

**Điều 2.** — Trường đại học sư phạm Việt-bắc có nhiệm vụ:

a) Đào tạo giáo viên cấp III phổ thông, giáo viên cấp III bổ túc văn hóa cho các tỉnh miền núi;

b) Bổ túc văn hóa và nghiệp vụ sư phạm cho giáo viên cấp II, cấp III phổ thông, giáo viên cấp II, cấp III bổ túc văn hóa công tác ở miền núi.

**Điều 3.** — Đối tượng đào tạo và bồi dưỡng của trường đại học sư phạm Việt-bắc là:

a) Học sinh tốt nghiệp lớp 10 phổ thông, bao gồm: con em người dân tộc ít người; con em người Kinh đã sống lâu năm ở miền núi, con em đồng bào miền xuôi lên miền núi tham gia xây dựng và phát triển kinh tế, văn hóa miền núi,

b) Giáo viên cấp II toàn cấp và cán bộ, nhân viên các cơ quan Nhà nước quê ở miền núi hoặc đã công tác lâu năm ở miền núi có đủ tiêu chuẩn học đại học sư phạm.

**Điều 4.** — Giao trách nhiệm cho Bộ Giáo dục và Bộ Đại học và trung học chuyên nghiệp:

— Cung cấp cán bộ giảng dạy các loại và những thiết bị cần thiết cho việc giảng dạy, học tập và nghiên cứu của trường đại học sư phạm Việt-bắc;

— Hướng dẫn trường đại học sư phạm Việt-bắc xây dựng chương trình và kế hoạch giảng dạy phù hợp với yêu cầu và mục tiêu đào tạo giáo viên cấp III miền núi.

**Điều 5.** — Trường đại học sư phạm Việt-bắc do một hiệu trưởng phụ trách; giúp việc hiệu trưởng có một hoặc hai hiệu phó.

**Điều 6.** — Ông Bộ trưởng Bộ Giáo dục, ông Bộ trưởng Bộ Đại học và trung học chuyên nghiệp, ông Chủ nhiệm Ủy ban Kế hoạch Nhà nước chịu trách nhiệm thi hành quyết định này.

Hà-nội, ngày 18 tháng 7 năm 1966

T.M. Hội đồng Chính phủ

K.T. Thủ tướng Chính phủ

Phó Thủ tướng

NGUYỄN DUY TRINH

## CÁC BỘ

### BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

**QUYẾT ĐỊNH số 1190 — QĐ ngày 6-6-1966 ban hành thẻ lệ tạm thời về thu cảng phí đối ngoại ở các cảng của nước Việt-nam dân chủ cộng hòa.**

## BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

*Căn cứ nghị định của Hội đồng Chính phủ số 160—CP ngày 9 tháng 10 năm 1961 quy định nhiệm vụ, quyền hạn và tổ chức bộ máy của Bộ Giao thông vận tải;*

*Căn cứ nghị quyết của Hội nghị thường vụ Hội đồng Chính phủ số 17—TB ngày 22, 23 tháng 5 năm 1963 về việc sửa đổi cảng phí và ủy nhiệm Bộ Giao thông vận tải công bố thẻ lệ và biểu cước thu của tàu nước ngoài vào ra cảng Hải-phòng, Hồng-gai, Cẩm-phả,*

## QUYẾT ĐỊNH

**Điều 1.** — Nay ban hành bản thẻ lệ tạm thời về thu cảng phí đối ngoại ở các cảng của nước Việt-nam dân chủ cộng hòa.

**Điều 2.** — Bản thẻ lệ tạm thời về thu cảng phí đối ngoại này thay thế cho bản thẻ lệ và biểu cước phí ban hành kèm theo quyết định số 640—QĐ ngày 31 tháng 5 năm 1963.

**Điều 3.** — Bản thẻ lệ tạm thời về thu cảng phí đối ngoại này có hiệu lực kể từ ngày ký.

**Điều 4.** — Ông Chánh văn phòng Bộ Giao thông vận tải và ông Cục trưởng Cục vận tải đường biển chịu trách nhiệm thi hành quyết định này.

