

CÔNG BÁO

NƯỚC VIỆT-NAM DÂN CHỦ CỘNG HÒA

MỤC LỤC

HỘI ĐỒNG CHÍNH PHỦ VÀ THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

	Trang
31-12-1963 — Nghị định số 195-CP ban hành điều lệ vận chuyển hàng hóa bằng ô-tô	1
31-12-1963 — Nghị định số 196-CP ban hành điều lệ vận chuyển hàng hóa trên đường biển bằng phương tiện vận tải cơ giới	12

	Trang
2-1-1964 — Quyết định số 1-TTg về hạ giá bán lẻ phân lân nung chảy Văn-điền	21
11-1-1964 — Thông tư số 2-TTg quy định chế độ bổ túc nghề nghiệp cho công nhân kỹ thuật.	21
11-1-1964 — Thông tư số 3-TTg quy định chế độ đối với cán bộ, công nhân làm công tác giảng dạy, kèm cặp, hướng dẫn ở các trường, lớp đào tạo và bổ túc nghề nghiệp cho công nhân kỹ thuật.	24

HỘI ĐỒNG CHÍNH PHỦ VÀ THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

NGHỊ ĐỊNH số 195 - CP ngày 31-12-1963 của Hội đồng Chính phủ ban hành điều lệ vận chuyển hàng hóa bằng ô-tô.

HỘI ĐỒNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ tình hình phát triển kinh tế và văn hóa trong nước ;

Xét cần tăng cường công tác quản lý vận chuyển hàng hóa bằng ô-tô nhằm bảo đảm hoàn thành tốt các chỉ tiêu kế hoạch vận tải của Nhà nước và yêu cầu vận chuyển của nhân dân ;

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

Căn cứ nghị quyết của Hội đồng Chính phủ trong Hội nghị thường vụ của Hội đồng Chính phủ ngày 26 tháng 6 năm 1963 ;

NGHỊ ĐỊNH :

Điều 1. — Nay ban hành, kèm theo nghị định này, điều lệ vận chuyển hàng hóa bằng ô-tô.

Điều 2. — Các ông Bộ trưởng các Bộ, các ông thủ trưởng các cơ quan ngang Bộ, cơ quan trực thuộc Hội đồng Chính phủ, Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành nghị định này.

Hà-nội, ngày 31 tháng 12 năm 1963,

T. M. Hội đồng Chính phủ
K. T. Thủ tướng Chính phủ
Phó Thủ tướng
LÊ THANH NGHỊ

0967/1906

ĐIỀU LỆ**Vận chuyển hàng hóa bằng ô-tô**

(Ban hành kèm theo nghị định của Hội đồng Chính phủ số 195-CP ngày 31 tháng 12 năm 1963)

MỤC ĐÍCH

Bản điều lệ này đặt ra những quy tắc vận tải bằng ô-tô nhằm mục đích xây dựng và tăng cường công tác quản lý vận chuyển hàng hóa bằng ô-tô, đưa việc vận chuyển này đi dần vào kế hoạch để bảo đảm hoàn thành và hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu vận chuyển của Nhà nước và yêu cầu vận chuyển hàng hóa của nhân dân bằng ô-tô.

Chương I**NGUYÊN TẮC CHUNG****Điều 1. — Phạm vi áp dụng điều lệ :**

Bản điều lệ này áp dụng cho tất cả các loại xe ô-tô dùng vào việc chuyên chở hàng hóa có mục đích kinh doanh vận tải chuyên nghiệp hoặc bán chuyên nghiệp: xe của các xí nghiệp vận tải quốc doanh, công tư hợp doanh, các xe chủ lực của các cơ quan, xí nghiệp khác.

Các xe của các tổ chức khác, kể cả các xe vận tải của Quân đội nhân dân và Công an nhân dân vũ trang, khi vận chuyển hàng thuê cũng thuộc phạm vi áp dụng điều lệ này.

Điều 2. — Các nguyên tắc về thuê chở và nhận chở :

Các đơn vị vận tải ô-tô (dưới đây gọi tắt là bên vận tải) và các cơ quan, xí nghiệp, tổ chức, đoàn thể, tư nhân có hàng chuyên chở bằng ô-tô (dưới đây gọi tắt là chủ hàng) có trách nhiệm chấp hành các nguyên tắc về thuê chở và nhận chở như sau :

a) Thuê chở có thể thuê cả chuyến xe, thuê chở hàng lẻ hoặc thuê khoán chở từng khối lượng hàng nhất định.

b) Hai bên phải trao đổi kế hoạch vận tải hàng năm, hàng quý, hàng tháng, theo đúng thể lệ hiện hành của Nhà nước.

c) Sau khi Nhà nước đã duyệt và công bố chỉ tiêu kế hoạch vận tải, hai bên phải cùng nhau ký kết các loại hợp đồng vận tải theo đúng chế độ hợp đồng kinh tế hiện hành.

d) Trước khi gửi hàng 48 tiếng đồng hồ, bên chủ hàng phải làm giấy xin xe, bên vận tải phải trả lời cho chủ hàng biết trước ngày, giờ đưa xe đến chở hàng.

e) Đối với những loại hàng quý, không có giá trên thị trường, khi làm giấy gửi hàng bên chủ hàng phải khai giá. Giá hàng khai phải phù hợp với biểu giá hàng hóa của Nhà nước. Trường hợp hàng gửi không có trong biểu giá của Nhà nước thì giá khai do hai bên thỏa thuận ; nếu không thỏa thuận được thì do Hội đồng vật giá quyết định.

Hàng gửi có khai giá phải trả thêm cước phí do thể lệ giá cước quy định.

g) Nếu một bên là tư nhân thì hợp đồng vận tải phải được ký kết theo chỉ thị 103-TTg ngày 18-3-1961 của Thủ tướng Chính phủ.

Điều 3. — Trách nhiệm của bên vận tải và bên chủ hàng đối với công tác vận chuyển hàng hóa :

Sau khi đã ký hợp đồng vận tải hoặc đã thỏa thuận về việc vận chuyển hàng hóa :

a) Bên vận tải có trách nhiệm cung cấp đủ số ô-tô và chuyên chở đúng kỳ hạn đồng thời bảo quản tốt hàng hóa trong thời gian vận chuyển quy định ở điều 32 dưới đây.

b) Bên chủ hàng có trách nhiệm chuẩn bị đủ số hàng hóa và giao hàng đúng kỳ hạn cho bên vận tải.

c) Hai bên vận tải và chủ hàng phải chịu hoàn toàn trách nhiệm về những việc làm mà mình đã ủy quyền cho người đại diện trong việc thực hiện hợp đồng.

d) Khi tổng kết hợp đồng nếu bên nào không hoàn thành thì phải chịu phạt cho bên kia theo điều 50 của điều lệ này.

Điều 4. — Thứ tự ưu tiên vận chuyển :

Những hàng hóa lưu thông không trái với luật lệ hiện hành của Nhà nước đều được nhận chở và quyền ưu tiên vận chuyển sẽ dành cho hàng đã có kế hoạch vận chuyển dự trù trước và đã ký hợp đồng vận tải. Hàng gửi trước hoặc xin xe trước thì được chở trước. Hàng gửi sau hoặc xin xe sau thì được chở sau. Nếu nhiều chủ hàng gửi hàng hoặc xin xe cùng một lúc để vận chuyển cùng một thời gian, mà khả năng phương tiện của bên vận tải không đủ, thì ưu tiên vận chuyển phải được thi hành theo thứ tự quy định như sau :

Hàng tươi, hàng dễ biến chất ;

Hàng nguy hiểm ;

Hàng thường.

Những hàng hóa vận chuyển đột xuất kể ở điều 7 dưới đây không thuộc phạm vi áp dụng điều này.

