

THÔNG TU số 10-TT ngày 20-6-1964
quy định chi tiết và hướng dẫn thi
hành điều lệ vận chuyển hàng hóa
bằng phương tiện vận tải cơ giới,
thô sơ đường sông và phương tiện
vận tải thô sơ đường biển (ban hành
do nghị định số 44-CP ngày 3-3-1964
của Hội đồng Chính phủ).

Miền Bắc nước ta có nhiều sông trong hầu khắp các tỉnh đồng bằng và miền núi, có vùng biển dài nối liền nhiều tỉnh, rất thuận lợi cho việc lưu thông hàng hóa bằng đường thủy để phục vụ cho sự phát triển của nền kinh tế quốc dân.

Hiện nay phương tiện vận tải cơ giới, thô sơ đường sông và phương tiện thô sơ đường biển của ta hàng năm đang vận chuyển một khối lượng hàng hóa khá lớn để phục vụ cho kế hoạch Nhà nước và yêu cầu vận chuyển hàng hóa của nhân dân.

Trong sự nghiệp công nghiệp hóa đất nước, các ngành kinh tế quốc dân của nước ta đang phát triển để đưa miền Bắc nước ta tiến nhanh, tiến mạnh, tiến vững chắc lên chủ nghĩa xã hội.

Các ngành kinh tế quốc dân càng phát triển thì chi tiêu kế hoạch vận chuyển hàng hóa của Nhà nước, yêu cầu vận chuyển hàng hóa của nhân dân càng lớn, phạm vi quan hệ giữa ngành vận tải với các chủ hàng càng thêm rộng rãi.

Để mọi thủ tục, nguyên tắc giao dịch, quan hệ giữa chủ hàng và bên vận tải được thống nhất và đi vào nề nếp, phân rõ trách nhiệm của mỗi bên trong việc thực hiện kế hoạch của Nhà nước, bảo vệ tài sản của Nhà nước và nhân dân ngày 3-3-1964 Hội đồng Chính phủ đã ban hành nghị định số 44-CP kèm theo điều lệ vận chuyển hàng hóa bằng phương tiện vận tải cơ giới, thô sơ đường sông và phương tiện vận tải thô sơ đường biển.

Điều 45 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ 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 »

Căn cứ vào nghị định và điều 45 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải ban hành thông tư này để giải thích điều lệ, đồng thời quy định các chi tiết cần thiết để hướng dẫn việc thi hành điều lệ của Hội đồng Chính phủ.

MỤC ĐÍCH CỦA ĐIỀU LỆ

Bản điều lệ của Hội đồng Chính phủ đặt ra những quy tắc vận tải, tức là quy định các nguyên tắc bắt buộc bên chủ hàng và bên vận tải phải nghiêm chỉnh chấp hành để cho công tác quản lý vận tải và vận chuyển hàng hóa ngày được củng cố và tăng cường, có thủ tục pháp lý thống nhất, tiến dần vào nề nếp chính quy, tránh được những lẽ lỏi làm việc tùy tiện.

Những quy định trong điều lệ còn đề đưa công tác vận chuyển hàng hóa đi dần vào kế hoạch, có nghĩa là để việc sử dụng phương tiện vận tải được hợp lý và tiết kiệm nhất, tránh được những lãng phí không cần thiết.

Như vậy có nghĩa là Chính phủ ban hành điều lệ vận chuyển hàng hóa bằng phương tiện vận tải cơ giới thô sơ đường sông và phương tiện vận tải thô sơ đường biển là nhằm mục đích để nâng cao tinh thần trách nhiệm của các chủ hàng và bên vận tải, yêu cầu các chủ hàng và bên vận tải phải phát huy tinh thần làm chủ, tinh thần hợp tác xã hội chủ nghĩa để bảo đảm hoàn thành và hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu vận chuyển hàng hóa của Nhà nước và yêu cầu vận chuyển hàng hóa của nhân dân.

Chỉ tiêu vận chuyển hàng hóa của Nhà nước, yêu cầu vận chuyển hàng hóa của nhân dân và chi tiêu kế hoạch vận tải của Nhà nước đều nhằm phục vụ chung cho một mục đích: phát triển kinh tế quốc dân, đưa miền Bắc nước ta tiến nhanh, tiến mạnh, tiến vững chắc lên chủ nghĩa xã hội.

Kế hoạch vận tải, kế hoạch lưu thông hàng hóa có liên hệ khăng khít với nhau. Kế hoạch vận tải chỉ tốt khi kế hoạch lưu thông hàng hóa tốt. Kế hoạch lưu thông hàng hóa chỉ được bảo đảm khi kế hoạch vận tải được bảo đảm. Bởi vậy nếu kế hoạch của một bên nào bị vỡ thì nhất định sẽ ảnh hưởng đến kế hoạch của bên kia và sẽ ảnh hưởng lớn đến kế hoạch chung của Nhà nước. Do đó mà bên vận tải và bên chủ hàng đều phải hết sức quan tâm đến kế hoạch của nhau, phải lấy chỉ tiêu kế hoạch của Nhà nước bao gồm chỉ tiêu vận tải, chỉ tiêu lưu thông hàng hóa, sự nghiệp phát triển kinh tế quốc dân làm cơ sở trách nhiệm chung của hai bên mà cùng nhau cộng tác với tinh thần hợp tác xã hội chủ nghĩa mà đôn đốc lẫn nhau giúp đỡ lẫn nhau, khắc phục mọi hoàn cảnh khó khăn, nghiêm chỉnh chấp hành pháp luật của Nhà nước để đảm bảo cho nhau hoàn thành tốt trước Nhà nước, trước nhân dân.

Tuyệt đối không bên nào được ý vào các quy định trong điều lệ của Chính phủ để gây

khó khăn trở ngại cho nhau, làm lỡ kế hoạch của nhau.

Nếu bên nào không đề cao tinh thần hợp tác xã hội chủ nghĩa để giúp đỡ lẫn nhau giải quyết những trường hợp khẩn cấp, hoặc có hành động cục bộ, bản vị, đều coi là không chấp hành nghiêm chỉnh điều lệ của Chính phủ.

Các hợp tác xã hay tư nhân và các tổ chức vận tải chủ lực của các cơ quan, xí nghiệp, kể cả của quân đội không làm vận tải chuyên nghiệp, khi đã nhận vận chuyển hàng hóa thuê cho các chủ hàng do các cơ quan giao thông vận tải phân bổ kế hoạch, cũng có nhiệm vụ phải nghiêm chỉnh chấp hành điều lệ của Chính phủ và phải đề cao tinh thần trách nhiệm trước kế hoạch Nhà nước và yêu cầu vận chuyển của nhân dân.

Để bảo đảm cho chỉ tiêu kế hoạch vận chuyển hàng hóa của Nhà nước được thực hiện tốt và yêu cầu cần thiết của địa phương, điều lệ của Chính phủ đã giao cho các Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có quyền ra lệnh cho các đơn vị vận tải trong những trường hợp cần vận chuyển những hàng hóa đột xuất. Đồng thời Chính phủ cũng giao quyền hạn, nhiệm vụ cho các Ủy ban hành chính các địa phương giải quyết những trường hợp mà hàng hóa phải dỡ xuống dọc đường để bảo vệ tài sản của Nhà nước và nhân dân.

Điều lệ của Hội đồng Chính phủ cũng giao nhiệm vụ cho các Sở, Ty Giao thông vận tải có nhiệm vụ dàn xếp các vụ tranh chấp giữa chủ hàng và bên vận tải để củng cố thêm ý thức hợp tác xã hội chủ nghĩa, nâng cao thêm tinh thần trách nhiệm của chủ hàng và bên vận tải đối với việc chấp hành điều lệ của Chính phủ, đồng thời để giúp đỡ cho chủ hàng và bên vận tải những điều kiện thuận lợi hơn, nhằm bảo đảm cho chỉ tiêu vận chuyển hàng hóa của Nhà nước và yêu cầu vận chuyển hàng hóa của nhân dân được thực hiện tốt.

Chương 1

NGUYÊN TẮC CHUNG

1. Phạm vi áp dụng điều lệ:

Điều 1 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định:

«Bản điều lệ này áp dụng cho việc vận chuyển hàng hóa có mục đích kinh doanh vận tải chuyên nghiệp và bán chuyên nghiệp bằng những phương tiện vận tải cơ giới, thô sơ đường sông và phương tiện vận tải thô sơ

đường biển, kể cả những phương tiện chủ lực của các cơ quan, xí nghiệp, quân đội được điều động để chở hàng thuê cho các cơ quan, xí nghiệp khác».

Theo quy định này thì bất kỳ phương tiện vận tải cơ giới, thô sơ đường sông, phương tiện vận tải thô sơ đường biển, thuộc bất kỳ xí nghiệp, cơ quan nào, kể cả những phương tiện vận tải thuộc quân đội, nếu do cơ quan giao thông vận tải điều động hoặc phân bổ kế hoạch vận chuyển để chở thuê cho một cơ quan, xí nghiệp khác, có thu cước phí vận tải, là đều thuộc phạm vi áp dụng của điều lệ của Hội đồng Chính phủ.

