 ngày trước ngày thi hành.

**Điều 3.** — Đơn vị đo lường. —

Đơn vị đo lường Đường sắt áp dụng là :

- Mét (m)
- Ki-lô-mét (km)
- Ki-lô-gam (kg)
- Tấn 1.000 kg (T)

**Điều 4.** — Tính kỳ hạn. —

**Khoản a.** — Nếu lấy giờ hay ngày làm đơn vị để tính thì không đủ 60 phút cũng tính 1 giờ, không đủ 24 tiếng đồng hồ cũng tính 1 ngày.

Nếu sự việc xảy ra ngày hôm trước và lần sáng ngày hôm sau thì dù không đủ 48 tiếng đồng hồ cũng tính 2 ngày (thí dụ từ 10 giờ ngày 12 đến 23 giờ ngày 13 tính là 2 ngày).

**Khoản b.** — Tháng thi tính từ ngày mùng 1 đến ngày cuối tháng là 1 tháng. Nếu sự việc không xảy ra ngày đầu tháng thì tính từ ngày sự việc xảy ra đến ngày trước ngày ấy tháng sau là 1 tháng (thí dụ từ mùng 5 tháng 3 đến hết ngày 4 tháng 4 là 1 tháng. Riêng tháng giêng thì từ 30 hoặc 31 tháng giêng đến 28 hay 29 tháng 2 là 1 tháng).

**Khoản c.** — Trong mọi việc giao dịch, Đường sắt áp dụng dương lịch.

**Điều 5.** — Thời giờ làm việc và giao dịch của các ga —

**Khoản a.** — Trong những ngày làm việc, các ga mở cửa để giao dịch từ 7 giờ đến 17 giờ. Trong những ngày chủ nhật, ngày lễ và những ngày nghỉ khác, nếu nhu cầu đòi hỏi, các ga vẫn nhận hàng, cho lĩnh hàng, xếp dỡ và cho mang hàng ra khỏi ga như những ngày làm việc. Riêng việc xếp dỡ nếu cần có thể làm đêm.

**Khoản b.** — Căn cứ vào tình hình cụ thể của từng ga, Chủ nhiệm Tổng cục Đường sắt có quyền :

— Thay đổi thời giờ làm việc và giao dịch ở các ga.

— Chỉ định các ga phải tiến hành xếp dỡ cả ngày lẫn đêm.

*Khoản c.*— Thời giờ mở cửa và giao dịch phải niêm yết tại các ga.

*Điều 6.*— **Gửi hàng lẻ và gửi hàng nguyên toa.**—

Có 2 cách gửi hàng hóa :

— Gửi nguyên toa ;

— Gửi hàng lẻ.

Những thứ hàng sau đây không được gửi như hàng lẻ mà phải gửi nguyên toa :

— Máy móc, dụng cụ không thể xếp vào xe có mũi được như ô-tô, máy cày, v.v...

— Hàng rời, xếp đống, không đếm được và khó tính số lượng ;

— Linh cữu, thi hài ;

— Toa xe mắc vào tàu để kéo đi.

*Điều 7.*— **Phạm vi doanh nghiệp của các ga.**

Căn cứ vào tình hình hàng hóa và tổ chức của đường sắt. Tổng cục Đường sắt định phạm vi doanh nghiệp của các ga (ga nhận hàng lẻ, ga nhận hàng nguyên toa và ga nhận cả hàng lẻ và hàng nguyên toa).

Nếu có sự thay đổi về phạm vi doanh nghiệp của các ga thì trái với điều 2, Tổng cục Đường sắt phải công bố ít nhất là 5 ngày trước.

*Điều 8.*— **Dại diện cho chủ hàng.**—

Người có hàng bất luận là tư nhân, xí nghiệp, hợp tác xã, đoàn thể hay cơ quan đều có thể ủy nhiệm cho một người khác để gửi và nhận hàng thay mình. Giấy ủy nhiệm phải nêu rõ quyền hạn của người đại diện và phải xuất trình mỗi khi cần thiết.

*Điều 9.*— **Áp tải hàng.**—

*Khoản a.*— Những loại hàng hóa sau đây bắt buộc phải có người của chủ hàng đi áp tải để trông nom, bảo quản :

— Thú vật sống, thú rừng, cá sống ;

— Hàng dễ hỏng, mau hư, dọc đường phải cho thêm muối hay nước đá ;

— Dầu máy, toa xe mắc vào đoàn tàu để vận chuyển ;

— Xe hơi, máy cày, các loại máy móc, động cơ không đóng hòm ;

— Linh cữu, thi hài, hài cốt ;

— Các loại hàng hóa khác, lúc nhận đường sắt yêu cầu chủ hàng cho người đi áp tải.

*Khoản b.*— Ngoài những thứ hàng hóa trên bắt buộc phải có người áp tải, chủ hàng có thể yêu cầu được cử người đi áp tải các thứ hàng khác.

*Khoản c.*— Mỗi lô hàng chỉ được có một người áp tải nhưng theo yêu cầu của chủ hàng, trường ga có thể nhận hai, ba người nếu cần thiết.

*Khoản d.*— Chủ hàng không được thuê công nhân làm thời đi áp tải hàng hóa. Người áp tải có trách nhiệm bảo quản hàng hóa suốt dọc đường, từ ga gửi đến ga đến và phải có đủ dụng cụ để bảo vệ hàng. Tuyệt đối cấm người áp tải mang theo những vật dễ bốc cháy.

*Khoản e.*— Người áp tải phải ngồi vào toa hàng của mình nhưng nếu chủ hàng yêu cầu và được ga trưởng và xa trưởng đồng ý thì có thể ngồi sang toa khách. Trong trường hợp này, người áp tải vẫn có trách nhiệm bảo quản hàng.

*Khoản f.*— Người áp tải ngồi trong xe hàng phải trả nửa tiền vé ghế cứng và nếu ngồi vào xe khách thì phải trả tiền vé như hành khách thường. Số tiền vé của người áp tải phải ghi vào giấy gửi hàng.

*Điều 10.*— **Trường hợp đường sắt không nhận chở hoặc đình chỉ chuyên chở.**—

Trong những trường hợp dưới đây, đường sắt không nhận hoặc đình chỉ chuyên chở :

— Nghẽn đường ;

— Người có hàng vi phạm nghiêm trọng luật lệ của Nhà nước và thể lệ vận chuyển của đường sắt.

*Điều 11.*— **Hàng phải có sự đồng ý của Chủ nhiệm Tổng cục Đường sắt mới được nhận chở.**—

*Khoản a.*— Tất cả các thứ hàng hóa đều được Đường sắt nhận chở trừ những thứ dưới đây có được Chủ nhiệm Tổng cục Đường sắt đồng ý, ga mới nhận chở :

a<sup>1</sup>/ hàng lẻ :

— Kiện hàng dài quá 3m50 phải xếp vào xe có mũi để chuyên chở.

— Trọng lượng mỗi kiện trên 300 kg, trừ những ga có thiết bị cắt hàng ;

— Thẻ tích mỗi kiện trên 2 mét khối ;

a<sup>2</sup>/ hàng gửi nguyên toa, kiện hàng dài quá 18m, hàng xếp quá hạn độ của toa xe ;

a<sup>3</sup>/ toa xe riêng của chủ hàng móc vào đoàn tàu để kéo đi ;

a<sup>4</sup>/ hàng xin chở bằng xe ướp lạnh ;

a<sup>5</sup>/ hàng nguy hiểm ngoài những thứ đã quy định ;

a<sup>6</sup>/ hàng xin chở theo đoàn tàu bất thường ;

a<sup>7</sup>/ hàng hóa cùng một chủ, xếp dỡ ở ga dọc đường (xếp thêm hoặc dỡ bớt xuống rồi lại tiếp tục chuyên chở).

*Khoản b.*— Khi đã nhận chở những thứ hàng kê trên, Đường sắt phải có những biện pháp thích hợp để bảo đảm vận chuyển được an toàn.

**Điều 12. — Ưu tiên vận chuyển. —**

**Khoản a.** — Hàng nhân trước được đi trước, hàng nhận sau đi sau. Hàng mang đến ga cùng một lúc thì theo thứ tự ưu tiên sau đây mà chở:

a<sup>1</sup>/ hàng hóa nguy hiểm;

a<sup>2</sup>/ thi hài, linh cữu;

a<sup>3</sup>/ động vật, hàng dễ hỏng, mau hư, dễ biến chất, giảm trọng lượng.

a<sup>4</sup>/ các thứ hàng khác.

**Khoản b.** — Trong những trường hợp đặc biệt như phục vụ Quốc phòng, chống bão, chống lụt, chống dịch, chống đói v.v... Chủ nhiệm Tổng cục Đường sắt có quyền tạm thời không theo thứ tự ưu tiên vận chuyển trên mà giành ưu tiên cho những hàng hóa cần thiết khác.

**Điều 13. — Kỳ hạn chuyên chở. —**

**Khoản a.** — Kỳ hạn chuyên chở hàng hóa gồm có những thời gian sau đây:

a<sup>1</sup>/ thời gian chuyên chở;

a<sup>2</sup>/ thời gian làm việc ở dọc đường;

a<sup>3</sup>/ thời gian giao hàng.

**Khoản b.** — Thời gian chuyên chở tính từ 0 giờ ngày sau ngày Đường sắt nhận hàng và quy định như sau:

b<sup>1</sup>/ hàng nguyên toa: cứ 150 km hoặc chưa đủ 150 km tính 1 ngày.

b<sup>2</sup>/ hàng lẻ: cứ 100 km hoặc chưa đủ 100 km tính 1 ngày.

**Khoản c.** — Thời gian làm việc ở dọc đường.

c<sup>1</sup>/ tàu chở hàng lẻ, hàng nguyên toa nếu qua một khu khác phải đổi toa để tiếp tục vận chuyển thì thời gian làm việc dọc đường tính 1 ngày.

c<sup>2</sup>/ tàu chở hàng lẻ đổi toa tính 1 ngày.

c<sup>3</sup>/ trong những trường hợp sau đây, thời gian làm việc dọc đường là thời gian thực tế tàu phải đỗ lại để giải quyết việc:

— đường nghẽn không phải vì lỗi của Đường sắt:

— kiểm dịch súc vật hoặc cho súc vật ăn uống;

— sửa chữa lại bao bì, xếp lại hàng bị hư hỏng, xô lệch vì lỗi của chủ hàng.

**Khoản d.** — Thời gian giao hàng tính 1 ngày.

**Khoản e.** — Kỳ hạn chuyên chở được tính thêm một ngày ở những đường mỗi ngày chỉ có một đội tàu (một chuyến đi và một chuyến về) và 2 ngày ở những đường 2 ngày mới có một đội tàu.

