

HỘI ĐỒNG CHÍNH PHỦ VÀ THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

NGHỊ ĐỊNH số 44-CP ngày 3-3-1964 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.

HỘI ĐỒNG CHÍNH PHỦ

Để củng cố và tăng cường công tác quản lý vận chuyển hàng hóa bằng phương tiện vận tải cơ giới, thô sơ đường sông và phương tiện vận tải thô sơ đường biển nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển của nền kinh tế quốc dân theo phương châm nhanh, nhiều, tốt, rẻ và an toàn,

Theo đề nghị của ông Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải,

Căn cứ nghị quyết của Hội đồng Chính phủ trong phiên họp thường vụ của Hội đồng Chính phủ ngày 18 tháng 9 năm 1963,

NGHỊ ĐỊNH:

Điều 1. — Nay ban hành kèm theo nghị định này điều lệ vận chuyển hàng hóa bằng phương tiện vận tải cơ giới và thô sơ đường sông và phương tiện vận tải thô sơ đường biển.

Điều 2. — Các ông Bộ trưởng các Bộ, thủ trưởng các cơ quan ngang Bộ, cơ quan trực thuộc Hội đồng Chính phủ, các ông Chủ tịch Ủy ban hành chính tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành nghị định này.

Hà-nội, ngày 3 tháng 3 năm 1964

T.M. Hội đồng Chính phủ

K.T. Thủ tướng Chính phủ

Phó Thủ tướng

LÊ THANH NGHỊ

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 kèm theo nghị định số 44-CP ngày 3 tháng 3 năm 1964)

MỤC ĐÍCH

Bản điều lệ này đặt ra những quy tắc vận tải bằng phương tiện vận tải cơ giới, thô sơ đường sông và phương tiện vận tải thô sơ đường biển nhằm mục đích xây dựng, củng cố và tăng cường công tác quản lý và 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 để bảo đảm hoàn thành và hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu vận chuyển của Nhà nước và yêu cầu vận chuyển hàng hóa của nhân dân.

Chương I

NGUYÊN TẮC CHUNG

Điều 1. — Phạm vi áp dụng điều lệ:

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.

Điều lệ này không áp dụng cho việc vận chuyển hàng hóa bằng bè mảng.

Bên vận tải là các xí nghiệp vận tải quốc doanh và công tư hợp doanh, các hợp tác xã vận tải, các người làm nghề vận tải cá thể, các cơ quan, xí nghiệp, đơn vị có tàu, thuyền chủ lực đi vận chuyển thuê.

Bên chủ hàng là những cơ quan, xí nghiệp, công trường, nông trường, lâm trường, các hợp tác xã và tư nhân có hàng thuê vận chuyển.

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 chấm dứt một số điểm cụ thể cho phù hợp với tình hình địa phương.

Điều 2. — Các nguyên tắc về thuê chở, nhận chở và trách nhiệm của đôi bên :

Việc thuê vận chuyển có thể tiến hành bằng cách theo những hình thức thuê vận chuyển một khối lượng hàng hóa nhất định, thuê cả chuyến, thuê nguyên một hầm của tàu hoặc của sà-lan.

Bên chủ hàng có trách nhiệm :

a) Lập kế hoạch vận chuyển hàng hóa gửi trước cho bên vận tải đúng quy định của luật lệ hiện hành và tiến hành ký hợp đồng với bên vận tải theo đúng chế độ hợp đồng kinh tế của Chính phủ.

b) Giao kịp thời và đủ hàng cho bên vận tải đúng theo những điều đã ký trong hợp đồng vận tải và trong giấy gửi hàng mà hai bên đã thỏa thuận.

c) Đảm nhiệm việc xếp dỡ hàng hóa ở những bến, cảng không có tổ chức xếp dỡ do cơ quan giao thông vận tải quản lý.

Bên vận tải có trách nhiệm :

a) Cung cấp đầy đủ và kịp thời phương tiện vận tải thích hợp và theo đúng hợp đồng vận tải đã ký với bên chủ hàng.

b) Phải giao và nhận hàng theo đúng những điều đã quy định trong điều lệ này.

c) Không được từ chối vận chuyển hoặc gây chậm trễ đối với việc vận chuyển các hàng hóa đã ghi trong chỉ tiêu kế hoạch của Nhà nước và đã ký hợp đồng với bên chủ hàng.

d) Ở những bến, cảng có tổ chức công nhân xếp dỡ do cơ quan giao thông vận tải quản lý, nếu xí nghiệp quốc doanh và công tư hợp doanh đảm nhiệm việc vận chuyển thì đồng thời phải đảm nhiệm cả việc xếp dỡ hàng hóa cho bên chủ hàng.

đ) Phải vận chuyển đến đúng nơi và đúng thời gian đã ghi trong giấy vận chuyển sau khi hàng hóa đã xếp lên phương tiện và đã ký nhận với bên chủ hàng.