Hà-nội, ngày 6 tháng 6 năm 1966

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

PHAN TRỌNG TUỆ

## THẺ LỆ TẠM THỜI

### Về thu cảng phí đối ngoại

#### I. NGUYÊN TẮC CHUNG

**Điều 1.** — Bản thẻ lệ này quy định các loại cước phí, phụ phí, tạp phí và mức cước phí các loại đối với tàu nước ngoài vào, ra cảng nước Việt-nam dân chủ cộng hòa.

**Điều 2.** — Tàu nước ngoài vào, ra cảng nước Việt-nam dân chủ cộng hòa phải trả cước phí cho cảng bằng ngoại tệ:

— Tàu các nước xã hội chủ nghĩa trả cước phí bằng đồng tiền quy định trong hiệp định thanh toán mậu dịch hiện hành ký kết giữa nước Việt-nam dân chủ cộng hòa với các nước xã hội chủ nghĩa.

— Tàu không thuộc nước xã hội chủ nghĩa trả cước phí bằng ngoại tệ tự do.

**Điều 3.** — Đối với tàu của nước này cho nước khác thuê để chuyên chở hàng hóa vào ra cảng nước Việt-nam dân chủ cộng hòa, đơn vị tiền tệ tính cước phí quy định như sau :

— Nếu là tàu thuê dài hạn, đơn vị tiền tệ cước phí tính theo quốc tịch nước thuê tàu;

— Nếu là tàu thuê chuyển, đơn vị tiền tệ cước phí tính theo quốc tịch nước có tàu cho thuê.

**Điều 4.** — Đơn vị trọng tải tính cước phí đối với tàu, đơn vị trọng lượng tính cước phí đối với hàng hóa và đơn vị thời gian tính cước phí quy định như sau :

a) Đơn vị trọng tải tính cước phí đối với tàu là trọng tải thực dụng đăng ký gọi tắt là NRT, mức trọng tải tối thiểu tính cước là 500NRT, số lẻ chưa đủ một NRT tính một NRT.

b) Đơn vị trọng lượng tính cước đối với một lô hàng hóa nặng từ một tấn trở lên, lấy tấn làm cơ sở, số lẻ dưới 100 kg không tính cước, trên 100 kg quy tròn một tấn để tính cước. Đối với một lô hàng nặng dưới một tấn lấy 100kg làm cơ sở, dưới 100 kg tính 100kg.

Đối với loại hàng hóa cồng kềnh, khối lượng nặng dưới 300 kg/m<sup>3</sup> quy thành 300kg/m<sup>3</sup> để tính cước.

c) Đơn vị thời gian tính cước phí lấy ngày và giờ làm cơ sở :

— Ngày tính 24 giờ, không đủ 24 giờ cũng tính một ngày,

— Giờ tính 60 phút, không đủ 60 phút cũng tính một giờ.

Giờ của đồng hồ Cảng vụ được lấy làm căn cứ tính giờ thống nhất cho các tàu.

## II. CÁC LOẠI CƯỚC PHÍ

### A. CƯỚC HOA TIÊU

**Điều 5.** — Cước hoa tiêu tính từng lượt ; mỗi lần hoa tiêu phải hướng dẫn tàu là một lượt tính cước phí. Cước hoa tiêu tính theo đơn vị trọng tải quy định ở điều 4 khoản a.

**Điều 6.** — Tàu xin hoa tiêu phải báo cho cảng chậm nhất trước bốn giờ.

Khi tàu muốn thay đổi giờ, hoặc hủy bỏ việc xin hoa tiêu, phải báo lại cho cảng. Khi báo lại, nếu cảng đã điều hoa tiêu đi làm nhiệm vụ, thì tàu phải trả một khoản phí tổn về thời gian chờ đợi của hoa tiêu kể từ giờ cảng điều hoa tiêu ra nơi đón tàu đến giờ nhận được đơn của tàu xin thay đổi giờ, hoặc hủy bỏ việc xin hoa tiêu.

**Điều 7.** — Phí tổn về thời gian chờ đợi của hoa tiêu tính như sau :

a) Ở cầu cảng, tính theo giá tiền và thời gian quy định ở điều 9 ;

b) Ở trạm hoa tiêu :

— Trường hợp hoa tiêu chưa rời căn cứ, tính một giờ chờ đợi theo giá tiền chờ đợi ở cầu.

