

Hung, Đào Mỹ, Tiên Lục, Mỹ Hà, Dương Đức, Phi Mô; Tân Đình, Xuân Hương, Mỹ Thái, Yên Mỹ, Tân Hưng, Xương Lâm, Tân Thanh, Đại Lâm, Thái Đào và Đình Tri.

Địa giới huyện Lạng Giang ở phía đông giáp huyện Lục Ngạn; phía tây giáp huyện Tân Yên và thị xã Bắc Giang; phía nam giáp huyện Yên Dũng; phía bắc giáp huyện Hữu Lũng thuộc tỉnh Lạng Sơn.

— Sau khi điều chỉnh địa giới, thị xã Bắc Giang có 4 xã Đa Mai, Thọ Xương, Song Mai, Đình Kế và 5 phường Trần Phú, Lê Lợi, Ngô Quyền, Minh Khai và phường nhà máy phân đạm.

Địa giới thị xã Bắc Giang ở phía đông giáp huyện Lạng Giang; phía tây giáp các huyện Việt Yên và Tân Yên; phía nam giáp huyện Yên Dũng; phía bắc giáp huyện Lạng Giang.

Điều 2. — Ủy ban Nhân dân tỉnh Hà Bắc và Ban tổ chức của Chính phủ chịu trách nhiệm thi hành quyết định này.

T.M. Hội đồng Bộ trưởng
K.T. Chủ tịch
Phó chủ tịch
TỔ HỮU

QUYẾT ĐỊNH của Hội đồng Bộ trưởng số 137-HĐBT ngày 18-5-1985 về một số điểm trong cơ chế quản lý kinh doanh của ngành đường biển Việt Nam.

HỘI ĐỒNG BỘ TRƯỞNG

Căn cứ Luật tổ chức Hội đồng Bộ trưởng ngày 4-7-1981;

Đề nhanh chóng phát triển đội tàu biển phù hợp với điều kiện hiện nay và khả năng trước mắt của nước ta;

Xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

QUYẾT ĐỊNH

Điều 1. — Cho phép ngành đường biển Việt Nam được áp dụng những phương thức:

— Vay mua và thuê mua tàu bằng cách ký hợp đồng thẳng với những công ty tư bản nước ngoài hoặc qua bảo lãnh của Ngân hàng ngoại thương Việt Nam.

— Liên doanh và hợp tác với các nước xã hội chủ nghĩa anh em hoặc các công ty tư nhân của các nước tư bản trong các lĩnh vực vận tải viễn dương, đóng tàu, sửa chữa tàu biển, phá dỡ tàu cũ, đăng kiểm tàu, đại lý hàng hải, cung ứng dầu, vật tư chuyên dùng, cho thuê thuyền bộ và các dịch vụ hàng hải khác, trên cơ sở hai bên cùng có lợi, bảo đảm chủ quyền, an ninh quốc gia.

Điều 2. — Đề có đủ ngoại tệ thanh toán tiền thuê tàu nước ngoài và các chi phí hàng hải khác trong vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu và đề các đội tàu biển của nước ta thực hiện tốt kinh doanh hạch toán thu chi ngoại tệ, các ngành, các địa phương có hàng xuất CIF, nhập FOB (hàng tư bản), kể cả hàng viện trợ không hoàn lại và viện trợ nhân dân mà do ta đảm nhiệm việc vận chuyển, hàng năm phải lập và bảo đảm kế hoạch ngoại tệ thanh toán cước phí vận chuyển cho toàn bộ khối lượng hàng hóa đó. Cụ thể là khi bán, mua hàng và tiếp nhận hàng viện trợ không hoàn lại và viện trợ nhân dân đều phải dành một khoản tiền để đủ trả cước phí vận chuyển bằng ngoại tệ. Ủy ban Kế hoạch Nhà nước phải bảo đảm cân đối ngoại tệ cho nhu cầu vận tải hàng hóa của Trung ương. Ngân hàng phải bảo đảm chi đủ số ngoại tệ tiền cước chuyên chở hàng xuất nhập khẩu cho vận tải.

Điều 3. — Bộ Giao thông vận tải sau khi trao đổi thống nhất với Bộ Ngoại thương ấn định biểu cước vận tải hàng xuất nhập khẩu bằng tàu biển, trên cơ sở:

— Hiệp định đã ký kết, đối với các tuyến vận tải giữa Việt Nam và các nước xã hội chủ nghĩa anh em.

