

CÁC BỘ**BAN VẬT GIÁ CHÍNH PHỦ****QUYẾT ĐỊNH số 85/2000/QĐ-BVGCP
ngày 10/11/2000 về giá dịch vụ
cảng biển.****TRƯỞNG BAN BAN VẬT GIÁ CHÍNH PHỦ**

Căn cứ Nghị định số 01/CP ngày 05/1/1993 của Chính phủ quy định nhiệm vụ, quyền hạn và tổ chức bộ máy của Ban Vật giá Chính phủ;

Căn cứ Nghị định số 13/CP ngày 25/2/1994 của Chính phủ ban hành Quy chế quản lý hoạt động hàng hải tại cảng biển và các khu vực hàng hải ở Việt Nam;

Căn cứ Thông tư liên Bộ số 02/TTLB ngày 12/4/1993 của Ban Vật giá Chính phủ - Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý cước, phí cảng biển;

Căn cứ ý kiến thống nhất của Bộ Tài chính (Công văn số 4124/TC-TCDN ngày 06/10/2000) về giá dịch vụ cảng biển;

Sau khi trao đổi với các ngành có liên quan,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Nay ban hành kèm theo Quyết định này Biểu giá dịch vụ cảng biển.

Điều 2. Biểu giá dịch vụ cảng biển tại Điều 1 quy định cho các đối tượng sau:

1. Tàu biển của các tổ chức, cá nhân nước ngoài;
2. Tàu biển của các tổ chức, cá nhân Việt Nam và tàu biển của các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài tại Việt Nam (kể cả trường hợp tàu đi thuê, tàu thuê mua) vận chuyển hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; hàng hóa quá cảnh;

3. Hàng hóa (kể cả Container) xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh của chủ hàng là các tổ chức, cá nhân nước ngoài hoặc các đơn vị trong nước làm nhiệm vụ đại lý, nhận ủy thác cho các chủ hàng đó (trừ chủ hàng là các đối tượng quy định tại Thông tư liên tịch số 10/2000/TTLB/BKH-BTP-BNG-BCA ngày 15/8/2000 về việc hướng dẫn việc người Việt Nam định cư ở nước ngoài, người nước ngoài thường trú tại Việt Nam đầu tư theo Nghị định số 51/1999/NĐ-CP ngày 08/7/1999 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành Luật Khuyến khích đầu tư trong nước (sửa đổi) số 03/1998/QH10);

4. Hành khách (bao gồm cả thuyền viên, sỹ quan của tàu khách) từ nước ngoài đến Việt Nam bằng đường biển hoặc ngược lại;

5. Các đơn vị được phép kinh doanh, khai thác và quản lý cảng biển phục vụ các đối tượng trên.

Điều 3. Các đơn giá quy định tại Biểu giá dịch vụ cảng biển đã bao gồm thuế giá trị gia tăng.

Điều 4. Quyết định này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 1 năm 2001 và thay thế Quyết định số 127/VGCP-CNTD.DV ngày 28/10/1997, Quyết định số 101/1999/QĐ-BVGCP ngày 21/11/1998 của Ban Vật giá Chính phủ và các văn bản hướng dẫn có liên quan./.

Trưởng ban Ban Vật giá Chính phủ

NGUYỄN NGỌC TUẤN

BIỂU GIÁ DỊCH VỤ CẢNG BIỂN

(ban hành kèm theo Quyết định số 85/2000/QĐ-BVGCP ngày 10/11/2000 của Ban Vật giá Chính phủ).

A. QUY ĐỊNH CHUNG**I. ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG**

Biểu giá dịch vụ cảng biển này được quy định cho các đối tượng sau:

1. Tàu biển của các tổ chức, cá nhân nước ngoài;
2. Tàu biển của các tổ chức, cá nhân Việt Nam và tàu biển của các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài tại Việt Nam (kể cả trường hợp tàu đi thuê, tàu thuê mua) vận chuyển hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, hàng hóa quá cảnh;

3. Hàng hóa (kể cả Container) xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh của chủ hàng là các tổ chức, cá nhân nước ngoài hoặc các đơn vị trong nước làm nhiệm vụ đại lý, nhận ủy thác cho các chủ hàng đó (trừ chủ hàng là các đối tượng quy định tại Thông tư liên tịch số 10/2000/TTLB/BKH-BTP-BNG-BCA ngày 15/8/2000 về việc hướng dẫn việc người Việt Nam định cư ở nước ngoài, người nước ngoài thường trú tại Việt Nam đầu tư theo Nghị định số 51/1999/NĐ-CP ngày 08/7/1999 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành Luật Khuyến khích đầu tư trong nước (sửa đổi) số 03/1998/QH10);

4. Hành khách (bao gồm cả thuyền viên, sỹ quan của tàu khách) từ nước ngoài đến Việt Nam bằng đường biển hoặc ngược lại.

5. Các đơn vị được phép kinh doanh, khai thác và quản lý cảng biển phục vụ các đối tượng nêu trên.

II. ĐƠN VỊ TIỀN TỆ TÍNH GIÁ DỊCH VỤ

Đơn giá dịch vụ cảng biển được quy định bằng Đôla Mỹ (USD). Việc thanh toán giá dịch vụ cảng biển thực hiện theo các quy định hiện hành về quản lý ngoại tệ của Nhà nước Việt Nam. Trường hợp phải chuyển đổi từ đồng Đôla Mỹ ra loại tiền khác (kể cả đồng tiền Việt Nam) được tính theo tỷ giá giao dịch bình quân trên thị trường ngoại tệ liên ngân hàng do Ngân hàng Nhà nước Việt Nam công bố tại thời điểm thanh toán.

III. ĐƠN VỊ TÍNH GIÁ DỊCH VỤ CẢNG BIỂN VÀ CÁCH QUY TRÒN

Giá dịch vụ cảng biển được tính trên cơ sở tổng

dung tích đăng ký (GROSS REGISTERED TONNAGE - GRT), công suất máy (CV), thời gian (giờ, ngày), khối lượng hàng hóa (T hoặc m³), Container (chiếc), khoảng cách (hải lý).

1. Đơn vị trọng tải:

1.1. Đối với tàu chở hàng khô - DRY CARRIERS: Trọng tải tính giá dịch vụ cảng biển là tổng dung tích đăng ký (GRT) lớn nhất ghi trong giấy chứng nhận của Đăng kiểm.

1.2. Đối với tàu chở hàng lỏng - LIQUID CARGO TANKERS (trừ đối tượng quy định tại điểm III/1.4 phần A): Trọng tải tính giá dịch vụ bằng 85% tổng dung tích đăng ký (GRT) lớn nhất ghi trong giấy chứng nhận của Đăng kiểm không phân biệt tàu có hay không có các két nước dẫn phân ly.

1.3. Đối với tàu chở khách (trừ đối tượng quy định tại điểm III/1.4 phần A): Trọng tải tính giá dịch vụ bằng 50% tổng dung tích đăng ký (GRT) lớn nhất ghi trong giấy chứng nhận của Đăng kiểm.

1.4. Đối với tàu có tổng dung tích đăng ký trên 40.000 GRT vào ra cảng biển Việt Nam để sửa chữa: Trọng tải tính giá dịch vụ cảng biển bằng 50% tổng dung tích đăng ký (GRT) lớn nhất ghi trong giấy chứng nhận của Đăng kiểm; mức thu tối thiểu bằng mức thu giá dịch vụ cảng biển tính cho tàu có tổng dung tích bằng 40.000 GRT.

1.5. Tàu biển không ghi tổng dung tích tính đổi như sau:

- Tàu chở hàng: 1,5 tấn trọng tải đăng ký tính 1 GRT.
- Tàu kéo, tàu đẩy: 1CV tính 0,5 GRT.
- Sà lan: 1 tấn trọng tải đăng ký tính 1GRT.

Trường hợp tàu biển là đoàn sà lan tàu kéo (hoặc tàu đẩy) trọng tải tính cước là tổng số GRT của cả đoàn sà lan và tàu kéo (hoặc tàu đẩy).