Những trường hợp vận chuyển không do cơ quan giao thông vận tải phân bổ kế hoạch điều động phương tiện vận tải thì không thuộc phạm vi áp dụng điều lệ của Hội đồng Chính phủ. Thí dụ: phương tiện vận tải của một đơn vị trong một ngành, theo lệnh của cấp trên trong ngành, vận chuyển hàng hóa cho một đơn vị khác cũng trong một ngành

Điều 1 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ còn quy định:

«Đối với việc vận chuyển đường ngắn, bằng phương tiện vận tải thô sơ nhỏ (trọng tải dưới 5 tấn), trong phạm vi một tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, Ủy ban hành chính các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, căn cứ điều lệ này mà quy định chi tiết và chăm chú một số điểm cụ thể cho phù hợp với tình hình địa phương».

Theo quy định này thì các Ủy ban hành chính các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương được quyền quy định chi tiết và chăm chú một số điểm cụ thể về vận tải hàng hóa đối với các loại phương tiện vận tải thô sơ nhỏ dưới 5 tấn, hoạt động trong phạm vi thuộc địa phương mình quản lý. Bất luận phương tiện thô sơ dưới 5 tấn của địa phương khác nào, nếu hoạt động trong địa phương có quy định của Ủy ban hành chính sở tại, cũng đều phải chấp hành nghiêm chỉnh các quy định của Ủy ban hành chính địa phương sở tại.

Các Ủy ban hành chính tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương muốn quy định chi tiết và chăm chú một số điểm cho địa phương mình nhất thiết phải căn cứ vào điều lệ của Hội đồng Chính phủ. Căn cứ vào điều lệ của Hội đồng Chính phủ có nghĩa là các quy định cụ thể, chi tiết của địa phương phải bảo đảm các nguyên tắc cơ bản và tinh thần điều lệ của Hội đồng Chính phủ.

Thí dụ 1: Tinh thần và mục đích của điều lệ là để xây dựng, củng cố và tăng cường công

tác quản lý vận chuyển hàng hóa, thực hiện phương châm vận chuyển nhanh, nhiều, tốt, rẻ và an toàn, đưa việc vận chuyển đi dần vào kế hoạch, nhằm bảo đảm hoàn thành và hoàn thành vượt mức chỉ tiêu vận chuyển của Nhà nước và yêu cầu vận chuyển hàng hóa của nhân dân. Như vậy là các quy định chi tiết, cụ thể, những điểm chấm chước của địa phương phải bảo đảm cho được những nguyên tắc vận chuyển, phải nhanh, nhiều, tốt, rẻ và an toàn, sử dụng phương tiện vận tải hợp lý, tiết kiệm, không làm lỡ kế hoạch của chủ hàng và bên vận tải.

Thí dụ 2 về chấm chước một số điểm cụ thể: tùy theo tình hình và thực tế của địa phương, địa phương có thể thêm hoặc bớt một số điểm về thủ tục để vừa đơn giản vừa bảo đảm được nguyên tắc pháp lý trong quan hệ giao dịch, phân định trách nhiệm giữa chủ hàng và bên vận tải để khi có tranh chấp thì có cơ sở phân định trách nhiệm của mỗi bên. Hoặc do hoàn cảnh và điều kiện của tổ chức hay cá nhân làm công tác vận tải, địa phương có thể quy định việc mua sắm vật liệu chứa lót, việc xếp dỡ hàng hóa do chủ hàng phải đảm nhiệm v.v...

Nếu địa phương nào chưa có hoặc không có quy định riêng thì áp dụng điều lệ của Hội đồng Chính phủ.

2. Các nguyên tắc thuê chở, nhận chở.

Các hình thức thuê vận chuyển: Theo điều 2 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ thì chủ hàng có thể thuê bên vận tải vận chuyển hàng hóa bằng một trong những hình thức như sau:

a) Thuê vận chuyển cả một khối hàng nhất định, trong một thời gian dài hoặc ngắn, bằng nhiều chuyến. Trường hợp này coi như bên chủ hàng thuê bên vận tải chở khoán một khối lượng hàng hóa trong một thời gian nhất định. Bên vận tải căn cứ vào yêu cầu của chủ hàng và tính chất hàng hóa, bố trí phương tiện vận tải để bảo đảm vận chuyển hết hàng hóa trong thời hạn vận chuyển hai bên đã thỏa thuận.

b) Thuê cả chuyến nghĩa là bên chủ hàng thuê nguyên cả một chiếc tàu (có thể có một hay nhiều sà-lan), nguyên cả thuyền hoặc nhiều thuyền để vận chuyển một chuyến hàng.

c) Thuê nguyên một hầm tàu hay hầm sà-lan. Hai trường hợp thuê nguyên chuyến và thuê nguyên hầm, chủ hàng có toàn quyền sử dụng tất cả dung tích, trọng tải của tàu và của hầm. Nhưng nếu bên chủ hàng không sử dụng hết dung tích hoặc trọng tải của phương tiện vận tải bên vận tải được quyền xếp thêm hàng hóa của chủ hàng khác lên phương tiện để tận dụng khả năng của phương tiện, miễn là những hàng hóa bên vận tải xếp thêm không gây hư hại gì cho

hàng hóa của chủ hàng thuê nguyên chuyến hoặc nguyên hầm, và chủ hàng thuê nguyên chuyến hoặc nguyên hầm vẫn phải trả cho bên vận tải toàn bộ cước phí cho cả chuyến hoặc cả hầm.

Đối với hình thức thuê nguyên hầm, bên vận tải căn cứ vào tính chất hàng hóa, vào trọng lượng hàng hóa mà bố trí phương tiện vận tải cho thích hợp để bảo đảm vận chuyển hết, đúng thời hạn và an toàn hàng hóa.

d) Thuê chở hàng lẻ: khoản d điều 6 quy định «*Chủ hàng có khối lượng hàng hóa dưới 5 tấn thuê vận chuyển trong một chuyến coi như hàng lẻ*». 5 tấn quy định trong điều lệ là đối với các phương tiện vận tải thô sơ, còn đối với các tàu, sà-lan thì dưới 50 tấn mới được coi là hàng lẻ.

3. Đại diện của bên chủ hàng và bên vận tải.

Điều 3 trong điều lệ quy định:

«*a) Bên chủ hàng có thể cử người đại diện để giao nhận hàng hóa với bên vận tải nhưng phải có giấy hợp lệ.*

b) Người phụ trách phương tiện vận tải là đại diện của bên vận tải... trong quá trình vận chuyển.

c) Bên vận tải cũng như bên chủ hàng đều phải hoàn toàn chịu trách nhiệm về mọi hành động của người đại diện của mình».

Theo quy định này của Hội đồng Chính phủ thì bên vận tải cũng như bên chủ hàng đều có thể cử đại diện cho đơn vị mình để giao dịch với nhau về công việc vận chuyển hàng hóa cũng như trong việc thực hiện hợp đồng mà hai bên đã ký kết. Đối với bên vận tải, trường hợp phương tiện vận tải đang trên đường đi, cần quan hệ với chủ hàng và các cơ quan chính quyền địa phương thì người phụ trách phương tiện vận tải đương nhiên là đại diện của đơn vị vận tải.

Người đại diện cho chủ hàng hay bên vận tải phải là người có chức vụ tương xứng, có đủ tư cách đại diện cho thủ trưởng đơn vị. Trong giấy ủy nhiệm phải ghi rõ họ, tên, chức vụ của người được ủy quyền, phải có chữ ký của thủ trưởng đơn vị và có dấu của cơ quan.

Những cán bộ không có chức vụ tương xứng, đủ tư cách đại diện cho thủ trưởng đơn vị nhất thiết không được cử làm đại diện. Nhưng hai bên chủ hàng và vận tải vẫn có thể giới thiệu những cán bộ này qua lại giao dịch để chuẩn bị cho việc giao dịch chính thức giữa hai thủ trưởng hai đơn vị hoặc giữa hai đại diện của hai thủ trưởng đơn vị được ủy quyền.

Chương II

LẬP KẾ HOẠCH VẬN CHUYỀN
VÀ KÝ KẾT HỢP ĐỒNG VẬN TẢI

1. Lập kế hoạch vận chuyển hàng hóa.

Điều a trong điều 4 điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định:

"... Trường hợp không có khối lượng hàng hóa lớn phải vận chuyển, không có thường xuyên hoặc có ít hàng thì không phải lập kế hoạch vận tải nhưng phải có giấy báo cho bên vận tải biết trước 10 ngày".

