

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

QUYẾT ĐỊNH số 195-PC ngày 27-1-1975
về việc ban hành Điều lệ tạm thời
về liên hiệp vận chuyển hàng hóa
giữa đường sắt, đường ô-tô, đường
sông, đường biển.

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ quyết định của Hội đồng Chính phủ số 158-CP ngày 4-7-1974 quy định tổ chức bộ máy của Bộ Giao thông vận tải;

Để tăng cường công tác quản lý vận chuyển hàng hóa, phát huy chức năng của các ngành vận tải và giảm bớt những khó khăn cho các cơ quan, xí nghiệp gửi hàng;

Để làm cơ sở cho việc chỉ đạo và hướng dẫn các ngành vận tải và các chủ hàng thực hiện liên hiệp vận chuyển hàng hóa,

QUYẾT ĐỊNH

Điều 1. - Nay ban hành Điều lệ tạm thời về liên hiệp vận chuyển hàng hóa, kèm theo bản thông tư quy định chi tiết, giải thích và hướng dẫn thi hành điều lệ(1).

Điều 2. - Các ông Chánh Văn phòng Bộ, Trưởng Ban vận tải, Vụ trưởng Vụ kế hoạch, Vụ kế toán tài vụ, Vụ thống kê, Cục trưởng Cục vận tải đường bộ, đường sông, đường biển, Tổng cục trưởng Tổng cục đường sắt chịu trách nhiệm thi hành điều lệ này.

Hà-nội, ngày 27 tháng 1 năm 1975

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải
DƯƠNG BẠCH LIÊN

ĐIỀU LỆ TẠM THỜI

về liên hiệp vận chuyển hàng hóa giữa
đường sắt, đường ô-tô, đường sông,
đường biển.

Chương I**NGUYÊN TẮC CHUNG**

Điều 1. - Mục đích của điều lệ.

Công cuộc khôi phục và phát triển kinh tế của nước ta trong giai đoạn mới, ngành giao thông vận tải phải bảo đảm các yêu cầu vận chuyển với

(1) Không in thông tư giải thích.

khối lượng hàng hóa ngày càng tăng của các ngành kinh tế, quốc phòng; đồng thời phải thỏa mãn kịp thời những yêu cầu về lưu thông, phân phối, phục vụ cho đời sống của nhân dân.

Để đáp ứng những yêu cầu trên đây, việc tổ chức liên hiệp vận chuyển giữa các phương thức vận tải là một biện pháp tích cực, phát huy được tiềm lực và chức năng của các ngành vận tải vươn lên làm tốt hơn nữa nhiệm vụ vận tải của Nhà nước giao.

Công tác liên hiệp vận chuyển hàng hóa được tổ chức, thể hiện một bước hợp lý, tiến bộ trong quan hệ sản xuất của ngành giao thông vận tải, bảo đảm vận chuyển khối lượng hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu ngày càng tăng, cải tiến được một bước khâu quản lý kinh tế trong ngành, tăng cường tinh thần trách nhiệm trong việc hợp tác xã hội chủ nghĩa, bảo quản, bảo vệ tốt hàng hóa, giảm được cho chủ hàng thủ tục giao dịch, tiếp nhận, xếp dỡ, thanh toán trong suốt quá trình vận chuyển hàng hóa từ nơi đi đến nơi đến, tiết kiệm nhân lực, tinh giản tổ chức, giảm chi phí vận tải, dẫn đến việc hạ giá thành hàng hóa, góp phần vào việc ổn định và cải thiện đời sống vật chất, văn hóa của nhân dân.

Điều lệ này được ban hành tạm thời để tổ chức liên hiệp vận chuyển hàng hóa giữa các phương thức vận tải thuộc Bộ Giao thông vận tải quản lý.

Điều 2. - Phạm vi áp dụng.

Điều lệ này áp dụng cho việc vận chuyển hàng hóa từ nơi đi đến nơi đến bằng ít nhất 2 phương thức vận tải với nhau hoặc cùng một loại phương thức vận tải nhưng khác chủ phương tiện (giữa các xí nghiệp, giữa trung ương với địa phương, giữa quốc doanh với hợp tác xã) trong các ngành đường sắt, ô-tô, đường sông, đường biển, bằng một giấy vận chuyển lập cho toàn bộ đường vận chuyển.

Những vấn đề nào không quy định trong điều lệ này thì chủ hàng và bên vận tải sẽ làm theo quy định trong điều lệ vận chuyển hàng hóa của mỗi ngành vận tải tham gia liên vận, tùy vấn đề đó xảy ra trong phạm vi tuyến đường của ngành vận tải nào phụ trách.

Điều lệ này và các văn kiện hướng dẫn chung cho chủ hàng và cho các ngành vận tải đề thi hành điều lệ đều có hiệu lực ràng buộc đối với các ngành vận tải tham gia liên vận hàng hóa, đối với người gửi hàng và người nhận hàng.

Những văn kiện của mỗi bên ban hành đề hướng dẫn riêng cho cán bộ, nhân viên của mình (nội bộ ngành vận tải hoặc nội bộ chủ hàng) đề thi hành điều lệ này thì chỉ có hiệu lực ràng buộc đối với trong nội bộ phía ấy mà thôi.

Điều 3. — Trách nhiệm của các ngành vận tải tham gia liên vận hàng hóa.

Các ngành vận tải tham gia liên vận hàng hóa theo giấy vận chuyển hàng hóa của điều lệ này, chịu trách nhiệm trong phạm vi những điều kiện do điều lệ này quy định về vận chuyển hàng hóa đến nơi quá kỳ hạn, về những thiệt hại phát sinh do hàng hóa bị mất một phần hoặc bị mất toàn bộ, do hàng hóa bị hư hỏng; về những hậu quả do làm mất giấy tờ có liên quan đến hàng hóa của người gửi hàng kèm theo giấy vận chuyển và đã có ghi tên những loại giấy tờ ấy trong giấy vận chuyển liên vận hàng hóa. Ngành vận tải chỉ nhận kèm theo giấy vận chuyển, giấy chứng nhận của cơ quan hải quan, thuế vụ, giấy phép vận chuyển hàng, giấy chứng nhận phẩm chất hàng, ngoài ra, không nhận các loại giấy tờ khác. Khi ngành vận tải làm thất lạc các loại giấy tờ nói trên thì có trách nhiệm giải quyết bằng cách lập biên bản xác minh.

Khi một ngành vận tải nhận hàng để chờ đúng theo những điều kiện quy định trong điều lệ này thì những ngành vận tải khác có trách nhiệm tham gia vận chuyển tiếp và chỉ được từ chối tiếp chuyển trong trường hợp hàng hóa đã bị hư hỏng hoàn toàn, hoặc tình trạng hàng hóa không phù hợp với những điều ghi trên giấy vận chuyển mà bên giao không lập biên bản để xác minh.

Mỗi ngành vận tải tiếp chuyển, khi tiếp nhận hàng hóa có kèm theo cả giấy vận chuyển, tức là đã tham gia vào giấy vận chuyển và phải chịu nghĩa vụ và trách nhiệm do nội dung giấy vận chuyển ấy phát sinh ra.

Các ngành vận tải tham gia liên vận hàng hóa theo giấy vận chuyển hàng hóa của điều lệ này phải chịu trách nhiệm hoàn thành việc vận chuyển trên toàn bộ đường đi của ngành mình cho đến khi giao trả xong hàng cho ngành vận tải tiếp chuyển hoặc cho đến khi giao trả xong hàng ở nơi đến cuối cùng.

