

Các văn bản đã ban hành

HỘI ĐỒNG CHÍNH PHỦ

NGHỊ ĐỊNH số 38-CP ngày 8-3-1962 ban hành điều lệ về xếp dỡ, giao nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa ở Cảng Hải phòng.

HỘI ĐỒNG CHÍNH PHỦ

Đề đáp ứng yêu cầu giao lưu hàng hóa ở các cảng ngày càng phát triển;

Theo đề nghị của ông Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ vào nghị quyết của Hội đồng Chính phủ trong phiên họp Thường vụ của Hội đồng Chính phủ ngày 29 tháng 11 năm 1961;

NGHỊ ĐỊNH :

Điều 1. — Nay ban hành, kèm theo nghị định này, bản điều lệ về xếp, dỡ, giao nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa ở Cảng Hải phòng.

Điều 2. — Bản thể lệ tạm thời số 154/NĐ do Bộ Giao thông và Bưu điện ban hành ngày 21 tháng 6 năm 1957 không áp dụng đối với Cảng Hải phòng nữa kể từ ngày ban hành bản điều lệ này.

Điều 3. — Các ông Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Công an, Bộ Y tế, Bộ Ngoại thương chịu trách nhiệm quy định chi tiết thi hành nghị định này.

Hà nội, ngày 8 tháng 3 năm 1962

T.M. Hội đồng Chính phủ

Thủ tướng Chính phủ

PHẠM VĂN ĐỒNG

ĐIỀU LỆ

về việc xếp, dỡ, vận chuyển, giao nhận và bảo quản hàng hóa ở Cảng Hải phòng.

CHƯƠNG I

NGUYÊN TẮC CHUNG

Điều 1. — Bản điều lệ này quy định các nguyên tắc về xếp, dỡ, vận chuyển, giao nhận và bảo quản hàng hóa qua Cảng Hải phòng.

Các cơ quan, xí nghiệp có tàu, và các cơ quan, xí nghiệp có quan hệ đến việc xuất nhập khẩu hàng hóa hoặc có hàng qua Cảng, đều có nhiệm vụ cùng nhau cộng tác chặt chẽ để thực hiện mọi điều khoản quy định trong bản điều lệ này, nhằm mục đích phục vụ cho công tác xuất nhập hàng hóa qua Cảng được tốt.

Điều 2. — Hàng hóa xuất nhập khẩu qua Cảng đều do Cảng tiếp nhận, xếp, dỡ, vận chuyển, bảo quản và giao cho tàu hay cho chủ hàng.

Việc xếp, dỡ hàng hóa trong phạm vi Cảng, việc vận chuyển hàng hóa từ kho, bãi Cảng ra tàu, và ngược lại, đều do cảng đảm nhiệm, chủ hàng không được đưa công nhân và phương tiện, dụng cụ của mình vào Cảng làm công việc này.

Cảng Hải phòng đảm nhiệm cả việc vận chuyển hàng hóa từ Cảng về đến những kho của chủ hàng ở trong phạm vi thành phố Hải phòng và từ những kho ấy tới Cảng.

Điều 3. — Các cơ quan, tàu và chủ hàng có liên quan đến việc xuất nhập khẩu hàng hóa qua Cảng, đều phải có trách nhiệm chuẩn bị chu đáo hàng hóa, kho, bãi, phương tiện xếp dỡ, công nhân, cầu tàu, khám nghiệm, giám định, giao nhận hàng hóa, làm thuế, v.v... để việc xếp, dỡ, giao nhận được nhanh chóng.

Điều 4. — Hàng tháng và trước mỗi chuyến tàu vào Cảng lấy hàng hoặc giao hàng, Cảng phải triệu tập các cơ quan có quan hệ đến công tác xuất nhập khẩu hàng hóa ở Cảng (Sở Hải quan, Chi cục kiểm nghiệm, Công ty đại lý tàu biển, Công ty kho hàng, Ban liên hiệp kiểm tra, Quốc doanh vận tải sông, biển, các Tổng công ty xuất nhập khẩu, Tổng kho) để bàn định thống nhất kế hoạch chuẩn bị hàng, chuẩn bị Cảng, chuẩn bị phương tiện, chuẩn bị các thủ tục, v.v... và phân công cụ thể cho mỗi cơ quan để kịp làm việc khi tàu tới Cảng.

Các cơ quan nói trên có nhiệm vụ tham gia các buổi họp do Cảng triệu tập để bàn kế hoạch chung và nghiêm chỉnh thực hiện nghị quyết của các cuộc họp đó.

Các cuộc hội nghị này phải được chuẩn bị chu đáo để đến lúc họp, mọi vấn đề đều được giải quyết nhanh chóng và thiết thực.

Điều 5. — Công ty đại lý tàu biển là cơ quan duy nhất làm trung gian giao dịch cho các hãng tàu biển nước ngoài, có nhiệm vụ :

— Ký kết với Cảng hợp đồng xếp dỡ hàng nhập khẩu trong những trường hợp mà theo hợp đồng vận tải tàu phải đảm nhiệm việc dỡ hàng;

— Báo cho Cảng giờ tàu vào Cảng;

— Cung cấp cho Cảng tình hình tàu và tình hình hàng nhập khẩu.