Đề thi hành quy định này của điều lệ, Bộ quy định cụ thể như sau:

Khối lượng hàng hóa không lớn hoặc có ít hàng, không có thường xuyên là:

a) *Đối với tàu thủy*: là những khối lượng hàng không nằm trong chỉ tiêu kế hoạch Nhà nước, chỉ tiêu kế hoạch của Bộ, chỉ tiêu kế hoạch của Ủy ban hành chính khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, không yêu cầu vận chuyển thường xuyên trong các quý hoặc trong một hay hai quý trong một năm mà chỉ yêu cầu vận chuyển một hoặc hai lần trong một năm và khối lượng hàng vận chuyển chỉ có từ 200 tấn trở xuống.

b) *Đối với thuyền*: là những khối lượng hàng không nằm trong chỉ tiêu kế hoạch Nhà nước, chỉ tiêu kế hoạch của Bộ, chỉ tiêu kế hoạch của Ủy ban hành chính khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, không yêu cầu vận chuyển thường xuyên trong các quý, hoặc trong một hay hai quý trong một năm, mà chỉ thỉnh thoảng, hai hoặc ba tháng mới yêu cầu vận chuyển một lần mà tổng cộng khối lượng hàng cả năm không được quá 50 tấn.

Đối với những hàng nguyên kiện nặng trên 10 tấn, chủ hàng phải bàn bạc trước với bên vận tải ngay từ khi ký hợp đồng.

2. Vận chuyển hàng hóa ngoài kế hoạch.

Điều 5 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định:

a) *Bên vận tải chỉ nhận vận chuyển những trường hợp ngoài kế hoạch khi có lệnh của Thủ tướng Chính phủ, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hay của Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trong trường hợp để cứu đói, cứu mùa màng, chống bão lụt, chống dịch, chống hạn hoặc phục vụ nhiệm vụ an ninh và quốc phòng.* Nếu vì thi hành lệnh của cấp trên mà phải tạm hoãn việc thực hiện các hợp đồng vận tải khác thì bên vận tải phải báo cho chủ hàng

biết, đồng thời phải báo cáo lên Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và Hội đồng Trọng tài cùng cấp (nếu bên vận tải là hợp tác xã hay tư nhân thì chỉ báo cho chủ hàng). Những hàng hóa bị hoãn phải được tiếp tục vận chuyển ngay sau khi bên vận tải đã thực hiện xong việc vận chuyển hàng hóa ngoài kế hoạch nói ở trên.

b) Ngoài những trường hợp kể trên, bên vận tải chỉ nhận chở hàng hóa ngoài kế hoạch nếu có khả năng hoặc khi có lệnh của Thủ tướng Chính phủ, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hay của Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nhưng chủ hàng phải trả thêm cho bên vận tải một khoản tiền bằng 2% tiền cước nếu vận chuyển bằng phương tiện cơ giới. Nếu vì không có khả năng mà phải thi hành lệnh của cấp trên và tạm đình vận chuyển một số hàng mà bên vận tải đã ký hợp đồng vận tải thì ngoài việc phải trả thêm 2% tiền cước, chủ hàng còn phải chịu thêm các phí tổn mà bên vận tải phải bồi thường vì không thực hiện được hợp đồng đã ký kết với chủ hàng khác (nếu có).

Hàng hóa yêu cầu vận chuyển ngoài kế hoạch quy định trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ tức là hàng hóa yêu cầu vận chuyển đột xuất.

Để có nhận thức đúng đắn và thống nhất, Bộ giải thích thế nào là vận chuyển đột xuất.

Căn cứ theo thể lệ hiện hành của Chính phủ, 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 theo đúng 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 5 trên đây 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 vẫn còn có những trường hợp cần được chăm chú, cho nên áp dụng điều 5 trên đây vào thực tế, cần phải linh hoạt và thích ứng với hoàn cảnh. Vậy tạm thời Bộ xác định những hàng hóa thuê vận chuyển đột xuất chỉ là những hàng hóa thuê vận chuyển trong những trường hợp sau đây:

— Hàng 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 chuyên, làm xáo trộn kế hoạch của bên vận tải.

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

— Hàng hóa đã có chỉ tiêu kế hoạch của Nhà nước, không có hoặc chưa có hợp đồng 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 bên 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;

— Hàng hóa thuê vận chuyên hàng năm với khối lượng không lớn như đã quy định và giải thích ở phần trên của thông tư này.

Theo quy định của điều 5 trong điều lệ thì có hai trường hợp đột xuất:

a) *Đột xuất có tính chất khẩn cấp*: là những trường hợp theo lệnh của Thủ tướng Chính phủ, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hay của Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương phải khẩn cấp vận chuyên những hàng hóa để cứu đói, cứu mùa màng, chống bão lụt, chống dịch, chống hạn hoặc phục vụ an ninh và quốc phòng.

b) *Đột xuất nhưng không có tính chất khẩn cấp*: là những trường hợp yêu cầu vận chuyên do chủ hàng trực tiếp thương lượng với bên vận tải hoặc có lệnh của Thủ tướng Chính phủ, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hay của Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương để chở những hàng hóa không phải là những trường hợp có tính chất khẩn cấp như đã quy định ở phần a trên đây.

Hàng hóa vận chuyên đột xuất trong những trường hợp khẩn cấp không phải trả thêm 2% giá cước vận chuyên.

Hàng hóa vận chuyên đột xuất trong những trường hợp khác thì phải trả thêm 2% giá cước như đã quy định ở khoản b điều 5 của điều lệ.

Đề báo đảm điều 5 trên đây thì 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 chuyên đột xuất trong phạm vi toàn quốc (trường hợp khẩn cấp cũng như 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 phương tiện vận tải thuộc quyền quản lý của 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 thủy thi hành nếu những phương tiện vận tải huy động thuộc quyền quản lý của Bộ Giao thông vận tải (Cục Vận tải đường thủy).

— Đối với việc vận chuyên 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 thuộc quyền quản lý của địa phương mình thi hành. Nếu phương tiện vận tải thuộc quyền quản lý của địa phương không đủ để phục vụ thì các Ủy ban hành chính có quyền ra lệnh cho phương tiện vận tải của các đơn vị, xí nghiệp vận tải trực thuộc Bộ Giao thông vận tải đóng tại địa phương mình hoặc phương tiện vận tải của các địa phương khác, của các Bộ, các cơ quan trung ương đang hoạt động tại địa phương hoặc đang đi ngang qua địa phương mình nhưng phải báo cáo cho Bộ Giao thông vận tải (Cục Vận tải đường thủy), cho Ủy ban hành chính các địa phương khác, các Bộ, các cơ quan trung ương có phương tiện vận tải phải thi hành lệnh khẩn cấp biết bằng điện.

Lệnh vận chuyên đột xuất khẩn cấp phải do Chủ tịch hoặc Phó chủ tịch Ủy ban hành chính ký.

Trong những trường hợp vận chuyên 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 phương tiện vận tải thì Ủy ban hành chính ra lệnh huy động có nhiệm vụ lo liệu việc dỡ hàng, bảo quản hàng hóa và sau khi phương tiện vận tải đã hoàn thành kế hoạch khẩn cấp thì Ủy ban hành chính ra lệnh phải tổ chức xếp lại hàng lên phương tiện vận tải, kể cả việc huy động phương tiện vận tải 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 chuyên đột xuất hoặc cơ quan ra lệnh thanh toán.

Trong những trường hợp vận chuyên đột xuất khác trong phạm vi địa phương mà không có tính chất khẩn cấp thì Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương chỉ ra lệnh huy động phương tiện vận tải của các xí nghiệp và đơn vị vận tải thuộc quyền quản lý của địa phương. Nếu cần huy động phương

tiện vận tải 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 thủy). Không được huy động phương tiện vận tải 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 chuyên 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 các 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, để tạo điều kiện cho công tác vận tải đi vào kế hoạch hay hạn chế hết sức những ảnh hưởng không lợi đến việc thực hiện kế hoạch vận chuyên 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 chuyên đột xuất gây xáo trộn kế hoạch của bên vận tải.

3. Hợp đồng vận tải.

Điều b và c trong điều 6 điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định :

b) Nếu một trong hai bên là hợp tác xã hay tư nhân cũng phải ký hợp đồng vận tải. Nội dung hợp đồng do hai bên thỏa thuận.

c) Những hợp tác xã vận tải được cơ quan giao thông vận tải giao kế hoạch vận chuyên phải có trách nhiệm ký hợp đồng vận tải với chủ hàng. Hợp đồng đã ký phải gửi ngay cho cơ quan giao thông vận tải đã giao kế hoạch vận chuyên.

Theo quy định này thì các hợp tác xã vận tải khi đã có kế hoạch vận chuyên do các cơ quan giao thông vận tải phân bổ thì đều có nhiệm vụ phải ký hợp đồng với chủ hàng.

