

phai nhạt. Nếu nhãn hiệu to thì phải thu nhỏ lại theo khuôn khổ 0m18 × 0m12.

— Một bản kê khai phẩm chất thương phẩm, đối với các loại thương phẩm ghi ở điều 3 nghị định Thủ tướng Chính phủ số 175-TTg, ngày 3 tháng 4 năm 1958 thì phải kèm theo công thức chế biến và mẫu thương phẩm.

— Một bản chứng nhận kiểm nghiệm (nếu có)

— Một bản sao giấy đăng ký kinh doanh công thương nghiệp do chính quyền địa phương thị thực.

Điều 4. — Sau khi nhận đủ giấy tờ hợp lệ, cơ quan phụ trách đăng ký nhãn hiệu ghi đơn vào sổ nhận đơn và cấp cho đương sự một giấy chứng nhận thu đơn có ghi rõ ngày, tháng thu đơn, đồng thời công bố đơn và mẫu nhãn hiệu trên một tờ báo 3 ngày liền.

Điều 5. — Tiền lệ phí đăng ký ghi ở điều 7 nghị định của Thủ tướng Chính phủ số 175-TTg, ngày 3 tháng 4 năm 1958 quy định là 2.000đ, chi phí về việc đăng báo do đương sự chịu.

Điều 6. — Thời gian để thẩm tra và xét các khiếu nại về nhãn hiệu xin đăng ký là 3 tháng kể từ ngày bắt đầu công bố đơn xin đăng ký.

Đối với các khiếu nại trong thời gian thẩm tra nhãn hiệu xin đăng ký thì cơ quan phụ trách đăng ký nhãn hiệu giải quyết như sau:

— Nếu người khiếu nại có lý lẽ chính đáng thì đơn xin đăng ký nhãn hiệu bị bác bỏ.

— Nếu nhiều người xin đăng ký nhãn hiệu giống nhau hoặc tương tự thì người nào đã dùng nhãn hiệu đó trước sẽ được cấp giấy đăng ký nhãn hiệu.

— Nếu một người xin đăng ký nhãn hiệu giống nhãn hiệu của một người đã dùng từ lâu mà không đăng ký thì giải quyết bằng cách thương lượng trực tiếp giữa hai bên.

Trong trường hợp không thể giải quyết được bằng thương lượng thì sẽ do tòa án xét xử.

Điều 7. — Sau thời gian thẩm tra, nếu xét không có điều gì trái với các luật lệ hiện hành, cơ quan phụ trách đăng ký nhãn hiệu cấp giấy chứng nhận đăng ký cho người nộp đơn.

Điều 8. — Trường hợp một nhãn hiệu đã được đăng ký và sử dụng, trong thời gian ba tháng, nếu có người khiếu nại thì cũng căn cứ trên nguyên tắc thương lượng mà giải quyết. Nếu hai bên không thỏa thuận thì sẽ do tòa án xét xử.

Điều 9. — Ủy ban hành chính khu, thành phố, tỉnh và ông Giám đốc Vụ quản lý Công thương Bộ Thương nghiệp có trách nhiệm thi hành nghị định này.

Hà-nội, ngày 26 tháng 4 năm 1958

Bộ trưởng Bộ Thương nghiệp

PHAN ANH

BỘ GIAO THÔNG VÀ BUU ĐIỆN

NGHỊ ĐỊNH số 39-NĐ ngày 14-5-1958
ban hành bản thể lệ về tàu buôn ra vào các Cảng của nước Việt-nam dân chủ cộng hòa.

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VÀ BUU ĐIỆN

Để bảo đảm trật tự an ninh ở các Cảng, phát huy khả năng phục vụ tàu ra vào Cảng, góp phần vào việc giao lưu hàng hóa xuất nhập khẩu;

Theo đề nghị của ông Giám đốc Cục Đường thủy

Sau khi đã được Thủ tướng phủ thông qua;

NGHỊ ĐỊNH:

Điều 1. — Nay ban hành bản thể lệ về tàu buôn ra vào các Cảng của nước Việt-nam Dân chủ Cộng hòa kèm theo nghị định này.