Ngoài ra, bên vận tải còn có nhiệm vụ tích cực khắc phục mọi khó khăn để bảo đảm vận chuyển kịp thời các hàng đột xuất ngoài chỉ tiêu kế hoạch của Nhà nước, khi có lệnh của Thủ tướng Chính phủ, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, của Ủy ban hành chính các khu, tỉnh và thành phố trực thuộc Trung ương.

Điều 3. — Đại diện của bên chủ hàng và của bên vận tải :

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

b) Người phụ trách phương tiện vận tải là đại diện của bên vận tải để giao nhận hàng hóa với chủ hàng và giao dịch với các cơ quan, chính quyền trong những trường hợp cần thiết có liên quan đến hàng hóa và phương tiện của mình 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 trong việc giao dịch vận chuyển cũng như trong việc thực hiện hợp đồng mà hai bên đã ký kết.

Chương II

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

Điều 4. — Lập kế hoạch vận chuyển hàng hóa.

a) Các cơ quan, đoàn thể, xí nghiệp, công trường, nông trường, lâm trường có hàng thuê vận chuyển phải chấp hành nghiêm chỉnh chế độ lập kế hoạch vận tải và gửi kế hoạch vận tải cho bên vận tải theo đúng những quy định của Nhà nước. Trường hợp không có khối lượng hàng 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 mười ngày.

b) Các tổ chức hợp tác xã và tư nhân không phải lập kế hoạch vận tải nhưng phải có giấy báo trước mười ngày về khối lượng hàng hóa định vận chuyển và xin phương tiện vận tải gửi cho cơ quan giao thông vận tải để phân phối phương tiện.

Điều 5. — Vận chuyển hàng hóa ngoài kế hoạch.

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 các lệnh 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 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 lại 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 20% 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 kết hợp đồng vận tải thì ngoài việc phải trả thêm 20% 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 với chủ hàng khác (nếu có).

Điều 6. — Hợp đồng vận tải.

a) Nếu hai bên là cơ quan Nhà nước, xí nghiệp quốc doanh và công tư hợp doanh đã thực hiện hạch toán kinh tế thì phải ký kết hợp đồng theo đúng chế độ hiện hành về hợp đồng kinh tế của Nhà nước.

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 chuyển 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 chuyển.

d) 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 bản điều lệ này. Giấy vận chuyển trong trường hợp này có giá trị như hợp đồng vận tải.

Chương III

GIAO NHẬN HÀNG HÓA

Điều 7. — Các phương pháp giao nhận.

Tùy theo tính chất của hàng hóa hai bên quy ước với nhau trong hợp đồng vận tải và ghi vào giấy vận chuyển theo các phương pháp giao nhận như sau :

- Theo trọng lượng, số lượng hay thể tích;
- Theo nguyên hàm;
- Theo nguyên bao, nguyên kiện, nguyên bó;
- Theo món nước của phương tiện vận tải;

Hàng hóa đã giao nhận theo phương pháp nào thì khi trả hàng cũng theo phương pháp ấy:

a) Giao nhận theo số lượng, trọng lượng, thể tích thì việc cân đo do bên chủ hàng đảm nhiệm và chịu phí tổn.

b) Giao nhận theo nguyên hàm thì người chủ hàng phải niêm phong cạp chì cửa hầm trước mặt người phụ trách phương tiện vận tải, khi trả hàng nếu dấu niêm phong nguyên vẹn thì coi như chủ phương tiện trả đủ số hàng đã nhận. Trong khi đi đường, nếu vì một lý do gì mà dấu niêm phong bị vỡ hoặc gặp tai nạn phải phá niêm phong, mở cửa hầm để cứu hàng, cứu phương tiện vận tải thì người phụ trách phương tiện phải lập biên bản có hai công nhân làm việc trên phương tiện ký.

c) Nếu giao nhận theo phương pháp nguyên bao, nguyên bó, nguyên kiện thì khi giao nhận hai bên phải đếm bao, đếm bó, đếm kiện. Bên nhận phải xem xét kỹ bao bì và phát hiện ngay tại chỗ những bao bì hư hỏng hay có dấu vết nghi là hàng bị mất. Khi trả hàng nếu bao bì nguyên vẹn thì bên vận tải không chịu trách nhiệm về trọng lượng và tình trạng hàng hóa ở bên trong.

d) Nếu giao nhận theo món nước thì phương tiện vận tải phải có dấu món do cơ quan giao thông vận tải vạch ở thành phương tiện vận tải.

Điều 8. — Hàng đưa vận chuyển ít hơn số đã xác báo.

Bên chủ hàng phải giao đủ số hàng hóa từng chuyến như đã ghi trong giấy gửi hàng gửi cho bên vận tải. Nếu không giao hay giao không đủ hàng thì chủ hàng phải bồi thường cho bên vận tải, trừ trường hợp có báo trước cho bên vận tải 6 tiếng đồng hồ. Nếu số lượng hàng hóa giao vận chuyển từng chuyến quá số đã xác báo mà bên vận tải có khả năng nhận vận chuyển thì số hàng hóa đó sẽ được tính bù vào cho cả thời gian thực hiện kế hoạch đã ký trong hợp đồng.

