

— Kè 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 đổi 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 thè 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 cẩn 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 ty 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 ty 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

## ĐIỀU LỆ

**Vận chuyển hàng hóa trên đường biển  
bằng phương tiện vận tải cơ giới.**  
(Ban hành kèm theo nghị định của  
Hội đồng Chính phủ  
số 196 - CP ngày 31-12-1963)

### MỤC ĐÍCH

Bản điều lệ này đặt ra những quy tắc vận tải cơ giới đường biển nhằm mục đích xây dựng và tăng cường công tác quản lý vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, 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 về đường biển.

### Chương I

#### NGUYÊN TẮC CHUNG

##### Điều 1. — Phạm vi áp dụng điều lệ.

Bản điều lệ này chỉ áp dụng cho việc vận chuyển hàng hóa trong nước bằng những phương tiện vận tải cơ giới trên đường biển.

##### Điều 2. — Các nguyên tắc về thuê chở, nhận chở và trách nhiệm của đôi bên.

Các đơn vị vận tải đường biển (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 đường biển (dưới đây gọi tắt là chủ hàng) có trách nhiệm chấp hành các nguyên tắc về thuê chở và nhận chở như sau :

— Thuê chở có thể thuê chở cả chuyến tàu, thuê chở hàng lẻ hoặc thuê chở khoán từng khối lượng hàng nhất định;

— Bên vận tải có trách nhiệm cung cấp các phương tiện vận tải kịp thời phục vụ cho việc vận chuyển hàng hóa đã ghi trong chỉ tiêu kế hoạch hàng năm của Nhà nước và hợp đồng vận tải đã ký với các chủ hàng;

— Bên vận tải còn có nhiệm vụ tích cực khắc phục khó khăn để bảo đảm vận chuyển kịp thời trong những trường hợp đột xuất ngoài chỉ tiêu kế hoạch của Nhà nước, khi có lệnh của Thủ tướng Chính phủ, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hay của Ủy ban hành chính các khu, tỉnh và thành phố trực thuộc Trung ương;

— Bên vận tải không được từ chối hoặc thực hiện chậm trễ việc vận chuyển đối với những hàng hóa đã ghi trong chỉ tiêu kế hoạch của Nhà nước và đã ký hợp đồng với chủ hàng,

hoặc khi đã có lệnh của các cơ quan Nhà nước có thẩm quyền nói ở điều 5 dưới đây.

Ở những bến cảng có tờ chức xếp dỡ do cơ quan giao thông vận tải quản lý, bên vận tải phải đảm nhiệm cả việc xếp dỡ hàng hóa cho chủ hàng.

-- Bên vận tải có trách nhiệm phải giao và nhận hàng theo đúng những điều quy định dưới đây :

Sau khi hàng hóa đã được xếp lên phương tiện vận tải và bên vận tải cũng như chủ hàng đã làm xong thủ tục ký nhận thì bên vận tải có trách nhiệm bảo quản, vận chuyển đến đúng nơi và đúng thời gian đã ghi trong hợp đồng vận tải hoặc trong giấy vận chuyển.

Trong trường hợp hàng hóa có người của chủ hàng đi áp tải thì trách nhiệm của người áp tải do Bộ Giao thông vận tải quy định. Trong khi chưa có quy định thì hai bên thỏa thuận ghi vào hợp đồng vận tải và giấy vận chuyển ;

— Hàng năm, hàng quý, hàng tháng hai bên phải trao đổi kế hoạch vận chuyển và tiến hành ký kết hợp đồng theo đúng chế độ hợp đồng kinh tế và chế độ lập kế hoạch vận tải hiện hành ;

— Bên chủ hàng phải giao hàng đúng thời hạn như đã ký trong hợp đồng vận tải.

Ở những bến, cảng mà tờ chức xếp dỡ không do cơ quan giao thông vận tải quản lý, chủ hàng phải đảm nhiệm lấy việc xếp dỡ hàng hóa.

Trong bất kỳ trường hợp nào, các cơ quan hay người nhận hàng có tên trong giấy vận chuyển đều không có quyền từ chối nhận hàng. (Về cách giải quyết các trường hợp bất thường xảy ra trong quá trình vận chuyển như làm mất hoặc làm hư hỏng hàng hóa đã giao v.v... đã có quy định cụ thể trong các điều sau của bản điều lệ này).

Trong trường hợp đã ủy quyền chính thức cho người đại diện của mình, hai bên đều phải hoàn toàn chịu trách nhiệm về những hành động của người đại diện nếu họ gây ra những trở ngại cho việc thực hiện hợp đồng vận tải.

##### Điều 3. — 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 các hàng mà kế hoạch vận chuyển đã có dự trù trước và đã ký hợp đồng vận tải. Hàng gửi trước hoặc xin phương tiện trước thì được chở trước, hàng gửi sau hoặc xin phương tiện sau thì chở sau. Nếu nhiều chủ hàng gửi hàng hoặc xin phương tiện cùng một lúc để chuyên chở cùng một thời gian mà khả năng phương

667195  
Tel: +84-8-3845 6684 \* www.ThuVienPhapLuat.com

LawSoft

tiện của bên vận tải không đủ thì ưu tiên vận chuyển phải được thi hành theo thứ tự quy định như sau:

- Hàng hóa thuộc loại vật tư chủ yếu của Nhà nước như: lương thực, phân bón, than, vật liệu kiến trúc, xăng dầu...
- Hàng hóa phục vụ cho kế hoạch xuất khẩu;
- Hàng dễ biến chất, hàng nguy hiểm;
- Hàng thường.