Điều 2. — Tất cả những điều khoản cũ trái với thể lệ này đều bãi bỏ.

Điều 3. — Các Ủy ban Hành chính các Khu Hồng-quảng, Khu 4 và thành phố Hải-phòng và các ông Chánh văn phòng Bộ Giao thông và Bưu điện, Giám đốc Cục Đường thủy, chịu trách nhiệm thi hành nghị định này.

Hà nội, ngày 14 tháng 5 năm 1958

Bộ trưởng Bộ Giao thông và Bưu điện

NGUYỄN VĂN TRẦN

THẺ LỆ VỀ TÀU BUÔN RA VÀO CÁC CẢNG CỦA NƯỚC VIỆT NAM DÂN CHỦ CỘNG HÒA

CHƯƠNG I

NGUYỄN TẮC CHUNG

Điều 1. — Tàu buôn dù là tàu Việt-nam hay tàu ngoại quốc chỉ được ra vào những cảng sau đây đã mở cho sự thông thương với Quốc tế:

- a) Cảng Hải phòng
- b) Cảng Hòn gay
- c) Cảng Cẩm phả
- d) Cảng Bến thủy

Nếu vì tránh nạn hoặc vì một lý do tối cần thiết nào khác mà tàu bắt buộc phải vào một địa điểm khác thuộc bờ biển nước Việt nam dân chủ cộng hòa thì thuyền trưởng phải tìm cách báo ngay cho nhà chức trách địa phương để các cơ quan có thẩm quyền đến xử lý tại chỗ và phải tuân

theo những quyết định của các nhà chức trách đối với tàu.

Điều 2. — Tàu buôn ngoại quốc muốn vào những cảng quy định ở điều 1 trên phải xin phép trước. Tàu được phép vào cảng phải tôn trọng nội quy của cảng, chấp hành những thể lệ về kiểm tra của các ngành Công an, Hải quan, Y tế và tôn trọng pháp luật của nước Việt nam dân chủ cộng hòa.

Điều 3. — Về mọi việc giấy tờ, thủ tục, thuế mướn nhân công, mua nhiên vật liệu, lương thực, sửa chữa tàu v. v... tàu ngoại quốc không được trực tiếp làm mà bắt buộc phải qua Công ty đại lý tàu biển Việt nam như đã quy định ở điều 3 của bản thể lệ tạm thời về công tác đại lý của Công ty đại lý tàu biển Việt nam.

CHƯƠNG II

THỦ TỤC VỀ TÀU RA VÀO CẢNG

Điều 4. — Đơn xin phép cho tàu ngoại quốc vào cảng phải do Công ty đại lý tàu biển Việt nam gửi trước một tuần lễ đến Bộ Giao thông và Bưu điện của nước Việt nam dân chủ cộng hòa. Trong đơn phải ghi rõ: tên, quốc tịch và những đặc điểm của tàu, số thuyền viên và hành khách, số lượng hàng chuyên chở, tên cảng cuối cùng ở ngoại quốc tàu sẽ khởi hành để đi đến Việt nam, ngày khởi hành ở cảng đó và ngày dự định tàu sẽ đến cảng Việt nam.

Đơn xin phép làm thành hai bản, nếu tàu được phép vào cảng thì một bản sẽ hoàn lại cho Công ty đại lý để làm thủ tục cho tàu vào cảng.

Điều 5. — Sau khi tàu đã được phép vào cảng, Công ty đại lý phải báo cho Cảng vụ biết ngày tàu khởi hành ở cảng cuối cùng để đi đến cảng Việt nam và giờ tàu sẽ đến địa điểm đón hoa tiêu. Giờ chính xác tàu đến còn phải báo hai lần nữa, một lần 48 tiếng đồng hồ và một lần 24 tiếng đồng hồ trước giờ tàu đến.