2. Đơn vị công suất máy: Là mã lực (CV); phần lẻ dưới 1 CV tính tròn 1 CV.

3. Đơn vị thời gian (trừ giá thuê VHF):

- Đối với đơn vị thời gian là ngày: Ngày tính 24 giờ; phần lẻ của ngày từ 12 giờ trở xuống tính 1/2 ngày, trên 12 giờ tính 1 ngày.

- Đối với đơn vị thời gian là giờ: Giờ tính 60 phút; phần lẻ từ 30 phút trở xuống tính 1/2 giờ, trên 30 phút tính 1 giờ.

4. Đơn vị khối lượng hàng hóa: là tấn hoặc m³; phần lẻ dưới 0,5 tấn hoặc 0,5 m³ không tính, từ 0,5 tấn hoặc 0,5 m³ trở lên tính 1 tấn hoặc 1 m³. Trong một vận đơn lẻ, khối lượng tối thiểu để tính cước là 1 tấn hoặc 1 m³. Với loại hàng hóa mỗi tấn chiếm từ 1,5 m³ trở lên thì cứ 1,5 m³ tính 1 tấn.

5. Khối lượng tính giá dịch vụ cảng biển: là khối lượng hàng hóa kể cả bao bì.

6. Khoảng cách tính giá dịch vụ cảng biển là hải lý: phần lẻ chưa đủ một hải lý tính là 1 hải lý.

IV. PHÂN CHIA CÁC KHU VỰC CẢNG

- Khu vực 1: Các cảng nằm trong khu vực từ vĩ tuyến 20 trở lên phía Bắc.

- Khu vực 2: Các cảng nằm trong khu vực từ vĩ tuyến 11,5 đến vĩ tuyến 20.

- Khu vực 3: Các cảng nằm trong khu vực từ vĩ tuyến 11,5 trở vào phía Nam.

V. Đơn giá quy định tại Biểu giá dịch vụ cảng biển là đơn giá khoán và áp dụng cho cả thời gian làm việc ngoài giờ và ngày nghỉ theo quy định của Bộ Luật Lao động.

VI. Trường hợp các dịch vụ mới phát sinh chưa quy định tại Quyết định này, Giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển tạm thời quy định các mức giá cụ thể trên cơ sở thỏa thuận với khách hàng, đồng thời báo cáo Ban Vật giá Chính phủ và Cục Hàng hải Việt Nam để giải quyết.

VII. GIẢI THÍCH KHÁI NIỆM

Một số khái niệm tại Quyết định này được hiểu như sau:

7.1. "Kho bãi": Là kho bãi thuộc vùng đất Cảng do Cảng quản lý và khai thác.

7.2. "Hàng hóa (kể cả Container) quá cảnh": Là hàng hóa có nơi xuất phát (gốc) và nơi nhận hàng (đích) ở ngoài lãnh thổ Việt Nam đi thẳng hoặc được xếp dỡ qua cảng biển Việt Nam hoặc nhập kho riêng để phân phối tiếp.

7.3. "Hàng hóa (kể cả container) nhập khẩu": Là hàng hóa có nơi xuất phát (gốc) ở nước ngoài và có nơi nhận hàng (đích) ở Việt Nam.

7.4. "Hàng hóa (kể cả container) xuất khẩu": Là hàng hóa có nơi xuất phát (gốc) ở Việt Nam và có nơi nhận hàng (đích) ở nước ngoài.

7.5. "Hàng hóa nguy hiểm, độc hại": Là hàng hóa có tính chất độc hại và nguy hiểm cho người và môi trường theo những quy định của Tổ chức hàng hải Quốc tế (International Maritime Organization - IMO).

7.6. "Người vận chuyển": Là người dùng tàu biển thuộc sở hữu của mình hoặc thuê tàu thuộc sở hữu của người khác để thực hiện dịch vụ vận chuyển hàng hóa và hành khách.

7.7. "Tàu biển": Là cấu trúc nổi, có hoặc không có động cơ, chuyên dùng để hoạt động trên biển và các vùng nước liên quan đến biển.

7.8. "Tàu hỗ trợ": Là tàu được thiết kế, đăng kiểm và đăng ký hoạt động làm dịch vụ lai dắt, hỗ trợ tàu biển.

7.9. "Người được ủy thác": Là tổ chức hoặc cá nhân được chủ hàng hoặc người vận chuyển ủy quyền để thực hiện việc bốc dỡ, giao nhận và bảo quản hàng hóa tại cảng.

B. CÁC QUY ĐỊNH CỤ THỂ

I. GIÁ DỊCH VỤ HÀNG HẢI

1. Giá hoa tiêu:

1.1. Đơn giá hoa tiêu:

1.1.1. Đơn giá cho mỗi lượt vào hoặc ra cảng áp dụng chung cho các khu vực (trừ một số tuyến có quy định riêng):

Số thứ tự	Cự ly dẫn tàu	Đơn giá (USD/GRT-hải lý)	Mức thu tối thiểu (USD/tàu/lần)
1	Đến 10 hải lý:	0,0034	100
2	Đến 30 hải lý:	0,0031	120
3	Đến 60 hải lý:	0,00262	150
4	Trên 60 hải lý:	0,0022	170

1.1.2. Đơn giá đối với tàu biển có trọng tải dưới 200 GRT (kể cả tàu đánh bắt cá):

- Vào cảng: 30 USD/tàu.
- Ra cảng: 30 USD/tàu.

1.1.3. Giá hoa tiêu áp dụng cho một số tuyến:

Số thứ tự	Tuyến dẫn tàu	Đơn giá (USD/GRT- hải lý)		Mức tối thiểu (USD/tàu)	
		Vào cảng	Ra cảng	Vào cảng	Ra cảng
A	B	1	2	3	4
1	Tuyến từ Định An qua luồng sông Hậu	0,0035	0,0035	270	270
2	Tại cảng Đầm Môn (Khánh Hòa)	0,0045	0,0045	180	180
3	Luồng Xuân Hải, Cửa Lò	0,0045	0,0045	150	150
4	Khu vực Kiên Giang:				
	- Khu vực Bình Trị, Hòn Chông	0,0045	0,0045	180	180
	- Khu vực Phú Quốc	0,0080	0,0080		
5	Tuyến từ cửa Bồ Đề đến cảng Năm Căn	0,0035	0,0035	120	120
6	Tuyến phao 0 cảng Kỳ Hà đến cầu cảng Kỳ Hà	0,0035	0,0035	150	150
7	Tuyến phao 0 đến cảng Nghi Sơn	0,0050	0,0050	200	200

1.1.4. Mỗi lần di chuyển trong cảng: 0,017 USD/GRT. Mức thu tối thiểu một lần di chuyển trong cảng là: 30 USD/tàu.

1.2. Khi xin hoa tiêu chủ tàu phải báo cho hoa tiêu trước 8 giờ. Trong trường hợp thay đổi giờ hoặc hủy bỏ việc xin hoa tiêu phải báo cho

hoa tiêu biết trước 6 giờ. Quá thời hạn trên, chủ tàu phải trả tiền chờ đợi. Thời gian chờ đợi tính như sau:

1.2.1. Hoa tiêu chưa rời vị trí xuất phát tính là 1 giờ.

1.2.2. Hoa tiêu đã rời vị trí xuất phát, thời gian

chờ đợi tính từ lúc xuất phát đến khi hoa tiêu trở về vị trí ban đầu.

1.2.3. Hoa tiêu chỉ chờ đợi tại địa điểm đón tàu biển không quá 5 giờ, quá thời gian trên, việc xin hoa tiêu coi như đã hủy bỏ; hoặc hoa tiêu đã lên tàu nhưng tàu hủy bỏ yêu cầu thì người xin hoa tiêu phải trả tiền hoa tiêu theo luống đã xin dẫn đường và đơn giá tại điểm I/1.1.

1.2.4. Hoa tiêu đã làm xong việc dẫn đường, nếu thuyền trưởng vẫn giữ hoa tiêu lại sẽ tính thêm tiền chờ đợi theo số giờ giữ lại.