Điều 5. — Những hàng hóa không nhận chở :

Bên vận tải có quyền không nhận chở những loại hàng hóa sau đây :

a) Hàng cấm lưu thông, hàng hóa phải có giấy phép lưu thông mà bên chủ hàng không có hoặc giấy tờ không hợp lệ;

b) Hàng hóa đã có lệnh của Nhà nước cấm chuyên chở ngược chiều;

c) Hàng hóa cần có thiết bị đặc biệt để bảo đảm an toàn và bảo đảm phẩm chất mà bên vận tải không có loại thiết bị ấy, trừ trường hợp bên chủ hàng có khả năng cung cấp thiết bị;

d) Hàng hóa mà bao bì không bảo đảm an toàn trong khi vận chuyển.

Điều 6. — Vận chuyển hàng hóa quá khổ và quá nặng:

Đối với những hàng hóa quá khổ hoặc quá nặng vượt kích thước hoặc quá mức trọng tải của các loại xe mà bên vận tải hiện có, hoặc vượt quá mức chịu đựng của đường, cầu, phá trong vùng cần vận chuyển, bên chủ hàng cần bàn bạc trước từ 10 ngày đến một tháng với cơ quan giao thông vận tải hoặc bên vận tải nơi hàng đi.

Nếu bên vận tải nơi hàng đi không tìm được biện pháp giải quyết thì báo cáo với cơ quan giao thông vận tải cấp trên. Nếu là xí nghiệp vận tải thì báo cáo lên Ty hay Sở Giao thông vận tải.

Điều 7. — Trường hợp vận chuyển đột xuất:

a) Bên vận tải chỉ nhận vận chuyển những trường hợp đột xuất có tính chất khẩn cấp khi có lệnh của Thủ tướng Chính phủ, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hay của các Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, như cứu đói, cứu mùa màng, chống bão lụt, chống dịch, chống hạn hoặc phục vụ an ninh và quốc phòng. Nếu vì thi hành các lệnh này mà phải tạm hoãn việc thực hiện các hợp đồng vận tải đã ký với các chủ hàng khác thì bên vận tải phải báo cho bên chủ hàng biết, đồng thời báo cáo lên Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và Hội đồng trọng tài cùng cấp. Nhưng hàng hóa bị hoãn lại phải được tiếp tục vận chuyển ngay sau khi bên vận tải đã thi hành xong lệnh của Thủ tướng Chính phủ hoặc của các cấp nói trên.

b) Trong những trường hợp vận chuyển đột xuất khác, bên vận tải chỉ nhận chở nếu có khả năng hoặc khi có lệnh của Thủ tướng Chính phủ, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hoặc của Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, nhưng bên chủ hàng phải trả thêm cho bên vận tải một khoản tiền bằng 20% giá cước vận chuyển. Nếu không có khả năng nhưng phải thi hành lệnh của cấp trên thì ngoài việc trả thêm 20%, bên chủ hàng

còn phải đài thọ phí tồn cho bên vận tải nếu vì vận chuyển hàng đột xuất đã làm lỡ hợp đồng mà bên vận tải đã ký với các chủ hàng khác.

Trong trường hợp này, nếu khối lượng hàng lớn hoặc phải vận chuyển từ luồng này qua luồng khác thì nhất thiết phải thương lượng với các cơ quan giao thông vận tải.

Nếu khối lượng hàng ít và chỉ vận chuyển trong phạm vi một luồng thì chủ hàng có thể trực tiếp thương lượng thỏa thuận với bên vận tải.

Chương II

THỦ TỤC, GIẤY TỜ CẦN THIẾT CHO VIỆC VẬN CHUYỀN

Điều 8. — Ký kết hợp đồng vận tải:

Sau khi Bộ Giao thông vận tải đã ký hợp đồng vận tải nguyên tắc với các Bộ chủ hàng và các cơ quan giao thông vận tải địa phương đã phân bổ kế hoạch vận tải cho các xí nghiệp vận tải, thì hai bên chủ hàng và vận tải phải cùng nhau ký hợp đồng vận tải cụ thể đúng theo thể lệ và chế độ hợp đồng vận tải hiện hành.

Trong trường hợp đặc biệt mà cấp trên chưa ký được hợp đồng nguyên tắc hoặc chưa có kế hoạch phân bổ thì hai bên vận tải và chủ hàng vẫn phải tiến hành ký các hợp đồng cụ thể để phục vụ kịp thời việc thực hiện kế hoạch Nhà nước. Việc ký hợp đồng này dựa trên sự thỏa thuận của hai bên. Trong trường hợp này bên chủ hàng không phải trả thêm 2% như đã nói ở điều 7.

Điều 9. — Hủy bỏ và sửa đổi hợp đồng vận tải:

Việc hủy bỏ và sửa đổi hợp đồng sau khi đã được ký kết quy định như sau:

a) Nếu hai bên chủ hàng và vận tải là cơ quan Nhà nước, xí nghiệp quốc doanh hoặc công tư hợp doanh đã thực hiện hạch toán kinh tế thì phải thi hành đúng theo thể lệ về chế độ hợp đồng kinh tế hiện hành.

b) Nếu chỉ có một bên chủ hàng hay vận tải thuộc thành phần nói ở điểm a trên đây, thì phải thi hành đúng theo chỉ thị số 103-TTg ngày 18-3-1961 của Thủ tướng Chính phủ.

Việc xin hủy bỏ hợp đồng và xin sửa đổi hợp đồng làm thay đổi luồng hàng hoặc giảm bớt khối lượng hàng hóa coi như là không hoãn thành hợp đồng, trừ trường hợp Nhà nước điều chỉnh chỉ tiêu kế hoạch. Bên xin hủy bỏ hoặc

sửa đổi hợp đồng phải đài thọ các phí tổn do việc hủy bỏ hoặc sửa đổi hợp đồng gây nên.

Điều 10. — Làm giấy xin xe và xác báo cung cấp xe :

a) Dựa vào hợp đồng vận tải đã ký, mỗi lần chuyên chở, chủ hàng phải làm giấy xin xe kèm theo giấy gửi hàng, theo mẫu thống nhất do Bộ Giao thông vận tải quy định gửi cho bên vận tải chậm nhất 48 tiếng đồng hồ trước giờ định giao hàng, trừ trường hợp khẩn cấp như đã nói ở điều 7.

Sau khi đã gửi giấy xin xe, nếu có sự thay đổi bên chủ hàng phải báo lại cho bên vận tải biết chậm nhất 36 tiếng đồng hồ trước giờ định giao hàng.

Đối với các kế hoạch vận tải có tính chất thường xuyên, liên tục trong nhiều ngày, chủ hàng có thể chỉ làm một giấy xin xe cho cả đợt có ghi rõ loại xe và trọng lượng hàng hóa cần vận chuyển hàng ngày.

Giấy xin xe và giấy gửi hàng phải được thủ trưởng hoặc đại diện của bên chủ hàng ký và đóng dấu cơ quan.

b) Bên vận tải, sau khi nhận được giấy xin xe phải xác báo cho chủ hàng biết số lượng và trọng tải xe có thể cung cấp 24 tiếng đồng hồ trước ngày giờ bên chủ hàng giao hàng.

Giấy xác báo cung cấp xe phải được thủ trưởng hoặc đại diện bên vận tải ký và đóng dấu xí nghiệp.

c) Trường hợp bên chủ hàng làm giấy xin xe chậm, nếu bên vận tải không chuẩn bị kịp thì chậm nhất sau 48 giờ phải cung cấp xe cho chủ hàng.

Trường hợp bên vận tải xác báo chậm, nếu bên chủ hàng không chuẩn bị kịp thì chậm nhất sau 24 giờ phải giao hàng cho bên vận tải.

Điều 11. — Làm giấy gửi hàng và giấy vận chuyển :

Những điều ghi trong giấy gửi hàng phải viết rõ ràng bằng thứ mực không phai nhòe, không được sửa chữa, tẩy xóa, gạch bỏ, viết thêm, viết chồng hay dán chồng lên trên chữ cũ. Trường hợp sửa chữa, xóa bỏ hoặc viết thêm thì người ký giấy gửi hàng phải ký chứng thực những chữ được sửa chữa, xóa bỏ hoặc viết thêm.

