

**ĐINH VĂN QUẾ**  
**THẠC SĨ LUẬT HỌC – TOÀ ÁN NHÂN DÂN TỐI CAO**

**BÌNH LUẬN KHOA HỌC**  
**BỘ LUẬT HÌNH SỰ**

**PHẦN CÁC TỘI PHẠM**

*(TẬP VII)*

**CÁC TỘI XÂM PHẠM CÁC QUY ĐỊNH**  
**VỀ AN TOÀN GIAO THÔNG**

**BÌNH LUẬN CHUYÊN SÂU**

**NHÀ XUẤT BẢN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

## LỜI GIỚI THIỆU

Bộ luật hình sự đã được Quốc hội khoá X, kỳ họp thứ 6 thông qua ngày 21 tháng 12 năm 1999, có hiệu lực thi hành từ ngày 1 tháng 7 năm 2000 (sau đây gọi tắt là Bộ luật hình sự năm 1999). Đây là Bộ luật hình sự thay thế Bộ luật hình sự năm 1985 đã được sửa đổi, bổ sung bốn lần vào các ngày 28-12-1989, ngày 12-8-1991, ngày 22-12-1992 và ngày 10-5-1997.

Bộ luật hình sự năm 1999 không chỉ thể hiện một cách toàn diện chính sách hình sự của Đảng và Nhà nước ta trong giai đoạn hiện nay, mà còn là công cụ sắc bén trong đấu tranh phòng và chống tội phạm, bảo đảm quyền làm chủ của nhân dân, bảo đảm hiệu lực quản lý của Nhà nước, góp phần thực hiện công cuộc đổi mới, đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước.

So với Bộ luật hình sự năm 1985, Bộ luật hình sự năm 1999 có nhiều quy định mới về tội phạm và hình phạt. Do đó việc hiểu và áp dụng các quy định của Bộ luật hình sự về tội phạm và hình phạt là một vấn đề rất quan trọng. Ngày 17 tháng 2 năm 2000, Thủ tướng chính phủ ra chỉ thị số 04/2000/CT-TTg về việc tổ chức thi hành Bộ luật hình sự đã nhấn mạnh: "Công tác phổ biến, tuyên truyền Bộ luật hình sự phải được tiến hành sâu rộng trong cán bộ, công chức, viên chức, chiến sỹ thuộc lực lượng vũ trang và trong nhân dân, làm cho mọi người nắm được nội dung cơ bản của Bộ luật, nhất là những nội dung mới được sửa đổi bổ sung để nghiêm chỉnh chấp hành".

Với ý nghĩa trên, tiếp theo cuốn "Bình luận khoa học Bộ luật hình sự - Phần các tội phạm (Tập VI) - Các tội xâm phạm trật tự quản lý kinh tế Nhà nước xuất bản Thành phố Hồ Chí Minh xuất bản tiếp cuốn "**Bình luận khoa học Bộ luật hình sự - Phần các tội phạm (Tập VII) - Các tội xâm phạm các quy định về an toàn giao thông**"<sup>1</sup> của tác giả Đinh Văn Quế - Thạc sỹ Luật học, Phó chánh toà Toà hình sự Toà án nhân dân tối cao, người đã nhiều năm nghiên cứu, giảng dạy và cho công bố nhiều tác phẩm bình luận khoa học về Bộ luật hình sự và cũng là người trực tiếp tham gia xét xử nhiều vụ án về các tội xâm phạm các quy định về an toàn giao thông.

Dựa vào các quy định của chương XIX Bộ luật hình sự năm 1999, so sánh với các quy định của Bộ luật hình sự năm 1985, đối chiếu với thực tiễn xét xử các vụ án xâm phạm quy định về an toàn giao thông, tác giả đã giải thích một cách khoa học về các các tội phạm này, đồng thời tác giả cũng nêu ra một số vấn đề cần tiếp tục hoàn thiện pháp luật hình sự ở nước ta.

Xin trân trọng giới thiệu cùng bạn đọc.

NHA XUẤT BẢN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

---

<sup>1</sup> Tên gọi của các tội phạm này do tác giả đặt

## MỞ ĐẦU

Trong những năm vừa qua, mặc dù Nhà nước đã có nhiều biện pháp nhằm giảm bớt các vụ tai nạn giao thông, nhưng tình trạng vi phạm các quy định về an toàn giao thông vẫn chưa thuyên giảm, nhiều vụ tai nạn giao thông gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng, làm chết nhiều người, làm hư hỏng tài sản có giá trị hàng trăm triệu đồng. Vấn đề an toàn giao thông vẫn là vấn đề nóng bỏng trong tình hình hiện nay. Cuộc vận động lập lại trật tự an toàn giao thông đang là một trong những nhiệm trọng tâm của toàn Đảng, toàn dân, của tất cả các ngành các cấp.

Nguyên nhân của tình trạng trên có nhiều, nhưng chủ yếu là do ý thức của những người tham gia giao thông, một phần do không hiểu biết về các quy định của Nhà nước về an toàn giao thông, một phần do người tham gia giao thông biết nhưng cố tình vi phạm. Việc xử lý các hành vi vi phạm chưa nghiêm, nhiều vụ tai nạn giao thông lẽ ra người có hành vi vi phạm phải bị truy cứu trách nhiệm hình sự nhưng chỉ bị xử phạt hành chính hoặc tuy có bị truy cứu trách nhiệm hình sự nhưng lại được áp dụng hình phạt quá nhẹ, thậm chí cho hưởng án treo không đúng, không có tác dụng giáo dục và phòng ngừa tội phạm. Ngược lại cũng không ít trường hợp tai nạn xảy ra lỗi hoàn toàn của nạn nhân, nhưng do không đánh giá đúng tính tiết của vụ án nên đã truy cứu trách nhiệm hình sự người gây tai nạn mà họ không có lỗi.

Các quy định của pháp luật về an toàn giao thông ở nước ta tương đối nhiều, nhưng chưa đồng bộ, chưa thành một hệ thống hoàn chỉnh, có lĩnh vực đã có luật như Luật giao thông đường bộ, Luật hàng không dân dụng, nhưng có lĩnh vực mới chỉ có Nghị định như Nghị định số 39/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt, Nghị định số 40/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường thủy. Do yêu cầu của tình hình nên các văn bản pháp luật về an toàn giao thông, nhất là an toàn giao thông đường bộ, luôn được bổ sung, sửa chữa nhưng vẫn chưa đáp ứng yêu cầu của việc xử lý các hành vi vi phạm các quy định về an toàn giao thông. Ngày 27-5-2004 tại Kỳ họp thứ 5 Quốc hội khoá XI, Quốc hội lại thông qua Luật giao thông đường thủy nội địa thay thế cho Nghị định số 40/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường thủy là một bước phát triển mới về công tác lập pháp, nhằm đáp ứng yêu cầu hạn chế tới mức tối thiểu những thiệt hại về người và tài sản do các hoạt động giao thông đường thủy gây ra. Tuy nhiên, Luật này có hiệu lực từ ngày 1-1-2005, nên các hành vi xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa xảy ra trước ngày 1-1-2005 theo hướng không có lợi cho người phạm tội so với Luật giao thông đường thủy nội địa thì phải căn cứ vào Nghị định 40/CP để xác định.

Bộ luật hình sự năm 1985 chỉ có 4 Điều quy định các tội phạm xâm phạm an toàn giao thông vận tải, đó là các Điều 186, 187, 188 và 189 tương ứng với bốn tội danh. Nay Bộ luật hình sự 1999 có 17 Điều tương ứng với 17 tội danh khác nhau quy định các hành vi vi phạm các quy định về an toàn giao thông về từng lĩnh vực riêng như: đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường hàng không. Các tình tiết là yếu tố định tội và yếu tố định khung hình phạt có nhiều điểm mới, nhưng lại chưa được giải thích hướng dẫn cụ thể, nên thực tiễn áp dụng gặp không ít trường hợp có quan điểm khác nhau giữa các cơ quan tiến hành tố tụng khi xử lý hành vi vi phạm các quy định về an toàn giao thông.

Với ý nghĩa trên, qua nghiên cứu và qua thực tiễn xét xử, chúng tôi sẽ phân tích các dấu hiệu của các tội xâm phạm an toàn giao thông quy định tại chương XIX Bộ luật hình sự năm 1999, giúp bạn đọc, nhất là các cán bộ làm công tác pháp lý tham khảo.

## **PHẦN THỨ NHẤT** **MỘT SỐ ĐIỂM MỚI CỦA CÁC TỘI** **XÂM PHẠM CÁC QUY ĐỊNH VỀ AN TOÀN GIAO THÔNG** **TRONG BỘ LUẬT HÌNH SỰ NĂM 1999**

Các tội xâm phạm các quy định về an toàn giao thông được quy định tại chương XIX Bộ luật hình sự năm 1999 gồm các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không.

