

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

CHỈ THỊ số 22-PC ngày 4-2-1978 về việc tăng cường nhiệm vụ bảo quản, giao nhận hàng hóa tại các kho, bãi, ga đường sắt.

Tình hình hiện nay ở các ga của đường sắt công tác bảo quản hàng hóa của Nhà nước có nhiều sơ hở. Hầu hết các ga coi việc bảo quản hàng hóa không phải là nhiệm vụ của mình, nhà ga chỉ đóng vai trò người chủ cho các cơ quan thuê kho, bãi và công nhân xếp dỡ. Do đó việc tổ chức trông khu vực nhà ga rất lộn xộn, mất trật tự. Có nơi cho chủ hàng đưa hàng đến để vào kho của ga chờ xếp xe, không giao nhận gì với đường sắt, đến khi xếp xe mất mát không có ai chịu trách nhiệm (Giáp Bát). Có nơi nhà ga chỉ đóng và mở cửa kho theo giờ quy định, còn hoạt động trong kho phó mặc cho các nhân viên chủ hàng và công nhân xếp dỡ (Yên Bái, Lào Cai).

Nói chung hàng hóa nằm trong kho, bãi của đường sắt không được nhà ga nhận bảo quản, trong khi đó các cơ quan chủ hàng không có điều kiện bảo quản và cũng không được phép ở trong kho của đường sắt để trông nom hàng hóa của mình.

Tình hình đó và phương thức giao nhận hàng hóa của đường sắt hiện nay đã có nhiều sơ hở, kẻ gian dễ lợi dụng lấy cắp hàng hóa của Nhà nước bằng nhiều hình thức. Thậm chí có cả nhân viên giao nhận của chủ hàng, nhân viên giao nhận của đường sắt cũng lợi dụng lấy cắp hàng hóa (ga Giáp Bát). Có nơi chủ hàng cố tình xếp thiếu hàng rồi tìm cách đổ lỗi cho đường sắt bằng cách phá bỏ niêm phong chỉ sau khi thủ tục đã làm xong (ở ga Yên Viên). Do những thiếu sót, sơ hở này mà nhiều trường hợp mất mát, hư hỏng hàng hóa thường là không xác định rõ trách nhiệm về ai, cuối cùng đổ dồn vào khâu tổn phí lưu thông của Nhà nước.

Để tăng cường trách nhiệm của cán bộ, công nhân trong ngành đường sắt về việc bảo vệ tài sản xã hội chủ nghĩa trong quá trình vận tải theo tinh thần nghị quyết 228 của Hội đồng Chính phủ.

Bộ chỉ thị:

1. Đường sắt phải có trách nhiệm bảo quản hàng hóa trong suốt quá trình vận tải bằng đường sắt, tức là từ khi đường sắt nhận hàng tập kết vào ga, kho, bãi cho đến khi hàng đã đưa hết ra khỏi nhà ga, kho, bãi. Trong quá trình bảo quản này đường sắt được thu khoản tiền bảo quản như điều lệ vận chuyển đường sắt đã quy định.

2. Khi nhận hàng vào ga, kho, bãi hoặc giao hàng cho chủ nhận đưa ra khỏi ga, kho, bãi nhất thiết nhà ga phải có người giao nhận với chủ hàng về số lượng, trạng thái bao kiện hàng hóa và phải có sổ sách và phiếu chứng nhận, về việc giấy tờ đường sắt phải in thành tập cho các kho hàng, không được để cho nhân viên và công nhân của chủ hàng tự tiện vào ga hoạt động như hiện nay. Nếu cần tăng thêm người coi kho, phát hàng đường sắt phải làm cho đủ và chọn người đảm bảo.

3. Nhận được chỉ thị này, đường sắt phải phổ biến cho toàn bộ cán bộ, công nhân viên toàn ngành đường sắt quán triệt, thông báo cho các cơ quan chủ hàng, niêm yết tại các ga, kho, bãi chỉ thị này của Bộ, đồng thời Tổng cục đường sắt phải cụ thể hóa chỉ thị này bằng quy tắc phân rõ trách nhiệm từng cấp có liên quan đến công tác giao nhận, bảo quản hàng hóa tại các kho, bãi, ga.

Hà Nội, ngày 4 tháng 2 năm 1978

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

PHAN TRỌNG TUỆ

TỔNG CỤC BƯU ĐIỆN

THÔNG TƯ số 7-LDTL ngày 15-10-1978 hướng dẫn thi hành chế độ đãi ngộ đối với trưởng trạm bưu điện xã và bưu tá xã.

Trong những năm qua, ngành bưu điện đã tiến hành cải tiến tổ chức bưu điện địa phương theo quyết định số 93-CP ngày 5-5-1972 của Hội đồng Chính phủ, ở những nơi đã cải tiến tổ chức, các bưu điện khu vực đã được thành lập, trạm bưu điện xã đã giải thể.

Tuy nhiên, cho đến nay ở các tỉnh miền núi và nhiều nơi khác do chưa tiến hành cải tiến tổ chức bưu điện địa phương nên vẫn còn tồn tại trạm bưu điện xã, nhưng chế độ đãi ngộ đối với trưởng trạm bưu điện xã và bưu tá xã chưa được áp dụng thống nhất.