Điều 9. — Hàng đưa vận chuyển không đúng loại ghi trong giấy gửi hàng.

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.

Chủ hàng muốn thay thế loại hàng hóa khác phải báo trước cho bên vận tải chậm nhất là 6 tiếng, kể từ khi bên vận tải xác báo tin đưa phương tiện đến xếp hàng. Nếu không báo

được trước thời gian đó, phương tiện vận tải điều động đến không thích hợp để chở loại hàng thay thế thì coi như không có hàng chở và bên chủ hàng phải bồi thường cho bên vận tải mọi phí tổn do việc này gây ra.

Điều 10. — Nhận hàng đã vận chuyển đến.

Khi hàng đã vận chuyển đến bến 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. Nếu không tìm được người nhận thì bên vận tải báo ngay cho người gửi biết và yêu cầu trả lời. Mười hai giờ sau giờ báo tin, nếu bên vận tải không nhận được trả lời của người gửi thì thuyền trưởng hay người phụ trách phương tiện đề nghị với chính quyền địa phương cho dỡ hàng lên bờ; việc bảo quản do chính quyền địa phương tổ chức, phí tổn do chủ hàng đài thọ. Nếu nơi giao hàng ở cảng thì áp dụng theo quy định xếp dỡ ở những cảng đó.

Sau khi đã giao hàng hóa xong cho bên vận tải nếu người gửi muốn thay đổi chủ nhận, phải thương lượng thỏa thuận với bên vận tải để sửa lại giấy vận chuyển. Bên vận tải có quyền không chấp nhận yêu cầu này nếu số hàng đó đã bắt đầu giao cho chủ nhận.

Điều 11. — Địa điểm giao nhận.

Hàng hóa vận chuyển phải được giao nhận ở những bến công cộng do cơ quan giao thông vận tải quy định. Nếu giao nhận ở những địa điểm khác thì chủ hàng phải thương lượng trước với bên vận tải và ghi rõ vào hợp đồng và giấy vận chuyển.

Trong một chuyến hàng mỗi phương tiện vận tải chỉ giao và nhận hàng ở hai địa điểm (nếu là vận tải bằng phương tiện cơ giới) hoặc ba địa điểm (nếu vận tải bằng phương tiện thô sơ) theo yêu cầu của chủ hàng. Nếu chủ hàng yêu cầu giao nhận quá số địa điểm quy định trên, bên vận tải có nhiệm vụ chuyên chở đến địa điểm cuối cùng nhưng cước phí vận chuyển sẽ tính theo cước hàng lẻ.

Sau khi bên vận tải đã nhận hàng, nếu người gửi hoặc người nhận muốn thay đổi địa điểm trả hàng, phải thương lượng thỏa thuận với bên vận tải ghi rõ vào giấy vận chuyển. Bên vận tải có quyền từ chối nếu hàng đó đã trả cho người nhận hàng hoặc do thay đổi địa điểm mà trở ngại lớn đến kế hoạch vận chuyển. Nếu địa điểm giao nhận hàng có thay đổi thì tiền cước tính theo đoạn đường mà phương tiện vận tải thực tế đã đi.

Chương IV

TỜ CHỨC VẬN CHUYỀN

Điều 12. — Giấy vận chuyển.

Chủ hàng phải có giấy gửi hàng gửi cho bên vận tải trước ba ngày xếp hàng về số lượng hàng hóa của mỗi chuyến. Bên vận tải phải trả lời cho chủ hàng biết ngày giờ xếp hàng và số lượng phương tiện sẽ cung cấp cho chủ hàng chậm nhất là 24 giờ trước giờ đưa phương tiện đến.

Sau khi xếp hết hàng xuống phương tiện vận tải, bên vận tải căn cứ vào kết quả của việc giao nhận theo các phương pháp đã quy định ở điều 7 của điều lệ này để làm giấy vận chuyển cho chuyển hàng đó. Giấy vận chuyển làm năm bản, một bản giao người phụ trách phương tiện vận tải mang theo hàng, hai bản giao cho xí nghiệp vận tải (xí nghiệp giữ một bản và gửi một bản cho Ngân hàng), hai bản giao cho người gửi (người gửi giữ một bản và chuyển một bản cho người nhận). Sau khi nhận hàng, người nhận ký vào giấy vận chuyển của người phụ trách phương tiện vận tải mang theo.

Giấy vận chuyển là chứng từ thanh toán cước vận chuyển.

Mẫu giấy vận chuyển do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

Điều 13. — Kê khai và phí tổn kiểm tra hàng hóa.

Chủ hàng phải kê khai đúng số lượng và loại hàng đưa vận chuyển và phải chịu hoàn toàn trách nhiệm về việc kê khai đó. Nếu vì kê khai không đúng sự thực hoặc không đầy đủ nên gây thiệt hại cho bên vận tải hay cho các chủ hàng khác thì chủ hàng phải bồi thường thiệt hại.

