

cầu vồng, thời hạn trả nợ, khả năng bảo đảm vật  
tư, lao động như đã quy định.

4. Cùng với việc cấp phát và cho vay vốn xây dựng cơ bản năm 1977, các cơ quan ngân hàng, tài chính phải cùng các Bộ, ngành, địa phương và đơn vị kinh tế cơ sở rút kinh nghiệm, tính toán kế hoạch vốn của các năm sau, có tách riêng phần đầu tư bằng vốn tự có, vốn cấp phát và vốn vay ngân hàng như đã nói ở các phần trên.

Trong quá trình thực hiện, ngành tài chính và ngân hàng Nhà nước cần phối hợp chặt chẽ, giúp đỡ nhau về cán bộ và kinh nghiệm để làm tốt công tác.

Về tín dụng đối với khu vực kinh tế tập thể và tín dụng trong lĩnh vực tiêu dùng. Ngân hàng Nhà nước sẽ hàn bạc với các ngành có liên quan và các địa phương để có các văn bản hướng dẫn riêng.

**Hà Nội, ngày 24 tháng 2 năm 1977**

Bộ trưởng  
 Bộ Tài chính  
**ĐÀO THIÊN THỊ**

Tổng giám đốc  
 Ngân hàng Nhà nước  
**HOÀNG ANH**

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

**QUYẾT ĐỊNH** số 787-QĐ/VTGC ngày  
18-3-1977 ban hành Thẻ lệ tạm thời  
và biểu cước cảng phí thu đối với  
tàu nước ngoài.

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

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

Theo đề nghị của ông Trưởng ban Ban vận  
tải, Cục trưởng Cục đường biển,

## QUYẾT ĐỊNH

**Điều 1.** — Nay ban hành Thẻ lệ tạm thời và biểu cước cảng phí thu đối với tàu nước ngoài ra vào các cảng của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

**Điều 2. —** Bản thể lệ tạm thời và biểu cước cảng phí đối ngoại này thay thế cho bản thể lệ và biểu cước phí ban hành bằng quyết định số 1190/QĐ ngày 6-6-1966.<sup>(1)</sup>

**Điều 3.** — Bản thể lệ tạm thời và biểu cước cảng phí đối ngoại này bắt đầu thi hành từ ngày 1 tháng 4 năm 1977.

**Điều 4.** — Các ông Chánh văn phòng, Trưởng ban Ban vận tải, Cục trưởng Cục đường biển chịu trách nhiệm hướng dẫn thi hành quyết định này.

*Hà Nội, ngày 18 tháng 3 năm 1977*

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

Thư trưởng

NGUYỄN TƯỜNG LÂN

**THÈ LỆ TẠM THỜI VÀ BIỂU CƯỚC**  
càng phi thu đối với tàu nước ngoài

(ban hành theo quyết định số 787-QĐ/VTG ngày 18-3-1977 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.)

## Chương I

## NGUYÊN TẮC CHUNG

**Điều 1.** — Bản thê lệ này quy định các loại cước phí đối với các tàu biển nước ngoài vào và khu vực cảng của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

Khu vực của cảng bao gồm các vùng xung quanh cầu cảng, luồng lạch ra vào cảng và cả nơi tàu đổ sang mạn chuyển tải hàng hóa, thuộc phạm vi cảng phụ trách, theo kế hoạch Nhà nước Việt Nam.

**Điều 2.** — Tiền thu cước và phụ phí đều tính bằng đồng tiền Việt Nam, quy ra ngoại tệ theo tỷ giá chính thức do Ngân hàng Nhà nước Việt Nam công bố vào thời điểm tàu đang đỗ tại cảng, mà loại ngoại tệ ấy phải được Ngân hàng Nhà nước Việt Nam chấp nhận.