Tàu quốc tịch Việt nam vào cảng cũng phải báo giờ tàu đến như tàu ngoại quốc.

Điều 6. — Khi tàu đã cập bến, Công ty đại lý tàu biển phải nộp và xuất trình cho Cảng vụ những giấy tờ sau đây, ngoài những giấy tờ đã nộp cho Công an, Hải quan và Y tế.

- a) Giấy tờ phải nộp:
 - Giấy khai tàu đến;
 - Giấy phép rời cảng cuối cùng ở ngoại quốc tàu khởi hành để đi đến Việt nam;
 - Lược khai hàng hóa kê cả hàng hóa quá cảnh và sơ đồ xếp hàng trên tàu;
 - Lược khai hành lý của thuyền viên;
 - Các hợp đồng vận chuyển.

- b) Giấy tờ phải xuất trình:
 - Sổ nhật ký của tàu;
 - Chứng thư quốc tịch;
 - Giấy chứng nhận trọng tải;
 - Giấy phép lưu hành.

Điều 7. — Tàu muốn rời cảng thì thuyền trưởng (nếu là tàu Việt nam) Công ty đại lý tàu biển Việt nam (nếu là tàu ngoại quốc) phải nộp cho Cảng vụ những giấy tờ sau đây:

- a) Đơn xin rời cảng;
- b) Danh sách thuyền viên nếu có thay đổi từ lúc tàu vào cảng;
- c) Lược khai hàng hóa.

Tàu chỉ được nhổ neo sau khi Hội đồng kiểm tra đã làm xong thủ tục và tàu đã được Cảng vụ cấp giấy phép cho rời cảng.

Sau khi đã được cấp giấy phép rời cảng, tàu chỉ được đỗ lại một thời gian lâu nhất là 24 tiếng đồng hồ, dù là ngày chủ nhật hay ngày lễ. Quá thời hạn đó mà tàu chưa rời bến thì giấy phép không có giá trị nữa và tàu bắt buộc phải xin giấy phép khác.

Điều 8. — Trong những trường hợp dưới đây Cảng vụ có quyền hoãn việc cấp giấy phép rời bến:

- a) Tàu xếp hàng hóa quá mớn nước, chở hành khách quá số được phép chở;
- b) Hàng hóa xếp-không đúng quy cách;
- c) Không đủ số thuyền viên hoặc thuyền trưởng, trưởng máy và vô tuyến điện viên không có bằng cấp;
- d) Tàu và trang bị trên tàu không đủ bảo đảm an toàn;
- e) Tàu chở những hàng hóa thuộc loại nguy hiểm mà không có biện pháp bảo vệ thích hợp;
- f) Giấy phép lưu hành hết hạn;
- g) Có báo bão, tàu ra khơi có nhiều nguy hiểm;

h) Tàu chưa thanh toán xong cảng phí và tiền phạt nếu có hoặc tàu gây ra thiệt hại chưa bồi thường xong xuôi trừ khi tàu chịu ký quỹ một số tiền đủ để đảm bảo các khoản đó.

Trong trường hợp f) Cảng vụ có quyền, nếu khám xét thấy tàu có đủ bảo đảm an toàn, cấp giấy phép lưu hành tạm thời để cho tàu trở về cảng đăng ký xin cấp giấy phép lưu hành mới hoặc để đi đến cảng đầu tiên tàu dự định đến sau khi rời cảng Việt nam

CHƯƠNG III

HOA TIÊU

Điều 9. — Tàu buôn ngoại quốc bất luận lớn nhỏ, tàu của Việt nam dung lượng toàn phần từ

250 ton-nơ trở lên, ra vào các cảng ghi ở điều 1 trên hay di chuyển trong phạm vi những cảng đó, đều bắt buộc phải có hoa tiêu dẫn tàu.