Đối với những trường hợp khai không đúng số lượng và loại hàng do bên vận tải phát hiện ra thì chủ hàng phải chịu phạt một số tiền bằng hai lần số tiền cước phải trả thêm.

Trong khi giao và nhận nếu một trong hai bên có nghi ngờ về trọng lượng và phẩm chất hàng hóa đều có quyền yêu cầu kiểm tra lại, phí tổn kiểm tra giải quyết như sau:

— Nếu trọng lượng, phẩm chất hàng không có vấn đề gì thì bên yêu cầu kiểm tra chịu phí tổn.

— Nếu trọng lượng, phẩm chất hàng có sai sót, nhầm lẫn, hư hỏng... thì bên gây ra phải chịu phí tổn.

Điều 14. — Kê khai giá trị hàng hóa.

Đối với những hàng quý giá, đồ vật không có giá cả trên thị trường như tranh, tượng, vật lưu niệm... chủ hàng phải kê khai giá trị lúc gửi hàng.

Hàng quý giá phải kê khai theo giá trị thực tế. Đối với hàng không có giá trên thị trường nếu hai bên không thỏa thuận với nhau về giá trị, thì phải yêu cầu Hội đồng vật giá có thẩm quyền quyết định.

Hàng gửi có khai giá phải trả thêm tiền cước do thẻ lệ giá cước quy định.

Điều 15. — Hàng không nhận chở cùng một chuyến và không được kê khai cùng một giấy vận chuyển.

Đối với những loại hàng không thể xếp chung trong một khoang hầm nếu phương tiện vận tải không có khoang hầm riêng để xếp thì bên vận tải không nhận chở cùng một chuyến những loại hàng đó. Những hàng hóa dưới đây bất cứ trong trường hợp nào cũng không được kê khai cùng một giấy vận chuyển:

- Hàng loại nguy hiểm cùng với hàng không nguy hiểm,
- Hàng mau hỏng, chóng ươn, thối với hàng không mau hỏng, ươn thối,
- Hàng có thể bảo quản với các biện pháp thông thường và hàng cần phải bảo quản với những biện pháp đặc biệt,
- Các loại hàng hóa không thể xếp gần nhau được như hàng lỏng cùng với hàng kỵ ẩm ướt, chất nổ cùng với chất bắt lửa, thực phẩm cùng với hàng độc hại, hôi thối,
- Súc vật sống cùng với các loại hàng hóa khác,
- Hàng thuộc loại phải chịu sự kiểm soát của các cơ quan có thẩm quyền chuyên trách cùng với những hàng hóa được vận chuyển tự do.

Điều 16. — Các giấy tờ khác gửi theo hàng.

Đối với những loại hàng hóa theo luật lệ hiện hành phải có giấy kiểm soát riêng của các cơ quan có thẩm quyền chuyên trách, chủ hàng phải chuẩn bị đầy đủ và hợp lệ những giấy tờ đó. Nếu giấy tờ không hợp lệ, không ăn khớp với hàng hóa vận chuyển thì chủ hàng phải hoàn toàn chịu trách nhiệm. Bên vận tải có quyền từ chối không nhận chở nếu phát hiện giấy tờ thiếu sót hoặc không đầy đủ. Nếu sau này mới phát hiện thiếu giấy tờ hợp lệ, bên vận tải yêu cầu chủ hàng phải nộp đủ và trong trường hợp cần thiết có thể báo cho cơ quan có thẩm quyền xử lý.

Điều 17. — Thời hạn vận chuyển.

Bên vận tải có trách nhiệm vận chuyển hàng hóa đúng theo thời hạn mà hai bên đã thỏa thuận với nhau trong hợp đồng vận tải hoặc đã ghi trong giấy vận chuyển.

Thời gian vận chuyển tính từ lúc hàng hóa được xếp xong vào phương tiện vận tải đến lúc phương tiện đến bến trả hàng. Nếu bên vận tải đảm nhiệm cả việc xếp dỡ thì thời gian xếp hàng ở bến đi và dỡ hàng ở bến đến cũng tính vào thời gian vận chuyển.

Điều 18. — Bao bì đóng gói hàng.

Trừ những loại hàng theo tập quán thông thường vẫn gửi không có bao bì ra còn tất cả những hàng hóa khác đều phải có bao bì đúng quy cách, bảo đảm xếp dỡ vận chuyển thuận tiện và an toàn cho hàng hóa.

Người phụ trách phương tiện có quyền không nhận những hàng hóa đóng gói không đúng quy cách.

Trong khi đi đường nếu đã dùng mọi biện pháp để bảo quản mà bao bì vẫn bị hư hỏng người phụ trách phương tiện có thể cho sửa chữa, phí tổn sửa chữa do chủ hàng chịu.

Điều 19. — Ký mã hiệu hàng.

Các bao kiện hàng phải có ký mã hiệu đầy đủ, rõ ràng ghi bằng sơn hoặc mực không phai nhòe. Nếu vì ký mã hiệu ghi sai hay không rõ mà việc giao nhận hàng hóa bị nhầm lẫn hoặc chậm trễ thì bên vận tải không chịu trách nhiệm.