**Điều 3. —** Các đơn vị tính cước và cách quy tròn :

a) Đơn vị trọng tải tính cước đối với tàu là trọng tải toàn phần viết tắt là GRT phần lẻ dưới 1 GRT quy tròn là 1 GRT.

b) Đơn vị công suất là mã lực viết tắt là HP  
phần lẻ chưa đủ 1 HP quy tròn là 1 HP.

c) Đơn vị trọng lượng tính cước phí đối với hàng hóa là tấn viết tắt là T phần lẻ chưa đủ 1 T quy tròn là 1 T. Riêng loại hàng hóa mỗi tấn chiếm từ trên 1,2m<sup>3</sup> tính đổi cứ :

(1) In trong Công báo 1966, số 9, trang 164

1.133m<sup>3</sup> là 1T. Trọng lượng tính cước hàng hóa bao gồm hàng hóa và bao bì, thùng chứa hàng (container) đã ghi trong vận đơn (B/L) hoặc tờ khai của chủ hàng.

d) Riêng các loại động vật sống và hàng quá nhẹ, công kênh thì tính theo bảng trọng lượng dưới đây :

TT	Các loại hàng	Đơn vị	Trọng lượng tính cước 1T = 1000kg
1	Trâu, bò, lừa, ngựa	1 con	1.000T
2	Lợn, dê, cừu	1 —	0.200T
3	Các loại súc vật sống đựng trong lồng, rọ, sọt	1m <sup>3</sup>	1.000
4	Các loại hòm rỗng, thùng rỗng, container rỗng, các loại bao bì chứa hàng	1 tấn	3.000

e) Đơn vị tính thời gian là ngày và giờ :

— Ngày tính 24 giờ, phần lẻ từ 12 giờ trở xuống tính 1/2 (một nửa) ngày, trên 12 giờ tính tròn 1 ngày ;

— Giờ tính 60 phút, phần lẻ từ 30 phút trở xuống tính 1/2 (một nửa) giờ, trên 30 phút tính tròn 1 giờ ;

— Giờ làm việc ban đêm tính từ 18 giờ ngày hôm trước đến 6 giờ ngày hôm sau ;

— Thời gian lấy theo giờ địa phương, căn cứ vào đồng hồ của cảng vụ đề tính.

**Điều 4.** — Cách tính tăng giảm cước phí.

Các trường hợp tính tăng giảm cước phí đều tính riêng từng khoản theo giá cước cơ bản của từng loại.

## CHƯƠNG II

### CÁC LOẠI CƯỚC PHÍ

**Điều 5.** — Cước hoa tiêu.

a) Tất cả các tàu hiện mỗi lần vào hoặc ra cảng hay di chuyển trong khu vực của cảng đều phải có hoa tiêu hướng dẫn và chịu cước hoa tiêu.

— Cước hoa tiêu được tính theo đơn vị GRT hải lý là 0,01đ. Tối thiểu thu 200 đồng.

— Mỗi lần tàu di chuyển trong khu vực cầu cảng tàu phải trả cước hoa tiêu là 0,05 đồng/GRT. Tối thiểu thu 70 đồng.

b) Tàu yêu cầu xin hoa tiêu phải báo cho cảng biết trước 8 tiếng đồng hồ. Khi tàu muốn thay đổi giờ hoặc hủy bỏ việc xin hoa tiêu, tàu phải báo lại cho cảng biết trước 6 tiếng đồng hồ. Nếu báo chậm thì phải trả khoản tiền chờ đợi của hoa tiêu trong các trường hợp sau :

— Hoa tiêu chưa rời địa điểm xuất phát để đi đón tàu, tàu phải trả tiền chờ đợi là 1 giờ ;

— Hoa tiêu đã rời địa điểm xuất phát, tàu phải trả tiền chờ đợi tính từ lúc hoa tiêu xuất phát đến khi hoa tiêu nhận được điện báo và trở về đến căn cứ ;