So với chương VIII Bộ luật hình sự năm 1985 thì các tội xâm phạm các quy định về an toàn giao thông quy định tại Chương XIX Bộ luật hình sự năm 1999 có những điểm sửa đổi, bổ sung sau:

- Chương VIII Bộ luật hình sự năm 1985 chỉ có 4 Điều (186, 187, 188, 189) quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông, nay chương XIX Bộ luật hình sự năm 1999 có 17 Điều (202, 203, 204, 205, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220) quy định các tội xâm phạm an toàn giao thông, với 17 tội danh tương ứng.

- Hầu hết các tội phạm quy định tại chương XIX Bộ luật hình sự năm 1999 đều là tội phạm được tách từ các tội đã được quy định tại 4 điều luật của chương VIII Bộ luật hình sự năm 1985, riêng tội vi phạm quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông là tội phạm mới. Đối với tội tổ chức đua xe trái phép và tội đua xe trái phép quy định tại Điều 206 và Điều 207 Bộ luật hình sự, có ý kiến cho rằng đó là tội xâm phạm các quy định về an toàn giao thông. Tuy nhiên, căn cứ vào hành vi phạm tội thì hành vi tổ chức đua xe trái phép và hành vi đua xe trái phép trước đây bị truy cứu trách nhiệm hình sự về tội gây rối trật tự công cộng. Do đó hai tội phạm này không

phải là tội xâm phạm các quy định về an toàn giao thông, mà là các tội xâm phạm trật tự công cộng.

- Về cấu tạo, các tội phạm quy định tại chương XIX Bộ luật hình sự năm 1999 quy định nhiều khung hình phạt hơn so với các tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải ở chương VIII Bộ luật hình sự năm 1985.

- Các yếu tố định tội ở một số tội danh cũng được sửa đổi, bổ sung theo hướng phi hình sự hoá một số hành vi hoặc quy định các tình tiết làm ranh giới để phân biệt hành vi phạm tội với hành vi chưa tới mức là tội phạm. Ví dụ: Người có hành vi vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải trước đây quy định tại Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 chỉ quy định gây thiệt hại đến sức khoẻ của người khác, thì nay Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 quy định: “... *gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ của người khác*” mới phải chịu trách nhiệm hình sự.

- Hầu hết các tội phạm đều được bổ sung nhiều tình tiết là yếu tố định khung hình phạt.

- Hình phạt bổ sung đối với từng tội phạm, nếu thấy là cần thiết được quy định ngay trong cùng một điều luật.

## **PHẦN THỨ HAI CÁC TỘI PHẠM CỤ THỂ**

### **1. TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ**

**Điều 202. Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ**

*1. Người nào điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ, tài sản của người khác, thì bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ sáu tháng đến năm năm.*

*2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm:*

- a) Không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định;*
- b) Trong khi say rượu hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác;*
- c) Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn;*
- d) Không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông;*
- đ) Gây hậu quả rất nghiêm trọng.*

3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm.

4. Vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ mà có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến hai năm.

5. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

**Định Nghĩa:** Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông trong khi điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác.

Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là tội phạm được tách từ tội vi phạm quy định về an toàn giao thông vận tải quy định tại Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985.

So với Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 thì Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 có nhiều sửa đổi, bổ sung như:

Quy định cụ thể hành vi phạm tội là hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ chứ không phải vi phạm về an toàn giao thông vận tải chung chung như Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985;

Sửa đổi tình tiết gây thiệt hại đến sức khỏe thành “*gây thiệt hại nghiêm trọng đến sức khỏe*”;

Bổ sung tình tiết “*không có giấy phép lái xe*”, ngoài tình tiết không có bằng lái xe;

Bổ sung tình tiết “*Không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông*” và tình tiết “*Gây hậu quả rất nghiêm trọng*” là yếu tố định khung hình phạt;

Bổ sung hình phạt tiền là hình phạt chính đối với người phạm tội; tăng hình phạt cải tạo không giam giữ lên tới ba năm.

Hình phạt bổ sung được quy định trong cùng điều luật.

## A. CÁC DẤU HIỆU CƠ BẢN CỦA TỘI PHẠM

### 1. Các dấu hiệu thuộc về chủ thể của tội phạm

Tuy không phải là chủ thể đặc biệt, nhưng chỉ những người điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ mới là chủ thể của tội phạm này.

Khi xác định chủ thể của tội phạm này cần chú ý: Người điều khiển phương tiện giao thông cũng là người tham gia giao thông, nhưng người tham gia giao thông thì có thể không phải là người điều khiển phương tiện giao thông. Đây cũng là dấu hiệu phân biệt tội phạm này với các tội vi phạm an toàn giao thông khác.

*Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông* gồm người điều khiển xe cơ giới, xe thô sơ, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.

*Người tham gia giao thông đường bộ* gồm người điều khiển, người sử dụng phương tiện tham gia giao thông đường bộ; người điều khiển, dẫn dắt súc vật và người đi bộ trên đường bộ.

Đối với người từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi không phải chịu trách nhiệm hình sự về tội phạm này, vì tội phạm này là tội phạm được thực hiện do vô ý và không có trường hợp nào là tội đặc biệt nghiêm trọng.

## ***2. Các dấu hiệu thuộc về khách thể của tội phạm***

Khách thể của tội phạm này là trật tự an toàn giao thông đường bộ.

Đối tượng tác động của tội phạm này là phương tiện giao thông đường bộ bao gồm: xe cơ giới, xe thô sơ, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.

Hiện nay, các quy định về trật tự an toàn giao thông được quy định tại Luật giao thông đường bộ được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa X, kỳ họp thứ 9 thông qua ngày 29 tháng 6 năm 2001<sup>2</sup>. Đây cũng là căn cứ để xác định hành vi điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ đã vi phạm hay chưa vi phạm.

Trước khi có Luật giao thông đường bộ khi xử lý hành vi vi phạm các quyết định hình phạt về an toàn giao thông đường bộ được căn cứ vào Điều lệ trật tự an toàn giao thông đường bộ và trật tự an toàn giao thông đô thị (Ban hành kèm theo Nghị định 36/CP ngày 29/5/1995 của Chính phủ).

## ***3. Các dấu hiệu thuộc về mặt khách quan của tội phạm***

### ***a. Hành vi khách quan***

Người phạm tội này đã có hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Để xác định hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, trước hết phải xác định phương tiện giao thông đường bộ bao gồm những loại nào.

Trước đây, Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định hành vi vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải, nên phạm vi xác định hành vi vi phạm rộng hơn, kể cả người không điều khiển phương tiện giao thông cũng vi phạm, nay tội phạm này chỉ quy định hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nên phạm vi xác định hành vi vi phạm có hẹp hơn.

Vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là không chấp hành hoặc chấp hành không đầy đủ các quy định an toàn giao thông đường bộ. Ví dụ: Xe xin vượt chỉ được vượt khi không có chướng ngại

---

<sup>2</sup> Xem luật giao thông đường bộ (phần phụ lục)

vật phía trước, không có xe chạy ngược chiều trong đoạn đường định vượt, xe chạy trước không có tín hiệu vượt xe khác và đã tránh về bên phải ( khoản 2 Điều 14 Luật giao thông đường bộ ).

Như vậy, việc xác định hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ không chỉ căn cứ vào các quy định của Bộ luật hình sự mà phải căn cứ vào các quy định tại Luật giao thông đường bộ và các văn bản hướng dẫn của các cơ quan có thẩm quyền.

Để kịp thời đáp ứng tình hình xét xử các vụ tai nạn giao thông đường bộ đối với hành vi điều khiển phương tiện giao thông đường bộ Hội đồng thẩm phán Toà án nhân dân tối cao ra Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003, nhưng cũng chỉ hướng dẫn trường hợp gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ, tài sản của người khác; gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng hoặc đặc biệt nghiêm trọng do hành vi điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra.

#### *b. Hậu quả*

Hậu quả là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này. Nếu hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà chưa gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ, tài sản của người khác thì chưa cấu thành tội phạm, trừ trường hợp quy định tại khoản 4 của điều luật.

Thiệt hại cho tính mạng là làm người khác bị chết;

Thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ hoặc tài sản của người khác coi là làm cho người khác bị thương nặng hoặc làm cho tài sản của người khác bị mất mát hư hỏng nặng.

