

# CÔNG BÁO

NƯỚC

## VIỆT NAM DÂN CHỦ CỘNG HÒA

### MỤC LỤC

#### Các văn bản đã ban hành

##### CÁC BỘ

###### BỘ GIAO THÔNG VÀ BƯU ĐIỆN

Trang

2-7-1960 — Quyết định số 125-QĐ cho phép Tổng cục Bưu điện phát hành loại tem thư «*Hiển pháp mới*» . . . . . 561

14-7-1960 — Thông tư số 16-VT giải thích và quy định thêm một số điểm cụ thể để thi hành nghị định số 16-CP ngày 4-6-1960 của Hội đồng Chính phủ về việc quản lý sử dụng ô tô vận tải của các cơ quan, xí nghiệp Nhà nước. . . . . 561

14-7-1960 — Thông tư số 17-VT giải thích và quy định thêm một số điểm cụ thể để thi hành nghị định số 14-CP ngày 27-5-1960 của Hội đồng Chính phủ về việc vận chuyển hàng hai chiều . . . . .

Trang

564  
565  
566

###### NGÂN HÀNG NHÀ NƯỚC VIỆT NAM

20-7-1960 — Quyết định số 258-QĐ thành lập Chi kho phát hành Hải an thuộc Hải phòng

20-7-1960 — Quyết định số 259-QĐ thành lập các kho bảo quản thuộc tỉnh Hòa bình

###### BỘ VĂN HÓA

16-7-1960 — Thông tư số 1049-VH/TC về việc chuyển các Phòng chiếu bóng thành Quốc doanh chiếu bóng địa phương và quy định về tổ chức nhiệm vụ, quan hệ các Quốc doanh chiếu bóng địa phương

566  
567

#### Các văn bản đã ban hành

##### CÁC BỘ

###### BỘ GIAO THÔNG VÀ BƯU ĐIỆN

**QUYẾT ĐỊNH** số 125-QĐ ngày 2-7-1960 cho phép Tổng cục Bưu điện phát hành loại tem thư «*Hiển pháp mới*».

###### BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VÀ BƯU ĐIỆN

Căn cứ nghị định số 75-NĐ ngày 4-4-1957 tổ chức Tổng cục Bưu điện;  
Theo đề nghị của ông Tổng cục trưởng Tổng cục Bưu điện;

##### QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1.— Tổng cục Bưu điện được phép phát hành một triệu năm mươi vạn (1.500.000) chiếc tem thư loại «*Hiển pháp mới*» giá 12 xu.

Điều 2.— Các ông Chánh văn phòng Bộ Giao thông và Bưu điện, Tổng cục trưởng Tổng cục Bưu điện chịu trách nhiệm thi hành quyết định này.

Hà Nội, ngày 2 tháng 7 năm 1960

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

Thư trưởng

NGUYỄN HỮU MAI

**THÔNG TƯ** số 16-VT ngày 14-7-1960 giải thích và quy định thêm một số điểm cụ thể để thi hành nghị định số 16-CP ngày 4-6-1960 của Hội đồng Chính phủ về việc quản lý sử dụng ô tô vận tải của các cơ quan, xí nghiệp Nhà nước.

Ngày 4-6-1960 Hội đồng Chính phủ đã ban hành nghị định số 16-CP về việc quản lý sử dụng ô tô vận tải của các cơ quan, xí nghiệp Nhà nước. Điều 11, điểm c của nghị định có ghi: Bộ Giao thông và Bưu điện có trách nhiệm giải thích và hướng dẫn

09668342

www.ThuVienPhapLuat.com  
Tel: +84-8-3845 6684

thi hành nghị định này. Chiều theo điều đó, Bộ Giao thông và Bưu điện giải thích và quy định thêm một số điểm cụ thể sau đây:

### ĐỐI VỚI ĐIỀU 1

Nghị định quy định việc thống nhất quản lý kế hoạch sử dụng và điều động xe ô tô vận tải của các cơ quan, xí nghiệp Nhà nước vào cơ quan Giao thông vận tải và quy định các loại ô tô vận tải không thuộc phạm vi thi hành nghị định này.

Việc thống nhất quản lý và sử dụng điều động các phương tiện vận tải là một chính sách trong chính sách tam thống về ngành vận tải nhằm tận dụng được khả năng các loại phương tiện. Đặc biệt trong phạm vi nghị định này là triệt để sử dụng hết năng lực của các xe ô tô vận tải các cơ quan, xí nghiệp Nhà nước, giảm bớt lãng phí trong việc sử dụng ô tô vận tải.