Mỗi ngành vận tải tham gia liên vận là đại diện cho các ngành vận tải khác trong mối quan hệ với chính quyền và các ngành chuyên môn có thẩm quyền đối với hàng hóa liên vận mà ngành mình đã hoặc đang phụ trách vận chuyển.

Khi một ngành vận tải vận chuyển quá kỳ hạn quy định trên tuyến đường mình phụ trách thì những ngành vận tải khác tham gia liên vận có trách nhiệm tìm mọi cách rút ngắn hoặc xóa bỏ thời gian chậm trễ để bảo đảm kỳ hạn vận chuyển chung cho lô hàng. Nếu không thực hiện được kỳ hạn vận chuyển chung thì ngành vận tải gây trễ kỳ hạn phải chịu phạt theo quy định ở điều 21 của điều lệ này. Khi bên vận tải gây

tồn thất cho chủ hàng hoặc phải chịu phạt thì áp dụng theo quy định trong các điều 19, 20, 21 của điều lệ này.

Điều 4. — Trách nhiệm của chủ hàng.

Người gửi hàng có trách nhiệm lập kế hoạch hàng hóa liên vận và ký hợp đồng với ngành vận tải nơi nhận hàng để vận chuyển theo đúng thể lệ, chế độ của Nhà nước quy định.

Người gửi hàng có trách nhiệm chuẩn bị đủ số hàng hóa và giao cho phía vận tải đúng kỳ hạn mà hai bên đã thỏa thuận.

Chủ hàng phải chấp hành những quy định nêu trong điều lệ này và các văn kiện hướng dẫn thi hành điều lệ như đã nêu ở điều 2 của điều lệ này.

Điều 5. — Thành lập, bãi bỏ cảng, bến, ga liên vận.

Mỗi ngành vận tải tham gia liên vận hàng hóa, muốn thành lập hoặc bãi bỏ cảng, bến, ga liên vận, phải đề nghị lên Bộ Giao thông vận tải xét duyệt ít nhất 30 ngày trước ngày định thành lập hoặc bãi bỏ.

Ngành vận tải thành lập hoặc bãi bỏ cảng, bến, ga liên vận chịu trách nhiệm công bố cho các cơ quan chủ hàng, cho nhân dân và cho các ngành vận tải khác biết ít nhất 15 ngày trước ngày thành lập hoặc bãi bỏ cảng, bến, ga liên vận hàng hóa.

Điều 6. — Tổ chức tiếp chuyển hàng hóa.

Tại những cảng, bến, ga liên vận thường xuyên thay đổi phương thức vận tải để tiếp chuyển hàng liên vận, phải có bộ phận tiếp chuyển hàng hóa thường trực để giao hàng từ phương thức vận tải này qua phương thức vận tải khác (hoặc từ phương tiện vận tải này qua phương tiện vận tải khác). Cơ cấu tổ chức bộ phận tiếp chuyển hàng hóa do Bộ Giao thông vận tải quy định. Việc tiếp chuyển hàng hóa cần cố gắng làm trực tiếp từ phương thức vận tải này qua phương thức vận tải kia để giảm bớt số lần xếp dỡ. Ngày, giờ bắt đầu và kết thúc việc tiếp chuyển mỗi lô hàng phải được ghi và đóng dấu vào giấy vận chuyển.

Ở những nơi tiếp chuyển hàng hóa, thời giờ làm việc của nhân viên tiếp chuyển của cả hai bên phải được quy định thuận tiện cho cả 2 ngành vận tải, không để cho phương tiện của 2 bên phải chờ đợi.

Khi tiếp chuyển hàng hóa, nếu hàng hóa bị hư hỏng, thừa, thiếu, hoặc có các hiện tượng khác không đúng với những điều đã ghi trong giấy vận chuyển thì bên nhận phải lập biên bản thương vụ hoặc biên bản phổ thông, bên giao

www.HuuVienThapLuat.com
Tel: +84-8-38456034

phải ký vào biên bản. Biên bản phải được đính kèm theo giấy vận chuyển và giấy tiếp chuyển hàng hóa. Nội dung tóm tắt của biên bản phải được nơi tiếp chuyển ghi vào giấy vận chuyển và giấy tiếp chuyển. Mẫu giấy tiếp chuyển do Bộ Giao thông vận tải quy định.

Điều 7. — Lập kế hoạch liên vận hàng hóa.

Các ngành chủ hàng thuộc thành phần kinh tế quốc doanh hoặc các cơ quan Nhà nước, muốn vận chuyển hàng hóa theo hình thức liên vận phải lập kế hoạch hàng hóa liên vận đúng cách thức và kỳ hạn theo hướng dẫn cụ thể của Bộ Giao thông vận tải.

Các chủ hàng thuộc thành phần kinh tế tập thể và tư nhân, khi muốn vận chuyển hàng hóa theo hình thức liên vận phải có giấy yêu cầu gửi đến Bộ Giao thông vận tải (Ban vận tải) ít nhất 15 ngày trước ngày định vận chuyển.

Bên vận tải chỉ nhận vận chuyển hàng liên vận trong những trường hợp đột xuất (ngoài kế hoạch) có tính chất khẩn cấp khi có lệnh của Thủ tướng Chính phủ, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Chủ tịch Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương như cứu đói, cứu mùa màng, chống hạn hán, bão lụt, chống dịch, phục vụ an ninh quốc phòng.

Những hàng hóa liên vận, nếu bị hoãn lại vì phải thi hành các lệnh đột xuất này thì ngành vận tải thực hiện lệnh đột xuất phải báo cho người gửi hàng biết bằng cách nhanh nhất, lý do hàng hóa phải giữ lại, dự kiến ngày mà lô hàng ấy sẽ được tiếp tục vận chuyển. Thi hành xong lệnh của các cấp nói trên, hàng hóa này phải được tiếp tục vận chuyển ngay. Các chi phí phát sinh đối với hàng hóa bị giữ lại như tiền xếp dỡ, bảo quản, lưu kho bãi, v.v... do cơ quan có hàng vận chuyển đột xuất thanh toán cho bên vận tải.

Trong những trường hợp đột xuất khác, bên vận tải không nhận chở theo hình thức liên vận.

Điều 8. — Loại hàng hóa được nhận vận chuyển liên vận.

Tất cả các loại hàng hóa đều được nhận vận chuyển liên vận, trừ những loại sau đây :

1. Hàng cấm lưu thông,
2. Hàng cần có giấy tờ chứng nhận của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền mà người gửi hàng không xuất trình được giấy tờ ấy cho nơi gửi kèm theo giấy vận chuyển,
3. Hàng xếp rời, xếp đóng, hàng thuộc chất lỏng mà không đựng vào thùng nhỏ, trừ những trường hợp đặc biệt do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố nhận chở theo hình thức liên vận.

4. Thi hài, linh cữu ; động vật sống ; hàng mau hư thối ; hàng nguy hiểm như các loại dễ nổ, dễ cháy, chất độc, (trừ các loại phân bón đóng bao) ; hàng quý giá, hàng cần phải vận chuyển theo điều kiện đặc biệt, hàng có kiện quá nặng, quá khổ mà một trong các ngành vận tải tham gia liên vận không có loại phương tiện thích hợp cho kiện hàng ấy.