Hiện nay theo hướng dẫn tại Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Toà án nhân dân tối cao (sau đây gọi tắt là Nghị quyết 02/2003/ NQ-HĐTP) thì được coi là gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ hoặc tài sản của người khác nếu thuộc một trong các trường hợp sau đây:

- Gây tổn hại cho sức khoẻ của một đến hai người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên;

- Gây tổn hại cho sức khoẻ của nhiều người với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 31%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 41% đến 100%;

- Gây tổn hại cho sức khoẻ của một người với tỷ lệ thương tật từ 21% đến 30% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ ba mươi triệu đồng đến dưới năm mươi triệu đồng;

- Gây tổn hại cho sức khoẻ của nhiều người, với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 21%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này

từ 30% đến 40% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ ba mươi triệu đồng đến dưới năm mươi triệu đồng;

- Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm mươi triệu đồng đến dưới năm trăm triệu đồng.

Khi xác định thiệt hại tài sản cho người khác cần chú ý:

Chỉ những tài sản do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trực tiếp gây ra, còn những thiệt hại gián tiếp không tính là thiệt hại để xác định trách nhiệm hình sự đối với người phạm tội như: Do bị thương nên phải chi phí cho việc điều trị và các khoản chi phí khác (mất thu nhập, làm chân giả, tay giả, mắt giả...). Mặc dù các thiệt hại này người phạm tội vẫn phải bồi thường nhưng không tính để xác định trách nhiệm hình sự đối với hành vi phạm tội.

Thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản mà người phạm tội gây ra là thiệt hại đối với người khác, nên không tính thiệt hại mà người phạm tội gây ra cho chính mình. Ví dụ: Do phóng nhanh, vượt ẩu, nên Trần Văn Q đã gây tai nạn làm Vũ Khắc B bị thương có tỷ lệ thương tật 25%, còn Q cũng bị thương có tỷ lệ thương tật 35%. Trong trường hợp này, thiệt hại về sức khỏe do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ của Q gây ra đối với người khác chỉ có 25%, chứ không phải 60% (25%+35%).

Gây hậu quả rất nghiêm trọng hoặc hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2 hoặc khoản 3 của điều luật.

### *c. Các dấu hiệu khách quan khác*

Ngoài hành vi khách quan, hậu quả do hành vi phạm tội gây ra, đối với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, nhà làm luật quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Phương tiện giao thông; địa điểm (nơi vi phạm là công trình giao thông đường bộ)... Việc xác định các dấu hiệu khách quan này là rất quan trọng, là dấu hiệu để phân biệt giữa tội phạm này với các tội vi phạm an toàn giao thông khác.

Theo quy định của Luật giao thông đường bộ thì *đường bộ* gồm đường, cầu đường bộ, hầm đường bộ, bến phà đường bộ. Còn *phương tiện giao thông đường bộ* gồm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, phương tiện giao thông thô sơ đường bộ. *Phương tiện tham gia giao thông đường bộ* gồm

phương tiện giao thông đường bộ và xe máy chuyên dùng. *Xe máy chuyên dùng* gồm xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp có tham gia giao thông đường bộ.

Đối với *phương tiện giao thông đường bộ*, nói chung không khó xác định. Tuy nhiên, đối với *Xe máy chuyên dùng*, việc xác định có phải là phương tiện tham gia giao thông hay không, có nhiều trường hợp phức tạp. Ví dụ: Một chiếc máy ủi đang thi công trên một đoạn đường thì chiếc máy ủi này có tham gia giao thông không hay chỉ là phương tiện thi công bình thường? Thực tiễn xét xử cho thấy, nếu chiếc máy ủi này đang thi công thì không coi là tham gia giao thông, nhưng nếu chiếc máy ủi này di chuyển từ vị trí này sang vị trí khác hoặc từ nơi tập kết xe máy đến công trường thì được coi là tham gia giao thông.

Ngoài ra còn có những dấu hiệu khách quan khác như: *Đường bộ, công trình đường bộ, đất của đường bộ, hành lang an toàn đường bộ, phần đường xe chạy, làn đường, khổ giới hạn của đường bộ, đường phố, dải phân cách, đường cao tốc* . v.v... Các yếu tố này cũng rất quan trọng khi xác định hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Theo luật giao thông đường bộ thì:

*Đường bộ* gồm đường, cầu đường bộ, hầm đường bộ, bến phà đường bộ.

*Công trình đường bộ* gồm đường bộ, nơi dừng xe, đỗ xe trên đường, hệ thống thoát nước, đèn tín hiệu, cọc tiêu, biển báo hiệu, dải phân cách và công trình, thiết bị phụ trợ khác.

*Đất của đường bộ* là phần đất trên đó công trình đường bộ được xây dựng.

*Hành lang an toàn đường bộ* là dải đất dọc hai bên đường để bảo đảm an toàn giao thông và bảo vệ công trình đường bộ.

*Phần đường xe chạy* là phần của đường bộ được sử dụng cho các phương tiện giao thông qua lại.

*Làn đường* là một phần của phần đường xe chạy được chia theo chiều dọc của đường, có bề rộng đủ cho xe chạy an toàn.

*Khổ giới hạn của đường bộ* là khoảng trống có kích thước giới hạn về chiều cao, chiều rộng của đường, cầu, hầm trên đường bộ để các xe kể cả hàng hoá xếp trên xe đi qua được an toàn.

*Đường phố* là đường bộ trong đô thị gồm lòng đường và hè phố.

*Dải phân cách* là bộ phận của đường để phân chia mặt đường thành hai chiều xe chạy riêng biệt hoặc để phân chia phần đường của xe cơ giới và xe thô sơ. Dải phân cách gồm loại cố định và loại di động.

*Đường cao tốc* là đường chỉ dành cho xe cơ giới chạy với tốc độ cao, có dải phân cách chia đường cho xe chạy theo hai chiều ngược nhau riêng biệt và không giao cắt cùng mức với đường khác.

#### ***4. Các dấu hiệu thuộc về mặt chủ quan của tội phạm***

Người phạm tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ thực hiện hành vi là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cầu thả).

Vô ý vì quá tự tin là trường hợp người phạm tội tuy thấy trước hành vi của mình có thể gây ra hậu quả nguy hại cho xã hội, nhưng cho rằng hậu quả đó sẽ không xảy ra hoặc có thể ngăn ngừa được.

Vô ý vì cầu thả là trường hợp người phạm tội không thấy trước hành vi của mình có thể gây ra hậu quả nguy hại cho xã hội, mặc dù phải thấy trước và có thể thấy trước hậu quả đó.

Hiện nay trên một số sách báo có đề cập đến hình thức “*lỗi hỗn hợp*” và thường lấy hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ làm ví dụ cho trường hợp lỗi hỗn hợp như: Cố ý về hành vi, vô ý về hậu quả. Ví dụ: Một lái xe cố ý vượt đèn đỏ nên đã gây tai nạn làm chết người. Trong trường hợp này, người lái xe đã cố ý về hành vi (cố ý vượt đèn đỏ), nhưng không mong muốn cho hậu quả xảy ra cũng không bỏ mặc cho hậu quả xảy ra.

Một số trường hợp khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội, các Toà án cũng nhận định rằng người bị hại cũng có lỗi và coi trường hợp người bị hại có lỗi cũng là lỗi hỗn hợp ( cả hai bên đều có lỗi).

Cả hai trường hợp trên, nếu cho rằng đó là hình thức lỗi hỗn hợp, theo chúng tôi là không thoả đáng.

Trường hợp thứ nhất, người phạm tội cố ý về hành vi (cố ý vượt đèn đỏ) không có nghĩa là người phạm tội đã nhận thức rõ hành vi vượt đèn đỏ là nguy hiểm đến tính mạng của người khác, thấy trước được hậu quả chết người xảy ra hoặc có thể xảy ra, mong muốn hoặc bỏ mặc cho hậu quả xảy ra, mà trường hợp này người phạm tội chỉ có ý thức cho rằng dù có vượt đèn đỏ nhưng tin rằng hậu quả chết người sẽ không xảy ra. Trường hợp này người phạm tội vẫn vô ý nhưng là vô ý vì quá tự tin. Vô ý hay cố ý là thái độ tâm lý

của người phạm tội đối với hành vi và đối với hậu quả chứ không chỉ đối với hậu quả.

Trường hợp thứ hai người bị hại cũng có lỗi, nói theo cách nói của dân gian thì được, nhưng về khoa học pháp lý thì trường hợp này người bị hại cũng có hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông, nên nếu nói họ có lỗi là lỗi đối với người phạm tội chứ không phải lỗi pháp lý, cũng không thể nói cả hai đều có lỗi mà chỉ có thể nói cả hai đều có hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông và trường hợp này cũng không thể coi là “lỗi hỗn hợp”.

Người phạm tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ có thể vì động cơ khác nhau nhưng không có mục đích vì lỗi của người phạm tội là do vô ý nên không thể có mục đích.

## B. CÁC TRƯỜNG HỢP PHẠM TỘI CỤ THỂ

### ***1. Phạm tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ không có các tình tiết định khung hình phạt***

Đây là trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 Điều 202 Bộ luật hình sự, là cấu thành cơ bản của tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, người phạm tội có thể bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc bị phạt tù từ sáu tháng đến năm năm, là tội phạm nghiêm trọng.