Điều quan trọng cần chú ý ở đây là nội dung hợp đồng phải do hai bên thỏa thuận. Quy định này của Chính phủ là để bảo đảm nguyên tắc dân chủ và bình đẳng trong việc ký kết hợp đồng giữa các chủ hàng với các hợp tác xã vận tải, đồng thời là để chiếu cố đến hoàn cảnh thực tế của các hợp tác xã vận tải hiện nay chưa có các điều kiện tổ chức như các quốc doanh và công tư hợp doanh vận tải đã hạch toán kinh tế. Mặt khác, quy định này của Chính phủ còn nhằm tập dượt cho các hợp tác xã vận tải một lẽ lối làm việc có tổ chức,

có nguyên tắc đề dần dần nâng cao trình độ quản lý của các hợp tác xã vận tải. Cho nên các hợp tác xã vận tải phải thấy rằng việc ký kết các hợp đồng vận tải là một nghĩa vụ để đóng góp phần vinh dự vào công cuộc xây dựng kinh tế xã hội chủ nghĩa của đất nước, đồng thời cũng là một quyền lợi mà Chính phủ đã thực sự chăm lo đến các hợp tác xã, nhằm bảo đảm quyền dân chủ thực sự của các hợp tác xã, do đó mà tích cực hoàn thành các kế hoạch đã được các cơ quan giao thông vận tải phân bổ.

Theo quy định của Chính phủ thì các chủ hàng, khi có kế hoạch vận chuyên hàng hóa là nhất thiết đều phải gửi qua các cơ quan giao thông vận tải. Chính phủ quy định như vậy để giao trách nhiệm cho các cơ quan giao thông vận tải phải có trách nhiệm phân phối kế hoạch vận tải để bảo đảm các chỉ tiêu vận chuyên hàng hóa của Nhà nước và yêu cầu vận chuyên của nhân dân, đồng thời cũng là để tập trung quyền phân phối các loại phương tiện vận tải vào các cơ quan giao thông vận tải để các cơ quan giao thông vận tải sử dụng, phân phối các phương tiện vận tải được hợp lý, kịp thời và cân đối. Tuy vậy, để thuận tiện cho các chủ hàng đối với những trường hợp đặc biệt, Bộ hướng dẫn thêm là các chủ hàng có thể trực tiếp thương lượng ngay với một đơn vị vận tải nào đó (quốc doanh, công tư hợp doanh hay hợp tác xã vận tải) nhưng cũng phải báo cho cơ quan giao thông vận tải biết. Nếu cơ quan giao thông vận tải thấy đơn vị vận tải ấy đảm nhận vận chuyên khối lượng hàng hóa đó sẽ có ảnh hưởng không lợi đến việc bảo đảm kế hoạch vận tải chung thì cơ quan giao thông vận tải có thể giao khối lượng hàng hóa đó cho đơn vị vận tải khác vận chuyên.

Vì chức năng của các cơ quan giao thông vận tải đối với kế hoạch vận tải nói chung của Nhà nước và của nhân dân như vậy cho nên các chủ hàng phải quan hệ chặt chẽ với các cơ quan giao thông vận tải và trong trường hợp có hàng ngoài kế hoạch, dù khẩn cấp, cũng cần lấy ý kiến của các cơ quan giao thông vận tải trước khi ký hợp đồng hoặc trực tiếp với các đơn vị vận tải. Quy định nguyên tắc này là để nhắc nhở các chủ hàng thực sự lo lắng đến kế hoạch vận tải chung, đồng thời cũng là để các cơ quan giao thông vận tải có nhiệm vụ tích cực giải quyết yêu cầu khẩn cấp của các chủ hàng, nhằm bảo đảm kế hoạch hàng hóa.

Việc ký kết các hợp đồng vận tải nói chung và đặc biệt là các hợp đồng vận tải cụ thể có một ý nghĩa rất lớn đối với việc bảo đảm hoàn thành kế hoạch của Nhà nước và yêu cầu vận chuyên hàng hóa của nhân dân là như vậy cho

nên ngay những tháng đầu năm, nếu Chính phủ chưa kịp xét duyệt và công bố chỉ tiêu vận tải trong khi chưa có hợp đồng nguyên tắc của cấp trên, chưa có kế hoạch cấp trên phân bổ thì bên vận tải và chủ hàng cũng phải dựa vào kế hoạch dự trù của chủ hàng đã gửi cho bên vận tải mà tiến hành ký ngay hợp đồng cụ thể. Khối lượng hàng hóa vận chuyển trong những trường hợp này sẽ tính trừ vào khối lượng hàng vận chuyển mà Chính phủ sẽ công bố sau này. Nếu bên nào từ chối hoặc trì hoãn việc ký kết hợp đồng coi như vi phạm pháp luật của Nhà nước (đối với các hợp tác xã, không áp dụng nguyên tắc này mà chỉ tiến hành ký hợp đồng theo kế hoạch phân bổ của các cơ quan giao thông vận tải). Nếu trong khi chờ đợi Chính phủ công bố các chỉ tiêu vận chuyển và cấp trên ký hợp đồng nguyên tắc mà chủ hàng không ký hợp đồng cụ thể với bên vận tải thì khi yêu cầu vận chuyển sẽ coi là trường hợp đột xuất, ngoài kế hoạch, kể cả trường hợp chủ hàng đã gửi kế hoạch dự trù cho bên vận tải.

Cục Vận tải đường thủy có nhiệm vụ phân bổ kịp thời khối lượng hàng hóa mà Bộ đã ký hợp đồng nguyên tắc, đơn đốc, hướng dẫn, kiểm tra các xí nghiệp vận tải trực thuộc Trung ương ký kết và thực hiện các hợp đồng vận tải cụ thể với các chủ hàng đúng với thủ tục và thời hạn đã quy định trong chế độ hợp đồng kinh tế của Chính phủ và trong thông tư này.

Các Sở, Ty Giao thông vận tải các địa phương có nhiệm vụ phân bổ kịp thời kế hoạch vận chuyển hàng hóa, đơn đốc, hướng dẫn, kiểm tra các xí nghiệp vận tải và các hợp tác xã vận tải ký kết và thực hiện các hợp đồng vận tải cụ thể theo đúng với thủ tục và thời hạn đã quy định trong chế độ hợp đồng kinh tế của Chính phủ và trong thông tư này.

Các chủ hàng khi ký hợp đồng với các hợp tác xã vận tải phải thực sự tôn trọng quyền dân chủ bình đẳng của các hợp tác xã đề động viên, khuyến khích các hợp tác xã tích cực phục vụ kế hoạch vận tải của Chính phủ. Cụ thể là nội dung ký kết trong hợp đồng vận tải phải thực sự bảo đảm được nguyên tắc thỏa thuận giữa hai bên và phải chiếu cố đến tình hình và điều kiện thực tế của các hợp tác xã, không được gò ép các hợp tác xã ký kết theo mẫu riêng của mình.

Theo chỉ thị số 4-TTg ngày 11-1-1964 của Thủ tướng Chính phủ, Bộ hướng dẫn thủ tục ký kết hợp đồng vận tải giữa bên vận tải và bên chủ hàng tiến hành như sau :

Sau năm ngày bên vận tải nhận được kế hoạch vận tải do cơ quan giao thông vận tải phân bổ (cơ quan giao thông vận tải bao gồm Cục Vận tải đường thủy và các Sở, Ty Giao

thông vận tải) trường hợp một vài tháng đầu năm chưa có kế hoạch của cơ quan giao thông vận tải phân bổ thì cũng trong vòng năm ngày đầu tháng, bên vận tải căn cứ vào kế hoạch do Cục Vận tải đường thủy hoặc Bộ phân bổ hoặc dựa vào dự trù kế hoạch mà chủ hàng đã gửi cho mình, khởi thảo hợp đồng vận tải gửi cho chủ hàng. Sau năm ngày nhận được dự thảo hợp đồng của bên vận tải nếu chủ hàng không có kiến nghị gì thì ký trước vào hợp đồng gửi trả lại cho bên vận tải. Nếu nhận được dự thảo hợp đồng, chủ hàng thấy cần phải trao đổi thêm với bên vận tải thì cũng trong thời gian năm ngày sau ngày nhận được dự thảo hợp đồng, phải kịp gửi kiến nghị và trực tiếp tới bàn bạc với bên vận tải.

Trong thời hạn 15 ngày kể từ ngày bên chủ hàng nhận được hợp đồng do bên vận tải gửi đến, hai bên phải ký xong hợp đồng. Nếu bên nào gây nên chậm trễ hoặc từ chối không ký kết hợp đồng thì sẽ bị xử lý theo chế độ xử lý về vi phạm chế độ hợp đồng kinh tế của Chính phủ.

Điều 4 trong điều 6 của điều lệ còn quy định rằng « chủ hàng có khối lượng hàng hóa dưới 5 tấn thuê vận chuyển trong một chuyến coi như hàng lẻ, không bắt buộc phải ký hợp đồng với bên vận tải mà chỉ cần làm giấy vận chuyển như quy định ở điều 12 trong điều lệ của Chính phủ. Giấy vận chuyển trong trường hợp này có giá trị như hợp đồng vận tải ».