Tàu của Việt nam dung lượng toàn phần từ 250 ton-nơ trở lên được miễn lấy hoa tiêu nếu thuyền trưởng có bằng cấp hoa tiêu và tự đảm nhận dẫn tàu.

Tàu của Việt-nam dung lượng toàn phần dưới 250 ton-nơ không bắt buộc phải lấy hoa tiêu nhưng nếu thuyền trưởng yêu cầu thì cũng được Cảng vụ cử hoa tiêu dẫn tàu.

Điều 10. — Tàu đã được phép vào ba cảng Hải phòng, Hon gay và Cẩm phả phải đến lấy hoa tiêu ở phao O (kinh tuyến 106°56'30" Đông, vĩ tuyến 20°42' Bắc,) Tàu được phép vào cảng Bến thủy phải đến lấy hoa tiêu ở Hòn Ngư (kinh tuyến 105°46" Đông, vĩ tuyến 18°48' Bắc).

Điều 11. — Tàu đến địa điểm lấy hoa tiêu trước thì được dẫn vào cảng trước, tàu đến sau dẫn vào sau. Trường hợp nhiều tàu cùng đến một lúc thì ưu tiên giành cho những tàu dưới đây:

- a) — Tàu chở hành khách, tàu có chở thư tín;
- b) — Tàu chở hàng hóa mau hư;
- c) — Tàu mà môn nước thích hợp với mức nước thủy triều lúc bấy giờ.

Điều 12. — Hoa tiêu chỉ coi như đã làm xong nhiệm vụ khi tàu đã buộc vào cầu hay vào phao hoặc đã neo xong hay đã ra khỏi khu vực dẫn tàu.

Khi chưa làm xong nhiệm vụ hay chưa có người thay thế thì hoa tiêu không được rời tàu.

Điều 13. — Thuyền trưởng có trách nhiệm:

— Trông nom cho hoa tiêu lên và xuống tàu của mình được an toàn, không để xảy ra tai nạn cho ca-nô của hoa tiêu

— Cho hoa tiêu biết tình hình, đặc điểm của tàu như tốc độ, môn nước, tình trạng máy móc v.v... để hoa tiêu có điều kiện dẫn tàu được an toàn.

Điều 14. — Nếu hoa tiêu phải chờ đợi lâu trên tàu, thuyền trưởng phải đảm bảo ăn, ngủ cho hoa tiêu.

Khi dẫn tàu rời cảng, nếu vì sóng gió lớn hoa tiêu không thể xuống tàu trở về căn cứ mà phải theo tàu ra ngoài khu vực dẫn tàu thì thuyền trưởng phải đậu lại ở bến gần nhất để hoa tiêu xuống và phải đài thọ mọi khoản phí tổn về ăn, ngủ chuyển vận cho hoa tiêu trở về căn cứ.

Điều 15. — Trong khi hoa tiêu dẫn tàu, thuyền trưởng vẫn phải chú ý và chịu trách nhiệm về an toàn của tàu. Nếu thấy hoa tiêu làm lỗi, có thể nguy hại đến tàu, thuyền trưởng có quyền đình chỉ công việc của hoa tiêu; thi hành những biện pháp cần thiết để bảo đảm an toàn của tàu và xin hoa tiêu khác.

Nếu vì làm lỗi của hoa tiêu mà xảy ra tai nạn thì hoa tiêu chỉ chịu trách nhiệm về hành chính hoặc hình sự, chủ tàu chịu trách nhiệm về dân sự và phải bồi thường thiệt hại trừ khi tai nạn xảy ra trong những trường hợp bất khả kháng.

CHƯƠNG IV

QUY TẮC VỀ VIỆC TÀU ĐI LẠI VÀ ĐẬU TRONG CẢNG

Điều 16. — Ngay khi tới hải phận nước Việt nam dân chủ cộng hòa và suốt trong thời gian đậu ở cảng, tàu ngoại quốc phải kéo cờ quốc tịch.

