

về lệ phí kiểm định phương tiện do do trung ương hay địa phương ban hành trước đây đều bị bãi bỏ.

Hà Nội, ngày 28 tháng 12 năm 1979

K.T. Bộ trưởng
Bộ Tài chính

K.T. Chủ nhiệm Ủy
ban Khoa học và
kỹ thuật Nhà nước

Thứ trưởng
NGUYỄN LY

Phó chủ nhiệm
LÊ KHẮC

ỦY BAN VẬT GIÁ NHÀ NƯỚC -
GIAO THÔNG VẬN TẢI

QUYẾT ĐỊNH liên bộ số 3203-QĐ
LB ngày 31-12-1979 về cước,
phí ở các cảng biển.

CHỦ NHIỆM ỦY BAN VẬT GIÁ
NHÀ NƯỚC - BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO
THÔNG VẬN TẢI

Xuất phát từ yêu cầu phục vụ công tác quản lý kinh tế và thống nhất chỉ đạo cước, phí ở các cảng biển thuộc ngành giao thông vận tải quản lý;

Xét tình hình thực tế hiện nay đòi hỏi cần cải tiến hệ thống cước, phí ở các cảng biển

QUYẾT ĐỊNH

Điều 1. — Nay ban hành các loại cước, phí áp dụng ở các cảng biển của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thuộc ngành giao thông vận tải quản lý (có bản thể lệ và các biểu giá cước, phí kèm theo quyết định này)⁽¹⁾

Điều 2. — Quyết định này bắt đầu thi hành từ 0 giờ ngày 1 tháng 1 năm 1980.

Các quy định nào trái với quyết định này đều bãi bỏ.

Hà Nội, ngày 31 tháng 12 năm 1979

K.T. Bộ trưởng Bộ
Giao thông vận tải

K.T. Chủ nhiệm Ủy ban
Vật giá Nhà nước

Thứ trưởng
BÌNH TÂM

Ủy viên thường trực
VŨ TIẾN LIỄU

THẺ LỆ

và các loại cước, phí ở các cảng
biển của nước Cộng hòa xã hội
chủ nghĩa Việt Nam.

(kèm theo quyết định số 3203-QĐ/LB ngày 31-12-1979)

Chương I

NGUYÊN TẮC CHUNG

Điều 1. — Phạm vi áp dụng.

Bản thể lệ này quy định các loại cước phí và giá các loại dịch vụ mà đơn cảng được thu của chủ hàng, chủ tàu áp dụng với các đối tượng sau:

a) Các xí nghiệp cảng biển thuộc Bộ Giao thông vận tải quản lý;

b) Các chủ phương tiện vận tải biển trong nước;

c) Các chủ hàng trong nước, kể trường hợp chủ hàng trong nước thuê tàu nước ngoài để vận chuyển hàng giữa các cảng biển Việt Nam nhưng do các cơ quan chủ hàng trong nước trực tiếp trả tiền cho xí nghiệp cảng biển;

d) Các loại hàng hóa vận chuyển giữa các cảng Việt Nam; hàng hóa xuất nhập khẩu mà hợp đồng vận tải có quy định cước xếp dỡ hàng hóa tại cảng Việt Nam do phía Việt Nam chịu.

(1) Không in các biểu giá cước.

Chương II

CƯỚC XẾP DỠ HÀNG HÓA

Điều 2. — Cước xếp dỡ hàng hóa.

Cước xếp dỡ quy định trong các biểu (có các phụ bản số 2, 3, 4, 5 kèm theo)⁽¹⁾ gồm các công việc sau:

a) Xếp, dỡ, vận chuyển hàng hóa trong phạm vi cảng;

b) Những công việc để bảo đảm phẩm chất, an toàn hàng hóa trong quá trình xếp dỡ, vận chuyển; tận dụng năng lực phương tiện và kho bãi, gồm kê lót, che đậy hàng, đánh đóng, san trải hàng;

c) Chuyển dời dụng cụ xếp dỡ, vật liệu chèn lót hàng trong phương tiện vận tải, trong phạm vi cảng;

d) Đóng mở cửa ô-tô, toa xe;

e) Mọi phí tổn để tiến hành xếp dỡ hàng hóa trong trường hợp xếp dỡ trên biển, phao, vũng, vịnh.

Điều 3. — Chia nhóm hàng để tính cước xếp dỡ.

Hàng hóa xếp dỡ được chia thành 12 nhóm, mỗi nhóm có mức cước riêng. Hàng hóa đã có tên ghi trong bảng chia nhóm hàng tính cước xếp dỡ thì áp dụng mức cước đã ghi trong nhóm đó (bảng tên hàng ở phụ bản số 1).

Trường hợp hàng hóa không có tên trong các nhóm thì căn cứ vào loại bao gói, tính chất độc hại, năng suất xếp

dỡ mà xi nghiệp cảng và bên chủ hàng thỏa thuận xếp theo loại hàng tương tự ở các nhóm. Nếu hai bên chưa thỏa thuận được thì Bộ Giao thông vận tải căn cứ từng trường hợp cụ thể để hướng dẫn thi hành.

Điều 4. — Chia biểu cước xếp dỡ.

Biểu cước xếp dỡ được chia làm 2 loại đơn giá theo thiết bị làm hàng ở tuyến cầu tàu: sử dụng cần cầu tàu hoặc sử dụng cần cầu cảng.

a) Đơn giá sử dụng cần cầu tàu chỉ áp dụng trong trường hợp cảng sử dụng thiết bị làm hàng của tàu nhưng chủ tàu không thu tiền thuê thiết bị.

b) Mọi trường hợp khác đều áp dụng theo đơn giá sử dụng cần cầu cảng.

Điều 5. — Trọng lượng tính cước xếp dỡ hàng hóa.