**CHƯƠNG II****ĐƯỜNG SẮT NHẬN HÀNG GỬI****Điều 14. — Kỳ hạn đưa hàng đến ga để gửi. —**

Sau khi đã được ga đồng ý, chủ hàng gửi lẻ và gửi nguyên toa phải mang hàng đến ga trong

ngày quy định xếp hàng lên xe hoặc sớm nhất là 12 tiếng đồng hồ trước giờ làm giấy gửi hàng.

**Điều 15. — Xác định trọng lượng hàng. —**

**Khoản a.** — Đối với hàng lẻ, bao giờ ga cũng cần đề xác định trọng lượng tính cước. Trọng lượng của hàng phải ghi vào giấy gửi hàng.

**Khoản b.** — Đối với hàng nguyên toa, chủ hàng phải khai trọng lượng hàng nhưng ga có quyền kiểm tra để xác định.

Trường hợp Đường sắt xét không cần phải cân toa xe nhưng chủ hàng yêu cầu cân thì nếu điều kiện thiết bị và thời gian cho phép, Đường sắt phải cân và được thu tiền công cân.

**Điều 16. — Trọng lượng hàng công kênh. —** Hàng gửi lẻ thuộc loại công kênh thì không cân mà quy định mỗi mét khối (m<sup>3</sup>) là 300kg để tính cước.

**Điều 17. — Kiểm tra tên và trạng thái của hàng. —**

**Khoản a.** — Khi nhận hàng, Đường sắt phải kiểm tra xem hàng khai có đúng không, bao bì có chắc chắn và hàng hóa có bị hư hỏng không. Đường sắt có quyền yêu cầu chủ hàng mở các bao bì để kiểm soát và chủ hàng phải chịu phí tổn sắp xếp lại hàng.

Sau khi đã nhận hàng, nếu Đường sắt nghi ngờ và yêu cầu kiểm tra thì phí tổn khâu đóng, sắp xếp hàng do Đường sắt chịu nếu hàng khai đúng không có hiện tượng hư hỏng, vỡ v.v... Trường hợp phát hiện ra hàng khai gian hoặc đã bị hư hỏng thì chủ hàng phải chịu phí tổn khâu đóng, sắp xếp lại hàng.

**Khoản b.** — Hàng phải khai đúng với tên gọi thông thường của nó. Nếu là hàng nguy hiểm cần phải đối chiếu với bảng quy định hàng nguy hiểm của Đường sắt để khai cho đúng. Nếu hàng nguy hiểm không ghi trong bảng quy định thì phải khai với tên gọi thông thường của nó trong thương mại hay trong sản xuất và phải có biên bản giám định kèm theo giấy gửi hàng.

Khi tinh chất và trạng thái của hàng có ảnh hưởng đến giá cước thì phải ghi rõ như: hàng tươi, khô, công kênh v.v...

Nếu tên hàng ghi không đúng, không rõ ràng, người có hàng phải viết lại giấy gửi hàng. Trường hợp cần phải sửa chữa tên hàng thì Đường sắt không được tẩy hay xóa hẳn mà phải gạch tên viết sai, viết lại cho đúng rồi Đường sắt cũng với chủ hàng ký nhận việc sửa chữa xuống dưới.

**Điều 18. — Định bậc hàng. —**

**Khoản a.** — Hàng có ghi trong bảng phân loại của Đường sắt thì căn cứ vào bảng phân loại ấy mà định bậc để tính cước. Nếu hàng không ghi trong bảng đó thì xếp vào bậc hàng tương tự và nếu không có hàng tương tự thì xếp vào bậc B.

**Khoản b.**— Bậc hàng định chung cho cả lô. Khi một lô gồm nhiều hàng bậc khác nhau thì xếp cả lô vào bậc cao nhất trong lô.

**Điều 19. — Giấy gửi hàng. —**

**Khoản a.**— Muốn gửi hàng, bất luận là hàng lẻ hay hàng nguyên toa, chủ hàng hay người đại diện phải đưa cho ga giấy gửi hàng có chữ ký của mình và đóng dấu nếu có. Người gửi hàng phải tự mình viết vào giấy gửi hàng, nhân viên Đường sắt chỉ hướng dẫn mà không làm thay.

**Khoản b.**— Người gửi hàng phải hoàn toàn chịu trách nhiệm về những điều khai trong giấy gửi hàng.

**Khoản c.**— Giấy gửi hàng cùng gửi với hàng hóa đến ga đến để giao cho người lĩnh hàng.

**Điều 20. — Giấy tờ gửi kèm theo giấy gửi hàng. —**

**Khoản a.**— Đối với các loại hàng hóa theo thẻ lệ trong khi chuyên chở phải có giấy phép hay giấy chứng nhận của các cơ quan như Thuế vụ, Hải quan, Công an v.v..., người gửi hàng phải đính theo đủ những giấy tờ cần thiết nếu không có hay thiếu Đường sắt không nhận chở. Người có hàng phải hoàn toàn chịu trách nhiệm về những giấy tờ nói trên.

Nếu vì giấy tờ thiếu sót, giả mạo mà hàng bị các cơ quan có thẩm quyền giữ lại để kiểm tra, chủ hàng phải chịu mọi khoản phí đã phát sinh ra và bồi thường cho Đường sắt những thiệt hại do việc kiểm tra đã gây ra.

Nếu Đường sắt làm mất những giấy tờ đó, Đường sắt phải làm biên bản phổ thông chứng nhận để gửi theo hàng nhưng không phải bồi thường về việc đánh mất giấy tờ. Tuy nhiên, nếu biên bản phổ thông của Đường sắt không tránh được cho người có hàng những thiệt hại do việc mất giấy tờ gây ra thì Đường sắt phải bồi thường cho người có hàng những thiệt hại ấy.

**Khoản b.**— Đường sắt còn nhận để chuyên cùng với giấy gửi hàng những giấy tờ có liên quan đến hàng hóa như giấy xuất kho, giấy kê khai chi tiết và giấy chứng nhận về phẩm chất của số hàng chuyên chở.

**Điều 21. — Lô hàng. —**

**Khoản a.**— Hàng chỉ được xếp vào một lô nếu cùng một người gửi, cùng một người nhận, cùng một ga gửi, cùng một ga đến, cùng một kỳ hạn vận chuyển, cùng một thời gian nhân lĩnh.

Mỗi một lô hàng phải làm riêng một giấy gửi hàng.

**Khoản b.**— Những hàng hóa sau đây không được xếp vào một lô :

b<sup>1</sup>/ hàng dễ hư thối với hàng không hư thối ;  
b<sup>2</sup>/ hàng nguy hiểm với hàng không nguy hiểm ;

b<sup>3</sup>/ hàng vì tính chất không thể xếp lẫn với nhau như thực phẩm với hàng hơi thối, chất lỏng với hàng sợ ẩm ướt, động vật với đồ vật trừ trường hợp súc vật với đồ đạc của các gánh xiếc, gia súc chuyên chở cùng với đồ đạc dọn nhà.

b<sup>4</sup>/ hàng chuyên chở theo điều kiện đặc biệt với hàng chuyên chở theo điều kiện thường.

b<sup>5</sup>/ hàng theo thẻ lệ phải chịu sự kiểm tra của các cơ quan như Thuế vụ, Hải quan, v.v... với hàng không phải kiểm tra.

**Khoản c.**— Theo nguyên tắc mỗi toa xe mắc vào đoàn tàu để kéo đi là một lô và phải làm một giấy gửi hàng. Hàng hóa dài phải xếp lên 2 toa hoặc phải dùng xe gổi thì chỉ làm một giấy gửi hàng. Hàng hóa được xếp làm một lô nếu phải chở bằng nhiều toa thì ngoài giấy gửi hàng chung cho cả lô, còn phải làm riêng cho mỗi toa một giấy gửi hàng.

**Điều 22. — Khai giá trị hàng. —**

**Khoản a.**— Nếu hàng chuyên chở thuộc loại khó định giá thì trước khi nhận chở cần phải định giá để phòng khi mất mát, hư hỏng sẽ bồi thường theo giá đã định.

Ngoài cước chuyên chở như thường lệ, hàng gửi có khai giá phải trả một khoản phí bảo đảm giá trị.

**Khoản b.**— Giá do chủ hàng khai phải được Đường sắt chấp nhận. Nếu chủ hàng và Đường sắt không đồng ý với nhau về giá trị của hàng thì phải dùng phương pháp giám định. Chủ hàng muốn gửi hàng bắt buộc phải nhận giá định bằng phương pháp giám định. Biên bản giám định phải gửi kèm theo giấy gửi hàng.

**Khoản c.**— Cách định giá trị hàng và biện pháp chuyên chở hàng có khai giá quy định riêng.

**Điều 23. — Gói, bọc hàng. —**

**Khoản a.**— Tùy theo tính chất, số lượng của hàng hóa và đoạn đường vận chuyển, chủ hàng phải gói, bọc cho cẩn thận để đảm bảo hàng không bị hư hỏng, rơi vãi, xô lệch, đổ vỡ và không ảnh hưởng đến các hàng khác trong khi chuyên chở.

**Khoản b.**— Nếu thấy hàng gói, bọc không được chu đáo, Đường sắt có quyền yêu cầu chủ hàng sửa chữa gói bọc lại. Nếu chủ hàng không chịu sửa chữa thì Đường sắt có quyền không nhận chở.

**Điều 24. — Thẻ hàng và dấu hiệu. —**

**Khoản a.**— Ở hai đầu của mỗi kiện hàng lẻ, chủ gửi phải buộc ở mỗi đầu một tấm thẻ bằng

bia cứng có ghi rõ bằng mực khó phai: tên ga gửi, ga đến, họ, tên, địa chỉ của chủ gửi và chủ nhận, tên hàng, số kiện.

Hàng hóa gửi lẻ từ 10 kiện trở lên nếu xét thấy khó lẫn lộn với các lô hàng khác thì có thể chỉ buộc thẻ ở một đầu kiện hàng.

**Khoản b.** — Đối với hàng hóa ẩm ướt như tôm, cá thì phải dùng thẻ tre hay thẻ gỗ.

Nếu vì hình thẻ hàng không buộc thẻ được như thanh sắt, ống sắt v.v... thì phải viết bằng sơn ngay vào hàng, ở nơi dễ xem nhất.

**Khoản c.** — Trên những kiện hàng đem gửi, cần phải bỏ thẻ cũ, bóc hoặc chùi sạch những dấu hiệu cũ để thay thế bằng thẻ hay dấu hiệu mới.

**Điều 25.** — Hàng coi như đã được Đường sắt nhận chở. —

Đường sắt coi như đã nhận chuyên chở sau khi đã nhận hàng, làm thủ tục giấy tờ, lưu các khoản cước phí, tạp phí và giao cho chủ gửi bản sao giấy gửi hàng và tờ báo tin hàng đến.