— Giúp đỡ mọi sự giao dịch giữa tàu với Cảng và với các chủ hàng trong thời gian tàu đỗ ở Cảng;

— Đại diện cho hãng tàu giao dịch với các chủ hàng, các cơ quan Nhà nước và với Cảng để giải quyết mọi công việc cần thiết của hãng tàu.

Điều 6. — Các cơ quan có hàng xuất nhập khẩu có nhiệm vụ :

— Ký kết các hợp đồng xếp dỡ hàng hóa với Cảng;

— Chuẩn bị kịp thời và tốt các hàng hóa xuất khẩu;

— Phối hợp với Cảng và Công ty đại lý tàu biển, theo dõi, kiểm tra việc xếp, dỡ hàng hóa;

— Cung cấp cho Cảng những tài liệu cần thiết về hàng hóa của mỗi chuyến tàu.

CHƯƠNG II

CÔNG TÁC CHUẨN BỊ CHO VIỆC XẾP, DỠ,
GIAO, NHẬN HÀNG HÓA

Điều 7. — Trừ trường hợp những chuyến hàng lẻ và ít, các cơ quan chủ hàng có hàng hóa qua Cảng hoặc Công ty đại lý tàu biển, phải cùng Cảng ký kết hợp đồng xếp, dỡ vận chuyển và bảo quản hàng hóa. Các chủ hàng thường xuyên có hàng qua Cảng phải căn cứ vào kế hoạch đã gửi trước cho Cảng mà ký kết hợp đồng dài hạn (12 tháng) hoặc ngắn hạn (6 tháng, 3 tháng).

Sau khi đã ký kết hợp đồng dài hạn hoặc ngắn hạn, mỗi khi có một chuyến hàng giao hay nhận, chủ hàng hoặc Công ty đại lý tàu biển chỉ cần báo cho Cảng và cung cấp những tài liệu về chuyến hàng đó như quy định ở điều 14 dưới đây.

Trường hợp có những chuyến hàng bất thường, không nằm trong hợp đồng dài hạn hay ngắn hạn đã ký kết, chủ hàng hoặc Công ty đại lý tàu biển cũng phải ký hợp đồng với Cảng và cung cấp những tài liệu như quy định ở điều 14.

Điều 8. — Mỗi chuyến hàng qua Cảng, sau khi đã có những số liệu cần thiết, Cảng phải triệu tập hội nghị gồm các chủ hàng và các thành phần quy định ở điều 4, để đặt kế hoạch cụ thể và phân công thực hiện.

Trong trường hợp đặc biệt, chủ hàng hoặc Công ty đại lý tàu biển có thể yêu cầu điều chỉnh kế hoạch nhưng phải chính thức báo cho Cảng biết chậm nhất là 8 tiếng đồng hồ trước giờ phải thực hiện kế hoạch điều chỉnh. Mọi phí tổn về thay đổi kế hoạch hàng hóa này thuộc về chủ hàng hoặc Công ty đại lý tàu biển chịu.

Về phía Cảng, nếu xét thấy cần phải giải phóng cầu tàu hay kho hàng, Cảng có quyền thay đổi kế hoạch xếp, dỡ hàng và địa điểm xếp, dỡ.

Khi tàu đã cập bến, Cảng căn cứ vào kế hoạch xếp, dỡ và giao nhận hàng hóa mà giao dịch với Công ty đại lý tàu biển và thuyền trưởng các tàu để tiến hành việc xếp, dỡ. Nếu trong thời gian này, chủ hàng muốn thay đổi kế hoạch thì phải thỏa thuận với Cảng và Công ty đại lý tàu biển mà không giao dịch thẳng với thuyền trưởng.

Điều 9. — Cảng phải đảm bảo chuẩn bị đầy đủ phương tiện, công nhân, cầu tàu, phao dầu, kho, bãi để khi tàu đến, làm ngay được công việc xếp, dỡ, vận chuyển. Nếu Cảng làm chậm trễ những công việc trên đây và gây tổn thất cho chủ hàng thì Cảng phải chịu mọi phí tổn.

Điều 10. — Các cơ quan như: Cảng vụ, Kiểm nghiệm, Hải quan, Công an biên phòng, Kiểm dịch, Thuế vụ, phải hoàn thành tốt và gọn mọi nhiệm vụ của mình mà không được làm chậm trễ công việc xếp dỡ hàng hóa.

Điều 11. — Hàng hóa qua Cảng phải được gói, bọc, trừ những hàng vẫn gửi trần theo tập quán thông thường trong thương mại. Bao bì phải thích

hợp với tính chất của hàng và chắc chắn. Đối với hàng xuất khẩu, Cảng có quyền từ chối, không nhận vận chuyển hoặc xếp, dỡ những kiện hàng gói, bọc hoặc bao bì không bảo đảm an toàn trong khi xếp, dỡ và vận chuyển.