Đối với những loại hàng hóa đòi hỏi phải có sự chú ý đặc biệt trong lúc xếp dỡ và vận chuyển như hàng nguy hiểm, hàng dễ vỡ, kỵ ẩm ướt, không được để ngược... bao kiện phải có dấu hiệu riêng, theo mẫu thống nhất do Bộ Giao thông vận tải quy định. Bên vận tải không chịu trách nhiệm nếu hàng hóa không được bảo quản một cách thích đáng mà bị hư hỏng do bao kiện không có dấu hiệu hoặc dấu hiệu ghi sai.

Điều 20. — Chèn lót hàng.

Bên vận tải là quốc doanh hoặc công tư hợp doanh nếu đảm nhiệm việc xếp dỡ thì phải đồng thời chịu trách nhiệm sắp xếp, mua sắm vật liệu chèn lót hàng hóa theo yêu cầu của chủ hàng. Nếu bên vận tải là hợp tác xã hoặc tư nhân nhận thì việc sắp xếp hàng hóa và mua sắm vật liệu chèn lót do sự thỏa thuận giữa hai bên.

Nếu chủ hàng đảm nhiệm việc xếp dỡ thì chủ hàng phải chịu trách nhiệm sắp xếp hàng và mua sắm vật liệu chèn lót hàng hóa.

Trong mọi trường hợp phải mua sắm vật liệu chèn lót, chủ hàng đều phải chịu phí tổn, trừ trường hợp bên vận tải cung cấp phương tiện không thích hợp với loại hàng đã nhận chở, phải có vật liệu chèn lót mới có thể vận chuyển được, thì mọi phí tổn mua sắm chèn lót đều do bên vận tải chịu.

Nếu hàng hóa thuộc loại cần phải có những biện pháp bảo quản đặc biệt, thì chủ hàng phải hướng dẫn bên vận tải chèn lót. Đối với các súc vật sống chủ hàng phải có đủ chuồng cũi thích hợp để nhốt khi vận chuyển.

Điều 21. — Hao hụt.

Đối với các loại hàng thuộc loại hao hụt mà chưa có quy định cụ thể của Nhà nước về tỷ lệ hao hụt thì trong mỗi chuyến vận chuyển và trong từng hợp đồng hai bên phải cùng nhau thỏa thuận về tỷ lệ đó và ghi rõ vào hợp đồng vận tải và giấy vận chuyển. Nếu hai bên không thỏa thuận thì chủ hàng phải cử người đi áp tải.

Trường hợp giao nhận theo phương pháp nguyên hàm thì không cần phải định tỷ lệ hao hụt.

Bên vận tải phải bồi thường số hàng mất, số hàng hóa bị hao hụt quá tỷ lệ đã ghi trong hợp đồng và giấy vận chuyển.

Điều 22. — Bảo quản hàng hóa trong khi vận chuyển.

Bên vận tải chịu trách nhiệm bảo quản hàng hóa trong suốt thời gian vận chuyển như đã quy định ở điều 17 của điều lệ này.

Nếu hàng hóa bị mất mát hư hỏng, bên vận tải phải bồi thường cho chủ hàng trừ những trường hợp sau đây:

— Tai nạn do thiên nhiên gây ra mà bên vận tải đã chuẩn bị mọi phương pháp đề phòng và đã hết sức chống đỡ nhưng không thể khắc phục được.

— Người áp tải (nếu có) không làm đầy đủ nhiệm vụ bảo quản như quy định trong hợp đồng vận tải hoặc trong giấy vận chuyển;

— Những thiếu sót ở bên trong bao bì mà nhìn ngoài không thể phát hiện được,

— Hàng hóa phải hủy bỏ dọc đường hoặc bị trưng thu, trưng dụng do lệnh của Nhà nước,

— Ký mã hiệu thiếu hoặc sai;

— Cấp cứu sinh mệnh người, tàu, thuyền và hàng hóa,

— Hàng biến chất, bốc hơi là do bản chất của hàng hay do thời tiết,

— Hỏa hoạn không do lỗi của bên vận tải,

— Quyết định của các cơ quan kiểm soát của Nhà nước (giữ, tịch thu, cách ly tàu mà không do lỗi của bên vận tải),

— Súc vật bị chết không do bên vận tải gây nên,

— Hàng hóa bị mất mát hư hỏng do lỗi của chủ hàng.

Điều 23. — Áp tải hàng hóa.

Chủ hàng phải cử người đi áp tải đối với những loại hàng sau đây:

— Hàng thuộc loại quý giá như vàng, bạc, tiền, séc ngân hàng, đồ trang sức, đồ triển lãm quý, đồ cổ, đồ nghệ thuật,

— Súc vật sống cần cho ăn và chăm sóc ở dọc đường,

— Hàng tươi, chóng hư hỏng,

— Hàng mà giữa bên vận tải và chủ hàng không thỏa thuận được với nhau về tỷ lệ hao hụt,

— Linh cữu thi hài.