— Trường hợp hoa tiêu đã rời căn cứ đi phục vụ, tính theo giá tiền chờ đợi ở trạm hoa tiêu cho toàn bộ thời gian hoa tiêu chờ đợi ở nơi đón tàu, kể cả giờ đầu tiên. Ngoài ra tàu còn phải trả thêm 30% tiền cước hoa tiêu lượt đi và lượt về của luồng đã xin, nếu tàu hủy bỏ việc xin hoa tiêu, hay thời gian xin thay đổi quá xa hoa tiêu phải trở về không.

**Điều 8.** — Hoa tiêu đợi tàu ở trạm hoặc ở một nơi trong khu vực hoa tiêu, tối đa không quá 5 giờ. Qua thời gian đó, hoa tiêu có quyền trở về căn cứ. Ngoài tiền chờ đợi, tính cả giờ đầu tiên, còn phải trả thêm 30% tiền cước hoa tiêu lượt đi và lượt về của luồng đã xin.

**Điều 9.** — Giá tiền chờ đợi của hoa tiêu quy định như sau :

a) Ở cầu cảng, một giờ chờ đợi tính 6<sup>R</sup> 12 hay 2<sup>L</sup> 08.07 ;

b) Ở trạm hoa tiêu hoặc ở một nơi trong khu vực hoa tiêu, một giờ chờ đợi tính 9<sup>R</sup> 17 hay 3<sup>L</sup> 12.09.

Chờ đợi một giờ trở xuống không tính ; trên một giờ tính cả giờ chờ đợi đầu tiên.

Thời gian hoa tiêu đi và về tính tối thiểu 3 giờ.

**Điều 10.** — Khi có bão, tàu cần có hoa tiêu dẫn dắt tàu đi tránh bão, tàu phải trả 50% một lượt cước hoa tiêu của luồng đã dẫn dắt.

### B. CƯỚC LUỒNG LẠCH

**Điều 11.** — Cước luồng lạch tính từng lượt cho mỗi lần tàu vào và ra cảng, theo đơn vị trọng tải quy định ở điều 4 khoản a.

### C. CƯỚC TRỌNG TẢI

**Điều 12.** — Cước trọng tải chỉ tính một lượt tàu vào hoặc ra cảng theo đơn vị trọng tải quy định ở điều 4 khoản a.

**Điều 13.** — Trong một năm (kể từ 1 tháng 1 đến 31 tháng 12) bất cứ tàu nào cùng một tên, một số hiệu, một hãng tàu, vào nhiều chuyến một trong ba cảng Hải-phòng, Hồng-gay, Cẩm-phả, đều được giảm cước trọng tải như quy định ở điều 14 dưới đây (mỗi lần vào một trong ba cảng hay vào hai, ba cảng cũng coi như một chuyến).

**Điều 14.** — Mức giảm cước trọng tải :

— Đối với tàu vào chuyển thứ hai, giảm 10% ;

— Đối với tàu vào chuyển thứ ba, giảm 30% ;

— Đối với tàu vào từ chuyến thứ tư trở đi, giảm 50%

Muốn được giảm cước trọng tải, cần phải có bằng chứng xác nhận tàu đã vào những chuyến trước một trong ba cảng.

#### D. CƯỚC CẢNG PHÍ

**Điều 15.** — Cước cảng phí tính từng lượt cho mỗi lần tàu vào hoặc ra cảng theo đơn vị trọng tải quy định ở điều 4 khoản a.

**Điều 16.** — Những trường hợp sau đây được miễn hoặc giảm cước phí:

- a) Miễn cảng phí: tàu vào cảng để tránh bão;
- b) Giảm cảng phí:

— Trong cùng một chuyến tàu vào nhiều cảng để xếp dỡ hàng hóa, thì được giảm 20% cảng phí ở cảng thứ hai và 50% ở cảng thứ ba;

— Trường hợp tàu vào cảng để đợi chỉ thị của hãng tàu, bỏ neo không quá 48 giờ, hoặc tàu phải vào cảng để sửa chữa; lấy thêm nguyên liệu, nhiên liệu, nước ngọt v.v... khi xong việc rời cảng ngay trong vòng bốn giờ đều được giảm 50% cước cảng phí.