Trọng lượng hàng hóa tính cước xếp dỡ (trừ trường hợp có quy định tính đổi) là trọng lượng hàng hóa kể cả bao bì và thùng chứa hàng. Đơn vị trọng lượng tính cước là tấn viết tắt là (1t = 1000kg). Số lẻ dưới 500kg không tính, từ 500kg trở lên chưa đủ 1000kg tính 1 tấn.

Trường hợp hành lý, hàng hóa của cá nhân mà trọng lượng trong một vận đơn hoặc giấy vận chuyển dưới 100kg thì tính tròn 100kg, từ trên 100kg đến dưới 200kg tính tròn 200kg, trên 200kg thì tính theo thực tế.

Điều 6. — Những mặt hàng được tính đổi về trọng lượng.

TT	Loại hàng	Đơn vị thực tế	Trọng lượng quy đổi để tính cước
1	Bông và các loại đồ nhôm	1 tấn	2,0 tấn
2	Mút, lông vịt, nút bấc	1 tấn	4,0 tấn
3	Trâu, bò, lừa, ngựa	1 con	1,0 tấn
4	Lợn thịt, dê, cừu	1 con	0,2 tấn
5	Các loại động vật sống nhốt trong chuồng, lồng, rọ, sọt	1m ³	1,0 tấn
6	Các loại thùng rỗng, công-ten-nơ rỗng	1m ³	0,2 tấn

(1) Không in các biểu cước cụ thể ở từng cảng.

Điều 7. — Phụ thu cho các trường hợp xếp dỡ đặc biệt.

Đơn giá cước ghi trong các biểu chỉ áp dụng cho các trường hợp thông thường. Các trường hợp đặc biệt dưới đây được phụ thu như sau:

a) Xếp dỡ hàng hóa trên biển:

— Khu vực Hòn Ngur, Hòn La: tính thêm 80% (tám mươi phần trăm) đơn giá cước ghi ở cột 9 trong biểu.

— Các khu vực khác: tính thêm 50% (năm mươi phần trăm) đơn giá cước ghi ở cột 9 trong biểu.

b) Xếp dỡ hàng hóa trên sông, trên vịnh:

Trường hợp xếp dỡ hàng hóa tại phao, tại vũng, trên sông hoặc trên vịnh phạm vi 20km trở lại quanh khu vực cầu, bến của cảng: phụ thu trên 40% (bốn mươi phần trăm) đơn giá cước cơ bản ghi ở cột 9 trong biểu. Trên 20 km áp dụng phụ thu theo quy định ở các khu vực khác ghi trong điều 7a.

c) Xếp dỡ hàng hóa ở các hầm tàu sâu từ 3 mét trở lên với một trong hai chiều của miệng hầm tàu từ 2m trở lại: tăng thêm 100% (một trăm phần trăm) đơn giá cước cơ bản ghi trong biểu.

d) Trường hợp hàng hóa bị dè nén mà đóng thành tảng, đóng thành cục phải đập phá mới xếp dỡ được thì bên cảng và bên chủ hàng thỏa thuận mức cước ghi vào hợp đồng đối với số hàng hóa phải đập phá đó.

e) Hàng đóng bồ, kiện, lồng, sọt, giành, thùng quá nhỏ, mỗi đơn vị chứa từ 10 kg trở xuống: tăng thêm 20% (hai mươi phần trăm) giá cước cơ bản ghi trong biểu.

g) Xếp dỡ hàng hóa phục vụ việc cứu hộ các tàu gặp nạn, hàng hóa bị xô lệch và đổ vỡ hàng loạt: tăng 100% (một trăm phần trăm) đơn giá cước cơ bản ghi trong biểu.

h) Hàng hóa để trong công-ten-nơ được giảm 10% (mười phần trăm) đơn giá cước.

i) Xếp dỡ hàng giữ lạnh (15°C đến 0°C) tăng 50% (năm mươi phần trăm). Hàng ướp đông (dưới 0°C) tăng 100% (một trăm phần trăm) giá cước xếp dỡ.

k) Xếp dỡ hàng phải qua cân tăng 20% (hai mươi phần trăm) giá cước cơ bản.

l) Xếp dỡ hàng quá nặng, quá cồng kềnh, nếu cảng chưa được trang bị đầy đủ các loại phương tiện xếp dỡ mà phải đi thuê của các ngành khác thì bên cảng và bên chủ hàng thỏa thuận mức thanh toán ghi vào hợp đồng (trừ các cảng đã được trang bị phương tiện xếp dỡ hàng quá nặng, quá cồng kềnh, kích thước, trọng lượng hàng quá nặng, quá cồng kềnh ghi ở nhóm 12 trong phụ bản số 1).

m) Đối với hàng phân bón, thuốc trừ sâu, apatit (trừ hàng xuất khẩu ra nước ngoài): giảm 10% (mười phần trăm) giá cước cơ bản.

Điều 8. — Chia tiền cước xếp dỡ theo hai cung đoạn.

Trường hợp chủ tàu biển chịu cước phí xếp dỡ hàng từ hầm tàu đưa ra khỏi thành tàu hoặc ngược lại thì áp dụng giá cước ghi trong các phụ bản số 6, 7, 8, 9 để tính cước.

Điều 9. — Cách tính tăng hoặc giảm cước.

Các trường hợp tính tăng hoặc giảm cước đều tính riêng một tỷ lệ trên đơn giá cước cơ bản sau đó cộng lại.

Không được tính tăng khoản trước rồi lấy kết quả tăng tiếp khoản sau.

Không được phép bù, trừ, tăng khoản nợ thì không tăng khoản kia mà phải xét tăng, bù, trừ theo từng khoản đã định.