— Giá thị trường cước quốc tế, đối với các tuyến giữa Việt Nam với các nước tư bản chủ nghĩa.

Điều 4. — Bộ Giao thông vận tải được cân đối khả năng, tính toán hiệu quả kinh tế trong việc vận tải hàng hóa trên các tuyến vận tải ngoài nước để chọn phương án vận tải bằng tàu của ta, hay thuê tàu nước ngoài; đồng thời được phép chở thuê hàng hóa cho nước ngoài, trên cơ sở bảo đảm thực hiện nhiệm vụ vận tải của Nhà nước giao.

Điều 5. — Tất cả ngoại tệ từ các nguồn thu đều phải gửi vào Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam. Trách nhiệm và lợi ích của ngân hàng và chủ tài khoản căn cứ vào quy định hiện hành về quản lý ngoại hối của Nhà nước.

Thi hành quyết định số 4110-V5 ngày 14-10-1982 của Hội đồng Bộ trưởng, ngành đường biển được tự cân đối ngoại tệ và mở tài khoản ngoại tệ, đồng thời có quyền rút ra để chi cho các khoản:

1. Trả nợ thuê mua và vay mua tàu.
2. Vay mua và thuê mua tàu mới.
3. Chi phí sửa chữa, mua sắm thiết bị, phụ tùng thay thế để duy trì và phát triển đội tàu (kể cả tàu chạy trong nước).
4. Họa tiêu phí, cảng phí, đại lý phí, các khoản thưởng, phạt, các phí dịch vụ khác, v.v... khi tàu ta ra vào tại cảng nước ngoài và tiền tiêu vật cho cán bộ thuyền viên.
5. Mua nhiên liệu bổ sung cho ngành đường biển khi Nhà nước không cân đối được.

6. Mua sắm một số trang thiết bị cho tổ chức bảo đảm hàng hải của ngành.

7. Riêng đồng rúp thu được nộp cho Nhà nước 30%, còn 70% Bộ Giao thông vận tải được phép dùng để mua vật tư, nhiên liệu, phụ tùng của các nước xã hội chủ nghĩa theo kế hoạch hàng năm giữa hai Nhà nước. Trường hợp số tiền rúp này (70% nói trên) Nhà nước đã sử dụng thì hàng năm Ủy ban Kế hoạch Nhà nước phải cân đối cho Bộ Giao thông vận tải một số thiết bị, vật tư, nhiên liệu, phụ tùng tương ứng với số tiền đó.

Ngành đường biển được tổ chức công ty xuất nhập vật tư kỹ thuật chuyên ngành.

Điều 6. — Trước mắt, đối với các tàu đã trả hết nợ, được để lại lái ngoại tệ tham gia phát triển đội tàu và tham gia trả nợ cho các tàu khác chưa trả hết nợ. Ngành đường biển phải vươn lên phát triển mạnh đội tàu và kinh doanh có lãi để tiến đến có thể trích tỷ lệ lãi ngoại tệ đóng góp cho ngành và Nhà nước.

Điều 7. — Lãi suất của ngân hàng đối với tiền gửi tùy thuộc vào việc gửi có kỳ hạn hay không có kỳ hạn. Ngân hàng phải bảo đảm kịp thời việc rút tiền để chi tiêu cho những khoản quy định ở điều 5. Mỗi lần cần rút ngoại tệ, ngành đường biển phải báo cho Ngân hàng Ngoại thương biết trước ít nhất là 7 ngày để ngân hàng chuẩn bị. Trong trường hợp ngành vận tải cần gấp thì ngân hàng cũng phải bảo đảm yêu cầu chi trả kịp thời, không chậm trễ để khỏi ảnh hưởng tới sản xuất, kinh doanh của ngành đường biển và giữ uy tín đối với nước ngoài.

Điều 8. — Bộ Giao thông vận tải công bố định mức xếp dỡ hàng ở các cảng để các tổ chức xuất nhập khẩu có căn cứ ký kết hợp đồng giao nhận hàng với khách hàng. Các cảng được hưởng tiền thưởng về xếp dỡ vượt định mức bằng đồng rúp đối với tàu các nước xã hội chủ nghĩa, bằng đồng đôla đối với tàu tư bản chủ nghĩa và các tàu thuộc quốc tịch khác hoặc bằng hiện vật như vật tư, thiết bị, nhiên liệu tính đổi, nhưng không được phép nhận hàng xa xỉ phẩm.

