

## BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

## QUYẾT ĐỊNH SỐ 22-QĐ/VKTQH

ngày 5-1-1984 ban hành bản  
định mức giải phóng tàu nội.

## BỘ TRƯỞNG

## BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ nghị định số 35-CP ngày 9-2-1981 của Hội đồng Chính phủ về việc quy định nhiệm vụ, quyền hạn, trách nhiệm của bộ trưởng và chức năng của Bộ trong một số lĩnh vực quản lý Nhà nước;

Theo đề nghị của tổng cục trưởng Tổng cục đường biển, viện trưởng Viện kinh tế quy hoạch giao thông vận tải.

## QUYẾT ĐỊNH

Điều 1. — Nay ban hành kèm theo quyết định này Bản định mức giải phóng tàu nội.

Điều 2. — Các cảng biển, các Công ty vận tải căn cứ vào Bản định mức giải phóng tàu nội để ký kết hợp đồng xếp dỡ hàng hóa.

Điều 3. — Bản định mức này có hiệu lực kể từ ngày 1 tháng 1 năm 1984. Trong thời gian thực hiện định mức, Tổng cục đường biển phải soạn thảo, ban hành các biểu mẫu thống kê thường xuyên theo dõi để báo cáo Bộ sửa đổi những định mức chưa hợp lý nếu có.

Điều 4. — Các đồng chí tổng cục trưởng Tổng cục đường biển, viện trưởng Viện kinh tế quy hoạch giao thông vận tải, vụ

trưởng các vụ kế hoạch, thống kê, vận tải, pháp chế và chủ tịch trọng tài kinh tế chịu trách nhiệm thi hành quyết định này.

Hà Nội, ngày 5 tháng 1 năm 1984.

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

ĐỒNG SỸ NGUYỄN

BẢN ĐỊNH MỨC giải phóng tàu  
nội

(Ban hành kèm theo quyết định số 22-VKTQH ngày 5-1-1984 của bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải).

## Phần I

NHỮNG QUY ĐỊNH VỀ PHẠM VI ÁP  
DỤNG BẢN ĐỊNH MỨC GIẢI PHÓNG  
TÀU NỘI TẠI CÁC CẢNG BIỂN

## I. Phạm vi áp dụng:

1. Bản định mức này chỉ áp dụng cho những tàu biển chở hàng khô của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (gọi tắt là tàu nội). Đối với các tàu biển chưa có trong bảng phân nhóm tàu khi vào các cảng biển để xếp dỡ hàng hóa thì các cảng biển căn cứ vào trọng tải toàn phần của tàu (DWT) để phân nhóm và tính định mức theo nhóm tàu đó.

2. Định mức giải phóng tàu được lập trên cơ sở công nghệ xếp dỡ, năng suất xếp dỡ hiện tại của các cảng biển và được xây dựng cho 4 nhóm cảng; 4 nhóm tàu và 15 nhóm hàng.

09664229

www.ThuVienPhapLuat.com

LawSoft

Tel: +84 8 3845 6684



3. Định mức được áp dụng chung cho cả xếp và dỡ hàng hóa tại các cảng biển.

4. Định mức giải phóng tàu tính thời gian từ khi tàu giao thông báo sẵn sàng làm hàng tới khi tàu rời khỏi cầu cảng hay kéo neo lên khỏi mặt nước ở vùng neo. Định mức tính cho cả một con tàu không phụ thuộc vào việc cảng mở mấy máng trong ca và tiến hành xếp dỡ theo phương án nào đối với con tàu đó.

5. Nếu tàu chở hai loại hàng hóa thì thời gian giải phóng tàu sẽ là tổng số thời gian giải phóng từng loại hàng đó. Nếu tàu chở ba loại hàng trở lên thì định mức được tính theo định mức xếp dỡ hàng bách hóa.

