

THÔNG TƯ số 129-TTg ngày 14-12-1962
về việc áp dụng phương pháp « giao
nhận nguyên hàm » đối với những hàng
hóa vận chuyển bằng tàu thủy và xà-lan

Trong việc chuyên chở hàng hóa, khâu giao nhận giữ một vị trí quan trọng. Để đưa việc giao nhận vào nề nếp, điều 15 thông tư số 90-TTg ngày 6-4-1960 về hợp đồng vận tải đã quy định như sau :

« Việc giao nhận hàng hóa phải căn cứ vào giấy vận chuyển của cơ quan vận tải và dựa trên nguyên tắc lấy trọng lượng (tạ, tấn) làm cơ sở và nếu nhận bằng thùng trả bằng thùng, nhận bằng kiện trả bằng kiện, nhận bằng số lượng trả bằng số lượng, nhận trọng lượng trả trọng lượng, nhận hàng rời trả hàng rời... ».

Căn cứ vào điều quy định nói trên, việc giao nhận hàng hóa từ trước đến nay thường làm bằng cách cân, đo để xác định trọng lượng hay thể tích, chất lượng hàng hoặc bằng cách đếm các đơn vị hàng hóa và kiểm soát chất lượng: nhưng trong tình hình khối lượng vận tải ngày càng phát triển như hiện nay, nếu việc giao nhận các loại hàng hóa với khối lượng lớn vẫn phải làm theo các cách trên đây thì sẽ gây nhiều khó khăn cho cơ quan vận tải cũng như cho chủ hàng: thời gian giao nhận phải kéo dài, phương tiện vận tải phải đậu lâu ở bến không quay vòng được nhanh chóng, bến đậu bị bế tắc, giá thành vận tải tăng cao, ảnh hưởng không tốt đến các ngành sản xuất, xây dựng cơ bản và lưu thông hàng hóa.

Để việc giao nhận hàng hóa được giải quyết nhanh chóng và căn cứ vào các ý kiến đã được nhất trí giữa Bộ Giao thông vận tải và các Bộ chủ hàng, Thủ tướng Chính phủ bổ sung vào thông tư số 90-TTg ngày 6-4-1960 về hợp đồng vận tải một số điểm như sau :

Nay quy định thêm phương pháp « giao nhận nguyên hàm » để áp dụng riêng cho việc vận chuyển hàng hóa với khối lượng lớn bằng tàu thủy và xà-lan. Theo phương pháp này cơ quan vận tải « nhận nguyên hàm » với cơ quan gửi hàng rời lại « giao nguyên hàm » cho cơ quan nhận hàng không qua cân đo hoặc đếm hàng.

Trong quá trình vận chuyển cơ quan vận tải phải chịu trách nhiệm bảo quản hàng hóa chu đáo, giữ gìn dấu niêm phong trên cửa hầm để phòng mất mát hư hỏng hàng hóa.

Để đảm bảo việc áp dụng phương pháp giao nhận này được tiến hành thuận lợi, một số vấn đề về

thủ tục có liên quan đến trách nhiệm của cơ quan vận tải và chủ hàng cần được quy định như sau :

1. Khi xếp hàng lên phương tiện, thuyền trưởng hoặc người phụ trách phương tiện phải hướng dẫn chủ hàng xếp hàng hóa đúng theo trọng tải và quy cách sắp xếp của phương tiện để tránh cho hàng khỏi bị hư hỏng và bảo đảm an toàn giao thông. Sau khi xếp xong hàng hóa vào hầm, chủ hàng phải đích thân soát lại hàng hóa và niêm phong cửa hầm bằng cặp chì có dấu riêng của mình.