So với tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải quy định tại Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 1 Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn, vì khoản 1 Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 có quy định hình phạt tiền là hình phạt nhẹ hơn hình phạt cải tạo không giam giữ mà Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 không quy định và nếu so sánh giữa Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 202 là điều luật nhẹ hơn. Tuy nhiên, về hình phạt cải tạo không giam giữ thì khoản 1 Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn khoản 1 Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985. Vì vậy, hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999. Tuy nhiên, nếu áp dụng hình phạt cải tạo không giam giữ thì không được quá hai năm.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo khoản 1 Điều 202 Bộ luật hình sự, Toà án cần căn cứ vào các quy định về quyết định hình phạt tại Chương VII Bộ luật hình sự ( từ Điều 45 đến Điều 54).<sup>3</sup> Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến năm năm tù.

Đối với các tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải quy định tại Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985, Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao và Bộ nội vụ (nay là Bộ công an) đã có Thông tư liên ngành số 02/TTLN ngày 7-1-1995. Tuy nhiên, một số quy định tại Thông tư liên tịch này không còn phù hợp với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ quy định tại Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 nữa. Ví dụ: Tại điểm a mục 3 quy định: Làm chết một hoặc hai người, thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 1 Điều 186. Nay quy định này chỉ còn phù hợp đối với trường hợp làm chết một người, còn trường hợp làm chết hai người, thì người phạm tội phải bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2 của điều luật mới phù hợp, vì khoản 2 Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 có quy định trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng mà khoản 2 Điều 186 trước đây không quy định. Cũng chính vì sự bất hợp lý này mà vừa qua ngày 17-4-2003 Hội đồng Thẩm phán Toà án nhân dân tối cao đã ra Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật hình sự năm 1999 trong đó có Điều 202.

## ***2. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 202 Bộ luật hình sự***

### ***a. Không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định***

Theo quy định của pháp luật đối với một số loại phương tiện giao thông, người điều khiển phải có giấy phép hoặc bằng lái thì mới được điều khiển. Nếu người điều khiển các phương tiện này không có giấy phép hoặc bằng lái, nhưng vẫn điều khiển mà vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ và gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây

---

<sup>3</sup> Xem Đinh Văn Quế “Bổn luận khoa học Bộ luật hình sự năm 1999-Phần chung” NXB Tp Hồ Chí Minh năm 2000. Tr.227-235 (Căn cứ quyết định hình phạt )

thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác thì bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo điểm a khoản 2 của điều luật.

Theo quy định của Luật giao thông đường bộ thì Người lái xe tham gia giao thông phải có giấy phép lái xe phù hợp với loại xe được phép điều khiển do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp. Ví dụ: Giấy phép lái xe không thời hạn gồm các hạng: Hạng A1 cấp cho người lái xe mô tô hai bánh có dung tích xi lanh từ 50 cm<sup>3</sup> đến dưới 175 cm<sup>3</sup>; Hạng A2 cấp cho người lái xe mô tô hai bánh có dung tích xi lanh từ 175 cm<sup>3</sup> trở lên và các loại xe quy định cho giấy phép hạng A1; Hạng A3 cấp cho người lái xe mô tô ba bánh, các loại xe quy định cho giấy phép hạng A1 và các xe tương tự ( khoản 2 Điều 54 Luật giao thông đường bộ).

Khi xác định tình tiết “không có giấy phép hoặc bằng lái theo quy định” cần chú ý:

Trước hết người phạm tội phải hội tụ đủ các yếu tố cấu thành tội phạm quy định tại khoản 1 của điều luật (cấu thành cơ bản). Nếu người có hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nhưng chưa gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản thì người có hành vi vi phạm cũng không thuộc trường hợp quy định tại điểm a khoản 2 của điều luật. Việc người điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ không có giấy phép hoặc bằng lái chỉ là vi phạm hành chính. Thực tiễn xét xử cho thấy, nhiều trường hợp các cơ quan tiến hành tố tụng thường lầm lẫn khi cho rằng người không có giấy phép hoặc bằng lái khi có hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là đã phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật, mà không quan tâm đến các yếu tố cấu thành tội phạm đã được quy định tại khoản 1 của điều luật.

Người có bằng lái loại xe nào thì chỉ có giá trị khi điều khiển loại xe đó, trừ trường hợp pháp luật quy định khác. Ví dụ: Người có bằng lái Hạng A1 không được lái xe mà theo quy định phải có bằng lái xe Hạng A2. nhưng người có bằng lái Hạng A2 được lái xe mô tô thuộc trường hợp phải có bằng lái xe Hạng A1. Tuy nhiên, người có bằng lái xe ô tô Hạng B1 cấp cho người lái xe ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi, xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải dưới 3500 kg không được lái xe mô tô.

Đối với người bị thu bằng lái xe, nếu chưa được cấp bằng lái xe mới mà vẫn điều khiển xe thuộc loại phải có bằng lái xe thì bị coi là không có bằng lái.

Đối với người bị mất bằng lái xe, đã trình báo với cơ quan Nhà nước có thẩm quyền, nhưng chưa được cấp lại bằng khác và có đủ chứng cứ về việc bị mất bằng lái xe được cơ quan có thẩm quyền xác nhận và đang chờ cấp bằng khác thì không bị coi là không có bằng lái xe.

*b. Trong khi say rượu hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác*

Đây là trường hợp vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản mà người phạm tội say rượu hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác.

Hiện nay chưa có hướng dẫn chính thức người say rượu và người say do dùng các chất kích thích mạnh là người như thế nào, nên thực tiễn xét xử, nhiều trường hợp các cơ quan tiến hành tố tụng có ý kiến khác nhau khi phải xác định trường hợp phạm tội này.

Luật giao thông đường bộ cấm người lái xe đang điều khiển xe trên đường mà trong máu có nồng độ cồn vượt quá 80 miligam/100 mililit máu hoặc 40 miligam/1lít khí thở hoặc có các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng. Tuy nhiên, người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ có nồng độ cồn vượt quá 80 miligam/100 mililit máu hoặc 40 miligam/1lít khí thở hoặc có các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng cũng không có nghĩa là người này đã say. Việc quy định người phạm tội *trong khi say rượu hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác* là một quy định khó áp dụng trong thực tiễn. Trong khi đó, đối với các tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt, đường thủy lại quy định: “*Trong tình trạng dùng rượu, bia quá nồng độ quy định hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác*”. Hy vọng khi có điều kiện sửa đổi, bổ sung Bộ luật hình sự vấn đề này sẽ được các nhà làm luật quan tâm xem xét.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức, theo chúng tôi căn cứ vào nồng độ cồn trong máu đã được quy định tại Luật giao thông đường bộ để xác định tình trạng “say” của điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là phù hợp với Luật giao thông đường bộ, vì việc xác định hàm lượng rượu và các chất kích thích khác các cơ quan chuyên môn có thể thực hiện được.

*c. Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn*

Điều c khoản 2 của điều luật quy định hai trường hợp phạm tội khác nhau nhưng có cùng một tính chất, mức độ nguy hiểm, đó là: Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn.

*Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm* là trường hợp người phạm tội do vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ, tài sản, nhưng sau đó đã bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm.

Theo quy định tại Điều 36 Luật giao thông đường bộ thì người lái xe và những người liên quan trực tiếp đến vụ tai nạn phải dừng ngay xe lại; giữ nguyên hiện trường; cấp cứu người bị nạn và phải có mặt khi cơ quan có thẩm quyền yêu cầu; ở lại nơi xảy ra tai nạn cho đến khi người của cơ quan công an đến, trừ trường hợp người lái xe cũng bị thương phải đưa đi cấp cứu hoặc trường hợp vì lý do bị đe dọa đến tính mạng, nhưng phải đến trình báo ngay với cơ quan công an nơi gần nhất; cung cấp thông tin xác thực về vụ tai nạn cho cơ quan công an.

Bỏ chạy vì lý do bị đe dọa đến tính mạng mà đến trình báo ngay với cơ quan công an nơi gần nhất; cung cấp thông tin xác thực về vụ tai nạn cho cơ quan công an thì không phải là để trốn tránh trách nhiệm. Vì vậy, khi xác định tình tiết phạm tội này cơ quan tiến hành tố tụng phải xem xét một cách toàn diện đầy đủ, không chỉ căn cứ vào hành vi bỏ chạy của người phạm tội mà phải xác định xem vì sao họ phải bỏ chạy và sau đó họ có trốn tránh trách nhiệm không.

*Cố ý không cứu giúp người bị nạn* là trường hợp người phạm tội do vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ hoặc có khả năng thực tế gây thiệt hại đến tính mạng, sức khoẻ của người khác nhưng đã cố ý không cứu giúp người bị nạn.