Chương III

CƯỚC LƯU KHO, LƯU BÃI

Điều 10. — Tiền cược và thời gian tính cược lưu kho, lưu bãi.

a) Tiền cược lưu kho, lưu bãi bao gồm về các chi phí dụng cụ chèn lót, che đậy chống mưa, nắng, ẩm ướt, chống mất mát trong thời gian hàng hóa lưu ở kho, bãi.

b) Khối lượng hàng hóa được tính thời gian lưu kho, lưu bãi là khối lượng hàng của một vận đơn (Bill of Lading — Giấy vận chuyển, giấy gửi hàng) trừ khối lượng hàng hóa đi thẳng nếu có, kể từ tấn hàng đầu tiên vào kho, bãi, trừ đi khối lượng hàng hóa thực tế rút ra khỏi kho, bãi trong từng thời gian.

c) Thời hạn cho phép tính cược lưu kho, lưu bãi theo biểu giá cược cơ bản đối với nhóm hàng thứ nhất và thứ hai là 30 ngày, đối với nhóm hàng thứ ba và thứ tư nếu là hàng nhập khẩu tính 15 ngày, hàng xuất khẩu tính 20 ngày. Riêng cảng Bến Thủy, Quảng Bình thời hạn cho phép đối với nhóm thứ nhất và thứ hai là 20 ngày, đối với nhóm thứ ba và thứ tư là 10 ngày.

d) Hàng hóa để trong kho, bãi mà chuyển giao cho chủ hàng khác thì chủ hàng đó phải trả tiền cược lưu kho, bãi từ ngày chuyển giao, nhưng thời hạn tính cược vẫn tính từ ngày đưa tấn hàng đầu tiên vào kho, bãi như điểm b, điều 10.

e) Quá thời hạn cho phép quy định ở điểm c, điều 10 thì chủ hàng phải trả cược lũy tiến.

Điều 11. — Chia nhóm hàng để tính cược lưu kho, bãi.

Hàng hóa lưu kho, lưu bãi được chia thành 4 nhóm. Mỗi nhóm có một mức cược riêng.

Trường hợp hàng hóa không có tên trong các nhóm thì căn cứ vào loại bao gói, tính chất độc hại, khối lượng riêng, mà xi nghiệp cảng và bên chủ hàng thỏa thuận xếp theo loại hàng tương tự ở các nhóm. Nếu hai bên chưa thỏa thuận được thì Bộ Giao thông vận tải căn cứ trường hợp cụ thể để hướng dẫn thi hành (chia nhóm hàng ở phụ bản số 10).

Điều 12. — Đơn vị tính cược lưu kho, lưu bãi.

a) Trọng lượng tính cược lưu kho, lưu bãi là trọng lượng hàng hóa kể cả bao bì. Đơn vị tính cược là tấn (1t = 1000kg). Trong một giấy xuất kho số lẻ dưới 500kg không tính, số lẻ từ 500kg trở lên chưa đủ 1000kg tính tròn là một tấn. Trường hợp hành lý, hàng hóa của tư nhân mà trọng lượng một vận đơn hoặc giấy vận chuyển dưới 100kg thì tính tròn 100kg, từ trên 100kg đến dưới 200kg tính tròn 200kg, từ trên 200kg trở lên tính theo thực tế.

b) Đơn vị diện tích là mét vuông (m^2) số lẻ dưới $0,5m^2$ không tính, từ $0,5m^2$ trở lên chưa đủ $1m^2$ tính tròn $1m^2$.

c) Đơn vị thời gian là ngày (bắt đầu tính từ 0 giờ) số lẻ dưới một ngày tính tròn là một ngày.

d) Những mặt hàng được tính đổi về trọng lượng đã quy định ở điều 6 trong bản thể lệ này.

Điều 13. — Biểu cược lưu kho, lưu bãi.

a) Biểu cược lưu kho, lưu bãi áp dụng cho tất cả các cảng biển (trừ cảng Bến Thủy và cảng Quảng Bình). Có biểu cược tính sẵn theo phụ bản số 11.

Nhóm hàng	Trong thời hạn cho phép		Quá thời hạn cho phép		
	Thời hạn	Đơn giá đ/t ngày	Thời hạn	Giá lũy tiến	Thời gian đơn giá không đổi
1	Từ ngày thứ 1 đến ngày thứ 30	0,05	Từ ngày thứ 31 đến ngày thứ 50	Mỗi ngày tăng 0,01đ so với ngày trước đó	Từ ngày thứ 51 trở đi thu 0,25đ/t ngày
2	Từ ngày thứ 1 đến ngày thứ 30	0,08	Từ ngày thứ 31 đến ngày thứ 50	Mỗi ngày tăng 0,011đ so với ngày trước đó	Từ ngày thứ 51 trở đi thu 0,30đ/t ngày
3	Từ ngày thứ 1 đến ngày thứ 15 (hàng xuất khẩu đến ngày thứ 20)	0,12	Từ ngày thứ 16 đến ngày thứ 35 (hàng xuất khẩu từ ngày thứ 21 đến ngày thứ 40)	Mỗi ngày tăng 0,012đ so với ngày trước đó	Từ ngày thứ 36 trở đi thu 0,36đ/t ngày
4	Từ ngày thứ 1 đến ngày thứ 15 (hàng xuất khẩu đến ngày thứ 20)	0,15	Từ ngày thứ 16 đến ngày thứ 35 (hàng xuất khẩu từ ngày thứ 21 đến ngày thứ 40)	Mỗi ngày tăng 0,013đ so với ngày trước đó	Từ ngày thứ 36 trở đi thu 0,41đ/t ngày

b) Biểu cước lưu kho, lưu bãi áp dụng cho cảng Bến Thủy và cảng Quảng Bình. Có biểu cước tính sẵn theo phụ bản số 12.