Những hàng cần vận chuyển đột xuất kè ở điều 5 dưới đây không thuộc phạm vi áp dụng điều này.

**Điều 4.** — Những hàng hóa không nhận chờ. Bên vận tải có quyền từ chối không nhận chờ:

a) Những hàng hóa không ghi trong chỉ tiêu kế hoạch hàng năm của Nhà nước, không có hợp đồng vận tải, không có lệnh của Thủ tướng Chính phủ, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hay của Ủy ban hành chính các khu, tỉnh và thành phố trực thuộc Trung ương.

b) Những hàng hóa mà bao bì không đúng quy cách.

c) Những loại hàng hóa theo pháp luật của Nhà nước phải có giấy kiểm soát riêng của các cơ quan chuyên trách có thẩm quyền nhưng không được chủ hàng cung cấp giấy tờ đầy đủ và hợp lệ.

d) Những loại hàng nguy hiểm không bảo đảm an toàn trong khi vận chuyển nếu hàng đó không được khai báo rõ ràng trước hoặc tàu không đủ thiết bị bảo quản.

**Điều 5.** — Trường hợp vận chuyển đột xuất,

a) Bên vận tải chỉ nhận chờ những hàng hóa vận chuyển đột xuất có tính chất khẩn cấp khi được lệnh của Thủ tướng Chính phủ, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hay của Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong những trường hợp cứu đói, cứu mua màng, chống bão lụt, chống dịch hoặc phục vụ nhiệm 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. Những hàng hóa bị hoãn lại phải được tiếp tục vận chuyển ngay sau khi bên vận tải đã thực hiện xong lệnh của các cấp chính quyền nói trên.

Cơ quan có hàng được vận chuyển đột xuất hoặc cơ quan có quyền hạn trung dung phương tiện vận tải, có trách nhiệm thanh toán những

chi phí về xếp dỡ, bảo quản... (nếu có) cho chủ hàng có hàng bị hoãn.

b) Trong những trường hợp cần vận chuyển hàng đột xuất khác, bên vận tải chỉ nhận chờ nếu có khả năng hoặc khi được lệnh của Thủ tướng Chính phủ, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hay của Ủy ban hành chính các khu, tỉnh và thành phố trực thuộc Trung ương nhưng chủ hàng phải trả thêm cho bên vận tải một khoản tiền bằng 2% tiền cước cho chuyến đó. Nếu bên vận tải không đủ khả năng phương tiện nhưng phải thi hành lệnh của cấp trên thì chủ hàng ngoài việc trả thêm 2% còn phải trả cho bên vận tải các phí tồn mà bên vận tải phải bồi thường cho các chủ hàng khác vì vận chuyển đột xuất nên làm lỡ hợp đồng mà bên vận tải đã ký với họ.

## Chương II

### THỦ TỤC, GIẤY TỜ CẦN THIẾT CHO VIỆC VẬN CHUYỀN

**Điều 6.** — Ký kết hợp đồng vận tải.

Sau khi Bộ Giao thông vận tải đã ký hợp đồng vận tải nguyên tắc với các Bộ và các ngành chủ hàng, 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 theo đúng thề 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. Trường hợp này bên chủ hàng không phải trả thêm 2% như đã nói ở điều 5.

**Điều 7.** — Giấy vận chuyển.

Chủ hàng phải gửi cho bên vận tải giấy gửi hàng chậm nhất là ba ngày trước mỗi chuyến hàng. Bên vận tải phải trả lời cho chủ hàng biết về số phương tiện di chuyển dẽ xếp hàng và ngày giờ xếp hàng, chậm nhất là 24 tiếng đồng hồ trước giờ xếp hàng.

Sau khi xếp hết hàng xuống tàu, thuyền trưởng căn cứ vào kết quả của việc cân đong, đếm (trường hợp giao nhận theo trọng lượng và nguyên bao nguyên kiện) hoặc vào tờ khai của chủ hàng (trường hợp giao nhận nguyên hầm) làm giấy vận chuyển cho chuyến hàng đó. Giấy vận chuyển làm năm bản: một bản thuyền trưởng mang theo hàng, hai bản giao cho bên

vận tải (bên vận tải giữ một bản và gửi một bản cho Ngân hàng), hai bản giao cho người gửi hàng (người gửi giữ một bản và chuyển một bản cho người nhận). Sau khi nhận hàng, người nhận ký vào bản giấy vận chuyển do bên vận tải mang theo.

Giấy vận chuyển là chứng từ thanh toán cước vận chuyển. Mẫu giấy vận chuyển do Bộ Giao thông vận tải quy định.

#### **Điều 8. — Giấy tờ phải gửi theo hàng.**

Đối với những loại hàng hóa theo luật lệ hiện hành phải có giấy kiểm soát riêng của các cơ quan chuyên trách có thẩm quyền, thì chủ hàng phải chuẩn bị đầy đủ và hợp lệ những giấy tờ đó. Nếu sau này phát hiện ra có sự gian dối về giấy tờ, giấy tờ không hợp lệ, không ăn khớp với hàng hóa vận chuyển thì chủ hàng phải hoàn toàn chịu trách nhiệm.

**Điều 9. — Những loại hàng không được gửi cùng một chuyến, cùng một giấy vận chuyển.**

Nếu tàu không có khoang hầm riêng, bên vận tải không nhận chở cùng một chuyến và chủ hàng không được viết chung một giấy vận chuyển những loại hàng hóa dưới đây:

- Hàng hóa loại tươi, mau hỏng, dễ ươn thối với các loại hàng khác;

- Hàng hóa loại nguy hiểm (chất độc, chất nổ...) với hàng không nguy hiểm;

- Hàng hóa vì tính chất kỵ nhau, không thể xếp gần nhau được như chất lỏng cùng với hàng kỵ ẩm ướt, chất nổ cùng với chất bắt lửa, thực phẩm cùng với hàng hôi hám, độc hại...