6. Khi xếp dỡ hàng lương thực rời ở cảng Đà Nẵng thì định mức được giảm 20%; khi xếp Apatit, phân rời ở cảng Hải Phòng thì định mức được tính tăng gấp đôi; khi dỡ xi măng bao ở cảng Sài Gòn thì định mức được giảm 20%. Các mặt hàng khác cần tăng hay giảm định mức thì phải được cảng và đại diện chủ tàu nhất trí.

## II. Cách xác định thời gian giải phóng tàu:

1. Thời gian giải phóng tàu là thời gian, các cảng biển tiến hành công việc xếp dỡ hàng hóa và làm các công việc phụ khác đối với con tàu.

2. Thời điểm bắt đầu tính thời gian theo định mức kể từ lúc tàu giao thông báo sẵn sàng làm hàng.

3. Thời gian giải phóng tàu không được phép ngắt quãng trong các trường hợp sau:

a) Làm các thao tác phụ trong quá trình xếp dỡ hàng hóa.

b) Chằng buộc hay tháo gỡ hàng hóa. Trường hợp hàng đặc biệt hay quá khổ, phải có sự thỏa thuận giữa cảng và tàu.

c) Cạp cầu, di chuyển cầu, đưa đón tàu vào.

d) Ngày nghỉ, ngày lễ (trừ 3 ngày nghỉ tết âm lịch).

e) Chờ cầu, bến.

4. Thời gian giải phóng tàu được phép ngắt quãng trong các trường hợp sau:

a) Mưa, bão, sóng gió cấp 4 trở lên ở vùng neo.

b) Hàng hóa bị xé lẻ, lẫn lộn, không xếp gọn theo từng lô, từng vận đơn, ký mã hiệu không rõ ràng.

Các trường hợp nêu trên phải lập biên bản và có xác nhận của cảng và tàu.

5. Để xác định thời gian tàu đậu bến thực tế thuyền trưởng các tàu phải lập bảng thống kê thời gian tàu đậu (Statment of fact). Bản thống kê thời gian tàu đậu phải được thuyền trưởng hoặc đại diện chủ tàu và đại diện cảng ký. Nếu bên nào không đồng ý thì ghi ý kiến của mình vào bản này. Bản thống kê thời gian tàu đậu phải được ghi rõ ràng từng giờ, từng phút, không được tẩy xóa và được lập thành 5 bản gửi cho các bên:

- Cảng 2 bản,
- Đại diện chủ tàu 2 bản,
- Thuyền trưởng 1 bản.

6. Sau khi nhận được bản thống kê thời gian tàu đậu, các cảng phải gửi về Tổng cục Đường biển để phân tích, đánh giá kết quả giải phóng tàu.

## III. Thông báo tàu đến cảng:

1. Thuyền trưởng các tàu Việt Nam ở nước ngoài về phải thông báo cho cảng về thời gian tàu đến cảng. Lần thứ nhất



thông báo trước 48 giờ, lần thứ hai xác báo trước 24 giờ khi tàu đến cảng.

Trường hợp tàu vận chuyển hàng hóa trong nước thì tàu phải báo cho cảng đến khi rời cảng đi và xác báo lần thứ hai trước 6 giờ khi tàu đến cảng.

Lần thứ nhất thuyền trưởng các tàu phải thông báo cho cảng sắp đến biết nhóm tàu của mình, sơ đồ hàng hóa, người gửi, nhận hàng, các yêu cầu của tàu về nhiên liệu, nước ngọt, thực phẩm... Tình trạng phương tiện xếp dỡ của tàu và những đặc điểm hàng hóa cần lưu ý.

Lần thứ hai nội dung như lần thứ nhất nhưng mang tính chất xác báo pháp lý và bổ sung những tình hình cần thiết khác.

2. Nếu vì một lý do nào đó, tàu phải dừng lại trên hành trình thì thuyền trưởng phải báo cho cảng đến biết từng trường hợp cụ thể và lý do xảy ra.

3. Trường hợp trên tàu hỏng hệ thống thông tin liên lạc thì thuyền trưởng phải thông qua cảng đi hoặc trạm vô tuyến khu vực để thông báo cho cảng đến.