### CHƯƠNG III

#### XẾP DỠ HÀNG HÓA VÀ SỬ DỤNG TOA XE

**Điều 26.** — Trách nhiệm xếp dỡ. —

**Khoản a.** — Hàng lẻ — Đường sắt đảm nhiệm việc xếp dỡ hàng lẻ ở tất cả các ga và thu ở chủ hàng tiền xếp dỡ theo một giá biểu được công bố trước.

**Khoản b.** — Hàng nguyên toa.

b1/ Chủ hàng phải đảm nhiệm lấy việc xếp dỡ ở các đường nhánh và đường dùng riêng;

b2/ Trong phạm vi nhà ga, chủ hàng phải đảm nhiệm xếp dỡ những loại hàng hóa sau đây:

Hàng nguy hiểm;

Hàng lỏng chở bằng xe thùng;

Hàng nặng, mỗi khối nặng trên 300kg;

Hàng cần phải có thiết bị đặc biệt mà ga chưa có;

Hàng phải xếp dỡ theo quy cách riêng;

Hàng có người áp tải.

Tuy nhiên, ở những ga có điều kiện về thiết bị, nếu chủ hàng yêu cầu, Đường sắt có thể đảm nhiệm việc xếp dỡ hàng nặng và hàng có người đi áp tải.

b3/ Ở tất cả các ga và trừ những loại hàng nói ở đoạn b2 ở trên, chủ hàng có thể:

hoặc thuê nhà ga xếp dỡ nếu nhà ga có sẵn công nhân chuyên môn;

hoặc đưa công nhân của mình đến xếp dỡ. Trong trường hợp này, chủ hàng phải chịu trách

nhiệm nếu công nhân của mình làm hư hỏng thiết bị của Đường sắt hoặc có những hành động làm mất trật tự và hại đến an toàn ở nhà ga.

**Khoản c.** — Trường hợp nhà ga đảm nhiệm việc xếp dỡ, nếu vì sơ xuất của công nhân mà hàng bị đổ, vỡ, rơi vãi, mất mát thì nhà ga có trách nhiệm bồi thường cho chủ hàng.

**Khoản d.** — Hai tiếng đồng hồ sau khi báo tin hàng đến nếu chủ hàng chưa đến ga để dỡ hàng, nhà ga có thể dỡ thay để giải phóng toa xe, chủ hàng phải chịu các khoản phí tổn dỡ hàng.

**Khoản e.** — Trường hợp chủ hàng dùng công nhân của mình để xếp hàng hóa, nhà ga có quyền kiểm soát và nếu thấy hàng xếp không đúng quy cách, nhà ga có quyền yêu cầu chủ hàng xếp lại theo sự chỉ dẫn của mình.

**Điều 27.** — Thời gian xếp dỡ. —

**Khoản a.** — Khi chủ hàng đảm nhiệm việc xếp dỡ, công việc phải làm xong trong thời gian tối đa quy định như sau:

Xe 2 trục, mỗi khối hàng không nặng quá 8 tấn: 2 tiếng đồng hồ kể từ lúc toa đã dờn xong vào địa điểm xếp dỡ.

Xe 4 trục, mỗi khối hàng không nặng quá 8 tấn: 4 tiếng đồng hồ kể từ lúc toa đã dờn xong vào địa điểm xếp dỡ.

Xe 2 trục và xe 4 trục, mỗi khối hàng trên 8 tấn đến 15 tấn: 8 tiếng đồng hồ kể từ lúc toa đã dờn xong vào địa điểm xếp dỡ.

Xe 4 trục, mỗi khối hàng nặng trên 15 tấn: 10 tiếng đồng hồ kể từ lúc toa đã dờn xong vào địa điểm xếp dỡ.

Xe thùng: 6 tiếng đồng hồ kể từ lúc toa đã dờn xong vào địa điểm xếp dỡ.

Khối hàng nói trên là một khối không thể phân chia ra được, phải để nguyên khối mà bốc dỡ.

Thời gian quy định ở trên không phải là thời gian xếp dỡ cho 1 toa xe mà cho cả số toa một chuyến dờn đến đường nhánh để xếp dỡ.

**Khoản b.** — Nếu công việc xếp dỡ không làm xong trong thời gian quy định, toa xe phải đọng lại thì chủ hàng phải nộp tiền phạt đọng xe.

**Điều 28.** — Phương pháp xếp hàng. —

**Khoản a.** — Mỗi một lô hàng gửi nguyên toa, tùy theo số lượng, có thể xếp vào một toa hay nhiều toa. Nếu lô hàng đúng sức trọng tải của toa xe thì phải xếp cả vào một toa, không được phân tán ra nhiều toa. Trường hợp một lô hàng xếp vào nhiều toa thì các toa ấy phải cho đi một chuyến.

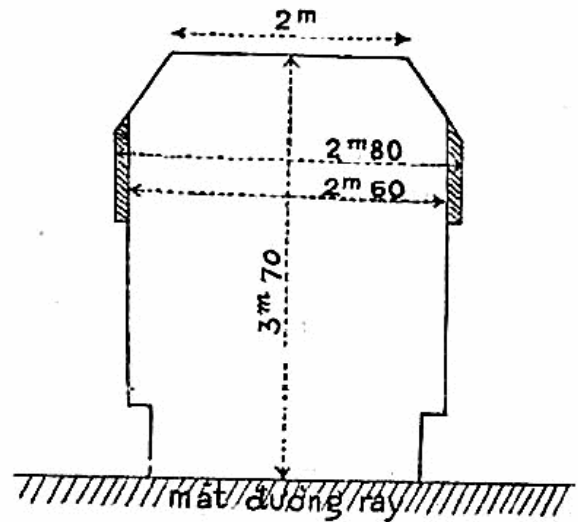
**Khoản b.** — Hàng hóa thuộc loại nguy hiểm không được xếp cùng toa với hàng hóa khác mà

phải xếp vào toa riêng, mặc dầu trọng lượng hàng không tới sức trọng tải của xe.

**Điều 29. — Hạn chế xếp hàng.**

Hàng không được xếp cao quá 3m70 tính từ mặt đường ray, bề rộng không được quá 2m80 và bề dài không được quá bề dài của toa xe (xem bảng vẽ ở bên). Hàng phải xếp cho cân đối, không được bên nhẹ bên nặng hoặc đầu nặng đầu nhẹ.

Nếu hàng xếp quá hạn độ của toa xe (cao trên 3m70 rộng quá 3m06) thì phải có sự đồng ý của Chủ nhiệm Tổng cục Đường sắt mới được chở.



**Điều 30. — XE GỐI**

*Khoản a.* — Khi kiện hàng dài hơn chiều dài của toa xe mỗi đầu thò ra trên 2dm và dưới 3m thì phải dùng xe gối. Hàng phải gối sang xe khác thì trọng lượng hạn chế theo bảng dưới đây :

TRỌNG TẢI GHI Ở THÀNH XE: 15 TẤN				TRỌNG TẢI GHI Ở THÀNH XE: 20 TẤN				TRỌNG TẢI GHI Ở THÀNH XE: 25 TẤN				Trọng tải toa xe chính	
1 đầu thò		2 đầu thò		1 đầu thò		2 đầu thò		1 đầu thò		2 đầu thò			
2 móc	1 móc	2 móc	1 móc	2 móc	1 móc	2 móc	1 móc	2 móc	1 móc	2 móc	1 móc	Số đầu thò Số móc của xe Trọng lượng hạn chế Độ dài của đầu thò	
11	12	14	13	16	17	19	18	20	22	24	23		Từ 1 mét trở xuống
11	12	14	13	16	16	19	18	20	20	24	23		Từ 1 m. 50 trở xuống
9	12	13	13	14	16	18	18	17	20	21	23		Từ 2 m. trở xuống
8	10	11	12	12	14	17	17	14	18	19	20		Từ 3 m. trở xuống

*Chú thích:* Nếu dùng xe 10 T. và 30 T. thì lấy tỷ lệ giảm cho xe 20 tấn mà tính trọng lượng hàng được xếp. Trong khi tính, nếu thấy lẻ từ 500 kg trở lên thì quy tròn là 1 tấn, dưới 500 kg thì bỏ.

*Khoản b.* — Khi 2 xe xếp hàng khác nhau nhưng cùng một chủ gửi, cùng một chủ nhận, cùng địa điểm xếp dỡ, cùng ga gửi, cùng ga đến thì xe nọ có thể dùng làm xe gối cho hàng của xe kia nếu bảo đảm được an toàn cho hàng hóa và cho đoàn tàu.

Hai xe hàng, nếu cùng một chủ gửi cùng một chủ nhận, cùng ga đi, cùng ga đến, cùng địa điểm xếp dỡ thì hàng có thể gối chung vào một xe ở giữa.

*Khoản c.* — Trong giấy gửi hàng, nhà ga phải ghi số hiệu, trọng tải, số tiền cước xe gối. Nếu hàng gối chung, tiền cước xe gối đã tính về một lộ rồi thì trong giấy gửi hàng của lộ kia phải ghi rõ như sau: « cùng chung xe gối với giấy gửi hàng số. . . . . ngày. . . . . »

**Điều 31. — Hàng dài xếp lên hai toa. —**

Nếu hàng dài hơn chiều dài của toa xe từ 6m trở lên thì không được dùng xe gối hờ như quy định ở điều 30 mà phải xếp lên 2 toa. Trọng lượng

của hàng phải dưới số tổng cộng trọng tải của toa và phân đều ra 2 toa.

**Điều 32. — Dồn xe. —**

Khi Đường sắt phải dồn xe vào đường riêng hoặc đường nhánh để chủ hàng xếp dỡ thì chủ hàng phải trả tiền dồn xe.

**Điều 33. — Động xe. —**

Xe đã dồn vào địa điểm xếp dỡ, nếu không xếp dỡ xong trong thời gian quy định ở điều 27 thì chủ hàng phải nộp tiền phạt động xe, không những cho những xe của mình mà còn cho những xe khác bị động lầy.

Ngoài ra tiền phạt động xe còn thu trong những trường hợp khác quy định trong bản thể lệ này.

**Điều 34. — Điều động xe rỗng. —**

Khi theo yêu cầu của chủ hàng, Đường sắt đã điều động xe rỗng ở nơi khác đến nếu chủ hàng xin hủy bỏ việc chuyên chở thì phải trả cho Đường sắt tiền điều động xe.

**Điều 35. — Đường sắt cung cấp toa xe thích hợp. —**

*Khoản a.* — Đường sắt phải tùy theo tính chất của hàng hóa mà cấp loại xe thích hợp để đảm bảo hàng không bị hư hỏng, mất mát trong khi

Tel: +84-28-3941-664

09658218

chuyên chở. Việc cấp xe phải quy định rõ trong hợp đồng vận chuyển.