Chương II

VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA

Điều 9. — Giấy vận chuyển và lô hàng.

Hàng hóa gửi theo một giấy vận chuyển là một lô hàng. Khối lượng của mỗi lô hàng liên vận :

— Giữa đường sắt với ô-tô, mỗi lô ít nhất là 4 tấn và nhiều nhất là 35 tấn ;

— Giữa đường sông trung ương với đường sông địa phương, mỗi lô ít nhất là 100 tấn, nhiều nhất là 200 tấn ;

— Giữa đường sông trung ương với ô-tô, mỗi lô ít nhất là 4 tấn, nhiều nhất là 200 tấn.

Máy móc, thiết bị, mỗi kiện không được nặng quá 4 tấn và kích thước không được vượt quá khổ giới hạn của ô-tô. Đối với các loại hàng khác, nếu đóng vào bao bì, hòm, kiện thì không được nặng quá 100 kilôgam mỗi kiện, mỗi bao, mỗi hòm.

Cứ mỗi lô hàng gửi liên vận, người gửi hàng phải giao cho bên vận tải nơi hàng đi một giấy vận chuyển liên vận hàng hóa theo mẫu kèm theo điều lệ này. Giấy vận chuyển này do người gửi điền và ký tên, đóng dấu (nếu có dấu) vào những ô dành riêng cho việc kê khai và ghi chép của người gửi.

Người gửi hàng chịu trách nhiệm về mọi hậu quả do những điều mà chính họ đã ghi và đã kê khai trong giấy vận chuyển không chính xác, không đầy đủ gây nên. Bên vận tải có quyền kiểm tra xem những điều của người gửi hàng khai và ghi trong giấy vận chuyển có đầy đủ và có chính xác không.

Sau khi nhận vận chuyển lô hàng thì bên vận tải cũng điền vào giấy vận chuyển ở những chỗ dành riêng cho bên vận tải, ký tên, đóng dấu, giao một bản sao giấy vận chuyển cho người gửi hàng và từ khi đó giấy vận chuyển được coi như một hợp đồng vận tải cụ thể đã ký kết.

Tên ký và dấu của ngành vận tải nơi nhận vận chuyển chỉ được đóng vào giấy vận chuyển sau khi người gửi hàng đã giao đầy đủ hàng hóa như đã khai trong giấy vận chuyển và bên vận tải đã kiểm tra xong số lượng, khối lượng, bao bì, các giấy tờ cần thiết phải kèm theo và sau

khi người gửi hàng đã trả xong các khoản cước phí, tạp phí, trừ trường hợp có sự cam kết riêng về việc trả cước phí của người gửi hàng và bên vận tải.

Giấy vận chuyển hàng liên vận phải đi theo lộ hàng suốt trên toàn bộ đường vận chuyển từ nơi gửi đến nơi đến cuối cùng để giao cho ngành vận tải nơi hàng đến cùng với hàng hóa. Số lượng bản sao giấy vận chuyển liên vận hàng hóa do bên vận tải nơi nhận chở làm theo hướng dẫn của Bộ Giao thông vận tải. Tất cả các bản sao giấy vận chuyển và tất cả những giấy tờ gửi kèm theo giấy vận chuyển phải được bên vận tải nơi nhận gửi hàng đóng dấu ngày, tháng.

Tên của người gửi hàng và người nhận hàng ghi trong giấy vận chuyển có thể là một pháp nhân hoặc là một người thường kèm theo địa chỉ đầy đủ.

Những điều ghi vào giấy vận chuyển phải viết rõ ràng bằng mực, bằng bút chì không phai, hoặc bằng cách đánh máy, bằng cách đóng dấu; không được viết tắt (trừ trường hợp có quy định cho phép viết tắt), không được sửa chữa quá hai chỗ liền nhau trong giấy vận chuyển, không được tẩy xóa, gạch bỏ hay dán chồng lên. Những chỗ sửa chữa phải được người sửa chữa ký tên hoặc đóng dấu bên cạnh để chứng thực.

Nếu trên giấy vận chuyển không đủ chỗ để ghi tất cả tên hàng hóa, thì có thể dán tiếp vào giấy vận chuyển một tờ giấy có kẻ đủ các mục, các cột liên quan đến việc kê khai để ghi tiếp tên hàng hóa. Người gửi hàng phải ký tên, đóng dấu vào tờ giấy đó, đồng thời phải ghi vào giấy vận chuyển ở mục tên hàng, số lượng bằng kẻ tên hàng kèm theo giấy vận chuyển.

Người gửi hàng còn phải giao đủ số bản kê tên hàng cho nơi nhận vận chuyển (ga, bến, trạm) tương xứng với số lượng bản sao giấy vận chuyển cần phải lập cho mỗi lô hàng.

Người gửi hàng phải đính theo giấy vận chuyển những giấy tờ cần thiết cho việc vận chuyển hàng hóa như quy định ở điểm 1, điều 3. Tên những giấy tờ này phải được ghi vào giấy vận chuyển ở ô dành riêng cho việc này.

Nếu phải sử dụng nhiều phương tiện vận tải để vận chuyển hoặc tiếp chuyển một lô hàng gửi theo một giấy vận chuyển thì ngoài giấy vận chuyển ra, bên vận tải nơi nhận gửi hàng hoặc nơi tiếp chuyển phải làm giấy xếp toa xe (đường sắt) hoặc giấy giao nhận hàng cho mỗi ô-tô, xà-lan, thuyền.

Điều 10. — Giao nhận hàng hóa.

Tùy theo tính chất của từng loại hàng mà hai bên vận tải và người gửi hàng thỏa thuận phương pháp giao nhận bằng số lượng (đếm) hoặc bằng khối lượng (cân) hoặc bằng cả hai phương pháp

kết hợp và phải ghi phương pháp giao nhận vào giấy vận chuyển. Hàng hóa đã nhận chở đi theo phương pháp nào thì khi giao nhận giữa hai bên vận tải với nhau hoặc khi giao nhận giữa bên vận tải với người nhận hàng ở nơi đến cuối cùng cũng phải theo phương pháp ấy.

Nếu dùng phương pháp giao nhận bằng khối lượng thì ngành vận tải nơi nhận hàng để gửi phải ghi loại cân đã dùng (cân bàn hay cầu cân), ghi cả phương pháp xác định khối lượng như cân toàn bộ hay cân một số bao (nếu bao cùng một tiêu chuẩn khối lượng) vào giấy vận chuyển.

Nếu số lượng và khối lượng hàng hóa do người gửi khai trên giấy vận chuyển không phù hợp với số lượng và khối lượng do bên vận tải nơi hàng xuất phát đã kiểm tra và đã được người gửi hàng xác nhận bằng chữ ký trên giấy vận chuyển thì số lượng và khối lượng theo bên vận tải ghi là số lượng và khối lượng trách nhiệm.

Khi hàng hóa đã được chở đến đúng địa chỉ và đúng tên người nhận như đã ghi trên giấy vận chuyển thì người nhận không được từ chối nhận hàng, trừ khi hàng hóa bị hư hỏng hoàn toàn, không còn giá trị sử dụng. Nếu người nhận hàng từ chối không nhận hàng thì người gửi hàng có trách nhiệm giải quyết lô hàng bị ứ đọng và phải trả cho bên vận tải mọi chi phí, tiền phạt, chịu mọi tổn thất hao hụt do sự việc này gây nên.