Bên chủ hàng phải chịu trách nhiệm về những điều mình ghi trong giấy gửi hàng.

Sau khi đã kiểm tra xong hàng hóa, bên vận tải làm giấy vận chuyển thành năm bản : giao lại cho bên chủ hàng hai bản (chủ hàng gửi cho người nhận một bản) bên vận tải giữ ba bản (gửi cho Ngân hàng một bản, giao cho người lái xe một bản mang theo hàng). Sau khi đã

nhận đủ hàng thì người nhận hàng ký vào bản giấy vận chuyển do bên vận tải mang theo.

Giấy vận chuyển là chứng từ duy nhất để thanh toán và giao hàng.

Trong giấy vận chuyển phải ghi rõ tài khoản của đôi bên, mở tại Ngân hàng nào và cách thanh toán.

Nếu hàng hóa phải chuyển tiếp sang ngành vận tải khác thì thẻ thức làm giấy vận chuyển sẽ theo quy định riêng của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

Điều 12. — Các giấy tờ khác :

a) Đối với những loại hàng, theo luật lệ hiện hành, phải chịu sự kiểm soát của các cơ quan chuyên trách có thẩm quyền thì bên chủ hàng phải đính theo giấy gửi hàng các giấy tờ kiểm soát của các cơ quan này. Nếu chủ hàng không làm đúng thì phải chịu trách nhiệm về các hậu quả do việc thiếu giấy tờ hợp lệ nói trên gây ra như các trường hợp sau đây :

— Xe phải chờ đợi vì bị cơ quan có chức năng kiểm soát giữ lại ;

— Hàng bị hư hỏng giảm phẩm chất do xe bị giữ lại quá thời hạn vận chuyển đã ký kết ;

— Nếu hàng hóa bị tịch thu dọc đường, bên chủ hàng vẫn phải trả toàn bộ cước phí và phụ phí vận tải.

b) Bên vận tải phải có đầy đủ giấy tờ hợp lệ về mặt giao thông vận tải. Nếu làm không đúng thì phải chịu trách nhiệm về các hậu quả do việc thiếu giấy tờ gây nên.

Chương III

GIAO NHẬN HÀNG HÓA

Điều 13. — Địa điểm giao nhận hàng hóa

Địa điểm giao nhận hàng hóa phải được ghi cụ thể vào hợp đồng vận tải và giấy vận chuyển.

Địa điểm giao nhận hàng hóa là những nơi đã được cơ quan giao thông vận tải địa phương quy định tức là các bến xe vận tải.

Trường hợp bên chủ hàng yêu cầu giao nhận tại những địa điểm khác, thì những địa điểm này phải là những nơi mà ô-tô ra vào được an toàn, thuận tiện và được bên vận tải thỏa thuận. Nếu hai bên không nhất trí về tình trạng đường sá thì yêu cầu cơ quan giao thông vận tải địa phương xác nhận. Nếu vì đường xấu xe không vào được tận nơi yêu cầu thì bên chủ hàng phải sửa đường hoặc tổ chức giao nhận và xếp, dỡ hàng tại nơi cuối cùng mà xe vào được trên quãng đường đó.

Đối với hàng hóa thuê chở nguyên xe, việc giao hàng cũng như trả hàng chỉ làm nhiều nhất tại hai địa điểm đối với một xe. Trường hợp giao hàng hoặc trả hàng quá hai địa điểm thì cước phí vận tải sẽ tính theo giá cước vận tải hàng lẻ.

Điều 14. — Thay đổi địa điểm giao nhận :

a) Nếu giấy vận chuyển đã làm xong nhưng hàng chưa chở đi mà bên chủ hàng muốn thay đổi địa điểm giao, trả hàng hoặc thay đổi tên người hay cơ quan nhận hàng thì phải thương lượng thỏa thuận với bên vận tải và sửa lại giấy vận chuyển cũng như các điều ghi chú trên các kiện hàng cho phù hợp.

b) Khi hàng đã chở đến địa điểm trả hàng đúng theo giấy vận chuyển nếu bên nhận hàng cần thay đổi địa điểm trả hàng thì được yêu cầu thay đổi trong phạm vi 5 cây số, nếu quá 5 cây số thì phải thương lượng thỏa thuận với bên vận tải.

c) Trong những trường hợp đã quy định ở các điều a và b trên đây, nếu địa điểm trả hàng mới ở xa hơn địa điểm cũ thì bên chủ hàng trả thêm cước phí vận tải.

— Nếu địa điểm trả hàng mới ở gần hơn địa điểm cũ, bên vận tải được thu cước phí vận tải theo như hợp đồng đã ký ;

— Bên chủ hàng phải đài thọ các phí tổn khác do sự thay đổi trên đây gây ra nếu có.

Điều 15. — Chứng nhận xe đến địa điểm giao nhận hàng :

Khi bên vận tải báo tin xe đến địa điểm giao nhận hàng hóa, bên chủ hàng có trách nhiệm chứng nhận ngày giờ xe đến vào giấy vận chuyển.

Nếu vắng mặt chủ hàng, bên vận tải có thể yêu cầu cơ quan giao thông vận tải, cơ quan công an hoặc chính quyền địa phương chứng nhận. Trường hợp không có các cơ quan này đóng gần địa điểm giao nhận hàng hóa thì bên vận tải có thể yêu cầu cán bộ thôn, xóm sở tại chứng nhận.

Điều 16. — Trường hợp chủ hàng không có hàng hoặc chưa có hàng để giao khi xe đến lấy hàng chở đi :

Sau 30 phút kể từ khi xe đến địa điểm giao hàng chở đi, nếu bên chủ hàng :

a) Không có hàng để giao thì chủ hàng chứng nhận cho xe quay về ;

b) Chưa có hàng, thì được yêu cầu xe chờ thêm một tiếng đồng hồ, nếu cần chờ trên một tiếng đồng hồ thì bên chủ hàng phải thương lượng thỏa thuận với bên vận tải.

Khi đã quá thời gian thỏa thuận này mà vẫn chưa có hàng để giao thì bên chủ hàng phải chứng nhận cho xe quay về.

c) Về hai trường hợp nói ở các điều a và b trên đây, xe được coi như đã chở hàng từ nơi xe xuất phát đến địa điểm giao hàng cả đi lẫn về. Bên chủ hàng phải trả cước phí vận tải theo giá cước của cấp hàng thấp nhất đồng thời phải trả phí tồn chờ đợi cho bên vận tải.

Điều 17. — Trường hợp không tìm được người nhận hàng để trả hàng :

Bên vận tải mang hàng hóa đến nơi trả hàng đúng như đã ghi trong giấy vận chuyển thì người hoặc cơ quan có tên trong giấy vận chuyển phải nhận số hàng đó.

Trường hợp giấy vận chuyển bị mất hay thất lạc thì hai bên tạm thời căn cứ vào số lượng và thực trạng hàng hóa khi trả mà lập biên bản trả hàng, nhận hàng, rồi sẽ đối chiếu với giấy vận chuyển sau. Mọi phí tổn do việc làm mất hoặc làm thất lạc giấy vận chuyển gây nên do bên làm mất hoặc làm thất lạc giấy vận chuyển đài thọ.

Sau 30 phút kể từ khi xe đến mà không tìm được người nhận hàng để trả hàng, bên vận tải yêu cầu Ủy ban hành chính địa phương nhận hàng và bảo quản ; mọi phí tổn về việc này do bên chủ hàng đài thọ.