4. Trường hợp thuyền trưởng không thông báo cho cảng hoặc thông báo chậm, không chính xác gây ra những ngừng trệ trong quá trình giải phóng tàu thì thời gian ngừng không xếp dỡ do các nguyên nhân trên phía chủ tàu phải chịu trách nhiệm.

#### IV. Trách nhiệm của cảng và tàu trong thời gian xếp dỡ hàng hóa tại cảng.

1. Việc tàu giao hàng và cảng tiếp nhận hàng hóa đều tiến hành bên mạn tàu. Kết quả giao nhận hàng hóa phải được ghi vào các phiếu kiểm kiện từng ca. Các

phiếu kiểm kiện do đại diện của cảng và tàu ký, sau mỗi ca làm việc sẽ giao cho cảng và tàu.

2. Trong quá trình dỡ hàng hóa tại cảng tàu phải có những trách nhiệm chính sau:

a) Chỉ dẫn cho cảng việc sắp xếp hàng hóa trong các hầm tàu.

b) Đóng mở hầm tàu và làm cầu theo yêu cầu làm hàng.

c) Trao trả hàng hóa đầy đủ theo từng lô, từng vận đơn, hàng hóa để trên tàu phải được kê lót cẩn thận, bao bì nguyên vẹn, có ký mã hiệu rõ ràng.

d) Cung cấp những phương tiện làm hàng nếu có.

3. Đề giải phóng tàu nhanh các cảng phải:

a) Thông báo cho chủ hàng đến nhận hàng.

b) Theo yêu cầu của tàu làm vệ sinh hầm tàu nếu hai bên nhất trí.

c) Chàng buộc hàng hóa trên tàu theo yêu cầu và chỉ dẫn của tàu (chi phí do chủ hàng chịu).

d) Đóng mở hầm tàu khi tàu không có thiết bị đóng mở, dưới sự chỉ đạo của tàu.

4. Các cảng phải có trách nhiệm giải phóng tàu nhanh và có chất lượng. Sau khi nhận được thông báo sẵn sàng làm hàng của tàu, cảng phải có trách nhiệm bố trí xếp dỡ ở tất cả các hầm tàu.

5. Sau khi cảng làm xong tất cả các công việc giải phóng tàu, theo giờ quy định của cảng, thuyền trưởng các tàu phải giải phóng cầu bến. Giám đốc cảng và đại diện chủ tàu phải giúp đỡ các thuyền trưởng giải quyết các nguyên nhân dẫn đến việc tàu không rời bến.

6. Trước khi tiến hành xếp dỡ hàng hóa ở tàu, cảng phải thông báo cho tàu về



phương án xếp dỡ hàng hóa trên tàu. Nếu phải di chuyển chỗ đậu của tàu hay sắp xong công việc xếp dỡ thì giám đốc cảng phải báo cho tàu biết trước 2 giờ.

7. Giám đốc các công ty vận tải có quyền trao cho giám đốc cảng các tàu thay thế, nhưng phải thông báo cho cảng biết các đặc tính kỹ thuật, khả năng vận chuyển, xếp dỡ hàng hóa của tàu thay thế này.

## Phần II

### NHỮNG QUY ĐỊNH VỀ THƯỞNG, PHẠT SAU KHI GIẢI PHÓNG TÀU

1. Thời gian tính thưởng, phạt là khoảng thời gian kể từ lúc kết thúc thời gian theo định mức giải phóng tàu cho đến lúc tàu nhận được giấy phép rời cảng.

2. Cơ sở thanh toán tiền thưởng, phạt là bản thống kê thời gian tàu đậu ở cảng (Statement of fact) đã được quy định rõ ở điểm 5, mục II.

3. Sau năm ngày kể từ khi tàu nhận được giấy phép rời cảng, cảng cùng đại diện chủ tàu tiến hành tính toán kết quả giải phóng tàu. Bản tính toán này sẽ xác định cụ thể thời gian thưởng, phạt của các bên và phải được giám đốc cảng và đại diện chủ tàu ký, sau đó gửi cho các công ty vận tải để xem xét (có kèm theo bản thông báo sẵn sàng làm hàng và bản thống kê thời gian tàu đậu).