- Súc vật sống cùng với các loại hàng hóa khác;

- Hàng hóa đòi hỏi phải vận chuyển, bảo quản với những biện pháp đặc biệt cùng với những hàng hóa có thể vận chuyển, bảo quản với những biện pháp thông thường;

- Hàng hóa thuộc loại phải chịu sự kiểm soát riêng của các cơ quan chuyên trách có thẩm quyền cùng với những hàng hóa được vận chuyển tự do.

#### **Điều 10. — Trách nhiệm kê khai hàng hóa.**

Chủ hàng phải chịu trách nhiệm về việc kê khai chính xác trên các giấy tờ hàng hóa và làm đúng yêu cầu về vận chuyển đối với từng loại hàng: ký hiệu, mã hiệu, khối lượng, trọng lượng số lượng, tấn, mét, khối. Đối với những hàng đặc biệt (hàng nặng, cồng kềnh, quá khổ), hàng nguy hiểm (chất độc, chất ăn mòn, chất nổ, chất dễ bốc cháy), chủ hàng phải kê khai chi tiết. Nếu vì kê khai không đúng sự thật, bên vận tải có quyền không nhận vận chuyển hoặc giao số hàng hóa này cho các cơ quan có thẩm quyền xử lý.

#### **Điều 11. — Kê khai giá trị hàng hóa.**

Đối với những hàng quý giá, những đồ vật không có giá cả trên thị trường như tranh, tượng, vật lưu niệm... chủ hàng phải kê khai giá trị lúc gửi hàng. Nếu các hàng hóa ấy bị mất mát hay bị hư hỏng trong quá trình vận chuyển hoặc trong lúc xếp dỡ do bên vận tải đảm nhiệm thì bên vận tải sẽ căn cứ vào giá kê khai để bồi thường cho chủ hàng.

Hàng quý giá phải kê khai theo giá trị thực tế. Đối với hàng không có giá cả trên thị trường, nếu hai bên không thỏa thuận với nhau về giá trị thì phải yêu cầu Hội đồng vật giá trung ương quyết định.

#### **Điều 12. — Hủy bỏ và sửa đổi hợp đồng vận tải.**

Việc hủy bỏ và sửa đổi hợp đồng vận tải sau khi đã ký kết phải được thi hành đúng theo thê lệ và chế độ hợp đồng kinh tế hiện hành. Bên xin hủy bỏ hoặc sửa đổi hợp đồng phải chịu phí tồn nếu có.

### **Chương III**

#### **GIAO NHẬN HÀNG HÓA**

##### **Điều 13. — Phương pháp giao nhận.**

Hàng hóa được giao nhận theo những phương pháp sau đây:

- Theo trọng lượng, theo khối lượng;
- Nguyên bao, nguyên kiện, đơn vị;
- Nguyên hầm, niêm phong cặp chí.

Nếu giao nhận theo trọng lượng thì cân, do hoặc căn cứ vào món nước của phương tiện vận tải đã được cơ quan có thẩm quyền xác định.

Nếu giao nhận theo phương pháp nguyên bao, nguyên kiện thì hai bên cùng nhau đếm các đơn vị. Nếu đủ số bao, số kiện ghi trong giấy vận chuyển và bao bì vẫn tốt thì coi như đã giao đủ hàng và bên vận tải không chịu trách nhiệm về hàng hóa ở bên trong.

Nếu giao nhận theo phương pháp nguyên hầm thì sau khi xếp hết hàng xuống tàu, chủ hàng niêm phong hoặc cặp chí cửa hầm trước mắt thuyền trưởng. Khi trả hàng, bên vận tải giao cho người nhận hàng với niêm phong hoặc cặp chí nguyên vẹn. Nếu dấu niêm phong nguyên vẹn thì bên vận tải coi như đã giao hàng đầy đủ. Nếu dấu niêm phong không nguyên vẹn, người nhận kiểm tra thấy thiếu hàng thì bên vận tải phải bồi thường. Trường hợp đi đường gấp sóng gió lớn hay bị một lý do đặc biệt nào đó, bên vận tải phải mở niêm phong ra để làm công việc bảo quản hàng hóa hoặc bảo vệ an ninh cho tàu thì thuyền trưởng phải lập biên bản

05771905

có chữ ký chứng nhận của hai thuyền viên làm việc trên tàu.

Đôi bên cùng ký hợp đồng có thè giao nhận hàng hóa dưới hầm tàu hay trên cầu tàu trên cơ sở cùng bàn bạc và thỏa thuận.

**Điều 14.** — Quyền kiểm tra hàng hóa của thuyền trưởng.

Căn cứ vào giấy tờ kê khai, thuyền trưởng có quyền kiểm tra về loại hàng cũng như về số lượng hàng trước khi nhận vận chuyển.

**Điều 15.** — Báo giờ tàu đến.

Bên vận tải phải báo cho người nhận hàng giờ đến của tàu chậm nhất là 6 tiếng đồng hồ trước khi tàu đến cảng. Nếu theo hợp đồng vận tải, chủ hàng đảm nhiệm việc xếp dỡ hàng thì khi báo giờ tàu đến để nhận hoặc giao hàng, bên vận tải phải đồng thời báo cho người nhận hàng biết những yêu cầu cụ thể về thiết bị và phương tiện đặc biệt cần thiết mà chủ hàng phải chuẩn bị để xếp dỡ hàng.