Để thi hành được tốt điều quy định này:

Xe ô tô vận tải chủ lực của cơ quan, xí nghiệp, công, nông trường thuộc cấp nào do cơ quan Giao thông vận tải cấp đó quản lý. Cụ thể là ở trung ương do Cục Vận tải thủy bộ quản lý, ở địa phương do Khu, Sở, Ty Giao thông quản lý.

Xe chủ lực của các cơ quan trung ương có từ 10 xe trở xuống thì do cơ quan Giao thông vận tải ở nơi cơ quan trung ương đang quản lý điều động như đối với các đoàn xe chủ lực của các ngành ở địa phương.

Các ô tô vận tải của các cơ quan, xí nghiệp, công, nông trường không thuộc phạm vi thi hành nghị định này đã quy định rõ trong nghị định nhưng có những trường hợp tương tự không ghi trong nghị định thì cơ quan Giao thông vận tải và cơ quan, xí nghiệp, công, nông trường có xe phải bàn bạc cụ thể để thi hành cho đúng tinh thần của điểm b và c trong điều 1.

### ĐỐI VỚI ĐIỀU 3

Nghị định có quy định các đoàn xe ô tô vận tải chủ lực của các cơ quan, xí nghiệp, công, nông trường nào đã hạch toán rồi thì theo chỉ tiêu của Quốc doanh, nơi nào chưa hạch toán thì có thể định chỉ tiêu không thấp quá 10%.

Điều này cũng có quy định giao quyền kiểm soát việc chấp hành các chỉ tiêu kinh tế và kỹ thuật của các loại xe ô tô vận tải chủ lực cho cơ quan Giao thông vận tải.

Nội dung điều này nêu rõ trách nhiệm của cơ quan Giao thông vận tải đối với việc quản lý chỉ tiêu kỹ thuật và kinh tế của các xe vận tải chủ lực.

Đối với những đoàn xe đã hạch toán rồi thì phải theo đúng chỉ tiêu kinh tế và kỹ thuật của xe quốc doanh có nghĩa là khi làm kế hoạch, các cơ quan chủ hàng cũng như đoàn xe chủ lực phải dựa vào chỉ tiêu đó để lập kế hoạch. Còn thiếu mới yêu cầu

xe của cơ quan Giao thông vận tải để chở. Nếu thừa thì cơ quan Giao thông vận tải phải sử dụng triệt để. Nhưng trong bước đầu khi xét kế hoạch có thể chừa một phần nào để các đoàn xe chủ lực có thời gian áp dụng cho tốt về sau. Trong trường hợp này chỉ tiêu của các đoàn xe chủ lực đã hạch toán có thể thấp hơn chỉ tiêu của xe quốc doanh không quá 10% và chỉ áp dụng trường hợp này trong quý 3 năm 1960 mà thôi. Sang quý 4 năm 1960 nhất thiết phải bảo đảm chỉ tiêu đã ấn định như trong nghị định vì thời gian này các đoàn xe chủ lực đã đủ điều kiện về tổ chức, kinh nghiệm và kỹ thuật để thi hành nghị định.

Đối với các đoàn xe chưa hạch toán, nghị định quy định chỉ tiêu không thấp quá 10% so với chỉ tiêu của Quốc doanh, nhưng bước đầu có thể chừa một phần không thấp quá 20%, nhưng sang quý 4 năm 1960 thì các đoàn xe này phải đi dần vào thực hiện theo đúng chỉ tiêu đã ấn định (nếu đã hạch toán thì theo chỉ tiêu Quốc doanh nếu chưa hạch toán thì không thấp quá 10%); nhất thiết không để kéo dài tình trạng chừa một phần này mãi. Sở dĩ phải quy định như vậy vì chiều cố đến hoàn cảnh tổ chức và trình độ quản lý nghiệp vụ của các đoàn xe đó.

### ĐỐI VỚI ĐIỀU 4

Nghị định quy định các cơ quan, xí nghiệp, công, nông trường thuộc phạm vi thi hành nghị định này phải định kỳ báo cáo cho cơ quan Giao thông vận tải kế hoạch sử dụng ô tô vận tải chủ lực và báo cáo việc chấp hành các chỉ tiêu kinh tế, kỹ thuật về vận tải.