1.2.5. Đơn giá chờ đợi của hoa tiêu là 10 USD/người/giờ (bao gồm cả phương tiện đưa đón hoa tiêu).

1.2.6. Trường hợp thuyền trưởng không giữ hoa tiêu nhưng hoa tiêu vẫn phải ăn ở trên tàu (như tàu dầu thô, tàu quá cảnh biên giới) thì đơn giá chờ đợi tính 3 USD/người/giờ.

1.3. Chủ tàu phải trả thêm tiền cho hoa tiêu trong các trường hợp sau:

1.3.1. Tàu biển có hành trình để thử máy móc, thiết bị, hiệu chỉnh la bàn: Tăng 10% đơn giá tại điểm I/1.1.

1.3.2. Tàu biển không tự vận hành được vì lý do sự cố kỹ thuật: Tăng 50% đơn giá tại điểm I/1.1 theo quãng đường thực tế.

1.3.3. Tàu biển xin hoa tiêu đột xuất (ngoài quy định tại điểm I/1.2): Tăng 10% đơn giá tại điểm I/1.1.

1.3.4. Tàu biển không tới thẳng cảng đến mà xin neo lại dọc đường (trừ trường hợp tuyến đường không được chạy đêm và tàu phải neo đậu đợi sáng): Chủ tàu phải trả chi phí phương tiện phát sinh thêm trong việc đưa đón hoa tiêu.

1.4. Trường hợp tàu biển đã đến vị trí chờ hoa tiêu theo đúng giờ đại diện chủ tàu biển đã yêu

cầu và đã được Cảng vụ và hoa tiêu chấp nhận mà hoa tiêu chưa tới, gây chờ đợi cho tàu biển, thì hoa tiêu phải trả cho tàu biển tiền chờ đợi là 100 USD/giờ theo số giờ thực tế phải chờ đợi.

1.5. Trường hợp tàu chở khách hoạt động định tuyến theo lịch trình đăng ký áp dụng đơn giá riêng.

2. Giá tàu hỗ trợ:

2.1. Tàu biển vào ra cảng hoặc di chuyển trong cảng có sử dụng tàu hỗ trợ phải trả tiền hỗ trợ theo đơn giá sau:

2.1.1. Tàu hỗ trợ có công suất từ 500 CV trở xuống: 0,34 USD/CV-giờ.

2.1.2. Tàu hỗ trợ có công suất từ 501 CV đến 1.000 CV: 500 CV đầu thu 170 USD/giờ, từ CV thứ 501 trở đi mỗi CV thu thêm 0,26 USD/CV-giờ.

2.1.3. Tàu hỗ trợ có công suất từ 1.001 CV đến 1.500 CV: 1000 CV đầu thu 300 USD/giờ, từ CV thứ 1.001 trở đi mỗi CV thu thêm 0,15 USD/CV-giờ.

2.1.4. Tàu hỗ trợ có công suất từ 1.501 CV trở lên: 1.500 CV đầu thu 375 USD/giờ, từ CV thứ 1.501 trở đi mỗi CV thu thêm 0,05 USD/CV-giờ.

2.2. Căn cứ đơn giá quy định tại điểm I/2.1 giám đốc các doanh nghiệp quy định và công bố đơn giá từng loại tàu lai hiện có.

2.3. Thời gian tính giá tàu hỗ trợ: Từ khi tàu hỗ trợ rời vị trí xuất phát trong khu vực cảng có tàu vào làm hàng đến khi trở về vị trí ban đầu hoặc chuyển sang hoạt động khác. Thời gian tối thiểu tính giá hỗ trợ là 1 giờ/lần.

Trường hợp khu vực cảng có tàu vào làm hàng không có tàu hỗ trợ, phải huy động từ nơi khác đến: Chi phí huy động tàu hỗ trợ được xác định trên cơ sở thỏa thuận giữa chủ tàu hỗ trợ và người thuê nhưng không vượt quá 60% đơn giá quy định tại điểm I/2.1.

2.4. Trường hợp tàu hỗ trợ đã tới vị trí đón tàu biển theo đúng giờ mà đại diện chủ tàu biển đã yêu cầu và đã được Cảng vụ chấp nhận nhưng tàu biển chưa tới, gây chờ đợi cho tàu hỗ trợ, thì chủ tàu biển phải trả bằng 50% đơn giá quy định tại điểm I/2.1 cho số giờ thực tế phải chờ đợi.

2.5. Trường hợp tàu hỗ trợ đã tới vị trí đón tàu biển theo đúng giờ mà đại diện chủ tàu biển đã yêu cầu và đã được Cảng vụ chấp nhận nhưng tàu biển không tới hoặc không chạy, tàu hỗ trợ phải trở về vị trí xuất phát hoặc chuyển sang hoạt động khác, thì chủ tàu biển phải trả bằng 50% đơn giá quy định tại điểm I/2.1 cho số giờ thực tế điều động tàu hỗ trợ.

2.6. Chủ tàu biển phải trả thêm tiền hỗ trợ trong các trường hợp sau:

2.6.1. Hỗ trợ trong điều kiện gió cấp 6,7: Tăng thêm 30% đơn giá quy định tại điểm I/2.1.

2.6.2. Hỗ trợ trong điều kiện gió trên cấp 7: Tăng thêm 100% đơn giá quy định tại điểm I/2.1.

2.6.3. Hỗ trợ trong trường hợp cứu hộ: Theo mức giá thỏa thuận giữa đơn vị làm nhiệm vụ cứu hộ và đơn vị được cứu hộ.

2.7. Trường hợp tàu biển không hoạt động phải sử dụng tàu hỗ trợ để đẩy hoặc kéo thì áp dụng giá thuê phương tiện quy định tại điểm III/4.3.1 phần B.

2.8. Trường hợp thay đổi giờ hoặc hủy bỏ việc xin tàu hỗ trợ, đại diện chủ tàu phải báo cho chủ tàu hỗ trợ biết trước 2 giờ. Quá quy định trên chủ tàu phải trả tiền chờ đợi theo quy định trên.

2.9. Trường hợp tàu chở khách hoạt động định tuyến theo lịch trình đăng ký áp dụng đơn giá riêng.

2.10. Số lượng và công suất tàu hỗ trợ thực hiện theo quy định của Giám đốc Cảng vụ.

3. Giá buộc cởi dây:

3.1. Đơn giá buộc cởi dây:

Đơn vị tính: USD/ lần.

Số thứ tự	Trọng tải tính giá dịch vụ cảng biển	Mức giá	
		Tại phao	Tại cầu
A	B	1	2
1	Dưới 500 GRT	40	11
2	Từ 501 đến 1.000 GRT	65	18
3	Từ 1.001 đến 4.000 GRT	108	34
4	Từ 4.001 đến 10.000 GRT	150	51
5	Từ 10.001 đến 15.000 GRT	172	67
6	Từ 15.001 GRT trở lên	194	84
Giá dịch vụ buộc cởi dây tính cho một lần buộc và cởi; nếu tính riêng buộc hoặc cởi thì tính 1/2 đơn giá trên.			

Đơn giá trên đã bao gồm chi phí phương tiện phục vụ việc buộc cởi dây (nếu có).

3.2. Trường hợp các tàu nhỏ hoặc sà lan buộc vào tàu lớn để chuyển tải hàng hóa áp dụng mức đơn giá buộc cởi dây tại cầu.

II. GIÁ TẠI CẦU BẾN

1. Giá cầu bến đối với phương tiện:

1.1. Đơn giá cầu bến:

1.1.1. Đổ tại cầu: 0,0035 USD/GRT-giờ.

1.1.2. Đổ tại phao: 0,0014 USD/GRT-giờ.

1.1.3. Neo tại vũng, vịnh: 0,0006 USD/GRT-giờ.

1.2. Trường hợp tàu biển đỗ 2 hoặc 3 nơi trong phạm vi một cảng, tiền cầu bến tính theo thời gian và đơn giá thực tế tàu đỗ từng khu vực, sau đó cộng lại.