Ngoài ra đối với những loại hàng hóa khác, nếu một trong hai bên yêu cầu, thì cũng có thể cử người đi áp tải.

Trong từng chuyến hàng nếu có người đi áp tải, nhiệm vụ của người áp tải phải ghi vào giấy vận chuyển. Người đi áp tải không phải trả tiền cước trừ trường hợp chủ hàng yêu cầu cho người đi áp tải.

Điều 24. — Trên đường đi, phát hiện hàng hóa có triệu chứng đe dọa an toàn.

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. Các phí tổn do chủ hàng chịu nếu do lỗi của chủ hàng hoặc của người đi áp tải. Bên chủ hàng còn phải bồi thường nếu hàng của mình đã gây thiệt hại cho người, cho hàng hóa khác hoặc cho phương tiện vận tải. Bên vận tải được thu toàn bộ cước phí. Ngược lại nếu do lỗi của bên vận tải thì các phí tổn và việc bồi thường các khoản thiệt hại do bên vận tải chịu; bên vận tải chỉ được thu cước phí tính đến chỗ dỡ hàng.

Điều 25. — Trên đường đi, phát hiện hàng thuộc loại nguy hiểm khai không đúng sự thật.

Trong quá trình vận chuyển, nếu bên vận tải phát hiện hàng thuộc loại nguy hiểm khai không đúng sự thật thì sẽ giải quyết như sau:

a) Nếu xét thấy không có nguy hại thì tiếp tục chở đến bến quy định.

b) Nếu xét thấy có nguy hại thì thuyền trưởng hay người phụ trách phương tiện có quyền dỡ hàng lên bờ như quy định ở điều 24

trên đây. Trong hai trường hợp này, bên chủ hàng phải chịu trách nhiệm về việc kê khai không đúng như đã quy định ở điều 13 của điều lệ này.

Điều 26. — Trên đường đi, phương tiện vận tải bị trưng dụng.

Trên đường đi nếu có lệnh của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền trưng dụng phương tiện vận tải thì việc tổ chức dỡ hàng, bảo quản do cơ quan trưng dụng chịu trách nhiệm hoặc giao chính quyền địa phương đảm nhiệm đồng thời phải báo ngay cho chủ hàng và xí nghiệp vận tải biết. Cơ quan trưng dụng phải thanh toán cước phí và mọi phụ phí khác nếu có do việc trưng dụng gây nên.

Điều 27. — Chuyển tải.

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.

Điều 28. — Nghẽn đường.

Trong khi vận chuyển nếu giao thông bị nghẽn vì tai nạn thiên nhiên (bão, lụt, mưa lớn hoặc luồng lạch bị cạn một cách bất thường...) hoặc vì bất cứ một lý do khách quan nào khác, thì bên vận tải phải báo ngay cho bên chủ hàng và yêu cầu chủ hàng cho biết ý kiến giải quyết. Nếu chủ hàng quyết định chờ hàng quay về bến xuất phát thì về cước phí chỉ được tính lượt đi, không tính lượt về. Nếu chủ hàng quyết định chờ hàng đến một địa điểm khác thì tiền cước sẽ tính theo quãng đường mà phương tiện đã chờ. Nếu chủ hàng yêu cầu bên vận tải chờ đợi giao thông phục hồi để tiếp tục chờ đến bến đã định thì từ ngày chờ đợi thứ ba trở đi bên chủ hàng phải trả cho bên vận tải một khoản tiền bồi thường về tình trạng đọng phương tiện theo luật lệ của Nhà nước.

Điều 29. — Làm vệ sinh phương tiện vận tải

Phương tiện vận tải đưa đến bến xếp hàng phải được quét rửa sạch sẽ. Nếu hàng hóa thuộc loại làm dơ bẩn phương tiện cần phải quét rửa hay tẩy uế thì sau mỗi chuyến dỡ hàng bên vận tải đảm nhiệm việc quét rửa hay tẩy uế và chủ hàng chịu mọi phí tổn.

Chương V

XẾP DỠ HÀNG

Điều 30. — Báo giờ phương tiện vận tải đến địa điểm xếp dỡ hàng.

Trước khi phương tiện vận tải đến bến dỡ xếp dỡ hàng, bên vận tải nếu có điều kiện thì phải báo cho chủ hàng biết ngày giờ phương tiện sẽ đến.

Khi phương tiện đến bến, bên vận tải cần phải báo ngay cho chủ hàng để tiến hành xếp dỡ. Nếu bên vận tải không tìm được chủ hàng để báo thì đề nghị với chính quyền hoặc cơ quan công an địa phương chứng nhận ngày, giờ phương tiện vận tải đã đến.

Ngày giờ xác báo nói trên là mốc để tính thời gian xếp dỡ quy định ở điều 32 của điều lệ này.

Điều 31. — Hướng dẫn việc xếp dỡ hàng.