2. Đến nơi giao hàng, chủ hàng phải kiểm tra và xác nhận dấu niêm phong nguyên vẹn do thuyền trưởng hoặc người phụ trách phương tiện giao lại mới được mở nắp hầm để dỡ hàng; nếu thấy có hiện tượng không nguyên vẹn thì chủ hàng phải lập biên bản có ký nhận của thuyền trưởng mới được mở hầm và dỡ hàng. Riêng đối với việc giao nhận hàng hóa ở Cảng Hải-phòng các bên hữu quan phải thi hành theo bản điều lệ đã được Hội đồng Chính phủ ban hành 8-3-1962: « khi tàu đến Cảng, chủ hàng phải đến làm thủ tục giao nhận với thuyền trưởng chậm nhất là hai giờ sau khi tàu đến Cảng; quá hạn đó mà chủ hàng không đến thì người thay mặt có thẩm quyền của Cảng cùng thỏa thuận với thuyền trưởng để lập biên bản (có thuyền trưởng chứng nhận) mới được phá niêm phong, mở cửa hầm để dỡ hàng xếp vào kho theo hợp đồng đã ký kết ».

3. Từ lúc người gửi hàng niêm phong cặp chì hầm chứa hàng đến lúc người nhận hàng đến nhận dấu niêm phong để dỡ hàng, thuyền trưởng hoặc người phụ trách phương tiện có trách nhiệm giữ cho dấu được nguyên vẹn. Trường hợp gặp tai nạn trong khi đi đường như gió, bão, lụt... phải phá dấu niêm phong, mở nắp hầm để cứu phương tiện vận tải, cứu hàng hoặc khi bắt buộc phải chuyên tải trong lúc không có mặt chủ hàng thì thuyền trưởng phải lập biên bản có hai thuyền viên chứng nhận, khi đến nơi giao hàng phải báo ngay cho chủ hàng biết để xác nhận.

Căn cứ vào biên bản xử lý trường hợp tai nạn nói trên, hàng hóa bị rơi vãi mất mát do thiếu sót của thuyền trưởng thì thuyền trưởng phải chịu trách nhiệm bồi thường cho chủ hàng; nếu hàng hóa bị rơi vãi, mất mát, hao hụt trong trường hợp không thể tránh được do tai nạn gây ra, thì Bộ chủ hàng phải báo cáo thiệt hại đó cho Chính phủ quyết định.

4. Khi giao hầm hàng hóa cho chủ hàng, nếu dấu niêm phong nguyên vẹn thì người làm vận tải không

chịu trách nhiệm về hàng hóa thừa, thiếu, mất mát. Trái lại nếu dấu niêm phong không nguyên vẹn và sau khi kiểm tra theo giấy gửi hàng, chủ hàng thấy thiếu hàng thì người làm vận tải phải bồi thường số hàng thiếu.

5. Nếu việc dỡ hàng hóa không làm được liên tục, lúc tạm nghỉ người nhận hàng phải tự mình niêm phong lại cửa hầm, khi tiếp tục dỡ hàng phải kiểm tra lại cẩn thận dấu niêm phong rồi mới mở nắp hầm để dỡ hàng.

6. Người gửi hàng hóa phải xếp đủ số hàng ghi trong giấy gửi hàng và chịu trách nhiệm nếu số hàng thực tế giao chuyên chở không đúng với số đã ghi trong giấy: Tiền cước chuyên chở cũng như tiền xếp dỡ đều tính theo số hàng hóa ghi trong giấy gửi hàng. Trường hợp cơ quan vận tải phát hiện số hàng thực tế chuyên chở nhiều hơn số hàng ghi trong giấy thì cước chuyên chở sẽ điều chỉnh theo số lượng hàng thực tế chuyên chở.

7. Đối với những hàng hóa chuyên chở theo phương pháp «giao nhận nguyên hầm», cơ quan vận tải phải chịu trách nhiệm bảo quản như đối với hàng hóa chuyên chở theo các phương pháp giao nhận khác. Nếu vì thiếu sót của người làm vận tải mà hàng bị hư hỏng thì cơ quan vận tải phải bồi thường thiệt hại cho chủ hàng.