*Khoản b.*— Trường hợp Đường sắt không có loại xe thích hợp, chủ hàng có thể xin cấp loại xe khác nhưng phải làm giấy cam đoan chịu mọi sự thiệt hại do việc sử dụng toa xe không thích hợp có thể gây ra cho mình.

#### CHƯƠNG IV

##### GIAO HÀNG

###### Điều 36. — Báo tin hàng đến. —

*Khoản a.*— Ngay khi hàng đến ga, nhà ga phải một mặt niêm yết tại ga, một mặt báo tin riêng cho chủ hàng.

*Khoản b.*— Nhà ga báo tin cho chủ hàng hoặc bằng điện thoại nếu chủ hàng có điện thoại hoặc bằng điện tín hay thư gửi Bưu điện.

— Nếu báo bằng điện thoại, nhà ga phải ghi vào sổ báo tin tên người nhận tin và giờ báo. Người có hàng coi như đã được chính thức báo tin hàng đến kể từ giờ đó.

— Nếu báo bằng điện tín hay thư gửi Bưu điện thì giờ để tính kỳ hạn lĩnh hàng nói ở điều 38 là giờ điện tín hay thư trao cho Bưu điện để chuyển.

###### Điều 37. — Kỳ hạn lĩnh hàng —

*Khoản a.*— Sau khi đã được báo tin hàng đến, chủ hàng phải đến lĩnh hàng và mang ra khỏi ga trong thời hạn sau đây :

a<sup>1</sup>/ Loại thuốc cháy : 4 giờ không kể thời gian ga không làm việc;

a<sup>2</sup>/ Vật phẩm quý giá, linh cữu, thi hài, động vật và những hàng hóa cùng xếp một lô với động vật : 6 giờ không kể thời gian ga không làm việc;

a<sup>3</sup>/ Hàng nguy hiểm, trừ thuốc cháy : 8 giờ không kể thời gian ga không làm việc;

a<sup>4</sup>/ Các hàng hóa khác : 2 ngày kể cả thời gian ga không làm việc;

Khi cần thiết, kỳ hạn lĩnh hàng có thể kéo dài hoặc rút ngắn theo quyết định của Chủ nhiệm Tổng cục Đường sắt.

*Khoản b.*— Quá thời hạn trên, nếu chủ hàng không lĩnh hàng thì phải nộp hoặc tiền lưu trữ, hoặc tiền bảo quản, tính từ lúc hết kỳ hạn. Đối với thuốc cháy, linh cữu và thi hài quá hạn không lĩnh ra, nhà ga phải liên lạc với cơ quan công an hoặc chính quyền địa phương để giải quyết.

###### Điều 38. — Kiểm tra khi lĩnh hàng. —

Khi nhận hàng, người có hàng có quyền kiểm tra lại trọng lượng và trạng thái hàng hóa. Nếu hàng vẫn đủ số, không bị hư hỏng hoặc hao hụt

quá mức đã quy định thì chủ hàng phải trả tiền công cân và phí tổn khâu vá, sắp xếp lại hàng. Chủ hàng còn phải chịu những khoản phí tổn này trong trường hợp hàng bị hư hỏng do lỗi của mình. Trái lại nếu hàng đã bị hư hỏng, mất mát, hao hụt quá mức quy định và do lỗi của Đường sắt thì Đường sắt phải chịu tất cả các phí tổn kiểm tra.

###### Điều 39. — Giao hàng. —

Đường sắt chỉ giao hàng khi chủ nhận đã thanh toán xong mọi khoản cước và tạp phí, tiền phạt nếu có, kể cả những tiền mà Đường sắt đã ứng ra cho chủ hàng ở dọc đường. Nếu chủ nhận không thanh toán, Đường sắt có quyền giữ lại hàng hóa không giao.

###### Điều 40. — Mang hàng ra khỏi ga sau khi đã nhận hàng. —

Hàng đã lĩnh rồi, nếu chủ hàng không mang ra khỏi ga thì Đường sắt thu tiền lưu trữ. Tuy nhiên nếu vì tai nạn thiên nhiên hoặc khó khăn không khắc phục được mà hàng phải để lại ở ga thì chủ hàng có thể được Chủ nhiệm Tổng cục Đường sắt miễn tiền lưu trữ.

#### CHƯƠNG V

##### ĐIỀU KHOẢN LINH TINH

###### Điều 41. — Bảo quản hàng hóa. —

*Khoản a.*— Đường sắt có trách nhiệm bảo quản những hàng hóa từ lúc nhận hàng đến khi giao hàng cho chủ nhận trừ những trường hợp sau đây :

a<sup>1</sup>/ hàng thuộc loại bắt buộc phải có người áp tải, dù chủ hàng có cử hay không cử người đi áp tải;

a<sup>2</sup>/ hàng không thuộc loại bắt buộc phải có áp tải nhưng chủ hàng đã yêu cầu và được Đường sắt nhận cho áp tải.

*Khoản b.*— Trước khi nhận chở, nếu chủ hàng yêu cầu thì Đường sắt cũng có thể nhận bảo quản ngay từ lúc hàng đưa đến ga.

*Khoản c.*— Ở ga đến và đối với loại hàng Đường sắt phải bảo quản, nếu quá hạn định ở điều 37 mà chủ hàng chưa lĩnh ra thì Đường sắt thu tiền bảo quản.

Ngoài ra tiền bảo quản còn thu trong những trường hợp khác quy định trong bản thể lệ này.

###### Điều 42. — Lưu trữ hàng hóa. —

*Khoản a.*— Hàng mang đến ga để gửi trước kỳ hạn quy định ở điều 14, nếu Đường sắt nhận chờ để ở ga thì chủ hàng phải trả tiền lưu trữ tính từ lúc hàng mang đến ga đến kỳ hạn được mang hàng đến ga để gửi.

**Khoản b.** — Ở ga đến, Đường sắt thu tiền lưu trữ trong những trường hợp nói ở điều 37 và 40.

**Khoản c.** — Ngoài ra tiền lưu trữ còn thu trong những trường hợp khác quy định trong bản thể lệ này.

**Điều 43. — Quét rửa toa xe. —**

**Khoản a.** — Đối với các toa xe do Đường sắt xếp dỡ thì Đường sắt phải đảm nhiệm việc quét rửa. Đối với toa xe chủ hàng xếp dỡ lấy, Đường sắt phải:

a<sup>1</sup>/ giao toa đã quét rửa sạch sẽ cho chủ gửi xếp hàng;

a<sup>2</sup>/ quét rửa toa xe sau khi chủ nhận đã dỡ xong hàng trừ các xe chuyên chở các chất độc, thịt cá tươi, các vật phẩm hôi thối, súc vật sống.

Trong trường hợp xe chở các loại hàng hóa kể ở điểm a<sup>2</sup> trên, chủ nhận phải quét rửa, tẩy uế toa xe nếu cần, trước khi trả xe cho Đường sắt. Nếu người có hàng không quét rửa toa xe thì Đường sắt sẽ làm thay và thu ở chủ hàng số tiền thực tế đã chi tiêu về việc quét rửa.

**Khoản b.** — Đối với xe thùng, chủ hàng phải rửa thật kỹ thùng xe, lớp cặn còn lại không được quá 3cm. Nếu xe không được rửa đúng quy cách, Đường sắt không nhận xe và còn thu tiền phạt đọng xe từ lúc phát hiện xe bẩn đến khi chủ hàng rửa xong xe.

**Điều 44. — Niêm phong toa xe. —**

Xe hàng lẻ do Đường sắt xếp dỡ thì Đường sắt niêm phong.

Xe hàng nguyên toa do chủ hàng tự xếp lấy hoặc dùng công nhân của Đường sắt để xếp thì chủ hàng niêm phong lấy. Đường sắt có thể cung cấp cho chủ hàng những vật liệu để niêm phong như xi, chì, dây v.v... theo giá do Đường sắt quy định.

**Điều 45. — Bạt và dụng cụ để bảo vệ hàng. —**

**Khoản a.** — Khi dùng xe có thành hay xe bằng để chở hàng, Đường sắt phải cấp bạt để che hàng. Nếu Đường sắt không có bạt, bạt do chủ hàng đem đến thì cước phí trừ 2%.

**Khoản b.** — Chủ gửi hàng phải lo liệu lấy các vật liệu, dụng cụ để bảo vệ hàng như gỗ chèn, cọc, xích, dây thừng v.v...

**Khoản c.** — Bạt và dụng cụ để bảo vệ hàng được miễn cước và tạp phí cả chuyển đi và chuyển chở quay trở về ga gửi. Muốn được Đường sắt chở về ga gửi các dụng cụ trên, chủ gửi phải ghi rõ yêu cầu vào giấy gửi hàng và chủ nhận phải xin ga đến chứng thực. Trong vòng 15 ngày sau ngày nhận hàng, chủ nhận phải trả lại các dụng cụ nói trên, nếu để quá hạn thì không được miễn cước.

**Điều 46. — Gửi trả lại những thứ dùng để dựng hàng. —**

**Khoản a.** — Chủ gửi có thể yêu cầu Đường sắt chở về ga gửi những thứ dùng để dựng hàng như:

— thùng bằng kim khí;

— hòm bằng gỗ (kể cả hòm đã tháo ra); thùng gỗ, hòm bằng bìa cứng;

— bao vải, túi vải;

— chum, vại, bình v.v...

Cước các thứ dựng hàng kể trên gửi trả lại cho chủ gửi được giảm 50%.

**Khoản b.** — Muốn xin trở về ga gửi các thứ dựng hàng chủ gửi và chủ nhận cũng phải theo thể thức như quy định ở khoản c điều 45 trên.

**CHƯƠNG VI**

**SỰ VIỆC XẢY RA TRONG VIỆC  
VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA VÀ CÁCH  
GIẢI QUYẾT**

**Điều 47. — Xin hủy bỏ việc chuyên chở trước khi Đường sắt nhận chở. —**

**Khoản a.** — Đối với hàng nguyên toa, chủ gửi phải trả cho Đường sắt những khoản phí sau đây:

a<sup>1</sup>/ tiền lưu trữ từ lúc mang hàng vào ga đến lúc mang hàng ra;

a<sup>2</sup>/ tiền dồn xe nếu Đường sắt đã đưa xe vào địa điểm xếp hàng;

a<sup>3</sup>/ tiền phí tổn điều động xe nếu Đường sắt đã phải điều động xe từ ga khác đến;

a<sup>4</sup>/ tiền phạt đọng xe tính từ lúc xe dồn vào địa điểm xếp hàng đến lúc chủ hàng xin hủy bỏ việc gửi hàng (nếu đã xếp hàng lên xe rồi thì tính đến lúc dỡ xong hàng xuống).

a<sup>5</sup>/ các khoản phí linh tinh khác.

**Khoản b.** — Đối với hàng lẻ, chủ hàng phải trả:

b<sup>1</sup>/ tiền lưu trữ;

b<sup>2</sup>/ các khoản linh tinh khác.