Quy định này có nghĩa là trong mọi trường hợp vận chuyển, nếu hai bên chủ hàng và vận tải không có hợp đồng thì giấy vận chuyển sẽ thay thế cho hợp đồng.

Chương III

GAO NHẬN HÀNG HÓA

Giao nhận hàng hóa là một khâu hết sức quan trọng và 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 phương tiện vận tải được khai thác hợp lý và quan hệ giữa bên chủ hàng và bên vận tải tốt.

Muốn việc giao nhận hàng hóa làm được tốt cần làm được những việc sau đây :

1. Phương pháp giao nhận.

Trong điều 7 của điều lệ có quy định một nguyên tắc là : « hàng hóa đã giao nhận theo phương pháp nào thì khi trả hàng cũng theo phương pháp ấy ».

Theo nguyên tắc này thì ngay từ khi giao dịch ký hợp đồng, bên chủ hàng phải căn cứ vào tình hình và tính chất của từng loại hàng mà cùng bên vận tải quy ước cách giao nhận và ghi cụ thể vào hợp đồng: giao nhận theo khối lượng hay trọng lượng, theo thể tích, theo nguyên hàm, nguyên kiện, hay theo món nước 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 gửi hàng. Sau khi hai bên đã thỏa thuận thì phải ghi rõ quy ước giao nhận vào giấy vận chuyển.

Người chủ nhận hàng phải căn cứ vào quy ước giao nhận hàng hóa đã ghi trong giấy vận chuyển mà nhận hàng chứ tuyệt đối không được đòi hỏi bên vận tải phải giao hàng theo phương pháp khác.

Thí dụ: trong giấy vận chuyển ghi là giao nhận theo số lượng kiện thì người nhận hàng cũng phải căn cứ vào số lượng kiện mà nhận chứ tuyệt đối không được đòi hỏi bên vận tải mở hòm ra để đếm hoặc cân, đo hàng rồi mới nhận.

Nếu hàng đóng gói hoặc để vào thùng, hòm v. v... mà có gắn xi, cặp chì niêm phong thì khi bên vận tải nhận hàng cũng như khi trả hàng cho chủ nhận, bên chủ hàng và bên vận tải, ngoài việc đếm số lượng kiện hàng còn phải căn cứ vào xi, chì niêm phong mà giao nhận, đồng thời cũng kiểm tra về trạng thái bên ngoài của kiện hàng. 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 hay trạng thái bên ngoài kiện hàng không nguyên vẹn thì hai bên lập biên bản (ghi vào giấy vận chuyển là hàng giao nhận có biên bản). Trường hợp cần thiết, phải tổ chức kiểm tra ngay tại chỗ hàng hóa trong bao kiện.

2. Hàng đưa vận chuyển không đúng loại ghi trong hợp đồng, trong giấy khai hàng.

Điều 9 trong điều lệ của Chính phủ quy định: "nếu chủ hàng giao hàng hóa không đúng loại ghi trong giấy gửi hàng, bên vận tải có quyền từ chối vận chuyển, nếu phương tiện vận tải điều động đến không thích hợp để chở loại hàng ấy".

Quy định này của Chính phủ nhằm mục đích đề bảo vệ phương tiện vận tải và bảo vệ hàng hóa khỏi bị hư hỏng. Tuy vậy, khi áp dụng nguyên tắc này bên vận tải cần phải vận dụng một cách linh hoạt để tranh thủ phục vụ kế hoạch vận chuyển hàng hóa được nhiều nhất, nhanh nhất. Nếu chủ hàng đưa toàn bộ khối

lượng hàng đến không đúng với loại hàng đã kê khai và phương tiện vận tải không thích hợp để bảo vệ an toàn cho hàng hóa thì bên vận tải cần phải từ chối, không nhận vận chuyển. Từ chối, không nhận vận chuyển trong những trường hợp này tức là bên vận tải thực hiện chức năng bảo vệ tài sản của Nhà nước, của nhân dân. Nhưng nếu thấy rằng có điều kiện cải tiến được phương tiện, không gây nhiều tổn phí lắm mà lại thuận lợi cho kế hoạch của chủ hàng và chủ hàng thỏa thuận đài thọ mọi phí tổn thì bên vận tải và chủ hàng cần bàn bạc với nhau biện pháp tiến hành cải tiến phương tiện vận tải.

Trường hợp trong khối lượng hàng đưa vận chuyển chỉ có một số ít không đúng loại hàng như chủ hàng đã kê khai, bên vận tải cần nghiên cứu, nếu xét thấy có thể nhận vận chuyển được thì nhận cho chủ hàng. Nếu có khối lượng hàng không đúng như đã kê khai, không thích hợp với phương tiện vận tải thì bên vận tải chỉ được từ chối, không nhận số hàng không đúng loại như chủ hàng đã kê khai, còn số hàng đúng như đã kê khai thì bên vận tải vẫn nhận, bên chủ hàng phải trả toàn bộ cước phí cho bên vận tải theo khối lượng hàng đã kê khai.

3. Trách nhiệm của người có tên trong giấy vận chuyển.

Điều 10 trong điều lệ của Chính phủ quy định: "Khi hàng đã vận chuyển đến bên trả hàng, người nhận có tên ghi trong giấy vận chuyển phải nhận hàng, trường hợp hàng đến chậm, có hư hỏng hay mất mát một phần cũng không được từ chối."

Quy định này của Chính phủ là nhằm mục đích bảo vệ hàng hóa, cho nên người đã có tên trong giấy vận chuyển không được vì bất cứ một lý do nào mà từ chối, không nhận hàng, kể cả trường hợp người gửi gửi nhầm hàng hoặc nhầm tên. Người có tên trong giấy vận chuyển buộc phải nhận hàng, bảo quản hàng cho đến lúc liên hệ với chủ gửi giải quyết sau.

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

Trường hợp giấy vận chuyển bị mất hoặc thất lạc thì người có tên ghi trên các kiện hàng có trách nhiệm phải nhận hàng. Trường hợp này người nhận hàng và bên vận tải căn cứ vào số lượng và thực trạng hàng hóa mà lập biên bản giao nhận. Bên vận tải có trách nhiệm phải gửi giấy vận chuyển đến cho người nhận hàng. Chỉ khi có giấy vận chuyển và sau khi đã đối chiếu biên bản với giấy vận chuyển thì hai bên mới

được coi là đã giao nhận chính thức xong hàng hóa.

Trường hợp bên vận tải đưa hàng đến địa điểm có hàng bị hư hỏng hoặc bị mất mát một phần, người nhận hàng cũng phải nhận hàng rồi ghi số hàng bị mất hoặc hư hỏng vào giấy vận chuyển do chủ hàng giữ và giấy vận chuyển do bên vận tải giữ. Chủ nhận và bên vận tải đều phải ký nhận vào giấy vận chuyển. Nếu trường hợp cần thiết thì chủ nhận và bên vận tải lập biên bản có người thứ ba làm chứng.

Trong mọi trường hợp bên vận tải đưa phương tiện vận tải tới địa điểm giao hoặc nhận hàng mà không tìm thấy chủ hàng thì bên vận tải yêu cầu cơ quan giao thông vận tải hoặc cơ quan công an hay chính quyền địa phương chứng nhận ngay giờ phương tiện vận tải đến bến. Trường hợp các cơ quan này không ở gần địa điểm phương tiện đỗ và không thuận tiện đường liên lạc thì bên vận tải có thể yêu cầu cán bộ thôn hoặc xóm chứng nhận. Khi bên vận tải yêu cầu chứng nhận thì các cơ quan, cán bộ địa phương có nhiệm vụ chứng nhận vào giấy vận chuyển để làm cơ sở chứng lý khi cần thiết phải xử lý, phân định trách nhiệm của hai bên vận tải và chủ hàng.

Chương IV

TỜ CHỨC VẬN CHUYỂN

1. Giấy xin gửi hàng và giấy vận chuyển.

Thủ tục và thể thức làm giấy xin gửi hàng và giấy vận chuyển đã được quy định cụ thể trong điều 12 của điều lệ của Chính phủ và đã quy định chi tiết trong thông tư số 9-TT ngày 20-6-1964 của Bộ Giao thông vận tải.

Ở đây Bộ giải thích thêm là theo thông tư 90-TTg do Chính phủ ban hành ngày 6-4-1960 về hợp đồng vận tải thì trong hợp đồng tháng phải phân bổ khối lượng hàng vận chuyển ra từng mười ngày một. Như vậy là cứ mỗi chuyển trong mười ngày, bên chủ hàng phải làm giấy xin gửi hàng gửi trước cho bên vận tải ba ngày như đã quy định trong điều 12 của điều lệ.