Sau khi đã có thông báo bão tan hoặc làm xong việc, nhận được lệnh rời cảng mà quá bốn giờ tàu chưa rời cảng, thì không những không được hưởng ưu đãi miễn và giảm, mà còn phải trả toàn bộ cước cảng phí.

#### E. CƯỚC HỖ TRỢ TÀU

**Điều 17.** — Khi cần thiết vì điều kiện luồng lạch và do Giám đốc cảng quyết định tàu vào bến, vào phao hoặc rời bến, rời phao bắt buộc phải có tàu hỗ trợ để đảm bảo an toàn.

**Điều 18.** — Thời gian hỗ trợ tính từ khi tàu lai chuẩn bị đến khi làm xong nhiệm vụ trở về căn cứ tối thiểu là hai giờ.

#### F. CƯỚC LÁI CẦN CẦU

**Điều 19.** — Việc lái cần cầu của tàu để xếp dỡ hàng hóa, phải do công nhân của cảng đảm nhiệm. Cước phí tính theo đơn vị trọng lượng quy định ở điều 4 khoản b.

#### G. CƯỚC CHUYỂN TẢI

**Điều 20.** — Do mớn nước của tàu không thích hợp với luồng lạch, một bộ phận hàng hóa phải dùng sà-lan chuyên tải để xếp hoặc dỡ ở một địa điểm ngoài phạm vi cầu cảng, cước tính theo trọng lượng hàng hóa thực tế chuyên tải theo đơn vị trọng lượng quy định ở điều 4 khoản b. Nếu là hàng cồng kềnh tính theo 300kg/m<sup>3</sup>.

#### H. CƯỚC CÀO BẢNG HÀNG HÓA

**Điều 21.** — Việc san ngọn hàng rời rớt xuống hầm tàu thông thường để cho tàu đi biển an toàn là nhiệm vụ của cảng, làm không tính tiền cước. Nếu cảng phải tổ chức cào thật phẳng hay trũng lòng chảo theo yêu cầu của thuyền trưởng thì phải trả cước phí tính theo đơn vị trọng lượng tính cước quy định ở điều 4 khoản b như sau:

— Cào thật phẳng, tính 10% trọng lượng hàng hóa đã xếp xuống hầm tàu;

— Cào trũng lòng chảo, tính 15% trọng lượng hàng hóa đã xếp xuống hầm tàu.

#### I. CƯỚC XẾP DỠ HÀNG HÓA

**Điều 22.** — Cước xếp dỡ hàng hóa tính theo đơn vị trọng lượng quy định ở điều 4 khoản b.

**Điều 23.** — Những hàng hóa thuộc loại dưới đây được giảm 50% cước xếp dỡ:

— Vì tai nạn bất ngờ, hàng hóa của tàu phải tạm thời dỡ lên cảng, sau lại xếp xuống tàu, không quá 36 giờ (trừ hàng quá cảnh),

— Bru kiện,

— Các loại hàng mẫu, hàng triển lãm (có giấy chứng nhận),

— Hành lý của hành khách đi tàu,

— Đồ dùng của các cơ quan đại diện nước ngoài ở nước Việt-nam dân chủ cộng hòa,

— Lễ phẩm của các nước trao tặng cho nhau.

**Điều 24.** — Đối với loại hàng dưới đây cước xếp dỡ tăng như sau:

— Hàng hóa xếp dỡ ở Bạch-đăng, Hạ-long tăng 15%,

— Hàng hóa dài trên 10 mét hoặc nặng trên 10 T một kiện: tăng 20%,

— Hàng dễ vỡ (sành, sứ, thủy tinh...): tăng 25%,

— Hàng hóa đóng thành khối phải phá ra mới tiến hành xếp dỡ được: tăng 50%,

— Hàng hóa có bụi, ảnh hưởng đến sức khỏe của công nhân: tăng 25%,

— Hàng hóa xếp dỡ ở dưới hầm tàu trong mùa hè (từ 16 tháng 4 đến 15 tháng 10) và dưới hầm ướp lạnh trong mùa đông (từ 16 tháng 10 đến 15 tháng 4): tăng 20%;

— Hàng hóa có tính chất nguy hiểm: tăng 100%.

**Điều 25.** — Trong việc xếp dỡ hàng hóa, ngoài những công cụ mà cảng thường dùng phục vụ cho việc xếp dỡ, nếu tàu cần thuê thêm máy móc khác phải trả tiền thuê quy định ở mức tạp phí.