Khi gửi trả hàng hóa cho người nhận và khi xử lý yêu cầu bồi thường về hàng hóa bị thiếu hụt, nếu hàng hóa ấy cùng một tên gọi, cùng một người gửi, cùng một người nhận, cùng một nơi đi, cùng một nơi đến thì có thể lấy hàng thừa của giấy vận chuyển này bù cho số hàng thiếu của giấy vận chuyển kia.

Điều 11. — Nhan hiệu, ký hiệu hàng hóa.

Người gửi hàng phải ghi trên mỗi kiện hàng bằng sơn, hoặc bằng mực không phai hoặc gắn buộc trên kiện hàng tám biển ở chỗ dễ thấy nhất có in hoặc ghi những điểm dưới đây:

- Ký hiệu «LV» cao 150 m/m — rộng 100 m/m — nét chữ 20 m/m,
- Tên địa điểm nơi gửi,
- Tên địa điểm nơi hàng đến.

Nếu hàng hóa vận chuyển đòi hỏi phải có sự chú ý chăm sóc đặc biệt thì người gửi hàng còn phải vẽ hoặc dán trên mỗi kiện hàng một nhãn hiệu biểu thị tính chất của hàng hóa theo mẫu trong quyết định số 523-PC ngày 23-4-1963 của Bộ Giao thông vận tải.

Điều 12. — Bao bọc hàng hóa.

Trừ những loại hàng hóa nói ở điểm 3, điều 8 của điều lệ này, các loại hàng hóa gửi theo hình thức liên vận đều bắt buộc phải có bao bọc chắc chắn và thích hợp với tính chất của hàng hóa để đề phòng hư hỏng, mất mát trong quá trình

vận chuyển, ngăn ngừa những trường hợp có thể gây nguy hiểm cho nhân viên làm công tác vận chuyển hoặc có thể làm hư hỏng phương tiện vận chuyển.

Việc chèn lót bên trong bao, kiện phải đảm bảo hàng hóa không hư hỏng.

Nếu hàng hóa gửi vận chuyển không bảo đảm các yêu cầu về bao bọc như nói trên đây thì các ngành vận tải không nhận vận chuyển. Khi từ chối nhận vận chuyển, nếu người gửi hàng yêu cầu thì ngành vận tải phải lập biên bản phổ thông và giao cho người gửi hàng một bản.

Những loại hàng hóa bao bọc bằng vật liệu mềm như bao giấy, bao cói, bao tái, bao nilông... thì người gửi hàng phải gửi kèm theo lô hàng một số bao rỗng cùng loại từ 5% đến 20% tổng số bao của mỗi lô hàng để dự phòng thay các bao bị hư hỏng dọc đường. Người gửi hàng ghi số lượng bao dự phòng gửi theo lô hàng vào giấy vận chuyển.

Bên vận tải, khi giao trả hàng cho người nhận hàng ở nơi đến cuối cùng thì phải đồng thời giao trả cả số bao bì rỗng dự phòng không sử dụng hết.

Bên vận tải cung cấp vật liệu chèn lót, chằng buộc thông thường. Người gửi hàng đài thọ kinh phí mua sắm vật liệu nói trên và trả tiền công kê lót, chằng buộc. Người gửi hàng trả tiền công thu vét, đóng bao hàng rơi vãi hoặc sửa chữa bao bì hư hỏng nếu vì bao bì không tốt gây nên.

Điều 13. - Áp tải hàng hóa.

Ngành vận tải nơi hàng xuất phát có thể yêu cầu người gửi hàng cử người đi áp tải đối với một số loại hàng trong một số trường hợp xét thấy cần thiết. Người áp tải không phải trả tiền vé chỗ ngồi trong trường hợp này.

Người gửi hàng hoặc người nhận hàng cũng có thể cử người đi áp tải nếu xét thấy cần thiết và sau khi được ngành vận tải đồng ý. Trường hợp này, người áp tải phải trả tiền vé chỗ ngồi.

Số lượng người đi áp tải nhiều nhất là một người đối với một giấy vận chuyển, hoặc một tổ phương tiện. Người đi áp tải phải đi theo hàng hóa suốt từ nơi đi đến nơi đến và phải được người gửi hàng, hoặc người nhận hàng trang bị mọi thứ cần thiết để có thể chăm sóc bảo đảm an toàn và nguyên vẹn cho hàng hóa.

Người áp tải phải có giấy giới thiệu hợp lệ của người gửi hàng, phải xuất trình chứng minh thư khi bên vận tải hoặc các cơ quan Nhà nước kiểm tra. Nếu phải thay đổi người áp tải dọc đường thì người áp tải mới phải báo và xuất trình giấy giới thiệu và chứng minh thư cho bên vận tải biết. Tên người áp tải và số chứng minh thư phải được ghi liên tiếp vào giấy vận chuyển.

Nhiệm vụ cụ thể của người áp tải do Bộ Giao thông vận tải quy định.

Điều 14. - Kỳ hạn vận chuyển.

Kỳ hạn vận chuyển gồm :

1. Nhận chờ hàng ở nơi đi : một ngày, tính từ 24 giờ của ngày nhận chờ hàng, căn cứ vào ngày gửi trong giấy vận chuyển hoặc bản sao giấy vận chuyển đã giao lại cho người gửi hoặc người nhận hàng.

2. Mỗi lần thay đổi phương tiện vận tải đã được quy định trước trong cùng một ngành vận tải như sang toa, sang xe, sang mền... được tăng thêm :

- a) đường sông : 3 ngày,
- b) đường sắt : 2 ngày,
- c) ô-tô : 1 ngày.

3. Mỗi nơi tiếp chuyển hàng hóa giữa hai phương thức vận tải được tăng thêm một số ngày do Bộ Giao thông vận tải công bố từng thời kỳ cho từng nơi tiếp chuyển.

4. Khi hàng hóa bị dừng lại ở dọc đường vì những nguyên nhân sau đây thì kỳ hạn vận chuyển chung được cộng thêm thời gian thực tế hàng hóa đã dừng lại :

a) Thời gian kiểm tra việc chấp hành luật lệ của Nhà nước đối với lô hàng vận chuyển như kiểm tra hàng cấm lưu thông.

b) Thời gian dừng lại do phải sử dụng phương tiện vận tải để vận chuyển đột xuất theo mệnh lệnh của chính quyền trong các trường hợp nói ở điều 7 của điều lệ này.

c) Thời gian dừng lại do biến cố, thiên tai, địch họa hoặc do tai nạn và những trở ngại khác không do lỗi của bên vận tải.

d) Thời gian dừng lại để làm việc thuộc trách nhiệm của chủ hàng như sửa chữa lại bao bì không tốt, hoặc thực hiện các yêu cầu đột xuất của chủ hàng đã được bên vận tải chấp nhận thực hiện.

Thời gian và nguyên nhân hàng hóa bị giữ lại dọc đường nói trên phải được bên vận tải ghi vào giấy vận chuyển hàng hóa và các bản sao của giấy ấy.

5. Thời gian vận chuyển : tính theo kỳ hạn đã được quy định trong các điều lệ vận chuyển hàng hóa của mỗi ngành vận tải.

Kỳ hạn vận chuyển của một lô hàng (gửi theo một giấy vận chuyển) kết thúc tính từ lúc bên vận tải đã sẵn sàng giao trả hàng hoặc tính từ lúc bên vận tải đã đưa phương tiện vận tải chờ lô hàng ấy đến tại kho, bãi hay tại đường nhánh dừng riêng của chủ hàng.