Trường hợp hai bên ký hợp đồng quý hoặc dài hơn thì từng tháng, hai bên phải gặp nhau để phân bổ khối lượng hàng vận chuyển cho từng mười ngày một.

2. Trách nhiệm của việc kiểm tra hàng hóa trong khi giao hoặc nhận hàng.

Theo quy định của điều 13 thì khi giao hoặc nhận hàng bên vận tải và bên chủ hàng đều có trách nhiệm phải kiểm tra hàng hóa. Việc kiểm tra hàng hóa trong khi giao và nhận hàng

là một yêu cầu hết sức quan trọng, nhằm mục đích đề cao tinh thần trách nhiệm bảo vệ hàng hóa và bảo vệ phương tiện vận tải.

Bởi vậy, giao hoặc nhận bất kỳ theo phương pháp, hình thức nào: nguyên bao, nguyên kiện, hàng rời, hàng lẻ, hàng có cặp chì, cặp xi, niêm phong v.v... thì nguyên tắc là bên chủ hàng và bên vận tải phải kiểm tra hàng hóa.

Bên vận tải chỉ làm giấy vận chuyển hàng hóa sau khi đã kiểm tra hàng hóa và đã nhận xong hàng; người nhận hàng chỉ ký nhận vào giấy vận chuyển của bên vận tải sau khi đã kiểm tra và nhận xong hàng.

Việc kiểm tra hàng hóa phải tiến hành có mặt chủ hàng và bên vận tải. Hàng nguyên bao, nguyên kiện thì kiểm tra trạng thái bên ngoài, hàng có cặp chì, cặp xi, niêm phong, thì vừa kiểm tra trạng thái bên ngoài, vừa kiểm tra xi, chì niêm phong. Cả hai trường hợp này, còn phải kiểm tra cả số lượng kiện hoặc bao nữa hàng dễ vỡ, kỵ ướt, kỵ lửa, v.v... phải kiểm tra dấu hiệu, hình vẽ trên từng kiện hàng.

Đi đôi với việc kiểm tra hàng hóa, bên vận tải còn phải kiểm tra những giấy tờ kèm theo giấy gửi hàng có quan hệ đến vận chuyển hàng hóa như giấy thuế, giấy phép lưu thông hàng hóa, giấy hải quan v.v... theo quy định ở điều 16 của điều lệ.

Điều 18 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ còn quy định « Người phụ trách phương tiện có quyền không nhận những hàng hóa đóng gói không đúng quy cách ». Quy định này của Chính phủ là nhằm bảo vệ hàng hóa. Do đó, bên vận tải được quyền từ chối không nhận những hàng hóa đóng gói không chắc chắn. Nhưng với tinh thần làm chủ, tinh thần bảo vệ kế hoạch Nhà nước, tinh thần hợp tác xã hội chủ nghĩa, bên vận tải chỉ được từ chối sau khi đã yêu cầu bên chủ hàng sửa chữa lại mà chủ hàng không chịu sửa chữa lại. Nếu chủ hàng đã sửa chữa lại hoặc có cam đoan bằng giấy tờ riêng hoặc ký nhận vào giấy vận chuyển rằng bao kiện đã chắc chắn, có thể bảo đảm an toàn trong vận chuyển thì bên vận tải nhận vận chuyển.

Việc đóng gói chắc chắn, dán dấu hiệu đầy đủ là trách nhiệm của chủ hàng đối với việc bảo quản hàng hóa. Cho nên trong mọi trường hợp gây ra hư hỏng hàng hóa, hư hỏng phương tiện vận tải do sơ suất của việc đóng gói, dán dấu hiệu, kê khai hàng hóa của chủ hàng thì bên chủ hàng đều phải chịu trách nhiệm. Cũng xuất phát từ quan điểm này nên trong những trường hợp vì hàng hóa quá nhiều hoặc qua trạng thái bên ngoài, bên vận tải có sơ suất, không phát hiện được đầy đủ hết các kiện hàng đóng gói

không chắc chắn, dán dấu hiệu không đầy đủ, hàng hóa không kê khai đúng loại, không có đầy đủ giấy tờ cần thiết mà trong quá trình vận chuyển, xếp dỡ, hàng hóa bị hư hỏng hoặc gây hư hỏng phương tiện vận tải hoặc bị các nhà chức trách có thẩm quyền giữ lại thì trách nhiệm vẫn thuộc về bên chủ hàng.

3. Tỷ lệ hao hụt.

Tỷ lệ hao hụt nói trong điều 21 của điều lệ là do Nhà nước hoặc Chính phủ ban hành. Còn những tỷ lệ do từng ngành quy định để áp dụng trong phạm vi ngành thì không phải là tỷ lệ hao hụt của Nhà nước như tinh thần điều lệ của Hội đồng Chính phủ.

4. Nhiệm vụ người của chủ hàng đi áp tải hàng hóa.

Điều 23 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định rằng: « Trong từng chuyến hàng nếu có người đi áp tải, nhiệm vụ của người áp tải phải ghi vào giấy vận chuyển. »

Nhiệm vụ chủ yếu của người đi áp tải hàng hóa là phải chăm lo, săn sóc hàng hóa, không được để hàng hóa mất mát, phải luôn luôn kiểm tra hàng hóa, phát hiện kịp thời những hiện tượng hư hỏng, xô lệch để báo cho người phụ trách phương tiện 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 phương tiện vận tải phải ngừng lại dọc đường thì người áp tải phải cộng tác với bên vận tải, chăm lo, bảo quản hàng hóa, liên hệ với các cơ quan chính quyền địa phương khi cần thiết, báo tin cho chủ hàng biết v.v... ký nhận vào biên bản do người phụ trách phương tiện làm khi có những vấn đề có liên quan đến vấn đề hàng hóa hoặc phương tiện vận tải.

Đối với hàng hóa có người của chủ hàng đi áp tải, bên vận tải cũng cần phải có phần trách nhiệm bảo quản hàng hóa như cộng tác, giúp đỡ người đi áp tải trong mọi trường hợp cần thiết để bảo vệ an toàn hàng hóa. Trường hợp hàng hóa phải dỡ ở dọc đường hoặc phương tiện phải tạm ngừng ở dọc đường thì bên vận tải phải cùng người áp tải của chủ hàng chăm lo giải quyết mọi vấn đề cần thiết để bảo vệ hàng hóa chứ tuyệt đối bên vận tải không được khoán trắng cho người đi áp tải. Trường hợp hàng phải dỡ ở dọc đường, phương tiện vận tải chỉ được rời bến khi nào đã được chủ hàng có ý kiến hoặc việc chăm lo bảo quản hàng hóa đã được chính quyền địa phương bảo đảm.

Khi hàng hóa có người của chủ hàng đi áp tải, bên vận tải và bên chủ hàng dựa vào những nguyên tắc này, thảo luận cụ thể nhiệm vụ của người đi áp tải mà ghi vào giấy vận chuyển và hợp đồng.

5. Cách giải quyết hàng có triệu chứng đe dọa an toàn trong quá trình vận chuyển.

Điều 24 trong điều lệ của Chính phủ quy định: « Trong khi vận chuyển, nếu có triệu chứng một thứ hàng nào có thể làm hư hỏng những hàng hóa khác cùng xếp trên phương tiện hoặc đe dọa an toàn chung, thì người phụ trách phương tiện có quyền dỡ hàng lên bờ và có nhiệm vụ liên hệ với nhà chức trách địa phương để giải quyết số hàng này. »

Theo quy định này thì các Ủy ban hành chính địa phương có nhiệm vụ phải giải quyết những trường hợp khi hàng hóa có triệu chứng không an toàn, phải dỡ xuống dọc đường. Để tránh được những tổn thất thì khi Ủy ban hành chính địa phương nhận được tin của người phụ trách phương tiện vận tải hoặc của người đi áp tải hàng hóa báo có hàng phải dỡ xuống dọc đường thì Ủy ban hành chính địa phương có nhiệm vụ khẩn trương giải quyết mọi khó khăn để hàng hóa có thể dỡ lên bờ được nhanh chóng. Nếu hàng hóa không có người của chủ hàng đi áp tải thì Ủy ban hành chính địa phương có nhiệm vụ tổ chức bảo quản hàng hóa, liên hệ với chủ hàng giải quyết. Trường hợp này bên vận tải phải lập biên bản giao hàng dỡ xuống dọc đường cho Ủy ban hành chính địa phương, đồng thời tìm biện pháp nhanh nhất báo tin cho chủ hàng biết.

Mọi chi phí trong trường hợp này do chủ hàng phải đài thọ.