**K. CƯỚC ĐẢO HÀNG, XẾP LẠI HÀNG**

Điều 26. — Theo sơ đồ xếp hàng của tàu hay của chủ hàng, hàng hóa đã xếp đầu vào đáy xuống hầm tàu hoặc hàng hóa đã xếp từ một cảng khác, khi tàu đến cảng nước Việt-nam dân chủ cộng hòa, thuyền trưởng hoặc chủ hàng yêu cầu cảng xếp lại theo một sơ đồ hay quy cách khác, nếu công việc làm trong hầm tàu từ góc này chuyển qua góc khác thì áp dụng mức cước phí «xếp dỡ từ hầm tàu lên cầu và ngược lại» nếu công việc làm từ hầm này qua hầm khác hoặc từ hầm tàu xếp lên boong, lên cầu tàu rồi lại xếp xuống hầm tàu thì áp dụng mức cước phí: «xếp dỡ từ hầm tàu lên cầu và ngược lại» cho một lần đưa hàng lên boong, lên cầu và một lần đưa hàng xuống hầm.

Đơn vị trọng lượng tính cước phí theo quy định ở điều 4 khoản b.

**L. CƯỚC LƯU KHO, LƯU BÃI**

Điều 27. — Cước phí đối với hàng hóa lưu kho, lưu bãi tính theo tấn ngày (trừ hàng quá cảnh có cước riêng) theo đơn vị thời gian quy định ở điều 4 khoản c.

**M. CƯỚC LÀM VỆ SINH VÀ ĐỔ RÁC**

Điều 28. — Cước phí làm vệ sinh và đổ rác tính theo tấn thực tế và đơn vị trọng lượng quy định ở điều 4 khoản b.

**N. TẠP PHÍ**

Điều 29. — Tàu cần thuê máy móc hoặc công nhân của cảng, phải báo cho cảng trước hai giờ. Trường hợp tàu xin thay đổi giờ hoặc hủy bỏ việc thuê máy móc, thuê công nhân, cách tính tiền quy định như sau:

— Máy móc đã chuẩn bị nhưng chưa rời địa điểm đi phục vụ, tính một giờ cước phí, đã rời địa điểm đi phục vụ tính 2 giờ cước phí;

— Công nhân đã sẵn sàng đi làm nhiệm vụ, tàu phải trả công lao động theo thời gian thực tế lãng phí, nhưng không quá 4 giờ (nửa ngày lao động) cho số công nhân đã huy động theo yêu cầu của tàu.

Điều 30. — Các loại cước phí điện tín, vô tuyến điện dùng để liên lạc giữa tàu với cảng, áp dụng biểu giá hiện hành của Tổng cục Bưu điện và truyền thanh nước Việt-nam dân chủ cộng hòa.

**BẢNG CÁC LOẠI CƯỚC PHÍ****thu của tàu nước ngoài vào ba cảng Hải-phòng, Hồng-gai, Cầm-phá****I. CƯỚC HOA TIÊU**

1. Từ trạm hoa tiêu vào Hải-phòng hoặc ngược lại:

0<sup>R</sup> 0764 hoặc 0<sup>L</sup> 00.07  $\frac{1}{4}$  1 NRT một lượt.

2. Từ trạm hoa tiêu vào Hồng-gai, Cầm-phá hoặc ngược lại:

0<sup>R</sup> 0917 hoặc 0<sup>L</sup> 00.09 1 NRT một lượt.

3. Từ Hải-phòng đi Hồng-gai, Cầm-phá hoặc ngược lại:

0<sup>R</sup> 1682 hoặc 0<sup>L</sup> 01.04  $\frac{1}{32}$  1 NRT một lượt.

4. Từ Hồng-gai đi Cầm-phá hoặc ngược lại:

0<sup>R</sup> 0917 hoặc 0<sup>L</sup> 00.09 1 NRT một lượt.