Điều 18. — Nguyên tắc giao nhận hàng hóa :

Tùy theo tính chất của từng loại hàng hóa mà hai bên chủ hàng và vận tải quy ước với nhau trong hợp đồng và ghi vào giấy vận chuyển là giao nhận theo số lượng, trọng lượng, thể tích hoặc vừa số lượng, vừa trọng lượng kết hợp.

Hàng hóa nhận để chở đi theo nguyên tắc nào thì khi trả cũng theo nguyên tắc ấy, nghĩa là nhận theo số lượng thì trả theo số lượng, nhận theo trọng lượng thì trả theo trọng lượng...

Hàng hóa đóng gói trong thùng, hòm, bao... có gắn xi, cặp chì, thì khi trả hàng, thùng hòm, bao phải nguyên vẹn, xi, chì không mất dấu. Nếu hàng hóa thuộc loại có hao hụt trong thời gian vận chuyển thì ghi rõ tỷ lệ hao hụt vào hợp đồng vận tải và giấy vận chuyển. Nếu không thể ghi rõ tỷ lệ hao hụt thì giải quyết như điều 22 của điều lệ này.

Điều 19. — Cách ghi trên các kiện hàng :

a) Ở hai đầu mỗi kiện hàng, bên chủ hàng phải viết bằng sơn hoặc bằng mực không phai nhòe những điểm sau đây :

— Tên và địa chỉ cụ thể của người hoặc cơ quan gửi hàng và người hoặc cơ quan nhận hàng ;

— Số hiệu kiện hàng, ký mã hiệu (nếu có) ;

— Tên hàng hóa ;

— Số hiệu và ngày tháng của giấy vận chuyển.

Nếu không thể viết ngay lên kiện hàng thì dán nhãn bằng loại giấy bền hoặc buộc thẻ bằng tre hay gỗ có ghi những điều như trên.

b) Đối với hàng hóa thuộc loại nguy hiểm như : chất dễ nổ, dễ bốc cháy, hơi độc... hoặc đòi hỏi cần có sự chăm sóc đặc biệt trong lúc vận chuyển, xếp dỡ như : hàng dễ vỡ, kỵ ẩm ướt, kỵ nước... thì trên mỗi kiện hàng phải ghi rõ bằng sơn hoặc bằng mực không phai nhòe hay dính những tấm nhãn có hình và đúng với kiểu mẫu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

c) Bên chủ hàng phải chịu trách nhiệm về các hậu quả xảy ra như gây tai nạn, làm hư hỏng hàng hóa... nếu về phần mình không thì hành đúng những quy định trong điều này.

Điều 20. — Kiểm tra hàng hóa khi giao nhận :

a) Khi nhận hàng bên vận tải có nhiệm vụ kiểm tra hàng hóa, thùng, hòm, bao bì và giấy tờ chờ hàng trước khi xếp hàng lên xe.

Nếu hàng hóa khai không đúng sự thật, giấy gửi hàng làm không đúng mẫu mực, thùng, hòm xộc xệch, bao bì rách thủng, đóng gói không đúng quy cách, bên vận tải yêu cầu bên chủ hàng sửa chữa. Nếu bên chủ hàng không làm đúng thì bên vận tải có quyền từ chối không nhận chở.

Đối với hàng đóng gói, đóng bao, đóng kiện... có hiện tượng nghi ngờ thì bên vận tải có quyền yêu cầu mở ra để kiểm tra, phí tổn do bên chủ hàng đài thọ.

b) Khi trả hàng, bên nhận hàng có quyền kiểm tra lại hàng hóa trước khi nhận. Nếu thấy thùng, hòm, bao bì, dấu xi, chì niêm phong, đai kiện không nguyên vẹn, bên nhận hàng có quyền yêu cầu mở kiện hàng đó ra để kiểm tra, phí tổn do bên vận tải đài thọ.

Điều 21. — Cách tính trọng lượng hàng hóa :

Những loại hàng mà hai bên chủ hàng và vận tải đã quy ước với nhau là tính theo trọng lượng, thì khi giao nhận phải lên cân trước mặt cả hai bên. Nếu bên vận tải hoặc bên chủ hàng nghi ngờ là cân không chính xác thì có quyền yêu cầu thử cân hoặc đọ cân.

Đối với những loại hàng không thể lên cân như gỗ, than, quặng, đá, cát, sỏi... trong lúc chưa có quy định chính thức về cách tính trọng lượng, thì tùy theo từng loại hàng và hoàn cảnh cụ thể từng nơi mà hai bên chủ hàng và vận tải thỏa thuận với nhau về cách tính và ghi vào hợp đồng và giấy vận chuyển.

Điều 22. — Tỷ lệ hao hụt :

Trong lúc chưa có quy định chính thức của Nhà nước về tỷ lệ hao hụt đối với từng loại hàng hóa trong quá trình vận chuyển thì hai bên chủ hàng và vận tải trao đổi thỏa thuận với nhau để định tỷ lệ hao hụt thích hợp.

Nếu hai bên không nhất trí về tỷ lệ hao hụt thì bên chủ hàng cứ người áp tải hàng.

Điều 23. — Làm vệ sinh phương tiện vận tải :

Việc làm vệ sinh những ô-tô chuyên chở những loại hàng hóa dơ bẩn, hôi hám (như súc vật, cá, mắm...) do bên vận tải phụ trách, bên chủ hàng đài thọ phí tổn.

Chương IV

XẾP DỠ HÀNG HÓA

Điều 24. — Trách nhiệm xếp dỡ :

a) Việc xếp dỡ hàng hóa lên xe, xuống xe

— Tại các xí nghiệp, công trường, nông trường, lâm trường, các kho của chủ hàng, các nơi chưa có tổ chức lực lượng xếp dỡ của các cơ quan giao thông vận tải thì việc xếp dỡ do bên chủ hàng đảm nhiệm.

— Tại các bến xe vận tải, các trạm trung chuyển, có tổ chức lực lượng xếp dỡ của bên vận tải thì việc xếp dỡ do bên vận tải phụ trách, phí tổn xếp dỡ do bên chủ hàng trả theo thẻ lệ hiện hành. Việc giao hàng hoặc nhận hàng đều do bên có hàng đảm nhiệm.

b) Nếu việc xếp dỡ do bên chủ hàng phụ trách thì bên vận tải có nhiệm vụ hướng dẫn về kỹ thuật xếp dỡ.

Điều 25. — Nguyên tắc xếp dỡ :

Việc xếp dỡ hàng hóa phải tiến hành cả ngày lẫn đêm kể cả ngày lễ, chủ nhật không lệ thuộc vào giờ hành chính như chỉ thị số 338-TTg ngày 14-9-1959 đã quy định.

Tuy nhiên, nếu việc giao nhận xếp dỡ tiến hành trong những ngày lễ và chủ nhật thì hai bên báo cho nhau biết trước 24 giờ.

Điều 26. — Trách nhiệm đóng gói, chứa lót hàng hóa :

Loại hàng hóa nào thông thường cần đóng gói thì bên chủ hàng phải đóng gói tốt và thích hợp với từng loại hàng để bảo đảm vận chuyển an toàn, đề phòng hư hỏng, rơi vãi, mất mát.

Thùng, hòm, bao bì chứa đựng hàng, nếu cần phải gắn xi, cặp chì, niêm phong cẩn thận.

Vật đựng chứa, lót hàng rời, xếp đống trên xe và chuồng cũi dùng để chuyên chở gia súc

sống (như lợn chằng hạn) do bên vận tải cung cấp, phí tổn mua sắm do bên chủ hàng đài thọ.

Điều 27. — Thời hạn chuẩn bị xếp dỡ :

a) Mỗi lần xe đến địa điểm giao nhận hàng hóa, nếu việc xếp dỡ do bên chủ hàng phụ trách thì bên chủ hàng phải bắt đầu xếp dỡ sau 30 phút kể từ khi được báo tin xe đến.