Nhóm hàng	Trong thời hạn cho phép		Quá thời hạn cho phép		
	Thời hạn	Đơn giá đ/t ngày	Thời hạn	Giá lũy tiến	Thời gian đơn giá không đổi
1	Từ ngày thứ 1 đến ngày thứ 20	0,05	Từ ngày thứ 21 đến ngày thứ 40	Mỗi ngày tăng 0,01đ so với ngày trước đó	Từ ngày thứ 41 trở đi thu 0,25 đ/t ngày
2	Từ ngày thứ 1 đến ngày thứ 20	0,08	Từ ngày thứ 21 đến ngày thứ 40	Mỗi ngày tăng 0,011đ so với ngày trước đó	Từ ngày thứ 41 trở đi thu 0,30 đ/t ngày
3	Từ ngày thứ 1 đến ngày thứ 10	0,15	Từ ngày thứ 11 đến ngày thứ 30	Mỗi ngày tăng 0,012đ so với ngày trước đó	Từ ngày thứ 31 trở đi thu 0,39 đ/t ngày
4	Từ ngày thứ 1 đến ngày thứ 10	0,20	Từ ngày thứ 11 đến ngày thứ 30	Mỗi ngày tăng 0,013đ so với ngày trước đó	Từ ngày thứ 31 trở đi thu 0,46 đ/t ngày

Điều 14. — Cước lưu kho, lưu bãi một công việc và phí tổn về thức ăn cho súc vật do chủ hàng đài thọ.

a) Những loại hàng nguy hiểm ghi ở phụ bản số 14, hàng động vật sống: thời gian để ở bãi chỉ phải trả cước tăng 50% giá cước của nhóm 4. Những 0,05đ/t/ngày, không phải trả cước lũy tiến.

b) Đối với hàng than, apatit trong thời gian để ở bãi chỉ phải trả cước 0,05đ/t/ngày, không phải trả cước lũy tiến.

Điều 15. — Cước cho thuê kho, bãi theo diện tích.

Cước cho thuê kho, bãi theo diện tích (chưa kể phí tổn về công việc và vật liệu chèn, lót, che, dẫy chống mưa, nắng, ẩm ướt, bảo vệ hàng hóa):

— Thuê kho: 1,50đ/m² — tháng

— Thuê bãi: 0,75đ/m² — tháng.

Chương IV

CƯỚC CHUYỀN TẢI HÀNG HÓA

Điều 16. — Cước chuyển tải hàng hóa.

Cước chuyển tải là cước vận chuyển hàng hóa từ tàu lớn ở vị trí neo đỗ đến cầu, bến trong phạm vi 120km. Trên 120km thì tính theo cước vận tải phổ thông.

Điều 17. — Chia nhóm hàng hóa chuyển tải.

Hàng hóa chuyển tải được chia làm 4 nhóm (phụ bản số 13) mỗi nhóm có một mức cước riêng. Hàng hóa chưa có

lên trong bảng chia nhóm thì căn cứ vào hình thức bao gói, mức độ sử dụng trọng tải, phương tiện, năng suất xếp dỡ mà xí nghiệp cảng và bên chủ hàng thỏa thuận xếp vào loại hàng tương tự ở các nhóm. Nếu hai bên chưa thỏa thuận được thì thi hành như điều 11.

Điều 18. — Đơn vị tính cước chuyển tải.

a) Trọng lượng tính cước chuyển tải là trọng lượng hàng hóa kể cả bao bì và thùng chứa hàng. Đơn vị trọng lượng tính cước là tấn, viết tắt là t (1t = 1000kg). Trong một giấy giao hàng chuyển tải, số lẻ dưới 500kg không tính, số lẻ từ 500kg trở lên chưa đủ 1000kg tính tròn là 1 tấn.

b) Trọng lượng quy đổi đối với những loại hàng đã quy định ở điều 6 trong bản thể lệ này.

Điều 19. — Biểu cước chuyển tải.

a) Biểu cước chuyển tải cho tất cả các cảng biển (trừ cảng Bến Thủy và cảng Quảng Bình).

Nhóm hàng	Từ 5km trở xuống (đ/tấn)	Trên 5km đến 120km lấy giá gốc 5km trở xuống và cứ mỗi kilômét trên 5km được cộng thêm (đ/t/km)
1	3,25	0,11
2	3,85	0,12
3	4,45	0,16
4	9,09	0,28

b) Cước chuyển tải đối với cảng Bến Thủy, cảng Quảng Bình cho tất cả các loại hàng là 0,35đ/1tkm,

Điều 20. — Cước chuyển tải một số trường hợp đặc biệt.

a) Hàng hóa thuộc loại nguy hiểm độc hại (phụ bản số 14):

— Thuộc loại A; tăng 50% so với giá cước cơ bản;

— Thuộc loại B: tăng 25% so với giá cước cơ bản.

b) Nếu do yêu cầu của Nhà nước phải giải phóng nhanh tàu ngoại, xí nghiệp cảng phải thuê tàu lớn (có trọng tải từ 1000 tấn trở lên) để sang mạn thì áp dụng giá cho thuê phương tiện.

Chương V

CÁC KHOẢN PHÍ THU CỦA TÀU, THUYỀN

Điều 21. — Trọng tải phí.

a) Trọng tải phí là khoản phí tính theo trọng tải phương tiện, xí nghiệp cảng được thu của chủ phương tiện vận tải khi phương tiện đó vào phạm vi cảng quản lý.

b) Đơn vị tính trọng tải phí:

Đơn vị tính trọng tải phí là dung lượng toàn phần của phương tiện vận tải thủy Gross Register Tonnage (viết tắt là GRT). Số lẻ dưới 0,5 GRT không tính; từ 0,5 GRT trở lên chưa đủ 1 GRT tính tròn 1GRT.

