

ĐIỀU HÒA VẬN TẢI

CHỈ THỊ của Thủ tướng Chính phủ số 215-TTg ngày 21-6-1979 về chế độ điều tàu hàng nhập vào các cảng và giải quyết các trường hợp hàng hóa nhập trái cảng.

Do tình hình hàng nhập về dồn dập và phần lớn lại có vận đơn về cảng Hải Phòng; khả năng tiếp nhận của Hải Phòng còn hạn chế nên tàu bị ứ đọng nhiều trong khi các cảng khác lại không có đủ tàu để bốc dỡ;

Để tăng khả năng tiếp nhận hàng nhập trong phạm vi cả nước, giải phóng nhanh các tàu khi đến cảng Việt Nam, đáp ứng nhu cầu sản xuất và quốc phòng;

Theo đề nghị của Ban điều hòa vận tải trung ương và Bộ Giao thông vận tải,

Thủ tướng Chính phủ chỉ thị một số nguyên tắc sau đây để các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan trực thuộc Hội đồng Chính phủ, Ủy ban nhân dân các tỉnh và thành phố có liên quan thực hiện.

I. Nguyên tắc cơ bản là tất cả hàng nhập khẩu đều phải đưa về địa điểm giao nhận đúng với hợp đồng mà Bộ Ngoại thương đã ký với đơn vị chủ hàng trong nước và với nước ngoài.

Trong trường hợp phải đưa tàu vào cảng khác không đúng theo vận đơn thì cần có sự bàn bạc thống nhất giữa Bộ Giao thông vận tải, Bộ Ngoại thương và Bộ chủ hàng. Sau khi đã thống nhất, Tổng cục trưởng Tổng cục đường biển ra lệnh điều tàu; Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm vận chuyển số hàng nhập trái cảng đó về cảng theo vận đơn hoặc một địa điểm mới nếu Bộ chủ hàng yêu cầu; cơ quan, đơn vị chủ hàng có trách nhiệm tiếp nhận hàng bốc lên ở cảng mới, bảo vệ, bảo quản và giao cho đơn vị vận tải đưa về địa điểm do mình yêu cầu. Nếu cơ quan giao thông vận tải đã có đại lý thì giao cho đại lý vận tải chịu trách nhiệm; cơ quan ngoại thương được coi là chấm dứt việc giao hàng ở cảng bốc lên.

Thực hiện những nguyên tắc trên đây, trong từng trường hợp cụ thể sẽ vận dụng như sau:

1. Hàng nhập là thiết bị toàn bộ, trước hết cố gắng đưa tàu vào đúng cảng theo vận đơn, khi cần thiết có thể cho nhập vào một trong số cảng sau đây và cũng được coi như nhập đúng cảng:

a) Cảng Hải Phòng, Quảng Ninh, Hòn Mê, Bến Thủy nếu là thiết bị để xây dựng các công trình từ Nghệ Tĩnh trở ra Bắc.

b) Cảng Đồng Hới, Đông Hà, Thuận An, Quy Nhơn, Đà Nẵng, Nha Trang nếu là thiết bị để xây dựng các công trình từ Bình Trị Thiên đến Phú Khánh và Tây Nguyên.

c) Cảng Vũng Tàu, Sài Gòn nếu là thiết bị để xây dựng các công trình từ Thuận Hải, Lâm Đồng trở vào các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long.

Hàng thiết bị toàn bộ có khối lượng ít không phải loại quá dài, quá nặng, xếp cùng tàu với các loại hàng khác nhập trái cảng thì cũng được bốc dỡ ở cảng đó, Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm vận chuyển về địa điểm thỏa thuận với chủ hàng đúng thời gian yêu cầu xây dựng của thiết bị đó. Tất cả các chi phí về vận chuyển, bốc dỡ, bảo quản... phát sinh từ cảng bốc dỡ hàng lên, trở lại cảng theo vận đơn hoặc đến thẳng công trường hay một địa điểm mới không về cảng theo vận đơn, đều thanh quyết toán vào giá thành công trình.