4. Trong thời gian 10 ngày kể từ khi nhận được bản tính toán kết quả giải phóng tàu, công ty vận tải phải báo cho cảng biết ý kiến của mình. Nếu trong thời gian trên công ty vận tải không nhận được bản tính toán của mình gửi cho cảng. Sau thời

gian 10 ngày cảng không thông báo ý kiến của mình thì coi như cảng chấp nhận.

5. Việc thanh toán tiền thưởng, phạt được tiến hành trực tiếp giữa công ty vận tải và cảng trong thời gian 3 tháng kể từ khi tàu rời bến.

6. Trường hợp xảy ra tranh chấp thì các bên báo cáo về Tổng cục Đường biển để giải quyết. Nếu Tổng cục Đường biển giải quyết không xong thì báo cáo lên trọng tài kinh tế Bộ để giải quyết.

7. Thời gian tính thưởng, phạt xác định bằng công thức sau :

$$\Delta T = T \text{ đậu} - T_{gf} (\text{ngày} - \text{giờ})$$

Trong đó:

T đậu: Thời gian tàu đậu bến, được xác định theo quy định ở điểm 5, mục II.

T<sub>gf</sub>: Thời gian giải phóng tàu theo định mức

$$T_{gf} = \frac{Q}{WgF}$$

Với Q: Trọng lượng hàng hóa thực chở của tàu tính thưởng, phạt.

WgF: Định mức giải phóng tàu được quy định ở phần III.

8. Việc thưởng, phạt tạm căn cứ theo nghị định số 186-CP ngày 31-12-1963 của Hội đồng chính phủ. Mức thưởng, phạt cụ thể căn cứ vào điều 4, mục IV của thông tư liên bộ số 369-TT/LB ngày 22-9-1982.

9. Tất cả các điều quy định ở trên cần được sử dụng khi ký kết hợp đồng kinh tế giữa các cảng và công ty vận tải.

## Phần III

### CÁC ĐỊNH MỨC GIẢI PHÓNG TÀU NỘI

I. Quy định tên gọi các cảng biển trong bản định mức:

a) Cảng Hải Phòng (không xây dựng cho khu vật cách),



- b) Cảng Sài Gòn,
- c) Cảng Đà Nẵng,
- d) Cảng Nha Trang (bao gồm cả khu ba ngòi),
- đ) Cảng Quy Nhơn,
- e) Cảng Cần Thơ,
- g) Cảng dịch vụ dầu khí Vũng Tàu.
- h) Cảng Quảng Ninh (khu vực Hòn Gai),
- i) Cảng Nghệ Tĩnh,
- k) Cảng Bình Trị Thiên (cảng Quảng Bình cũ).

## II. Phân nhóm hàng hóa:

1. Nguyên tắc chính để phân nhóm hàng hóa:

- a) Có mặt trong danh sách 23 mặt hàng mà Tổng cục Thống kê đã quy định.
  - b) Có mặt trong các tài liệu thống kê định mức giải phóng tàu nội.
  - c) Có cùng tính chất lý hóa.
  - d) Quy cách đóng gói, bao bì, giống hay tương đương.
  - đ) Có cùng quy trình công nghệ xếp dỡ (bóc bằng công cụ giống nhau).
2. Bảng phân nhóm hàng hóa.

Bảng 1.