Đối với bản kế hoạch có 3 mẫu quy định như sau:<sup>(1)</sup>

**Mẫu 1:** Bảng cân đối khả năng vận chuyển với kế hoạch vận chuyển hàng tháng, quý hay năm.

**Mẫu 2:** Kế hoạch vận chuyển lường hàng, hàng tháng, quý hay năm.

**Mẫu 3:** Kế hoạch chỉ tiêu sản lượng hàng tháng, quý hay năm.

— Đối với việc báo cáo kết quả thực hiện kế hoạch có 3 mẫu quy định như sau:<sup>(1)</sup>

**Mẫu 1:** Báo cáo kết quả thực hiện kế hoạch vận chuyển lường hàng, hàng tháng, quý hay năm.

**Mẫu 2:** Báo cáo kết quả thực hiện các chỉ tiêu sản lượng hàng tháng, quý hay năm.

**Mẫu 3:** Báo cáo kiểm tra tình hình thi hành kế hoạch vận chuyển hàng tháng, quý hay năm.

— Về thời gian gửi các bản kế hoạch tới cơ quan Giao thông vận tải quy định như sau:

Bản kế hoạch năm gửi tới trước một tháng (ví dụ mẫu số 1 là bản cân đối khả năng vận chuyển với kế hoạch vận chuyển năm 1961 thì gửi tới trước ngày 1-12-1960).

(1) Các bản mẫu không đăng trong Công báo.

Bản kế hoạch quý gửi tới trước 20 ngày (ví dụ vẫn mẫu số 1, nếu là quý 4 năm 1960 thì gửi tới trước ngày 20-9-1960).

Bản kế hoạch tháng thì gửi tới trước 10 ngày (ví dụ vẫn mẫu số 1 nếu là tháng 9-1960 thì gửi tới trước ngày 20-8-1960).

— Về thời gian gửi các báo cáo kết quả thực hiện kế hoạch quy định như sau :

Báo cáo kết quả thực hiện kế hoạch năm thì gửi tới ngày 10 tháng 1 của năm sau.

Báo cáo kết quả thực hiện kế hoạch quý thì gửi tới ngày 30 hay 31 của tháng cuối quý.

Báo cáo kết quả thực hiện kế hoạch tháng thì gửi tới ngày 30 hay 31 tháng đó.

Về thời gian lấy số liệu để làm báo cáo có thể tính lần tháng trước sang tháng sau (ví dụ báo cáo kết quả thực hiện kế hoạch vận chuyển luồng hàng tháng 10-1960 thì tính từ 25-9-1960 đến 25-10-1960) nhưng tổng kết cả năm thì tính tròn cả năm.

Trường hợp có những kế hoạch đột xuất thì các cơ quan xí nghiệp, công, nông trường có xe chủ lực vẫn phải gửi kế hoạch và báo cáo thực hiện cho cơ quan Giao thông vận tải.

### ĐỐI VỚI ĐIỀU 5

Nghị định quy định khi ô tô vận tải của các cơ quan trung ương đến hoạt động trong một thời gian ở địa phương thì phải liên hệ ngay với cơ quan Giao thông vận tải địa phương để phối hợp kế hoạch vận chuyển.

Điều này áp dụng cho hai trường hợp như sau :

1. Vận chuyển kế hoạch đã nằm trong kế hoạch do cơ quan Giao thông vận tải phân bố thì khi tới địa phương hoạt động để thực hiện kế hoạch đó, chỉ vào liên hệ báo cho cơ quan Giao thông vận tải địa phương biết để theo dõi nắm tình hình.

2. Vận chuyển ngoài kế hoạch đã phân bố thì phải liên hệ báo cáo với cơ quan Giao thông vận tải trực tiếp quản lý biết trước khi vận chuyển, và khi xe tới địa phương phải liên hệ báo cho cơ quan Giao thông vận tải địa phương biết để phối hợp vận chuyển.

### ĐỐI VỚI ĐIỀU 6

Trong điểm c, điều 6 của nghị định có quy định những cơ quan, xí nghiệp Nhà nước vì gặp khó khăn trong việc quản lý số xe vận tải của mình mà muốn giao lại cho cơ quan Giao thông vận tải quản lý thì cơ quan Giao thông vận tải có thể nhận theo những trường hợp sau đây :

Trường hợp cơ quan Giao thông vận tải nhận quản lý hộ thì phương tiện, công nhân và nhân viên phục vụ cho những phương tiện đó vẫn thuộc quyền sở hữu của cơ quan có phương tiện. Tiền cước thu được do chủ phương tiện hưởng, lãi hoặc tiền được bồi thường do chủ phương tiện thu, lỗ hoặc tiền

phải bồi thường do chủ phương tiện chịu. Để bù chi phí quản lý hộ cơ quan Giao thông vận tải có quyền thu một tỷ lệ % tiền cước thu được, khoản này do hai bên thỏa thuận với nhau. Cơ quan Giao thông vận tải phải ưu tiên phục vụ cho kế hoạch của cơ quan, xí nghiệp có phương tiện trong phạm vi sản lượng của số phương tiện mà cơ quan, xí nghiệp đó đã nhờ quản lý hộ. Những biện pháp cụ thể để quản lý hộ hai bên sẽ ký hợp đồng với nhau.