1.3. Trường hợp nhận được lệnh rời cảng, tàu biển vẫn chiếm cầu, phao phải trả tiền cầu bến theo đơn giá sau:

1.3.1. Chiếm cầu: 0,006 USD/GRT-giờ.

1.3.2. Chiếm phao: 0,0026 USD/GRT-giờ.

1.4. Tàu có dung tích đăng ký toàn phần dưới 200 GRT, giá cầu bến một chuyến (bao gồm cả lượt vào và lượt ra) là 46 USD/ tàu trong phạm vi 5 ngày; từ ngày thứ sáu trở đi, mỗi ngày thu thêm 11 USD/ tàu.

1.5. Trường hợp tàu biển đổ áp mạn với tàu biển khác ở cầu: Giá cầu bến tính bằng 50% đơn giá đổ tại cầu. Trường hợp sà lan đổ áp mạn với tàu biển khác ở cầu để bơm rót hàng lỏng: Giá cầu bến tính bằng 50% đơn giá đổ tại cầu.

1.6. Miễn thu giá cầu bến đối với tàu chở dầu từ nước ngoài đến Việt Nam làm vệ sinh (rửa tàu) và gia cố ở ngoài phao số 0 (không xuất nhập khẩu dầu).

1.7. Trường hợp không làm hàng được do thời tiết trên một ngày (24 giờ liên tục) hoặc phải nhường cầu cho tàu khác theo lệnh của Cảng thì được miễn tiền cầu bến của thời gian không làm hàng.

1.8. Trường hợp tàu chở khách hoạt động định tuyến theo lịch trình đăng ký áp dụng đơn giá riêng.

2. Giá cầu bến đối với hàng hóa và hành khách:

2.1. Đơn giá cầu bến đối với hàng hóa:

Hàng hóa thông qua cầu bến, phao, vũng, vịnh thì chủ hàng hoặc người được ủy thác phải trả tiền theo đơn giá sau:

2.1.1. Làm hàng tại cầu cảng: 0,30 USD/tấn.

2.1.2. Làm hàng tại phao, vũng, vịnh: 0,15 USD/tấn.

2.1.3. Đối với hàng hóa là phương tiện vận tải, xếp dỡ và các phương tiện chuyên dùng:

+ Xe bảo ôn, xe xích, gầu ngoạm, xe lăn đường, xe nâng hàng, cần cầu: 3USD/chiếc.

+ Ôtô từ 15 chỗ ngồi trở xuống, xe tải có trọng tải từ 2,5 tấn trở xuống: 1 USD/chiếc.

+ Các loại ô tô khác ngoài các loại đã quy định trên: 2 USD/ chiếc.

2.1.4. Giá cầu bến đối với hàng lỏng (ga lỏng, xăng, dầu, nhựa đường lỏng...) làm hàng bằng phương pháp bơm rót từ tàu biển lên xe, lên bồn hoặc sang mạn sà lan là 1 USD/tấn.

2.2. Giá cầu bến đối với hành khách:

2.2.1. Đơn giá cầu bến đối với hành khách: Hành khách qua cầu bến (đi hoặc đến) phải trả tiền theo đơn giá sau:

- Lượt vào: 1,5 USD/người.

- Lượt ra: 1,5 USD/người.

(Trẻ em dưới 12 tuổi không thu).

Trường hợp dùng ca nô chở khách từ tàu lớn vào đất liền, tiền cầu bến thu theo đơn giá trên đối với hành khách thực tế qua cầu bến.

2.2.2. Trường hợp tàu biển đậu tại khu vực neo đậu được phép, sử dụng phương tiện vận tải thủy khác để đưa đón khách vào tham quan du lịch tại các đảo, giá cầu bến đối với hành khách là 1 USD/người (bao gồm cả lượt vào và lượt ra).

2.2.3. Trường hợp tàu chở khách hoạt động định tuyến theo lịch trình đăng ký áp dụng đơn giá riêng.

3. Giá đóng mở hầm hàng:

Chủ tàu biển có yêu cầu công nhân cảng đóng mở hầm hàng phải trả tiền theo đơn giá sau:

3.1. Trường hợp sử dụng cần cầu tàu:

Đơn vị tính: USD/ hầm

Số thứ tự	Trọng tải tính giá dịch vụ cảng biển	Đơn giá một lần đóng hoặc mở	
		Đóng hoặc mở nắp hầm hàng để lại boong	Đóng hoặc mở nắp hầm hàng đưa lên bờ
A	B	1	2
1	Từ 5.000 GRT trở xuống	8	16
2	Từ 5.001 GRT đến 10.000 GRT	14	28
3	Từ 10.001 GRT trở lên	20	40

3.2. Trường hợp sử dụng cần cầu cảng: tăng 50% đơn giá tại điểm II/3.1.

4. Giá quét dọn hầm hàng, quét rửa mặt boong:

4.1. Quét dọn hầm hàng:

4.1.1. Chủ tàu biển có yêu cầu công nhân cảng quét dọn hầm hàng, phải trả tiền quét dọn theo đơn giá sau:

Đơn vị tính: USD/hầm hàng

Số thứ tự	Trọng tải tính giá dịch vụ cảng biển	Đơn giá quét dọn một hầm hàng	
		Hầm sau khi dỡ hàng hóa thông thường	Hầm sau khi dỡ hàng hóa độc hại
A	B	1	2
1	Từ 5.000 GRT trở xuống	33	53
2	Từ 5.001 đến 10.000 GRT	41	83
3	Từ 10.001 GRT trở lên	56	116

4.1.2. Dụng cụ và nước dùng cho việc quét dọn do chủ tàu biển cấp.

4.1.3. Tàu biển có nhiều tầng hầm, mỗi tầng được tính là một hầm.

4.1.4. Khi quét dọn, nếu hầm của tàu biển còn hàng rơi vãi cần phải thu gom thì chủ tàu biển phải trả thêm tiền xếp dỡ hàng hóa rơi vãi đó.

4.2. Quét rửa mặt boong:

Chủ tàu biển yêu cầu công nhân cảng quét rửa mặt boong phải trả tiền theo đơn giá sau:

4.2.1. Dùng nước của phương tiện: 0,17 USD/m².

4.2.2. Dùng nước của cảng: 0,20 USD/m².

Mức thu tối thiểu một lần: 50 USD.

5. Giá đổ rác:

5.1. Đối với tàu chở hàng:

5.1.1. Đơn giá một lần đổ rác (đã bao gồm chi phí phương tiện vận chuyển phục vụ đổ rác):

- Đổ tại cầu: 20 USD/tàu.
- Đổ tại phao, vũng, vịnh: 50 USD/ tàu.

5.1.2. Đơn giá một lần đổ rác đối với tàu có tổng dung tích nhỏ hơn 200 GRT (đã bao gồm chi phí phương tiện vận chuyển phục vụ đổ rác):

- Đổ tại cầu: 4 USD/tàu.
- Đổ tại phao, vũng, vịnh: 8 USD/tàu.

5.2. Đối với tàu chở khách:

5.2.1. Đơn giá một lần đổ rác:

- a) Đổ tại cầu:
- Cước phí phổ thông: 0,7 USD/người.

(số người trên tàu bao gồm hành khách, thuyền viên, sĩ quan).

- Mức thu tối thiểu một lần đổ rác: 100 USD/lần-tàu.

- Mức thu tối đa một lần đổ rác: 500 USD/lần-tàu.

b) Đổ tại phao, vũng, vịnh (hoặc đổ tại cầu nhưng phải dùng phương tiện thủy mới thực hiện được việc đổ rác): Tăng 30% đơn giá tại điểm II/5.2.1.

5.2.2. Trường hợp tàu chở khách hoạt động định tuyến theo lịch trình đăng ký áp dụng đơn giá riêng.

5.3. Trường hợp theo yêu cầu của chủ tàu hoặc các cơ quan kiểm dịch phải hủy (đốt, chôn....) rác, giám đốc đơn vị làm dịch vụ đổ rác quy định mức giá cụ thể trên cơ sở thỏa thuận với khách hàng.