5. Trường hợp cảng thiếu cầu hay mớn nước của tàu không thích hợp với luồng lạch phải đưa tàu đến một địa điểm chờ đợi, cước tính như sau:

a) Nếu ở nơi chờ đợi không xếp dỡ hàng hóa, cước tính như quy định ở các điểm 1, 2, 3, 4 trên.

b) Nếu ở nơi chờ đợi có xếp dỡ hàng hóa, thì ngoài tiền cước phí như quy định ở các điểm 1, 2, 3, 4 trên, còn trả thêm một khoản như sau:

Từ nơi chờ đợi vào cảng hoặc ra khơi:

0<sup>R</sup> 0315 hoặc 0<sup>L</sup> 00.03 1 NRT một lượt.

6. Chuyển từ cầu này sang cầu khác trong cảng:

0<sup>R</sup> 0153 hoặc 0<sup>L</sup> 00.01  $\frac{1}{2}$  1 NRT (tối đa

không tính quá 2 lần đối với một chiếc tàu trong khi đậu ở cảng).

7. Di chuyển ngoài khu vực hoa tiêu:

0<sup>R</sup> 003 hoặc 0<sup>L</sup> 00.00  $\frac{1}{4}$  1 NRT hải lý

**II. CƯỚC LUỒNG LẠCH**

1. Từ trạm hoa tiêu vào Hải-phòng hoặc ngược lại:

0<sup>R</sup> 0917 hoặc 0<sup>L</sup> 00.09 1 NRT một lượt.

2. Từ trạm hoa tiêu vào Hồng-gai, Cầm-phá hoặc ngược lại:

0<sup>R</sup> 0459 hoặc 0<sup>L</sup> 00.04  $\frac{1}{2}$  1 NRT một lượt.

III. CƯỚC TRỌNG TÀI  
Tàu dưới 500 NRT tính 500 NRT

Số thứ tự	LOẠI TÀU	Đơn vị tính cước	Đơn vị tiền tệ	Tàu vào cảng chuyển				Đơn vị tiền tệ
				1	2	3	4 trở đi	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	500 NRT trở xuống	NRT	Rúp MD	0.1070	0.0963	0.0749	0.0535	Livre
2	501 đến 2.000	—	—	0.1376	0.1238	0.0963	0.0688	—
3	2001 đến 3.500	—	—	0.1682	0.1514	0.1177	0.0841	—
4	3.501 — 5.000	—	—	0.1987	0.1788	0.1391	0.0993	—
5	trên 5.000	—	—	0.2293	0.2064	0.1605	0.1146	—

	Tàu vào cảng chuyển			
	1	2	3	4 trở đi
	10	11	12	13
1	0.01.04 $\frac{1}{32}$	0.01.03	0.01.00	0.00.08
2	0.01.07	0.01.05	0.01.01	0.00.09 $\frac{1}{2}$
3	0.01.11 $\frac{1}{8}$	0.01.08 $\frac{2}{3}$	0.01.05	0.01.00
4	0.02.05 $\frac{1}{8}$	0.02.02 $\frac{1}{4}$	0.01.08 $\frac{1}{2}$	0.01.03
5	0.02.11	0.02.07 $\frac{1}{2}$	0.02.00 $\frac{1}{2}$	0.01.05 $\frac{1}{2}$

IV. CƯỚC CẢNG PHÍ  
Tàu dưới 500 NRT tính 500 NRT

Số thứ tự	Địa điểm	Đơn vị tính cước	Rúp mậu dịch	Livre Sterling
1	Tàu vào hoặc rời cảng	NRT	0.1070	0.00.10 $\frac{1}{4}$
2	Tàu vào hoặc rời phao	—	0.0917	0.00.09
3	Tàu vào hoặc rời một nơi trong khu vực cảng.	—	0.0550	0.00.05 $\frac{1}{4}$

V. CƯỚC HỖ TRỢ TÀU

Số thứ tự	ĐƠN VỊ TÍNH CƯỚC	Rúp mậu dịch	Livre Sterling
	Một mã lực/giờ (ML/G)	0.0764	0.00.07 $\frac{1}{4}$

## VI. CƯỚC LÁI CẦN CẦU

Số thứ tự	LOẠI HÀNG	Đơn vị tính cước	Rúp mẫu dịch	Livre Sterling
1	Hàng rời (A-pa-tit, phân bón...)	tấn	0.0315	0.00.03
2	Hàng khó bảo quản, công kênh, hoa quả tươi, có chất độc...	—	0.0530	0.00.05