— Hoa tiêu đến địa điểm đón tàu, phải chờ đợi tối đa là 5 tiếng đồng hồ. Quá thời gian này hoa tiêu có quyền trở về căn cứ. Ngoài tiền chờ đợi trong thời gian hoa tiêu ở địa điểm đón tàu và thời gian đi về, tàu còn phải trả 30% tiền cước hoa tiêu của luồng mà tàu đã xin.

c) Tiền chờ đợi của hoa tiêu được tính như sau :

— Chờ đợi tại cầu cảng : 20đ/1 giờ ;

— Chờ đợi tại các địa điểm khác : 30đ/1 giờ.

d) Hoa tiêu dẫn tàu đi tránh bão, cước hoa tiêu tính tăng 50%.

e) Làm việc vào ban đêm, ngày lễ, ngày chủ nhật, cước hoa tiêu tăng 30%.

g) Sau khi hoa tiêu đã hoàn thành nhiệm vụ rồi, tàu vẫn còn giữ hoa tiêu lại trên tàu thì tàu phải trả tiền chờ đợi của hoa tiêu. Dưới 1 giờ không tính, từ 1 giờ trở lên tính cả giờ đầu.

**Điều 6.** — Cước trọng tải.

a) Cước trọng tải tính cho mỗi lượt tàu vào hay ra cảng : mỗi GRT là 0,28đ.

b) Giảm 30% cước trọng tải cho các tàu vào ra cảng chỉ để lấy nhiên liệu, nước ngọt, thực phẩm, sửa chữa tàu, mà không lên xuống hàng hóa, hành khách.

c) Miễn cước trọng tải cho các tàu vào ra cảng để tránh bão hoặc cấp cứu bệnh nhân.

d) Tàu vào cảng để hoàn thành một chuyến hành trình hàng nhập hoặc hàng xuất hoặc hành khách mà phải đi nhiều cảng của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam :

— Cảng thứ nhất trả đủ 100% cước trọng tải ;

— Cảng thứ hai trở đi, mỗi cảng trả 50% cước trọng tải.



e) Sau 6 tiếng đồng hồ kể từ lúc tàu nhận được lệnh rời cảng của cảng vụ, mà tàu chưa rời cảng, thì tàu không được miễn giảm cước trọng tải nữa. Nếu tàu muốn ở lại lâu hơn thì phải được phép của cảng vụ.

**Điều 7. — Cước phao, cầu.**

a) Tàu vào cảng cập cầu hay phao phải trả một lần cước cập cầu hay phao (kể cả trường hợp cập mạn một tàu khác đang cập cầu):

— Cập cầu 0,70đ/1 GRT,

— Cập phao 0,30đ/1 GRT.

b) Trường hợp tàu vào ra cảng mà đỗ ở phao, sau đó lại cập cầu hoặc ngược lại thì tàu chỉ phải trả một lần cước cập cầu.

**Điều 8. — Cước hỗ trợ tàu.**

a) Tàu vào ra cảng, hoặc di chuyển chỗ đỗ thuộc khu vực của cảng phải dùng tàu lai để hỗ trợ. Cước hỗ trợ tàu tính theo giờ hoạt động của tàu lai.

Giờ hoạt động của tàu lai được tính từ khi tàu lai rời vị trí xuất phát đến khi trở về căn cứ, hoặc đến khi tàu lai đó chuyển sang 1 hoạt động khác.

b) Cước hỗ trợ tàu tính theo biểu dưới đây:

Loại tàu tính theo GRT	Giá cước mỗi giờ
— Tàu từ 1000 GRT trở xuống	250đ
— Tàu từ 1000 đến 4000 GRT	400đ
— Tàu từ 4001 đến 10000 GRT	500đ
— Tàu từ 10001 đến 15000 GRT	600đ
— Tàu trên 15000 GRT thì ngoài mức thu 600 đồng	
— cứ mỗi 1000 GRT thêm tàu phải trả 25 đồng	

c) Cước hỗ trợ tàu không áp dụng trong các trường hợp cấp cứu, tránh bão...