Khi một lô hàng gửi theo một giấy vận chuyển phải thay phương thức vận tải (giao hàng từ một phương thức vận tải này qua một phương thức vận tải khác) để chuyển tiếp mà còn lại một phần của lô hàng ấy phải gửi bù tiếp theo thì kỳ hạn vận chuyển đến cho cả lô hàng sẽ

được tính theo phần lô hàng đã chở đến trước theo giấy vận chuyển gốc. Phần hàng gửi bù, nếu gửi đến nơi đến chậm quá gấp đôi kỳ hạn vận chuyển của toàn bộ lô hàng ấy thì bên vận tải phải chịu phạt về vận chuyển quá kỳ hạn cho phần lô hàng đến chậm.

Điều 15. — Trách nhiệm xếp dỡ hàng hóa.

Việc xếp hàng ở nơi hàng xuất phát đầu tiên làm theo quy định trong điều lệ vận chuyển hàng hóa của ngành vận tải nhận gửi hàng.

Việc dỡ hàng ở nơi hàng đến cuối cùng làm theo quy định trong điều lệ vận chuyển hàng hóa của ngành vận tải giao trả hàng.

Việc xếp dỡ ở kho đi của chủ hàng hoặc ở kho đến của chủ hàng do chủ hàng đảm nhiệm.

Việc tiếp chuyển hàng từ đường sắt lên ô-tô hay ngược lại do đường sắt nơi tiếp chuyển đảm nhiệm.

Việc tiếp chuyển hàng từ đường sông lên đường sắt hay ô-tô và ngược lại do cảng tiếp chuyển đường sông đảm nhiệm.

Việc tiếp chuyển hàng từ đường biển sang đường sông, đường sắt hay ô-tô và ngược lại do cảng tiếp chuyển đường biển đảm nhiệm.

Điều 16. — Sửa đổi giấy vận chuyển.

1. Khi hàng hóa đã giao cho bên vận tải để vận chuyển, người gửi hàng và người nhận hàng có ghi tên trên giấy vận chuyển đều có quyền yêu cầu bên vận tải sửa đổi giấy vận chuyển.

Người gửi hàng có thể yêu cầu sửa đổi :

- a) Nơi đến cuối cùng của hàng hóa,
- b) Tên người nhận hàng.

Người gửi hàng không được yêu cầu sửa đổi nếu người nhận hàng đã nhận hàng.

Người nhận hàng có thể yêu cầu sửa đổi :

- a) Nơi đến cuối cùng của hàng hóa,
- b) Tên người nhận hàng.

Hai trường hợp sửa đổi này phải ở trong phạm vi trên các tuyến đường mà phương tiện vận tải của các ngành vận tải cuối cùng có thể vận chuyển được.

Khi yêu cầu sửa đổi thì người gửi và người nhận hàng không được yêu cầu phân chia lô hàng mà chỉ được yêu cầu sửa đổi cho toàn bộ lô hàng (theo một giấy vận chuyển).

Người gửi và người nhận, mỗi người chỉ có thể yêu cầu sửa đổi giấy vận chuyển một lần.

Nếu người gửi yêu cầu sửa đổi thì người gửi giao giấy yêu cầu cho ngành vận tải nơi hàng đi.

Nếu người nhận yêu cầu sửa đổi thì người nhận giao giấy yêu cầu cho nơi tiếp chuyển cuối cùng của lô hàng hoặc giao cho nơi hàng đến trước khi dỡ hàng nếu lô hàng đã rời khỏi nơi tiếp chuyển ấy.

2. Bên vận tải được từ chối yêu cầu sửa đổi hoặc hủy bỏ nếu :

a) Việc hủy bỏ hoặc sửa đổi có thể gây đảo lộn kế hoạch chung một cách nghiêm trọng ;

b) Trái với luật lệ Nhà nước hoặc trái với điều lệ của các ngành vận tải tham gia liên vận.

Khi từ chối yêu cầu sửa đổi thì bên vận tải phải nhanh chóng báo cho chủ hàng biết lý do không cho phép chấp nhận yêu cầu.

Khi bên vận tải thực hiện yêu cầu sửa đổi của chủ hàng thì cước phí vận chuyển được tính thu theo thực tế, tạp phí và các chi phí khác tính thu theo thực tế phát sinh. Tiền thù tục phí thay đổi, tiền phạt thay đổi kế hoạch được thu theo điều 1 của điều 16.

Điều 17. — Tinh và thu cước phí, tạp phí.

Giá cước liên vận hàng hóa là giá cước hàng hóa của mỗi ngành vận tải tham gia liên vận trên chặng đường thực tế vận chuyển của mỗi ngành vận tải cộng lại. Giá cước này được cộng thêm một khoản phụ phí liên vận do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định và công bố sau khi đã thống nhất với Bộ Tài chính và Ủy ban Vật giá Nhà nước.

Ngoài khoản cước phí và phụ phí nói trên, người gửi và người nhận hàng còn phải trả thêm những khoản tạp phí quy định trong điều lệ vận chuyển hàng hóa, trong bản giá cước hàng hóa của mỗi ngành vận tải tham gia liên vận và các khoản tạp phí phát sinh đột xuất (chưa được quy định trước) mà nguyên nhân không do các ngành vận tải gây ra.

Những khoản tạp phí phát sinh đột xuất phải được xác minh bằng chứng từ kèm theo giấy vận chuyển như biên lai nhận tiền, hóa đơn, v.v... và phải được ngành vận tải nơi tạm ứng chi phí ấy ghi vào giấy vận chuyển và các bản sao giấy vận chuyển ở những cột, những ô dành cho việc ghi chép ấy.

Cước phí của hàng hóa trên toàn bộ đường vận chuyển, tạp phí đã được quy định trước của mỗi ngành vận tải tham gia liên vận hoặc phát sinh đột xuất ở nơi gửi hàng (cảng, bến, ga, trạm liên vận) thì thu của người gửi hàng tại nơi gửi. Người gửi hàng phải trả ngay cho bên vận tải nơi nhận chở hàng sau khi bên vận tải đã nhận xong hàng hóa và đã ghi xong cước phí vào giấy vận chuyển hàng hóa.

Cước phí và tạp phí phát sinh ở dọc đường hoặc ở nơi đến cuối cùng cũng thu nơi người gửi hàng ở nơi đi.

Việc thu thêm và trả lại cước phí, tạp phí giữa chủ hàng và vận tải sẽ do bên vận tải nơi gửi chịu trách nhiệm thu thêm hoặc trả lại với người gửi hàng còn việc điều chỉnh tiền thừa, thiếu trong nội bộ giữa người gửi với người nhận, trong nội bộ giữa các ngành vận tải với nhau sẽ do các bên hữu quan làm tiếp sau.

Tất cả các khoản cước phí, tạp phí đã tính và đã ghi trong giấy vận chuyển thì người gửi hàng phải trả đầy đủ cho bên vận tải dù hàng hóa ghi trong giấy vận chuyển có bị thiếu hoặc bị hư hỏng, chủ hàng không được tùy tiện khấu trừ vào cước phí và các tạp phí mà phải căn cứ vào điều 19, 20, 21 của điều lệ này để đòi bên vận tải bồi thường hoặc trả tiền phạt. Cước phí, tạp phí của chủ hàng thuộc thành phần kinh tế quốc doanh sẽ trả cho bên vận tải theo thẻ thức do Ngân hàng quốc gia Việt-nam quy định. Đối với chủ hàng thuộc khu vực tập thể hoặc tư nhân thì thẻ thức thanh toán tùy sự thỏa thuận giữa bên vận tải và chủ hàng.