Nếu ngày giờ xe đến được báo trước bằng điện tín hoặc điện thoại, chủ hàng phải xếp dỡ ngay sau 30 phút kể từ ngày giờ đã được báo trước trong điện tín hoặc điện thoại.

b) Đối với những vùng mà việc thuê mướn, huy động nhân công khó khăn, hai bên chủ hàng và vận tải có thể thương lượng thỏa thuận với nhau về thời hạn chuẩn bị xếp dỡ dài hơn và ghi vào hợp đồng và giấy vận chuyển.

c) Thời hạn chuẩn bị xếp dỡ không được tính đối với những kế hoạch chuyên chở đường ngắn, đối với kế hoạch chuyên chở nhiều chuyến trong một ngày, kể từ chuyến thứ hai trong ngày đầu thực hiện kế hoạch.

Điều 28. — Thời hạn xếp dỡ :

Thời hạn xếp dỡ đối với từng loại hàng, từng loại xe do thể lệ xếp dỡ hàng hóa cụ thể của Nhà nước quy định. Trong lúc chưa có thể lệ cụ thể chính thức ban hành, thời hạn xếp dỡ tạm thời căn cứ theo quy định của Ủy ban hành chính từng địa phương. Nếu địa phương nào chưa có quy định thì hai bên thương lượng thỏa thuận ghi vào hợp đồng và giấy vận chuyển.

Điều 29. — Xếp dỡ quá thời hạn quy định :

a) Bên chủ hàng không xếp dỡ đúng thời hạn thì phải bồi thường phí tổn chờ đợi cho bên vận tải. Nếu việc xếp dỡ tiến hành chậm nhưng thời gian xếp dỡ lại nhanh hơn mức quy định thì hai thời gian này được tính chung để bù cho nhau.

b) Nếu việc xếp dỡ do bên vận tải phụ trách thì bên chủ hàng không chịu trách nhiệm về việc xe phải chờ đợi do xếp dỡ chậm.

Điều 30. — Trường hợp hàng hóa và nhân công xếp dỡ phải chờ đợi xe :

Xe đến lấy hàng hoặc trả hàng chậm làm cho hàng hóa và nhân công xếp dỡ chờ đợi thì bên vận tải phải bồi thường phí tổn chờ đợi cho chủ hàng, trừ trường hợp bất trắc mà sức người không thể phòng ngừa hay khắc phục được như : thiên tai, bão lụt, đường sá, cầu phà hư hỏng bất ngờ làm tắc giao thông, hoặc những trường hợp có lệnh huy động đi phục vụ công việc khẩn cấp, cứu giúp xe khác bị tai nạn trên đường, hoặc đường sá bị cấm.

Chương V

VẬN CHUYỀN HÀNG HÓA

Điều 31. — Thời hạn vận chuyển :

Hai bên chủ hàng và vận tải tùy theo từng loại đường mà định thời hạn vận chuyển, ghi vào hợp đồng vận tải và giấy vận chuyển.

Nếu chủ hàng đảm nhiệm việc xếp dỡ thì thời hạn vận chuyển tính từ khi xếp xong hàng lên xe cho đến khi mang hàng đến địa điểm trả hàng.

Nếu bên vận tải đảm nhiệm việc xếp dỡ thì thời hạn vận chuyển bao gồm cả thời gian xếp dỡ hàng lên xuống xe.

Nếu bên vận tải chuyên chở hàng chậm quá thời hạn đã ký kết thì phải bồi thường cho chủ hàng theo điều 45 của điều lệ này.

Điều 32. — Bảo quản hàng hóa trong quá trình vận chuyển :

Trong thời gian vận chuyển, bên vận tải có trách nhiệm bảo quản tốt hàng hóa. Nếu hàng hóa bị mất mát hư hỏng, bên vận tải phải bồi thường cho chủ hàng, trừ những trường hợp sau đây :

a) Thiệt hại vì tai nạn mà bên vận tải đã chuẩn bị mọi phương pháp đề phòng và hết sức chống đỡ nhưng không thể phòng ngừa hay khắc phục được.

b) Hàng hóa đóng gói đã được quy ước giao nhận theo số lượng mà khi trả hàng, thùng, hòm, bao bì nguyên vẹn dấu cap chì, gấn xi, niêm phong, đai kiện không thay đổi, nhưng hàng hóa ở bên trong bị thiếu hoặc hư hỏng.

c) Trong thời gian vận chuyển nếu việc bảo quản được tốt nhưng bản thân hàng hóa tự biến chất, thối nát, bốc hơi và hao hụt tự nhiên (nếu hai bên đã thỏa thuận với nhau về tỷ lệ hao hụt thì giải quyết theo mức độ thỏa thuận).

d) Hàng hóa bị các cơ quan kiểm soát của Nhà nước tịch thu.

đ) Hàng hóa phải hủy bỏ hoặc bị trưng thu, trưng dụng do lệnh của Nhà nước.

e) Hàng hóa bị mất mát, hư hỏng vì người áp tải của bên chủ hàng không làm tròn nhiệm vụ đã ghi trong hợp đồng.

g) Hàng hóa tự biến chất, hư thối, bốc hơi hoặc giảm phẩm chất trong trường hợp xe bị các cơ quan kiểm soát của Nhà nước giữ lại quá thời hạn vận chuyển mà không do lỗi của bên vận tải.

h) Hóa hoạn không do lỗi của bên vận tải.

i) Dịch tễ hay bệnh hoạn đối với động vật chuyên chở.

k) Ký mã hiệu thiếu hoặc sai.

Điều 33. — Áp tải hàng hóa :

a) Bên chủ hàng phải cử người áp tải khi vận chuyển những hàng hóa sau đây :

— Hàng thuộc loại quý giá như vàng, bạc, tiền và séc Ngân hàng, đồ trang sức quý giá, đồ cổ, đồ nghệ thuật, đồ triển lãm quý hoặc máy móc ;

— Thịt cá tươi, hoa tươi, cây giống, cá giống, đòi hỏi trong lúc đi đường phải tiếp ướp, tưới nước hay thay nước ;

— Súc vật sống cần cho ăn và chăm sóc dọc đường ;

— Hàng nguy hiểm ;

— Các loại súng ống, đạn dược ;

— Linh cữu, thi hài.

b) Ngoài những loại hàng bắt buộc phải có người áp tải kể trên, bên chủ hàng hoặc bên vận tải có thể yêu cầu cử áp tải đối với những loại hàng hóa khác nếu xét thấy cần thiết.

c) Cứ mỗi ô-tô, bên chủ hàng được cử một người áp tải được miễn vé xe nếu là hàng hóa khi vận chuyển phải có áp tải hoặc việc áp tải do bên vận tải yêu cầu. Trường hợp áp tải do bên chủ hàng yêu cầu thì chủ hàng phải đài thọ vé xe cho người áp tải.

Điều 34. — Nhiệm vụ người áp tải :

Trong hợp đồng vận tải và giấy vận chuyển phải ghi rõ nhiệm vụ của người áp tải theo tính chất và yêu cầu bảo quản của từng loại hàng hóa vận chuyển.

Điều 35. — Cách giải quyết đối với hàng nguy hiểm có triệu chứng không an toàn trong lúc vận chuyển dọc đường có người áp tải của chủ hàng :

Trên đường vận chuyển, nếu phát hiện hàng nguy hiểm có triệu chứng không bảo đảm an toàn hoặc làm hư hỏng các hàng hóa khác, không thể tiếp tục chở đến nơi trả hàng, người áp tải cùng với bên vận tải dỡ hàng xuống tại chỗ và báo với Ủy ban hành chính địa phương đề quyết định biện pháp giải quyết thích đáng và kịp thời. Người đi áp tải có nhiệm vụ báo tin cho bên chủ hàng biết. Các phí tổn do bên chủ hàng đài thọ nếu xét việc xảy ra do khuyết điểm của bên chủ hàng hoặc người áp tải. Bên chủ hàng còn phải chịu trách nhiệm bồi thường nếu hàng hóa đó đã gây thiệt hại cho người, cho các hàng hóa khác hoặc cho phương tiện vận tải. Bên vận tải được thu toàn bộ cước phí vận tải.