6. Thanh toán cước phí vận tải trong trường hợp phương tiện vận tải bị trưng dụng ở dọc đường.

Trường hợp này, bên vận tải vẫn được thu toàn bộ cước phí, cơ quan trưng dụng có nhiệm vụ thanh toán lại cước phí với bên chủ hàng như điều 26 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ đã quy định: « ... cơ quan trưng dụng phải thanh toán cước phí và mọi phụ phí khác nếu có do việc trưng dụng gây nên. »

7. Chuyển tải.

Điều 27 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định:

« Trên đường đi, nếu qua các cầu, cống mà cần phải chuyển tải thì bên vận tải đảm nhiệm việc tổ chức chuyển tải, chi phí do chủ hàng chịu. Ở các bến đi và bến đến, nếu bên nào đảm nhiệm việc xếp dỡ thì bên đó có trách nhiệm tổ chức chuyển tải. »

Để thi hành quy định này, Bộ giải thích cụ thể như sau: Trong mọi trường hợp nhận vận chuyển, nếu biết trước rằng trên đường đi sẽ có chuyển tải thì bên chủ hàng phải cho người đi áp tải hàng hóa để giám sát việc chuyển tải

hàng hóa ở dọc đường, trừ trường hợp bên vận tải và chủ hàng thấy rằng không cần phải có người của chủ hàng đi áp tải.

Nếu hàng hóa chở nguyên hầm có cặp chì, niêm phong cửa hầm thì nhất thiết bên chủ hàng phải có người đi áp tải để chứng nhận việc mở cửa hầm và cặp lại chì và tiếp tục áp tải hàng hóa.

Nếu hàng chở nguyên hầm có dỡ bớt xuống dọc đường thì chủ nhận tự tháo xi, chì niêm phong cửa hầm. Khi đã dỡ xong số hàng phải dỡ thì chủ hàng đã nhận hàng phải cặp lại chì ở cửa hầm.

Trường hợp vận chuyển hàng hóa bằng thuyền, giữa đường có chuyển tải, nếu đã biết trước có chuyển tải thì chủ hàng phải có người đi áp tải, trường hợp không cần thiết thì chủ hàng có thể làm giấy ủy quyền cho bên vận tải; nếu việc chuyển tải không được biết trước thì thuyền có nhiệm vụ tổ chức vận tải và lập biên bản có người thứ ba chứng nhận. Chi phí do chủ hàng đài thọ.

Chương V

XẾP DỜ HÀNG HÓA

Thời gian xếp dỡ:

Thời gian xếp dỡ hàng hóa là thời gian đã ghi trong hợp đồng hoặc trong giấy vận chuyển. Điều 32 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định: c) *Thời gian xếp dỡ tính từ giờ thứ ba sau giờ bên vận tải đã báo phương tiện đến bến.* Bên vận tải hoặc bên chủ hàng đã làm nhiệm vụ xếp hàng, dỡ hàng, đều phải đề cao tinh thần trách nhiệm, bảo đảm thời gian đã ghi trong hợp đồng hoặc giấy vận chuyển. Nếu gặp trường hợp khó khăn về nhân lực hoặc bất cứ điều kiện nào khác thì hai bên phải bàn bạc, giúp đỡ nhau kế hoạch. Nếu đã bàn bạc, đã hết sức giúp đỡ nhau, nhưng thời gian xếp dỡ không được bảo đảm thì bên đảm nhiệm việc xếp dỡ phải chịu trách nhiệm.

Nếu chuyển hàng vận chuyển bằng một đoàn nhiều thuyền, theo yêu cầu của chủ hàng thì bên nào (chủ hàng hay vận tải) có nhiệm vụ xếp dỡ phải chuẩn bị đủ điều kiện để không gây ứ đọng phương tiện. Nếu chiếc thuyền nào bị ứ đọng, không được giải phóng đúng thời hạn đã ghi trong hợp đồng hay giấy vận chuyển thì bên nào gây ứ đọng bên đó phải chịu trách nhiệm.

Nếu chuyển hàng vận chuyển bằng nhiều sà-lan do một tàu kéo thì bên phụ trách xếp dỡ phải bảo đảm xếp hoặc dỡ xong cả đoàn sà-

lan và tàu đúng thời hạn đã ghi trong hợp đồng và giấy vận chuyển. Nếu một sà-lan xếp dỡ không bảo đảm thời hạn, gây ứ đọng lây các sà-lan khác thì bên đảm nhiệm việc xếp dỡ phải chịu trách nhiệm đối với cả đoàn sà-lan và tàu bị ứ đọng.

Trường hợp phương tiện vận tải đã tới địa điểm xếp hoặc dỡ hàng, nếu ở các cảng biển, vì lý do nào đó kể cả khi phải nhường ưu tiên cho tàu ngoại quốc, bên đảm nhiệm xếp dỡ không bảo đảm được thời hạn xếp dỡ thì có trách nhiệm bồi thường ứ đọng phương tiện vận tải, trừ trường hợp đặc biệt có lệnh tạm ngừng xếp dỡ của Chính phủ hoặc của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, của Ủy ban hành chính cấp tỉnh địa phương hay đã có tin loan báo trước 12 giờ của cảng đã được cấp trên cho phép. Đối với các bến sông công cộng đã được các cơ quan giao thông vận tải công bố, nếu vì lý do nào đó, phương tiện vận tải đã tới địa điểm giao hoặc nhận nhưng không vào được bến thì bên vận tải không tính phí tồn chờ đợi đối với những giờ phương tiện vận tải chưa vào được bến và nếu thời hạn vận chuyển đã ghi trong hợp đồng hay giấy vận chuyển không được bảo đảm thì bên vận tải cũng không phải bồi thường cho chủ hàng.

Điều c trong điều 32 của điều lệ còn quy định rằng: «*Thời gian xếp dỡ tính từ giờ thứ ba sau giờ bên vận tải đã báo phương tiện đến bến theo quy định ở điều 30 của điều lệ của Hội đồng Chính phủ.*»

Nếu phương tiện đến trước giờ đã xác báo thì thời gian xếp dỡ cũng tính từ giờ thứ ba sau giờ báo phương tiện đã đến bến.»

Quy định này của Chính phủ nhằm mục đích để khỏi gây lãng phí thì giờ chờ đợi của phương tiện vận tải, cho nên khi đã nhận tin phương tiện vận tải đã tới địa điểm xếp hoặc dỡ thì dù phương tiện vận tải đã tới địa điểm trước thời hạn đã ghi trong hợp đồng hay giấy vận chuyển thì bên nào đảm nhiệm xếp dỡ (chủ hàng hay vận tải) cũng phải tiến hành xếp dỡ ngay giờ thứ ba sau giờ phương tiện đã đến bến. Nếu bên vận tải đảm nhiệm việc xếp dỡ mà không tiến hành xếp dỡ được đúng như điều lệ của Hội đồng Chính phủ đã quy định, phương tiện vận tải phải đọng lại thì bên vận tải không được tính tiền chờ đợi với chủ hàng. Nếu quá thời hạn đã ghi trong hợp đồng hay giấy vận chuyển, bên vận tải không xếp hoặc dỡ xong hàng, do đó không bảo đảm được thời hạn vận chuyển như quy định trong điều 17 của điều lệ của Hội đồng Chính phủ thì bên vận tải phải bồi thường cho bên chủ hàng.

Nếu bên chủ hàng đảm nhiệm việc xếp dỡ mà phương tiện vận tải đến bến sớm hơn thời hạn đã ghi trong giấy vận chuyển hoặc hợp đồng mà bên chủ hàng không bảo đảm được thời hạn xếp dỡ tính từ giờ thứ ba sau giờ bên vận tải đã báo tin thì theo điều lệ của Hội đồng Chính phủ đã quy định, bên chủ hàng phải bồi thường phí chờ đợi cho bên vận tải. Nhưng trong hoàn cảnh phương tiện đến địa điểm đột xuất này, có thể gây khó khăn cho bên chủ hàng. Đề giải quyết khó khăn cho chủ hàng trường hợp phương tiện vận tải có thể tới địa điểm sớm thì bên vận tải phải tìm mọi biện pháp báo cho chủ hàng biết trước giờ phương tiện đến địa điểm hai giờ để chủ hàng có thêm thì giờ chuẩn bị.

Các cơ quan giao thông vận tải có trách nhiệm phải cộng tác với các xí nghiệp vận tải, lo liệu việc xếp dỡ hàng hóa ở những bến công cộng để bảo đảm công việc xếp dỡ được nhanh, gọn, đúng thời hạn.

Chương VI

CƯỚC PHÍ, PHỤ PHÍ — THANH TOÁN

Điều 36 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định: a) Chủ hàng phải thanh toán ngay cước phí và phụ phí sau khi bên vận tải đã nhận xong hàng hóa và đã làm xong giấy vận chuyển.

Đối với hợp đồng vận chuyển hàng quý, hàng tháng hoặc nhiều chuyến liên tục, chủ hàng phải thanh toán cho bên vận tải chậm nhất là ba ngày sau khi vận chuyển xong hàng hóa của mỗi chuyến.

Điều cần lưu ý là đã thuê vận chuyển thì chủ hàng phải trả tiền cước phí và phụ phí vận tải cho bên vận tải như Chính phủ đã quy định.