d) Tăng 30% cước hỗ trợ tàu vào ban đêm, ngày lễ, ngày chủ nhật.

e) Tàu muốn yêu cầu tàu lai hỗ trợ, phải báo trước cho cảng; khi tàu muốn thay đổi giờ hoặc hủy bỏ yêu cầu xin tàu lai, phải báo lại cho cảng trước 6 tiếng đồng hồ. Nếu tàu báo chậm, phải trả khoản tiền chờ đợi của tàu lai trong các trường hợp sau:

— Trường hợp tàu lai chưa rời vị trí xuất phát, tàu phải trả tiền chờ đợi 1 giờ:

— Trường hợp tàu lai đã rời vị trí xuất phát, tàu phải trả tiền chờ đợi từ khi tàu lai xuất phát cho đến khi tàu lai nhận được điện báo và trở về đến căn cứ.

g) Tiền chờ đợi của tàu lai tính bằng 2/3 (hai phần ba) cước hỗ trợ tàu theo giá biểu trên.

**Điều 9. — Cước buộc còi dây.**

a) Tàu biển cập tại cầu hoặc buộc ở phao đều phải trả cước buộc còi dây tính theo biểu dưới đây: (đồng)

Loại tàu tính theo GRT	Buộc còi dây tại cầu	Buộc còi dây tại phao
— Tàu từ 1000 GRT trở xuống	35đ	50đ
— Tàu từ 1001 đến 4000 GRT	100đ	150đ
— Tàu từ 4001 đến 10000 GRT	150đ	250đ
— Tàu từ 10001 đến 15000 GRT	200đ	300đ
— Tàu trên 15000 GRT	250đ	350đ

b) Tăng 30% cước buộc còi dây vào ban đêm, ngày lễ, ngày chủ nhật.

c) Cước buộc còi dây tính cho cả buộc và còi nếu chỉ buộc riêng, còi riêng thì tính bằng 1/2 (một nửa) giá biểu trên.

**Điều 10. — Cước đóng mở nắp hầm tàu.**

a) Mỗi lần đóng hoặc mở nắp của một hầm tàu, tàu phải trả cước theo biểu dưới đây:

Loại tàu theo GRT	Cước mỗi lần đóng hoặc mở một nắp hầm tàu	
	Chỉ tháo hoặc mở nắp hầm	Kể cả nhấc đặt sà ngang và tháo gỡ vách hầm
- Tàu từ 5000 GRT trở xuống	40đ	80đ
- Tàu từ 5001 đến 10000 GRT	70đ	140đ
- Tàu trên 10000 GRT	110đ	220đ

b) Tăng 30% cước đóng mở nắp hầm tàu vào ban đêm, ngày lễ, ngày chủ nhật.

**Điều 11.** — Cước quét dọn hầm tàu.

a) Cước quét dọn hầm tàu tính cho từng loại tàu, theo biểu dưới đây :

Loại tàu GRT	Cước quét dọn 1 hầm tàu	
	Quét dọn sau khi dỡ hàng thông thường	Quét dọn sau khi dỡ hàng nguy hiểm, độc hại
- Tàu từ 5000 GRT trở xuống	100đ	160đ
- Tàu từ 5001 đến 10000 GRT	125đ	250đ
- Tàu trên 10000 GRT	170đ	350đ

b) Tăng 30% cước quét dọn hầm tàu vào ban đêm, ngày lễ, ngày chủ nhật.

c) Dụng cụ và nước quét dọn do tàu cung cấp.

d) Quét dọn trong 1 hầm tàu có nhiều tầng thì 1 tầng coi như 1 hầm.

e) Hầm tàu thuê quét dọn phải là hầm tàu đã dỡ hết hàng, nếu còn hàng hóa trong hầm thuê quét dọn thì tàu còn phải trả thêm cước xếp dỡ theo loại hàng đó.