Số TT	Mặt hàng	Nhóm hàng	Ghi chú	
1	A pa tit	2		
2	Bách hóa	1	Là mặt hàng thường đóng trong bao, kiện có trọng lượng nhỏ hơn 70 kg	
3	Bông sợi	8		
4	Cao su	8		
5	Đá, cát, sỏi	3		
6	Container	15		
7	Đường bao	12		
8	Phân bón bao	7		
9	Phân bón rời	2		
10	Gang, chì	4		Đúc thành miếng, thỏi
11	Gỗ cây	5		
12	Gỗ xẻ	5		
13	Giấy	8		
14	Hóa chất	9		Đựng trong phuy
15	Lương thực bao	12		Gồm ngô, gạo, bột
16	Lương thực rời	13		Gồm ngô, lúa, mì, thóc
17	Máy móc thiết bị	10		Bao gồm các thiết bị toàn bộ, xe bánh lốp, bánh xích
18	Muối bao	11		
19	Nhựa đường	9	Đựng trong thùng phuy	
20	Quặng	2		
21	Sắt thép	10		
22	Than	14		
23	Thạch cao	2		
24	Thiếc	4	Đúc thành thỏi, miếng	
25	Thực phẩm	6	Hàng đông lạnh, hoa quả tươi	
26	Vải	8		
27	Vôi	3		
28	Xi măng bao	7		
29	Xăng, dầu, mỡ	9	Đựng trong thùng phuy	

**III. Phân nhóm cảng:**

1. Những nguyên tắc chính để phân nhóm cảng:

a) Cơ sở vật chất, trang thiết bị xếp dỡ tương tự nhau.

b) Mức độ cơ giới hóa xếp dỡ, quy trình công nghệ xếp dỡ tương tự nhau.

c) Độ sâu, luồng lạch tương đương hay gần bằng nhau.

d) Có định mức giải phóng tàu ngoại tương đương.

2. Bảng phân nhóm cảng.

Bảng 2.

Số TT	Tên cảng	Nhóm cảng
1	Hải Phòng - Sài Gòn - Đà Nẵng	I
2	Nha Trang - Quy Nhơn - Cần Thơ	II
3	Cảng dịch vụ dầu khí Vũng Tàu	III
4	Quảng Ninh - Bình Trị Thiên	IV

**IV. Phân nhóm tàu:**

1. Những nguyên tắc chính:

a) Căn cứ vào đặc tính kỹ thuật của tàu (lưu ý tới các kích thước chính).

b) Căn cứ vào trọng tải toàn phần của tàu (DWT).

c) Căn cứ vào dạng hầm, kích thước miệng hầm hàng.

d) Căn cứ vào kết cấu vỏ, số lượng boong.

đ) Căn cứ vào loại cần cầu tàu, có hay không có Cần cầu tàu.

2. Bảng phân nhóm tàu

Bảng 3.

Số TT	Tên tàu	Nhóm tàu	Ghi chú
1	Sà lan biển B3	I	
2	Sà lan biển B7	I	Sà lan biển
3	Sà lan biển B10	I	800 DWT
4	Sà lan biển B12	I	và 2000
5	Sà lan biển B14	I	DWT
6	Sà lan biển B15	I	
7	Sà lan biển 2001	I	

1	2	3	4
8	Sà lan biển 2002	I	
9	Sà lan biển 2003	II	
10	Định An 10	II	
11	Định An 20	II	Tàu có
12	Hàm Luông	II	trọng tải ≤
13	Hòa Bình	II	3100 DWT
14	Hữu Nghị	II	
15	Ninh Cơ	II	
16	Sông Ba	II	
17	Sông Bé 10	II	
18	Sông Cầu	II	
19	Sông Lô	II	
20	Thống Nhất 154	II	
21	Vòm Cò 12	II	
22	Vòm Cò 21	II	
23	Vòm Cò 22	II	
24	Vòm Cò 23	II	
25	Vòm Cò 24	II	
26	20 - 7	II	
27	Bến Nghé	III	Tàu có
28	Hồng Hà	III	trọng tải
29	Nhật Lệ	IV	từ 3101
30	Sông Đà	IV	DWT đến
31	Sông Gianh	IV	8000 DWT
32	Sông Hàn	IV	
33	Trà Lý	III	
34	Vũng Tàu	III	Trường hợp
35	Agate	IV	đặc biệt
36	Aquamarine	IV	(ngoại lệ)
37	Bến Hải	IV	Tàu có
38	Chương Dương	IV	trọng tải >
39	Đồng Nai	IV	8000 DWT
40	Hải Phòng	IV	
41	Hậu Giang	IV	
42	Hội An	III	
43	jade Star	III	
44	Lục Nam	III	
45	Lục Ngạn	III	
46	Neptunstar	III	
47	Olivine	III	
48	Quartz	III	
49	Sông Chu	III	
50	Sông Đáy	III	
51	Sông Hương	III	
52	Sông Nhuệ	III	
53	Sông Thương	III	
54	Tô Lịch	III	
55	Thái Bình	III	
56	Trà Khúc	III	
57	Turquoise	III	
58	Việt Nam - Nam Tư	III	