Người phụ trách phương tiện vận tải có trách nhiệm hướng dẫn và kiểm tra việc xếp dỡ hàng để việc xếp dỡ bảo đảm đúng yêu cầu kỹ thuật và an toàn vận chuyển.

Đối với những loại hàng hóa đặc biệt quý giá thì chủ hàng phải trực tiếp hướng dẫn việc xếp dỡ chèn lót.

Điều 32. — Thời gian xếp dỡ.

a) Công việc xếp dỡ phải tiến hành cả ngày, đêm, ngày lễ, ngày chủ nhật theo đúng chỉ thị số 338 — TTg ngày 14-9-1959 của Thủ tướng Chính phủ.

b) Khối lượng và thời gian xếp dỡ phải căn cứ cụ thể theo từng loại phương tiện và từng loại hàng do Nhà nước quy định. Trường hợp Nhà nước chưa quy định thì hai bên căn cứ vào định mức cụ thể của Ủy ban hành chính khu, tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (nếu có) hoặc do hai bên thỏa thuận ghi vào hợp đồng và giấy vận chuyển (nếu chưa có quy định của Ủy ban hành chính địa phương).

c) 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 này.

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

Chương VI

CƯỚC PHÍ, PHỤ PHÍ THANH TOÁN

Điều 33. — Cước chính và các khoản phụ phí.

Ngoài cước chính thu theo thẻ lệ hiện hành chủ hàng còn phải chịu những khoản phụ phí, huy động phí, phí tổn chuyển tải qua các cầu, cống, cảng phí, lệ phí đậu bến, phí tổn về chèn lót hàng, quét rửa phương tiện vận tải.

Điều 34. — Cách tính cước.

a) Thuê cả chuyến hoặc thuê cả hầm thì trả đủ tiền cước cả chuyến hoặc cả hầm,

b) Thuê theo khối lượng hay trọng lượng thì cước phí tính theo trọng lượng hàng thực tế đã vận chuyển;

c) Đối với súc vật sống không phải đóng chuồng cũi thì cước phí tính theo đầu súc vật,

d) Tiền cước tính theo cự ly vận chuyển. Trường hợp vận chuyển ở những luồng chưa xác định được cự ly, thì hai bên lấy ý kiến cuối cùng của cơ quan giao thông vận tải khu, tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương để tính cước.

Điều 35. — Cách tính huy động phí.

Phương tiện phải điều động rộng đến nơi xếp hàng nếu quá hai cây số (đối với phương tiện vận tải cơ giới), một cây số (đối với phương tiện vận tải thô sơ) thì chủ hàng phải trả cho bên vận tải một khoản huy động phí theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

Điều 36. — Thẻ thức thanh toán cước phí và phụ phí.

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.

— Đối với những phụ phí ở dọc đường và ở bến đến, bên vận tải phải có đủ chứng từ và chủ hàng phải thanh toán với bên vận tải ngay sau khi đã trả hàng.

b) Hai bên căn cứ vào thẻ lệ thanh toán không dùng tiền mặt qua Ngân hàng mà chọn hình thức thanh toán thích hợp. Nếu chủ hàng không có tài khoản ở Ngân hàng thì có thể thanh toán bằng tiền mặt trước mỗi chuyến vận tải.

c) Thẻ thức thanh toán phải được ghi cụ thể vào hợp đồng vận tải và giấy vận chuyển.

d) Chủ hàng thanh toán chậm phải chịu lãi theo thẻ lệ Ngân hàng.

Điều 37. — Miễn cước phí.

Chủ hàng không phải trả tiền cước đối với:

a) Hàng bị mất trong những trường hợp mà bản điều lệ này đã quy định bên vận tải phải bồi thường.

b) Hàng hóa bị mất vì tai nạn thiên nhiên, sức người không phòng ngừa và khắc phục được.

c) Phần hao hụt quá tỷ lệ đối với hàng hóa có định tỷ lệ hao hụt.

Chương VII

BỒI THƯỜNG, PHẠT

Điều 38. — Trách nhiệm bồi thường và chịu phạt.

Bên nào không chấp hành nghiêm chỉnh điều lệ này, vi phạm hợp đồng hoặc gây thiệt hại cho cơ quan khác thì có trách nhiệm bồi thường hoặc chịu phạt.

Điều 39. — Bồi thường hàng hóa bị mất và hư hỏng.

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.

Đối với những hàng hóa do Nhà nước thống nhất quản lý không cho phép mua bán ở thị trường tự do, ngoài số tiền phải bồi thường, bên vận tải còn phải phạt một số tiền từ một tới bốn lần giá hàng đó. Mức phạt tùy theo tình hình mỗi nơi do Hội đồng trọng tài có thẩm quyền quyết định. Đối với hợp tác xã và tư nhân thì do Ủy ban hành chính địa phương tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quyết định.

Việc bồi thường về hàng hóa bị mất và hư hỏng như sau:

a) Hàng hóa bị mất bao nhiêu thì bồi thường bấy nhiêu.

b) Hàng hóa bị hỏng bồi thường phần hư hỏng theo giá thực tế của hàng hóa.