**Điều 12.** — Cước quét rửa mặt boong tàu.

— Quét rửa dùng nước của tàu 0,50đ/m<sup>2</sup> ;

— Quét rửa dùng nước của cảng 0,60đ/m<sup>2</sup> ;

— Mức thu tối thiểu 50 đồng ;

— Tăng 30% cước quét rửa mặt boong tàu vào ban đêm, ngày lễ, ngày chủ nhật.

**Điều 13.** — Cước dỡ rác.

a) Tàu đỗ trong khu vực phao và cầu cảng, cứ 5 ngày phải dỡ rác 1 lần. Đúng thời hạn trên, cảng đến dỡ rác, tàu không yêu cầu cũng phải trả tiền.

b) Cước dỡ rác tính như sau :

— Tàu từ 5000 GRT trở xuống 15đ một lần,

— Tàu trên 5000 GRT 30đ một lần.

**Điều 14.** — Cước lưu kho bãi.

a) Cước hàng hóa lưu kho, bãi tính theo đơn vị tấn/ngày và tính từ ngày tấn hàng đầu tiên của từng vận đơn (B/L) đưa vào kho, bãi cho

đến ngày tấn hàng cuối cùng của vận đơn ấy đưa ra khỏi kho, bãi của cảng.

b) Mức cước : Lưu kho 0,60đ tấn ngày, lưu bãi 0,30đ tấn ngày.

c) Hàng để ở bãi nhưng phải dùng bục để kê lót, bạt và các thiết bị khác để che mưa nắng thì tính như giá cước lưu kho.

d) Hàng để trong kho, bãi càng quá thời hạn cho phép thì ngoài tiền cước phải trả còn phải chịu tiền phạt lũy tiến theo thể lệ hiện hành. Cảng không chịu trách nhiệm về việc hàng hóa biến chất, hư hỏng do hàng để quá hạn ở kho, bãi gây nên.

e) Hàng nguy hiểm, độc hại, cước lưu kho, bãi, tính tăng như quy định ở điều 22.

g) Hàng đặc biệt, quý giá sẽ thỏa thuận riêng.

**Điều 15.** — Cước xếp dỡ hàng hóa.

a) Cước xếp dỡ hàng hóa tính theo từng loại hàng hóa chưa có tên trong biểu cước được dùng loại hàng tương tự đã có tên trong biểu cước để tính.

b) Hàng chứa trong container nhưng thuộc loại nguy hiểm, độc hại thì được tính cước tăng như đối với hàng nguy hiểm, độc hại đã quy định ở điều 22.

c) Xếp dỡ hàng hóa từ hầm nọ sang hầm kia trên cùng 1 tàu hoặc đảo hàng, xếp lại hàng trong 1 hầm, đều áp dụng giá cước theo cột 3 và cột 5 trong biểu cước xếp dỡ.



d) Dỡ hàng từ tàu biển xếp lên ô-tô hay phương tiện vận tải khác hoặc ngược lại đều áp dụng xếp dỡ.