Trường hợp phương tiện vận tải thủy không có số đo GRT thì được tính đổi từ trọng tải đăng ký tính bằng tấn ($1t = 1000kg$). Cứ 1,5t tính 1GRT. Cách quy tròn và tính đổi này được áp dụng cho các điều khoản khác nếu có.

c) Biểu trọng tải phí:

Các phương tiện vận tải thủy ra, vào cảng đều phải trả trọng tải phí (trừ quy định riêng):

— Mỗi chuyến đến và rời cảng: 0,35đ/1 GRT.

— Nếu chỉ tính 1 lượt đến hoặc rời cảng: 0,175đ/1GRT.

Điều 22. — Miễn, giảm trọng tải phí.

1. Các trường hợp được miễn trọng tải phí:

a) Phương tiện vận tải thủy của các lực lượng vũ trang, công an, hải quan đi làm nhiệm vụ, trừ trường hợp chở hàng thuê cho các ngành kinh tế quốc dân thì vẫn phải trả trọng tải phí.

b) Phương tiện vận tải thủy ra, vào cảng để tránh bão, cấp cứu người, lấy nhiên liệu, thực phẩm, nước ngọt, sửa chữa mà không lên, xuống hàng hóa hành khách.

2. Các trường hợp được giảm trọng tải phí cho một chuyến tàu vào và ra khu vực cảng:

a) Phương tiện vận tải thủy chỉ đỗ ở phao, ở vũng, vịnh suốt thời gian làm hàng tại cảng được giảm 50% trọng tải phí.

b) Trong quá trình làm hàng tại cảng phương tiện vận tải thủy vừa cập cầu vừa đỗ ở phao, vũng, vịnh thì chỉ phải trả trọng tải phí như quy định ở điều c, điều 21.

Điều 23. — Hoa tiêu phí.

a) Hoa tiêu phí là khoản phí xí nghiệp cảng được thu của chủ tàu về công việc đưa đón tàu ra vào cảng, kể cả phí tời về tàu đưa đón hoa tiêu. Hoa tiêu có thực tế dẫn dắt tàu mới thụ hoa tiêu phí.

b) Đơn vị tính hoa tiêu phí là GRT/km. Số lẻ dưới 0,5GRT/km không tính; từ 0,5GRT/km trở lên chưa đủ 1GRT/km tính tròn 1GRT/km.

c) Biểu hoa tiêu, phí:

— Mỗi lượt dẫn dắt tàu ra hoặc vào hay di chuyển cầu bến phải trả 0,003đ/1GRT/km. Trừ những trường hợp sau đây không phải trả tiền hoa tiêu phí đi

chuyển do ưu tiên tàu nước ngoài vào cầu hoặc do điều kiện xếp dỡ mà cảng yêu cầu di chuyển tàu.

— Mức thu tối thiểu cho mỗi lượt ra hoặc vào cảng hay di chuyển cầu bến cho trường hợp ưu tiên tàu nước ngoài vào cầu là 30 đồng.

Điều 24. — Phí hỗ trợ tàu biển.

a) Phí hỗ trợ tàu biển là khoản phí xí nghiệp cảng được thu của chủ tàu về việc cảng dùng phương tiện để lai dắt tàu rời, cập cầu, bến.

b) Thực tế cảng hỗ trợ thì tàu biển phải trả phí căn cứ vào số GRT của tàu

biển và số giờ thực tế hỗ trợ: 0,11đ/GRT/giờ. Tối thiểu 1 lần thu 55 đồng.

c) Thời gian hỗ trợ được tính từ thời điểm phương tiện hỗ trợ rời vị trí xuất phát đến thời điểm trở về vị trí cũ hoặc chuyển sang làm nhiệm vụ khác.

d) Tiền chờ đợi của phương tiện hỗ trợ là 0,05đ/GRT/giờ.

Điều 25. — Phí buộc, còi dây.

a) Phí buộc, còi dây là khoản phí xí nghiệp cảng được thu của tàu về công việc buộc, còi dây cho tàu khi cập, rời phao, cầu. Cảng có thực tế làm công việc này mới thu phí.

b) Biểu phí buộc, còi dây tính theo loại trọng tải tàu:

TT	Loại tàu theo trọng tải	Đơn giá: đồng/1 lượt			
		Buộc ở cầu	Còi ở cầu	Buộc ở phao	Còi ở phao
1	Dưới 2000 GRT	9,0	4,5	11,0	11,0
2	Từ 2000 đến 4000 GRT	18,0	9,0	22,0	22,0
3	Từ 4001 đến 6000 GRT	28,0	14,0	33,0	33,0
4	Trên 6000 GRT	42,0	21,0	46,0	46,0

Điều 26. — Phí đóng, mở nắp hầm tàu.

a) Phí đóng, mở nắp hầm tàu là khoản phí xí nghiệp cảng được thu của chủ tàu về công việc đóng, mở nắp hầm tàu để xếp dỡ hàng hóa.

b) Phí đóng mở nắp hầm tàu tính theo số lần thực tế đóng mở. Những lần chỉ che bạt, che nilon thì không được tính phí.

c) Xí nghiệp cảng chịu trách nhiệm che dầy hầm hàng khi trời mưa hoặc tạm nghỉ xếp dỡ.

d) Chủ phương tiện vận tải chịu trách nhiệm chuẩn bị đầy đủ vật liệu để che mưa.

e) Biểu phí đóng, mở nắp hầm tàu tính theo loại trọng tải tàu:

TT	Loại tàu theo trọng tải	Đơn giá 1 lần đóng hoặc mở nắp 1 hầm (đồng)	
		Sử dụng cần cầu tàu	Sử dụng cần cầu cảng
1	Dưới 2000 GRT	3,0	7,0
2	Từ 2000 đến 4000 GRT	5,0	12,0
3	Từ 4001 đến 6000 GRT	8,0	20,0
4	Trên 6000 GRT	12,0	28,0

g) Hầm tàu có nhiều tầng boong thì các tầng dưới được giảm 50% theo đơn giá ghi trong biểu.

h) Trường hợp dùng cần cầu tàu đóng mở nắp hầm nhưng cảng phải trả tiền thuê cần cầu tàu thì vẫn theo đơn giá dùng cần cầu cảng.