Cố ý không cứu giúp là có điều kiện cứu mà không cứu, đã có yêu cầu của người khác nhưng vẫn không cứu giúp. Hành vi cố ý không cứu giúp không nhất thiết phải dẫn đến hậu quả là người bị nạn chết hoặc bị tổn hại nghiêm trọng đến sức khoẻ.

Nếu không phải là người đã gây ra tai nạn mà cố ý không cứu giúp người bị nạn dẫn đến người này bị chết thì bị truy cứu trách nhiệm hình sự về tội không cứu giúp người đang ở trong tình trạng nguy hiểm đến tính mạng quy định tại Điều 102 Bộ luật hình sự.

*d. Không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông*

Đây là trường hợp người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ đã không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông, nên đã gây ra gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây tổn hại nghiêm trọng cho sức khỏe hoặc tài sản của người khác. Không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông được coi là một hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ.

*Người điều khiển giao thông* là cảnh sát giao thông hoặc người được giao nhiệm vụ hướng dẫn giao thông tại nơi thi công, nơi ùn tắc giao thông, ở bên phà, tại cầu đường bộ đi chung với đường sắt. Ví dụ: Khi qua phà, các loại xe cơ giới phải xuống phà trước, xe thô sơ, người xuống phà sau; khi lên bến, người lên trước, các phương tiện giao thông lên sau theo hướng dẫn của người điều khiển giao thông.

Luật giao thông đường bộ không quy định *người hướng dẫn giao thông* là người như thế nào, nhưng căn cứ vào hành vi của người điều khiển giao thông thì người hướng dẫn giao thông cũng tương tự như người điều khiển giao thông. Tuy nhiên, hành vi điều khiển giao thông và hành vi hướng dẫn giao thông có nội dung khác nhau. Điều khiển là hành vi có tính chất bắt buộc người khác phải tuân theo, còn hướng dẫn không có tính bắt buộc người khác phải tuân theo. Vì vậy, theo chúng tôi điểm d khoản 2 điều luật chỉ cần quy định: *Không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển giao thông* là đủ mà không cần phải quy định *hoặc hướng dẫn giao thông*.

*đ. Gây hậu quả rất nghiêm trọng.*

Gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là gây thiệt hại rất nghiêm trọng cho tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản cho người khác.

Đây là tình tiết mới so với quy định tại Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985, nên không áp dụng đối với hành vi xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý.

Theo hướng dẫn tại Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Toà án nhân dân tối cao thì hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra là:

- *Làm chết hai người;*
- *Làm chết một người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm b, c, d, đ và e tiểu mục 4.1 mục 4 này;*
- *Gây tổn hại cho sức khoẻ của ba đến bốn người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên;*
- *Gây tổn hại cho sức khoẻ của nhiều người với tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 101% đến 200%;*
- *Gây tổn hại cho sức khoẻ của một đến hai người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm c, d, đ và e tiểu mục 4.1 mục 4 này;*
- *Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm trăm triệu đồng đến dưới một tỷ năm trăm triệu đồng.*

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 202 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ ba năm đến mười năm, là tội phạm rất nghiêm trọng.

So với Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 2 Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 không nặng hơn và cũng không nhẹ hơn, nhưng so sánh giữa Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 là điều luật nhẹ hơn. Vì vậy, đối với hành vi phạm tội trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 2 Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 202 Bộ luật hình sự, Toà án phải căn cứ vào các quy định về quyết định hình phạt tại Chương VII Bộ luật hình sự ( từ Điều 45 đến Điều 54). Nếu người phạm tội chỉ thuộc một trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật, có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể

được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới ba năm tù). Nếu người phạm tội thuộc nhiều trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười năm tù.

### ***3. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 202 Bộ luật hình sự***

Khoản 3 của điều luật chỉ quy định một trường hợp phạm tội, đó là: “Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng”

Theo hướng dẫn tại Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao thì hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra.

- *Làm chết ba người trở lên;*
- *Làm chết hai người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm b, c, d, đ và e tiểu mục 4.1 mục 4 này;*
- *Làm chết một người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm c, d, đ và e tiểu mục 4.2 mục 4 này;*
- *Gây tổn hại cho sức khỏe của năm người trở lên với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên;*
- *Gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tổng tỷ lệ thương tật của những người này trên 200%;*
- *Gây tổn hại cho sức khỏe của ba hoặc bốn người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên và còn gây thiệt hại về tài sản được hướng dẫn tại điểm e tiểu mục 4.2 mục 4 này;*
- *Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ một tỷ năm trăm triệu đồng trở lên.*

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 202 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm, là tội phạm rất nghiêm trọng.

So với Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 3 Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn và so sánh giữa Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 là điều luật nhẹ hơn. Vì vậy, đối với hành vi phạm tội trước 0 giờ

00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 3 Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 3 Điều 202 Bộ luật hình sự, Toà án phải căn cứ vào các quy định về quyết định hình phạt tại Chương VII Bộ luật hình sự ( từ Điều 45 đến Điều 54). Nếu người phạm có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới dưới bảy năm tù, nhưng không được dưới ba năm tù, vì theo quy định tại Điều 47 Bộ luật hình sự thì, khi có ít nhất hai tình tiết giảm nhẹ quy định tại khoản 1 Điều 46, Toà án có thể quyết định một hình phạt dưới mức thấp nhất của khung hình phạt mà điều luật đã quy định nhưng phải trong khung hình phạt liền kề nhẹ hơn của điều luật (khung hình phạt liền kề của khoản 3 là khoản 2 của điều luật). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười lăm năm tù.

#### ***4. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 4 Điều 202 Bộ luật hình sự***

Đây là cấu thành giảm nhẹ và cũng là cấu thành khá đặc biệt đối với tội phạm này mà thực tế rất ít xảy ra.

Vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ mà có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời là trường hợp chưa gây ra hậu quả nhưng lại được xác định trước hậu quả đó là hậu quả đặc biệt nghiêm trọng.

Đối với các tội phạm được thực hiện do vô ý đều là tội phạm cấu thành vật chất, tức là phải có hậu quả xảy ra thì mới cấu thành tội phạm. Tuy nhiên, do thực tiễn xét xử đặt ra, có trường hợp vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ nếu không được ngăn chặn kịp thời thì hậu quả đặc nghiêm trọng nhất định xảy ra. Về lý luận, có quan điểm cho rằng, khoản 4 của Điều 202 Bộ luật hình sự là cấu thành hình thức, vì không cần có hậu quả xảy ra tội phạm đã hoàn thành. Nếu chỉ căn cứ vào quy định tại khoản 4 của điều luật thì dễ đồng ý với ý kiến khoản 4 của điều luật là cấu thành hình thức nhưng thực tế không phải như vậy mà đối với tội phạm này cũng như khoản 4 của điều luật đều là cấu thành vật chất. Hậu quả chưa xảy ra là do được ngăn chặn

chứ không phải do hành vi phạm tội mới đe dọa xâm phạm đến các quan hệ xã hội như đối với các tội phạm có cấu thành hình thức.

Ví dụ: Một lái xe khách, trên xe chở 50 người, đã có biển báo cầu hỏng, nhưng do không quan sát nên lái xe vẫn cho lái xe qua cầu, đến giữa cầu thì cầu sập xe rơi xuống sông, nhưng được trục vớt kịp thời nên không ai bị chết hoặc bị thương, xe chỉ bị hư hỏng nhẹ. Trong trường hợp này, nếu căn cứ vào các dấu hiệu cấu thành tội phạm quy định tại khoản 1 của điều luật thì hành vi của người lái xe chưa cấu thành tội phạm, vì chưa gây thiệt hại đến tính mạng hoặc hậu quả nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác. Nhưng nếu không được ngăn chặn kịp thời thì nhất định sẽ có nhiều người chết và bị tổn hại đến sức khỏe, nên vẫn bị coi là tội phạm. Tuy nhiên, do chưa gây ra thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản nên tính chất nguy hiểm cho xã hội được giảm đi đáng kể.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 4 Điều 202 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến hai năm, là tội phạm ít nghiêm trọng.

So với khoản 4 Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 4 Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn và so sánh giữa Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 là điều luật nhẹ hơn. Vì vậy, đối với hành vi phạm tội trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 4 Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 4 Điều 202 Bộ luật hình sự, Toà án phải căn cứ vào các quy định về quyết định hình phạt tại Chương VII Bộ luật hình sự (từ Điều 45 đến Điều 54). Nếu người phạm có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến hai năm tù.