Đối với hàng đóng bao, những thứ hàng cùng một loại, cùng một nhãn hiệu, cùng một vận đơn phải đóng bao với khuôn khổ và trọng lượng giống nhau để dễ bốc dỡ, vận chuyển và kiểm soát.

Hàng đóng bao chỉ được đóng đến mức tối đa mỗi bao 70kg.

Các bao, kiện hàng phải có ký hiệu, mã hiệu rõ ràng để thuận tiện cho việc giao nhận và xếp, dỡ. Nếu vì ký hiệu, mã hiệu ghi sai hay không rõ mà Cảng giao nhận nhầm hay chậm trễ, thì Cảng không chịu trách nhiệm. Ngoài ra nếu vì ký hiệu, mã hiệu ghi sai mà Cảng xếp lẫn lộn với những loại hàng ký nhau, do đó mà hàng bị hư hỏng, thì chủ hàng phải chịu trách nhiệm và có thể phải bồi thường mọi sự thiệt hại cho Cảng.

Đối với những loại hàng nguy hiểm (chất nổ, chất dễ bốc cháy, chất độc), hàng dễ vỡ, kỵ ẩm ướt, hàng không được để lộn đầu, v.v... các bao kiện phải có những dấu hiệu riêng để công nhân xếp, dỡ biết và có biện pháp bảo vệ thích hợp. Những dấu hiệu này phải là dấu hiệu thống nhất do Bộ Giao thông vận tải quy định. Nếu vì bao kiện không có dấu hiệu, hoặc dấu hiệu sai, do đó khi xếp, dỡ, vận chuyển, hàng bị hư hỏng thì Cảng không chịu trách nhiệm.

Điều 12. — Để cho Cảng có đủ thì giờ chuẩn bị xếp, dỡ hàng, Công ty đại lý tàu biển, thuyền trưởng các tàu hoặc Tổng cục đường sắt phải báo trước giờ tàu biển hoặc xe lửa tới Cảng theo quy định sau đây:

a) Tàu ở nước ngoài đến: Công ty đại lý tàu biển báo 2 lần, lần thứ nhất chậm nhất là 48 tiếng đồng hồ, lần thứ hai (xác báo) chậm nhất là 24 tiếng đồng hồ trước giờ tàu đến địa điểm lấy hàng tiêu.

b) Tàu biển chuyên chở trong nước: thuyền trưởng báo 2 lần, lần thứ nhất chậm nhất là 12 tiếng đồng hồ, lần thứ hai (xác báo) chậm nhất là 6 tiếng đồng hồ trước giờ tàu tới Cảng. Những tàu không có phương tiện thông tin vô tuyến điện chỉ phải báo một lần, khi tàu khởi hành ở cảng gần nhất để đi đến cảng Hải phòng.

c) Xe lửa vào Cảng: cơ quan Đường sắt hữu quan phải báo 1 lần, chậm nhất là 3 tiếng đồng hồ trước giờ xe lửa đến Cảng.

Sau khi đã báo giờ tàu biển và xe lửa đến Cảng, nếu vì một lý do nào mà không tới hay tới chậm, thì cơ quan có trách nhiệm phải báo cho Cảng biết, chậm nhất là:

— 8 tiếng đồng hồ trước giờ đã báo, đối với tàu ở nước ngoài tới.

— 2 tiếng đồng hồ trước giờ đã báo, đối với tàu chạy trong nước, trừ tàu không có phương tiện thông tin vô tuyến điện.

— 1 tiếng đồng hồ trước giờ đã báo, đối với xe lửa.

Nếu người báo tin không làm đúng những điều quy định trên đây khiến cho công tác chuẩn bị của Cảng không làm được chu đáo và kịp thời, do đó mà gây ra thiệt hại, thì người báo tin phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại đó.

Điều 13.— Đối với tàu nước ngoài. Công ty đại lý tàu biển phải cho Cảng biết trước những tài liệu về tàu như dung lượng, chiều dài, mớn nước, số hầm, số cần cầu, sức cất của cần cầu, v.v...

Điều 14.— Việc cung cấp cho Cảng những tài liệu về hàng hóa quy định như sau :

a) Hàng chuyên chở trong nước : ngay sau khi phương tiện đến, thuyền trưởng phải báo cho Cảng biết khối lượng hàng hóa chuyên chở, và nếu là tàu và sà lan, thì thuyền trưởng phải cung cấp 2 bản sơ đồ xếp hàng.

b) Hàng nhập khẩu : chậm nhất là 24 tiếng đồng hồ trước giờ tàu đến địa điểm hoa tiêu, Công ty đại lý tàu biển phải giao cho Cảng 2 bản lược khai hàng, 2 bản sơ đồ xếp hàng (1 bản sơ lược, 1 bản chi tiết) và 1 bản trích dịch những điều khoản của hợp đồng thuê tàu có liên quan đến việc giao nhận, xếp dỡ hàng hóa. Chủ hàng phải cho Cảng biết khối lượng hàng hóa định để ở kho, bãi của Cảng và khối lượng định chuyên thẳng về kho của mình. Nếu có những kiện hàng to quá khổ, và nặng trên 3 tấn, hoặc đòi hỏi những biện pháp xếp, dỡ và bảo quản đặc biệt, thì chủ hàng cũng phải báo cho Cảng biết trước.

c) Hàng xuất khẩu : chậm nhất là 24 tiếng đồng hồ trước giờ tàu đến địa điểm hoa tiêu, chủ hàng phải giao cho Cảng 2 bản kê khai hàng hóa xuất khẩu và cho biết nơi tập trung hàng. Trước khi xếp hàng xuống tàu, Công ty đại lý tàu biển phải giao cho Cảng 2 bản sơ đồ xếp hàng.