Điều 27. — Phí quét dọn hầm tàu.

a) Cảng thực tế có quét dọn hầm tàu thì được thu phí theo biểu phí sau:

T.T	Loại tàu theo trọng tải	Đơn giá tính cho 1 hầm (đ)
1	Dưới 1000 GRT	15,0
2	Từ 1001 đến 2000 GRT	20,0
3	Từ 2001 đến 4000 GRT	25,0
4	Từ 4001 đến 6000 GRT	33,0
5	Trên 6000 GRT	45,0

b) Trường hợp quét dọn và dùng mùn cưa hoặc dẻ dề lau khô thì được tăng gấp đôi đơn giá biểu trên.

c) Mức phí ghi trong biểu trên áp dụng cho hầm tàu có 1 tầng boong. Trường hợp hầm có nhiều tầng boong thì từ tầng boong thứ hai trở đi, cứ mỗi tầng được thu tăng thêm 50% so với tầng boong thứ nhất.

Điều 28. — Phí cung cấp nước ngọt.

a) Bên cảng cung cấp nước ngọt cho bên vận tải thì được thu phí như sau:

— Cung cấp bằng vòi nước trên bờ: 1đ/tấn,

— Cung cấp bằng các loại phương tiện nổi ở phạm vi 20km quanh cầu, bến cảng: 3đ/tấn,

— Cung cấp bằng các loại phương tiện nổi cách cầu, bến cảng trên 20km: 4,5đ/tấn.

b) Tối thiểu 1 lần cung cấp nước ngọt thu 50 đồng.

Điều 29. — Phí giao nhận hàng hóa.

Cảng thay mặt chủ hàng hay chủ tàu làm công tác kiểm, diểm, giao, nhận hàng hóa thì được thu phí giao nhận hàng hóa như sau:

a) Các loại hàng rời đổ đồng dưới hầm tàu: 0,05đ/tấn;

b) Hàng đóng thành bao: 0,07đ/tấn;

c) Các loại hàng hóa khác: 0,09đ/tấn.

Điều 30. — Phí ủy thác giao nhận hàng nhập khẩu.

Cảng được thu phí ủy thác khi làm các công việc giao nhận hàng nhập khẩu cho ngành ngoại thương (trường hợp đã thu phí ủy thác thì không được thu phí giao nhận đã quy định ở điều 29 như sau:

a) Các loại hàng rời đổ đồng: 0,15đ/tấn

b) Hàng đóng thành bao: 0,25đ/tấn

c) Các loại hàng hóa khác: 0,30đ/tấn

Điều 31. — Phí sửa chữa bao bì và đóng gói lại hàng hóa trong quá trình xếp dỡ.

a) Phí sửa chữa bao bì và đóng gói lại hàng hóa áp dụng trong những trường hợp hàng hóa bị hư hỏng bao bì, phải đóng gói lại trong quá trình xếp dỡ,

b) Nội dung công việc gồm sửa chữa bao bì và đóng gói lại hàng hóa bị đổ vỡ, rơi vãi.

c) Phi tính cho toàn bộ khối lượng hàng hóa xếp dỡ trong 1 giấy gửi hàng hoặc 1 vận đơn.

d) Biểu phí sửa chữa bao bì và đóng gói loại hàng hóa:

- Lương thực: 0,10đ/tấn,
- Phân bón: 0,20đ/tấn,
- Xi măng: 0,30đ/tấn.

Ngoài ra chủ hàng phải cung cấp vật liệu sửa chữa bao bì tại nơi đóng gói, trường hợp cảng có điều kiện mua vật liệu đó thì chủ hàng phải thanh toán chi phí đó cho cảng.

Điều 32. — Tiền công đóng gói hàng rời.

a) Tiền công đóng gói hàng rời được áp dụng trong những trường hợp chủ hàng có hàng rời yêu cầu xí nghiệp cảng đóng gói.

b) Nội dung công việc bao gồm lấy hàng trước khi làm đóng gói, cân đong, sắp xếp thành đống sau khi đóng trong phạm vi 25 mét.

c) Đơn giá tiền công tính cho khối lượng hàng hóa thực tế đóng gói như sau:

- Đóng vào bao vải, đay, gai, cỏi:
2,20đ/tấn,
- Đóng vào bao nilon, bao giấy:
4đ/tấn,
- Đóng vào bao rơm: 4,80đ/tấn.

d) Phụ thu đối với những trường hợp đặc biệt như sau:

- Loại bao dưới 50kg: tăng 30%;
- Hàng đóng thành cục phải đập phá ra mới đóng vào bao: tăng 30%;
- Hàng đóng gói xong phải vận chuyển trên 25 mét để xếp đống: tăng 10%;

— Đối với loại hàng rau quả, trước khi đóng gói cần phải lựa chọn, tái chế theo yêu cầu của chủ hàng thì tùy theo từng trường hợp cụ thể, cảng và chủ hàng thỏa thuận giá và ghi vào hợp đồng.

Điều 33. — Tiền công sử dụng công nhân.

a) Chủ hàng hoặc chủ tàu sử dụng công nhân của xí nghiệp cảng theo đơn giá sau:

- Công nhân kỹ thuật và chuyên nghiệp: 0,60đ/giờ/người.
- Nhân viên tạp dịch: 0,40đ/giờ/người.

Thời gian làm việc được tính từ thời điểm 2 bên thỏa thuận ghi vào hợp đồng.

b) Đơn vị thời gian quy định như sau

Dưới 30 phút được tính là 1/2 giờ, từ 30 phút trở lên được tính là 1 giờ. Thiếu 1 lượt sử dụng công nhân 4 giờ/1 người.