Ngược lại, bên vận tải phải đài thọ các phí tổn và bồi thường các khoản thiệt hại trên đây kể cả số hàng hóa nguy hiểm bị hư hỏng mà chỉ được thu cước phí vận tải tính đến chỗ phát hiện vấn đề, nếu xét việc xảy ra là do khuyết điểm của bên vận tải.

Trong những trường hợp nói trên, người áp tải phải ở lại với hàng, còn xe thì có thể nhận hàng hóa khác để chuyên chở. Thời gian xe đỗ lại để giải quyết việc xảy ra không tính vào thời gian vận chuyển.

Điều 36. — Cách giải quyết đối với hàng dọc đường phát hiện là nguy hiểm nhưng không được chủ hàng khai đúng sự thật và không có người đi áp tải :

Đối với hàng nguy hiểm mà bên chủ hàng khai không đúng sự thật, trên đường vận chuyển bên vận tải phát hiện được thì giải quyết như sau :

a) Tiếp tục chở đến nơi trả hàng nếu xét thấy sẽ không xảy ra nguy hại gì.

b) Nếu xét thấy cứ tiếp tục chở đi có thể xảy ra nguy hại, thì dỡ hàng xuống tại chỗ phát hiện và yêu cầu Ủy ban hành chính địa phương giải quyết đồng thời tin cho bên chủ hàng biết.

c) Bên chủ hàng phải trả toàn bộ cước phí vận tải đúng với cấp bậc loại hàng, đài thọ mọi phí tổn đồng thời chịu phạt cho bên vận tải về khai không đúng sự thật theo điều 50. Bên chủ hàng còn phải bồi thường nếu hàng hóa đó đã gây thiệt hại cho người, cho hàng hóa khác, hoặc cho phương tiện vận tải.

d) Thời gian xe đỗ lại để giải quyết việc xảy ra coi như là thời gian xe chờ đợi do bên chủ hàng gây nên.

Bên vận tải phải lập biên bản có chứng nhận của Ủy ban hành chính địa phương và người áp tải về trường hợp giải quyết vấn đề hàng nguy hiểm nói ở điều này và điều 35 trên. Chính quyền địa phương có nhiệm vụ dùng mọi biện pháp để bảo quản hàng hóa. Gặp trường hợp cần thiết phải giải quyết thích đáng và kịp thời để tránh xảy ra lãng phí hoặc gây thiệt hại cho địa phương, chủ hàng phải hoàn toàn chấp thuận mọi biện pháp của chính quyền địa phương.

Điều 37. — Trường hợp giao thông bị tắc trong lúc vận chuyển :

a) Trong trường hợp gặp bão, lụt hoặc đường sá, cầu, phá hư hỏng bất thường làm tắc giao thông, xe không thể tiếp tục chở hàng đến nơi trả hàng, bên vận tải có trách nhiệm tìm mọi biện pháp tích cực để bảo vệ hàng hóa, đồng thời báo tin cho chủ hàng hoặc bên nhận hàng

(nếu không có điều kiện báo cho bên chủ hàng) biết đề quyết định. Mặt khác, bên vận tải phải liên hệ với cơ quan giao thông vận tải nắm tình hình phục hồi giao thông và tin cho bên chủ hàng hoặc bên nhận hàng biết một cách cụ thể đề quyết định biện pháp giải quyết.

(Bộ Giao thông vận tải cần có quy định riêng về việc bảo đảm giao thông thường xuyên và giải quyết nhanh chóng các trường hợp bất trắc xảy ra).

b) Nhận được tin báo, bên chủ hàng hoặc bên nhận hàng phải tìm mọi cách nhanh nhất để trả lời bên vận tải biết ý kiến giải quyết cụ thể của mình.

Trường hợp bên chủ hàng muốn chờ hàng về nơi xuất phát thì bên vận tải chỉ thu cước phí vận tải đối với lượt đi tính đến quãng đường bị tắc giao thông và không thu đối với lượt về.

— Nếu thay đổi địa điểm trả hàng, cước phí vận tải sẽ tính theo quãng đường thực tế vận chuyển.

— Nếu chờ đợi giao thông lập lại đề tiếp tục chuyên chở, bên vận tải có trách nhiệm tổ chức bảo quản hàng hóa chu đáo. Thời gian chờ đợi giao thông lập lại tối đa không được quá thời gian cả đi lẫn về cho chuyên vận tải đó. Tuy nhiên nếu xe phải chờ đợi quá hai ngày thì bắt đầu kể từ ngày thứ ba bên chủ hàng phải trả phí tồn chờ đợi cho bên vận tải theo thể lệ giá cước chờ đợi. Trong thời gian chờ đợi, đề tận dụng năng suất của xe, nếu có điều kiện thì bên vận tải có thể dỡ hàng xuống tại chỗ và tổ chức bảo quản chu đáo rồi đưa xe đi chờ hàng khác. Phí tồn xếp dỡ và bảo quản hàng hóa trong trường hợp này do bên vận tải đài thọ.

c) Trường hợp không tìm được cách báo tin hoặc chậm nhất sau 12 tiếng đồng hồ kể từ khi đã báo tin mà chưa nhận được ý kiến giải quyết của bên chủ hàng hay bên nhận hàng hoặc quá thời hạn chờ đợi tối đa, nói ở điểm b trên đây mà giao thông chưa được lập lại, bên vận tải có thể chờ hàng về nơi xuất phát nếu được cơ quan giao thông vận tải hoặc cơ quan công an hoặc Ủy ban hành chính địa phương xác nhận là có lợi cho công việc chung.

d) Nếu đường về cũng bị nghẽn mà không nhận được ý kiến giải quyết của bên chủ hàng hay bên nhận hàng thì bên vận tải trình với Ủy ban hành chính địa phương đề tùy theo tình trạng hàng hóa, đặt biện pháp giải quyết đề bảo vệ, tránh hư hỏng, mất mát, thiệt hại tài sản chung.

đ) Các chi phí dùng vào việc xếp dỡ, bảo vệ, bảo quản hàng hóa, tổ chức chuyên tải, báo

tin... cũng như đề thực hiện các quyết định của Ủy ban hành chính địa phương đề giải quyết các trường hợp xảy ra nói trong điều này do bên chủ hàng đài thọ, (trừ trường hợp xếp dỡ và bảo quản hàng hóa đề đưa xe đi chờ hàng khác trong lúc chờ đợi giao thông lập lại nói ở điểm b trên đây).

e) Thời gian phương tiện vận tải chờ đợi vì tắc giao thông không tính vào thời gian vận chuyển.

g) Nếu chuyển hàng có người áp tải của bên chủ hàng thì người áp tải phải lo liệu mọi việc và bên vận tải có nhiệm vụ giúp đỡ đề bảo đảm hàng hóa an toàn trừ trường hợp hàng hóa đã giao cho Ủy ban hành chính địa phương giải quyết.

Chương VI

CUỐC PHÍ, PHỤ PHÍ VẬN TẢI VÀ CÁCH THANH TOÁN

Điều 38. — Cước phí và phụ phí vận tải:

Cước phí vận tải là giá cước quy định trong thể lệ giá cước hiện hành.

Ngoài giá cước chính, bên chủ hàng còn phải trả các khoản phụ phí vận tải nếu có theo thể lệ hiện hành như phí tồn điều xe, cước qua phà, chi phí về chuyên tải, phí tồn về vật dụng chứa lót, chường cũ, giá chênh lệch xăng dầu, lệ phí dỡ bến, kê khai giá trị hàng hóa...