CHƯƠNG III

GIAO NHẬN HÀNG HÓA

A. Cảng giao, nhận với tàu

Điều 15.— Đối với hàng hóa xuất nhập khẩu, mỗi khi xếp xuống tàu hoặc dỡ ra khỏi tàu, thì thuyền trưởng và Cảng đều phải cử người cùng kiểm hàng suốt trong thời gian xếp, dỡ. Nếu thuyền trưởng không cử người kiểm hàng, Cảng lập biên bản và yêu cầu Hải quan chứng nhận. Trong trường hợp này, Cảng sẽ kết toán theo tờ kiểm hàng của mình, thuyền trưởng không được khiếu nại. Người kiểm hàng cho tàu, dù là nhân viên của tàu hay là người do tàu thuê, thì cũng đều là người do thuyền trưởng ủy thác và thay mặt để kiểm hàng.

Điều 16.— Trước khi dỡ một chuyến hàng nhập khẩu, thuyền trưởng phải cử người cùng với nhân viên của Cảng xem xét tình hình hầm tàu và hàng hóa. Nếu thấy hầm tàu có hiện tượng ẩm ướt, hàng hóa bị hư hỏng hay có dấu vết bị mất mát thì phải lập biên bản đề hai bên cùng ký. Nếu đại diện của tàu không chịu ký vào biên bản, thì điều độ viên mời giám định đến xét nghiệm, rồi mới tiến hành dỡ hàng.

Đối với những bao, kiện hàng bị hư hỏng hay có dấu vết bị mất mát phát hiện trong khi dỡ hàng, thì chỉ cho bốc ra khỏi tàu sau khi có sự chứng nhận của thuyền trưởng và được cơ quan Hải quan đồng ý. Các bao kiện này bốc ra khỏi tàu không được chuyên thẳng vào kho, bãi của Cảng, phải đem tập trung ở cầu tàu để lập biên bản sau mỗi ca bốc dỡ. Biên bản này phải do thuyền trưởng và người phụ trách kho hàng cùng ký.

Điều 17.— Khi nhận hàng xuất khẩu, thuyền trưởng phải cử người xem xét tình trạng hàng hóa, và nếu thấy có những bao kiện bị hư hỏng, thì phải báo ngay cho Cảng biết. Kể từ khi đại diện của tàu ký nhận vào giấy xếp hàng, thì Cảng không chịu trách nhiệm về hàng hóa đã giao cho tàu.

Điều 18.— Đối với hàng hóa xuất nhập khẩu, nguyên tắc là Cảng giao, nhận nguyên bao, nguyên kiện, nguyên bó mà không cân. Trọng lượng hàng giao hoặc nhận là trọng lượng ghi ở vận đơn. Đối với hàng rời không đóng bao thì tùy theo yêu cầu của chủ hàng, có thể cân khi giao nhận hoặc căn cứ vào mớn nước của tàu để xác định trọng lượng. Nếu chủ hàng yêu cầu cân, thì chủ hàng phải chịu phí tổn.

Điều 19.— Dỡ xong mỗi chuyến hàng nhập khẩu, Cảng và tàu kết toán với nhau.

Điều 20.— Trong những trường hợp có sự bất đồng ý kiến giữa thuyền trưởng và Cảng về tình trạng hầm tàu, về hàng hóa hư hỏng, mất mát, thì một trong hai bên có thể nhờ giám định xét nghiệm. Giám định phí do bên đã có những nhận định trái với kết luận của giám định chịu.

Điều 21.— Đối với hàng hóa chuyên chở trong nước, khi xe lửa hoặc tàu đến Cảng, chủ hàng phải làm xong thủ tục giao, nhận hàng thẳng với người xa trưởng hoặc thuyền trưởng, chậm nhất là trong 2 tiếng đồng hồ để công việc xếp, dỡ của Cảng được xúc tiến ngay. Quá thời hạn này, sau khi thỏa thuận với thuyền trưởng, Cảng xếp hàng lên tàu hoặc dỡ hàng đưa vào kho, rồi báo cho chủ hàng đến nhận. Chủ hàng phải chịu mọi phí tổn về bảo quản hàng hóa.

Việc xem xét tình hình hàng hóa, hầm tàu, việc kiểm hàng trong khi xếp hoặc dỡ những hàng hóa vận chuyển trong nước chở qua Cảng đều phải theo như những nguyên tắc đã quy định ở điều 16 và 17.