### Biên cước xếp dỡ hàng hóa

Số thứ tự	LOẠI HÀNG TÍNH CƯỚC	Giá cước cơ bản xếp dỡ hàng hóa (Đ/T)			
		Dùng cầu cầu tàu		Dùng cầu cầu cảng	
		Dỡ hàng từ tàu xếp lên cầu cảng hoặc ngược lại	Dỡ hàng từ tàu xếp lên toa xe kho, bãi hoặc ngược lại	Dỡ hàng từ tàu xếp lên cầu cảng hoặc ngược lại	Dỡ hàng từ tàu xếp lên toa xe kho, bãi hoặc ngược lại
1	Hàng rời, kim loại dễ dẽ đóng đá dăm, đá hộc và các loại hàng tương tự	2,20đ	4,50đ	3,70đ	6,00đ
2	Hàng đóng trong bao vải, tải, giấy, dây, gai, rơm, cỏi, nilông...	2,40đ	4,90đ	3,90đ	6,40đ
3	Máy móc, phương tiện thiết bị đã lắp sẵn, container rỗng và các loại hòm rỗng, thùng rỗng, gỗ cây	3,20đ	5,60đ	4,60đ	7,00đ
4	Hàng đóng trong hòm, thùng hoặc bó, cuộn, tấm, thanh thời...	3,50đ	5,80đ	4,90đ	7,20đ
5	Hàng đóng kiện như bông, dây, gai, cỏi, giấy, vải sợi, đồ may mặc, dụng cụ gia đình, tạp phẩm	3,70đ	5,90đ	3,10đ	7,40đ
6	Gỗ xẻ, gỗ ván sàn, dụng cụ bằng gỗ, tre, nứa, lá vầu trúc	4,90đ	7,10đ	6,40đ	8,60đ
7	Hàng đóng trong sọt, dành lờ, thúng	6,00đ	9,50đ	7,40đ	10,90đ
8	Hàng đóng trong chai, lọ bình, sành, sứ, thủy tinh và đồ dùng làm bằng sành, sứ, thủy tinh	6,60đ	10,70đ	8,00đ	12,20đ
9	Hàng hoa quả tươi, động vật sống, hàng giữ lạnh, hàng ướp đông	9,00đ	11,80đ	10,40đ	13,30đ
10	Hàng đặc biệt, hàng quý giá	15,00đ	25,00đ	20,00đ	30,00đ

e) Các trường hợp dưới đây được tăng, giảm tỷ lệ cước xếp dỡ:

1. Xếp dỡ hàng tại phao hoặc tại vũng tăng 30%;

2. Xếp dỡ các loại hàng khó khăn phải cước, đập phá ra mới làm được tăng 100%. Số tấn tính cước được tăng bằng 50% tổng số tấn xếp dỡ cho loại hàng ấy;

3. Xếp dỡ hàng quá nặng, quá dài tăng theo biên dưới đây:

Trọng lượng hoặc chiều dài kiện hàng	Mức tăng trên tiền cước cơ bản
— Nặng từ 5 T đến 10 T	50%
Trên 10 T đến 20 T	100 —
Trên 20 T	200 —
— Dài từ 12m đến 16m	50 —
Trên 16m đến 20m	100 —
Trên 20m	200 —

Hàng vừa nặng, vừa dài cảng được tính 4 trong 2 mức tăng.

4. Trường hợp hàng quá nặng, quá dài, cảng phải dùng cần trục nổi mới xếp dỡ được thì tính cước như sau :

— Dỡ hàng từ tàu xếp lên cầu hoặc ngược lại 25đ/tấn ;

— Dỡ hàng từ tàu xếp lên toa xe, kho bãi, sà lan và ngược lại 35 đồng/tấn.

5. Các trường hợp phải cấp cứu tàu bị nạn thì cước xếp dỡ quy định riêng.

6. Trường hợp phải điều động công nhân cảng đi xếp dỡ hàng hóa ở các địa điểm ngoài khu vực cảng tăng 80%.

g) Tàu gây ra cho công nhân, phương tiện, thiết bị xếp dỡ của cảng phải chờ đợi, tàu phải trả tiền chờ đợi theo quy định ở điều 19 và 20.

**Điều 16.** — Tiền công khâu vá, sửa chữa bao bì.

a). Tiền công khâu vá, sửa chữa bao bì tính theo số tấn hàng phải khâu vá, sửa chữa bao bì, cứ mỗi tấn là 2.50 đồng, dụng cụ dùng để khâu vá, do người thuê phải cung cấp, nếu người thuê yêu cầu cảng mua hộ dụng cụ thì phải trả chi phí đó.

b) Khâu vá, sửa chữa bao bì đối với hàng nguy hiểm, độc hại mức cước tăng theo như quy định ở điều 22.

c) Khâu vá, sửa chữa bao bì xong, lại phải vác xa quá 25m hoặc xếp cao quá 2m tăng 50% cước

d) Trường hợp hàng đóng bánh phải cước phá ra mới làm được, hoặc phải chọn, phân loại, kiểm đếm, đóng bao từ 10 kg trở xuống, v.v., giá cước thỏa thuận riêng.