Trường hợp giao phương tiện cho cơ quan Giao thông vận tải quản lý hẳn thì quyền sở hữu về phương tiện, xưởng sửa chữa, nhân viên, cán bộ, v.v... đều giao cho cơ quan Giao thông vận tải. Việc vận chuyển hàng hóa cho các cơ quan đã hoàn toàn giao xe cho cơ quan Giao thông vận tải sẽ theo chế độ chung.

### ĐỐI VỚI ĐIỀU 7

Nghị định quy định quyền sử dụng, điều động thay thế phương tiện vận tải của cơ quan này sang cơ quan khác. Ba điểm a, b, c trong điều 7 quy định những trường hợp chung. Nay chỉ cần nói rõ thêm hai trường hợp sau đây :

Kế hoạch của cơ quan A và kế hoạch của cơ quan B đều đã gửi sang cơ quan Giao thông vận tải đúng kỳ hạn; cơ quan Giao thông vận tải xét hai kế hoạch này có thể kết hợp chở hai chiều được mà chỉ cần dùng số phương tiện của một cơ quan là đủ thì cơ quan Giao thông vận tải có thể điều phương tiện của một trong hai cơ quan đó đi làm kế hoạch khác.

Cơ quan Giao thông vận tải có quyền đổi xe của cơ quan này sang cơ quan khác theo từng kế hoạch cho thích hợp với luồng đường và loại hàng nhưng nhất thiết hai cơ quan đổi xe cho nhau phải bảo đảm chỉ tiêu của xe, mặt khác khi muốn đổi xe như vậy thì cơ quan Giao thông vận tải phải nghiên cứu kỹ xe, khả năng thực hiện kế hoạch của hai bên có bảo đảm được không thì mới đổi.

### ĐỐI VỚI ĐIỀU 9

Nghị định quy định : việc thay thế ô tô bằng xe thô sơ thì cơ quan được sử dụng ô tô phải trả khoản tiền chênh lệch cho cơ quan có ô tô phải dùng xe thô sơ.

Điều này chỉ áp dụng trong trường hợp cơ quan A có kế hoạch đường dài được quyền chở bằng ô tô, nhưng cơ quan B có kế hoạch đường ngắn phải chở bằng xe thô sơ mà vì điều kiện đặc biệt muốn xin dùng ô tô nhờ cơ quan Giao thông vận tải điều động ô tô của cơ quan A (được cơ quan A đồng ý) thì cơ quan B phải trả tiền chênh lệch về cước phí cho cơ quan A là cơ quan đã phải dùng xe thô sơ để thay thế cho ô tô điều cho kế hoạch của cơ quan B.

Trong khi thi hành nghị định 16 - CP và áp dụng thông tư này, đề nghị các cơ quan, xí nghiệp, công-

nông trường có xe ô tô vận tải chủ lực và cơ quan Giao thông vận tải các cấp tăng cường liên hệ với nhau để giải quyết những khó khăn cụ thể và thường xuyên phản ảnh tình hình thực hiện về Bộ (Cục Vận tải thủy bộ).

Hà nội, ngày 14 tháng 7 năm 1960

T.U.Q. Bộ trưởng  
Bộ Giao thông và Bưu điện  
Tổng cục phó  
Tổng cục Giao thông thủy bộ  
VŨ QUANG

**THÔNG TƯ số 17-VT ngày 14-7-1960,**  
giải thích và quy định thêm một số  
điểm cụ thể để thi hành nghị định  
số 14-CP ngày 27-5-1960 của Hội đồng  
Chính phủ về việc vận chuyển hàng  
hai chiều.