5.4. Những tàu chở hàng hoặc chở khách có sử dụng thiết bị xử lý rác trước khi thực hiện việc đổ rác được giảm 30% đơn giá quy định tại điểm II/5.1 và điểm II/5.2.

6. Giá cung cấp nước ngọt:

Việc cung cấp nước ngọt cho tàu biển chỉ áp dụng khi chủ tàu biển yêu cầu theo đơn giá sau:

6.1. Cấp nước bằng hệ thống đường ống dẫn nước từ bờ: 2,50 USD/m³.

6.2. Cấp nước bằng phương tiện thủy: 3,50 USD/m³.

Đơn giá trên đã bao gồm chi phí phương tiện phục vụ cung cấp nước.

7. Giá kiểm đếm, giao nhận hàng hóa:

Căn cứ giá cả thị trường và tình hình thực tế, giám đốc các đơn vị kinh doanh dịch vụ kiểm đếm, giao nhận hàng hóa quy định và công bố Biểu giá kiểm đếm, giao nhận hàng hóa áp dụng

thống nhất cho các đối tượng thuộc phạm vi áp dụng Quyết định này.

III. CƯỚC TÁC NGHIỆP HÀNG HÓA

1. Cước tác nghiệp đối với hàng hóa (trừ container):

1.1. Cước xếp dỡ hàng hóa:

1.1.1. Đơn giá cước xếp dỡ hàng hóa bằng cầu tàu (trừ tác nghiệp kho bãi cảng - toa xe, ô tô hoặc ngược lại sử dụng phương tiện của cảng):

Đơn vị tính: USD/tấn

Số thứ tự	Tác nghiệp xếp dỡ Nhóm hàng	Hầm tàu- toa xe, ô tô, sà lan hoặc ngược lại	Hầm tàu, sà lan - kho bãi cảng hoặc ngược lại	Xếp dỡ tại phao, vũng, vịnh	Kho bãi cảng - toa xe, ô tô hoặc ngược lại
		1	2	3	4
A	B				
1	Hàng rời: quặng các loại; đá dăm, đá cục; gang rời; xi măng rời; lương thực, phân bón, muối, đường để rời; gỗ bằm (chặt); thạch cao, lưu huỳnh rời, đất, cát, than...	2,00	2,90	2,3	0,73
2	Hàng hóa đóng trong bao vải, bao tải, bao giấy, bao gai, bao nylon, bao cói; vỏ chai đựng trong pallet giấy carton và bọc ngoài bằng nylon; đá học...	2,75	3,66	3,08	0,90
3	Hàng hóa đóng trong hòm, thùng; gỗ tròn (gỗ cây); gỗ xẻ đóng kiện, tre; nứa; trúc...	3,56	4,74	4,13	1,27
4	Máy móc, thiết bị; các loại sắt thép bó, kiện, cuộn, tấm, thanh; kim loại mẫu đóng kiện, đóng cuộn.	3,86	5,14	4,52	1,32
5	Hàng đóng kiện như bông, đay, gai, cói, giấy, vải, sợi, hạt nhựa; đồ may mặc; dụng cụ gia đình; tạp phẩm; cao su; sẫm lớp; gạch chịu lửa, thiết bị y tế,...	4,06	5,41	4,78	1,47
6	Gỗ ván sàn; dụng cụ bằng gỗ, thủ công mỹ nghệ...; hàng hóa đóng sọt, giành, thúng...	4,36	5,81	5,17	1,60
7	Hàng hóa đóng trong chai lọ, bình, sành, sứ, thủy tinh; hàng dễ vỡ; linh kiện điện tử; xe gắn máy...	4,60	6,13	5,49	1,69
8	Hoa quả tươi; động vật sống; hàng đông lạnh.	4,85	6,46	5,81	1,79
9	Các loại phương tiện gồm: - Ô tô bánh lốp (trừ xe bảo ôn); - Xe chuyên dùng các loại: xe bảo ôn, xe xích, xe gầu ngoạm, xe lăn đường, xe nâng hàng, cần cầu,...	40 USD/c 55 USD/c	50 USD/c 70 USD/c	45 USD/c 55 USD/c	30 USD/c 35 USD/c

* Cước xếp dỡ đối với phương tiện tự di động (trừ xe bánh xích) lên cầu hoặc vào kho, bãi cảng là 25 USD/chiếc (đã bao gồm chi phí người lái). Trường hợp phương tiện, ô tô, thiết bị có bánh xe lăn nhưng không tự hành được (không khởi động được máy) phải sử dụng đầu kéo hoặc xe nâng của cảng để đưa vào kho, bãi cảng: 40 USD/chiếc.

1.1.2. Đơn giá quy định tại điểm III/1.1.1 là đơn giá chuẩn. Giám đốc Cảng được điều chỉnh tăng hoặc giảm tối đa 10% so với đơn giá chuẩn. Căn cứ giá cả thị trường và tình hình thực tế, giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển công bố Biểu cước xếp dỡ áp dụng thống nhất cho các đối tượng thuộc phạm vi áp dụng Quyết định này.

1.1.3. Các trường hợp quy định dưới đây được xác định trên cơ sở Biểu cước do Giám đốc Cảng công bố theo quy định tại điểm III/1.1.2:

a) Cước xếp dỡ đảo hàng trong cùng một hầm tàu tính bằng 50% đơn giá hầm tàu - toa xe, ô tô, sà lan (hoặc ngược lại).

b) Cước xếp dỡ đảo hàng từ hầm này sang hầm khác cùng một tàu nhưng không qua cầu cảng tính bằng 70% đơn giá hầm tàu - toa xe, ô tô, sà lan (hoặc ngược lại). Trường hợp phải qua cầu cảng tính bằng 120% đơn giá hầm tàu - toa xe, ô tô, sà lan (hoặc ngược lại).

c) Hàng hóa (kể cả hàng bao) đóng băng hoặc đóng tảng phải đảo xới, đập phá rồi mới xếp dỡ được cộng thêm 50% đơn giá hầm tàu - toa xe, ô tô, sà lan (hoặc ngược lại).

d) Xếp dỡ hàng nguy hiểm, độc hại:

+ Nhóm A: Xếp dỡ các loại chất nổ, chất hóa học dễ cháy như Nitrates, Nitrocompoud, Alkalies, Methane, Magnesium, Nitro cellulose và các sản phẩm phát sinh từ nguồn gốc trên được tăng 100% cước xếp dỡ;

+ Nhóm B: Xếp dỡ các loại chất độc, chất dễ cháy như xăng, dầu, Alcohol, Ether, Amonia, Lime power, ốt khô, các loại axit, hơi gas, thuốc trừ sâu, thuốc nhuộm, Calcium carbide, Anthracite được tăng 50% cước xếp dỡ;

+ Nhóm C: Xếp dỡ các loại hàng bụi bặm, dơ

bẩn, có mùi hôi thối như: Camphor oil, Naphthalene, bột giấy, Cement, phân bón, than, quặng, tôm khô, nước mắm, xương súc vật, cá khô các loại và các loại hàng nguy hiểm, độc hại khác không có tên trong nhóm A và B được tăng 30% cước xếp dỡ;

e) Hàng hóa đóng bao, kiện, thùng bị đổ vỡ phải thu gom, cước xếp dỡ tăng 100% tính cho số hàng thực tế bị đổ vỡ;

g) Hàng hóa quá cảnh của các nước qua cảng biển Việt Nam: giảm 15% cước xếp dỡ;

h) Hàng hóa qua cân, ngoài cước xếp dỡ phải trả tiền cho số hàng thực tế qua cân theo đơn giá sau (đã bao gồm các chi phí phục vụ cho việc cân hàng):

+ Qua cân thủ công, cân bàn: 1,0 USD/tấn.