Nếu hàng hóa bị hư hỏng hay mất mát do chủ nhận phát hiện ra thì hai bên lập biên bản để tiến hành giải quyết, còn cước phí và phụ phí vận tải, bên chủ hàng vẫn phải thanh toán cho bên vận tải, không được vin lý do vì hàng thiếu hay hư hỏng mà giữ tiền cước vận tải lại.

Chương VII

BỒI THƯỜNG, PHẠT

1. Bồi thường hàng hóa bị mất hoặc hư hỏng.

Điều 39 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định: « Giá hàng mất hay hư hỏng

phải bồi thường là giá mua theo hóa đơn, cộng với tất cả các khoản chi phí mà chủ hàng đã phải trả để đưa hàng đến địa điểm giao cho bên vận tải... ».

Như vậy là nếu bên vận tải làm mất hàng hoặc hư hỏng hàng thì ngoài việc phải bồi thường cho chủ hàng theo giá đã mua còn phải bồi thường cho bên chủ hàng tất cả các khoản chi phí mà chủ hàng đã phải trả như tiền vận tải, thuế, v.v... Ở đây Bộ cũng cần giải thích rõ là hàng hư hỏng nói trong điều 39 của điều lệ của Hội đồng Chính phủ là nói hư hỏng không còn dùng được nữa thì bên vận tải mới phải bồi thường cho chủ hàng các khoản chi phí mà chủ hàng đã phải trả để đưa hàng đến địa điểm giao cho bên vận tải, còn đối với hàng hư hỏng chỉ giảm phẩm chất hoặc sửa chữa lại vẫn bảo đảm được phẩm chất thì bên vận tải không phải bồi thường những chi phí về vận tải, về thuế mà chỉ bồi thường phần hư hỏng như đã quy định ở điều h của điều 39 trong điều lệ.

2. Bồi thường vì không có đủ phương tiện hoặc hàng hóa đối với từng chuyến và đối với từng hợp đồng.

Điều 40 trong điều lệ của Hội đồng Chính phủ quy định: « ... từng chuyến, nếu bên vận tải không cung cấp đủ số phương tiện đã xác báo thì phải bồi thường cho chủ hàng; ngược lại, nếu chủ hàng không có hoặc không đủ số hàng vận chuyển, phải bồi thường cho bên vận tải, trừ trường hợp chủ hàng hoặc bên vận tải có báo cho nhau chậm nhất sáu giờ sau khi bên vận tải đã báo tin đưa phương tiện đến xếp hàng. Những chuyến chở quá số hàng, hoặc chở bù cho những chuyến không chở, bên vận tải được tính bù trừ cho cả thời gian đã ký hợp đồng... ».

Theo quy định này thì chậm nhất sáu giờ sau khi bên vận tải đã báo tin đưa phương tiện đến xếp hàng, nếu hai bên không có báo cho nhau biết số phương tiện hoặc số hàng chuyến đó sẽ không có đủ thì phải bồi thường cho nhau như đã quy định cho ngay từng chuyến đó. Ngoài tiền bồi thường vì lỡ kế hoạch, bên vận tải còn được thu ở chủ hàng tiền huy động phương tiện và tiền phương tiện phải chờ đợi nếu có như thông tư 90-TTg ngày 6-4-1960 của Thủ tướng Chính phủ đã quy định. Nếu khi hết thời hạn hợp đồng, hai bên tổng kết, bên nào không hoàn thành thời hạn hay không có đủ phương tiện vận tải hoặc không có đủ hàng như hợp đồng đã ký thì phải bồi thường cho bên bị lỡ hợp đồng.

Điều cần lưu ý là mặc dù từng chuyến bên vận tải hoặc bên chủ hàng không có đủ hàng hay không có đủ phương tiện vận tải có phải bồi thường từng chuyến nhưng nếu có những chuyến chở tăng số hàng, đưa tăng phương tiện mà cuối hợp đồng, khối lượng hàng vận chuyển trong hợp đồng đã được vận chuyển đủ và đúng thời hạn của hợp đồng thì coi là hợp đồng đã thực hiện tốt, hai bên không phải bồi thường cho nhau.

Thực hiện điều lệ của Hội đồng Chính phủ là một cải tiến rất lớn và rất mới trong công tác vận chuyển hàng hóa của ngành vận tải đường sông và vận tải bằng phương tiện thô sơ đường biển. Những quy định của điều lệ là những cơ sở nghiệp vụ vận chuyển hàng hóa của ngành vận tải đường sông và ngành vận tải thô sơ đường biển, đồng thời nó là những nguyên tắc pháp lý để đưa công tác vận tải đường sông và vận tải thô sơ đường biển đi vào nề nếp chính quy.

Chẳng những vậy, tinh thần và các nguyên tắc quy định trong điều lệ còn có tác dụng rất lớn giáo dục cho các chủ hàng và bên vận tải về ý thức hợp tác xã hội chủ nghĩa, về ý thức dân chủ, bình đẳng trong quan hệ giao dịch với nhau, đồng thời các quy định của điều lệ còn có tác dụng thúc đẩy tinh thần cách mạng, tinh thần đấu tranh của các chủ hàng và bên vận tải, nhằm tăng cường ý thức tổ chức, ý thức kỷ luật để bảo đảm hoàn thành yêu cầu vận chuyển hàng hóa của Nhà nước và của nhân dân.

Các chủ hàng và bên vận tải cần quán triệt ý nghĩa chính trị, ý nghĩa pháp lý của điều lệ như vậy mà cộng tác với nhau, giúp đỡ lẫn nhau và thúc đẩy lẫn nhau thi hành cho nghiêm chỉnh điều lệ của Hội đồng Chính phủ.

Bước đầu thực hiện, tất nhiên sẽ gặp những khó khăn về tổ chức, về lề lối và nề nếp làm việc. Các chủ hàng và bên vận tải cần khắc phục mọi khó khăn để thi hành cho tốt điều lệ của Chính phủ. Trong quá trình thi hành, nếu có mắc mưu gì hoặc có điều nào chưa hiểu đầy đủ hoặc thấy có vấn đề gì cần bổ sung thêm hoặc cần sửa đổi thì phải báo cáo cho Sở, Ty Giao thông vận tải biết để nghiên cứu giải quyết.

Cục Vận tải đường thủy, các Sở, Ty Giao thông vận tải có nhiệm vụ hướng dẫn, đôn đốc và giúp đỡ các đơn vị vận tải thi hành tốt điều lệ của Hội đồng Chính phủ theo đúng tinh thần hướng dẫn của thông tư này. Văn phòng Bộ có nhiệm vụ theo dõi chung, tổng

hợp tình hình và khi cần thiết thì giải thích tinh thần các quy định của điều lệ và thông tư này.

Hà-nội, ngày 20 tháng 6 năm 1964.

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

Thư trưởng

DUONG BACH LIEN

BỘ LAO ĐỘNG

THÔNG TƯ số 13-LĐ-TT ngày 23-7-1964 về việc sắp xếp và điều chỉnh lương cho nhân viên phục vụ các nhà ăn tập thể.

BỘ TRƯỞNG BỘ LAO ĐỘNG

Kính gửi:

Các ông Bộ trưởng các Bộ, thủ trưởng các cơ quan ngang Bộ, cơ quan trực thuộc Hội đồng Chính phủ, cơ quan và đoàn thể trung ương,
 Các ông Chủ tịch Ủy ban hành chính khu, thành, tỉnh,
 Các ông Giám đốc Sở, Trưởng, Trưởng phòng Lao động,

Đồng kính gửi:

Ban Thư ký Tổng Công đoàn Việt-nam.

Thủ tướng Chính phủ đã ra chỉ thị số 127-TT ngày 1-4-1961 và liên Bộ Lao động — Nội vụ — Nội thương — Tài chính đã ra thông tư số 16-TT-LB ngày 12-10-1961 về việc chuyển chế độ nhà ăn theo hình thức phúc lợi tập thể.

Tiếp theo, Thủ tướng Chính phủ ra công văn số 3316-TH ngày 9-12-1963 quy định thêm một số vấn đề về tăng cường và cải tiến quản lý các nhà ăn tập thể, áp dụng chế độ lương ở ngành ăn uống công cộng cho người phục vụ ở các nhà ăn ấy. Chủ trương này không phải là cải tiến chế độ tiền lương và tăng lương riêng cho những người phục vụ ở các nhà ăn tập thể, mà nhằm thống nhất chế độ tiền lương giữa những người làm công việc có nghiệp vụ giống nhau (ăn uống công cộng và ăn uống tập thể) để các nhân viên phục vụ ở các nhà ăn tập thể an tâm, phấn khởi công tác, nâng cao tinh thần phục vụ, trình độ nghiệp vụ của mình góp phần làm cho chế độ ăn uống của cán bộ, công nhân, viên chức ở các nhà ăn tập thể mỗi ngày một tốt hơn.