Điều 34. — Giá cho thuê phương tiện thiết bị.

Giá cho thuê phương tiện, thiết bị chỉ áp dụng cho các trường hợp xếp dỡ vận chuyển hàng hóa đặc biệt không thể áp dụng được các loại cước đã quy định, hoặc bên chủ hàng yêu cầu thuê để làm các dịch vụ bên ngoài phạm vi cảng.

1. Giá cho thuê phương tiện, thiết bị bao gồm mọi phí tổn cho phương tiện, thiết bị hoạt động làm việc, kể cả phí tổn về nhiên liệu và nhân công điều khiển.

2. Đơn giá cho thuê như sau:

a) Thuê ca-nô, tàu kéo, tàu đẩy, tàu tự hành, tàu cứu hộ: khi không nổ máy là 1,50đ/CV ngày hoặc 0,15 đ/CV giờ. Khi có nổ máy: 0,26đ/CV giờ.

b) Thuê sà lan, thuyền (không kể máy và tàu kéo kèm theo) mỗi tấn trọng tải theo đăng ký phương tiện: 0,70đ/ngày, thuê theo giờ: 0,07đ/giờ.

c) Thuê cần trục nổi dưới 25 tấn (chưa kể tàu kéo kèm theo): 51đ/giờ hoạt động, nếu thuê ngày: 270đ/ngày không hoạt động. Khi có nổ máy: 67,5đ/giờ.

— Thuê cần trục nổi 25 tấn đến 75 tấn: 75đ/giờ hoạt động; nếu thuê ngày: 378đ/ngày không nổ máy. Khi có nổ máy: 411đ/giờ.

— Thuê cần trục nổi loại trên 75 tấn: 116đ/giờ hoạt động; nếu thuê ngày: 591đ/ngày không nổ máy. Khi có nổ máy: 633đ/giờ.

d) Thuê cần cầu trên bờ (không kể cần trục chân đế):

— Dưới 6 tấn: 22đ/giờ không có phụ móc cáp, 25đ/giờ có phụ móc cáp;

— Từ 6 đến dưới 10 tấn: 32đ/giờ không có phụ móc cáp; 3đ/giờ có phụ móc cáp;

— Từ 10 đến 20 tấn: 42đ/giờ không có phụ móc cáp, 45đ/giờ có phụ móc cáp;

— Trên 20 đến 30 tấn: 55đ/giờ không có phụ móc cáp, 60đ/giờ có phụ móc cáp;

— Trên 30 tấn được dùng biểu giá loại trên 20 tấn đến 30 tấn: cộng thêm 0,8đ/giờ cho mỗi tấn tăng thêm.

e) Thuê ô-tô vận tải: 4đ/t — xe giờ;

g) Thuê ô-tô ben: 4,5đ/t — xe giờ;

h) Thuê móc 0,6đ/t trọng tải giờ (không có dầu máy kèm theo);

i) Thuê cần trục chân đế:

— Loại 5 tấn: 60đ/giờ

— Loại 10 tấn: 90đ/giờ

— Loại 16 tấn: 95đ/giờ;

k) Thuê đầu máy kéo: 15đ/giờ;

l) Thuê xe nâng:

— Loại dưới 5 tấn: 20đ/giờ

— Loại từ 5 tấn trở lên: 30đ/giờ;

m) Thuê máy ủi, máy gạt: 35đ/giờ

n) Thuê máy xúc: 40đ/giờ;

o) Thuê dụng cụ: dây cáp 1 chiếc 2đ/giờ;

Vải bạt che rộng dưới 24m²: 1đ/ngày

Từ 24m² đến 48m²: 2đ/ngày,

Trên 48m²: 3đ/ngày.

3. Thời gian cho thuê kể từ thời điểm phương tiện, thiết bị rời địa điểm xuất phát đi làm nhiệm vụ đến thời điểm phương tiện, thiết bị trở về địa điểm xuất phát ban đầu.

4. Trường hợp phương tiện thiết bị làm xong công việc không trở về địa điểm ban đầu, thì hai bên có thể căn cứ vào thực tế để tính, nhưng thời gian không được nhiều hơn như trường hợp phương tiện, thiết bị trở về địa điểm ban đầu.

5. Cách quy tròn thời gian cho thuê:

— Thuê ngày: phương tiện thiết bị hoạt động một ngày được tính 8 giờ. Số lẻ chưa đủ 4 giờ hoạt động tính là 1/2 ngày. Số lẻ từ 4 giờ trở lên tính tròn 1 ngày.

— Thuê giờ: số lẻ chưa đủ 30 phút tính 1/2 giờ, số lẻ từ 30 phút trở lên tính tròn 1 giờ.

6. Cảng phải có trách nhiệm đảm bảo phương tiện hoạt động tốt trong quá trình cho thuê, nếu cảng không thực hiện đúng thì cảng phải trả mọi chi phí phát sinh do không làm đúng hợp đồng cho thuê phương tiện gây ra.

Chương VI

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 35. — Bản thể lệ này có hiệu lực kể từ ngày 1 tháng 1 năm 1980. Các văn bản quy định và hướng dẫn trước đây về thể lệ và giá cước, phí cảng biển trái với bản thể lệ này đều bãi bỏ.

Điều 36. — Các xí nghiệp cảng biển, các cơ quan, đơn vị, tập thể hay cá nhân có liên quan đều có trách nhiệm thi hành bản thể lệ này.

* K.T. Bộ trưởng
Bộ Giao thông vận tải

Thứ trưởng

BÌNH TÂM

K.T. Chủ nhiệm
Ủy ban Vật giá Nhà nước

Ủy viên thường trực

VŨ TIẾN LIÊU

Phụ bản số 1:

BẢNG CHIA NHÓM HÀNG HÓA XẾP DỠ

Nhóm 1: Gồm các loại hàng than cám, lương thực và thực phẩm rời như ngô, gạo, thóc, đỗ, lạc, vừng, đường.