**Điều 17.** — Cước chuyển tải hàng hóa.

a) Hàng sang mạn tại các khu vực thuộc cảng, ngoài tiền cước xếp dỡ, tàu còn phải trả tiền cước chuyển tải. Tiền cước chuyển tải tính theo số lượng tấn hàng chuyển tải và theo cự ly chuyển tải.

### Biên cước chuyển tải

Loại hàng	Cước chuyển tải một tấn hàng		
	Cự ly dưới 3 hải lý	Từ 3 đến 10 hải lý	Từ trên 10 hải lý đến 40 hải lý
— Hàng rời, hàng đóng bao	6đ	12đ	18đ
— Các loại hàng khác	18đ	26đ	38đ

b) Tăng 50% cước chuyển tải đối với các loại hàng quá dài, quá khổ, quá nặng.

Chuyển tải những loại hàng nguy hiểm, độc hại cước chuyển tải tính tăng theo như quy định ở điều 22.

**Điều 18.** — Giá cung cấp nước ngọt.

Nước ngọt cung cấp tính theo m<sup>3</sup>, mức tối thiểu được tính một lần cung cấp nước ngọt cho một tàu là 50m<sup>3</sup>.

— Cung cấp nước ngọt tại vòi ở cầu cảng là 2đ/1m<sup>3</sup> ;

— Cung cấp nước ngọt tại khu vực cầu cảng do sà lan chở đến là 5đ/1m<sup>3</sup> ;

— Cung cấp nước ngọt ngoài khu vực cầu cảng do sà lan chở đến là 10đ/1m<sup>3</sup>.

### Chương III

#### CÁC LOẠI TẠP PHÍ

**Điều 19.** — Tiền thuê công nhân.

a) Tiền thuê công nhân kỹ thuật và chuyên nghiệp : 2.50đ/một người/giờ.



— Công nhân, nhân viên tạp dịch 2đ/một người/giờ.

— Thợ lặn 100đ/một người/giờ.

b) Tăng 30% giá thuê ngày chủ nhật, ngày lễ, ban đêm.

c) Muốn thuê công nhân của cảng, tàu phải có giấy yêu cầu trước 12 tiếng đồng hồ, nếu yêu cầu đột xuất, được cảng chấp thuận thì tàu phải trả thêm 30% trên tiền thuê công nhân.

d) Tàu muốn hủy bỏ yêu cầu thuê công nhân của cảng phải báo cho cảng biết trước 6 tiếng đồng hồ. Nếu tàu đề quá thời hạn này, tàu phải trả tiền chờ đợi cho số công nhân đã yêu cầu. Công nhân chờ đợi dưới 2 giờ phải trả 4 giờ, trên 2 giờ phải trả tiền chờ đợi như một ca làm việc của cảng.

Tiền chờ đợi của công nhân tính bằng 2/3 (hai phần ba) tiền cho thuê giờ đã quy định ở điều a, b, c điều này.

e) Thuê công nhân làm những công việc trực tiếp các loại hàng nguy hiểm, độc hại, tiền thuê công nhân tăng theo quy định ở điều 22.

**Điều 20.** — Tiền thuê phương tiện thiết bị.

a) Thuê tàu lai, tàu kéo một mã lực, mỗi giờ 1.20đ ;

b) Thuê sà lan (không kể máy và tàu kéo) mỗi tấn trọng tải theo đăng ký phương tiện là 4.20đ/1 ngày ;

c) Thuê các loại cần trục (tính theo cái/giờ) :  
Cần trục nổi (không kể tàu lai dắt) :

— Loại có sức cẩu dưới 50T là 230đ ;

— Loại có sức cẩu 50T đến 100T là 350đ.