Điều 39. — Phí tồn điều xe:

Bên chủ hàng có thể giao hàng tại các bến xe đã được cơ quan giao thông vận tải quy định hoặc yêu cầu đưa xe đến lấy hàng tại một địa điểm khác theo quy định ở điều 13 của điều lệ này. Nếu quãng đường đến địa điểm lấy hàng dài quá 3 cây số mà xe chạy không thì bên chủ hàng trả cho bên vận tải một khoản phí tồn gọi là phí tồn điều xe kể từ cây số thứ tư trở đi. Phí tồn điều xe tính cả lượt đi và lượt về, mỗi lượt bằng 60% giá cước đường dài đối với loại hàng cấp bậc thấp nhất. Đơn vị tính phí tồn điều xe là cây số dưới 500m thì không tính, từ 500m trở lên chưa đủ một cây số thì tính là một cây số.

Đối với những kế hoạch vận chuyển nhiều chuyến liên tục trong một thời gian, bên vận tải cũng chỉ được thu phí tồn điều xe một lần. Trong trường hợp này bên chủ hàng có trách nhiệm bố trí chỗ để xe và nơi ăn ngủ cho lái và phụ xe.

Điều 40. — Trường hợp miễn cước phí và phụ phí vận tải :

Trường hợp hàng hóa bị mất, bị hư hỏng hoặc bị giảm phẩm chất trong lúc vận chuyển vì tai nạn mà sức người không thể phòng ngừa hay khắc phục được thì bên vận tải được miễn bồi thường và bên chủ hàng cũng được miễn trả cước phí và phụ phí vận tải.

Điều 41. — Cách thanh toán và hình thức thanh toán cước phí và phụ phí vận tải :

a) Cách thanh toán cước phí và phụ phí vận tải quy định như sau :

— Đối với hợp đồng vận chuyển từng chuyến thì thanh toán ngay trước mỗi chuyến khi bên vận tải đã nhận xong hàng hóa với chủ hàng và đã làm xong giấy vận chuyển.

— Đối với hợp đồng vận chuyển hàng quý, hàng tháng hoặc nhiều chuyến liên tục trong thời gian trên 10 ngày thì thanh toán trước 10 ngày một lần.

b) Hai bên chủ hàng và vận tải căn cứ vào thẻ lệ thanh toán không dùng tiền mặt qua Ngân hàng mà chọn hình thức thanh toán thích hợp. Nếu bên chủ hàng là một tư nhân không có tài khoản tại Ngân hàng thì thanh toán bằng tiền mặt trước mỗi chuyến vận tải.

c) Cách thanh toán và hình thức thanh toán phải được ghi cụ thể vào hợp đồng vận tải và giấy vận chuyển.

d) Thanh toán chậm phải chịu lãi theo thẻ lệ Ngân hàng.

Điều 42. — Thanh toán cước phí vận tải trong trường hợp chưa rõ giá cước và cự ly vận tải :

Gặp trường hợp vận chuyển trên những đoạn đường chưa rõ cự ly, chưa rõ giá cước vận tải, hai bên chủ hàng và vận tải căn cứ vào ý kiến của cơ quan giao thông vận tải mà ký kết hợp đồng và thanh toán, rồi sẽ điều chỉnh sau khi đã có xác minh thực tế.

Điều 43. — Điều chỉnh việc thanh toán cước phí và phụ phí vận tải :

Sau mỗi hợp đồng vận tải, hai bên chủ hàng và vận tải phải gặp nhau để tổng kết công việc đồng thời tổng thanh toán các khoản cước phí, phụ phí vận tải tiền phạt và điều chỉnh những khoản thu thừa hoặc thu thiếu nếu có trong quá trình thực hiện hợp đồng.

Chương VII

BỒI THƯỜNG, PHẠT VÀ THANH TOÁN TIỀN BỒI THƯỜNG, TIỀN PHẠT

Điều 44. — Nguyên tắc bồi thường :

Tất cả các khoản bồi thường đều thanh toán bằng tiền, không bồi thường bằng hiện vật.

Điều 45. — Bồi thường phí tồn chờ đợi :

a) Bên vận tải phải bồi thường phí tồn chờ đợi cho bên chủ hàng theo giá cước chờ đợi do thẻ lệ giá cước quy định, nếu đưa xe đến lấy hàng chậm, vận chuyển hàng hóa chậm và các trường hợp tương tự đã quy định trong điều lệ này.

— Bên chủ hàng cũng phải bồi thường phí tồn chờ đợi của bên vận tải theo thẻ lệ giá cước của Nhà nước nếu giao hàng chậm, xếp dỡ hàng chậm (nếu việc xếp dỡ do bên chủ hàng phụ trách) và các trường hợp tương tự đã quy định trong điều lệ này.

b) Đơn vị tính thời gian chờ bồi thường phí tồn chờ đợi là giờ : dưới 30 phút không tính, từ 30 phút trở lên chưa đến một giờ thì tính là một giờ.

Điều 46. — Bồi thường hàng hóa bị mất :

Cách bồi thường hàng hóa bị mất quy định như sau :

a) Hàng bị mất toàn bộ thì bồi thường toàn bộ, hàng bị mất một phần thì bồi thường một phần.

Khi hàng chở đến nơi trả hàng, nếu bị mất một phần thì bên vận tải giao trả trước cho bên nhận hàng phần còn lại, phần bị mất sẽ bồi thường cho bên chủ hàng sau.

b) Trước khi bồi thường, nếu hàng bị mất đã tìm lại được toàn bộ hay một phần thì bên vận tải mang trả cho bên chủ hàng hoặc bên nhận hàng.

Sau khi đã bồi thường xong mà hàng bị mất mới tìm lại được thì bên chủ hàng phải nhận số hàng đó và hoàn lại cho bên vận tải số tiền bồi thường đã nhận.

Trong hai trường hợp trên đây, bên vận tải phải bồi thường cho bên chủ hàng về trả hàng chậm trễ, hoặc hư hỏng nếu có.

Điều 47. — Bồi thường hàng hóa bị hư hỏng :

Cách bồi thường hàng hóa bị hư hỏng quy định như sau :

a) Hàng bị hư hỏng toàn bộ thì bồi thường toàn bộ, hàng bị hư hỏng một phần thì bồi thường một phần.

Khi hàng chở đến nơi trả hàng, nếu bị hư hỏng một phần thì bên vận tải giao trả trước cho bên nhận hàng phần không bị hư hỏng. Việc bồi thường phần bị hư hỏng sẽ giải quyết sau.

b) Nếu hàng hư hỏng thuộc loại không sửa chữa được như: lương thực, thực phẩm, nông lâm thổ sản, thủy sản bị giảm phẩm chất thì dựa trên cơ sở phẩm chất hàng hóa khi nhận chở và khi giao trả mà hai bên thỏa thuận tỷ lệ bồi thường. Nếu không thỏa thuận thì yêu cầu cơ quan chuyên môn giám định và xác định tỷ lệ bồi thường.

c) Nếu hàng hư hỏng thuộc loại có thể sửa chữa được như: máy móc, dụng cụ, phụ tùng và đồ dùng khác... thì bên chủ hàng phụ trách sửa chữa và bên vận tải đài thọ phí tổn sửa chữa. Nếu sau khi sửa chữa rồi mà phẩm chất và tình trạng của hàng không phục hồi được như cũ thì bên vận tải phải bồi thường cho bên chủ hàng theo nguyên tắc quy định ở điểm b của điều này.

Điều 48. — Cách bồi thường phương tiện vận tải bị hư hỏng:

a) Nếu xe bị vỡ nát hư hỏng hoàn toàn không thể sửa chữa được thì bồi thường toàn bộ chiếc xe theo giá trị thực tế của xe trước khi bị vỡ nát.

b) Nếu xe bị hư hỏng với mức độ có thể sửa chữa được thì bên vận tải phụ trách sửa chữa và bên chủ hàng đài thọ phí tổn sửa chữa.