**Điều 48. — Xin hủy bỏ việc chuyên chở sau khi Đường sắt đã nhận chở. —**

Sau khi Đường sắt đã nhận chở và trước khi tàu chạy, chủ gửi có thể yêu cầu hủy bỏ việc chuyên chở. Trong trường hợp này, Đường sắt hoàn lại tiền cước nhưng thu những khoản phí sau đây:

a<sup>1</sup>/ thủ tục phí thay đổi và tiền phạt thay đổi xe nguyên toa;

a<sup>2</sup>/ tiền lưu trữ tính từ khi đem hàng vào ga cho đến 0 giờ ngày nhận chở;

a<sup>3</sup>/ tiền bảo quản, tính từ khi nhận chở đến khi giao trả lại hàng (đối với loại hàng theo thể



lệ bắt buộc phải có người áp tải nhưng chủ hàng không cử áp tải thì thu tiền lưu trữ chứ không thu tiền bảo quản).

a<sup>1</sup>/ tiền phạt đọng xe, tính từ lúc đưa xe vào địa điểm xếp dỡ đến khi chủ gửi báo trả lại xe cho Đường sắt;

a<sup>5</sup>/ tiền dòn xe;

a<sup>6</sup>/ tiền điều động xe, nếu đã phải điều động xe ở nơi khác đến;

a<sup>7</sup>/ tiền xếp dỡ, nếu Đường sắt xếp dỡ hàng;

a<sup>8</sup>/ các khoản phí linh tinh khác.

**Điều 49. — Xin thay đổi ga đến sau khi Đường sắt nhận chở. —**

*Khoản a.* — Sau khi Đường sắt đã nhận chở, trước hay sau khi tàu chạy, chủ gửi hàng lẻ hay hàng nguyên toa có thể yêu cầu thay đổi ga đến. Muốn vậy, chủ hàng phải làm đơn nộp cho ga gửi và phải đính theo giấy báo tin hàng đến hoặc bản sao giấy gửi hàng. Nếu không xuất trình được một trong 2 giấy đó, chủ hàng phải khai rõ trong đơn nội dung giấy gửi hàng.

*Khoản b.* — Nếu chủ hàng yêu cầu thay đổi trước khi tàu chạy thì ga gửi điều chỉnh tiền cước và thu những khoản sau đây:

— Thủ tục phí thay đổi;

— Tiền phạt thay đổi xe nguyên toa (nếu là hàng lẻ thì không thu khoản này);

— Tiền xếp dỡ nếu có;

— Tiền dòn xe nếu có;

— Tiền bảo quản hoặc tiền lưu trữ, tiền phạt đọng xe tính từ lúc Đường sắt nhận được yêu cầu thay đổi đến khi giải quyết xong;

*Khoản c.* — Nếu chủ hàng yêu cầu thay đổi sau khi tàu chạy thì tiền cước cũng điều chỉnh, các khoản phí và tiền phạt cũng thu như quy định ở khoản b nhưng tính riêng cho 2 đoạn đường: đoạn thứ nhất từ ga gửi đến ga tàu ngừng lại ở dọc đường để giải quyết việc thay đổi hay ga đến cũ nếu tàu đã đến ga đó, đoạn thứ hai từ ga tàu ngừng lại hay ga đến cũ đến ga đến mới.

Tiền cước tính có áp dụng khoảng cách tối thiểu cho mỗi đoạn đường.

Ở ga tàu ngừng lại hay ga đến cũ, tiền bảo quản, tiền lưu trữ tiền phạt đọng xe tính từ lúc tàu tới ga đến lúc giải quyết xong. Ở ga đến mới, các khoản phí và tiền phạt ấy tính như thường lệ.

Việc tính và thu các khoản: cước, phí và tiền phạt phân công như sau:

— Ga tàu ngừng ở dọc đường hay ga đến cũ tính toàn bộ tiền cước cho cả chuyến gửi, tính các khoản phí và tiền phạt phát sinh ra trong đoạn đường thứ nhất;

— Ga đến mới điều chỉnh cước, thu các khoản phí và tiền phạt do ga tàu ngừng lại hay ga đến cũ đã tính cho đoạn đường thứ nhất, tính và thu các khoản phí và tiền phạt nếu có trong đoạn đường thứ hai.

**Điều 50. — Xin thay đổi chủ nhận sau khi Đường sắt nhận chở. —**

Sau khi Đường sắt đã nhận chở, trước hay sau khi tàu chạy, chủ gửi hay chủ nhận có thể yêu cầu thay đổi chủ nhận. Trong trường hợp này, chủ hàng phải trả:

— Thủ tục phí thay đổi;

— Tiền bảo quản hoặc tiền lưu trữ tính từ lúc Đường sắt nhận được yêu cầu thay đổi đến lúc giải quyết xong;

— Tiền dòn xe, tiền phạt đọng xe nếu có.

Nếu chủ gửi yêu cầu khi tàu chưa chạy thì chủ gửi trả những khoản phí trên, nếu chủ gửi hay chủ nhận yêu cầu khi tàu đã chạy rồi thì chủ nhận phải thanh toán ở ga đến.

**Điều 51. — Hàng đến ga đến, không đỡ xuống, chủ hàng yêu cầu tiếp tục chuyển chở đến ga khác.**

*Khoản a.* — Hàng nguyên toa đã chở đến ga đến, chủ nhận có thể yêu cầu đề nguyên trên toa để tiếp tục chở đến một ga khác. Trong trường hợp này, Đường sắt giải quyết như 2 việc chuyển chở riêng biệt, chủ hàng coi như đã nhận hàng rồi lại yêu cầu chuyển chở đến ga khác.

Đối với việc chuyển chở thứ nhất, chủ hàng phải thanh toán xong các khoản như:

— Cước phí;

— Tiền phạt đọng xe nếu xe đã bị đọng;

— Tiền dòn xe nếu xe đã đưa vào địa điểm dỡ hàng;

— Tiền phạt thay đổi xe nguyên toa;

— Tiền bảo quản hay lưu trữ từ lúc hàng đến ga cho đến khi chủ hàng đưa ra yêu cầu.

*Khoản b.* — Trước khi chuyển chở đến ga khác, chủ hàng phải cùng với Đường sắt xem xét lại hàng trên toa và nếu thấy hàng thiếu hay hư hỏng thì phải làm biên bản thương vụ gửi kèm theo giấy gửi hàng mới.

**Điều 52. — Hạn chế yêu cầu thay đổi chuyển chở.**

Đường sắt không chấp nhận những yêu cầu thay đổi sau đây của chủ hàng:

— Hàng đang đi ở dọc đường hoặc đã đến ga đến rồi, xin đề nguyên trên toa xe và cho quay trở về ga gửi;

— Xé lẻ một lô hàng để giao cho hai chủ nhận hoặc dỡ xuống hai ga khác nhau;

— Đã xin thay đổi một lần rồi.

**Điều 53. — Hàng khai gian. —**

**Khoản a.** — Hàng loại thường khai gian để trả cước hạ : Đường sắt tiếp tục chuyên chở đến ga đến và thu ở chủ nhận tiền phạt khai gian và tiền chênh lệch giữa cước hàng thực tế chuyên chở và cước hàng khai gian.

**Khoản b.** — Hàng loại nguy hiểm, loại cần phải có biện pháp bảo vệ đặc biệt khai là hàng thường : Nếu xét thấy có thể hại đến an toàn của đoàn tàu và các hàng khác thì Đường sắt dỡ xuống ga gần nhất và báo cho người có hàng biết. Nếu thấy không nguy hại thì Đường sắt tiếp tục chuyên chở đến ga đến.

Chủ hàng phải nộp cho Đường sắt tiền phạt khai gian và số tiền chênh lệch giữa cước hàng nguy hiểm chuyên chở và cước hàng khai gian.

Nếu hàng dỡ xuống ga dọc đường thì chỉ điều chỉnh cước và thu tiền phạt trên đoạn đường thực tế chuyên chở, tức là từ ga gửi đến ga dọc đường dỡ hàng xuống.

**Khoản c.** — Hàng thuộc loại theo thể lệ phải chịu sự kiểm soát của các cơ quan như Hải quan, Thuế vụ, Công an v.v... khai là hàng khác không phải kiểm tra : Ngoài việc điều chỉnh giá cước và thu tiền phạt như đã quy định ở khoản a, Đường sắt còn phải báo cho các cơ quan có thẩm quyền đến xử lý. Phát giác ở ga gửi thì Đường sắt đình chỉ chuyên chở và phát giác ra ở dọc đường thì Đường sắt có thể dỡ xuống một ga dọc đường hoặc tiếp tục chuyên chở đến ga đến.

**Khoản d.** — Hàng khai gian phải tách ở lô hàng gửi nguyên toa ra để gửi riêng : Nếu số hàng khai gian phải tách ra có thể chở như hàng lẻ được thì tiếp tục chuyên chở và tính cước hàng lẻ, nếu không thì phải làm 1 lô riêng để gửi nguyên toa.

**Khoản e.** — Trong những trường hợp khai gian hàng nói ở trên, ngoài tiền cước điều chỉnh lại và tiền phạt khai gian, chủ hàng còn phải chịu mọi khoản phí tổn đã phát sinh ra và bồi thường thiệt hại nếu có.

Nếu hàng đã mang ra khỏi nhà ga mới phát giác ra việc khai gian hàng thì không phạt và cũng không điều chỉnh cước và các khoản phí đã thu.

**Điều 54. — Trọng lượng hàng khai không phù hợp với trọng lượng thực tế. Bội tải —**

**Khoản a.** — Đối với hàng lẻ thì Đường sắt tiếp tục chuyên chở đến ga đến rồi điều chỉnh cước theo trọng lượng thực tế mà không phạt.

**Khoản b.** — Đối với hàng nguyên toa nếu bội tải không quá 3% so với trọng tải ghi ở thành xe thì Đường sắt tiếp tục chở đến ga đến, điều chỉnh tiền cước theo trọng lượng thực tế, chủ

hàng không phải phạt, không phải trả tiền cân xe và các khoản phí tổn khác.

Nếu bội tải trên 3%, phần hàng bội tải phải dỡ xuống và Đường sắt phải yêu cầu chủ gửi cho biết ý kiến giải quyết. Nếu chủ gửi yêu cầu, phần hàng bội tải có thể tiếp tục chuyên chở đến ga đến. Trong trường hợp này, ga phát hiện ra hàng bội tải lập biên bản thương vụ và làm « giấy theo hàng » để gửi đến ga đến.

Chủ hàng xếp bội tải quá 3% phải nộp :

Cước hàng xếp bội tải tách ra để tiếp tục chuyên chở, tính từ ga gửi đến ga đến. (Nếu ga đến phát hiện ra hàng bội tải thì chỉ điều chỉnh tiền cước theo trọng lượng thực tế của hàng) ;

Tiền phạt bội tải ;

Tiền đòn xe và tiền phạt động xe nếu có ;

Tiền cân toa xe và phí lộn bốc dỡ, khuân vác.