Nhóm 2: Gồm các loại than củ, cục như than don, than đầu, than cốc, than đại đồng, than criblê, than củi (trừ than đóng thành bánh).

Nhóm 3: Các loại phân bón rời, xi măng rời, vôi bột rời, thuốc trừ sâu rời, a-pa-tit.

Nhóm 4: Các loại hàng lương thực và thực phẩm đóng bằng bao vải, bao tải, bao gai bao gồm gạo, thóc, bột mỳ, ngô, đỗ, lạc, vừng, khoai khô, sắn khô, đường, mỳ ăn liền, lúa, mạch.

Nhóm 5: Đất, đá, cát, sỏi, các loại quặng như quặng đồng, quặng sắt, quặng mangan, crô-mit rời, thạch cao.

Nhóm 6: Các loại hàng sau đây đóng trong bao giấy, bao cỏi, bao rơm, bao nilon: xi măng, phân bón, thuốc trừ sâu, hóa chất, vôi bột, muối, crô-mit, sulfat đồng, bột chì, bột than, chất cách nhiệt, bột sơn, bột cá, bột gia súc, thuốc thuộc da.

Nhóm 7: Các loại hàng kim khí không phân biệt hình dáng, kích thước bao gồm trừ các loại hàng công kênh, nặng quy định riêng.

Nhóm 8: Các loại hàng đóng trong thùng phuy, can không phân biệt bằng gỗ, bằng kim loại hay bằng nhựa như xăng, dầu, mỡ, sơn, nhựa đường, đất đèn, thuốc trừ sâu, thuốc chống mục. Các loại hàng thực phẩm khác, các loại gỗ cây, gỗ phiến, gỗ là vẹt, luồng, tre, nứa, lá lợp nhà, công-ten-nơ rỗng.

Nhóm 9: Các loại máy móc, dụng cụ, phương tiện, thiết bị không phân biệt quy cách và hình thức bao gói hay để

trần (trừ các loại hàng tinh vi công kênh, nặng có quy định riêng).

Nhóm 10: Gồm các loại hàng thuộc về bách hóa, tạp phẩm, thủ công mỹ nghệ, nông, lâm thổ sản, công nghệ thực phẩm không phân biệt quy cách đóng gói, hình thức bao bì, hòm, kiện hay để trần (trừ những hàng đặc biệt có quy định riêng) như đồ dùng gia đình, dụng cụ thể thao, văn phòng phẩm, dây, gai, chiếu cói, thảm cói, thảm len, dây thừng, bông, vải, sợi, vỏ bao, các loại lông thú, tấm hương, cần câu, măng trúc, mây tre đan, hạt nhựa, hạt bông, hạt thầu dầu, hạt trâu, hoa hồi, quế chi, vỏ sù được liệu, ớt khô, tỏi, hành, gừng, củ nâu, mảnh chai, vỏ chai, nến, diêm sinh, xà phòng, đồ hộp, vỏ lạc, hạt tiêu, chè, cà phê, thuốc lá, tôm cá khô, mực khô, mì chính, trứng gà, trứng vịt, da thú.

- Dụng cụ y tế,
- Gạch, ngói, than đóng thành bánh,
- Hàng làm bằng đất nung, sành sứ, thủy tinh, kính,
- Hàng làm bằng nhựa, chất dẻo,
- Chai lọ, chum vại và hàng đựng trong đó,
- Các loài thuốc nam, bắc, đông, tây y.

Nhóm 11: Các loại hàng đặc biệt, quý giá như súc vật sống, rau, hoa quả tươi, cây giống, cây cảnh, sâm, nhung, thuốc phiện, mật ong, các loại rượu ngoại, thuốc lá ngoại, yến sào, hàng pha lê, máy móc tinh vi như máy thu hình, máy điện tử, máy chiếu phim, máy móc trong ngành y tế, các loại đài điện, bán dẫn, các loại hàng nguy hiểm dễ nổ, dễ cháy.

Nhóm 12: Các loại hàng công kênh quá khổ, quá nặng không phân biệt có đóng gói hay để trần như ô-tô, cần trục, xe xích, xe lăn đường, sà lan, khung băng truyền, dầm cầu, nồi súp de, tuyết bin, đầu máy xe lửa, vỏ ca-nô, rơ-móc, khung nhà và các loại hàng có một trong các yếu tố sau đây: có trọng lượng từ 12 tấn trở lên, chiều dài quá 10m, chiều rộng quá 3m, chiều cao quá 2.5m.

BỘ TÀI CHÍNH

THÔNG TƯ số 20-TC/VP ngày 17-12-1979 hướng dẫn việc xây dựng và tổng hợp kế hoạch tài chính các ngành sản xuất kinh doanh bắt đầu từ năm 1980 và một số vấn đề kế toán về sản xuất mặt hàng ngoài kế hoạch Nhà nước.

Thi hành các nghị quyết của hội nghị lần thứ năm và lần thứ sáu của Ban chấp hành trung ương Đảng về việc đổi mới cách làm kế hoạch từ cơ sở lên nghị quyết số 279-CP ngày 2-8-1979 của Hội đồng Chính phủ về chính sách khuyến khích sản xuất và lưu thông những mặt hàng không do Nhà nước quản lý và cung ứng vật tư, theo tinh thần báo cáo của Hội đồng Chính phủ trình bày trước Quốc hội khóa VI, kỳ họp thứ 6 vừa qua về việc xây dựng kế hoạch Nhà nước năm 1980, Bộ Tài chính hướng dẫn dưới đây nội dung và phương pháp xây dựng kế hoạch và tổng hợp kế hoạch tài chính của các ngành sản xuất kinh doanh năm 1980.