Trường hợp xếp dỡ chậm mà bị chủ tàu phạt, nếu do lỗi của bên nào thì bên đó phải chịu bồi thường.

Ngoại tệ thường nói trên quy ra tiền Việt Nam tạm thời cho phép ngành đường biển áp dụng tỷ giá hối đoái: 1 rúp hoặc 1 đôla bằng 100 đồng Việt Nam. Trong đó 60% dùng để thưởng cho công nhân, cán bộ trực tiếp tham gia xếp dỡ, 40% dùng để chi trả tiền bồi thường và sửa chữa phương tiện, thiết bị xếp dỡ.

Điều 9. — Về chi phí bảo hiểm đội tàu, cho phép ngành đường biển trích nộp hàng năm bằng tiền Việt Nam đối với các tàu bảo hiểm trong nước, ngược lại khi các tàu đó được bồi thường thì cũng thanh toán bằng đồng tiền Việt Nam. Đối với các tàu hoạt động viễn dương thì trích nộp bảo hiểm bằng ngoại tệ và được bảo hiểm cũng bằng ngoại tệ.

Điều 10. — Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm sau khi tham khảo ý kiến của Ủy ban Vật giá Nhà nước, điều chỉnh phí hoa tiêu, luồng lạch, cầu bến... cho phù hợp với mức thu của các cảng biển nước ngoài nhằm tăng thu ngoại tệ góp phần trang bị phao, đèn, phương tiện nạo vét luồng lạch để Nhà nước giảm bớt được đầu tư.

Điều 11. — Các địa phương khi đã được phép mua tàu phải tham khảo ý kiến hướng dẫn của Bộ Giao thông vận tải về chọn tàu, giá cả mua tàu cho phù hợp. Các tàu vận tải biển của các địa phương đều do Sở Giao thông vận tải thống nhất quản lý toàn diện theo chức năng chuyên ngành.

Tàu vận tải biển của các địa phương chủ yếu làm nhiệm vụ vận chuyển hàng nội địa, chỉ vận chuyển đi nước ngoài và từ nước ngoài về những hàng xuất nhập khẩu thuộc địa phương mình khi tàu đã có đăng kiểm, giấy phép xuất nhập hàng hóa của Bộ Ngoại thương và giấy phép cho vận tải nước ngoài của Bộ Giao thông vận tải. Trường hợp thừa khả năng, muốn nhận chở thuê hàng nội địa, hoặc hàng

xuất nhập khẩu cho tỉnh, thành phố khác, hay chở thuê cho nước ngoài thì phải được Bộ Giao thông vận tải phân công hoặc cho phép.

Các địa phương không được phép làm đại lý thuê tàu để chở hàng xuất nhập khẩu. Việc thuê tàu chở hàng xuất nhập khẩu thống nhất vào Bộ Giao thông vận tải (Tổng Công ty thuê tàu môi giới hàng hải).

Các tàu địa phương khi làm nhiệm vụ vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu cũng được áp dụng theo đúng các điều quy định trên.

Điều 12. — Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký. Các quy định trước đây trái với quyết định này đều bãi bỏ.

Điều 13. — Bộ trưởng Tổng thư ký Hội đồng Bộ trưởng, Bộ trưởng các Bộ Giao thông vận tải, Ngoại thương, Tài chính, Chủ nhiệm Ủy ban Kế hoạch Nhà nước, Tổng giám đốc Ngân hàng Việt Nam, Chủ tịch Ủy ban Nhân dân các tỉnh, thành phố, đặc khu có đội tàu vận tải biển, Thủ trưởng các Bộ và các ngành chủ hàng chịu trách nhiệm thi hành quyết định này.

T.M. Hội đồng Bộ trưởng
K.T. Chủ tịch
Phó chủ tịch
TỔ HỮU

QUYẾT ĐỊNH của Hội đồng Bộ trưởng số 141-HDBT ngày 23-5-1985 về việc mở rộng thị trấn Đồng Đăng thuộc huyện Cao Lộc, tỉnh Lạng Sơn.

HỘI ĐỒNG BỘ TRƯỞNG

Căn cứ quyết định số 214-CP ngày 21-11-1970 về việc ủy nhiệm cho Phủ Thủ tướng