B. Cảng giao hàng cho chủ hàng.

Điều 22. — a) Khi tới Cảng nhận hàng, chủ hàng phải xuất trình:

- Phiếu giao hàng,
- Giấy khai hàng gửi kho,
- Giấy phép của Hải quan.

b) Chủ hàng lấy hàng ra phải lấy luôn một lúc tất cả số hàng mà cơ quan Ngoại thương đã phân phối cho mình trong một vận đơn. Cảng không giao làm nhiều lần cho nhiều chủ hàng khác nhau đối với những loại hàng gửi chung trong một kiện hàng hoặc trong một bó hàng.

c) Khi chủ hàng đến lấy hàng ra, Cảng phải giao liên tục tất cả số hàng mà cơ quan Ngoại thương đã phân phối cho chủ hàng trong vận đơn. Nếu vì thiếu sót của Cảng mà việc giao hàng bị gián đoạn, chủ hàng phải chờ đợi, tổn kém, thì không những Cảng không được tính tiền để kho, bãi trong thời gian không giao được hàng, mà còn phải trả cho chủ hàng tiền phí tổn về chờ đợi.

Điều 23. — Hàng nhập khẩu mà Cảng đã nhận với tàu như thế nào thì giao lại cho chủ hàng như thế ấy; nếu có cân khi nhận với tàu, thì khi giao cho chủ hàng cũng phải cân lại: nhận nguyên bao, nguyên kiện, nguyên bó với tàu, thì giao nguyên bao, nguyên kiện, nguyên bó cho chủ hàng. Cảng không chịu trách nhiệm về hàng hóa ở bên trong, nếu khi giao hàng bao bị tốt, dẫu xi và đai còn nguyên vẹn.

Điều 24. — Khi nhận hàng, chủ hàng phải kiểm soát hàng hóa ngay tại chỗ, nghĩa là tại kho, bãi của Cảng, nếu hàng hóa để ở kho, bãi của Cảng, hoặc tại kho của mình nếu hàng hóa do Cảng chuyển thẳng về kho của chủ hàng sau khi dỡ rã khỏi tàu. Cảng không chịu trách nhiệm về những bao, kiện hàng bị hư hỏng, hoặc có dấu vết, hoặc bị mất mát mà chủ hàng phát hiện sau khi đã nhận với Cảng.

Đối với những kiện hàng mà tàu giao thiếu, Cảng có nhiệm vụ cung cấp cho chủ hàng phiếu chứng nhận thiếu hàng.

CHƯƠNG IV**XẾP, DỠ, VẬN CHUYỂN**

Điều 25. — Các tàu có phương tiện để xếp, dỡ phải sử dụng những phương tiện đó để xếp, dỡ hàng hóa. Nếu tàu thiếu phương tiện hoặc không có phương tiện thích hợp, thì cơ quan có trách nhiệm xếp dỡ ghi trong hợp đồng vận tải thuê phương tiện của Cảng.

Thuyền trưởng phải lo có đủ ánh sáng ở trong hầm tàu và ở những nơi cần thiết trên tàu để công nhân làm việc. Nếu thiếu ánh sáng, thì tàu có thể thuê đèn của Cảng.

Điều 26. — Thuyền trưởng phải lập sơ đồ xếp hàng và chịu trách nhiệm về việc xếp những hàng hóa trên tàu. Suốt trong thời gian xếp, dỡ hàng, thuyền trưởng phải cử người hướng dẫn công nhân xếp, dỡ đúng sơ đồ. Nếu vì thiếu sót của người hướng dẫn, mà việc xếp dỡ phải làm đi làm lại, do đó mà thêm công việc cho công nhân, hoặc để công nhân và thiết bị phải chờ đợi, thì tàu phải bồi thường cho Cảng. Trong trường hợp này Cảng không chịu trách nhiệm nếu việc xếp, dỡ kéo dài quá thời hạn đã định.

Điều 27. — Đối với những hàng cần phải bảo vệ đặc biệt trong khi xếp dỡ, người có hàng phải cho Cảng biết rõ đặc điểm của hàng để Cảng có những biện pháp xếp, dỡ thích hợp, và nếu cần, người có hàng phải cử đại diện trực tiếp tham gia hướng dẫn việc xếp, dỡ.

Điều 28. — Thời gian xếp, dỡ hàng hóa là thời gian hai bên đã thỏa thuận và ghi trong hợp đồng xếp dỡ.

Điều 29. — Việc xếp, dỡ hàng hóa ở tàu lên kho, bãi của Cảng và ngược lại đều làm khoán, theo một giá biểu do Bộ Giao thông vận tải công bố.

Điều 30. — Đối với việc Cảng đảm nhiệm việc vận chuyển hàng hóa từ Cảng đến các kho của chủ hàng ở ngoài phạm vi Cảng, và ngược lại, thì áp dụng những thể lệ vận chuyển hàng hóa của Nhà nước hiện nay.