+ Qua cân máy: 0,4 USD/tấn.

i) Trường hợp hàng hóa chuyển từ kho, bãi cảng xuống tàu hoặc hàng hóa bốc từ tàu đưa vào kho, bãi cảng bằng băng tải của chủ hàng, lao động vận hành của cảng, cước xếp dỡ do giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển quy định trên cơ sở thỏa thuận với khách hàng;

k) Trường hợp xếp dỡ hàng hóa từ kho bãi cảng lên toa xe (hoặc ngược lại) mà phải sử dụng xe để vận chuyển: Tăng 100% đơn giá tác nghiệp kho bãi cảng - toa xe, ô tô;

l) Cước xếp dỡ hàng quá nặng hoặc quá dài được tính tăng thêm như sau:

Số thứ tự	Khối lượng hàng hoặc chiều dài hàng	Mức tăng thêm
1	Nặng từ 10 Tấn đến dưới 15 Tấn hoặc dài từ 10 đến dưới 12 m	30%
2	Nặng từ 15 Tấn đến dưới 20 Tấn hoặc dài từ 12 đến 15 m	50%
3	Nặng từ 20 Tấn đến dưới 25 Tấn hoặc dài từ 15 m đến 20 m	100%
4	Nặng từ 25 Tấn đến dưới 30 Tấn hoặc dài trên 20 m	200%
5	Nặng từ 30 Tấn trở lên: Giám đốc Cảng quy định trên cơ sở thỏa thuận với khách hàng.	

Trường hợp hàng vừa quá nặng, vừa quá dài chỉ được tính một tỷ lệ tăng giá cao nhất.

Trường hợp thiết bị cảng không đủ khả năng xếp dỡ các loại hàng quá nặng, quá dài mà phải thuê ngoài thì giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển quy định giá từng trường hợp cụ thể trên cơ sở thỏa thuận với khách hàng;

m) Trường hợp xếp dỡ hàng hóa phải sử dụng cần cẩu của cảng (trừ tác nghiệp kho bãi cảng - toa xe, ô tô hoặc ngược lại): Cước xếp dỡ do giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển quy định nhưng tối thiểu phải bằng mức cước xếp dỡ bằng cần cẩu tàu.

1.1.4. Xếp dỡ trong trường hợp cấp cứu: Giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển quy định mức cước cụ thể trên cơ sở thỏa thuận với khách hàng.

1.1.5. Tàu biển gây nên việc chờ đợi của công nhân trong quá trình xếp dỡ sẽ tính phí chờ đợi theo số người và thời gian chờ đợi đơn giá thuê công nhân kỹ thuật quy định tại điểm III/4.1.

1.1.6. Trường hợp xếp dỡ có sử dụng cần cẩu nổi, mức giá do giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển quy định trên cơ sở thỏa thuận với khách hàng.

1.2. Giá lưu kho, bãi cảng:

1.2.1. Đơn giá lưu kho, bãi:

Số thứ tự	Loại dịch vụ	Đơn vị tính	Đơn giá	
			Khu vực 1 và 3	Khu vực 2
1	Lưu kho	USD/tấn-ngày	0,2	0,16
2	Lưu bãi	USD/tấn-ngày	0,1	0,08
3	Các loại phương tiện lắp sẵn (bao gồm ô tô, xe xích, cần trục...)	USD/chiếc - ngày	4,0	3,20

1.2.2. Thời gian và khối lượng tính cước lưu kho, bãi:

+ Thời gian: Kể từ tấn hàng đầu tiên vào kho, bãi của từng vận đơn.

+ Khối lượng: Theo thực tế lưu kho, bãi.

1.2.3. Đơn giá quy định tại điểm III/1.2.1 là đơn giá chuẩn. Giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển được điều chỉnh tăng hoặc giảm tối đa 20% so với đơn giá chuẩn. Căn cứ giá cả thị trường và tình hình thực tế, giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển công bố Biểu giá lưu kho bãi áp dụng thống nhất cho các đối tượng thuộc phạm vi áp dụng Quyết định này.

Đối với các hàng nguy hiểm, độc hại: Tăng 50% đơn giá do giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển công bố.

1.3. Cước chuyển tải hàng hóa:

Hàng hóa chuyển tải là hàng hóa được dỡ từ tàu đổ tại phao, vũng, vịnh và xếp xuống phương tiện thủy khác để vận chuyển vào bờ hoặc ngược lại.

1.3.1. Đơn giá cước chuyển tải:

Số thứ tự	Nhóm hàng	Từ 3 hải lý trở xuống (USD/tấn)	Trên 3 hải lý, ngoài tiền gốc cho 3 hải lý đầu, cứ mỗi hải lý tiếp theo (USD/tấn-hải lý)
1	Hàng rời, hàng lỏng, kim loại sắt thép để trần	1,5	0,05
2	Hàng đóng bao	2,0	0,06
3	Hàng đóng kiện, đóng thùng, hòm, bình; máy móc thiết bị	2,2	0,07
4	Các loại hàng khác chưa nêu tên ở trên	2,4	0,08

Chuyển tải hàng nguy hiểm, độc hại, cước chuyển tải tăng 50% đơn giá trên.

1.3.2. Đơn giá quy định tại điểm III/1.3.1 là đơn giá chuẩn. Giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển được điều chỉnh tăng hoặc giảm tối đa 20% so với đơn giá chuẩn. Căn cứ giá cả thị trường và tình hình thực tế, giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển công bố Biểu giá chuyển tải áp dụng thống nhất cho các đối tượng thuộc phạm vi áp dụng Quyết định này.

1.3.3. Hàng hóa có kích thước quá lớn không cho vào hầm sà lan được thì cước tính như hàng nhóm 4.

1.3.4. Trường hợp chuyển tải hàng công kênh:

- Nếu sử dụng dưới 50% trọng tải đăng ký phương tiện thì trọng lượng tính cước bằng 70% trọng tải đăng ký phương tiện.

- Nếu sử dụng từ 50% đến 70% trọng tải đăng ký phương tiện thì trọng lượng tính cước bằng 80% trọng tải đăng ký phương tiện.

- Nếu sử dụng trên 70% trọng tải đăng ký phương tiện thì trọng lượng tính cước bằng 100% trọng tải đăng ký phương tiện.

1.3.5. Cự ly tính cước: Từ mạn tàu biển vào cầu cảng hoặc ngược lại.

1.3.6. Giá cước chuyển tải không bao gồm cước xếp dỡ số hàng chuyển tải.

1.3.7. Chuyển tải hàng cứu hộ các tàu biển gặp nạn: Giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển quy định trên cơ sở thỏa thuận với khách hàng.

2. Cước tác nghiệp đối với CONTAINER:

2.1. Cước xếp dỡ container:

2.1.1. Đơn giá cước xếp dỡ container bằng cần cầu tàu (trừ tác nghiệp kho bãi cảng - toa xe, ô tô hoặc ngược lại sử dụng phương tiện của cảng):

a) Biểu cước xếp dỡ container áp dụng cho khu vực 1:

Đơn vị tính: USD/container

Số thứ tự	Loại container	Tác nghiệp xếp dỡ		
		Hầm tàu - toa xe, ô tô, sà lan hoặc ngược lại	Hầm tàu, sà lan - kho bãi cảng hoặc ngược lại	Kho bãi cảng - toa xe, ô tô hoặc ngược lại
A	B	1	2	3
1	Từ 20 feet trở xuống:			
	- Có hàng	37	57	23
	- Không hàng	24	34	15
2	Loại 40 feet			
	- Có hàng	55	85	35
	- Không hàng	36	50	23
3	Loại trên 40 feet			
	- Có hàng	82	127	53
	- Không hàng	53	80	34

b) Biểu cước xếp dỡ container áp dụng cho khu vực 2:

Đơn vị tính: USD/container

Số thứ tự	Tác nghiệp xếp dỡ		Hầm tàu - toa xe, ô tô, sà lan hoặc ngược lại	Hầm tàu sà lan - kho bãi cảng hoặc ngược lại	Kho bãi cảng - toa xe, ô tô hoặc ngược lại
	Loại container				
A	B		1	2	4
1	Từ 20 feet trở xuống				
	- Có hàng		26	50	20
	- Không hàng		16	27	12
2	Loại 40 feet				
	- Có hàng		40	76	31
	- Không hàng		23	40	18
3	Loại trên 40 feet				
	- Có hàng		59	113	47
	- Không hàng		35	60	28

c) Biểu cước xếp dỡ container áp dụng cho khu vực 3:

Đơn vị tính: USD/container

Số thứ tự	Tác nghiệp xếp dỡ		Hầm tàu - toa xe, ô tô, sà lan hoặc ngược lại	Hầm tàu, sà lan - kho bãi cảng hoặc ngược lại	Kho bãi cảng - toa xe, ô tô hoặc ngược lại
	Loại container				
A	B		1	2	4
1	Từ 20 feet trở xuống				
	- Có hàng		30	57	23
	- Không hàng		20	34	15
2	Loại 40 feet				
	- Có hàng		45	85	35
	- Không hàng		29	50	23
3	Loại trên 40 feet				
	- Có hàng		67	127	53
	- Không hàng		44	80	34

2.1.2. Mức cước xếp dỡ container quy định tại điểm III/2.1.1 đã bao gồm giá cầu bến đối với hàng hóa, giá kiểm đếm giao nhận.