### ***5. Hình phạt bổ sung đối với người phạm tội***

Ngoài hình phạt chính, người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

So với Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về hình phạt bổ sung đối với tội phạm này thì khoản 5 Điều 202 mức phạt nhẹ hơn. Vì vậy, đối với hành vi phạm tội trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 5 Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

## **2. TỘI CẢN TRỞ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ**

### **Điều 203. Tội cản trở giao thông đường bộ**

*1. Người nào có một trong các hành vi sau đây cản trở giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, thì bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến ba mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến hai năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến ba năm:*

- a) Đào, khoan, xẻ trái phép các công trình giao thông đường bộ;*
- b) Đặt trái phép chướng ngại vật gây cản trở giao thông đường bộ;*
- c) Tháo dỡ, di chuyển trái phép, làm sai lệch, che khuất hoặc phá hủy biển báo hiệu, các thiết bị an toàn giao thông đường bộ;*
- d) Mở đường giao cắt trái phép qua đường bộ, đường có giải phân cách;*
- đ) Lấn chiếm, chiếm dụng vỉa hè, lòng đường;*
- e) Lấn chiếm hành lang bảo vệ đường bộ;*
- g) Vi phạm quy định về bảo đảm an toàn giao thông khi thi công trên đường bộ;*
- h) Hành vi khác gây cản trở giao thông đường bộ.*

*2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ hai năm đến bảy năm:*

- a) Tại các đèo, dốc và đoạn đường nguy hiểm;*
- b) Gây hậu quả rất nghiêm trọng.*

*3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ năm năm đến mười năm.*

*4. Phạm tội trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt tiền từ năm*

*triệu đồng đến hai mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến một năm.*

**Định nghĩa:** Cản trở giao thông đường bộ là hành vi đào, khoan, xẻ trái phép các công trình giao thông đường bộ; đặt trái phép chướng ngại vật gây cản trở giao thông đường bộ; tháo dỡ, di chuyển trái phép, làm sai lệch, che khuất hoặc phá huỷ biển báo hiệu, các thiết bị an toàn giao thông đường bộ; mở đường giao cắt trái phép qua đường bộ, đường có giải phân cách; lấn chiếm, chiếm dụng vỉa hè, lòng đường; lấn chiếm hành lang bảo vệ đường bộ; vi phạm quy định về bảo đảm an toàn giao thông khi thi công trên đường bộ và các hành vi khác gây cản trở giao thông đường bộ, gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ, tài sản của người khác.

Tội cản trở giao thông đường bộ là tội phạm được tách từ tội cản trở giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng quy định tại Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985.

So với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 thì Điều 203 Bộ luật hình sự năm 1999 có nhiều sửa đổi, bổ sung như:

Quy định cụ thể hành vi phạm tội là hành vi cản trở giao thông đường bộ chứ không phải hành vi cản trở giao thông vận tải chung chung như Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985;

Sửa đổi tình tiết gây thiệt hại đến sức khoẻ thành “*gây thiệt hại nghiêm trọng đến sức khoẻ*”; tình tiết “*đào, phá các công trình giao thông*” thành “*đào, khoan, xẻ trái phép các công trình giao thông đường bộ*”; tình tiết “*di chuyển, phá huỷ biển báo hiệu hoặc các thiết bị giao thông*” thành “*tháo dỡ, di chuyển trái phép, làm sai lệch, che khuất hoặc phá huỷ biển báo hiệu, các thiết bị an toàn giao thông đường bộ*”;

Bổ sung một số hành vi là dấu hiệu khách quan của tội phạm mà Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 chưa quy định như: “*mở đường giao cắt trái phép qua đường bộ, đường có giải phân cách; lấn chiếm, chiếm dụng vỉa hè, lòng đường; lấn chiếm hành lang bảo vệ đường bộ; vi phạm quy định về bảo đảm an toàn giao thông khi thi công trên đường bộ*”

Bổ sung khoản 2 của điều luật với các tình tiết là yếu tố định khung hình phạt như: *Phạm tội tại các đèo, dốc và đoạn đường nguy hiểm; Gây hậu quả rất nghiêm trọng.*

Bổ sung hình phạt tiền là hình phạt chính đối với người phạm tội; tăng hình phạt cải tạo không giam giữ lên đến hai năm.

## A. CÁC DẤU HIỆU CƠ BẢN CỦA TỘI PHẠM

### ***1. Các dấu hiệu thuộc về chủ thể của tội phạm***

Chủ thể của tội phạm này không phải là chủ thể đặc biệt, nhưng chỉ những người đủ 16 tuổi trở lên mới là chủ thể của tội phạm này.

Đối với người từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi không phải chịu trách nhiệm hình sự về tội phạm này, vì tội phạm này là tội phạm được thực hiện do vô ý và không có trường hợp nào là tội đặc biệt nghiêm trọng.

### ***2. Các dấu hiệu thuộc về khách thể của tội phạm***

Khách thể của tội phạm này là an toàn giao thông đường bộ.

*Đối tượng tác động* của tội phạm này là Công trình giao thông đường bộ. Công trình đường bộ gồm đường bộ, nơi dừng xe, đỗ xe trên đường, hệ thống thoát nước, đèn tín hiệu, cọc tiêu, biển báo hiệu, dải phân cách và công trình, thiết bị phụ trợ khác.

### ***3. Các dấu hiệu thuộc về mặt khách quan của tội phạm***

#### *a. Hành vi khách quan*

Người phạm tội này, có thể thực hiện một hoặc một số hành vi sau:

- Đào, khoan, xẻ trái phép các công trình giao thông đường bộ;
- Đặt trái phép chướng ngại vật gây cản trở giao thông đường bộ;
- Tháo dỡ, di chuyển trái phép, làm sai lệch, che khuất hoặc phá hủy biển báo hiệu, các thiết bị an toàn giao thông đường bộ;
- Mở đường giao cắt trái phép qua đường bộ, đường có giải phân cách;
- Lấn chiếm, chiếm dụng vỉa hè, lòng đường;
- Lấn chiếm hành lang bảo vệ đường bộ;
- Vi phạm quy định về bảo đảm an toàn giao thông khi thi công trên đường bộ;

- *Hành vi khác gây cản trở giao thông đường bộ.*

So với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 thì Điều 203 Bộ luật hình sự năm 1999 nhà làm luật quy định nhiều hành vi khách quan cụ thể hơn, nhưng cũng không phải đã hết tất cả các hành vi cản trở giao thông đường bộ, nên cuối cùng vẫn còn quy định “hành vi khác gây cản trở giao thông đường bộ” để đề phòng ngoài những hành vi đã được liệt kê có thể còn những hành vi khác mà nhà làm luật không dự liệu được.

Các hành vi được liệt kê trên đều đã được quy định tại Luật giao thông đường bộ. Ví dụ: Điều 8 Luật giao thông đường bộ quy định nghiêm cấm: Phá hoại công trình đường bộ. Đào, khoan, xẻ đường trái phép; đặt, để các chướng ngại vật trái phép trên đường; mở đường trái phép; lấn chiếm hành lang an toàn đường bộ; tháo dỡ, di chuyển trái phép hoặc làm sai lệch công trình báo hiệu đường bộ. Sử dụng lòng đường, hè phố trái phép.

So với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 thì khoản 1 Điều 203 Bộ luật hình sự năm 1999 quy định thêm một số hành vi khách quan mới như: “*mở đường giao cắt trái phép qua đường bộ, đường có giải phân cách; lấn chiếm, chiếm dụng vỉa hè, lòng đường; lấn chiếm hành lang bảo vệ đường bộ; vi phạm quy định về bảo đảm an toàn giao thông khi thi công trên đường bộ*”. Nhưng không vì thế mà cho rằng người thực hiện các hành vi này trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì không bị coi là hành vi cản trở giao thông đường bộ, bởi lẽ, khoản 1 Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 ngoài những hành vi cụ thể đã được miêu tả trong câu thành, nhà làm luật còn quy định: “có hành vi khác cản trở giao thông vận tải” (điểm c khoản 1), nên các hành vi mà nhà làm luật quy định mới trong câu thành tội phạm chính là “hành vi khác”. Do đó không coi đó là những hành vi phạm tội mới được quy định trong câu thành, mà nó chỉ là cụ thể hoá hành vi phạm tội mà thôi.

#### *b. Hậu quả*

Cũng như đối với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, hậu quả là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này. Nếu hành vi cản trở giao thông đường bộ mà chưa gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác thì chưa cấu thành tội phạm, trừ trường hợp quy định tại khoản 4 của điều luật.

Gây hậu quả rất nghiêm trọng hoặc hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2 hoặc khoản 3 của điều luật.

#### *c. Các dấu hiệu khách quan khác*

Ngoài hành vi khách quan, đối với tội cản trở giao thông đường bộ, nhà làm luật quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Công trình giao thông đường bộ; biển báo hiệu; các thiết bị an toàn giao thông đường bộ; đường giao cắt, đường có giải phân cách; vỉa hè, lòng đường, hành lang bảo vệ đường bộ; thi công trên đường bộ.