Điều 17. — Tàu buôn cập bến, rời bến hoặc di chuyển trong phạm vi cảng bắt buộc phải thuê tàu kéo của Cảng-vụ hỗ trợ mình trong khi điều động để đảm bảo an toàn cho tàu và cho thiết bị của cảng.

Điều 18. — Tàu vào cảng phải đậu ở cầu hay phao theo sự chỉ định của Cảng vụ. Nếu cần thiết, Cảng vụ có quyền ra lệnh cho tàu thay đổi cầu hay phao đậu, tàu phải tuân theo và chịu mọi khoản phí tổn di chuyển.

Điều 19. — Trong phạm vi cảng, tàu không được đi quá tốc độ đã hạn định. Mọi sự di chuyển phải đình chỉ nếu có bão hoặc mưa to, có sương mù không trông rõ đường.

Tàu đậu trong cảng muốn di chuyển hoặc chạy thử máy phải được sự đồng ý của Cảng vụ.

Điều 20. — Tàu phải có đủ thiết bị cứu hỏa và phải chú ý để phòng hỏa hoạn. Nếu có tàu phát hỏa, Cảng vụ chỉ huy việc cứu chữa và có quyền huy động, sử dụng phương tiện của tất cả các tàu đang đậu ở trong cảng. Tùy theo trường hợp tàu bị hỏa hoạn hay tàu gây ra hỏa hoạn phải chịu một phần hay tất cả các khoản phí tổn về việc cứu hỏa và các khoản thiệt hại do hỏa hoạn gây ra.

Điều 21. — Tàu chở chất nổ, chất bắt lửa phải tuyệt đối thi hành những biện pháp bảo đảm an toàn do Cảng vụ đề ra và phải treo tín hiệu suốt ngày đêm.

Điều 22. — Tàu đậu trong cảng phải giữ vệ sinh chung, không được đổ tro than, rác rưởi, dầu cặn lên cầu tàu hay xuống nước.

Điều 23. — Bất cứ lúc nào tàu cũng phải có đủ số thuyền viên cần thiết thường trực trên tàu để khi cần đến có thể thi hành những lệnh của Cảng vụ như buộc thêm giây, rời chỗ đậu, v.v..

Điều 24. — Tàu đậu ở cảng và đi lại trong hải phận nước Việt-nam Dân chủ Cộng hòa phải theo đúng quy định quốc tế về âm hiệu và tín hiệu hàng hải.

CHƯƠNG V. —

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 25.— Dựa trên tinh thần bản thể lệ này, mỗi cảng sẽ căn cứ vào tình hình cụ thể mà xây dựng bản nội quy riêng cho cảng. Nội quy phải được Bộ Giao thông và Bưu điện duyệt và phải công bố cho tất cả mọi người sử dụng cảng biết.

Điều 26.— Tàu buôn ra vào các cảng của nước Việt nam Dân chủ Cộng hòa, bất luận là tàu Việt nam hay tàu ngoại quốc đều phải nghiêm chỉnh chấp hành thể lệ này.

Đối với các vụ vi phạm, cơ quan có thẩm quyền sẽ chiếu theo pháp luật của nước Việt nam Dân chủ Cộng hòa mà xử lý.

Điều 27.— Đối với những vụ vi phạm thể lệ và nội quy của cảng, các ông Giám đốc, Phó Giám đốc cảng và những cán bộ được các ông ấy ủy nhiệm có quyền lập biên bản và xử lý...

Ban hành kèm theo nghị định
số 39-NĐ ngày 14-5-1958

Hà-nội, ngày 14 tháng 5 năm 1958

Bộ trưởng Bộ Giao thông và Bưu điện
NGUYỄN VĂN TRẦN

THÔNG TƯ số 08 - TT ngày 14-5-1958
giải thích nghị định số 12-NĐ ngày
27-2-1958 bổ sung những văn bản
quy định việc chuyển bưu phẩm và
bưu kiện.