2.1.3. Đơn giá quy định tại điểm III/2.1.1 là đơn giá chuẩn. Giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển được điều chỉnh tăng hoặc giảm tối đa:

- Đối với container có hàng:

+ Khu vực 1 và khu vực 2: 10% so với đơn giá chuẩn;

+ Khu vực 3: 15% so với đơn giá chuẩn.

- Đối với container rỗng: 15% so với đơn giá chuẩn.

Căn cứ giá cả thị trường và tình hình thực tế, giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển công bố Biểu cước xếp dỡ áp dụng thống nhất cho các đối tượng thuộc phạm vi áp dụng Quyết định này.

2.1.4. Các trường hợp quy định dưới đây được xác định trên cơ sở Biểu cước xếp dỡ do giám đốc

các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển công bố theo quy định tại điểm III/2.1.3:

a) Cước xếp dỡ đảo container trong cùng một hầm tính bằng 25% đơn giá hầm tàu - kho bãi cảng hoặc ngược lại.

b) Cước xếp dỡ container từ hầm này sang hầm khác cùng một tàu (không qua cầu tàu) tính bằng 55% đơn giá hầm tàu - kho bãi cảng hoặc ngược lại.

c) Cước xếp dỡ dịch chuyển container cùng một tàu (bốc từ tàu đưa lên bờ và xếp xuống cùng tàu) tính bằng 100% đơn giá hầm tàu - kho bãi cảng hoặc ngược lại.

d) Cước xếp dỡ dịch chuyển container khác tàu (bốc từ tàu đưa vào bãi và xếp xuống tàu khác) tính bằng 150% đơn giá hầm tàu - kho bãi cảng hoặc ngược lại. Trong đó:

- Bốc từ tàu đưa vào kho bãi cảng: 75% mức trên.

- Bốc từ kho bãi cảng xếp xuống tàu: 75% mức trên.

e) Xếp dỡ Container chứa hàng hóa nguy hiểm, độc hại được tăng 50% (bằng 1,5 lần) cước xếp dỡ.

g) Xếp dỡ container quá cao hoặc quá rộng hoặc quá nặng: Đơn giá do giám đốc Cảng quy định trên cơ sở thỏa thuận với khách hàng.

h) Xếp dỡ container từ kho, bãi cảng lên toa xe (hoặc ngược lại) mà phải sử dụng xe để vận chuyển: Tăng 100% đơn giá kho bãi cảng - toa xe, ô tô.

i) Trường hợp chủ tàu thuê công nhân Cảng chằng buộc hoặc tháo chằng buộc container trên tàu (trừ việc đóng mở chốt) phải trả 1USD/container cho số container thực tế phải chằng buộc.

k) Các chủ hàng, chủ tàu biển có container xếp dỡ với số lượng lớn (chiếm 15% sản lượng container thông qua Cảng) và ký hợp đồng dài hạn với Cảng (hợp đồng ký thực hiện từ một

năm trở lên) được giảm tối đa 5% cước xếp dỡ cho số lượng container vượt quá 15% sản lượng thông qua cảng. Mức giảm cụ thể do giám đốc Cảng quy định trên cơ sở thỏa thuận với chủ hàng, chủ tàu biển.

l) Đơn giá cước đóng/rút hàng trong container và cước xếp dỡ container tại phao, vũng, vịnh do giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển quy định và công bố tại Biểu cước xếp dỡ của cảng.

m) Trường hợp xếp dỡ container phải sử dụng cần cầu của cảng (trừ tác nghiệp kho bãi cảng - toa xe, ô tô hoặc ngược lại): cước xếp dỡ do giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển quy định nhưng tối thiểu phải bằng mức cước xếp dỡ bằng cần cầu tàu.

n) Trường hợp xếp dỡ theo tác nghiệp hầm tàu - toa xe, ô tô, sà lan có sử dụng phương tiện (sà lan, ô tô) của Cảng: giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển quy định mức cước cụ thể nhưng tối thiểu phải bằng cước tác nghiệp hầm tàu, sà lan - kho bãi cảng hoặc ngược lại.

2.1.5. Xếp dỡ trong trường hợp cấp cứu: Giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển quy định mức cước cụ thể trên cơ sở thỏa thuận với khách hàng.

2.1.6. Tàu biển gây nên việc chờ đợi của công nhân trong quá trình xếp dỡ sẽ tính phí chờ đợi theo số người và thời gian chờ đợi tại đơn giá thuê công nhân kỹ thuật quy định tại điểm III/4.1.

2.17. Trường hợp xếp dỡ có sử dụng cần cầu nổi, mức giá do giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển quy định trên cơ sở thỏa thuận với khách hàng.

2.2. Giá lưu kho, bãi cảng:

2.2.1. Đơn giá lưu kho, bãi cảng:

a) Container thường:

Đơn vị tính: USD/Container /ngày.

Loại container	Có hàng		Không hàng	
	Khu vực 1 và 3	Khu vực 2	Khu vực 1 và 3	Khu vực 2
Từ 20 feet trở xuống	2,0	1,6	1,0	0,8
Loại 40 feet	3,0	2,4	1,5	1,2
Loại trên 40 feet	4,5	3,6	2,3	1,84

Thời gian và khối lượng tính giá lưu kho, bãi:

- Khối lượng: Theo thực tế lưu kho, bãi cảng.
- Thời gian: Kể từ thời điểm Container đưa vào kho, bãi cảng.

+ Container nhập (là container đưa từ tàu vào kho, bãi cảng): Tính từ ngày thứ sáu trở đi.

+ Container xuất (là container đưa từ kho, bãi cảng lên tàu): Tính từ ngày thứ tư trở đi.

+ Container chuyển tải khác tàu, container tạm nhập - tái xuất: Tính từ ngày thứ tư trở đi.

Ngoài các trường hợp trên, thời gian tính giá lưu kho, bãi container theo thời gian thực tế lưu kho, bãi cảng.

b) Container đông lạnh:

Loại Container	Đơn giá: (USD Container /giờ)	
	Khu vực 1 và 3	Khu vực 2
- Loại 20 feet	1,1	0,88
- Loại 40 feet	1,6	1,28

- Thời gian tính giá dịch vụ lưu kho, bãi container đông lạnh: Là thời gian thực tế có sử dụng điện của cảng. Trường hợp container lạnh không sử dụng điện của cảng, thời gian tính giá dịch vụ lưu kho, bãi tính như container thường.

- Mức giá dịch vụ lưu kho, bãi quy định cho container đông lạnh ở trên đã bao gồm chi phí lưu kho bãi, tiền điện và chi phí phục vụ đông lạnh.

2.2.2. Đơn giá quy định tại điểm III/2.2.1 là đơn giá chuẩn. Giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển được điều chỉnh tăng hoặc giảm tối đa 20% so với đơn giá chuẩn. Căn cứ giá cả thị trường và tình hình thực tế, giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển công bố Biểu giá lưu kho, bãi áp dụng thống nhất cho các đối tượng thuộc phạm vi áp dụng Quyết định này.