Hàng hóa bị mất nếu sau này tìm thấy toàn bộ hay một phần thì bên vận tải phải trả cho chủ hàng hoặc người nhận hàng. Bên chủ hàng và người nhận hàng phải nhận số hàng đó mặc dù đã hoặc chưa được bên vận tải bồi thường. Bên vận tải phải bồi thường cho chủ hàng về trả hàng chậm trễ.

Điều 40. — *Phạt do xếp dỡ chậm, không đưa phương tiện vận tải đến đủ và đúng giờ, không giao hàng đúng thời gian, không có hoặc không đủ hàng cho từng chuyến.*

Nếu mức xếp dỡ quy định trong hợp đồng hoặc trong giấy vận chuyển không đạt được, thời gian xếp dỡ bị kéo dài, bên đảm nhận việc xếp dỡ phải trả cho bên kia một khoản tiền phạt theo thể lệ hiện hành. 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 6 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.

Nếu xếp dỡ chậm, hoặc phương tiện vận tải không đưa đến đủ và đúng giờ, hoặc giao hàng không đúng thời gian quy định thì được miễn tiền phạt trong những trường hợp dưới đây:

- Bão lụt mưa to, không điều động được phương tiện vận tải, không xếp dỡ được hàng,
- Lường đi bị tạm cấm, nghẽn giao thông,
- Phương tiện vận tải bị trưng dụng, công nhân phải đi làm công tác khẩn cấp theo lệnh điều động của các cơ quan Nhà nước có thẩm quyền.

- Trong khi đi đường phương tiện vận tải phải cứu giúp phương tiện khác bị nạn.

Điều 41. — Thủ tục đòi bồi thường.

*Giấy đòi bồi thường của thủ trưởng cơ quan chủ hàng phải gửi đến giám đốc xí nghiệp vận tải và phải gửi kèm theo bản sao những chứng từ cần thiết cho việc đối chiếu điều tra, xác định.

Chỉ có giám đốc xí nghiệp vận tải, thủ trưởng cơ quan chủ hàng, hay người đại diện được ủy quyền hợp lệ mới có quyền đòi bồi thường.

Quyền đòi bồi thường có thể chuyển từ người gửi hàng đến người nhận hàng.

Đối với hợp tác xã và tư nhân việc đòi bồi thường cũng phải có đầy đủ các giấy tờ cần thiết và chỉ có những người đại diện hợp pháp mới có quyền đòi bồi thường.

Điều 42. — Thời hạn đòi bồi thường.

Thời hạn yêu cầu bồi thường hoặc phạt là 50 ngày:

- Kể từ ngày trả xong chuyến hàng, nếu là đòi bồi thường về phí tồn chờ đợi, hàng hóa bị hư hỏng, hàng hóa bị hao hụt quá tỷ lệ quy định, hàng hóa bị mất một phần.

- Kể từ ngày hết hạn vận chuyển của từng chuyến hàng nếu là đòi bồi thường về hàng hóa bị mất toàn bộ.

- Kể từ ngày kết thúc việc thực hiện một hợp đồng nếu là đòi bồi thường vì không hoàn thành hợp đồng.

- Kể từ ngày phát hiện vấn đề, nếu là đòi bồi thường vì hàng hóa kê khai không đúng sự thực.

- Kể từ ngày nhận hàng để chờ nếu là hàng hóa gửi đột xuất, không có kế hoạch, không có hợp đồng.

Điều 43. — Trình tự giải quyết các yêu cầu bồi thường.

a) Bên nhận được giấy yêu cầu bồi thường có trách nhiệm giải quyết và trả lời cho bên kia trong thời hạn 20 ngày kể từ ngày nhận được giấy yêu cầu. Nếu không chịu bồi thường thì phải trả lại hồ sơ cho bên đòi bồi thường.

b) Sau khi nhận được giấy trả lời không chịu bồi thường hay quá kỳ hạn 20 ngày hoặc bên đòi bồi thường không đồng ý với cách giải quyết của bên kia thì yêu cầu cơ quan giao thông vận tải địa phương dân xếp; nếu không giải quyết được thì có quyền:

- Khiếu nại lên Hội đồng trọng tài có thẩm quyền xử lý nếu hai bên đều là cơ quan, xí nghiệp quốc doanh, xí nghiệp công tư hợp doanh đã thực hiện hạch toán kinh tế.

- Khiếu nại lên Ủy ban hành chính tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương để giải quyết nếu một bên là tư nhân, hợp tác xã, công tư hợp doanh chưa thực hiện hạch toán kinh tế.

Chương VIII

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 44. — Điều lệ này thi hành kể từ ngày ban hành. Những quy định trước đây trái với điều lệ này đều bãi bỏ.

Điều 45. — Ông Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành bản điều lệ này.

Hà-nội, ngày 3 tháng 3 năm 1964.

T.M. Hội đồng Chính phủ

K.T. Thủ tướng Chính phủ

Phó Thủ tướng

LÊ THANH NGHỊ.