Trường hợp sau khi đã sửa chữa rồi mà chiếc xe không phục hồi được tình trạng và phẩm chất như trước thì bên chủ hàng phải bồi thường cho bên vận tải theo nguyên tắc bồi thường hàng hư hỏng quy định ở điểm b điều 49 của điều lệ này.

Điều 49. — Giá bồi thường hàng hóa và phương tiện vận tải:

a) Nếu hàng hóa bị mất hoặc bị hư hỏng hoàn toàn thì tiền bồi thường tính theo giá như sau:

— Nếu là hàng có khai giá thì bồi thường theo giá đã khai.

— Nếu là hàng không có khai giá thì tùy từng trường hợp mà bồi thường theo giá mua, giá sản xuất hoặc giá cung cấp của Nhà nước.

Trong cả hai trường hợp, bên vận tải không những được thu cước phí và phụ phí vận tải mà còn phải bồi thường cho bên chủ hàng tiền mua những hàng đó, và tất cả các khoản chi phí khác (như tiền vận chuyển, bảo quản, thuế...) mà chủ hàng đã phải chi tính từ khi mua đến khi đưa hàng đến địa điểm giao cho bên vận tải.

b) Hàng hóa hoặc xe bị hư hỏng phải sửa chữa thì bồi thường theo giá ghi trong hóa đơn sửa chữa.

c) Hàng hóa bị giảm phẩm chất hoặc hàng hay xe bị hư hỏng mà sau khi sửa chữa rồi nhưng không phục hồi được phẩm chất và tình trạng như trước thì hai bên chủ hàng và vận tải thỏa thuận với nhau để xác định tỷ lệ và giá cả bồi thường. Nếu hai bên không nhất trí thì giải quyết theo phương pháp giám định. Phí tổn giám định do bên bị bồi thường đài thọ.

Trong hai trường hợp b và c trên đây, bên vận tải được thu cước phí và phụ phí vận tải.

Điều 50. — Mức tiền phạt:

Mức tiền phạt quy định như sau:

a) Bên chủ hàng hoặc bên vận tải không hoàn thành hợp đồng vận tải đã ký kết thì bị nộp phạt cho bên kia theo thể lệ hiện hành của Nhà nước.

b) Đối với hàng đóng gói khai không đúng sự thật thì bên chủ hàng phải bị phạt một khoản tiền bằng 200% số tiền cước phải trả thêm.

c) Đối với hàng hóa gửi đột xuất (không có kế hoạch, không có hợp đồng vận tải) thì bên chủ hàng phải trả thêm cho bên vận tải một khoản tiền bằng 2% giá cước vận chuyển (trừ trường hợp quy định ở điều 8 và điểm a điều 7).

Điều 51. — Quyền yêu cầu bồi thường:

Người có quyền yêu cầu bồi thường phải là chủ hàng, chủ phương tiện vận tải hoặc đại diện có ủy quyền hợp lệ hay cơ quan, người được thừa hưởng hợp pháp quyền yêu cầu bồi thường của những bên đó.

Điều 52. — Thời gian có hiệu lực đề ra yêu cầu bồi thường:

a) Mỗi khi có việc xảy ra xét thấy cần được bồi thường hoặc phải phạt, bên đề ra yêu cầu phải gửi giấy báo cho bên kia trong thời hạn 30 ngày:

— Kể từ ngày trả xong từng chuyến hàng nếu là bồi thường phí tổn chờ đợi, hàng hóa bị hư hỏng, hàng hóa bị hao hụt quá tỷ lệ quy định;

— Kể từ ngày hết hạn vận chuyển của từng chuyến hàng nếu là bồi thường hàng hóa bị mất;

— Kể từ ngày tổng kết xong việc thực hiện mỗi hợp đồng nếu là bồi thường vì không hoàn thành hợp đồng;

— Kể từ ngày phát hiện vấn đề, nếu là bồi thường vì hàng hóa khai không đúng sự thật;

— Kể từ ngày giao xong hàng nếu là hàng hóa gửi đột xuất không có kế hoạch, không có hợp đồng.

b) Giấy yêu cầu bồi thường phải kèm theo đầy đủ chứng từ cần thiết cho việc đối chiếu, điều tra, xác định việc bồi thường.

Điều 53. — Cách giải quyết các yêu cầu bồi thường :

a) Khi nhận được giấy yêu cầu bồi thường của bên đòi bồi thường, bên kia phải trả lời trong thời hạn 20 ngày kể từ ngày nhận được giấy ấy. Nếu không nhận bồi thường thì phải trả lại hồ sơ cho bên đòi bồi thường.

b) Sau khi nhận được giấy trả lời về yêu cầu bồi thường hay quá kỳ hạn 20 ngày hoặc không đồng ý với cách giải quyết của bên kia, bên đòi bồi thường có thể hoặc trao đổi thêm với bên kia, hoặc giải quyết theo điều 55 của điều lệ này.

Điều 54. — Thanh toán tiền bồi thường và tiền phạt:

a) Tiền bồi thường và tiền phạt phải thanh toán trong thời hạn 15 ngày kể từ ngày được xác định. Trường hợp bồi thường về sửa chữa thì phải thanh toán trong thời hạn 15 ngày kể từ ngày bên phải bồi thường nhận được hóa đơn sửa chữa.

b) Nếu thanh toán chậm, bên bị bồi thường hoặc bị phạt phải chịu lãi theo thẻ lệ thanh toán hiện hành của Ngân hàng.

Điều 55. — Trình tự giải quyết các vụ tranh chấp xảy ra trong quá trình thực hiện hợp đồng vận tải :

Mỗi khi có việc tranh chấp thì hai bên căn cứ vào những quy định của điều lệ này mà bàn bạc, tìm biện pháp giải quyết. Nếu hai bên không tự giải quyết được thì yêu cầu cơ quan giao thông vận tải địa phương dàn xếp; nếu không dàn xếp được thì:

— Khiếu nại lên Hội đồng trọng tài có thẩm quyền nếu hai bên là cơ quan Nhà nước, xí nghiệp quốc doanh, công tư hợp doanh đã thực hiện hạch toán kinh tế.

— Đưa lên Ủy ban hành chính khu, tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương giải quyết nếu một bên là tư nhân, hợp tác xã, công tư hợp doanh chưa thực hiện hạch toán kinh tế hoặc các tổ chức xã hội khác.

Chương VIII

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 56. — Điều lệ này thi hành kể từ ngày ký. Những quy định trước đây trái với điều lệ này đều bãi bỏ.

Điều 57. — Ông Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành bản điều lệ này.

Hà-nội, ngày 31 tháng 12 năm 1963.

T.M Hội đồng Chính phủ
K.T. Thủ tướng Chính phủ
Phó Thủ tướng
LÊ THANH NGHỊ

NGHỊ ĐỊNH số 196-CP ngày 31-12-1963 của Hội đồng Chính phủ ban hành điều lệ vận chuyển hàng hóa trên đường biển bằng phương tiện vận tải cơ giới.

HỘI ĐỒNG CHÍNH PHỦ

Để củng cố và tăng cường công tác quản lý vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển ngày càng tăng của nền kinh tế quốc dân ;

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

Căn cứ nghị quyết của Hội đồng Chính phủ trong phiên họp thường vụ của Hội đồng Chính phủ ngày 26 tháng 6 năm 1963 ;

NGHỊ ĐỊNH

Điều 1. — Nay ban hành kèm theo nghị định này điều lệ vận chuyển hàng hóa trên đường biển bằng phương tiện vận tải cơ giới.

Điều 2. — Các ông Bộ trưởng các Bộ, các ông thủ trưởng các cơ quan ngang Bộ, cơ quan trực thuộc Hội đồng Chính phủ và Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành nghị định này.

Hà-nội, ngày 31 tháng 12 năm 1963

T. M. Hội đồng Chính phủ
K. T. Thủ tướng Chính phủ
Phó Thủ tướng
LÊ THANH NGHỊ