Chương III

PHẠM VI TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC NGÀNH VẬN TẢI KHI HÀNG HÓA LIÊN VẬN BỊ HƯ HỎNG, MẤT MẮT, THỪA THIẾU

Điều 18. — Hao hụt tự nhiên.

Tỷ lệ hao hụt tự nhiên dưới đây tạm thời áp dụng theo tỷ lệ quy định trong Hiệp định liên vận hàng hóa đường sắt quốc tế (SMGS) trong lúc chờ Nhà nước ban hành tỷ lệ hao hụt chính thức cho các loại hàng vận chuyển. Tuy nhiên, vì tình hình thời tiết và khí hậu vùng nhiệt đới của nước ta, tùy theo không gian và thời gian của quá trình vận chuyển, bên chủ hàng và bên vận tải có thể nâng lên hoặc hạ thấp tỷ lệ hao hụt dưới đây và ghi tỷ lệ thỏa thuận vào hợp đồng kinh tế và giấy vận chuyển.

1. Hai phần trăm (2%) khối lượng đối với hàng chất lỏng, hoặc khi đưa đến nơi gửi để vận chuyển hàng còn ẩm ướt và những loại hàng sau đây :

- Quặng man-ga-ne,
- Ma-nhê-di-um.

2. Một phẩy năm phần trăm (1,5%) khối lượng đối với hàng hóa dưới đây :

— Củi, gỗ, vật liệu bằng gỗ, tre, nứa, lá, than gỗ,

- Vật liệu xây dựng lấy từ khoáng sản,
- Dầu mỏ,
- Phân bón đóng bao.

3. Một phần trăm (1%) khối lượng đối với hàng hóa dưới đây :

- Nhiên liệu lấy ở mỏ,
- Than cốc có dầu hòa,
- Quặng sắt,
- Vó cây,
- Lông chưa rửa,
- Men rượu,
- Xà phòng,
- Rễ cây.

4. Không phẩy năm phần trăm (0,5%) khối lượng đối với những hàng hóa khô khác trong khi vận chuyển bị hao hụt.

Phạm vi trách nhiệm quy định trên đây không được áp dụng nếu chứng minh được rằng việc khối lượng bị thiếu không phải do nguyên nhân hao hụt vì tính chất tự nhiên của hàng hóa gây nên.

Nếu hàng hóa bị mất toàn bộ hoặc bị mất một phần, khi tính tiền bồi thường thì không được trừ khối lượng bị hao hụt của những kiện hàng bị mất.

Điều 19. — Mức bồi thường khi hàng hóa bị mất.

1. Hàng hóa có khai giá : bồi thường theo giá đã khai trong giấy vận chuyển về phần hàng bị mất ;

2. Hàng không khai giá : bồi thường theo giá ghi trong hóa đơn nơi bán, nơi cung cấp hoặc nơi sản xuất.

Trường hợp không có hóa đơn thì bồi thường theo giá mậu dịch quốc doanh nơi người đề xuất việc bồi thường. Nếu không có giá của mậu dịch quốc doanh thì mời Ủy ban Vật giá giám định giá. Phí tổn giám định do bên gây ra tổn thất phải trả.

Ngoài số tiền bồi thường nói ở điểm 1 và 2 bên vận tải còn phải hoàn lại cho chủ hàng cước phí, tạp phí có liên quan đến hàng hóa bị mất. Nếu hàng hóa nói ở điểm 1 và 2 bị mất vì lý do không chính đáng thì bên vận tải còn phải chịu phạt tiền từ 1 đến 4 lần giá hàng hóa nói trên đây. Mức phạt do Hội đồng trọng tài có thẩm quyền quyết định tùy theo tình hình của mỗi vụ mất mát. Sau khi đã bồi thường, nếu tìm lại được số hàng hóa bị mất, người yêu cầu bồi thường phải nhận lại hàng và phải trả lại số tiền mà trước đây bên vận tải đã bồi thường. Trong trường hợp này, nếu hàng hóa giao trả chậm quá kỳ hạn cho chủ hàng thì bên vận tải phải chịu phạt quá kỳ hạn.

Điều 20. — Mức bồi thường khi hàng hóa bị hư hỏng.

Bên vận tải bồi thường số tiền tương đương với giá trị hàng hóa bị giảm vì hư hỏng, không phải hoàn lại tiền cước và tạp phí khác. Mức bồi thường số hàng hóa bị giảm giá trị do bên vận tải và chủ hàng thỏa thuận. Nếu 2 bên không thống nhất về mức độ giảm giá trị của hàng hóa thì mời cơ quan giám định của Nhà nước xác định ; phí tổn giám định do bên gây ra hư hỏng hàng phải chịu. Nếu hàng hóa có khai giá, bên vận tải phải bồi thường phần hàng bị hư hỏng theo tỷ lệ giá đã khai — Mức bồi thường nêu trên đây không được vượt quá số tiền bồi thường khi hàng hóa bị mất toàn bộ

hoặc không được vượt quá số tiền bồi thường cho một phần hàng hóa bị mất nếu việc hư hỏng chỉ gây ra cho một phần hàng.

Điều 21. — Mức phạt về hàng hóa vận chuyển đến quá kỳ hạn.

Hàng hóa vận chuyển đến quá kỳ hạn do lỗi của bên vận tải thì ngành vận tải nào gây chậm trễ phải trả cho người nhận hàng số tiền phạt tính theo tiền cước vận chuyển của ngành vận tải gây chậm trễ theo tỷ lệ dưới đây :

— Một phần trăm (10%) tiền cước vận chuyển, nếu thời gian quá hạn không vượt quá 2 phần 10 tổng kỳ hạn vận chuyển ;

— Hai phần trăm (20%) tiền cước vận chuyển nếu thời gian quá hạn không vượt quá 3 phần 10 tổng kỳ hạn vận chuyển ;

— Ba phần trăm (30%) tiền cước vận chuyển, nếu thời gian quá hạn vượt quá 3 phần 10 tổng kỳ hạn vận chuyển.

Khi hàng hóa vận chuyển quá kỳ hạn ở một ngành vận tải này mà ngành vận tải khác rút ngắn được kỳ hạn vận chuyển trên đoạn đường mình phụ trách thì được bù cho ngành vận tải đã vận chuyển quá kỳ hạn trên đoạn đường của ngành ấy.

Tiền phạt vận chuyển đến quá kỳ hạn chỉ phải trả trong trường hợp nếu bên vận tải không thực hiện đúng tổng kỳ hạn vận chuyển từ nơi gửi đến nơi đến cuối cùng.

Khi bồi thường hàng hóa bị mất toàn bộ thì không phải chịu phạt về vận chuyển quá kỳ hạn đối với lô hàng ấy. Nếu hàng hóa bị mất một phần và lại quá kỳ hạn vận chuyển thì phải trả khoản tiền phạt vì vận chuyển quá kỳ hạn đối với phần hàng hóa còn lại.

Khi hàng hóa bị hư hỏng, lại vận chuyển quá kỳ hạn thì phải trả thêm tiền phạt về vận chuyển quá kỳ hạn ngoài tiền bồi thường về hàng hóa bị hư hỏng.