**Khoản c.** — Nếu trọng lượng thực tế hàng nguyên toa đúng hay ít hơn trọng tải ở thành xe thì không điều chỉnh cước và Đường sắt phải chịu tiền cân và phí lộn khuân vác.

**Điều 55. — Hàng gộp nhầm vào một lô. —**

Đường sắt phân lô lại, số hàng tách ra sẽ tiếp tục chuyên chở đến ga đến theo lối hàng lẻ hay nguyên toa tùy theo linh chất của hàng hóa. Ngoài tiền cước của số hàng tách ra để gửi riêng, tính từ ga tách lô hàng đến ga đến, chủ hàng còn phải nộp các khoản phí khác và tiền phạt đã phát sinh ra vì việc gộp nhầm lô.

**Điều 56. — Hàng bị tịch thu, trưng mua. —**

Đường sắt lập biên bản và báo ngay cho chủ gửi và chủ nhận biết.

**Điều 57. — Hàng bị đổ vỡ, rơi vãi ở dọc đường. —**

**Khoản a.** — Nếu dọc đường, phát hiện gói bọc không được chu đáo, hàng xếp không đúng quy cách, có thể gây ra tổn thất hoặc đã có hiện tượng hàng đổ, vỡ, rơi, vãi v.v... Đường sắt phải sắp xếp, sửa chữa lại, hoặc nếu xét thấy có thể nguy hiểm cho đoàn tàu thì cho dỡ hàng xuống hay thay đổi toa xe. Trong trường hợp sau, Đường sắt phải báo cho chủ gửi biết.

**Khoản b.** — Nếu do sự bất cẩn của chủ hàng trong việc gói, bọc, xếp hàng mà xảy ra những hiện tượng trên thì chủ hàng phải chịu mọi khoản phí tổn sửa chữa, sắp xếp lại hàng và nếu hàng phải dỡ xuống, xe phải động lại thì chủ hàng còn phải chịu tiền khuân vác, tiền bảo quản, tiền phạt động xe. Trường hợp chủ hàng xếp hàng nhưng ga đã kiểm tra lại và công nhận là đúng quy cách thì Đường sắt phải chịu mọi khoản phí tổn do việc xếp hàng gây ra.

**Điều 58. — Hàng bị bao hụt, mất mát hư hỏng. —**

*Khoản a.* — Khi hàng hóa bị hao hụt, mất mát, hư hỏng thì Đường sắt và chủ hàng lập biên bản thương vụ là tài liệu căn cho việc bồi thường.

*Khoản b.* — Đối với hàng hóa thường, 10 ngày sau ngày phải giao hàng, nếu hàng bị thất lạc, không giao được thì chủ hàng có quyền coi như hàng đã bị mất và yêu cầu Đường sắt bồi thường. Đối với hàng tươi, nếu hết kỳ hạn giao hàng mà hàng chưa đến ga thì bắt đầu từ 0 giờ ngày hôm sau chủ nhận có thể yêu cầu bồi thường.

Sau khi đã được bồi thường rồi, người có hàng có quyền yêu cầu Đường sắt đánh hàng cho mình nếu sau lại tìm thấy hàng. Trong trường hợp này, người có hàng phải hoàn lại tiền bồi thường cho Đường sắt trước khi lĩnh hàng. Chủ hàng có thể yêu cầu Đường sắt gửi hàng đã tìm thấy đến một ga khác ga đến cũ nhưng phải trả tiền cước từ ga đến cũ đến ga đến mới. Khi hàng đến ga đến mới, Đường sắt cũng phải báo cho chủ hàng biết và, trái với khoản a điều 60, nếu chủ hàng không đến lĩnh hàng trong thời hạn 6 ngày kể từ ngày nhận được tin báo hàng đến, thì Đường sắt có quyền coi như hàng không có người nhận và đem bán đấu giá.

**Điều 59. — Hàng giao chậm. —**

Quá kỳ hạn chuyển chở nói ở điều 13, nếu Đường sắt không giao được hàng cho chủ hàng thì Đường sắt phải bồi thường hàng giao chậm như quy định ở điều 63.

**Điều 60. — Hàng không có người nhận. —**

*Khoản a.* — 6 ngày sau ngày báo tin hàng đến mà chủ nhận không đến lĩnh hàng thì Đường sắt báo cho chủ gửi biết và hỏi ý kiến giải quyết. 10 ngày sau ngày báo tin cho chủ gửi, nếu không nhận được ý kiến giải quyết của chủ gửi thì Đường sắt coi là hàng không có người nhận và được phép bán đấu giá.

Đối với hàng mau hư thì thời hạn trên rút ngắn và Đường sắt cũng không bắt buộc phải hỏi ý kiến chủ gửi mà có thể giải quyết ngay để đảm bảo hàng bán được trước khi hư.

*Khoản b.* — Tiền bán đấu giá dành trước tiên để trả các khoản cước và tạp phí mà người có hàng phải trả cho Đường sắt, rồi đến các khoản thuế nếu có và sau hết, nếu còn thì trả cho chủ gửi và nếu thiếu thì đòi thêm.

**Điều 61. — Nghẽn đường. —**

*Khoản a.* — Nếu gặp biến cố, thiên tai hoặc tai nạn làm nghẽn đường, Đường sắt phải báo ngay cho chủ gửi biết đường bị nghẽn ở quãng

nào, thời gian bị nghẽn độ bao nhiêu ngày và yêu cầu chủ gửi cho biết ý kiến giải quyết.

— Đối với động vật, hàng mau hư, hàng lỏng chở bằng xe thùng, chủ gửi có thể xin thay đổi ga đến mà không phải hạn chế như quy định ở điều 52.

— Đối với các loại hàng khác, chủ gửi có thể yêu cầu thay đổi ga đến, hoặc xin chuyển tải nếu Đường sắt tỏ chức được chuyển tải hoặc chờ cho đường sửa chữa được rồi tiếp tục chở đến ga đến.

*Khoản b.* — Sau khi nhận được tin báo nghẽn đường, chủ gửi phải cho Đường sắt biết ý kiến của mình, chậm lắm là 4 ngày sau (đối với động vật, hàng mau hư, hàng lỏng chở bằng xe thùng) và 7 ngày sau đối với các loại hàng hóa khác. Quá hạn đó, nếu không nhận được ý kiến của chủ gửi, Đường sắt coi như hàng không có người nhận mà giải quyết. Trong thời hạn trên, nếu hàng hư hỏng thêm, Đường sắt không chịu trách nhiệm và ngoài thời hạn trên Đường sắt được tính tiền bảo quản hoặc tiền lưu trữ, tiền động xe trong thời gian chưa giải quyết xong.

Nhà ga ở nơi hàng đọng lại phải ghi vào giấy gửi hàng ngày, giờ Đường sắt báo tin cho chủ hàng, ý kiến giải quyết của chủ hàng và người gửi. Đường sắt nhận được ý kiến ấy.

*Khoản c.* — Nếu xảy ra nghẽn đường, liền được giải quyết như sau :

c<sup>1</sup> Trường hợp đường bị nghẽn do lỗi của Đường sắt, nếu chủ gửi yêu cầu chở hàng về ga gửi thì Đường sắt hoàn lại toàn bộ cước phí. Nếu chủ gửi yêu cầu dỡ xuống ở một ga dọc đường thì chỉ hoàn lại tiền cước trên đoạn đường từ ga đó đến ga đến.

c<sup>2</sup> Trường hợp đường bị nghẽn vì tai nạn thiên nhiên thì dù hàng chở về ga gửi hay dỡ xuống ở một ga dọc đường, Đường sắt cũng chỉ hoàn lại tiền cước trên đoạn đường từ ga hàng quay trở về hoặc ga dỡ hàng xuống (trong chuyển đi) đến ga đến.

Trong cả 2 trường hợp c<sup>1</sup> và c<sup>2</sup> nói trên, Đường sắt không thu tiền cước chuyển chở hàng quay trở về.

*Khoản d.* — Trường hợp đường bị nghẽn vì tai nạn thiên nhiên, chủ hàng phải chịu mọi khoản phí tổn xếp dỡ hoặc chuyển tải. Nếu tai nạn do lỗi của Đường sắt thì Đường sắt phải chịu những phí tổn ấy. Thủ tục phí thay đổi chuyển chở và tiền phạt thay đổi xe nguyên toa đều không thu trong cả hai trường hợp.

**Điều 62. — Biên bản thương vụ và biên bản phổ thông. —**

Trong khi chuyên chở hàng hóa, nếu xảy ra những sự việc sau đây thì Đường sắt phải lập biên bản thương vụ :

Hàng bị mất mát, hao hụt, hư hỏng, biến chất ;

Phát hiện ra hàng khai gian hoặc số kiện hàng, trọng lượng thực tế không phù hợp với số kiện và trọng lượng ghi trong giấy gửi hàng ;

Có giấy gửi hàng mà không có hàng hoặc ngược lại có hàng mà không có giấy gửi hàng.

Nếu xảy ra những sự việc ngoài những sự việc trên, Đường sắt phải lập biên bản phổ thông.

## CHƯƠNG VII

### BỒI THƯỜNG

**Điều 63. — Bồi thường hàng đến chậm.**

**Khoản a. — Hàng hóa giao chậm :**

Từ 1 đến 5 ngày, mỗi ngày chậm trễ Đường sắt phải bồi thường 2% tiền cước.

Từ 6 đến 20 ngày, mỗi ngày chậm trễ Đường sắt phải bồi thường 3% tiền cước.

Quá 20 ngày thì hoàn lại toàn bộ tiền cước.

Nếu từng bộ phận đến chậm thì căn cứ vào thời gian chậm trễ của từng bộ phận mà bồi thường.

**Khoản b. — Trong những trường hợp sau đây, Đường sắt không bồi thường chậm trễ :**

Hàng chở miễn cước ;

Đường bị nghẽn vì tai nạn thiên nhiên.

**Khoản c. — Hàng hóa bị mất, chủ hàng đã được bồi thường về hàng mất thì không được đòi bồi thường chậm trễ.**

Trường hợp hàng hóa bị mất một phần, phần còn lại đến chậm, thì chủ hàng được bồi thường về cả hai khoản nhưng tổng cộng cả hai khoản bồi thường không được quá giá trị của hàng hóa.