Cần trục trên bờ

— Loại có sức cẩu dưới 5T là 46đ ;

— Loại có sức cẩu từ 5T đến 10T là 90đ ;

— Loại có sức cẩu trên 10T đến 25T là 120đ.

d) Thuê các phương tiện khác

— Ca nô : 100đ/giờ ;

— Ô-tô vận tải mỗi giờ 15đ/1 tấn theo đăng ký của xe ;

— Rơ moóc (không kể đầu máy kéo) mỗi giờ 5đ/1 tấn theo đăng ký của rơ moóc ;

— Đầu máy kéo 60đ/1 giờ.

e) Giá cho thuê nói trên chưa tính đến việc sử dụng công nhân, nếu dùng công nhân của cảng phải cộng thêm tiền thuê công nhân.

g) Tàu muốn thuê phương tiện thiết bị của cảng, tàu phải có giấy yêu cầu trước 16 tiếng đồng hồ. Nếu yêu cầu đột xuất được cảng chấp thuận thì tàu phải trả thêm 30% trên tiền thuê phương tiện thiết bị.

h) Tàu muốn hủy bỏ yêu cầu thuê phương tiện thiết bị của cảng, phải báo cho cảng biết trước 8 tiếng đồng hồ. Nếu tàu đề quá thời hạn này, tàu phải trả tiền chờ đợi cho số phương tiện thiết bị và công nhân (nếu có). Chờ đợi dưới 2 giờ phải trả 4 giờ, trên 2 giờ phải trả tiền chờ đợi cho một ca làm việc của cảng.

Giá tiền chờ đợi của thiết bị, phương tiện và công nhân (nếu có) tính bằng 2/3 (hai phần ba) giá tiền cho thuê giờ đã quy định ở điều 19 và 20.

**Điều 21.** — Cách tính thời gian cho thuê các loại phương tiện, thiết bị và công nhân.

Thời gian cho thuê các loại phương tiện, thiết bị và công nhân của cảng đều được kể từ lúc rời vị trí xuất phát đến lúc trở về căn cứ.

Trường hợp làm xong công việc không trở về căn cứ mà tiếp tục đi làm công tác theo yêu cầu khác thì thời gian tính từ lúc rời vị trí xuất phát đến lúc làm xong công việc.

**Điều 22.** — Phân chia loại hàng nguy hiểm, độc hại và quy định mức tăng tỷ lệ cước.

a) Phân chia nhóm hàng nguy hiểm, độc hại.

**Nhóm A :** Gồm các chất phóng xạ, dễ nổ, dễ cháy, các loại hóa chất như Nitratnatri, Mêtan, Kali, bột Manbê, Sút, Nitơ, Senlulô và các sản phẩm của nó.

**Nhóm B :** Gồm các chất độc và dễ cháy khác như xăng, dầu, cồn, ête, amoniác, vôi bột

ớt khô, vải, dầu, giấy dầu, các loại axít, khí nén, thuốc nhuộm, thuốc tẩy, thuốc trừ sâu, đất đèn, than luyện, than dầu.

**Nhóm C:** Gồm các chất bụi, bần, hơi hám, như dầu long não, băng phiến, xi măng, phân bón, than, quặng, mấm tôm, nước mắm, da thú sống, xương súc vật các loại, tôm, cá mực ướp muối và các loại độc hại nguy hiểm khác chưa có tên trong nhóm A, nhóm B.

b) Quy định mức tăng tỷ lệ cước:

— Hàng thuộc nhóm A tăng 100%;

— Hàng thuộc nhóm B tăng 50%;

— Hàng thuộc nhóm C tăng 30%.

**Điều 23.** — Ngoài các khoản cước phí, phụ phí đã quy định trong bảng thể lệ này, nếu tàu còn yêu cầu cảng làm các công việc khác mà chưa có giá thì hai bên thỏa thuận ghi vào hợp đồng.