Tiền phạt về vận chuyển quá kỳ hạn một lô hàng cộng với tiền bồi thường về lô hàng bị mất một phần không được vượt quá tổng số tiền bồi thường phải trả nếu lô hàng ấy bị mất toàn bộ.

Điều 22. — Phạm vi trách nhiệm của ngành vận tải.

Các ngành vận tải tham gia liên vận không chịu trách nhiệm bồi thường về mất mát toàn bộ hoặc một phần hàng hóa, về hao hụt khối lượng hay về hàng hóa bị hư hỏng, nếu việc mất mát, hao hụt khối lượng hoặc hàng hóa bị hư hỏng do những nguyên nhân sau đây :

1. Do thiên tai, địch họa mà bên vận tải không thể phòng ngừa được và không thể khắc phục được ;

2. Do tính chất tự nhiên và đặc biệt của hàng hóa gây ra sự cháy, nứt, vỡ, ri, thối nát bên trong và những hậu quả tương tự ;

3. Do những nguyên nhân có liên quan đến việc xếp dỡ hàng trong trường hợp hàng hóa do phía chủ hàng chịu trách nhiệm xếp dỡ hoặc do khai không đúng, không chính xác, không đầy đủ trên giấy vận chuyển ;

4. Do người áp tải hàng hóa của người gửi hàng chưa dùng những biện pháp cần thiết để bảo toàn hàng hóa ;

5. Do những khuyết điểm của đồ chứa hoặc bao bì mà lúc nhận vận chuyển, bề ngoài không thể phát hiện được ;

6. Do hàng hóa bị hao hụt về khối lượng trong phạm vi quy định ở điều 18 của điều lệ này.

Bên vận tải không chịu trách nhiệm bồi thường về khối lượng bị thiếu hụt nếu bao bì còn nguyên vẹn, số lượng đầy đủ.

Bên vận tải cũng không chịu trách nhiệm bồi thường về việc thiếu các bộ phận và các phụ tùng trong ô-tô, máy kéo và các máy móc khác đã được niêm phong mà niêm phong của người gửi còn nguyên vẹn.

Khi hàng hóa bị mất mát, hư hỏng, thối nát do nguyên nhân nói ở điểm 1, 2, 3 của điều này thì bên vận tải phải chứng minh ; nếu do nguyên nhân nói ở các điểm từ 4 đến 6 của điều này thì sự tồn thất đó mặc nhiên coi như do những nguyên nhân ấy gây nên nếu người gửi hoặc người nhận chưa nêu ra được nguyên nhân nào khác để bác bỏ.

Chương IV

YÊU CẦU BỒI THƯỜNG, PHẠT, KIỆN CÁO THỜI GIAN CÓ HIỆU LỰC ĐỂ YÊU CẦU BỒI THƯỜNG, TRẢ TIỀN PHẠT, KIỆN CÁO

Điều 23. — Yêu cầu bồi thường và trả tiền phạt.

Người gửi hoặc người nhận hàng, căn cứ theo giấy vận chuyển hàng hóa, có quyền đề ra yêu cầu bồi thường hoặc yêu cầu trả tiền phạt với bên vận tải. Nếu người gửi hoặc người nhận hàng cử đại diện thay mặt mình để đòi bồi thường hoặc trả tiền phạt thì phải có giấy ủy quyền hợp pháp của người gửi hoặc người nhận hàng.

Yêu cầu bồi thường hoặc trả tiền phạt phải làm bằng giấy tờ.

Người gửi hàng yêu cầu bồi thường hoặc trả tiền phạt thì đề ra cho ngành vận tải nơi gửi hàng ; người nhận hàng thì đề ra cho ngành vận tải nơi hàng đến.

Giấy yêu cầu bồi thường hoặc trả tiền phạt phải làm riêng cho lô hàng gửi theo từng giấy vận chuyển.

Bên vận tải, căn cứ vào giấy vận chuyển, có quyền đề ra yêu cầu bồi thường, trả tiền phạt, trả thêm cước phí, tạp phí với người gửi hoặc người nhận hàng.

Khi đề ra yêu cầu bồi thường hoặc trả tiền phạt thì chủ hàng phải gửi kèm theo bản sao giấy vận chuyển, biên bản thương vụ, hóa đơn và các chứng từ cần thiết khác.

Điều 24. — Thời gian có hiệu lực đề đề ra yêu cầu bồi thường và phạt.

Thời gian có hiệu lực đề đề ra yêu cầu bồi thường hoặc trả tiền phạt giữa chủ hàng và bên vận tải quy định như sau :

1. Đối với hàng hóa vận chuyển quá kỳ hạn : 30 ngày kể từ ngày giao trả hàng ;

2. Đối với các trường hợp khác : 60 ngày. Ngày bắt đầu để tính thời gian 60 ngày quy định như sau :

a) Nếu đòi bồi thường hàng hóa bị hư hỏng thì tính kể từ ngày hôm sau ngày giao trả hàng ;

b) Nếu đòi bồi thường hàng hóa bị mất thì kể từ ngày hôm sau ngày mà bên vận tải đã công nhận với chủ hàng là hàng đã bị mất, hoặc kể từ ngày thứ ba mươi, sau ngày hết kỳ hạn vận chuyển mà bên vận tải không có hàng để giao trả ;

c) Nếu đòi tiền cước phí, tạp phí thu thừa hoặc thu thiếu thì tính kể từ ngày giao trả hàng cho người nhận hàng ;

d) Đối với các trường hợp đòi bồi thường hoặc đòi phạt khác thì kể từ ngày hôm sau ngày xảy ra sự việc gây thiệt hại hoặc vi phạm điều lệ đề đề xuất yêu cầu bồi thường hoặc đòi phạt. Thời gian có hiệu lực được kéo dài thêm nếu có quyết định của Hội đồng trọng tài cho phép. Thời gian được kéo dài không được quá mức thời gian quy định trên đây và chỉ được quyết định cho từng giấy vận chuyển hàng hóa liên vận.

Điều 25. — Thời hạn xét và giải quyết yêu cầu bồi thường, yêu cầu trả tiền phạt.

Bên vận tải cũng như bên chủ hàng, khi nhận được giấy yêu cầu bồi thường, yêu cầu trả tiền phạt của bên kia, phải giải quyết trong thời hạn sau đây :

— 60 ngày đối với việc thu thừa, thu thiếu cước phí và tạp phí vận chuyển ;

— 120 ngày đối với các yêu cầu bồi thường và phạt khác.

Ngày nhận giấy yêu cầu là ngày, tháng của bưu điện nơi gửi đóng dấu trên phong bì. Khi giấy yêu cầu giao trực tiếp cho bên nhận thì ngày nhận là ngày tháng ký nhận trên sổ giao nhận công văn của bên giao.

Nếu từ chối yêu cầu bồi thường hoặc trả tiền phạt thì phải gửi trả lại những giấy tờ liên quan đến vụ bồi thường hoặc trả tiền phạt cho bên kia.

Điều 26. — Kiện cáo.

Khi bên nhận được giấy yêu cầu bồi thường hoặc giấy yêu cầu trả tiền phạt mà từ chối một phần hoặc toàn bộ yêu cầu hoặc đề quá thời hạn giải quyết quy định ở điều 25, bên đòi bồi thường hoặc đòi trả tiền phạt có quyền đưa đơn kiện đến cơ quan có thẩm quyền xét xử theo quy định hiện hành của Nhà nước.

Những yêu cầu bồi thường mà thời gian có hiệu lực quy định ở điều 24 của điều lệ này đã hết thì không được đề ra yêu cầu bồi thường hoặc kiện cáo, trừ trường hợp do các cơ quan xét xử cấp trên có thẩm quyền cho kéo dài thời gian có hiệu lực hoặc yêu cầu đưa ra xét xử.

Chương V

TỔ CHỨC CÔNG TY VẬN TẢI Ô-TÔ ĐƯỜNG NGẮN VÀ ĐẠI LÝ GỬI, NHẬN HÀNG

Điều 27. — Mục đích của tổ chức công ty vận tải ô-tô đường ngắn và đại lý gửi nhận hàng.

Đưa hàng từ kho chủ hàng đến các ga đường sắt, cảng sông, cảng biển hoặc đưa hàng ra khỏi các nơi này đến kho chủ hàng trên cơ sở hợp đồng ký kết giữa công ty vận tải ô-tô đường ngắn và chủ hàng.

Mục đích của tổ chức đại lý gửi, nhận hàng là thay mặt chủ hàng làm các thủ tục thương vụ, gửi và nhận hàng với các ga đường sắt, xí nghiệp vận tải đường sông, đường biển trên cơ sở hợp đồng ký kết giữa tổ chức đại lý gửi, nhận hàng và chủ hàng, giữa đại lý gửi và nhận hàng với các ga, các xí nghiệp vận tải đường sông, đường biển — Sự kết hợp chặt chẽ giữa tổ chức liên hiệp vận chuyển hàng hóa với công ty vận tải ô-tô đường ngắn và đại lý gửi nhận hàng hoặc với đại lý gửi, nhận hàng ở ga, cảng là một khâu quan trọng trong phương thức liên vận hàng hóa.

Trong công tác liên hiệp vận chuyển hàng hóa, công ty vận tải ô-tô đường ngắn và đại lý gửi, nhận hàng hoặc các đại lý gửi, nhận hàng ở ga, cảng có nhiệm vụ mở đầu ở nơi hàng hóa thật sự bắt đầu di chuyển cho đến khi hàng hóa

kết thúc ở nơi đến, có nghĩa là làm cho lô hàng đó đi từ kho của người gửi đến kho người nhận nhanh chóng, thông suốt, an toàn, giảm bớt cho bên chủ hàng những giao dịch trực tiếp với các ngành vận tải, đồng thời cũng tạo thuận lợi cho các ngành vận tải hoàn thành kế hoạch chung của Nhà nước.

Điều 28. — Tổ chức công ty vận tải ô-tô đường ngắn và đại lý gửi, nhận hàng.

Một công ty vận tải ô-tô đường ngắn kiêm đại lý gửi, nhận hàng thuộc Cục vận tải đường bộ được tổ chức ở khu đầu mối Hà-nội bao gồm các ga Đông-anh, Cồ-loa, Yên-viên, Gia-lâm, Hà-nội, Giáp-bát, Văn-diên và cảng Hà-nội.

Cảng Hải-phòng thuộc Cục vận tải đường biển và cảng Hà-nội thuộc Cục vận tải đường sông sẽ đảm nhiệm đại lý gửi nhận hàng cho một số mặt hàng mở rộng dần trong một phạm vi nhất định nói sau đây, sau một thời kỳ thí điểm sẽ rút kinh nghiệm và mở rộng ở các thành phố khác và các tỉnh.

Điều 29. — Phạm vi kinh doanh của công ty.

Công ty vận tải ô-tô đường ngắn kiêm đại lý gửi nhận hàng sẽ :

1. Nhận vận chuyển hàng hóa cho chủ hàng từ kho đến ga đường sắt, cảng sông, cảng biển và ngược lại trong phạm vi từ 30 km trở xuống khi chủ hàng ký hợp đồng thuê phương tiện đường ngắn hoặc ủy nhiệm thay mặt làm đại lý gửi, nhận hàng với các ngành vận tải đường dài ;

2. Cảng Hà-nội làm đại lý gửi, nhận hàng trong phạm vi từ 10 km trở xuống ;

3. Cảng Hải-phòng làm đại lý gửi, nhận hàng trong phạm vi cảng và ở các khâu sang mạn giữa tàu nước ngoài với phương tiện vận tải nội địa.

Điều 30. — Lệ phí.

Ngoài tiền cước phí vận chuyển và cước phí xếp dỡ mà công ty được phép thu theo biểu giá cước vận chuyển xếp dỡ hiện hành, còn được thu thêm một khoản lệ phí đại lý nói ở điều 29 của điều lệ này.

Chương VI

ĐIỀU KHOẢN CUỐI CÙNG

Điều 31. — Hiệu lực của điều lệ.

Điều lệ này có hiệu lực thi hành kể từ ngày Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ký quyết định ban hành.

BỘ TÀI CHÍNH

THÔNG TƯ số 16-TC/NSDP ngày 14-4-1975 về trợ cấp vốn xây dựng cơ bản của ngân sách trung ương cho ngân sách địa phương.

Trong những năm gần đây, để thuận tiện cho việc sử dụng vốn xây dựng cơ bản ở các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, hàng năm, ngân sách trung ương đã giải quyết trợ cấp cho ngân sách địa phương về vốn đầu tư xây dựng cơ bản thành hai loại :

— Trợ cấp vốn cho những công trình do trung ương duyệt thiết kế ;

— Trợ cấp vốn cho những công trình do địa phương tự bố trí.

Việc phân phối vốn trợ cấp của trung ương như trên, cũng như việc sử dụng và quản lý vốn đầu tư xây dựng cơ bản ở các tỉnh, thành hiện nay đã bộc lộ nhiều nhược điểm và thiếu sót như :

— Bố trí vốn phân tán, rải ra ở nhiều địa phương và quá nhiều công trình,

— Không khai thác và sử dụng hết các nguồn vốn tự có của địa phương,

— v.v....

Để khắc phục những nhược điểm và thiếu sót trên, tận dụng được đầy đủ mọi khả năng của địa phương, tăng nhanh tốc độ xây dựng cơ bản ở từng địa phương, đảm bảo thực hiện chỉ tiêu kế hoạch Nhà nước về khối lượng đầu tư xây dựng cơ bản phân bổ cho từng địa phương, từ nay trở đi, việc đầu tư vốn xây dựng cơ bản ở các tỉnh và thành phố trực thuộc trung ương và việc cấp phát vốn xây dựng cơ bản do ngân sách trung ương trợ cấp cho ngân sách địa phương, sẽ tiến hành như sau :

1. Căn cứ chế độ quản lý tài chính hiện hành, nguồn vốn đầu tư xây dựng cơ bản của các tỉnh, thành phố do Ủy ban hành chính địa phương chủ động bố trí bằng nguồn thu của ngân sách địa phương.

Ngoài ra, ngân sách địa phương còn có những nguồn vốn sau đây, để đảm bảo yêu cầu chi về xây dựng cơ bản ở địa phương :

— Kết dư ngân sách địa phương của các năm trước còn lại ;

— Vốn tự có của các xí nghiệp quốc doanh địa phương (quỹ phát triển sản xuất, quỹ phúc lợi, v.v...) ;

001627650
LawSoft * Tel: +84-8-3845 6684 * www.ThuVienPhapLuat.com