**Điều 64. — Trường hợp Đường sắt không có trách nhiệm bồi thường hàng hóa bị mất mát, hao hụt, hư hỏng. —**

Trong những trường hợp sau đây, nếu chứng minh được là mình không sơ xuất, nhầm lẫn về chuyên môn, thì Đường sắt không phải bồi thường những thiệt hại xảy ra cho chủ hàng :

a) Tai nạn thiên nhiên không lường trước được và không thể chống được với những phương tiện thông thường ;

b) Hàng vì tính chất tự nhiên mà bốc cháy, biến chất v.v...

c) Hàng hao hụt dưới tỷ lệ quy định ;

d) Hàng hóa có người đi áp tải ;

e) Sơ xuất của chủ hàng, của người áp tải, người áp tải không đủ phương tiện bảo vệ hàng ;

f) Hàng khai gian.

g) Gói bọc không cần thận, xếp dỡ không đúng quy cách ;

h) Hàng do chủ gửi xếp và niêm phong ; khi đến dấu niêm phong còn nguyên, toa xe không có dấu vết bị mở.

Trong trường hợp f, không những chủ hàng không được bồi thường về những thiệt hại xảy ra cho mình mà còn phải xử lý theo điều 53 và bồi thường cho Đường sắt và cho các người khác nếu việc khai gian hàng đã gây ra thiệt hại.

**Điều 65. — Tiêu chuẩn bồi thường. —**

**Khoản a. — Đường sắt và người có hàng không bồi thường hàng hiện vật mà bằng tiền.**

**Khoản b. — Nếu hàng bị mất một phần, Đường sắt bồi thường số hàng bị mất, chủ hàng phải nhận số còn lại. Nếu hàng bị hư hỏng thì theo mức độ hư hỏng mà bồi thường, chủ hàng bắt buộc phải nhận hàng trừ khi hàng bị hỏng đến mức độ không thể dùng với tác dụng của nó nữa.**

**Khoản c. — Đối với hàng có khai giá trị, Đường sắt bồi thường theo giá đã khai. Khoản phí bảo đảm giá trị không hoàn lại cho chủ hàng.**

Đối với các loại hàng không khai giá, Đường sắt được chọn hoặc bồi thường theo giá trong hóa đơn mua hàng hoặc theo giá hàng ở nơi bồi thường.

Nếu bồi thường theo hóa đơn mua hàng thì đòi bồi thường ở ga gửi hay ở ga đến, ngoài giá mua hàng, Đường sắt còn phải trả cho chủ hàng tất cả những khoản phí tổn và thuế nếu có, kể cả tiền cước mà chủ hàng đã phải trả.

Nếu bồi thường theo giá hàng thì phải lấy giá bán của Mậu dịch quốc doanh ở nơi bồi thường. Nếu nơi đó không có Mậu dịch quốc doanh thì lấy giá thị trường. Trường hợp bồi thường ở ga gửi, thì phải trả cho chủ hàng tiền phí tổn đem hàng đến ga để gửi và tiền cước Đường sắt. Nếu bồi thường ở ga đến thì không trả hai khoản này.

Trường hợp bồi thường theo giá hóa đơn thì Đường sắt căn cứ vào các chứng từ chi tiêu và biên lai nộp thuế để trả các khoản phí tổn và thuế cho chủ hàng.

**Điều 66. — Kỳ hạn yêu cầu bồi thường. —**

Người đòi bồi thường phải nộp đơn trong kỳ hạn sau đây :

Hàng giao chậm

Hoàn lại tiền cước lạm thu hoặc nộp thêm tiền cước thu thiếu: 20 ngày kể từ ngày giao hàng.

Hàng mất toàn bộ: 2 tháng tính từ ngày hết kỳ hạn chuyên chở nói ở điều 13 nhưng nếu Đường sắt đã báo cho chủ hàng trước khi hết kỳ hạn chuyên chở thì tính từ ngày Đường sắt báo tin.

Hàng bị mất một phần: 2 tháng tính từ ngày Đường sắt giao hàng.

Khi Đường sắt yêu cầu người có hàng bồi thường bất cứ về việc gì trừ việc nộp thêm cước thu thiếu thì kỳ hạn yêu cầu cũng là 2 tháng tính từ ngày Đường sắt giao hàng.

**Điều 67. — Kỳ hạn giải quyết yêu cầu bồi thường. —**

*Khoản a.*— Nhận được đơn yêu cầu bồi thường, Đường sắt hay chủ hàng đều có trách nhiệm giải quyết trong kỳ hạn dưới đây, tính từ ngày nhận được đơn:

45 ngày nếu là yêu cầu hoàn lại tiền cước và tạp phí lạm thu hay nộp thêm cước và tạp phí thu thiếu;

6 tháng nếu là các khoản bồi thường khác.

*Khoản b.*— Quá hạn trên, nếu người nhận được đơn đòi bồi thường không giải quyết thì người yêu cầu bồi thường có thể khởi tố ở Tòa án. Trong hạn 6 tháng ấy, và ngay sau khi nhận được đề nghị bồi thường của bên kia, bên đòi bồi thường có thể khởi tố ngay nếu không thỏa mãn về đề nghị bồi thường.

**Điều 68. — Thủ tục yêu cầu bồi thường. —**

*Khoản a.*— Đơn của chủ hàng yêu cầu Đường sắt bồi thường phải gửi tới Tổng cục Đường sắt. Trong đơn phải ghi rõ sự việc và số tiền đòi bồi thường. Đơn đòi bồi thường hàng bị mất mát, hao hụt, hư hỏng phải kèm theo giấy báo tin hàng đến và biên bản thương vụ. Đơn yêu cầu hoàn lại tiền cước và tạp phí lạm thu phải đính theo bản sao giấy gửi hàng và biên lai thu cước và tạp phí của Đường sắt.

*Khoản b.*— Nếu Đường sắt không nhận bồi thường hoặc đề nghị bồi thường của Đường sắt không được chủ hàng chấp nhận thì Đường sắt phải hoàn lại chủ hàng tất cả những giấy tờ chủ hàng đã đính theo đơn yêu cầu bồi thường.

**Điều 69. — Quyền yêu cầu bồi thường. —**

Người có quyền yêu cầu Đường sắt bồi thường là chủ gửi hoặc chủ nhận nếu có sự thỏa thuận giữa hai người. Quyền này không được chuyển cho một người thứ ba nếu không phải là người thừa kế hợp pháp.

**Điều 70. — Trường hợp yêu cầu bồi thường không được chấp nhận. —**

Về mỗi giấy gửi hàng, nếu thiệt hại không quá 2.000 đồng, nếu cước và tạp phí lạm thu hay thu thiếu không quá 500 đồng thì yêu cầu bồi thường không được chấp nhận.

## CHƯƠNG VIII

### CƯỚC PHÍ

**Điều 71. — Cước hàng nguyên toa và cước hàng lẻ. —**

Có hai giá cước: cước hàng lẻ và cước hàng nguyên toa.

Cước hàng lẻ tính theo trọng lượng hàng.

Cước hàng nguyên toa tính theo trọng tải ghi ở thành xe trừ trường hợp nói ở điều 77, và căn cứ vào bảng phân loại hàng hóa của Đường sắt.

**Điều 72. — Trọng lượng tính cước. —**

*Khoản a.*— Trọng lượng tối thiểu để tính cước một lô hàng lẻ là 20 kg. Trên 20 kg thì phần lẻ dưới 5 kg đều quy tròn 5 kg để tính. Đối với hàng nguyên toa phần lẻ dưới 1 tấn đều quy tròn 1 tấn.

*Khoản b.*— Trọng lượng để tính tạp phí và tiền phạt là trọng lượng tính cước.

*Khoản c.*— Những thứ dùng để dựng, gói, bọc hàng cũng tính vào trọng lượng của hàng để tính cước.

**Điều 73. — Khoảng cách tính cước. —**

*Khoản a.*— Đường sắt căn cứ vào bảng khoảng cách giữa các ga đã công bố mà tính cước. Độ dài của những đường dùng riêng và đường nhánh xếp dỡ không tính vào khoảng cách tính cước.

*Khoản b.*— Đối với hàng lẻ cũng như hàng nguyên toa, khoảng cách tối thiểu để tính cước là 30 km.

**Điều 74. — Cước hàng xếp lên 2 toa, hàng dùng xe gổ và hàng xếp quá khổ toa xe. —**

*Khoản a.*— Khi kiện hàng phải xếp lên hai toa hoặc gổ sang toa khác thì tiền cước tính theo số tổng cộng trọng tải các toa xe sử dụng. Tiền cước xe gổ cũng như cước xe chính. Khi hai kiện hàng của một chủ gổ chung vào một xe thì cước xe gổ tính theo cước xe có hàng bậc cao hơn.

*Khoản b.*— Khi hàng hóa xếp vượt quá độ cao và độ rộng của toa xe như quy định ở điều 29 thì cước tính gấp đôi.

**Điều 75. — Cước xe khung thí nghiệm.**

Khi phải dùng khung thí nghiệm để đi thử thì dù có chở được hay không, chủ hàng cũng phải trả tiền cước xe khung thí nghiệm.

Cước xe khung thí nghiệm tính như cước loại hàng định chở, theo trọng tải ghi ở thành xe, theo quãng đường thực tế xe đã đi và có áp dụng khoảng cách tối thiểu cho lượt đi riêng và lượt về riêng.

**Điều 76. — Cước loại xe đặc biệt. —**

Xe thùng : cước thông thường 20%  
Xe ướp lạnh (có hay không có thêm đá ở dọc đường) — nt — 50%

**Điều 77. — Cước chở thi hài, linh cữu, súc vật sống và đồ đạc dọn nhà. —**

**Khoản a.** — Thi hài, linh cữu bắt buộc phải chở nguyên toa. Cước tính 75% trọng tải ghi ở thành xe, theo bậc B trong bảng phân loại hàng hóa.

Hài cốt đựng trong tiều có thể chở như hàng lẻ hay chở nguyên toa. Nếu chở nguyên toa thì cước tính như thi hài, linh cữu; nếu chở như hàng lẻ thì tính cước hàng lẻ, nhưng mỗi hài cốt phải trả ít nhất là 300kg cước.

**Khoản b.** — Đồ đạc dọn nhà, phương tiện vận tải (thân xe, thân thuyền v.v...) súc vật, thú rừng nhốt vào cũi nếu chở nguyên toa mà trọng lượng dưới 75% trọng tải ghi ở thành xe thì phải trả cước 75% trọng tải ghi ở thành xe, từ 75% trở lên thì cước tính theo trọng lượng thực tế của hàng chuyên chở.

Những loại hàng trên, nếu gửi như hàng lẻ thì coi như hàng công kênh mà tính cước.

**Điều 78. — Cước đặc biệt. —**

Trong những trường hợp đặc biệt, do sự đòi hỏi của tình hình kinh tế và việc giao lưu hàng hóa, Bộ Giao thông và Bưu điện, sau khi đã được Thủ tướng phủ chuẩn y, có thể cho áp dụng những loại cước cao hay hạ hơn cước thông thường, cho những loại hàng, ở những khu vực và trong những thời gian nhất định.