2.3. Cước chuyển tải container:

Container chuyển tải là Container được dỡ từ tàu đổ tại phao, vũng, vịnh và xếp xuống phương tiện thủy khác để vận chuyển vào bờ hoặc ngược lại.

2.3.1. Đơn giá chuyển tải Container:

Loại container	Từ 3 hải lý trở xuống		Trên 3 hải lý, ngoài tiền gốc cho 3 hải lý đầu, mỗi hải lý tiếp theo cộng thêm:	
	Có hàng	Không hàng	Có hàng	Không hàng
Loại 20 feet	10	7	0,4	0,25
Loại 40 feet	20	14	0,8	0,5
Loại trên 40 feet	23	16	1,0	0,8

Chuyển tải Container quá cao hoặc quá rộng hoặc vừa quá cao vừa quá rộng: Tăng 50% đơn giá trên.

2.3.2. Đơn giá quy định tại điểm III/2.3.1 là đơn giá chuẩn, giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển được điều chỉnh tăng hoặc giảm tối đa 20% so với đơn giá chuẩn. Căn cứ giá cả thị trường và tình hình thực tế từng khu vực, giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển công bố Biểu giá chuyển tải áp dụng thống nhất cho các đối tượng thuộc phạm vi áp dụng Quyết định này.

2.3.3. Cự ly tính cước: Từ mạn tàu biển vào cầu cảng hoặc ngược lại.

2.3.4. Giá cước chuyển tải không bao gồm cước xếp dỡ số hàng chuyển tải.

2.3.5. Chuyển tải hàng cứu hộ các tàu biển gặp nạn: Giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển quy định trên cơ sở thỏa thuận với khách hàng.

3. Giá thuê kho, bãi cảng theo phương thức thuê bao:

Giám đốc các đơn vị kinh doanh, khai thác cảng biển công bố giá thuê kho bãi cảng theo hình thức thuê bao trên cơ sở thỏa thuận với khách hàng.

4. Giá thuê lao động, phương tiện và thiết bị:

4.1. Thuê lao động:

Đơn vị tính: USD/người-giờ.

Số thứ tự	Loại lao động	Đơn giá thuê
1	Lao động kỹ thuật chuyên nghiệp	3
2	Lao động phổ thông tạp dịch	1
3	Thợ lặn	35

Trường hợp người lao động phải làm các công việc trực tiếp với các loại hàng nguy hiểm (dễ nổ, phóng xạ, dễ cháy...) thì tăng thêm 50% đơn giá trên.

4.2. Thuê cầu (không vì mục đích làm hàng): 0,065 USD/m-cầu-giờ.

4.3. Thuê phương tiện thiết bị (đã bao gồm các chi phí phục vụ):

4.3.1. Tàu lai: 0,34 USD/CV-giờ.

4.3.2. Sà lan: 1,20 USD/tấn-ngày.

4.3.3. Các loại cần cẩu:

a) Cần cẩu nổi (không kể lai dất):

- Loại nhỏ hơn 50 tấn: 60 USD/giờ.

- Loại từ 50 tấn trở lên: 85 USD/giờ.

b) Cần cẩu trên bờ (trừ cần cẩu chân đế):

- Loại nhỏ hơn 5 tấn: 15 USD/giờ.

- Loại từ 5 tấn đến dưới 10 tấn: 24 USD/giờ.

- Loại từ 10 tấn đến dưới 25 tấn: 40 USD/giờ.

- Loại từ 25 tấn đến dưới 40 tấn: 60 USD/giờ.

- Loại từ 40 tấn trở lên: Giám đốc cảng quy định trên cơ sở thỏa thuận với khách hàng.

c) Cần cẩu chân đế:

- Loại 5 tấn: 24 USD/giờ.

- Loại 10 tấn: 60 USD/giờ.

- Loại 16 tấn: 72 USD/giờ.

- Loại trên 16 tấn: 80 USD/giờ.

4.3.4. Các loại phương tiện khác:

a) Ca nô: 30 USD/giờ.

b) Ô tô vận tải:

- Loại dưới 5 tấn: 10 USD/giờ.

- Loại từ 5 đến dưới 10 tấn: 15 USD/giờ.

- Loại trên 10 tấn: 20 USD/giờ.

c) Rơ moóc (không kể đầu kéo):

- Loại dưới 5 tấn: 3 USD/giờ.

- Loại từ 5 đến 10 tấn: 4 USD/giờ.

- Loại trên 10 tấn: 5 USD/giờ.

d) Moóc chuyên dùng chở container (không kể đầu kéo):

- Loại từ 20 Feet trở xuống: 5 USD/giờ.

- Loại từ 40 Feet trở lên: 10 USD/giờ.
- e) Đầu máy kéo: 15 USD/giờ.
- g) Xe nâng:
 - Loại nhỏ hơn 5 tấn: 15 USD/giờ.
 - Loại từ 5 tấn đến dưới 10 tấn: 23 USD/giờ.
 - Loại từ 10 tấn đến 30 tấn: 45 USD/giờ.
 - Loại trên 30 tấn: 80 USD/giờ.
- h) Xe gạt, xe ủi: 15 USD/giờ.
- i) Các loại công cụ khác:
 - Máy ép gió cho thợ lặn: 15 USD/giờ.
 - Gầu ngoạm nhỏ hơn 5 tấn: 2 USD/giờ-chiếc.
 - Gầu ngoạm từ 5 tấn trở lên: 3 USD/giờ-chiếc.
 - Dây cáp: 1 USD/sợi-giờ.
 - Sử dụng máy VHF của cảng: 1 USD/10 phút.

4.4. Tiền công sửa chữa bao bì và đóng gói lại hàng hóa (dụng cụ dùng để khâu vá do chủ tàu hoặc chủ hàng cung cấp):

4.4.1. Hàng hóa thông thường: 2 USD/tấn.

4.4.2. Hàng hóa nguy hiểm: 3 USD/tấn.

4.4.3. Khâu vá sửa chữa bao bì song phải vận chuyển thêm quá 25 mét hoặc xếp cao quá 2 mét, tăng 30% đơn giá.

4.4.4. Trường hợp hàng hóa đóng băng, đóng bánh phải đào xới, cuốc, phá rồi mới đóng bao, hoặc phải chọn, phân loại, kiểm đếm hoặc phải đóng bao từ 10Kg trở xuống, tăng 50% đơn giá.

4.5. Đối với các loại phương tiện, thiết bị chưa quy định tại điểm IV/4 trên đây, giá cho thuê được xác định trên cơ sở thỏa thuận giữa các bên.

IV. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Ngoài giá dịch vụ cảng biển quy định tại Quyết định này, giá dịch vụ cảng biển một số trường hợp đặc biệt sẽ có quy định riêng.

2. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 1 năm 2001. Trong quá trình thực hiện nếu có vướng mắc các đơn vị báo cáo về Ban Vật giá Chính phủ và Cục Hàng hải Việt Nam để xem xét giải quyết.

3. Đối với các hợp đồng về giá dịch vụ cảng biển ký trước ngày 01 tháng 1 năm 2001 nhưng kết thúc hợp đồng từ ngày 01 tháng 1 năm 2001 trở đi được xử lý như sau:

- Khối lượng công việc hoàn thành trước ngày 01 tháng 1 năm 2001: áp dụng mức giá dịch vụ cảng biển theo hợp đồng đã ký.

- Khối lượng công việc hoàn thành từ ngày 01 tháng 1 năm 2001 trở đi: áp dụng mức giá dịch vụ cảng biển quy định tại Quyết định này./.

QUYẾT ĐỊNH số 86/2000/QĐ-BVGCP ngày 10/11/2000 về giá hoa tiêu đối với tàu biển vận chuyển hàng hóa giữa các cảng biển Việt Nam.

TRƯỞNG BAN BAN VẬT GIÁ CHÍNH PHỦ

Căn cứ Nghị định số 01/CP ngày 05/1/1993 của Chính phủ quy định nhiệm vụ, quyền hạn và tổ chức bộ máy của Ban Vật giá Chính phủ;