Việc xác định các dấu hiệu khách quan này là rất quan trọng, là dấu hiệu để phân biệt giữa tội phạm này với các tội khác. Ví dụ: Nếu đào, khoan, xẻ trái phép các công trình quan trọng về an ninh quốc gia thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự về tội phá huỷ công trình, phương tiện quan trọng về an ninh quốc gia theo Điều 231 Bộ luật hình sự.

Các dấu hiệu khách quan này cũng được quy định tại Luật giao thông đường bộ. Ví dụ: Khoản 2 Điều 3 Luật giao thông đường bộ quy định: “*Công trình đường bộ* gồm đường bộ, nơi dừng xe, đỗ xe trên đường, hệ thống thoát nước, đèn tín hiệu, cọc tiêu, biển báo hiệu, dải phân cách và công trình, thiết bị phụ trợ khác”.

#### **4. Các dấu hiệu thuộc về mặt chủ quan của tội phạm**

Cũng như đối với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, người thực hiện hành vi cản trở giao thông đường bộ là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cầu thả, nhưng chủ yếu là vô ý vì quá tự tin.

Nếu chỉ căn cứ vào hành vi khách quan thì có thể có quan điểm cho rằng người thực hiện hành vi cản trở giao thông là do cố ý, vì không ai khi đào, xẻ trái phép công trình giao thông đường bộ lại bảo rằng do sơ ý. Tuy nhiên, căn cứ vào các dấu hiệu về hình thức lỗi, thì người thực hiện hành vi cản trở giao thông vẫn là do vô ý, vì người thực hiện hành vi cản trở giao thông không mong muốn cho hậu quả xảy ra hoặc cũng không bỏ mặc cho hậu quả xảy ra.

Người phạm tội cản trở giao thông đường bộ có thể vì động cơ khác nhau nhưng không có mục đích vì lỗi của người phạm tội là do vô ý nên không thể có mục đích.

## B. CÁC TRƯỜNG HỢP PHẠM TỘI CỤ THỂ

### ***1. Phạm tội cản trở giao thông đường bộ không có các tình tiết định khung hình phạt***

Đây là trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 Điều 203 Bộ luật hình sự, là cấu thành cơ bản của tội cản trở giao thông đường bộ, người phạm tội có thể bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến ba mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến hai năm hoặc bị phạt tù từ ba tháng đến ba năm, là tội phạm ít nghiêm trọng.

So với tội cản trở giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng quy định tại Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 1 Điều 203 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn, mặc dù mức cao nhất của khung hình phạt cũng là ba năm tù, nhưng vì khoản 1 Điều 203 Bộ luật hình sự năm 1999 có quy định hình phạt tiền là hình phạt nhẹ hơn hình phạt cải tạo không giam giữ mà Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 không quy định. Tuy nhiên, về hình phạt cải tạo không giam giữ thì khoản 1 Điều 203 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn khoản 1 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985. Tuy nhiên, so sánh giữa Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 203 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 203 là điều luật nặng hơn. Vì vậy, hành vi cản trở giao thông đường bộ xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 203 Bộ luật hình sự năm 1999. Tuy nhiên, nếu áp dụng hình phạt cải tạo không giam giữ thì không được quá một năm.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội cản trở giao thông đường bộ theo khoản 1 Điều 203 Bộ luật hình sự, Toà án căn cứ vào các quy định về quyết định hình phạt tại Chương VII Bộ luật hình sự ( từ Điều 45 đến Điều 54). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến ba năm tù.

Đối với tội cản trở giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng quy định tại Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 chưa được các cơ quan chức năng như: Tòa án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao và Bộ nội vụ (nay là Bộ công an) hướng dẫn như đối với tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải. Sau khi Bộ luật hình sự năm 1999 có hiệu lực, đến nay vẫn chưa có hướng dẫn thế nào là gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ hoặc tài sản của người khác do hành vi cản trở giao thông gây ra.

Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao chỉ hướng dẫn áp dụng đối với Điều 202 Bộ luật hình sự mà không áp dụng đối với các điều luật khác về an toàn giao thông. Do đó, khi xác định thiệt hại nghiêm trọng về sức khoẻ, tài sản do hành vi cản trở giao thông gây ra cũng chỉ tham khảo nội dung hướng dẫn tại Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao, mà không coi đó là căn cứ duy nhất. Hành vi cản trở giao thông đường bộ cũng là hành vi trực tiếp gây ra thiệt hại nên theo chúng tôi, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức, có thể căn cứ vào Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao để xác định thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ hoặc tài sản của người khác do hành vi cản trở giao thông đường bộ gây ra.

## ***2. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 203 Bộ luật hình sự***

### ***a. Cản trở giao thông đường bộ tại các đèo, dốc và đoạn đường nguy hiểm***

Do tính chất nguy hiểm của một số đoạn đường bộ như: đèo, dốc, đường vòng quanh co, đường trơn, các đoạn đường dễ xảy ra tai nạn, các đoạn đường thường bị ngập lụt. Các đoạn đường này nếu bị đào, khoan, xé hoặc đặt trái phép chướng ngại vật; tháo dỡ, di chuyển trái phép, làm sai lệch, che khuất hoặc phá huỷ biển báo hiệu, các thiết bị an toàn giao thông; mở đường giao cắt trái phép; lấn chiếm, chiếm dụng vỉa hè, lòng đường; lấn chiếm hành lang bảo vệ sẽ gây nguy hiểm hơn đối với các đoạn đường khác và nếu như tai nạn xảy ra thì hậu quả sẽ nghiêm trọng hơn đối với các đoạn đường khác.

Trên đèo dốc nguy hiểm, tại các đoạn đường dễ xảy ra tai nạn, các đoạn đường thường bị ngập lụt, đơn vị quản lý giao thông đường bộ đã có biện pháp đặc biệt đảm bảo an toàn giao thông. Hầu hết, đều được cấm biển báo

hoặc trực tiếp chỉ dẫn để bảo đảm an toàn khi các phương tiện tham gia giao thông đi qua.

*b. Gây hậu quả rất nghiêm trọng.*

Gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường bộ gây ra là những thiệt hại rất nghiêm trọng về tính mạng, sức khoẻ hoặc tài sản cho người khác. Cũng như đối với trường hợp gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ hoặc tài sản quy định tại khoản 1 của điều luật, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức, có thể căn cứ vào Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đối với trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra để xác định hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường bộ gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 203 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ hai năm đến bảy năm, là tội phạm nghiêm trọng.

So với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 2 Điều 203 Bộ luật hình sự năm 1999 được coi là quy định mới. Vì vậy, đối với hành vi cản trở giao thông tại các đèo, dốc và đoạn đường nguy hiểm và gây hậu quả rất nghiêm trọng xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 đối với người phạm tội.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 203 Bộ luật hình sự, Tòa án cũng phải căn cứ vào các quy định về quyết định hình phạt tại Chương VII Bộ luật hình sự ( từ Điều 45 đến Điều 54). Nếu người phạm tội chỉ thuộc một trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật, có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới hai năm tù). Nếu người phạm tội thuộc cả hai trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến bảy năm tù.

***3. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 203 Bộ luật hình sự***

Khoản 3 của điều luật chỉ quy định một trường hợp phạm tội, đó là: “Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng”.

Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông gây ra là những thiệt hại đặc biệt nghiêm trọng về tính mạng, sức khoẻ hoặc tài sản cho người khác. Do chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông gây ra, nên có thể căn cứ vào Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Toà án nhân dân tối cao đối với trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra để xác định hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường bộ gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 203 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ năm năm đến mười năm, là tội phạm rất nghiêm trọng.

So với khoản 2 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 3 Điều 203 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn, nên không áp dụng đối với hành vi cản trở giao thông xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 3 Điều 203 Bộ luật hình sự, Toà án cũng phải căn cứ vào các quy định về quyết định hình phạt tại Chương VII Bộ luật hình sự ( từ Điều 45 đến Điều 54). Nếu người có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới năm năm tù), nhưng không được dưới hai năm. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười năm tù.

#### ***4. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 4 Điều 203 Bộ luật hình sự***

Đây là cấu thành giảm nhẹ và cũng là cấu thành đặc biệt đối với tội phạm này mà thực tế rất ít xảy ra. Khác với Điều 186, Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 nhà làm luật không cấu tạo cấu thành này. Vì vậy, chỉ những hành vi cản trở giao thông có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt

nhằm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời xảy ra sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới bị coi là hành vi phạm tội.

Cấu thành giảm nhẹ này cũng tương tự như khoản 4 Điều 202 Bộ luật hình sự. Vì vậy, khi xác định khả năng thực tế do hành vi cản trở giao thông sẽ gây ra hậu quả đặc biệt nghiêm trọng cần phải căn cứ vào tình hình cụ thể nơi xảy ra sự việc và hành vi cản trở giao thông.