Ngày 27-2-1958 Bộ đã ban hành nghị định số 12-NĐ để bổ sung những văn bản trước quy định việc chuyển bưu phẩm và bưu kiện.

Nay Bộ nói rõ thêm một số điểm trong nghị định số 12-NĐ:

1— Điều 4— Mục C viết: trường hợp bưu phẩm không dán tem hoặc dán thiếu tem thì Bưu điện chuyển bưu phẩm đi nhưng thu ở người nhận một khoản tiền bằng hai lần tiền cước bưu phẩm. Nay nói rõ thêm như sau: trường hợp bưu phẩm không dán tem hoặc dán thiếu tem thì Bưu điện chuyển bưu phẩm đi, nhưng thu ở người nhận một khoản tiền bằng hai lần tiền cước thiếu.

2— Điều 4 nghị định số 12-NĐ không nói nếu người gửi không chịu trả tiền cước phí thiếu thì Bưu điện xử lý như thế nào. Trường hợp này, nếu người phạm luật bưu điện cố tình ngoan cố không chịu trả tiền cho Bưu điện thì Bưu điện sẽ dùng

tới biện pháp cao nhất là truy tố người phạm luật trước tòa án.

3— Cũng ở điều 4 nghị định số 12-NĐ nói rằng những bưu phẩm gửi ra nước ngoài không dán tem hoặc dán thiếu tem thì Bưu điện không chuyển, trả lại cho người gửi, thu ở người gửi một khoản tiền bằng cước phí một bưu phẩm thường. Bưu phẩm thường nói đây là bưu phẩm thường gửi trong nước, và cước phí thì tính theo trọng lượng của bưu phẩm.

Trường hợp này Bưu điện cũng có thể áp dụng phương pháp gửi giấy báo cho người gửi, để người gửi đến trả số tiền cước thiếu của bưu phẩm và tiền giấy báo rồi Bưu điện lại chuyển bưu phẩm đi cho người gửi. Phương pháp này chỉ thực hiện trong những trường hợp mà Bưu điện xét thấy cần làm thôi còn nguyên tắc thì Bưu điện thi hành theo tinh thần của nghị định đã quy định.

4— Điều 5 nghị định quy định tất cả bưu phẩm gửi trong nước hay ra nước ngoài nếu dán tem nước ngoài thì Bưu điện không chuyển, trả lại cho người gửi, phạt người gửi một khoản tiền bằng hai lần tiền cước một thư thường. Một thư thường nói ở đây là thư thường gửi trong nước.

Trường hợp dùng tem nước ngoài dán trên bưu phẩm thay cho tem Việt nam thì coi là tem không có giá trị. Đây không phải là trường hợp không thuận tiện mua tem bưu điện Việt nam mà coi là nian trá. Mặt khác người dùng tem như vậy cũng thể hiện phần nào kém về ý thức tôn trọng chủ quyền của đất nước. Do đó, nghị định quy định không chuyển bưu phẩm đi mà phạt người gửi.

Trường hợp dùng tem trước bạ, tem thuế dán lên bưu phẩm thì coi là bưu phẩm không dán tem. Bưu điện sẽ xử lý như đã quy định ở điều 4 của nghị định.

5— Ngoài ra trong điều 3 của nghị định viết: những bưu phẩm, bưu kiện dán tem giả, nay bỏ hai chữ bưu kiện.

Trong mục d điều 4 của nghị định viết: trường hợp bên ngoài hoặc bên trong bưu phẩm, bưu kiện cước hạ... Nay sửa lại là: Trường hợp bên ngoài hoặc bên trong bưu kiện, bưu phẩm cước hạ...

Ông Tổng Cục Trưởng Tổng cục Bưu điện nghiên cứu kỹ thông tư này, hướng dẫn cho các cấp bưu điện thực hiện cho đúng tinh thần của nghị định 12-NĐ và thông tư này.

Hà nội, ngày 14 tháng 5 năm 1958

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

Thứ trưởng

NGUYỄN HỮU MAI