CHƯƠNG V**GỬI HÀNG Ở KHO, BÃI CỦA CẢNG VÀ BẢO QUẢN HÀNG HÓA**

Điều 31. — a) Cảng nhận để ở kho, bãi tất cả những hàng hóa qua Cảng, trừ những loại hàng sau đây:

- a1. Hàng quý giá như vàng, bạc, ngọc thạch, v.v...
- a2. Hàng thuộc loại nguy hiểm (như chất nổ, chất độc, chất dễ bốc cháy, chất phóng xạ) các vật, phẩm hôi thối, v.v...
- a3. Động vật sống như trâu, bò, ngựa, lợn, gà, vịt, v.v...
- a4. Hàng mau hư, dễ ươn thối như hoa quả tươi, tôm cá tươi, trứng gà, trứng vịt, v.v...

Hàng hóa thuộc loại a2 trên đây nếu là hàng xuất thì phải chuyển thẳng xuống tàu ngay khi hàng đưa đến Cảng; nếu là hàng nhập thì đưa thẳng về kho của chủ hàng ngay khi dỡ ở tàu ra.

Đối với hàng hóa thuộc loại a3 và a4, chủ hàng được phép để ở kho, bãi của Cảng trong một thời gian ngắn, không quá 24 tiếng đồng hồ, để tập trung đưa xuống tàu hay chuyển ra khỏi Cảng. Trong trường hợp này, Cảng không thu tiền gửi kho, gửi bãi, nhưng chủ hàng phải trả cho Cảng những phí tổn về việc thu dọn và làm vệ sinh nơi tập trung hàng hóa.

0967/1384

www.LawSoft.vn * Tel: +84-8-3845 6684

b) Hành lý xuất nhập khẩu không mang theo người mà giao cho tàu chuyên chở như hàng hóa thì được gửi kho như các loại hàng hóa khác.

c) Hàng hóa nặng, cồng kềnh thuộc loại có thể để ở ngoài trời mà không bị hư hỏng như than, gỗ, hắc ín, sắt, thép... thì không được gửi trong kho mà phải để ở bãi hay sân kho.

Điều 32. — Thời gian tối đa để hàng ở kho, bãi của Cảng kể từ khi hàng vào kho hoặc vào bãi quy định như sau :

- Hàng xuất khẩu 20 ngày
- Hàng nhập khẩu loại thông thường 15 ngày
- Hàng nhập khẩu quá khổ hay quá nặng, vận chuyển khó khăn 30 ngày

Nếu quá thời hạn trên mà chủ hàng không lấy hàng ra khỏi kho bãi của Cảng thì phải chịu trả tiền phạt lũy tiến như đã quy định trong điều lệ Cảng phí.

Đối với một số kho, bãi của Cảng dùng cho thuê dài hạn, thì chủ hàng và Cảng sẽ ký hợp đồng thuê kho, bãi.

Điều 33. — Hết hạn gửi kho, bãi ghi trong hợp đồng, nếu chủ hàng không lấy hàng ra thì Cảng báo cho chủ hàng và Công ty đại lý tàu biển biết. Sau khi đã nhận được giấy báo của Cảng, nếu chủ hàng vẫn không đến lĩnh hàng thì trong trường hợp cần thiết, Cảng có quyền di chuyển hàng hóa đến một kho, bãi khác trong phạm vi Cảng, sau khi đã báo cho Hải quan biết, chủ hàng phải chịu mọi phí tổn về việc di chuyển này. Nếu 45 ngày sau khi Cảng đã gửi giấy báo cho chủ hàng biết hàng gửi Cảng đã hết hạn mà chủ hàng vẫn không lấy hàng ra và không có đề nghị gì với Cảng thì Cảng coi là hàng bỏ và lập biên bản giao cho cơ quan có thẩm quyền xử lý.

Điều 34. — Các chủ hàng đã ký kết hợp đồng dài hạn hoặc ngắn hạn như quy định ở điều 7, mỗi khi có hàng gửi kho, bãi, chỉ cần giao cho Cảng 2 bản giấy khai hàng, trong đó có ghi cụ thể khối lượng hàng và thời gian xin gửi và giấy kiểm nghiệm nếu có.

Điều 35. — Cảng có trách nhiệm bảo quản tốt tất cả những hàng hóa để ở kho, bãi của Cảng. Nếu hàng hóa bị hư hỏng, mất mát do Cảng bảo quản không chu đáo, thì Cảng có trách nhiệm bồi thường cho chủ hàng.

Trong khi hàng để ở kho, bãi, nếu phát hiện ra hàng hóa hư hỏng hay có triệu chứng sắp bị hư hỏng, Cảng phải báo ngay cho chủ hàng đến giải quyết. 7 ngày sau ngày báo, nếu chủ hàng không đến giải quyết, thì Cảng cho thi hành những biện pháp cần thiết để ngăn ngừa và hạn chế thiệt hại.