**CHƯƠNG IX**

**TẠP PHÍ**

**Điều 79. — Tiền xếp dỡ. —**

Tiền xếp dỡ hàng chở nguyên toa và hàng lẻ trả theo một giá biểu quy định cho từng địa phương.

**Điều 80. — Tiền dồn xe**

**Khoản a.** — Tiền dồn xe tính theo độ dài của đường nhánh hay đường dùng riêng, tính từ đầu mỗi ghi. Giá biểu dưới đây áp dụng cho từng đoạn 500m, phần lẻ của 500m quy tròn là 500m để tính.

LOẠI TOA XE	LOẠI ĐƯỜNG	TIỀN PHÍ TỶ
Toa 2 trục	Đường dùng riêng	1.500
	Đường nhánh hàng hóa	2.000
Toa 4 trục	Đường dùng riêng	3.000
	Đường nhánh hàng hóa	4.000

**Khoản b.** — Ở trong phạm vi nhà ga, nếu chủ hàng không xếp dỡ ở nơi xếp dỡ của nhà ga mà yêu cầu đưa toa đến kho hàng, sân kho hàng, sân hàng hoặc địa điểm xếp dỡ của mình thì, dù gần hay xa, Đường sắt cũng tính 1km.

**Khoản c.** — Nếu xe không dồn vào dùng địa điểm chủ hàng yêu cầu nhưng chủ hàng vẫn tiến hành xếp dỡ thì Đường sắt vẫn thu tiền dồn xe.

**Điều 81. — Tiền điều động xe rỗng. —**

Tiền điều động xe rỗng là tiền cước xe lượt đi và tính như sau : khoảng cách là khoảng cách thực tế xe đã đi (có áp dụng khoảng cách tối thiểu), trọng lượng là trọng lượng bi toa xe rỗng và cước tính bậc B đối với xe thường, bậc C đối với xe đặc biệt.

**Điều 82. — Tiền bảo quản. —**

Tiền bảo quản hàng loại thường thu theo giá biểu dưới đây :

Số ngày											Từ ngày thứ 11 trở đi, mỗi ngày cộng thêm vào
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Xe nguyên toa mỗi lần hoặc chưa đủ 15t	450	1.000	1.500	2.250	3.150	4.050	5.100	6.200	7.500	8.800	1.350 đ
Hàng lẻ : mỗi 100kg hay chưa đủ 100kg	80	150	250	350	470	626	780	950	1.140	1.340	240 đ

Đối với các loại hàng quý giá và hàng nguy hiểm (trừ thuốc cháy Đường sắt không nhận bảo quản), tiền bảo quản thu gấp đôi giá biểu bảo quản hàng loại thường.

**Điều 83. — Tiền lưu trữ:**

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| a) Hàng hóa loại thường để trong kho hoặc để bãi nhưng có che bạt. | } 75% tiền bảo quản hàng loại thường. |
| b) Hàng hóa loại thường để bãi không che bạt                       |                                       |
| c) Hàng quý giá, hàng nguy hiểm (trừ thuốc cháy).                  | } Bằng tiền bảo quản hàng loại thường |
| d) Thuốc cháy  |                                       |
- Gấp đôi tiền bảo quản hàng loại thường.

**Điều 84. — Tiền cân toa xe và cân hàng**

- |  |                               |
|--|-------------------------------|
| a) Cân toa xe, mỗi toa không phân biệt số trục.                    | } 6.000 đ (kể cả tiền đòn xe) |
| b) Hàng nguyên toa, cân bằng cân bàn, mỗi tấn hoặc không đủ 1 tấn: |                               |
| c) Hàng lẻ, cân bằng cân bàn, mỗi 100 kg hoặc không đủ 100 kg      | } 200 đồng                    |

**Điều 85. — Tiền công trả cho công nhân của Đường sắt phục vụ chủ nhận khi kiểm tra hàng** —  
Mỗi giờ, mỗi công nhân: 250 đ

**Điều 86. — Thủ tục phí thay đổi chuyên chở.** —  
— Hàng chưa đi: mỗi lô thu 1.000 đ.  
— Hàng đi rồi: mỗi lô thu 5.000 đ.

**Điều 87. — Tiền bảo đảm giá trị hàng hóa.** —  
Tiền bảo đảm giá trị hàng hóa nói ở điều 22 ấn định là 3% (ba phần nghìn) giá khai.

**CHƯƠNG X**

**TIỀN PHẠT**

**ĐIỀU 88. — Tiền phạt đọng xe**

Giá biểu dưới đây là giá biểu áp dụng cho xe loại thường.  
Đối với xe thùng và xe ướp lạnh, tiền phạt đọng xe thu gấp đôi.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Vượt quá 24 giờ thì mỗi giờ sau thu thêm
Toa xe 2 trục	1.000	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	8.000	10.000	12.000	14.000	16.000	18.000	21.000	24.000	27.000	30.000	33.000	36.000	41.000	46.000	51.000	56.000	61.000	66.000	6.000đ
Toa xe 4 trục	2.000	4.000	6.000	8.000	10.000	12.000	16.000	20.000	24.000	28.000	32.000	36.000	42.000	48.000	54.000	60.000	66.000	72.000	82.000	92.000	102.000	112.000	122.000	132.000	12.000đ

**Điều 89. — Tiền phạt khai gian hàng. —**

- |   |   |
|---|---|
| a) Hàng nguy hiểm hoặc hàng cần có sự bảo vệ đặc biệt, khai là hàng hóa thường. | } 5 lần cước hàng nguy hiểm đã chuyên chở |
| b) Hàng loại thường, khai gian để hưởng cước hạ                                 |   |
- thực tế chuyên chở

**Điều 90. — Tiền phạt xếp bệ tải quá 3% trọng tải ghi ở thành xe.**

Mỗi toa xe không phân biệt 2 trục hay 4 trục: 30.000đ.

**Điều 91. — Tiền phạt thay đổi xe nguyên toa. —**

Mỗi xe, không phân biệt 2 trục hay 4 trục: 10.000đ.

**Điều 92. — Tiền phạt thanh toán chậm trễ. —**

Mỗi ngày chậm trễ, người có hàng phải trả 1% (một phần trăm) số tiền phải trả.

## CHƯƠNG XI

THANH TOÁN CÁC KHOẢN CƯỚC,  
TẠP PHÍ VÀ TIỀN PHẠT

**Điều 93. — Thanh toán bằng tiền mặt, séc và chuyển khoản. —**

Người có hàng chuyên chở có thể thanh toán bằng tiền mặt hoặc bằng séc. Riêng các cơ quan thanh toán bằng chuyển khoản.

**Điều 94. — Thanh toán ở ga gửi và thanh toán ở ga đến. —**

Tiền cước, các khoản tạp phí và tiền phạt phát sinh ở ga gửi phải do chủ gửi thanh toán ở ga gửi, trước khi Đường sắt chở hàng đi. Tiền cước thu thiếu, các khoản tạp phí và tiền phạt phát sinh ra ở dọc đường và ở ga đến kể cả tiền Đường sắt đã ứng ra, cho chủ hàng ở dọc đường, phải được chủ nhận thanh toán ở ga đến, trước khi lĩnh hàng.

Chỉ có các cơ quan, xí nghiệp quốc doanh, hợp tác xã mới có thể được thanh toán ở ga đến và lĩnh hàng trước khi thanh toán xong. Đối với những chủ hàng không được hưởng những sự dễ dãi trên, nếu không thanh toán đúng thể thức đã quy định, thì ở ga gửi, Đường sắt giữ lại hàng, không chở và ở ga đến, Đường sắt giữ lại hàng không giao. Trong trường hợp này, chủ hàng còn phải trả tiền bảo quản hoặc lưu trữ và nộp tiền phạt đọng xe.

**Điều 95. — Thanh toán góp một lần cho các chuyến gửi và nhận hàng trong ngày. —**

Tiền cước, các khoản tạp phí và tiền phạt về chuyển hàng nào phải trả riêng cho chuyến ấy và trả làm một lần. Chỉ có các cơ quan, xí nghiệp quốc doanh và hợp tác xã hàng ngày có nhiều hàng chuyên chở và ký hợp đồng với Đường sắt mới được trả góp một lần cho tất cả các chuyến gửi và lĩnh hàng trong ngày.

Khi được phép trả góp thì người có hàng phải trả chậm lắm là 10 giờ ngày hôm sau, đối với các chuyến gửi và lĩnh hàng trong thời gian từ 17 giờ đến 24 giờ hôm trước. Đối với những chuyến gửi

và lĩnh hàng trong thời gian từ 0 giờ đến 17 giờ, thì phải thanh toán trong ngày hôm ấy, trước khi hết giờ giao dịch của nhà ga. Nếu để chậm trễ, không thanh toán đúng kỳ hạn trên, thì chủ hàng phải trả tiền phạt chậm trễ, tính từ 10 giờ ngày hôm sau (trường hợp trên) và 0 giờ ngày hôm sau (trường hợp dưới).

**Điều 96. — Điều chỉnh cước và tạp phí. —**

Nếu phát hiện ra cước, tạp phí và tiền phạt thu nhầm, Đường sắt hay người có hàng có quyền yêu cầu điều chỉnh. Nếu phát hiện trước khi giao hàng thì điều chỉnh ở ga đến và nếu giao hàng rồi mới phát hiện ra thì hai bên Đường sắt và chủ hàng đều có thể yêu cầu điều chỉnh trong thời hạn ghi ở điều 66, trừ trường hợp hàng khai gian nói ở điều 53, khoản c, đoạn 2.

**Điều 97. — Quy tròn tiền. —**

Khi tính số tiền cước, tiền tạp phí và tiền phạt chủ hàng phải nộp về mỗi khoản thu, nếu có lẻ hào và lẻ đồng dưới 5đ thì bỏ, từ 5đ trở lên thì quy tròn lên 10đ.

Hà nội, ngày 19 tháng 8 năm 1957  
Bộ trưởng Bộ Giao thông và Bru điện

NGUYỄN-VĂN-TRẦN

**ĐÍNH CHÍNH**

**CÔNG BÁO SỐ 36 NGÀY 4 THÁNG 9 NĂM 1957.**

**Bản điều lệ chuyên chở hành khách, hành lý và bao gửi của Đường sắt Việt-nam:**

THANG	CỘT	ĐỒNG	DÃ IN	SỬA LẠI CHO ĐÚNG LÀ
627	trái	22	Xử lý như khoản 1 trên những ga..	Xử lý như khoản 1 trên những ga...
629	trái	26	tiếp tục cho đến ga	tiếp tục chở đến ga
630	trái	37	giấy báo gửi	giấy bao gửi
635	phải	40,41	Đường sắt trả lại tất cả tiền cước những thứ thủ tục phí...	Đường sắt trả lại tất cả tiền cước nhưng thu thủ tục phí...