2. Đối với các loại hàng hóa khác phải điều trái cảng, chủ hàng cần hợp tác với các cơ quan giao thông vận tải để giải phóng nhanh tàu. Số hàng nhập trái cảng đó cần được xử lý như sau :

a) Nếu địa phương nơi bốc lên có chỉ tiêu kế hoạch phù hợp thì Bộ chủ hàng phân phối luôn cho địa phương tiếp nhận kể cả phân phối trước thời gian nếu có thể được.

b) Nếu có kế hoạch dự trữ hoặc đổi hạt ở địa phương đó thì cũng để lại tại địa phương.

c) Nếu vì nhu cầu, nhất thiết phải vận chuyển về một địa điểm khác thì Bộ Giao thông vận tải phải thực hiện theo yêu cầu của Bộ chủ hàng và Bộ chủ hàng thanh toán mọi chi phí cho Bộ Giao thông vận tải.

II. Trường hợp tàu ứ đọng nhiều, ba Bộ (Giao thông vận tải, Ngoại thương và chủ hàng) đã bàn mà không nhất trí được việc điều tàu vào trái cảng thì báo cáo lên Ban điều hòa vận tải trung ương giải quyết, Trưởng Ban điều hòa vận tải trung ương, nếu thấy cần thiết thì xin ý kiến Thủ tướng Chính phủ quyết định trường hợp điều tàu trái cảng này.

III. Tất cả các chi phí phát sinh vì trái cảng, cơ quan chủ hàng được thanh toán vào kế hoạch phí lưu thông hàng năm. Khi thanh quyết toán và khi xét duyệt hoàn thành kế hoạch, cơ quan chủ hàng được thuyết minh lý do hàng nhập vào trái cảng.

IV. Khối lượng vận chuyển phát sinh trong các trường hợp trái cảng, Bộ Giao thông vận tải được tính vào chỉ tiêu kế hoạch vận tải bắc nam. Ủy ban Kế hoạch Nhà nước cân đối và cấp chỉ tiêu nhiên liệu cho Bộ Giao thông vận tải.

V. Cơ quan, đơn vị nào, kể cả giao thông vận tải, ngoại thương và chủ hàng, làm trái với các điều quy định trên đây sẽ phải chịu trách nhiệm tự giải quyết

mọi hậu quả, chịu mọi phí tổn phát sinh mà không được hạch toán vào giá thành hàng hóa cũng như không tính vào chỉ tiêu kế hoạch.

VI. Các điều quy định trong chỉ thị này thi hành kể từ ngày ký. Các việc tồn tại trước thời gian này, các Bộ báo cáo tình trạng hợp cụ thể để Thủ tướng Chính phủ giải quyết.

Hà Nội, ngày 21 tháng 6 năm 1979

K.T. Thủ tướng Chính phủ

Phó thủ tướng

ĐỖ MUỘI

CÁC VĂN BẢN KHÁC

QUYẾT ĐỊNH của Hội đồng Chính phủ số 224-CP ngày 16-6-1979 về việc chuyển giao toàn bộ việc trồng trọt, chế biến các loại cây công nghiệp chè, mía, dứa cho Bộ Lương thực và thực phẩm quản lý.

HỘI ĐỒNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ vào Luật tổ chức Hội đồng Chính phủ ngày 14-7-1960 ;

Căn cứ vào Điều lệ về tổ chức và hoạt động của Hội đồng Chính phủ ban hành kèm theo nghị định số 172-CP ngày 1-11-1973 ;

Đề thực hiện chủ trương lập trung thống nhất tổ chức quản lý theo ngành trên phạm vi cả nước, nhằm đáp ứng yêu cầu ngày càng cao cho xuất khẩu và tiêu dùng trong nước.

QUYẾT ĐỊNH

Điều 1.— Nay giao toàn bộ nhiệm vụ tổ chức quản lý sản xuất từ khâu trồng trọt, chăm bón đến khâu chế biến ra sản phẩm hàng hóa các loại cây chè, mía, dứa cho Bộ Lương thực và thực phẩm.

Điều 2.— Đồng chí Bộ trưởng Bộ Nông nghiệp có trách nhiệm chuyển giao sang Bộ Lương thực và thực phẩm toàn bộ nhiệm vụ, tổ chức, cơ sở vật chất kỹ thuật bao gồm cán bộ, công nhân, viên chức, cán bộ khoa học kỹ thuật, các cơ sở nghiên cứu, các nông trường, xí nghiệp, kho tàng kinh doanh các loại cây chè, mía, dứa.