Cảng cùng với cơ quan Hải quan có quyền mở các bao, kiện hàng bị hư hỏng để tu sửa, và khi đã tu sửa xong, Cảng đóng lại các bao, kiện, đóng dấu, và niêm phong. Chủ có hàng phải chịu mọi phí tổn về việc tu sửa hàng và bảo quản những

hàng hóa cần phải để phòng hư hỏng trong thời gian hàng để ở kho, bãi của Cảng. Các phí tổn này do Cảng kê khai và có cơ quan Hải quan chứng nhận.

CHƯƠNG I

BỒI THƯỜNG, THUỞNG PHẠT

Điều 36. — a) Cảng Hải-phòng, Công ty đại lý tàu biển, các cơ quan chủ hàng, các cơ quan vận tải, tàu biển và xe lửa đều phải theo đúng những điều quy định trong bản điều lệ này. Nếu cơ quan nào không chấp hành nghiêm chỉnh điều lệ, gây thiệt hại cho cơ quan khác thì bên gây ra thiệt hại phải bồi thường cho bên bị thiệt hại.

b) Cảng không phải bồi thường trong những trường hợp dưới đây :

— Hàng bị thiệt hại, hư hỏng trong những trường hợp mà Cảng đã nỗ lực thi hành mọi biện pháp tích cực nhưng không sao tránh được.

— Hàng hư hỏng, biến chất vì tính chất của hàng, vì thời tiết.

— Hàng trong bao, kiện bị mất mà bao kiện không có dấu vết bị mở, dai và dấu xi niêm phong còn nguyên vẹn.

— Xếp, dỡ, vận chuyển quá thời hạn quy định vì mưa, bão làm gián đoạn công việc, hoặc vì những lý do không phải Cảng gây ra.

Điều 37. — Trong trường hợp hàng bị mất một phần hoặc có những thiết bị hay máy móc bị mất một vài bộ phận, Cảng phải bồi thường phần bị mất, hoặc phải chịu tất cả những phí tổn mà chủ hàng phải trả để mua hoặc chế tạo bộ phận bị mất; chủ hàng phải nhận số hàng còn lại; giá cả bồi thường số hàng bị mất do hai bên thỏa thuận.

Điều 38. — Nếu hàng bị hư hỏng, thì căn cứ vào mức độ hư hỏng mà bồi thường, và chủ hàng phải nhận hàng. Tuy nhiên, nếu hàng bị hư hỏng đến mức độ không thể dùng được, thì chủ hàng có quyền không nhận hàng và yêu cầu bồi thường toàn bộ.

Về mức độ hư hỏng cũng như về trị giá các bộ phận bị mất mát nói ở điều 37, nếu hai bên không thỏa thuận được với nhau, thì phải yêu cầu cơ quan giám định xác định.

Điều 39. — Trong mọi trường hợp bồi thường thiệt hại đều không bồi thường bằng hiện vật mà bằng tiền. Để tính tiền bồi thường hàng hóa bị mất mát, hư hỏng, đôi bên căn cứ vào giá mua hàng cộng thêm tất cả các khoản chi phí khác, kể cả thuế mà chủ hàng đã phải trả để đưa hàng đến Cảng.

Điều 40. — Đối với việc xếp, dỡ khoán cũng như các việc làm công nhật khác, nếu vì thiếu sót của chủ hàng hay của tàu, công nhân và phương tiện vận tải, thiết bị của Cảng điều động đến không

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

làm việc được hoặc phải chờ đợi, thì chủ hàng hay tàu phải bồi thường cho Cảng như hợp đồng hai bên đã ký kết hoặc theo quy định trong biểu cảng phí. Ngược lại, nếu Cảng không xếp, dỡ đúng hợp đồng đã ký, gây thiệt hại cho chủ hàng, cho tàu, thì Cảng cũng phải chịu theo hợp đồng mà bồi thường cho chủ hàng hay cho tàu.

Điều 41. — Đối với việc xếp, dỡ khoán, nếu hoàn thành trước thời hạn quy định của hợp đồng, thì Cảng được thưởng, và bị phạt nếu làm chậm trễ.

Điều 42. — Thủ tục về việc bồi thường quy định như sau:

a) Chủ hàng đòi bồi thường về hàng hóa hư hỏng mất mát phải gửi giấy yêu cầu bồi thường cho Cảng chậm nhất là 5 ngày sau ngày nhận hàng hóa kèm theo những giấy tờ cần thiết như: chứng nhận giám định, biên bản hàng dỡ vỡ, giấy khai hàng, phiếu nhận hàng, hóa đơn mua hàng, biên lai nộp thuế, v.v... Chậm nhất là 20 ngày sau ngày nhận được giấy yêu cầu bồi thường, Cảng phải bồi thường, hoặc trả lời cho chủ hàng nếu không bồi thường.

b) Chủ hàng đòi Cảng bồi thường về xếp, dỡ chậm trễ phải gửi giấy yêu cầu bồi thường chậm nhất là 3 ngày sau ngày hoàn thành việc xếp, dỡ. Cảng phải bồi thường chậm nhất là 20 ngày sau ngày nhận được giấy yêu cầu bồi thường. Nếu Cảng không nhận bồi thường, thì trong thời hạn 5 ngày, Cảng phải trả lời cho chủ hàng biết,

c) Cảng đòi bồi thường về những tổn thất do chủ hàng hay tàu gây ra phải gửi giấy yêu cầu bồi thường chậm nhất là 5 ngày sau ngày phát hiện ra thiệt hại. Chủ hàng hoặc tàu phải giải quyết bồi thường cho Cảng trong hạn 20 ngày. Nếu chủ hàng hay tàu không nhận bồi thường, thì phải trả lời cho Cảng trong thời hạn 5 ngày sau khi nhận được giấy của Cảng.