**V. Các định mức giải phóng tàu nội:**

1. Đơn vị tính.

Tất cả các nhóm hàng đều dùng đơn vị tấn/ngày — tàu để tính, trừ các nhóm sau.

a) Nhóm hàng 5 (gỗ) tính theo (m<sup>3</sup>/ngày — tàu).

b) Nhóm hàng 15 tính theo số lượng contener (chiếc).

2. Định mức giải phóng tàu của nhóm cảng I (Hải Phòng — Đà Nẵng — Sài Gòn).

Bảng 4

Số TT	Nhóm tàu		I	II	III	IV	
	Nhóm hàng		Wgf	Wgf	Wgf	Wgf	
1	Nhóm	1	150	150	180	220	
2		2		170	200	300	
3		3		180	200	350	
4		4			200	320	
5		5			180	230	350
6		6			150	220	320
7		7			200	300	360
8		8			190	280	350
9		9				300	380
10		10			200	320	380
11		11			240	300	
12		12			250	350	500
13		13				480	550
14		14			300	450	600
15		15			30	45	60

3. Định mức giải phóng tàu :

Nhóm cảng II (Nha Trang — Quy Nhơn — Cần Thơ cảng dịch vụ dầu khí Vũng Tàu)

Bảng 5

Số TT	Nhóm tàu		I	II	III	IV	
	Nhóm hàng		Wgf	Wgf	Wgf	Wgf	
1	Nhóm	1	100	90	120	180	
2		2		100	140	200	
3		3		150	160	160	
4		4			180	260	
5		5			250	350	
6		6			180	250	300
7		7			240	280	320
8		8			160	260	300
9		9				250	300
10		10			180	280	350
11		11			300	360	
12		12			140	250	400
13		13				300	350
14		14			200	320	400
15		15				400	450

4. Định mức giải phóng tàu  
Nhóm cảng III (Quảng Ninh)

Bảng 6

Số TT	Nhóm tàu		I	II	III	IV
	Nhóm hàng		Wgf.	Wgf	Wgf	Wgf
1	Nhóm 1	1		90	120	160
2		2		100	150	200
3		3				
4		4			140	200
5		5		200	250	280
6		6				
7		7		180	250	300
8		8		160	240	260
9		9		150	240	280
10		10		160	250	300
11		11		150	250	280
12		12		250	300	400
13		13			250	350
14		14			300	380

5. Định mức giải phóng tàu  
Nhóm cảng IV (Nghệ Tĩnh - Bình Trị Thiên)

Bảng 7

Số TT	Nhóm tàu		I	II	III	IV
	Nhóm hàng		Wgf	Wgf	Wgf	Wgf
1	Nhóm 1	1		100	120	160
2		2				
3		3		150	200	250
4		4				
5		5		150	200	250
6		6			160	220
7		7		160	200	250
8		8				300
9		9			220	
10		10			230	
11		11		180	150	240
12		12		180	200	
13		13		150	250	320
14		14		200	200	300
				300	350	450

6. Định mức xếp dỡ đồng thời:

(Tính riêng cho tàu nội, áp dụng cho năm 1984, các năm sau các cảng tính toán xác định và trình Tổng cục đường biển duyệt)

- Cảng Hải Phòng 5 tàu
- Cảng Sài Gòn 3 tàu
- Cảng Đà Nẵng 2 tàu

09664229

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