#### Chương IV XẾP DỠ HÀNG HÓA

**Điều 16.** — Việc chuẩn bị của tàu trước khi xếp dỡ hàng.

Trường hợp chủ hàng đảm nhiệm việc xếp dỡ hàng, bên vận tải phải chuẩn bị đầy đủ thiết bị, cần cẩu của tàu và quét rửa tẩy uế nơi chứa hàng cho sạch sẽ (trường hợp xếp hàng xuống tàu).

Sau mỗi chuyến vận chuyển hàng thuộc loại do bắn, bên vận tải đảm nhiệm việc quét rửa tẩy uế phương tiện vận tải và chủ hàng phải chịu phí tồn.

**Điều 17.** — Cách xếp hàng xuống tàu.

Hàng hóa phải được xếp trong hầm tàu theo đúng sơ đồ của thuyền trưởng. Đề tận dụng trọng tải của tàu đối với một số loại hàng do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, thuyền trưởng có thè cho xếp trên boong tàu nếu chủ hàng đồng ý.

Hàng hóa xếp trên boong tàu nếu bị mất mát thì bên vận tải phải chịu trách nhiệm như đối với hàng xếp trong hầm tàu trừ trường hợp mất phẩm chất, hư hỏng vì thời tiết mưa bão bất thường.

Trường hợp bên vận tải đảm nhiệm việc xếp hàng thì bên vận tải chịu trách nhiệm mua sắm vật liệu chèn, lót và sắp xếp hàng hóa theo yêu cầu của chủ hàng; trường hợp bên chủ hàng đảm nhiệm việc xếp hàng thì chủ hàng chịu trách nhiệm mua sắm vật liệu chèn, lót và sắp xếp theo sự hướng dẫn của thuyền trưởng. Trong

cả hai trường hợp này chủ hàng phải chịu phí tồn về vật liệu chèn, lót.

Nếu hàng hóa thuộc loại cần phải có những biện pháp bảo quản đặc biệt thì chủ hàng phải hướng dẫn bên vận tải cách sắp xếp, chèn lót.

**Điều 18.** — Dóng gói.

Trừ những loại hàng theo tập quán thông thường vẫn gửi không có bao bì ra còn tất cả những hàng hóa vận chuyển khác đều phải có bao bì đúng quy cách, bảo đảm xếp dỡ, vận chuyển thuận tiện, không bị hư hỏng rơi vãi. Việc đóng gói hàng làm theo những quy tắc do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

**Điều 19.** — Ký mã hiệu hàng.

Các bao, kiện phải có mã hiệu đầy đủ, rõ ràng ghi bằng sơn hoặc bằng mực không phai nhòe. Bên vận tải không chịu trách nhiệm nếu vì ký mã hiệu ghi sai hay không rõ làm cho việc giao nhận hàng hóa bị nhầm lẫn hay chậm trễ.

Đối với những loại hàng hóa đòi hỏi phải có sự bảo quản đặc biệt trong lúc xếp dỡ và vận chuyển như hàng nguy hiểm, hàng dễ vỡ, hàng ký âm uột... các bao kiện phải có dấu hiệu riêng theo mẫu thống nhất do Bộ Giao thông vận tải quy định. Bên vận tải không chịu trách nhiệm về những thiệt hại vì hàng hóa không được bảo quản thích đáng do bao kiện không có dấu hiệu hoặc dấu hiệu ghi sai.

**Điều 20.** — Thời gian xếp dỡ.

Việc xếp dỡ hàng hóa phải tiến hành khẩn trương đúng thời hạn quy định cụ thể của Nhà nước. Trong khi chưa có văn bản của Nhà nước quy định thì hai bên thỏa thuận ghi vào hợp đồng.

Nếu chủ hàng tự đảm nhiệm việc xếp dỡ chậm nhất là hai tiếng đồng hồ sau khi được thuyền trưởng báo là tàu đã đến bến và sẵn sàng giao nhận hàng, chủ hàng phải chuẩn bị xong lực lượng và phương tiện xếp dỡ. Khi tàu đã đến bến để trả hàng, nếu quá thời hạn trên mà chủ hàng không dỡ hàng thì thuyền trưởng thỏa thuận với nhà chức trách ở bến dỡ hàng lên bờ. Chủ hàng phải chịu mọi phí tồn.

Nếu bên vận tải đảm nhiệm việc xếp dỡ chậm nhất là hai tiếng đồng hồ sau khi được thuyền trưởng báo, chủ hàng phải đến bến để bên vận tải tiến hành xếp dỡ. Khi tàu đã đến bến để trả hàng, nếu quá thời hạn trên mà chủ hàng không đến nhận thì thuyền trưởng cũng giải quyết như quy định ở đoạn trên.

Khi dỡ hàng lên bờ nếu chủ hàng không có mặt thì thuyền trưởng có trách nhiệm giao cho ban quản lý cảng bảo quản.

Nếu việc xếp dỡ bị đình chỉ vì mưa to, gió lớn hay vì những nguyên nhân khách quan khác mà sức người không thể khắc phục được thì bên đảm nhiệm xếp dỡ không phải bồi thường phí tồn chờ đợi.

#### *Điều 21. — Sang mạn.*

Trường hợp tàu không thể cập cầu để xếp dỡ hàng mà phải sang mạn ở phao thì bên nào đảm nhiệm việc xếp dỡ bên ấy phải tờ chúc sang mạn và chuyền tải. Phí tồn về việc sang mạn và chuyền tải do chủ hàng đài tho.

### *Chương V*

## **VẬN CHUYỀN HÀNG HÓA**

#### *Điều 22. — Thời hạn vận chuyền.*

Hai bên chủ hàng và vận tải tùy theo luồng đường mà định thời hạn vận chuyền đề ghi vào hợp đồng vận tải và giấy vận chuyền.

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

Nếu bên vận tải đảm nhiệm việc xếp dỡ thì thời hạn vận chuyền bao gồm cả thời gian xếp dỡ.

#### *Điều 23. — Các hình thức vận chuyền.*

Chủ hàng có thể thuê vận chuyền một khối lượng hàng hóa nhất định, thuê chuyền, thuê một hầm tàu hay một phần hầm tàu. Trường hợp thuê vận chuyền một khối lượng hàng hóa nhất định, bên vận tải tùy theo tình hình có thể chuyền chở bằng một hoặc nhiều chuyến tàu, miễn là toàn bộ khối lượng hàng hóa phải được vận chuyền theo hợp đồng đã ký.

#### *Điều 24. — Đồi phương tiện vận tải.*

Bên vận tải có thể thay đổi một phương tiện vận tải này bằng một phương tiện vận tải khác nhưng phải thỏa mãn những điều kiện vận chuyền hàng hóa đã ký hợp đồng với chủ hàng.

#### *Điều 25. — Tạm ngừng việc vận chuyền.*

Trường hợp vì những biến cố bất thường, không bảo đảm an toàn chạy tàu, bên vận tải có thể tạm ngừng việc vận chuyền trên những tuyến đường nhất định, sau khi đã được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải cho phép.

Trường hợp phương tiện vận tải tập trung quá nhiều ở các bến, cảng, việc xếp dỡ không làm kịp thời, gây trở ngại cho hoạt động của cảng và của các phương tiện vận tải thì chỉ có thể tạm ngừng việc vận chuyền khi có loan báo của cảng, khi có lệnh của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. Nếu thời gian tạm ngừng kéo

dài quá mười ngày thì phải có chỉ thị của Thủ tướng Chính phủ.

#### *Điều 26. — Những loại hàng hóa cần áp tải.*

Chủ hàng phải cử người đi áp tải khi vận chuyền những loại hàng hóa sau đây :

- Hàng nguy hiểm như chất nổ, chất bắt lửa, chất độc hại, các loại súng ống, đạn dược ;

- Hàng quý giá như vàng, bạc, tiền, đồ trang sức đắt tiền ;

- Súc vật sống ;

- Thịt cá tươi, hàng mau hỏng, dễ ươn thối.

Đối với những loại hàng hóa khác nếu cần thiết phải cử người đi áp tải thì hai bên thương lượng và thỏa thuận với nhau.

#### *Điều 27. — Bảo quản hàng hóa.*

Trong thời gian vận chuyền, bên vận tải chịu trách nhiệm bảo quản tốt hàng hóa. Trong quá trình vận chuyền hàng hóa có thể di động bị lệch, bị đổ. Trong những trường hợp cần thiết để bảo đảm an toàn hàng hóa, thuyền trưởng có quyền cho sửa sang lại bao bì, chèn, lót, phí tồn do bên có trách nhiệm xếp dỡ hàng trên tàu đài tho.

Nếu hàng hóa bị mất mát, hư hỏng, bên vận tải phải bồi thường cho chủ hàng trừ những trường hợp sau :

- a) Tai nạn do thiên nhiên gây ra mà tàu đã chuẩn bị mọi phương pháp để phòng và đã hết sức chống đỡ nhưng không thể khắc phục được ở ngoài biển hoặc ở các thủy phận mà tàu thuyền hoạt động ;

- b) Hỏa hoạn không do lỗi của bên vận tải ;

- c) Quyết định của các cơ quan kiểm soát của Nhà nước (giữ, tịch thu, cách ly tàu) mà không do lỗi của bên vận tải ;

- d) Hàng hóa bị mất mát, hư hỏng do lỗi của bên chủ hàng ;

- e) Tính chất riêng của hàng hóa : tự biến chất hay hao hụt tự nhiên ;

- f) Ký mã hiệu thiếu hoặc sai ;

- g) Những thiếu sót ở bên trong bao bì mà nhìn ngoài không thể phát hiện được ;

- h) Dịch tê hay bệnh hoạn đối với động vật, chuyền chở ;

- i) Cấp cứu sinh mệnh người, tàu, thuyền và hàng hóa ;

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

*Điều 28. — Biện pháp đặc biệt đối với loại hàng nguy hiểm và tai nạn bất ngờ xảy ra trên mặt biển.*

Trong thời gian vận chuyển nếu gặp tai nạn bất ngờ xảy ra hoặc do bản chất của hàng hóa nguy hiểm gây nên (như chất độc, chất cháy, chất dễ cháy, chất ăn mòn) đe dọa sinh mệnh của những người trên tàu và an toàn của tàu hoặc của hàng hóa khác mà không còn biện pháp nào để bảo vệ thì thuyền trưởng có quyền cho dỡ những loại hàng đó lên bờ, quyết định hủy bỏ hoặc né tránh những hàng ấy xuống biển. (Cách giải quyết các tồn thắt này sẽ có quy định riêng).

**Điều 29.** — Cung cấp thức ăn cho súc vật sống.

Khi chờ súc vật sống, chủ hàng phải bảo đảm đủ thức ăn cho súc vật trong thời gian vận chuyển.

**Điều 30.** — Báo cáo hàng hải.

Trong thời gian vận chuyển, nếu có sự việc bất thường xảy ra, thuyền trưởng hay người phụ trách sà lan biển phải làm báo cáo hàng hải.

Trường hợp có sự tranh chấp, phải gửi báo cáo hàng hải và biện pháp (thương vụ và thông thường) cho cơ quan có trách nhiệm xử lý.

**Điều 31.** — Biên bản thương vụ và biên bản thông thường.

a) Trong khi vận chuyển hay giao nhận hàng hóa, bên vận tải hay thuyền trưởng phải lập biên bản thương vụ trong những trường hợp sau đây :

— Khi phát hiện việc kê khai không đúng sự thật đã ghi trên giấy vận chuyển ;

— Khi hàng hóa bị mất, bị hư hỏng, thối, nát, ẩm ướt, hao hụt, chết chóc ;

— Khi bao bì bị hư hỏng hay có dấu vết bị mở hoặc dấu niêm phong không nguyên vẹn ;

— Khi dụng cụ của chủ hàng bị mất hay hư hỏng ;

— Khi phương pháp xếp hàng hay tính chất hàng hóa làm hư hỏng tàu hay thiết bị của tàu ;

— Khi có hàng mà không có giấy vận chuyển hay có giấy vận chuyển mà không có hàng ;

— Khi trả lại hàng hóa thất lạc ;

b) Biên bản thông thường được lập ra khi có những sự việc không thuộc trường hợp nêu ở đoạn a trên.

Cách thức lập biên bản do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

**Điều 32.** — Thay đổi mặt hàng, địa điểm giao nhận hàng.

Sau khi đã ký hợp đồng nếu chủ hàng muốn thay đổi mặt hàng phải báo cho bên vận tải chậm nhất là 48 tiếng đồng hồ trước giờ bắt đầu

xếp hàng. Hàng hóa thay thế phải thích ứng với những yêu cầu kỹ thuật vận chuyển và bảo đảm sự tận dụng trọng tải và dung tích của tàu, trừ trường hợp đặc biệt có lệnh của Thủ tướng Chính phủ hoặc của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. Nếu những hàng hóa thay thế đáp ứng yêu cầu trên và đã có sẵn trong kho, không làm cho tàu phải chờ đợi thì thời gian báo trước cho bên vận tải có thể rút xuống 24 giờ trước giờ bắt đầu xếp hàng.

Việc thay đổi địa điểm giao nhận hàng hóa do hai bên bàn bạc thỏa thuận trước với nhau.

Trường hợp thay đổi hàng hóa có gây thêm phí tồn thì bên nào đề nghị thay đổi phải chịu thêm những khoản cước phí đã quy định trong giá cước vận chuyển và mọi phí tồn khác.

## Chương VI

### CUỐC PHÍ, THANH TOÁN

**Điều 33.** — Cách tính cước.

Cước phí vận tải trả theo thè lệ hiện hành. Căn cứ vào cự ly vận chuyển, loại hàng và cước có thè tính :

a) Theo trọng lượng hoặc theo thè tích của hàng hóa, hoặc tính khoản cho một đơn vị hàng hóa (như xe cộ, súc vật sống) ; bao bì cũng tính theo trọng lượng như hàng hóa;

b) Theo trọng tải của tàu (trường hợp thuê cả thuyền tàu) hoặc theo dung tích của hầm (trường hợp thuê cả hầm) ;

c) Trường hợp thuê tàu trong một thời gian nhất định thì căn cứ vào biếu cước đã quy định.

Nếu hàng hóa gửi theo chẽ độ kê khai giá trị thì chủ hàng còn phải trả thêm một khoản cước phụ tính theo giá trị của hàng hóa đã kê khai.

**Điều 34.** — Tạp phí.

Ngoài tiền cước, chủ hàng còn phải trả những khoản tạp phí, lệ phí đậu bến, hoa tiêu phí và tiền thuê tàu lai hỗ trợ tàu ra vào cảng nếu có.

**Điều 35.** — Cước phí trong trường hợp không sử dụng hết trọng tải.

Trường hợp thuê cả thuyền tàu, nếu chủ hàng không xếp đủ trọng tải của tàu thì bên vận tải có quyền tìm thêm hàng để chờ, chủ hàng vẫn phải trả đủ số tiền cước cả thuyền.

**Điều 36.** — Thanh toán cước phí.

Chủ hàng phải thanh toán cước vận chuyển và các khoản tạp phí theo đúng thè lệ hiện hành về từng chuyến một sau khi hàng hóa đã

giao xong cho tàu; chủ nhận hàng phải trả cho bên vận tải những tạp phí phát sinh ra trong quá trình vận chuyển. Cước phí phải được ghi vào giấy vận chuyển. Trong hợp đồng vận tải cũng như trong giấy vận chuyển phải ghi rõ tài khoản của hai bên ở Ngân hàng và thè thúc thanh toán.

## Chương VII

### BỒI THƯỜNG, THUỐNG PHẠT

#### **Điều 37. — Tòng kết việc thực hiện hợp đồng.**

Sau khi thực hiện xong mỗi hợp đồng, hai bên phải cùng nhau tòng kết (bên vận tải chủ trì triệu tập) để rút kinh nghiệm công tác, đồng thời giải quyết những vấn đề bồi thường, thường phạt nếu có.

Sau khi hai bên đã xác nhận, bên bị phạt phải thanh toán xong tiền phạt hoặc tiền bồi thường trong thời hạn là 15 ngày kể từ ngày xác nhận. Nếu không thống nhất thì mỗi bên đều có quyền khiếu nại lên Hội đồng trọng tài cấp trên của mình.

#### **Điều 38. — Nguyên tắc bồi thường.**

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

#### **Điều 39. — Phạt vì không có hay không đủ hàng.**

Nếu chủ hàng không có đủ số hàng đã yêu cầu vận chuyển thì phải phạt 100% tiền cước phí về số hàng thiếu, trừ trường hợp thuê cả chuyến tàu. Nếu số hàng ký kết trong hợp đồng phải vận chuyển bằng nhiều chuyến tàu mà có chuyến thiếu hàng nhưng lại có chuyến thừa thì số hàng thừa không được tính bù vào số thiếu để miễn tiền phạt.

#### **Điều 40. — Phạt vì không có đủ phương tiện hoặc phương tiện không chờ hết hàng.**

Nếu bên vận tải không có tàu hoặc tàu không chờ hết số hàng đã nhận chờ thì phải phạt 100% tiền cước về số hàng không vận chuyển được. Trường hợp số hàng ký trong hợp đồng vận chuyển bằng nhiều chuyến, nếu có chuyến không chờ hết nhưng lại có chuyến chờ quá số đã yêu cầu thì số hàng chờ quá không được tính bù vào số hàng của những chuyến chờ thiếu để miễn tiền phạt.

#### **Điều 41. — Phạt vì chậm trễ thời gian vận chuyển.**

Trường hợp phương tiện vận chuyển (tàu, sà lan...) đến chậm so với giờ đã xác báo cuối cùng thì bên vận tải phải chịu phạt và phải bồi thường nếu chủ hàng phải chi phí về công nhân và phương tiện chờ đợi.

Trường hợp chủ hàng đảm nhiệm việc xếp dỡ, nếu công việc làm chậm, tàu phải chờ đợi thì chủ hàng phải trả một khoản tiền phạt về thời gian đọng phương tiện và phải bồi thường cho bên vận tải những phí tồn khác nếu có.

#### **Điều 42. — Bồi thường hàng hóa bị mất.**

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

a) Hàng hóa bị mất toàn bộ thì bồi thường toàn bộ, hàng hóa bị mất một phần thì bồi thường một phần. Khi hàng chờ 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 mới tìm thấy hàng bị mất thì bên chủ hàng phải nhận số hàng đó và hoàn lại số tiền bồi thường cho bên vận tải.

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

#### **Điều 43. — 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 chờ 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 thô sản, thủy sản bị giảm phẩm chất thì dựa trên cơ sở phẩm chất hàng hóa khi nhận chờ 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 phát biểu về 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 dài hạn phí tồn sửa chữa. Nếu sau khi sửa chữa 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 44. — Trị giá hàng mất hay hư hỏng.**

Trị giá hàng mất hay hư hỏng là giá mua thực tế theo hóa đơn cộng với tất cả các khoản

chi phí mà chủ hàng đã phải trả tính từ khi mua hàng đó đến khi đưa đến địa điểm giao hàng cho bên vận tải. Bên vận tải không được thu cước phí vận tải.

**Điều 45.** — Phạt vì khai thiếu hàng và khai không đúng loại hàng.

Trường hợp số hàng đưa vận chuyển nhiều hơn số kê khai thì chủ hàng phải trả thêm tiền cước về số hàng chênh lệch và nếu là cố ý khai sai thì phải phạt một số tiền bằng hai lần tiền cước số hàng chênh lệch.

Trường hợp khai không đúng tên hàng, không đúng giá hàng đề giảm cước thì chủ hàng phải trả thêm cho đúng cước và bị phạt một số tiền bằng hai lần số phải trả thêm.

Ngoài ra, nếu vì kê khai hàng hóa không đúng gây ra thiệt hại cho tàu hay cho các hàng hóa khác thì chủ hàng phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại ấy và phải bồi thường cho bên vận tải.

**Điều 46.** — Bồi thường vì làm hư hỏng phương tiện.

Nếu chủ hàng đảm nhiệm việc xếp dỡ mà công nhân xếp dỡ làm hư hỏng phương tiện, các thiết bị của phương tiện hoặc các hàng hóa khác thì chủ hàng phải chịu trách nhiệm về những hư hỏng ấy và phải bồi thường thiệt hại cho bên vận tải.

**Điều 47.** — Thuêng vì tàu được giải phóng trước thời hạn.

Trường hợp chủ hàng đảm nhiệm việc xếp dỡ, nếu công việc làm nhanh chóng, tàu được giải phóng trước thời hạn quy định thì chủ hàng được bên vận tải trả cho một khoản tiền thuê bằng 50% số tiền phạt vì tàu chờ đợi theo thông tư số 90 — TTg ngày 6 tháng 4 năm 1960 đã quy định.

Tiền thuêng phải được thanh toán trong thời hạn 15 ngày sau ngày đã được hai bên xác nhận.

**Điều 48.** — Thời hạn có quyền đề ra yêu cầu bồi thường.

Trong thời gian 30 ngày kể từ ngày kết thúc hợp đồng vận chuyển nếu có sự vi phạm hợp đồng, bên bị thiệt có quyền đòi bồi thường.

**Điều 49.** — Quyền đòi bồi thường của chủ hàng.

a) Quyền đòi bồi thường là của chủ hàng và chỉ được chuyển như sau :

— Chuyển từ chủ hàng là cơ quan cấp dưới đến cơ quan cấp trên của chủ hàng ;

— Chuyển từ người gửi hàng đến người nhận hàng ;

b) Chỉ có cơ quan đã trả thừa cước phí và tạp phí mới được đòi bên vận tải hoàn lại tiền thừa cho mình.

**Điều 50.** — Quyền đòi bồi thường của bên vận tải.

Chỉ có giám đốc xí nghiệp vận tải hay người được ủy quyền hợp lệ mới có quyền đòi bồi thường.

**Điều 51.** — Thủ tục đòi bồi thường.

Giấy đòi bồi thường phải gửi đến giám đốc xí nghiệp vận chuyển hoặc thủ trưởng cơ quan chủ hàng.

Giấy đòi bồi thường hoặc phạt phải kèm theo những tài liệu sau đây :

a) Về phía bên chủ hàng :

— Đòi trả lại tiền thu thừa phải kèm theo bản sao giấy vận chuyển và biên lai thu ;

— Đòi bồi thường hàng bị mất toàn bộ phải kèm theo giấy vận chuyển ;

— Đòi bồi thường hàng bị mất một phần hay hư hỏng phải kèm theo giấy vận chuyển và biên bản thương vụ và những giấy tờ giám định của cơ quan kiểm nghiệm nếu có ;

— Đòi trả tiền phạt về cung cấp không đủ hay cung cấp tàu chậm phải kèm những tài liệu nêu rõ yêu cầu về số lượng tàu và thời gian đã được bên vận tải thỏa thuận.

b) Về phía bên vận tải :

— Đòi chủ hàng bồi thường hoặc phạt về xếp dỡ hàng hóa chậm phải kèm giấy ghi thời gian xếp dỡ ;

— Đòi phạt vì hàng hóa không cung cấp đủ như đã xác báo phải kèm theo giấy gửi hàng và giấy vận chuyển ;

— Đòi phạt về hàng đưa vận chuyển không đúng như đã kê khai phải kèm bản quyết toán hàng giao nhận hoặc biên bản thương vụ.

Ngoài ra, đối với các trường hợp khác phải gửi các giấy tờ cần thiết để làm cơ sở cho việc giải quyết bồi thường.

**Điều 52.** — Thời hạn và thủ tục phải trả lời về yêu cầu bồi thường.

Bên nhận được giấy đòi bồi thường phải trả lời cho bên đòi bồi thường biết :

a) Hoặc bồi thường toàn bộ đúng như đã yêu cầu ;

b) Hoặc bồi thường một phần ;

c) Hoặc không bồi thường.

Thời hạn trả lời quy định như sau :

— Về hàng mất, hư hỏng đã xác minh được trách nhiệm và có chứng từ đầy đủ : một tháng ;

— Về hàng mất, hư hỏng chưa xác minh được trách nhiệm và thiếu chứng từ : năm tháng ;

— Trả lời về việc thanh toán tiền thường, tiền phạt trong việc xếp, dỡ hàng hóa, vận chuyển quá kỳ hạn: một tháng;

— Trả lời về việc hoàn lại tiền thu thừa và trả thêm tiền nộp thiếu: một tháng;

— Các khoản phạt và bồi thường khác: bốn tháng.

**Điều 53.** — Thời hạn thanh toán tiền bồi thường.

Thời hạn phải thanh toán xong tiền bồi thường là 15 ngày kể từ ngày nhận bồi thường như điều 37 đã quy định. Nếu thanh toán sau thời hạn đó thì bên bồi thường hoặc bị phạt phải trả thêm tiền lãi theo thê lệ tin dụng ngân hàng.

**Điều 54.** — Khiếu nại trước Hội đồng trọng tài.

Sau khi nhận được trả lời, nếu bên đòi bồi thường không thỏa mãn thì chậm nhất là 15 ngày phải đưa đơn khiếu nại lên Hội đồng trọng tài.

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

Mỗi khi có 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:

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

b) Đưa ra 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

### QUYẾT ĐỊNH số 1 - TTg ngày 2-1-1964

của Thủ tướng Chính phủ về hạ giá bán lẻ phân lân nung chảy Văn-điền.

### THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ vào đề nghị của Hội đồng vật giá; Đề giúp đỡ hơn nữa các hợp tác xã nông nghiệp và nông dân phát triển sản xuất, tăng thu nhập;

### QUYẾT ĐỊNH:

**Điều 1.** — Nay hạ giá bán lẻ phân lân nung chảy Văn-điền từ 0đ255 một ki-lô xuống:

— 0đ19 một ki-lô đổi với hợp tác xã nông nghiệp,

— 0đ24 một ki-lô đổi với nông dân cá thể.

**Điều 2.** — Quyết định này thi hành từ ngày Bộ Nông nghiệp công bố.

**Điều 3.** — Ông Bộ trưởng Bộ Nông nghiệp và các ông Chủ tịch Ủy ban hành chính khu, thành phố, tỉnh chịu trách nhiệm thi hành quyết định này.

Hà-nội, ngày 2 tháng 1 năm 1964.

K.T. Thủ tướng Chính phủ

Phó Thủ tướng

PHẠM HÙNG

0967115

### THÔNG TƯ số 2-TTg ngày 11-1-1964 quy định chế độ bồi túc nghề nghiệp cho công nhân kỹ thuật.

Để xây dựng một đội ngũ công nhân có trình độ kỹ thuật cao, có khả năng bảo đảm yêu cầu kỹ thuật phát triển trong quá trình tiến hành công nghiệp hóa xã hội chủ nghĩa và xây dựng chủ nghĩa xã hội ở miền Bắc, Thủ tướng Chính phủ quy định chế độ bồi túc nghề nghiệp cho công nhân kỹ thuật nhằm khuyến khích việc học tập trau dồi nghề nghiệp của công nhân trong các ngành nghề.

### I. YÊU CẦU VÀ PHƯƠNG CHÌM BỒ TÚC

1. Công tác bồi túc nghề nghiệp cho công nhân nhằm nâng cao trình độ kỹ thuật của công nhân cho phù hợp với yêu cầu đòi hỏi của sản xuất và kỹ thuật ngày nay phát triển, làm cho công nhân nắm vững kiến thức kỹ thuật,