## VII. CƯỚC CHUYỀN TÀI

NOI CHUYỀN TÀI	Đơn vị tính cước	Rúp mẫu dịch	Livre Sterling
Ngoài cầu cảng	tấn	1.2232	0.09.08 $\frac{1}{2}$

## VIII. BUỘC CỜ DÂY

Số thứ tự	LOẠI TÀU	Đơn vị tính cước	Buộc còi ở cầu		Buộc còi ở phao	
			Rúp mẫu dịch	Livre Sterling	Rúp mẫu dịch	Livre Sterling
1	1.000 NRT trở xuống	tàu	7.6453	3.00.00 $\frac{1}{16}$	9.1743	3.12.10 $\frac{1}{8}$
2	1.001 NRT đến 2.000 NRT	—	12.2324	4.17.01	15.2905	6.01.04 $\frac{1}{8}$
3	2.001 — 3.500 —	—	21.4067	8.09.10 $\frac{1}{2}$	24.4648	9.14.02
4	3.501 — 5.000 —	—	30.5810	12.02.08 $\frac{1}{4}$	36.6973	14.11.03
5	Trên 5.000 NRT	—	42.8135	16.19.09 $\frac{1}{8}$	48.9297	19.08.04

Giá tiền trên tính cả buộc và mở, nếu làm một động tác (buộc hay mở) thì tính nửa (1/2) tiền.

## IX. QUÉT DỌN HẦM TÀU

Số thứ tự	LOẠI TÀU	Đơn vị tính cước	Quét dọn không có mùn cưa		Quét dọn có mùn cưa	
			Rúp mẫu dịch	Livre Sterling	Rúp mẫu dịch	Livre Sterling
1	2.000 NRT trở xuống	hầm tàu	15.2905	6.01.04 $\frac{1}{3}$	30.5810	12.02.08 $\frac{1}{4}$
2	2.001 đến 3.500	—	21.4067	8.09.11	42.8135	16.19.09 $\frac{1}{3}$
3	Từ 3.500 trở lên	—	30.5810	12.02.08 $\frac{1}{4}$	61.1620	24.05.04 $\frac{1}{2}$

## X. ĐÓNG MỞ NÁP HẦM TÀU

Số thứ tự	LOẠI TÀU	Đơn vị tính cước	Rúp mẫu dịch	Livre Sterling	CHÚ THÍCH
1	2.000 và dưới 2000 NRT	hầm tàu	9.1743	3.12.10	— Nếu hầm tàu đóng mở tự động, cảng làm việc nhắc hay đặt xà ngang thì chỉ tính nửa tiền (50%)
2	2.001 đến 3.500 NRT	—	15.2905	6.01.04 $\frac{1}{8}$	
3	Trên 3.500 NRT	—	24.4648	9.14.02	

## XI. LÀM VỆ SINH VÀ ĐỒ RÁC

Đơn vị tính cước	Rúp mẫu dịch	Livre Sterling	
Tấn hàng	1.5291	0.12.02	Bao gồm tiền thuê phương tiện và công nhân phục vụ.

## XII. CƯỚC CÀO BĂNG, CÀO TRỪNG LÒNG CHÀO

LOẠI HÀNG	Đơn vị tính cước	Rúp mẫu dịch	Livre Sterling
1. A-pa-tít, than, phân bón v.v...	tấn	0.3761	0.02.11
2. Lương thực các loại	—	0.1896	0.01.06

## XIII. CƯỚC LƯU KHO, LƯU BÃI

ĐƠN VỊ TÍNH CƯỚC	Rúp mẫu dịch	Livre Sterling
1. Một tấn một ngày lưu kho (tấn/ngày)	0.0520	0.00.04
2. Một tấn một ngày lưu bãi (tấn/ngày)	0.0260	0.00.02

## XIV. CƯỚC XẾP DỠ HÀNG HÓA

LOẠI HÀNG	Đơn vị tính cước	Xếp dỡ từ hầm tàu lên cầu và ngược lại		Xếp dỡ từ hầm tàu lên kho, bãi và ngược lại	
		Rúp mẫu dịch	Livre Sterling	Rúp mẫu dịch	Livre Sterling
1. Hàng rời : A-pa-tít, than, phân bón, lương thực đề rời v.v...	Tấn xếp dỡ	0.4000	0.03.03	0.8260	0.06.07
2. Hàng đóng bao : xi-măng, gạo, ngô, bột, muối v.v...	—	0.4587	0.03.08	0.8900	0.07.00
3. Hàng đóng kiện : bông, gai, dây, gỗ ván sàn v.v...	—	0.7640	0.06.01	1.1900	0.09.06
4. Hàng đóng lờ, sọt, dảnh, thùng	—	1.3456	0.10.08	1.9817	0.15.09
5. Hàng lồng đóng chai, bình, lọ	—	0.7952	0.06.04	1.2200	0.09.09
6. Gỗ cây, gỗ phiến các loại	—	0.6273	0.05.10	1.0550	0.08.05
7. Máy móc, kim khí các loại	—	0.6269	0.05.03	1.0800	0.08.07
8. Hàng tươi, sống, hoa quả, súc vật...	—	1.6065	0.12.09	2.0336	0.16.02
9. Quặng kim khí, đồng, chì, thiếc, gang thỏi v.v...	—	0.7492	0.05.11	1.1754	0.09.04

## XV. TẠP PHÍ

	Đơn vị tính cước	Rúp mậu dịch	Livre Sterling	CHÚ THÍCH
a) Tiền thuê công nhân Công nhân thường làm tạp dịch	1 giờ	0.2446	0.01.11 $\frac{1}{2}$	Ngày lao động tính 8 giờ. Dưới 4 giờ tính nửa (1/2) ngày; trên 4 giờ tính một ngày lao động.
Công nhân chuyên nghiệp	—	0.3670	0.02.11	
Công nhân kỹ thuật	—	0.4587	0.03.08	
b) Tiền thuê thiết bị: Tàu lai	1 giờ	55.0459	21.16.10	
Sà-lan	24 —	45.8716	18.04.00 $\frac{1}{2}$	
Cần cẩu nổi	1 —	51.9878	20.12.07	
Cần cẩu ô tô: — Hàng trên 15 tấn	1 tấn	0.6391	0.05.01	
— Hàng dưới 15 tấn	1 giờ	11.4679	4.11.00 $\frac{1}{4}$	
Ben, giấy cáp	tàu	152.9052	60.13.07	
Tàu dưới 4.000 NRT	—	244.6483	97.01.08	

## XVI. NƯỚC NGỌT

	Đơn vị tính cước	Rúp mậu dịch	Livre Sterling	CHÚ THÍCH
1. Nước cung cấp ở vôi	m <sup>3</sup>	0.3670	0.02.11	Tối thiểu tính 50m <sup>3</sup>
2. Nước cung cấp bằng sà-lan	—	0.6116	0.04.10 $\frac{1}{4}$	
3. Nước cung cấp ở Bạch-đăng, Hạ-long	—	1.6819	0.13.04 $\frac{1}{4}$	

**QUYẾT ĐỊNH số 1237 — PC ngày 20-6-1966 về sự đi lại của các bè mảng và phương tiện vận tải trên kênh đào thuộc các tỉnh Thanh-hóa, Nghệ-an, Hà-tĩnh.**

**BỘ TRƯỞNG  
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

Căn cứ các điều 1 và 2 của nghị định số 307-TTg ngày 18-8-1959 của Thủ tướng Chính phủ quy định những nguyên tắc cơ bản về giao thông vận tải đường sông: “ Khi trên kênh đang tiến hành những công tác như phá đá, nạo vét

lòng lạch hoặc sửa chữa lớn các công trình, cần phải cấm hay hạn chế sự đi lại trong một thời gian nhất định...”, “ Bộ Giao thông vận tải có nhiệm vụ bảo đảm an toàn giao thông trên các sông đào... và có quyền đặt những quy tắc áp dụng cho việc giao thông đường sông ”...

Xét tình hình luồng lạch hiện nay trên tuyến kênh đào Nghệ-an—Thanh-hóa có nhiều đoạn hẹp, nông cạn, bán kính các đoạn cong, nhỏ, hẹp đang tiến hành nạo, vét, sửa chữa;

Để đảm bảo an toàn giao thông vận tải cho các loại phương tiện vận tải đi trên kênh;

Theo đề nghị của ông Cục trưởng Cục vận tải đường sông,