Ngày 27-5 Hội đồng Chính phủ đã ban hành nghị định số 14-CP về việc vận chuyển hàng hai chiều. Điều 12 của nghị định có ghi: Ông Bộ trưởng Bộ Giao thông và Bưu điện chịu trách nhiệm giải thích và quy định chi tiết thi hành. Chiếu theo điều đó, Bộ Giao thông và Bưu điện giải thích và quy định thêm một số điểm cụ thể sau đây:

### **ĐỐI VỚI ĐIỀU 1**

Nghị định quy định những phương tiện được miễn thi hành nghị định này là những phương tiện chủ lực thường xuyên hoạt động trong nội bộ các xí nghiệp, công, nông trường, trực tiếp vào công việc sản xuất của xí nghiệp và công, nông trường ấy. Nếu những phương tiện này có khi phải chạy ra ngoài phạm vi công trường để vận chuyển nguyên vật liệu, máy móc, hàng hóa, v.v... về công trường thì vẫn phải thi hành nghị định này; ví dụ: phương tiện của công trường Khu Gang thép, của nông trường Đồng giao, của mỏ than Hồng gai, của mỏ Apatite, v.v... chạy ra ngoài phạm vi công trường và nông trường để chở hàng về thì vẫn phải chấp hành những điều quy định về việc chở hàng kết hợp hai chiều.

Trường hợp những phương tiện ấy chỉ chạy trên một quãng ngắn để chở nguyên vật liệu trực tiếp cho sản xuất như xe của công trường Quốc hội, xe của công trường xây dựng nhà máy dệt 8-3 chạy từ công trường ra bến Vĩnh tuy, Phà đen, v.v... để chở cát sỏi thì có thể được miễn thi hành nghị định này.

### **ĐỐI VỚI ĐIỀU 3**

Nghị định quy định các phương tiện vận tải không có hàng hoặc không có đủ hàng để vận chuyển hai chiều thì nhất thiết phải đến cơ quan Giao thông vận tải để xin hàng chở... Điều này quy định rõ trách nhiệm của cơ quan Giao thông vận tải là phải luôn luôn sẵn sàng chuẩn bị đầy đủ hàng hóa để khi phương tiện đến xin hàng là có thể chỉ dẫn cho phương tiện đi nhận hàng ngay. Muốn làm được như thế cơ quan Giao thông vận tải hàng ngày phải có sổ ghi chép tình hình hàng đi, hàng đến, ước tính được phương tiện đi hay đến, có dự kiến nếu phương tiện đến thì sẽ lấy hàng ở đâu để chở hai chiều.

Cơ quan Giao thông vận tải phải tổ chức các trạm vận tải ở các bến sông, ở các nơi đầu mối giao thông để cho phương tiện đi qua lại báo xin hàng được dễ dàng thuận lợi.

Điều này cũng quy định trách nhiệm của các chủ phương tiện là phải tuân theo cơ quan Giao thông vận tải để hạn chế việc phương tiện chạy không gây lãng phí.

Trường hợp những phương tiện phải đi xa hơn một quãng đường để lấy hàng kết hợp hai chiều, vì lợi ích chung thì chủ phương tiện phải cố gắng chấp hành.

Để cho việc thi hành các điều cụ thể này được tốt thì các cơ quan, chủ hàng cần tăng cường liên hệ hàng ngày với cơ quan Giao thông vận tải và cứ 10 ngày một lần thông báo bằng giấy, hàng đi, hàng đến, nơi giao, nơi nhận để cơ quan Giao thông vận tải có cơ sở bố trí hàng hóa cho các phương tiện chở kết hợp 2 chiều.

### **ĐỐI VỚI ĐIỀU 4**

Nghị định quy định mỗi phương tiện đều phải có sổ hành trình. Sổ hành trình do cơ quan Giao thông vận tải in và bán.

Sổ hành trình có mục đích để cho cơ quan Giao thông vận tải theo dõi kiểm tra được sự hoạt động của phương tiện nhằm nâng cao hiệu suất của phương tiện, hạn chế những trường hợp ngừng hoạt động không hợp lý. Đồng thời nó cũng có tác dụng nhằm thúc đẩy năng suất của người làm vận tải. Trong phạm vi nghị định này thì sổ hành trình có tác dụng kiểm tra hoặc chứng nhận việc phương tiện chở hai chiều hay không chở hai chiều.

Kèm theo sổ hành trình, các phương tiện vẫn phải có phiếu vận chuyển chứng nhận chở hai chiều hoặc không có hàng chở hai chiều để thanh toán.

Trường hợp sổ hành trình và phiếu vận chuyển không có chứng nhận của cơ quan Giao thông vận tải về hàng hai chiều thì không có tác dụng để thanh toán cước một chiều và như vậy tức là vi phạm nghị định.

Cơ quan Công an giao cảnh và cơ quan Giao thông vận tải có quyền kiểm soát việc thi hành điều