CHƯƠNG VII

XỬ LÝ CÁC VỤ TRANH CHẤP

Điều 43. — a) Mọi tranh chấp giữa Cảng và chủ hàng, giữa cảng và người làm vận tải trong nước về việc thi hành các hợp đồng xếp, dỡ, vận chuyển và bảo quản hàng hóa đều do Hội đồng trọng tài xử lý nếu chủ hàng hoặc người làm vận tải là cơ quan Nhà nước, xí nghiệp quốc doanh, xí nghiệp công tư hợp doanh. Nếu chủ hàng là tư nhân hoặc hợp tác xã thì do Ủy ban hành chính địa phương giải quyết, và nếu cần thì do Tòa án xét xử.

b) Mọi tranh chấp giữa Cảng và tàu nước ngoài về việc xếp, dỡ, giao nhận hàng hóa đều do cơ quan Trọng tài hàng hải xử lý.

Ban hành kèm theo nghị định số 38-CP ngày 8-3-1962

T.M. Hội đồng Chính phủ

Thủ tướng Chính phủ

PHẠM VĂN ĐỒNG

PHỦ THỦ TƯỚNG

THÔNG TƯ số 34-TTg ngày 14-3-1962 về việc trích lập quỹ xí nghiệp năm 1961.

Kính gửi: Các Bộ, các ngành trung ương.
Các Ủy ban hành chính các địa phương,

Nhiều văn kiện của Nhà nước đã quy định việc trích lập và sử dụng quỹ xí nghiệp trong các xí nghiệp quốc doanh và công tư hợp doanh: thông tư số 133-TTg ngày 4 tháng 4 năm 1957, các thông tư bổ sung số 432-TTg ngày 5 tháng 12 năm 1959 và số 25-TTg ngày 18 tháng 1 năm 1961, thông tư số 51-TTg ngày 8 tháng 2 năm 1961 của Thủ tướng Chính phủ.

Trong mấy năm nay, chế độ quỹ xí nghiệp đã phát huy nhiều tác dụng tốt:

1. Trên cơ sở giáo dục chính trị, sự quan tâm đến lợi ích vật chất đã cổ vũ được nhiệt tình lao động của đông đảo quần chúng công nhân và cán bộ; thúc đẩy được sản xuất nhiều, nhanh, tốt, rẻ, củng cố và nâng dần chất lượng hạch toán kinh tế trong các xí nghiệp.

2. Tạo được điều kiện để các xí nghiệp dần dần cải thiện đời sống vật chất và tinh thần và điều kiện làm việc của toàn thể cán bộ, công nhân viên.

Song bên cạnh kết quả đó, quá trình trích lập và sử dụng quỹ xí nghiệp cũng đã bộc lộ những nhược điểm và thiếu sót:

1. Trong thực tế, do nhiều yếu tố phức tạp về giá cả, chất lượng kế hoạch, khấu thu... nên tỷ lệ trích lập quỹ xí nghiệp chưa được hoàn toàn hợp lý, và chưa thể hiện được đầy đủ sự chiểu cố đến các ngành có điều kiện lao động nặng nhọc.

2. Điều kiện xét và phê chuẩn trích lập quỹ xí nghiệp còn chưa được tôn trọng chặt chẽ, làm cho tác dụng thúc đẩy việc cải tiến quản lý xí nghiệp của chế độ quỹ xí nghiệp chưa được phát huy đầy đủ; việc vận dụng lợi ích vật chất có khi đưa đến tình trạng bảo thủ trong khi lập kế hoạch.

3. Tinh chất và ý nghĩa của quỹ xí nghiệp chưa được quán triệt đầy đủ trong việc sử dụng quỹ, xu hướng phổ biến ở nhiều nơi là chỉ chú ý đến phúc lợi mà chưa quan tâm đầy đủ đến phục vụ sản xuất, sử dụng thưởng và cứu tế cá nhân nhiều mà dùng vào tập thể chưa thỏa đáng...

Để khắc phục các thiếu sót và nhược điểm trên, đề cao được tinh chất và ý nghĩa của việc trích lập và sử dụng quỹ xí nghiệp nhằm phát huy tác dụng của chế độ quỹ xí nghiệp thúc đẩy hạch toán kinh tế tốt, Hội đồng Chính phủ, trong phiên họp thường vụ ngày 8 tháng 2 năm 1962 đã quy định một số điểm bổ sung như sau: