

thì ghi vào đây như: cước qua phà, phí tồn điều xe, phí tồn vật liệu, vật dụng chứa lót, v.v...

45. Tính thành tiền: Ghi tổng số tiền phụ phí.

46. Tổng số cước phí và phụ phí vận tải bên chủ hàng phải trả: Cộng tổng số cước phí chính và tổng số các phụ phí ghi vào cột này (cộng số tiền hai cột 43 và 45).

47. Bị chú: Cột này ghi những cái đặc biệt hoặc những cái có quan hệ đến giá cước mà trong mẫu giấy vận chuyển không đề cập tới như cột 31.

48. Ấn định tổng số cước phí và phụ phí...: Ghi tổng số cước phí và phụ phí vận tải tính thành tiền bên chủ hàng phải trả (ghi bằng chữ).

49. Chữ ký, họ, tên, chức vụ của người đại diện cho xí nghiệp vận tải và dấu của xí nghiệp vận tải.

50, 52. Xe đến địa điểm lấy hàng... xe đến địa điểm trả hàng...: Hai cột này do chủ hàng ghi.

51, 53. Xếp hàng lên xe... dỡ hàng xuống xe...: Cột (51) do bên vận tải ghi sau khi đã xếp xong hàng lên xe nếu việc xếp hàng do bên chủ hàng phụ trách. Nếu việc xếp hàng lên xe do bên vận tải phụ trách thì không cần ghi, vì thời hạn vận chuyển tính kể từ khi bắt đầu xếp hàng.

Cột (53) do người nhận hàng ghi, sau khi đã dỡ xong hàng nếu việc dỡ hàng do bên vận tải phụ trách; ngược lại, do bên vận tải ghi nếu việc dỡ hàng do bên chủ hàng phụ trách.

Sau khi bên vận tải đã nhận xong hàng để chờ đi, người giao hàng của bên chủ hàng và người lái xe hoặc người được ủy nhiệm nhận hàng của bên vận tải đồng ký vào giấy vận chuyển (5 bản).

Sau khi bên vận tải trả xong hàng, bên chủ hàng ký vào bản giấy vận chuyển mà người lái xe của xí nghiệp vận tải mang theo hàng.

54. Nếu cước phí và phụ phí vận tải, chủ hàng trả ngay sau khi làm xong giấy vận chuyển bằng tiền mặt hay bằng séc Ngân hàng thì bên vận tải ghi và ký nhận vào đây.

55. Chứng nhận của cơ quan giao thông vận tải hoặc các cơ quan có liên quan khi cần thiết: Khoảng trống dành cho các cơ quan trên này ghi chú và chứng nhận những trường hợp cần thiết như chứng nhận xe đến địa điểm giao, nhận hàng, chứng nhận xe bị tắc giao thông, xe bị giữ lại để kiểm soát, v.v.

Như điều lệ đã quy định, giấy vận chuyển là chứng từ duy nhất để thanh toán và giao hàng. Do đó, giấy vận chuyển, cũng như giấy xin

gửi hàng, phải viết rõ ràng bằng thứ mực không phai nhòe, không được tẩy, xóa, viết thêm, viết chõng, dán chõng lên trên chữ cũ. Trường hợp có xóa hoặc viết thêm chữ nào, phải ký nhận đã xóa mấy chữ, viết thêm mấy chữ, nhưng không được xóa hoặc viết thêm quá năm chữ trong một giấy vận chuyển hoặc trong một giấy xin gửi hàng. Những nét xóa bỏ, những chữ viết thêm phải thật rõ ràng.

Trường hợp vận chuyển không có hợp đồng, giấy vận chuyển được coi như là hợp đồng từng chuyến và là cơ sở pháp lý để giải quyết, xử lý các vụ tranh chấp giữa hai bên chủ hàng và vận tải.

Ông Cục trưởng Cục Vận tải đường bộ chịu trách nhiệm phổ biến các mẫu giấy xin gửi hàng, giấy vận chuyển và hướng dẫn cụ thể cách làm giấy xin gửi hàng và giấy vận chuyển quy định trên đây. Giấy xin gửi hàng sẽ do các xí nghiệp vận tải cung cấp cho chủ hàng theo giá của các nhà in.

Các mẫu giấy xin gửi hàng và giấy vận chuyển sử dụng trước đây không đúng với các quy định của thông tư này đều bãi bỏ.

K.T Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

Thư trưởng

DUY BẠCH LIÊN

**THÔNG TƯ số 08-TT quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành điều lệ vận chuyển hàng hóa bằng ô-tô (ban hành do nghị định số 195-CP ngày 31-12-1963 của Hội đồng Chính phủ).**

Từ ngày hòa bình được lập lại, ngành vận tải ô-tô đã giữ một vai trò tích cực trong việc vận chuyển hàng hóa để phục vụ cho mọi yêu cầu về hoạt động kinh tế, văn hóa và chính trị.

Để có cơ sở pháp lý cho việc giao dịch, quan hệ giữa chủ hàng và bên vận tải, năm 1957 Bộ Giao thông và bưu điện đã tạm thời ban hành nghị định số 40-ND ngày 23-2-1957 quy định một số các nguyên tắc cơ bản về vận tải hàng hóa bằng đường thủy và đường bộ.

Tới nay nền kinh tế nước ta đã chuyển sang giai đoạn công nghiệp hóa xã hội chủ nghĩa, công cuộc cải tạo xã hội chủ nghĩa đã căn bản hoàn thành thắng lợi, các cơ sở kinh tế, văn hóa đã và đang phát triển rộng rãi trong toàn miền

Bắc, cả ở những vùng rừng núi xa xôi hẻo lánh nữa. Do đó tính chất cơ động của ngành vận tải ô-tô càng trở nên rộng lớn, nhất là hàng hóa vận chuyển bằng ô-tô lại rất là phức tạp, có nhiều loại, phải giao dịch quan hệ với nhiều cơ quan, nhiều xí nghiệp, công trường, nông trường rải khắp các nơi trong toàn quốc từ miền biển đến vùng rừng núi.

Trước tình hình này, nghị định số 40-ND do Bộ Giao thông và bưu điện ban hành không còn thích ứng nữa, đòi hỏi phải được thay thế bằng những điều lệ vận chuyển hàng hóa bằng ô-tô, đường biển, đường sông riêng.

Bởi vậy, ngày 31-12-1963, Hội đồng Chính phủ đã ra nghị định số 195-CP ban hành điều lệ vận chuyển hàng hóa bằng ô-tô để quy định các nguyên tắc vận chuyển hàng hóa bằng ô-tô. Điều 57 của điều lệ quy định: *“Ông Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành bản điều lệ này”*.

Thi hành nghị định số 195-CP và điều 57 của điều lệ nói trên của Hội đồng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải ban hành thông tư này, giải thích và quy định các chi tiết cần thiết để hướng dẫn thi hành bản điều lệ vận chuyển hàng hóa bằng ô-tô của Hội đồng Chính phủ như sau:

## MỤC ĐÍCH CỦA ĐIỀU LỆ

Bản điều lệ vận chuyển hàng hóa bằng ô-tô của Hội đồng Chính phủ ban hành 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”*.

Để đạt được mục đích của điều lệ nói trên, các ngành, các cấp cần quán triệt nội dung tinh thần của điều lệ, đặc biệt là hai yếu tố quan trọng sau đây:

1. Bên chủ hàng và bên vận tải phải đề cao tinh thần trách nhiệm, chấp hành nghiêm chỉnh điều lệ, không vin vào lý do này hay lý do khác để từ chối thi hành điều lệ hoặc thi hành điều lệ không đúng đắn, không đầy đủ.

2. Mặt khác, bên chủ hàng và bên vận tải phải đề cao tinh thần làm chủ, thực sự cộng tác chặt chẽ với nhau trên tinh thần hợp tác xã hội chủ nghĩa bằng cách cùng đôn đốc nhau, cùng bàn bạc với nhau giải quyết những trường hợp khó khăn, nhằm sử dụng hợp lý nhất, tiết kiệm nhất phương tiện vận tải để nâng cao

năng suất bảo đảm thực hiện tốt kế hoạch vận chuyển hàng hóa.

Dưới chế độ của ta, công tác vận tải, công tác lưu thông hàng hóa đều là kế hoạch chung của Nhà nước nhằm phục vụ nhân dân, phục vụ cho sự nghiệp xây dựng đất nước chúng ta. Cho nên vấn đề sử dụng hợp lý và tiết kiệm phương tiện vận tải, vấn đề thực hiện kế hoạch vận chuyển hàng hóa đều là nhiệm vụ chung của bên vận tải cũng như bên chủ hàng. Do đó, hai bên phải nghiêm chỉnh chấp hành điều lệ, đồng thời phải hợp tác chặt chẽ với nhau, thực sự giúp đỡ lẫn nhau để bảo đảm hoàn thành kế hoạch vận chuyển của Nhà nước, yêu cầu vận chuyển của nhân dân. Đó là những yếu tố vô cùng cần thiết và quan trọng.

Ngoài ra, điều lệ của Hội đồng Chính phủ còn giao quyền hạn, nhiệm vụ cụ thể cho các Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương ra lệnh vận chuyển hàng đột xuất, các Ủy ban hành chính các địa phương giải quyết các trường hợp xe đến không tìm được người nhận hàng để trả hàng, hàng hóa nguy hiểm có triệu chứng không an toàn trong lúc vận chuyển phải dỡ xuống dọc đường, hàng hóa không thể tiếp tục vận chuyển vì tắc giao thông v.v... để kịp thời giải quyết những trường hợp cần thiết của các địa phương và những trường hợp khó khăn của bên chủ hàng và bên vận tải, nhằm mục đích đề bảo vệ hàng hóa của Nhà nước và của nhân dân.

Đồng thời, điều lệ của Hội đồng Chính phủ cũng giao trách nhiệm cho các Sở, Ty Giao thông vận tải phải đứng trung gian dàn xếp các vụ tranh chấp, xích mích giữa chủ hàng và bên vận tải đối với việc vận chuyển hàng hóa và thực hiện kế hoạch vận tải cũng là nhằm mục đích tăng cường đảm bảo cho việc thực hiện kế hoạch vận tải, kế hoạch lưu thông hàng hóa của Nhà nước và của nhân dân.

## Chương I

### NGUYÊN TẮC CHUNG

#### 1. Phạm vi áp dụng của điều lệ.

Điều 1 của điều lệ quy định: *“Bản điều lệ này áp dụng cho tất cả các loại 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*

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

nhân dân vũ trang, khi vận chuyển hàng thuê cũng thuộc phạm vi áp dụng điều lệ này ».

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 thuộc phạm vi áp dụng điều lệ này nói trên đây là chỉ các xe do cơ quan giao thông vận tải điều động hay phân phối hàng để vận chuyển.

## 2. Các nguyên tắc về thuê chở và nhận chở.

Về nguyên tắc thuê chở và nhận chở, khoản a và khoản e của điều 2 trong điều lệ quy định:

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

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... »

Đề các khoản a và e trên đây thì hành được tốt, đáp ứng được yêu cầu đặc biệt của chủ hàng, đồng thời phù hợp với hoàn cảnh vận chuyển bằng ô-tô hiện nay, Bộ hướng dẫn thêm một số điểm cụ thể như sau :

— Ngoài các hình thức thuê chở quy định ở khoản a trên đây, chủ hàng cũng có thể thuê chở theo hình thức tấn xe/giờ, tấn xe/cây số.

Việc thuê chở và nhận chở hàng lẻ chỉ tiến hành ở những nơi mà bên vận tải đã có tổ chức nhận chở hàng lẻ và đã được các cơ quan giao thông vận tải cấp tỉnh công bố.

Trường hợp chủ hàng thuê chở khoán từng khối lượng hàng nhất định thì việc bố trí về xe (số lượng, trọng tải, kích thước của xe...) do bên vận tải quyết định để bảo đảm vận chuyển hết hàng, đúng thời hạn như hợp đồng đã ký kết giữa hai bên.

— Trường hợp hai bên không thỏa thuận về giá thành khai thì chủ hàng yêu cầu Hội đồng vật giá quyết định; phí tổn do chủ hàng đài thọ.

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

Khoản c, điều 3 của điều lệ quy định : « 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... »

Trong quan hệ giao dịch về hợp đồng và vận chuyển hàng hóa thì các thủ trưởng của các đơn

vị chủ hàng và các đơn vị vận tải là người có trách nhiệm đối với trước pháp lý, cho nên nếu bên nào muốn ủy quyền chính thức cho một người khác đại diện cho mình thì thủ trưởng đơn vị phải ký vào giấy ủy quyền và đóng dấu cơ quan. Người được ủy quyền đại diện phải là người có đủ tư cách và chức vụ đại diện cho thủ trưởng. Người được ủy quyền tuyệt đối không được ủy quyền lại cho một người nào khác. Tuy vậy, không hạn chế bên chủ hàng và bên vận tải giới thiệu những cán bộ thường qua lại giao dịch với nhau để chuẩn bị cho những quan hệ chính thức của hai bên.

Đối với bên vận tải, người đại diện cho xí nghiệp vận tải trên dọc đường vận chuyển là người lái xe. Nếu bên vận tải ủy quyền cho một cán bộ khác đại diện cho xí nghiệp mình trên dọc đường vận chuyển thì phải làm giấy ủy quyền hợp lệ như đã nói trên đây.

Thủ trưởng của các đơn vị vận tải và các đơn vị chủ hàng phải chịu hoàn toàn trách nhiệm về những hành động của người đại diện mà mình đã ủy quyền nếu họ gây ra những trở ngại cho việc thực hiện hợp đồng vận tải như khoản c, điều 3 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ đã quy định.

## 4. Những hàng hóa không nhận chở và vận chuyển hàng hóa quá khổ và quá nặng.

Điều 5 của điều lệ quy định :

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

a) . . . . .  
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) . . . . .  
Điều 6 của điều lệ quy định :

« 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 mười 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. »

Bộ giải thích cụ thể hai điều 5 và 6 trên đây như sau :

— Bên vận tải có quyền không nhận chở những hàng hóa đã có lệnh của Nhà nước cấm chuyên chở ngược chiều. Nhưng nếu có lệnh vận chuyển của Thủ tướng Chính phủ, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (nếu vận chuyển trong phạm vi toàn quốc), của Ủy ban hành chính khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương (nếu vận chuyển trong phạm vi địa phương), thì bên vận tải được phép nhận chở. Trong trường hợp này, hàng vận chuyển ngược chiều coi như hàng đột xuất và bên chủ hàng phải trả thêm cho bên vận tải 20% tiền cước quy định ở điều 7 của điều lệ.

— Đối với việc vận chuyển những hàng hóa cần có thiết bị đặc biệt để bảo đảm an toàn và bảo đảm phẩm chất mà bên vận tải cũng như bên chủ hàng không có loại thiết bị đó, thì bên chủ hàng cần bàn bạc trước từ mười ngày đến một tháng với bên vận tải, như đối với trường hợp vận chuyển hàng quá khổ và quá nặng quy định ở điều 6 của điều lệ. Nếu sau khi đã bàn bạc kỹ với nhau mà không tìm được biện pháp giải quyết khó khăn thì bên vận tải mới được từ chối không nhận chở.

— Hàng hóa quá khổ và quá nặng quy định ở điều 6 trong điều lệ là những khối hàng đặc biệt, không thể tháo rời hoặc phân chia được. Nếu xí nghiệp vận tải hoặc cơ quan giao thông vận tải nơi hàng đi không tìm được biện pháp bảo đảm vận chuyển thì phải báo cáo lên Cục Vận tải đường bộ và Bộ Giao thông vận tải giải quyết để bảo đảm kế hoạch hàng hóa cho bên chủ hàng. Các chi phí cần thiết (như để cải tiến phương tiện vận tải, tăng cường cầu, phá v.v...) do bên chủ hàng đài thọ. Trường hợp này bên chủ hàng cũng có nhiệm vụ đem hết khả năng của mình để cùng cộng tác với xí nghiệp vận tải và cơ quan giao thông vận tải lo liệu việc vận chuyển những loại hàng khó khăn này.

#### 5. Trường hợp vận chuyển đột xuất.

Điều 7 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định:

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 nhiệm vụ an ninh và quốc phòng.

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 2% giá cước vận chuyển...

Để giải quyết các trường hợp vận chuyển đột xuất quy định trên đây đúng với tinh thần của điều lệ, Bộ giải thích thế nào là vận chuyển đột xuất.

Căn cứ theo thể lệ hiện hành của Chính phủ thì hàng năm, hàng quý, hàng tháng bên chủ hàng phải gửi kế hoạch vận chuyển hàng hóa cho bên vận tải và hai bên phải cùng nhau ký hợp đồng vận tải đúng theo chế độ hợp đồng kinh tế đã được Chính phủ quy định. Do đó, nếu bên chủ hàng không chấp hành đúng thể lệ mà yêu cầu bên vận tải vận chuyển thì coi là vận chuyển đột xuất. Tuy nhiên, tinh thần của điều 7 trên đây là nhằm mục đích đưa công tác vận chuyển hàng hóa đi vào kế hoạch và chế độ hợp đồng, nhưng đồng thời cũng là nhằm mục đích bảo đảm vận chuyển những trường hợp cần thiết. Trong thực tế hiện nay, việc lập kế hoạch vận tải và việc ký kết hợp đồng vận tải còn có những trường hợp cần được chăm chú, cho nên việc áp dụng điều 7 trên đây vào thực tế cần phải linh hoạt và thích ứng với hoàn cảnh. Vậy, tạm thời Bộ xác định những hàng hóa vận chuyển đột xuất chỉ là những hàng hóa thuê vận chuyển trong những trường hợp sau đây:

— Hàng hóa không nằm trong chỉ tiêu kế hoạch của Nhà nước và không có hợp đồng vận tải mà bên chủ hàng xin vận chuyển.

— Hàng hóa đã có chỉ tiêu kế hoạch của Nhà nước, nhưng bên chủ hàng không chấp hành đúng chế độ ký kết hợp đồng vận tải mà xin vận chuyển, làm xáo trộn kế hoạch của bên vận tải.

Còn những trường hợp sau đây thì không coi là hàng hóa vận chuyển đột xuất:

— Hàng hóa đã có chỉ tiêu kế hoạch của Nhà nước, không có hoặc chưa có hợp đồng vận tải nguyên tắc nhưng có hợp đồng vận tải cụ thể.

— Hàng hóa không có chỉ tiêu kế hoạch của Nhà nước, không có hợp đồng nguyên tắc, nhưng hai bên chủ hàng và vận tải đã cùng nhau thỏa thuận ký hợp đồng vận tải cụ thể.

— Hàng hóa mà bên chủ hàng đã chính thức gửi kế hoạch dự trù lên cấp trên, và đã gửi kế hoạch cho bên vận tải nhưng Nhà nước chưa duyệt và cấp trên chưa ký hợp đồng vận tải nguyên tắc hoặc chưa phân bổ kế hoạch mà hai bên đã có ký hợp đồng cụ thể (đoạn cuối của điều 8 trong điều lệ).

— Hàng hóa thuê vận chuyển hàng năm với khối lượng dưới 10T, mỗi chuyến từ 4T trở xuống.

— Hàng hóa vận chuyển kết hợp hai chiều.

Hàng hóa vận chuyển đột xuất trong những trường hợp khẩn cấp như quy định ở khoản a điều 7 của điều lệ thì không phải trả thêm 20% giá cước vận chuyển.

Hàng hóa vận chuyển đột xuất trong những trường hợp khác thì phải trả thêm 20% giá cước vận chuyển như đã quy định ở khoản b điều 7 của điều lệ.

Đề bảo đảm điều 7 trên đây được thi hành đúng với tinh thần của điều lệ, Bộ giải thích và quy định thêm một số điểm cụ thể như sau :

— Đối với việc vận chuyển đột xuất trong phạm vi toàn quốc (trường hợp khẩn cấp cũng như những trường hợp không khẩn cấp), lệnh đột xuất do Thủ tướng Chính phủ và Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành. Lệnh của Thủ tướng Chính phủ do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và các Ủy ban hành chính khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương thi hành. Lệnh của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đề huy động xe thuộc quyền quản lý các địa phương do các Ủy ban hành chính khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương thi hành và do ông Cục trưởng Cục Vận tải đường bộ thi hành nếu những xe huy động thuộc quyền quản lý của Bộ Giao thông vận tải (Cục Vận tải đường bộ).

— Đối với việc vận chuyển đột xuất khẩn cấp trong phạm vi một địa phương, Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương ra lệnh cho các đơn vị vận tải ô-tô thuộc quyền quản lý của địa phương mình thi hành. Nếu xe thuộc quyền quản lý của địa phương không đủ để phục vụ thì các Ủy ban hành chính có quyền ra lệnh cho xe của các đơn vị xí nghiệp vận tải trực thuộc Bộ Giao thông vận tải đóng tại địa phương mình hoặc xe của các địa phương khác, của các Bộ, các cơ quan trung ương đang hoạt động tại địa phương mình hoặc đang di ngang qua địa phương mình nhưng phải báo cáo cho Bộ Giao thông vận tải (Cục Vận tải đường bộ), cho Ủy ban hành chính các địa phương khác, các Bộ, các cơ quan trung ương có xe phải thi hành lệnh khẩn cấp biết bằng điện. Lệnh vận chuyển đột xuất khẩn cấp phải do Chủ tịch hoặc Phó chủ tịch Ủy ban hành chính ký,

Trong những trường hợp vận chuyển đột xuất khẩn cấp, bên vận tải được miễn trách nhiệm đối với các chủ hàng khác nếu vì thi hành lệnh mà không hoàn thành hợp đồng đúng thời hạn hoặc gây ra các tổn thất khác mà không do lỗi của bên vận tải. Nếu phải dỡ hàng xuống để tập trung xe thì Ủy ban hành chính ra lệnh huy động có nhiệm vụ lo liệu việc dỡ hàng, bảo quản hàng hóa và sau khi xe đã hoàn

thành kế hoạch khẩn cấp thì Ủy ban hành chính ra lệnh phải tổ chức xếp lại hàng lên xe, kê cả việc huy động xe theo lệnh của Thủ tướng Chính phủ và của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. Cước phí và phụ phí vận tải cũng như các phí tổn về các công việc nói trên do cơ quan có hàng vận chuyển đột xuất hoặc cơ quan ra lệnh thanh toán.

Trong những trường hợp vận chuyển đột xuất khác trong phạm vi địa phương mà không có tính chất khẩn cấp như đã quy định ở khoản a của điều 7 trong điều lệ thì Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương chỉ ra lệnh huy động xe các xí nghiệp và đơn vị vận tải thuộc quyền quản lý của địa phương. Nếu cần huy động xe của các xí nghiệp vận tải trực thuộc trung ương đóng tại địa phương mình thì phải thương lượng với Bộ Giao thông vận tải (Cục Vận tải đường bộ), không được huy động xe của các địa phương khác đang hoạt động trong địa phương mình hoặc đang đi ngang qua địa phương mình. Lệnh này phải do Chủ tịch, Phó chủ tịch hoặc Ủy viên thường trực Ủy ban hành chính ký. Cước phí và phụ phí vận tải do cơ quan có hàng vận chuyển đột xuất thanh toán.

Đây là một vấn đề rất quan trọng, có ảnh hưởng lớn đến kế hoạch vận tải và kế hoạch lưu thông hàng hóa chung. Bộ đề nghị Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương khi ra lệnh cần cân nhắc kỹ, đặc biệt là đối với những trường hợp đột xuất không khẩn cấp, đề tạo điều kiện cho công tác vận tải đi vào kế hoạch, hạn chế hết sức những ảnh hưởng không lợi đến việc thực hiện kế hoạch vận chuyển chung và gây khó khăn cho bên vận tải.

Các chủ hàng cần đề cao tinh thần trách nhiệm đối với nhiệm vụ lập kế hoạch vận tải, nhiệm vụ chấp hành chế độ hợp đồng kinh tế mà hết sức tránh những trường hợp yêu cầu bên vận tải vận chuyển đột xuất, gây xáo trộn kế hoạch của bên vận tải.

## Chương II

### THỦ TỤC GIẤY TỜ CẦN THIẾT CHO VIỆC VẬN CHUYỂN

Trong việc giao dịch vận chuyển hàng hóa, việc làm các thủ tục và các giấy tờ cần thiết theo quy định của điều lệ là một vấn đề hết sức cần thiết. Nó là cơ sở pháp lý đề ràng buộc bên chủ hàng và bên vận tải phải có trách

nhệm với nhau, đồng thời nó cũng là cơ sở pháp lý để đề cao tinh thần trách nhiệm của bên vận tải và bên chủ hàng đối với việc thực hiện kế hoạch vận tải, kế hoạch lưu thông hàng hóa của Nhà nước. Cho nên việc làm các thủ tục, các giấy tờ cần thiết là phải bảo đảm đúng đắn và đầy đủ những điều mà điều lệ đã quy định. Ngoài ra chủ hàng và bên vận tải có thể thỏa thuận những điều quy ước riêng, nhưng không được trái với các nguyên tắc chung, mà ghi thêm vào hợp đồng và giấy vận chuyển. Những điều hai bên đã thỏa thuận ghi thêm cũng có giá trị pháp lý buộc hai bên phải thi hành.

### 1. Ký kết hợp đồng vận tải.

Điều 8 của điều lệ quy định rằng: "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 trả thêm 2% đã nói ở điều 7".

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 nói ở trên đây có nghĩa là:

— Nếu cả hai bên chủ hàng và vận tải đều là cơ quan Nhà nước, xí nghiệp quốc doanh hoặc công tư hợp doanh đã thực hiện hạch toán kinh tế thì phải theo đúng các quy định của nghị định số 004-TTg ngày 4-1-1960 và thông tư số 90-TTg ngày 6-4-1960 của Thủ tướng Chính phủ.

— Nếu một bên là hợp tác xã, công tư hợp doanh chưa thực hiện hạch toán kinh tế, các tổ chức nhân dân khác hay tư nhân thì phải theo các quy định của chỉ thị số 103-TTg ngày 18-3-1961 của Thủ tướng Chính phủ. Mỗi khi cần vận chuyển, các chủ hàng này không buộc phải lập kế hoạch với bên vận tải, nhưng phải thương lượng với bên vận tải trước mười ngày. Trong mọi trường hợp thuê vận chuyển hàng hóa, các chủ hàng này không phải trả thêm 2% tiền cước quy định ở điều 7 của điều lệ.

Đề bảo đảm cho việc ký kết hợp đồng cụ thể, Cục Vận tải đường bộ và các Sở, Ty Giao thông

vận tải các địa phương phải kịp thời phân bổ ngay các khối lượng hàng hóa của Bộ Giao thông vận tải đã ký hợp đồng nguyên tắc với các Bộ, các cơ quan chủ hàng ở trung ương.

Trong thời hạn năm ngày sau khi nhận được khối lượng hàng hóa do cấp trên phân bổ, các xí nghiệp vận tải ô-tô làm ngay các bản hợp đồng cụ thể gửi đến các chủ hàng.

Đối với những tháng đầu năm, nếu Nhà nước chưa kịp phân bổ chỉ tiêu kế hoạch hoặc hợp đồng nguyên tắc cấp trên chưa kịp ký như nói ở đoạn cuối điều 8 của điều lệ, các xí nghiệp vận tải ô-tô vẫn phải dựa trên kế hoạch chủ hàng đã chính thức gửi lên cấp trên và gửi cho bên vận tải (điều 5 trong bản quy định về công tác lập kế hoạch vận tải do quyết định số 65-CP ngày 17-4-1964 của Hội đồng Chính phủ ban hành) mà làm các bản hợp đồng cụ thể gửi đến các chủ hàng trong thời gian năm ngày kể từ ngày mừng một tháng giêng năm đó.

Nếu bên chủ hàng không có gì kiến nghị lại thì trong vòng năm ngày kể từ ngày nhận được bản hợp đồng phải ký gửi lại cho bên vận tải. Nếu có kiến nghị thì cũng trong thời hạn năm ngày kể từ khi nhận được hợp đồng của bên vận tải, bên chủ hàng phải gửi kiến nghị lại cho bên vận tải.

Trường hợp chủ hàng có kiến nghị thì chủ hàng phải chủ động gặp bên vận tải để cùng nhau bàn bạc. Chậm nhất là sau 15 ngày, kể từ khi bên chủ hàng nhận được hợp đồng của bên vận tải, hai bên phải ký xong hợp đồng.

Nếu sau 15 ngày kể từ ngày bên chủ hàng nhận được dự thảo hợp đồng do bên vận tải gửi đến, hai bên không ký được hợp đồng cụ thể mà lỗi do bên chủ hàng thì bên vận tải có quyền chi nhận vận chuyển hàng của bên chủ hàng theo như quy định của điều 7 trong điều lệ; nếu lỗi do bên vận tải gây nên thì bên vận tải phải chịu xử lý về trách nhiệm như quy định của chế độ xử lý về hợp đồng kinh tế của Nhà nước.

Trường hợp ký hợp đồng quý mà không ký hợp đồng tháng thì hàng tháng, hai bên phải gặp nhau để phân bổ khối lượng hàng trong tháng ra mười ngày để làm giấy xin xe, xin gửi hàng và chuẩn bị xe.

Nếu chủ hàng chỉ thuê chở một khối lượng hàng từ 4 tấn trở xuống hoặc thuê chở kết hợp hàng hai chiều thì không bắt buộc phải ký hợp đồng vận tải. Nhưng đối với trường hợp thứ nhất, chủ hàng phải thương lượng trước với bên vận tải và phải làm đầy đủ các thủ tục cần thiết như quy định ở điều 10 và điều 11 của điều lệ. Trường hợp này, giấy vận chuyển được coi như là hợp đồng vận tải và

bên chủ hàng không phải trả thêm 2% giá cước vận chuyển quy định ở khoản b điều 7 của điều lệ.

Trường hợp ký hợp đồng cụ thể thuê vận chuyển trong lúc cấp trên chưa ký được hợp đồng nguyên tắc hoặc chưa phân bổ kế hoạch quy định ở đoạn cuối điều 8 nói trên, thì khối lượng vận chuyển này sẽ tính trừ vào khối lượng thuê vận chuyển sau khi đã có chỉ tiêu kế hoạch của Nhà nước công bố, mà cơ quan giao thông vận tải sẽ phân bổ cho các xí nghiệp vận tải. Nếu chủ hàng không thi hành đúng như quy định ở đoạn cuối điều 8 trong điều lệ và như đã quy định trong thông tư này, nghĩa là không ký hợp đồng vận tải mà yêu cầu vận chuyển, thì coi như là vận chuyển đột xuất nói ở khoản b điều 7 trong điều lệ.

### 2. Hủy bỏ và sửa đổi hợp đồng vận tải.

Về việc hủy bỏ và sửa đổi hợp đồng sau khi đã được ký kết, điều 9 trong điều lệ quy định rằng nếu chỉ một bên chủ hàng hay 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 chỉ thị số 103-TTg ngày 18-3-1961 của Thủ tướng Chính phủ" nghĩa là việc hủy bỏ hoặc sửa đổi dựa trên cơ sở thương lượng thỏa thuận giữa hai bên. Tuy nhiên, để tránh trở ngại cho bên kia, bên xin hủy bỏ hoặc sửa đổi hợp đồng phải báo cho bên kia biết 48 tiếng đồng hồ trước ngày giờ bắt đầu thực hiện hợp đồng.

Điều 9 của điều lệ còn quy định: «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 hoàn thành hợp đồng». Ví dụ:

1. Hai bên đã ký hợp đồng vận tải 100 tấn hàng, nếu bên nào xin hủy hợp đồng thì coi như là không thực hiện toàn bộ hợp đồng.

2. Chủ hàng ký hợp đồng với bên vận tải vận chuyển đi khu IV 100 tấn hàng, nay sửa lại đi khu IV 50 tấn, đi Tây bắc 50 tấn, như vậy cũng coi như là không hoàn thành hợp đồng 50 tấn.

Những quy định này không áp dụng đối với trường hợp hủy bỏ và sửa đổi hợp đồng do điều chỉnh chỉ tiêu kế hoạch Nhà nước như đã quy định ở đoạn cuối của điều 9 trong điều lệ, hoặc các chỉ tiêu kế hoạch Nhà nước phê chuẩn không phù hợp với hợp đồng cụ thể đã ký trong lúc kế hoạch Nhà nước chưa được duyệt, cấp trên chưa ký hợp đồng nguyên tắc như đã quy định ở đoạn cuối của điều 8 trong điều lệ, hoặc việc xin hủy bỏ và điều chỉnh hợp đồng đã được hai bên thỏa thuận và không ảnh hưởng đến việc thực hiện chỉ tiêu kế hoạch Nhà nước

như đã quy định trong chế độ hợp đồng kinh tế hiện hành của Nhà nước.

### 3. Làm giấy xin xe, giấy xin gửi hàng, giấy vận chuyển.

Bên chủ hàng làm giấy xin xe, giấy xin gửi hàng như quy định ở điều 10 của điều lệ và đúng theo các quy định của thông tư số 04-TT ngày 14-5-1964 của Bộ Giao thông vận tải. Dưới đây, Bộ hướng dẫn thêm một số điểm cụ thể:

Thời hạn làm giấy xin xe, làm giấy xin gửi hàng nói ở điều 10 trên đây của điều lệ không áp dụng đối với trường hợp vận chuyển hàng đột xuất quy định ở điều 7 của điều lệ và trường hợp vận chuyển hàng kết hợp hai chiều nói trong thông tư này.

Bên vận tải, sau khi đã nhận hàng thì làm giấy vận chuyển hàng như quy định ở điều 11 của điều lệ và đúng theo các quy định của thông tư số 04-TT nói trên của Bộ Giao thông vận tải.

Sau khi đã làm xong giấy vận chuyển và đã giao giấy vận chuyển cho bên chủ hàng thì trách nhiệm bảo quản hàng hóa bắt đầu thuộc về bên vận tải cho tới khi trả xong hàng nếu việc dỡ hàng do bên vận tải phụ trách, hoặc cho tới khi xe mang hàng đến địa điểm trả hàng nếu việc dỡ hàng do bên chủ hàng phụ trách.

### 4. Các giấy tờ khác.

Điều 12 của điều lệ quy định:

«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...»

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...»

Các giấy tờ khác phải đính theo giấy xin gửi hàng quy định ở khoản a điều 12 trên đây là những giấy tờ cần thiết cho việc kiểm soát của các cơ quan Nhà nước có thẩm quyền đối với hàng hóa vận chuyển, như: giấy phép lưu thông, giấy kiểm dịch, biên lai thuế v.v... Nếu bên chủ hàng không làm đúng thì khi nhận giấy xin gửi hàng, khi nhận hàng chờ đi hoặc trong quá trình vận chuyển, nếu bên vận tải phát hiện được thì bên vận tải có quyền đòi bên chủ hàng phải cung cấp đầy đủ giấy tờ. Nếu bên chủ hàng không cung cấp được thì bên vận tải

có quyền từ chối không nhận chở. Trường hợp cần thiết, bên vận tải có quyền đình chỉ vận chuyển, báo cáo với cơ quan có thẩm quyền xử lý. Mọi phí tổn do bên chủ hàng đài thọ. Bên vận tải được thu toàn bộ cước phí và phụ phí vận tải, nếu hàng đó bị dỡ xuống dọc đường. Trường hợp giấy tờ cần thiết không có hoặc thiếu, hoặc không hợp lệ mà bên vận tải không phát hiện được thì bên chủ hàng vẫn phải chịu trách nhiệm về các hậu quả do việc thiếu trách nhiệm của mình gây ra như đã quy định ở khoản a, điều 12 của điều lệ.

Bên vận tải cũng phải có đầy đủ các giấy tờ hợp lệ về mặt giao thông vận tải như: giấy đăng ký xe, giấy phép xe chạy, giấy phép lái xe v.v... Nếu vì thiếu các giấy tờ này làm ảnh hưởng đến vận chuyển, đến hàng hóa như trả hàng chậm, hàng bị hư hỏng, giảm phẩm chất vì xe bị nhà chức trách của Nhà nước giữ lại quá thời hạn vận chuyển, thì bên vận tải cũng phải chịu trách nhiệm và phải bồi thường thiệt hại cho bên chủ hàng như quy định ở khoản b, điều 12 nói trên.

### Chương III

## GIAO NHẬN HÀNG HÓA

Giao nhận hàng hóa là một khâu quan trọng và hết sức phức tạp trong mối quan hệ và phân định trách nhiệm giữa chủ hàng và bên vận tải.

Giao nhận hàng hóa nhanh gọn, tốt là biểu hiện thực hiện kế hoạch tốt, vận chuyển tốt, tài sản Nhà nước được bảo quản chu đáo, năng suất xe được khai thác hợp lý và quan hệ giữa vận tải với chủ hàng tốt.

Muốn giao nhận tốt, cần chú ý giải quyết tốt mấy vấn đề sau đây:

1. Địa điểm giao nhận hàng hóa và thay đổi địa điểm giao nhận.

— Ấn định địa điểm giao nhận chính xác là một vấn đề cần thiết. Địa điểm giao nhận không chính xác sẽ gây ra lãng phí và ảnh hưởng không tốt đến kế hoạch vận tải chung. Cho nên điều 13 của điều lệ quy định «*địa điểm giao nhận hàng hóa là những nơi đã được cơ quan giao thông vận tải địa phương quy định*». Quy định này có nghĩa là nơi nào mà cơ quan giao thông vận tải địa phương quy định và công bố là bến xe vận tải thì đó là nơi mà chủ hàng giao hàng chở đi và bên vận tải trả hàng khi đến. Các Sở, Ty Giao thông vận tải có nhiệm vụ quy định và công bố những bến xe vận tải trong địa phương mình. Tuy nhiên, để

phù hợp với tình hình thực tế của ta hiện nay và thuận tiện cho bên chủ hàng trong công việc giao nhận hàng hóa, điều 13 của điều lệ quy định rằng: «*Trường hợp bên chủ hàng yêu cầu giao nhận tại các địa điểm khác thì những địa điểm này phải là những nơi mà ô-tô ra vào 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 lờ chức giao nhận và xếp dỡ hàng lại nơi cuối cùng mà xe vào được trên quãng đường đó*». Các điều kiện về đường sá quy định như trên là để bảo đảm an toàn cho hàng hóa và phương tiện vận tải, bảo đảm vận chuyển đúng kỳ hạn. Đường mà chủ hàng phải sửa chữa nói ở đây là những đường dùng riêng đi vào các kho các xí nghiệp công nông, lâm trường của chủ hàng hoặc những đường không phải là đường ô-tô do Nhà nước quản lý. Nếu vì đường sá xấu, bên chủ hàng không sửa chữa, mà xe không vào được đến địa điểm yêu cầu hoặc gây ra việc giao nhận hàng chậm trễ thì bên chủ hàng phải chịu trách nhiệm. Trong những trường hợp vận chuyển khối lượng hàng hóa lớn hoặc dài hạn, trước khi nhận vận chuyển, bên vận tải có nhiệm vụ phải đi trực tiếp nắm tình hình đường sá để tránh tình trạng khó khăn có thể xảy ra khi vận chuyển.

Điều 13 của điều lệ còn quy định: «*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 hàng lẻ*». Việc giao hàng cũng như trả hàng chỉ làm nhiều nhất tại hai địa điểm quy định trên đây là trong phạm vi một tuyến đường, một thành phố, thị xã hay thị trấn, và trong trường hợp này bên vận tải được thu cước phí vận tải đối với toàn bộ khối lượng hàng vận chuyển và trên cự ly đường dài nhất mà xe phải đi.

Vi dụ:

1. Một xe vận tải trọng tải 4T, bắt đầu đi từ bến xe cầu Long-biên đến lấy hàng tại địa điểm thứ nhất ở Cửa hàng bách hóa Bờ hồ là 2T rồi đến lấy thêm 2T tại Cửa hàng bách hóa Cửa Nam và chở đi thị xã Phú-lý, như thế là cước phí vận tải sẽ tính cho cả 4T hàng vận chuyển từ cửa hàng bách hóa Bờ hồ qua Cửa Nam đến Phú-lý.

2. Một xe chở 4T hàng đi từ Gia-lâm đến thị xã Bắc-ninh trả 2T, còn 2T chở đến thị xã Đáp-cầu. Trong trường hợp này cước phí vận



tài sẽ tính cho cả 4T hàng vận chuyển từ Gia-lâm đến Đáp-cầu.

Đề chiếu cố đến những trường hợp cần thiết cho bên chủ hàng, điều 14 của điều lệ cũng cho phép bên chủ hàng được « thay đổi địa điểm giao hàng và trả hàng hoặc thay đổi tên người hay cơ quan nhận hàng ». Địa điểm được thay đổi quy định trên đây cũng phải nằm trên một tuyến đường, trong một thành phố, thị xã hay thị trấn với địa điểm cũ đã ký trong hợp đồng, chứ không được thay đổi luồng đường. Nếu muốn thay đổi luồng đường thì phải thi hành đúng theo điều 9 của điều lệ, vì thay đổi luồng đường có thể sẽ ảnh hưởng đến kế hoạch chung của bên vận tải.

Thời gian xe phải chờ đợi để làm các thủ tục và giấy tờ cần thiết cho việc thay đổi trên đây không tính vào thời gian vận chuyển.

Nếu việc thay đổi địa điểm trả hàng do người nhận hàng yêu cầu thì người nhận hàng phải trực tiếp thanh toán ngay cước phí với bên vận tải.

Ngoài ra nếu địa điểm giao nhận không phải là bến xe vận tải do cơ quan giao thông vận tải quy định thì bên chủ hàng có nhiệm vụ sửa sang các địa điểm giao nhận đó để có đủ chỗ cho xe đến lấy hàng, trả hàng từng chuyến vận chuyển (có thể một xe hoặc có thể nhiều xe theo yêu cầu của chủ hàng). Nếu vì không đủ chỗ xe đỗ mà việc giao nhận, xếp dỡ không làm được đúng thời gian thì bên chủ hàng chịu trách nhiệm. Do đó, khi ký hợp đồng vận tải, hai bên phải cùng nhau bàn bạc về vấn đề này để khi xe đến địa điểm giao nhận không phải chờ đợi.

**2. Chứng nhận xe đến địa điểm giao nhận hàng, trường hợp chủ hàng không có hàng hoặc chưa có hàng để giao khi xe đến lấy hàng chở đi.**

Chứng nhận xe đến địa điểm giao nhận hàng (điều 15 của điều lệ) là một vấn đề hết sức cần thiết để giải quyết các phí tổn chờ đợi và định trách nhiệm của bên vận tải và bên chủ hàng. Nếu việc này không làm được chu đáo thì sẽ gây ra nhiều khó khăn khi hai bên thanh toán các phí tổn với nhau.

Việc làm này còn quan trọng hơn nữa là vì điều 16 của điều lệ có quy định rằng: « Nếu sau 30 phút kể từ khi xe đến địa điểm giao hàng chở đi, nếu bên chủ hàng không có hàng để giao thì chủ hàng chứng nhận cho xe quay về ». Quy định này nhằm mục đích để hết sức tránh thì giờ xe nằm chết đồng thời cũng để hạn chế bớt những phí tổn chờ đợi vô ích cho bên chủ hàng. Tuy nhiên đề chiếu cố đến những hoàn cảnh khó khăn của bên chủ hàng, khoản b điều

16 trên quy định thêm rằng: « Nếu bên chủ hàng 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 ». Trong trường hợp phải chờ đợi thêm nhiều giờ này, nếu bên chủ hàng bảo đảm chắc chắn có đủ hàng thì bên vận tải cần thỏa thuận để tránh gây khó khăn, lỡ kế hoạch của bên chủ hàng.

**3. Trường hợp không tìm được người nhận hàng để trả hàng và người có tên trong giấy vận chuyển có trách nhiệm phải nhận hàng.**

Điều 17 của điều lệ quy định: « 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 đổi 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 ».

Quy định này của điều lệ nhằm mục đích bảo vệ tài sản Nhà nước, do đó người hoặc cơ quan có tên trong giấy vận chuyển và trên các kiện hàng không được vì bất cứ một lý do nào mà từ chối không nhận hàng, kể cả trường hợp người gửi hàng gửi nhầm hàng hoặc nhầm tên. Người hay cơ quan có tên trong giấy vận chuyển và trên các kiện hàng buộc phải nhận hàng, bảo quản hàng chu đáo rồi liên hệ với người gửi hàng giải quyết sau.

Người hay cơ quan nhận hàng chỉ có quyền từ chối không nhận nếu tên và địa chỉ ghi trên các kiện hàng không phù hợp với tên và địa chỉ của mình. Đối với trường hợp này, bên vận tải phải chịu trách nhiệm về sự nhầm lẫn hàng hóa.

Trường hợp bên vận tải làm mất hay thất lạc giấy vận chuyển (bán mang theo hàng) thì:

— Hai bên căn cứ vào bản giấy vận chuyển của chủ hàng gửi cho chủ nhận hàng mà lập biên bản trả hàng và nhận hàng.

— Nếu bản giấy vận chuyển của chủ hàng gửi cho chủ nhận hàng chưa đến tay chủ nhận hàng hoặc cũng bị mất hay thất lạc, nhưng tên và địa chỉ ghi trên các kiện hàng đúng với tên và địa chỉ của người hay cơ quan mà bên vận tải mang hàng đến, thì người hay cơ quan này có trách nhiệm phải nhận hàng hóa mà lập biên bản giao nhận.

Trong trường hợp này, bên vận tải có trách nhiệm phải gửi gấp giấy vận chuyển đến cho người nhận hàng. Chỉ khi có giấy vận chuyển

và sau khi đã đối chiếu biên bản trả hàng, nhận hàng với giấy vận chuyển mà không có gì trở ngại thì hai bên mới được coi là đã giao nhận chính thức xong hàng hóa.

Đoạn cuối của điều 17 còn quy định: « Sau 30 phút kể từ khi xe đến mà không tìm được người nhận hàng để trả, 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 ». Như thế có nghĩa là gặp những trường hợp này, Ủy ban hành chính địa phương có nhiệm vụ nhận hàng thay cho chủ hàng, tổ chức bảo quản hàng hóa rồi giao lại cho chủ hàng. Quy định này nhằm mục đích để xe được giải phóng nhanh, đồng thời tránh phải vận chuyển hàng hóa trở về trả cho chủ gửi, gây lãng phí vận tải và lỡ kế hoạch của địa phương. Việc dỡ hàng do bên vận tải phụ trách nếu là ở bến xe vận tải đã có tổ chức lực lượng xếp dỡ của cơ quan giao thông vận tải; nếu không phải bến xe vận tải thì Ủy ban hành chính tổ chức việc dỡ hàng, mọi phí tổn do chủ hàng đài thọ.

#### 4. Nguyên tắc giao nhận hàng hóa.

Điều 18 của điều lệ quy định: « ... 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... »

Đề nguyên tắc giao nhận quy định trên đây thực hiện được tốt, ngay từ khi giao dịch ký hợp đồng, bên chủ hàng phải căn cứ vào tính chất của từng loại hàng mà cùng với bên vận tải quy ước cách giao nhận và ghi vào hợp đồng: theo số lượng, trọng lượng, thể tích hoặc vừa số lượng vừa trọng lượng kết hợp v.v... Nhưng để tránh những khó khăn có thể có cho chủ hàng thì, trong trường hợp thật bất đắc dĩ, quy ước này có thể được tiến hành vào lúc bên chủ hàng làm giấy xin xe và giấy xin gửi hàng và sau khi hai bên đã thỏa thuận thì phải ghi rõ quy ước này vào giấy vận chuyển.

Khi bên vận tải trả hàng, người nhận hàng cũng phải căn cứ vào quy ước mà chủ gửi đã thỏa thuận với bên vận tải mà nhận hàng. Ví dụ: trong giấy vận chuyển ghi là hàng giao nhận theo số lượng kiện thì người nhận cũng phải căn cứ vào số lượng kiện mà nhận, chứ không được yêu cầu bên vận tải mở kiện hàng ra để đếm hoặc cân, đóng hàng rồi mới nhận.

Nếu hàng hóa đóng gói hoặc để vào thùng, bao bì, v.v... mà có gắn xi, cặp chì, niêm phong thì khi bên vận tải nhận hàng chở đi cũng như khi trả hàng cho chủ nhận, bên vận tải và bên chủ hàng căn cứ vào xi, chì niêm phong mà giao nhận, đồng thời kiểm tra trạng thái bên ngoài của kiện. Nếu xi, chì niêm phong nguyên

vẹn và trạng thái bên ngoài bao kiện tốt thì coi như đã giao nhận đủ. Nếu xi, chì niêm phong mất dấu hoặc không nguyên vẹn, hai bên phải lập biên bản, trường hợp cần thiết phải tổ chức kiểm tra ngay tại chỗ hàng hóa trong bao kiện.

#### 5. Kiểm tra hàng hóa khi giao nhận.

Kiểm tra hàng hóa trước khi giao nhận hàng là một yêu cầu quan trọng đối với chủ hàng và bên vận tải, nhằm mục đích để cao tinh thần trách nhiệm bảo vệ tài sản của Nhà nước, đồng thời cũng để làm chứng lý phân định rõ trách nhiệm của mỗi bên nếu có vấn đề hư hỏng, mất mát hàng hóa hay hư hỏng phương tiện vận tải phải giải quyết sau này. Hàng đóng gói, đóng bao, đóng kiện, hàng rời, hàng lẻ, hàng có cặp chì, gắn xi, niêm phong v.v... đều phải được hai bên vận tải và chủ hàng kiểm tra kỹ trước khi giao nhận với nhau như đã quy định ở điều 20 của điều lệ. Dưới đây Bộ hướng dẫn thêm một số điểm cụ thể:

Bên vận tải chỉ làm giấy vận chuyển hàng sau khi đã kiểm tra hàng hóa. Việc kiểm tra hàng hóa phải tiến hành có mặt chủ hàng và bên vận tải. Hàng đóng gói, đóng bao, đóng kiện, thì kiểm tra số lượng bao kiện và trạng thái bên ngoài. Nếu hàng có cặp chì, gắn xi thì kiểm tra trạng thái bên ngoài, đồng thời phải kiểm tra xi, chì. Trong hai trường hợp này, bên vận tải không chịu trách nhiệm về số lượng và chất lượng hàng hóa đựng bên trong. Hàng dễ vỡ, kỵ nước, hàng là chất dễ nổ, dễ bốc cháy, v.v... thì phải kiểm tra dấu liệu, hình vẽ trên từng kiện.

Sau khi kiểm tra, nếu thấy bao, bì, thùng, hòm không bảo đảm an toàn trong khi vận chuyển thì bên vận tải yêu cầu bên chủ hàng sửa chữa. Nếu bên chủ hàng không sửa chữa thì bên vận tải có quyền từ chối không nhận chở. Tuy vậy, nếu sau khi chủ hàng đã kiểm tra lại thùng, hòm, bao bì có cam đoan rằng có thể vận chuyển được, chủ hàng bằng lòng ghi cam đoan vào giấy vận chuyển thì bên vận tải vẫn nhận chở, trừ trường hợp vận chuyển hàng hóa nguy hiểm và hàng hóa cần có sự chăm sóc đặc biệt. Trong trường hợp này, bên vận tải sẽ không chịu trách nhiệm nếu những hàng hóa nói trên bị hư hỏng trong quá trình vận chuyển, vì nguyên nhân bao, bì, thùng, hòm không tốt gây nên.

Kiểm tra hàng hóa trước khi nhận hàng chở đi là nhiệm vụ của bên vận tải để bảo vệ hàng hóa, để bảo vệ phương tiện. Tuy vậy, việc đóng gói chắc chắn, dán ký mã hiệu, dấu hiệu là nhiệm vụ chính của chủ hàng, nên nếu khi kiểm tra bên vận tải không phát hiện hết các hiện tượng sai

sét của chủ hàng về đóng gói, ký mã hiệu, dấu hiệu, do đó hàng hóa hoặc phương tiện bị hư hỏng trong quá trình vận chuyển thì bên chủ hàng vẫn phải chịu trách nhiệm nếu các hư hỏng này không do lỗi của bên vận tải gây ra.

Sau khi kiểm tra, nếu chủ hàng phải sửa chữa thùng, hòm, bao, kiện, giấy tờ, v.v... làm cho xe phải chờ đợi quá 30 phút chưa tiến hành được việc xếp hàng lên xe thì chủ hàng phải trả phí tổn chờ đợi cho bên vận tải.

Ngược lại, khi trả hàng, người nhận hàng của bên chủ hàng cũng phải kiểm tra hàng hóa cho chu đáo. Nếu thấy hàng hóa không đủ, có hiện tượng bao bì không tốt, v.v... thì lập biên bản, bên vận tải cùng ký nhận để làm tài liệu giải quyết sau này. Người nhận hàng chỉ ký nhận vào giấy vận chuyển là đã nhận hàng sau khi đã kiểm tra chính xác hàng hóa.

Trường hợp chủ hàng không có người đi áp tải, bên vận tải còn có nhiệm vụ phải kiểm tra hàng ở dọc đường để sửa chữa lại hoặc đề có biện pháp giải quyết trong những trường hợp cần thiết, như hàng hóa bị xô lệch, thùng, hòm, bao bì bị hư hỏng bất thường, v.v... Các phí tổn về việc này, bên nào có lỗi thì bên đó phải đài thọ (ví dụ: hàng bị xô lệch thì bên phụ trách xếp hàng lên xe phải chịu trách nhiệm), trừ trường hợp hàng khai không đúng sự thật thì bên chủ hàng phải chịu hoàn toàn trách nhiệm.

#### Chương IV

### XẾP DỠ HÀNG HÓA

Việc xếp dỡ hàng hóa là một vấn đề phức tạp nhất hiện nay giữa chủ hàng và bên vận tải. Nó là một khâu tối quan trọng trong sợi dây chuyền vận tải hàng hóa. Nếu xếp dỡ nhanh thì phương tiện vận tải được giải phóng sớm, năng suất vận chuyển sẽ cao lên. Do đó, vừa khai thác tốt khả năng phương tiện vận tải, vừa hạn chế bớt được vốn đầu tư vào phương tiện vận tải.

Trong hoàn cảnh nước ta, để thực hiện phương châm tiết kiệm, tăng cường trách nhiệm cho bên vận tải và giải quyết bớt khó khăn cho bên chủ hàng, điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định cụ thể như sau:

#### 1. Trách nhiệm xếp dỡ.

Điều 24 của điều lệ quy định:

« 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».

Đề việc xếp hàng lên xe, dỡ hàng xuống xe được nhanh chóng và tốt, Bộ hướng dẫn thêm một số điểm cụ thể như sau:

— Tổ chức lực lượng xếp dỡ của bên vận tải... nói ở đoạn 2, khoản a, điều 24 trên đây là những lực lượng xếp dỡ do các Sở, Ty Giao thông vận tải địa phương tổ chức và quản lý để đảm nhiệm công việc xếp dỡ tại các bến xe vận tải, các trạm trung chuyển. Do đó, các Sở, Ty Giao thông vận tải có nhiệm vụ cộng tác với các xí nghiệp vận tải về các mặt cần thiết, nhất là trong việc giao dịch giữa các xí nghiệp này với các tổ chức xếp dỡ để tạo điều kiện cho việc xếp dỡ tại các địa điểm nói trên được thuận lợi và nhanh chóng.

— Nếu việc xếp hàng lên xe do bên chủ hàng phụ trách thì bên vận tải có nhiệm vụ hướng dẫn về kỹ thuật dỡ hàng xếp được gọn gàng, ngăn nắp, chèn lót được chắc chắn, khỏi bị xô lệch trong quá trình vận chuyển và thuận lợi cho việc dỡ hàng đi đến địa điểm trả hàng. Trong trường hợp này, việc làm giấy vận chuyển chỉ tiến hành sau khi đã xếp dỡ xong hàng lên xe.

— Nếu việc xếp hàng lên xe do bên vận tải phụ trách thì việc kiểm tra hàng hóa và làm giấy vận chuyển phải tiến hành trước khi bắt đầu xếp hàng lên xe. Nếu hàng hóa bị hư hỏng trong quá trình xếp hàng lên xe thì bên vận tải phải chịu trách nhiệm.

— Nếu việc dỡ hàng xuống xe khi trả hàng do bên chủ hàng phụ trách thì người nhận hàng cùng với bên vận tải phải tiến hành kiểm tra để nhận hàng ngay từ khi bắt đầu dỡ hàng xuống xe. Việc hư hỏng hàng hóa trong quá trình dỡ hàng do bên chủ hàng chịu trách nhiệm.

— Ngược lại nếu việc dỡ hàng xuống xe do bên vận tải phụ trách thì người nhận hàng chỉ kiểm tra để nhận hàng sau khi bên vận tải đã dỡ hàng xuống xe. Việc hư hỏng hàng hóa trong quá trình dỡ hàng do bên vận tải chịu trách nhiệm.

— Tại các trạm trung chuyển, nếu việc xếp dỡ hàng do bên vận tải phải đảm nhiệm thì bên

chủ hàng phải cử cán bộ đến trạm trung chuyển ngay khi được tin báo phương tiện vận tải đã tới địa điểm để nhận hàng và giao hàng cho đơn vị vận tải chuyển tiếp, trừ trường hợp liên hiệp vận chuyển sẽ quy định riêng.

— Ngoài ra, bên vận tải còn phải đảm nhiệm việc xếp dỡ hàng tại các nơi chuyển tải, trong những trường hợp bên chủ hàng không có người đi áp tải.

Phí tổn về xếp dỡ và chuyển tải hàng hóa quy định như sau :

— Trường hợp đường, cầu, phà bị hư hỏng, hàng hóa phải chuyển tải hoặc xe phải hạn chế trọng tải, đã được cơ quan giao thông vận tải thông báo trước, mà bên chủ hàng vẫn yêu cầu vận chuyển thì các phí tổn về xếp dỡ và chuyển tải hàng hóa tại nơi chuyển tải do bên chủ hàng đài thọ.

— Nếu đường, cầu phà bị hư hỏng, hàng hóa phải chuyển tải hoặc xe phải hạn chế trọng tải, nhưng không được cơ quan giao thông vận tải thông báo trước, thì các phí tổn về xếp dỡ và chuyển tải hàng hóa tại nơi chuyển tải do bên vận tải đài thọ.

Trường hợp đường, cầu, phà bị hư hỏng bất thường do thiên tai, bão lụt gây nên, làm tắc giao thông, do đó hàng hóa phải chuyển tải hoặc xe phải hạn chế trọng tải, thì các phí tổn xếp dỡ và chuyển tải hàng hóa thì hành theo các quy định của điều 37 trong điều lệ.

## 2. Nguyên tắc xếp dỡ.

Điều 25 của điều lệ quy định: « 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 ».

Quy định trên đây của điều lệ nhằm mục đích giao nhận, xếp dỡ hàng hóa khi đi, khi đến được dễ dàng nhanh chóng, bảo vệ hàng hóa được tốt, đồng thời giải phóng xe nhanh, có lợi cho kế hoạch chung. Để cho bên chủ hàng cũng như bên vận tải có thời gian chuẩn bị những điều kiện cần thiết cho công việc giao nhận, xếp dỡ cũng như công việc vận chuyển, Bộ hướng dẫn thêm một số điểm cụ thể như sau :

— 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 như đã quy định ở đoạn cuối của điều 25 trên đây, đồng thời phải ghi vào giấy vận chuyển.

— Nếu việc giao nhận, xếp dỡ có tiến hành ban đêm thì hai bên cũng phải bàn bạc trước

với nhau và ghi vào hợp đồng vận tải và giấy vận chuyển.

— Bên chủ hàng có trách nhiệm báo cho các kho hàng, các người nhận hàng của mình biết các nguyên tắc giao nhận, xếp dỡ hàng hóa quy định trên đây để tránh mọi trở ngại khi xe đến lấy hàng hoặc trả hàng.

## 3. Thời hạn chuẩn bị xếp dỡ.

Điều 27 của điều lệ quy định :

« 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 ».

Để thực hiện đúng các quy định trên đây của điều lệ, bên chủ hàng phải căn cứ vào thời hạn vận chuyển hai bên đã ký kết với nhau mà chuẩn bị sẵn lực lượng để khi được báo tin xe đến thì có thể bắt đầu xếp hàng hoặc dỡ hàng ngay sau 30 phút kể từ khi xe đến.

Đối với trường hợp xe có thể đến sớm hơn ngày giờ đã ghi trong hợp đồng vận tải hay giấy vận chuyển mà bên vận tải đã báo trước bằng điện tín hoặc điện thoại thì bên chủ hàng có nhiệm vụ chuẩn bị để xếp dỡ ngay sau 30 phút kể từ khi xe đến địa điểm giao nhận đã được báo trước trong điện tín hoặc điện thoại, chủ hàng không lệ thuộc vào ngày giờ xe đến ghi trong hợp đồng hay giấy vận chuyển. Ví dụ: theo hợp đồng thì 12 giờ trưa ngày 20-12-1964 xe đến trả hàng, nhưng có điện tin của bên vận tải báo trước là xe sẽ đến vào lúc 8 giờ sáng. Vậy bên chủ hàng cần chuẩn bị ngay để có thể tiến hành xếp dỡ vào lúc 8 giờ 30 sáng ngày 20-12-1964. Nếu đến 8 giờ sáng này mà xe chưa đến thì coi như là xe đến trả hàng chậm và bên vận tải phải bồi thường phí tổn chờ đợi cho bên chủ hàng. Tuy nhiên, để bên chủ hàng có thời giờ chuẩn bị, bên vận tải phải báo trước bằng điện tín hoặc điện thoại cho bên chủ hàng biết ít nhất là 3 tiếng đồng hồ trước ngày giờ xe đến địa điểm giao nhận nếu xe có thể đến trước ngày giờ đã ghi trong hợp đồng hay giấy vận chuyển.

Thời hạn chuẩn bị 30 phút quy định ở khoản a của điều 27 trên đây là đối với những bên xe vận tải, các công, nông, lâm trường, xí nghiệp,

kho hàng của chủ hàng có sẵn lực lượng xếp dỡ. Bên chủ hàng cần phát huy khả năng của mình để tiến hành xếp dỡ càng sớm càng tốt. Còn đối với các nơi như quy định ở khoản b là đối với những kho lớn của chủ hàng ở những vùng mà việc thuê mượn, huy động nhân công khó khăn, thì hai bên bàn bạc với nhau để quy định một thời hạn chuẩn bị xếp dỡ cho thích hợp với hoàn cảnh và khả năng thực tế của bên chủ hàng.

#### 4. Thời hạn xếp dỡ.

Thời hạn xếp dỡ quy định ở điều 11 trong thê lệ tạm thời về hợp đồng vận tải hàng hóa (thông tư số 90-TTg ngày 6-4-1960 của Thủ tướng Chính phủ) là từ 10 — 20 phút mỗi xe. Thời hạn này là đối với hàng hóa, bến bãi thông thường. Chưa có văn bản quy định cụ thể cho các trường hợp khác, cho nên điều 28 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định như sau: «*thời hạn xếp dỡ đối với từng loại hàng, từng loại xe do thê lệ xếp dỡ hàng hóa cụ thể của Nhà nước quy định. Trong lúc chưa có thê 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*». Như vậy, từ nay việc quy định thời hạn xếp dỡ sẽ áp dụng theo điều 28 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ nói trên.

Về vấn đề này, Bộ Giao thông vận tải có chỉ thị số 3245 — PC ngày 11-9-1962 yêu cầu các Sở, Ty Giao thông vận tải căn cứ vào tình hình bến bãi và khả năng xếp dỡ các loại hàng hóa ở địa phương, nghiên cứu trình Ủy ban hành chính địa phương tạm thời quy định thời gian xếp dỡ cụ thể cho từng loại hàng hóa đối với từng loại phương tiện ở từng bến bãi trong khi chờ đợi Chính phủ ban hành điều lệ xếp dỡ chính thức. Nếu địa phương nào chưa làm kịp thì hai bên chủ hàng và vận tải thỏa thuận với nhau về thời hạn xếp dỡ trong lúc chờ đợi ban hành thê lệ xếp dỡ chính thức. Như vậy để giải quyết các mắc mứu khó khăn trong việc ký hợp đồng giữa hai bên chủ hàng và vận tải, chủ hàng và bên vận tải phải quán triệt tinh thần trách nhiệm đối với kế hoạch chung của Nhà nước, phải hết sức tránh gây khó khăn, làm trở ngại cho việc thực hiện kế hoạch của Nhà nước, mà cộng tác thực sự với nhau trong việc định thời hạn xếp dỡ.

## Chương V

### VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA

#### 1. Thời hạn vận chuyển.

Thời hạn vận chuyển là một yêu cầu cần thiết để bảo đảm cho kế hoạch lưu thông hàng hóa và kế hoạch quay vòng phương tiện vận tải. Ấn định thời hạn vận chuyển phải căn cứ vào điều kiện phương tiện vận tải đường sá, cầu, phà và tính chất từng loại hàng. Trong hoàn cảnh thực tế của ta, Nhà nước chưa quy định được thời hạn vận chuyển một cách chính xác và cụ thể, nên điều 31 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định rằng: «*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...».*

Vậy tùy theo từng trường hợp hai bên sẽ ấn định thời hạn vận chuyển cho từng xe, từng chuyến hàng hoặc cho cả một khối lượng hàng phải chờ trong một thời gian dài hoặc nhiều chuyến mà ghi cụ thể vào hợp đồng và giấy vận chuyển.

Nếu việc xếp hàng lên xe do bên chủ hàng phụ trách và dỡ hàng xuống xe do bên vận tải phụ trách thì thời hạn vận chuyển tính kể từ khi xếp xong hàng lên xe cho đến khi dỡ xong hàng xuống xe, khi trả hàng.

Nếu xếp hàng lên xe do bên vận tải phụ trách và dỡ hàng xuống xe do chủ hàng phụ trách thì thời hạn vận chuyển tính kể từ khi bên vận tải đưa xe đến lấy hàng cho đến khi xe mang hàng đến địa điểm trả hàng.

#### 2. Nhiệm vụ người áp tải.

Hàng hóa đã có người của bên chủ hàng đi áp tải thì người áp tải có trách nhiệm về việc chăm lo, săn sóc, bảo vệ hàng hóa, như: không được để hàng hóa bị mất mát, phải luôn luôn kiểm tra hàng hóa, phát hiện kịp thời những hiện tượng hư hỏng, xô lệch để báo cho người lái xe giúp sức giải quyết. Nếu hàng hóa là súc vật sống thì người áp tải phải chăm lo cho súc vật ăn uống. Nếu vì lý do nào đó, hàng phải dỡ xuống dọc đường hoặc xe phải ngừng lại ở dọc đường thì người áp tải phải cộng tác với bên vận tải chăm lo bảo quản tốt hàng hóa, liên hệ với các cơ quan chính quyền địa phương khi cần thiết, báo tin cho chủ hàng, v.v...

Đối với hàng hóa có người của chủ hàng đi áp tải, bên vận tải cũng vẫn phải có phần trách nhiệm bảo quản hàng hóa như: cho xe chạy với tốc độ thích hợp với tình hình đường sá, tính chất của từng loại hàng, giúp đỡ người áp tải trong những trường hợp cần thiết ở dọc đường đối với việc giữ gìn, chăm lo, bảo quản hàng hóa v.v...

Vậy khi hàng hóa phải có người của chủ hàng đi áp tải theo quy định ở điều 33 của điều lệ thì bên chủ hàng và bên vận tải dựa vào những nguyên tắc trên đây thảo luận cụ thể nhiệm vụ của người đi áp tải mà ghi vào hợp đồng và giấy vận chuyển như đã quy định ở điều 34 của điều lệ.

### 3. Trường hợp giao thông bị tắc trong lúc vận chuyển.

Khoản a, điều 37 trong điều lệ quy định: « Trong trường hợp gặp bão lụt, hoặc đường sá, cầu, phà 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 để 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 để quyết định biện pháp giải quyết.

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

Đề thi hành khoản a của điều 37 trên đây trong trường hợp giao thông bị tắc vì đường sá, cầu, phà bị hư hỏng bất thường thì cơ quan giao thông vận tải địa phương có trách nhiệm phải kiểm tra tình hình và công bố ngay thời gian giao thông có thể được lập lại. Công bố của cơ quan giao thông vận tải phải được đăng lên các báo tin tức hàng ngày và niêm yết ngay tại chỗ giao thông bị tắc. Công bố thời gian giao thông bị tắc của các cơ quan giao thông vận tải là cơ sở để bên vận tải và bên chủ hàng thanh toán với nhau về cước phí vận tải, phí tổn chờ đợi và quyết định biện pháp vận chuyển hàng hóa.

Các khoản b và d điều 37 của điều lệ còn quy định:

« b) ...Trường hợp bên chủ hàng muốn chở 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 chờ đợi giao thông lập lại để tiếp tục chuyên chở... Tuy nhiên nếu xe phải chờ đợi quá hai ngày thì bắt đầu kể từ ngày thứ 3, bên chủ hàng phải trả phí tổn chờ đợi cho bên vận tải theo thể lệ giá cước chờ đợi...

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 để tùy theo tình trạng hàng hóa, đặt biện pháp giải quyết để bảo vệ, tránh hư hỏng, mất mát, thiệt hại tài sản chung... »

Bộ giải thích cụ thể các khoản b và d trên đây như sau :

Không thu đối với lượt về, quy định ở đây là không thu cước vận tải. Còn các phụ phí khác mà bên vận tải phải chi tiêu để phục vụ việc vận chuyển chuyển hàng đó (nếu có) thì bên chủ hàng vẫn phải trả cho bên vận tải như: tiền mua sắm vật dụng chứa lót, chuồng cũi, cước qua phà đối với hàng hóa, v.v... Còn đối với việc trả phí tổn chờ đợi, thì trong trường hợp này mỗi ngày chỉ tính 8 tiếng đồng hồ chờ đợi theo giờ hành chính, ban đêm không tính.

Trong trường hợp đường về cũng bị nghẽn mà không nhận được ý kiến giải quyết của bên chủ hàng hay bên nhận hàng thì Ủy ban hành chính địa phương sở tại có quyền và có trách nhiệm tùy theo tình trạng hàng hóa, đặt biện pháp giải quyết để bảo vệ hàng hóa, tránh hư hỏng mất mát. Ví dụ: Đặt kế hoạch bảo quản chu đáo, nếu là hàng có thể cất giữ được không hư hỏng; giải quyết kịp thời những hàng hóa dễ hư thối, như hoa quả, cá tươi, v.v... Để công việc này thực hiện được chu đáo, bên vận tải hoặc người áp tải của chủ hàng (nếu có) cần cố gắng tìm mọi cách nhanh nhất để báo cáo với Ủy ban hành chính địa phương.

## Chương VI

### CƯỚC PHÍ, PHỤ PHÍ VẬN TẢI VÀ CÁCH TÍNH TOÁN

#### 1. Phí tổn điều xe.

Điều 39 của điều lệ quy định: « ...Nếu quãng đường đến địa điểm lấy hàng dài quá ba cây số mà xe chạy không, thì bên chủ hàng trả cho bên vận tải một khoản tiền phí tổn gọi là phí tổn điều xe kể từ cây số thứ 4 trở đi. Phí tổn điều xe tính cả lượt đi và lượt về... »

Phí tổn điều xe tính cả lượt đi và lượt về kể từ cây số thứ 4 trở đi quy định trên đây là trong trường hợp xe chạy không cả hai lượt.

Nếu lượt đi hoặc lượt về, xe có chở hàng thì chỉ tính phí tồn điều xe một lượt. Trên quãng đường điều xe, nếu xe có chở hàng thì bất luận là hàng của ai, có chở đủ trọng tải hay không đủ trọng tải, bên chủ hàng vẫn được miễn phí tồn điều xe. Tuy nhiên trên quãng đường điều xe đó, nếu xe có chở hàng nhưng không đủ số cây số mà bên vận tải được thu phí tồn điều xe thì bên chủ hàng phải trả phí tồn điều xe đối với những cây số không có hàng còn lại. Ví dụ: quãng đường điều xe là 10 cây số mà xe khi đi chỉ có hàng vận chuyển kết hợp trên 3 cây số, thì chủ hàng còn phải trả phí tồn điều xe đối với lượt đi là: 10 cây số - (3 cây số được miễn + 3 cây số có hàng) = 4 cây số. Và nếu lượt về, xe không có hàng thì bên chủ hàng còn phải trả thêm là: 10 cây số - 3 cây số = 7 cây số.

2. Cách thanh toán và hình thức thanh toán cước phí và phụ phí vận tải.

Điều 41 của điều lệ quy định:

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 mười ngày thì thanh toán trước mười 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) « . . . . . »

Dưới đây, Bộ hướng dẫn thêm một số điểm cụ thể:

a) Nếu công việc xếp dỡ hàng hóa do bên vận tải phụ trách thì bên chủ hàng thanh toán phí tồn về xếp dỡ cùng một lúc với khi thanh toán cước phí vận tải. Sau khi đã làm xong giấy vận chuyển, nếu hình thức thanh toán là trả ngay bằng séc ngân hàng hay bằng tiền mặt thì bên vận tải ký nhận và ghi vào giấy vận chuyển. Nếu hình thức thanh toán phải qua Ngân hàng thì bên vận tải gửi giấy vận chuyển cho cơ quan Ngân hàng. Cơ quan Ngân hàng thanh toán cước phí và phụ phí vận tải chỉ căn cứ vào giấy vận chuyển như đã quy định ở điều 11 của điều lệ.

b) Trường hợp lái xe hoặc nhân viên được ủy nhiệm của xí nghiệp vận tải nhận hàng vận chuyển kết hợp hai chiều dọc đường, nếu hình thức thanh toán cước phí và phụ phí vận tải

là bằng séc ngân hàng thì ký nhận và ghi vào giấy vận chuyển như đã nói ở khoản a trên đây. Nếu hình thức thanh toán là bằng tiền mặt thì phải tiến hành theo khoản d dưới đây. Nếu hình thức thanh toán phải qua Ngân hàng thì cước phí và phụ phí vận tải phải được thanh toán trong thời hạn ngắn nhất theo thẻ lệ thanh toán không dùng tiền mặt qua Ngân hàng hiện hành.

c) Trường hợp người nhận hàng yêu cầu thay đổi địa điểm trả hàng sau khi hàng đã được mang đến địa điểm trả hàng ghi trong giấy vận chuyển đã quy định ở điều 14 của điều lệ, thì cước phí và phụ phí vận tải từ địa điểm này đến địa điểm mới do người nhận hàng trực tiếp thanh toán với bên vận tải có ghi vào giấy vận chuyển và theo cách thức nói ở khoản b trên đây.

d) Một điểm cần đặc biệt chú ý là căn cứ vào thẻ lệ thanh toán qua Ngân hàng hiện hành chúng ta phải hết sức hạn chế hình thức thanh toán bằng tiền mặt. Gặp trường hợp bất đắc dĩ phải thanh toán bằng tiền mặt thì tiến hành như sau:

— Nếu tại nơi thuê chở và nhận chở (trường hợp nói ở khoản b và khoản c trên đây) có Ngân hàng thì bên chủ hàng cùng với bên vận tải (lái xe hoặc nhân viên được ủy nhiệm của xí nghiệp vận tải) phải đến Ngân hàng gửi số tiền mặt đó vào Ngân hàng theo tài khoản của bên vận tải rồi ký nhận vào giấy vận chuyển và mang biên lai gửi tiền về cho xí nghiệp vận tải cùng với giấy vận chuyển (bản do bên vận tải giữ).

— Nếu tại nơi thuê chở và nhận chở không có Ngân hàng thì người lái xe hoặc nhân viên được ủy nhiệm của xí nghiệp vận tải nhận tiền mặt và ký nhận vào giấy vận chuyển. Khi xe đi ngang qua Ngân hàng gần nhất, người lái xe hoặc nhân viên nhận tiền nói trên mang gửi số tiền đã nhận vào Ngân hàng như đã nói trên đây và mang biên lai gửi tiền cùng với giấy vận chuyển về cho xí nghiệp vận tải; chỉ trong những trường hợp trên đường xe đi ngang qua không có Ngân hàng thì người lái xe hoặc nhân viên nhận tiền mới mang tiền mặt về xí nghiệp vận tải.

## Chương VII

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

1. Bồi thường hàng hóa bị hư hỏng.

Điều 47 của điều lệ quy định:

« a) ... 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».

Đề các khoản a và b trên đây được thi hành đúng đắn, cần quán triệt tinh thần của các quy định này là nhằm mục đích bảo vệ hàng hóa, giải phóng phương tiện được nhanh chóng, tránh gây khó khăn cho các bên vận tải và chủ hàng. Do đó, Bộ hướng dẫn cụ thể việc thi hành các quy định trên đây như sau:

— Khi hàng chở đến nơi trả hàng, nếu có bị hư hỏng một phần, bên vận tải vẫn phải giao trả toàn bộ cho bên nhận hàng và bên nhận hàng phải nhận cả, nhưng có phân biệt phần còn nguyên vẹn và phần bị hư hỏng.

Đối với phần còn nguyên vẹn thì người nhận hàng ký nhận vô điều kiện. Còn đối với phần bị hư hỏng, hai bên cùng nhau xác nhận hiện trạng hàng hóa và lập biên bản theo thủ tục hiện hành, đồng thời ghi chú rõ ràng vào giấy vận chuyển đề giải quyết việc bồi thường sau này.

Về việc xác nhận hiện trạng hàng hóa, hai bên trao đổi thỏa thuận với nhau về tỷ lệ hư hỏng để làm căn cứ cho việc bồi thường. Nếu hai bên không thỏa thuận được với nhau, thì yêu cầu cơ quan giao thông vận tải địa phương dàn xếp. Nếu cần, cơ quan giao thông vận tải sẽ yêu cầu cơ quan kiểm nghiệm Nhà nước ở địa phương hoặc cơ quan chuyên môn có đủ tư cách kiểm nghiệm, xác định tỷ lệ hư hỏng. Phí tổn kiểm nghiệm do bên vận tải đài thọ.

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

Điều 55 của điều lệ quy định: « 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.

Đề có thể giải quyết được nhanh chóng và thỏa đáng các vụ tranh chấp xảy ra giữa chủ hàng và bên vận tải, tránh dồn lên cấp trên những sự việc mà hai bên có thể bàn bạc với nhau tự giải quyết, hoặc cơ quan giao thông vận tải địa phương có thể dàn xếp được, trình tự giải quyết quy định ở điều 55 của điều lệ phải được nghiêm chỉnh chấp hành. Chỉ khi nào hai bên không tự giải quyết được mới yêu cầu cơ quan giao thông vận tải dàn xếp. Và chỉ khi nào cơ quan giao thông vận tải địa phương không dàn xếp được, mới khiếu nại lên Hội đồng trọng tài hoặc Ủy ban hành chính có thẩm quyền, tùy theo tính chất, thành phần của hai bên vận tải và chủ hàng.

Khi yêu cầu cơ quan giao thông vận tải dàn xếp cũng như khi khiếu nại lên Hội đồng trọng tài hoặc Ủy ban hành chính, bên nguyên đơn phải làm giấy nói rõ sự việc xảy ra, quá trình giải quyết vấn đề và đính kèm theo đầy đủ chứng từ có liên quan đến vụ tranh chấp.

Trường hợp cơ quan giao thông vận tải dàn xếp không xong thì cơ quan giao thông vận tải có trách nhiệm cung cấp ý kiến dàn xếp của mình và chuyển toàn bộ hồ sơ lên Hội đồng trọng tài hoặc Ủy ban hành chính có thẩm quyền xử lý.

Bên vận tải hay chủ hàng yêu cầu cơ quan giao thông vận tải dàn xếp theo nguyên tắc như sau:

— Nếu hai bên chủ hàng và vận tải cùng ở một tỉnh thì việc tranh chấp do cơ quan giao thông vận tải của tỉnh đó dàn xếp.

— Nếu xe của xí nghiệp vận tải tỉnh này được điều đến hoạt động có thời hạn ở một tỉnh khác, thì việc tranh chấp giữa hai bên trong thời gian này do cơ quan giao thông vận tải của tỉnh mà xe đang hoạt động dàn xếp.

— Nếu bên vận tải ở một tỉnh khác, bên chủ hàng ở một tỉnh khác, bên nào yêu cầu dàn xếp thì yêu cầu tại cơ quan giao thông vận tải tỉnh mình, cơ quan giao thông vận tải tỉnh có đơn vị yêu cầu dàn xếp có nhiệm vụ chủ trì dàn xếp vụ tranh chấp.

Ngành vận tải ô-tô chiếm một vị trí quan trọng trong nền kinh tế quốc dân. Nó nối liền các khu vực sản xuất công, nông nghiệp với nhau, nối liền sản xuất với tiêu thụ, nối liền thành thị với nông thôn, với cả những vùng rừng núi xa xôi hẻo lánh nữa. Do đó, nó đóng một vai trò phục vụ rất tích cực cho việc thực hiện kế hoạch của Nhà nước, yêu cầu vận chuyển hàng hóa của nhân dân, có ảnh hưởng rất lớn



đến sự phát triển của các ngành khác trong công cuộc xây dựng chủ nghĩa xã hội ở miền Bắc.

Đề đưa công tác vận chuyển hàng hóa bằng ô-tô đi vào nề nếp, có kế hoạch, đảm bảo cho việc hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu vận chuyển của Nhà nước và yêu cầu vận chuyển hàng hóa của nhân dân, đề việc chấp hành điều lệ vận chuyển hàng hóa bằng ô-tô của Nhà nước đã ban hành được đầy đủ và thống nhất;

Bộ đề nghị Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương tổ chức phổ biến chu đáo cho các Ủy ban hành chính cấp dưới, các cơ quan, các ngành có liên quan đến vận chuyển hàng hóa trong địa phương. Các cơ quan giao thông vận tải có trách nhiệm tích cực giúp đỡ Ủy ban hành chính làm tốt công tác này.

— Cục Vận tải đường bộ, các Sở, Ty Giao thông vận tải có trách nhiệm chỉ đạo chặt chẽ các xí nghiệp vận tải, hướng dẫn giúp đỡ các xí nghiệp vận tải tổ chức thực hiện tốt điều lệ của Hội đồng Chính phủ và thông tư của Bộ, thường xuyên kiểm tra và phản ánh kịp thời tình hình về Bộ.

— Văn phòng Bộ có nhiệm vụ theo dõi chung và tổng hợp tình hình, báo cáo cho Bộ biết.

Nội dung thông tư này tuy đã có quy định chi tiết và hướng dẫn tương đối cụ thể, nhưng tất nhiên cũng còn có những vấn đề chưa đề cập tới được hoặc có điểm giải thích chưa thật đầy đủ. Vậy trong quá trình thi hành có khó khăn mào mứu gì, các địa phương, các đơn vị cần kịp thời phản ánh về Bộ; trong khi chờ đợi ý kiến giải quyết của Bộ, vẫn phải nghiêm chỉnh chấp hành đầy đủ các điều quy định trong điều lệ về vận chuyển hàng hóa bằng ô-tô của Hội đồng Chính phủ và trong thông tư này.

Hà-nội, ngày 18 tháng 6 năm 1964

K.T Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

Thủ trưởng

DUYNG BACH LIEN

BỘ Y TẾ

**THÔNG TƯ số 16-BYT-TT ngày 1-6-1964 hướng dẫn việc thành lập các trạm da liễu ở các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.**

Kính gửi:

Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương,  
Các Sở, Ty Y tế,

Thực hiện thông tư liên Bộ Y tế — Nội vụ số 04-LB-TT ngày 24-2-1964 hướng dẫn cải tiến tổ chức cơ quan y tế địa phương, thông tư này hướng dẫn về việc thành lập các trạm da liễu ở các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, một số điểm như sau:

## I. NHIỆM VỤ

Trạm da liễu có nhiệm vụ:

1. Giúp các Sở, Ty Y tế lập các kế hoạch phòng và chống bệnh ngoài da và hoa liễu, trọng tâm là bệnh phong và tổ chức thực hiện kế hoạch đó; hướng dẫn, kiểm tra và theo dõi việc thực hiện, sơ kết, tổng kết, đúc rút kinh nghiệm cho việc chỉ đạo phòng trào phòng và chống bệnh ngoài da và hoa liễu, trọng tâm là bệnh phong.

2. Xây dựng và củng cố tổ chức mạng lưới phòng và chống bệnh ngoài da và hoa liễu, trọng tâm là bệnh phong đồng thời hướng dẫn chuyên môn nghiệp vụ cho tuyến dưới và các cơ sở y tế khác trong phạm vi ở mỗi địa phương.

3. Tổ chức điều tra cơ bản tình hình bệnh tật, phân loại, đăng ký, thống kê tỷ lệ, phát hiện nguyên nhân lan truyền bệnh ngoài da và hoa liễu trọng tâm là bệnh phong đồng thời có kế hoạch quản lý bệnh nhân phong đã khỏi được xuất trại.

4. Tổ chức khám bệnh, điều trị ngoại trú bệnh nhân phong thể lành tính và một số bệnh khác chú ý bệnh giang mai, bệnh ngoài da do nghề nghiệp gây ra và phụ trách khám bệnh và chữa bệnh cho một số bệnh nhân về da liễu nằm điều trị nội trú trong các bệnh viện.

5. Tuyên truyền giáo dục những kiến thức thông thường, quan niệm mới về bệnh phong và cách đề phòng bệnh phong, bệnh ngoài da và hoa liễu và vận động công nhân, cán bộ và nhân dân tham gia phong trào và chống các bệnh ấy.

6. Có kế hoạch đào tạo bồi dưỡng cho cán bộ chuyên khoa về da liễu.

7. Qua quá trình thực hiện nhiệm vụ tiến hành công tác nghiên cứu khoa học về các bệnh ngoài da và hoa liễu, trọng tâm là bệnh phong.

## II. TỔ CHỨC VÀ BIÊN CHẾ

### A. Tổ chức

— Trạm da liễu là một đơn vị tổ chức trực thuộc các Sở, Ty Y tế, chịu sự quản lý trực tiếp về mọi mặt của các Sở, Ty Y tế, đồng thời chịu sự chỉ đạo về chuyên môn nghiệp vụ