8. Khi áp dụng phương pháp «giao nhận nguyên hầm» chủ gửi hàng và chủ nhận hàng phải thỏa thuận trước với nhau và điều kiện giao nhận phải được ghi trong hợp đồng vận tải cụ thể.

9. Phương pháp «giao nhận nguyên hầm» chỉ áp dụng trong việc vận chuyển hàng hóa trong nước. Đối với hàng hóa xuất nhập khẩu, việc giao nhận làm theo những quy định của bản điều lệ giao nhận xếp dỡ vận chuyển và bảo quản hàng hóa ban hành kèm theo nghị định của Hội đồng Chính phủ số 38-CP ngày 8-3-1962.

Việc áp dụng phương pháp «giao nhận nguyên hầm» đòi hỏi cơ quan vận tải và chủ hàng phải thi hành đúng dẫn những thủ tục trên đây. Trong khi thi hành hợp đồng vận tải nếu xảy ra những khó khăn mắc mứu xung quanh vấn đề giao nhận thì các cơ quan hữu quan phải báo ngay cho Bộ Giao thông vận tải biết để nghiên cứu giải quyết.

Hà-nội, ngày 31 tháng 12 năm 1962

K.T. Thủ tướng Chính phủ

Phó Thủ tướng

LÊ THANH NGHỊ

LIÊN BỘ

TÀI CHÍNH — NGÂN HÀNG

CHỈ THỊ liên Bộ số 32 CT-LB ngày 26-12-1962 về việc cấp phát vốn ngân sách cho các cơ quan, đơn vị dự toán.
(Cấp phát hạn mức)

Căn cứ điều 30 của bản Điều lệ về lập và chấp hành ngân sách Nhà nước (Nghị định của Hội đồng Chính phủ số 168-CP ngày 20-10-1960), liên Bộ Tài chính Ngân hàng Nhà nước đã có thông tư số 23-TT-CB ngày 13-12-1961 tạm thời quy định chế độ cấp phát hạn mức kinh phí kể từ ngày 1-1-1962.

Sau một thời gian rút kinh nghiệm, liên Bộ nhận thấy chế độ đã ban hành đạt được phần nào những mục tiêu đã đề ra. Cụ thể là:

— Tránh để đọng tiền rải rác ở các tồn khoản Ngân hàng Nhà nước; tập trung những món tiền chưa cần chi vào tồn quỹ Ngân sách;

— Tăng cường giám đốc của Ngân hàng đối với Ngân sách Nhà nước và đối với quản lý tiền mặt.

— Tăng cường trách nhiệm của các cơ quan dự toán và tạo điều kiện cho cơ quan dự toán chủ động được trong việc chi tiêu.

Tuy nhiên chế độ đó còn mang một số khuyết nhược điểm về mặt thủ tục:

— Đi lại Ngân hàng nhiều lần.

— Làm nhiều giấy tờ.

Sở dĩ có những khuyết điểm trên vì:

— Trong chế độ có quy định một số giấy tờ xét ra có thể đơn giản được hơn. Các cơ quan thi hành ở dưới đặt ra thêm giấy tờ theo nhu cầu nghiệp vụ của mình, gây phiền phức cho các đơn vị chi tiêu;

— Một phần quan trọng là do phổ biến chưa được kỹ nên trong khi thi hành chưa nắm được yêu cầu của chế độ là quản lý chặt chẽ, nhưng thủ tục phải đơn giản (có cơ quan đi Ngân hàng nhiều lần vì không sắp xếp việc chi tiêu cho có kế hoạch hoặc vì làm sai nhiều nên phải làm đi làm lại, giữ tiền mặt quá ít, chi tiêu bằng tiền mặt quá hạn chế, mọi việc đều phải chi qua chuyển khoản những món chi nhỏ một vài đồng cũng phải qua thủ tục rút tiền.v.v...).

Trong thi hành, một số cơ quan còn nhận thức chưa được đúng đắn đối với công tác quản lý tài chính, có tư tưởng «giản đơn», không chịu làm