Phạm tội trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến hai mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến một năm, là tội phạm ít nghiêm trọng.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 4 Điều 203 Bộ luật hình sự, Tòa án cũng phải căn cứ vào các quy định về quyết định hình phạt tại Chương VII Bộ luật hình sự (từ Điều 45 đến Điều 54). Nếu người phạm có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Tòa án chỉ áp dụng hình phạt tù trong trường hợp người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể.

### ***3. TỘI ĐƯA VÀO SỬ DỤNG CÁC PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ KHÔNG BẢO ĐẢM AN TOÀN***

#### **Điều 204. Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn**

*1. Người nào chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật mà cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ rõ ràng không đảm bảo an toàn kỹ thuật gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, thì bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ sáu tháng đến năm năm.*

*2. Phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng hoặc đặc biệt nghiêm trọng, thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm.*

*3. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.*

**Định Nghĩa:** Đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn là hành vi của người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật mà cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ rõ ràng không đảm bảo an toàn kỹ thuật gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác.

Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn là tội được tách từ tội “đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng” quy định tại Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985. Hành vi điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng được cấu tạo thành tội “*điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ*” quy định tại Điều 205 Bộ luật hình sự.

So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 thì Điều 204 Bộ luật hình sự năm 1999 không có nhiều sửa đổi, bổ sung lớn, chủ yếu cấu tạo lại cho phù hợp với tên tội. Bỏ hình phạt cảnh cáo và thêm hình phạt tiền là hình phạt chính; bổ sung tình tiết “*gây hậu quả rất nghiêm trọng*” là yếu tố định khung hình phạt; tăng hình phạt cải tạo không giam giữ lên tới *ba* năm và hình phạt bổ sung được quy định ngay trong điều luật.

## A. CÁC DẤU HIỆU CƠ BẢN CỦA TỘI PHẠM

### 1. Các dấu hiệu thuộc về chủ thể của tội phạm

Chủ thể của tội phạm này là chủ thể đặc biệt, chỉ những người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật về phương tiện giao thông đường bộ mới là chủ thể của tội phạm này.

Người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động phương tiện giao thông đường bộ là người có chức vụ, quyền hạn và có chức vụ, quyền hạn nên có quyền điều động phương tiện giao thông đường bộ hoặc tuy không có chức vụ, quyền hạn nhưng do tính chất nghề nghiệp nên có trách nhiệm trong việc điều động phương tiện giao thông đường bộ như: Giám đốc xí nghiệp vận tải, Giám đốc xí nghiệp xe khách, Chủ các doanh nghiệp vận tải, Chủ sở hữu phương tiện giao thông vận tải v.v...

Người chịu trách nhiệm trực tiếp về tình trạng kỹ thuật phương tiện giao thông đường bộ là người theo pháp luật họ có trách nhiệm về kiểm tra tình trạng kỹ thuật các phương tiện giao thông đường bộ như: Cán bộ, nhân viên kiểm định kỹ thuật phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

Đối với người từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi không phải chịu trách nhiệm hình sự về tội phạm này, vì tội phạm này là tội phạm được thực hiện do vô ý và không có trường hợp nào là tội đặc biệt nghiêm trọng.

## ***2. Các dấu hiệu thuộc về khách thể của tội phạm***

Khách thể của tội phạm này là trật tự an toàn giao thông đường bộ.

*Đối tượng tác động* của tội phạm này là phương tiện giao thông đường bộ bao gồm: Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, phương tiện giao thông thô sơ đường bộ, nhưng chủ yếu là phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. *Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ* gồm xe ô tô, máy kéo, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy và các loại xe tương tự, kể cả xe cơ giới dùng cho người tàn tật. *Phương tiện giao thông thô sơ đường bộ* gồm các loại xe không di chuyển bằng sức động cơ như xe đạp, xe xích lô, xe súc vật kéo và các loại xe tương tự.

## ***3. Các dấu hiệu thuộc về mặt khách quan của tội phạm***

### ***a. Hành vi khách quan***

Người phạm tội này, có thể thực hiện một trong hai hành vi sau, tùy thuộc vào trách nhiệm của họ về phương tiện giao thông:

Nếu là người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động phương tiện giao thông đường bộ thì hành vi khách quan của họ là hành vi điều động phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn. Ví dụ: Xe không bảo đảm an toàn, lốp xe sắp vỡ, phanh (thắng) không ăn, nhưng vì muốn vận chuyển hàng cho kịp thời gian, nên Giám đốc xí nghiệp vận tải vẫn điều động lái xe chở hàng. Trên đường vận chuyển hàng thì bị tai nạn làm chết người và hư hỏng tài sản.

Nếu là người chịu trách nhiệm trực tiếp về tình trạng kỹ thuật phương tiện giao thông đường bộ, thì hành vi khách quan của họ là chứng nhận không

đúng về tình trạng kỹ thuật của phương tiện giao thông đường bộ. Ví dụ: Bùi Văn T là cán bộ đăng kiểm biết rõ xe của Đào Xuân L không bảo đảm an toàn, nhưng vẫn chứng nhận là xe bảo đảm các thông số kỹ thuật và cho phép lưu hành. Khi Bùi Xuân L gây tai nạn mới phát hiện xe của L không bảo đảm an toàn nên mới gây ra tai nạn.

#### *b. Hậu quả*

Cũng như đối với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, hậu quả là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này. Nếu hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn mà chưa gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác thì chưa cấu thành tội phạm.

Việc xác định thiệt hại cũng tương tự như đối với tội vi phạm các quy định tại các Điều 202, 203 Bộ luật hình sự.

Gây hậu quả rất nghiêm trọng hoặc hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2 của điều luật.

#### *c. Các dấu hiệu khách quan khác*

Ngoài hành vi khách quan, đối với tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ rõ ràng không bảo đảm an toàn, nhà làm luật quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Tình trạng kỹ thuật của các phương tiện giao thông đường bộ như: các thiết bị, độ an toàn về kỹ thuật, các thông số kỹ thuật theo quy định của các phương tiện...

Các dấu hiệu khách quan này một số được quy định tại Luật giao thông đường bộ, một số được quy định tại các văn bản khác về các thông số kỹ thuật do các cơ quan chuyên môn ban hành.

#### ***4. Các dấu hiệu thuộc về mặt chủ quan của tội phạm***

Cũng như đối với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, người thực hiện hành vi đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ rõ ràng không bảo đảm an toàn là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cầu thả, nhưng chủ yếu là vô ý vì quá tự tin).

Mặc dù điều văn của điều luật quy định “cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ rõ ràng không bảo đảm an toàn kỹ thuật” nhưng không vì thế mà cho rằng người thực hiện hành vi phạm tội này là do cố ý. Khi người phạm tội cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ, họ biết rõ là không bảo đảm an toàn kỹ thuật, nhưng vẫn cho phép là cố ý về hành vi nhưng họ tin rằng hậu quả không xảy ra hoặc có thể khắc phục được, nên lỗi của người phạm tội vẫn là lỗi vô ý.

Người phạm tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ rõ ràng không bảo đảm an toàn có thể vì động cơ khác nhau nhưng không có mục đích vì lỗi của người phạm tội là do vô ý nên không thể có mục đích. Nếu người phạm tội nhận tiền, tài sản hoặc lợi ích vật chất khác mà cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ rõ ràng không bảo đảm an toàn kỹ thuật gây thiệt hại đến tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến sức khỏe, tài sản của người khác, thì ngoài tội “đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn” họ còn phải bị truy cứu trách nhiệm hình sự về tội “nhận hối lộ” quy định tại Điều 279 Bộ luật hình sự.

## B. CÁC TRƯỜNG HỢP PHẠM TỘI CỤ THỂ

### ***1. Phạm tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn không có tình tiết định khung hình phạt***

Đây là trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 Điều 204 Bộ luật hình sự, là cấu thành cơ bản của tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn, người phạm tội có thể bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc bị phạt tù từ sáu tháng đến năm năm, là tội phạm nghiêm trọng.

So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này, thì khoản 1 Điều 204 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn, vì khoản 1 Điều 204 Bộ luật hình sự năm 1999 bỏ hình phạt cảnh cáo và có mức cao nhất của khung hình phạt bằng mức cao nhất của khung hình phạt tại khoản 1 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 (năm năm); quy định hình phạt tiền là hình phạt nặng hơn hình phạt cảnh cáo và hình phạt cải tạo không giam giữ cũng nặng hơn khoản 1 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985. Tuy nhiên, nếu so sánh giữa Điều 204 Bộ luật hình sự năm 1999 với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 thì Điều 204 Bộ luật hình sự năm 1999 là điều luật nhẹ hơn. Vì vậy, hành vi

phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 204 Bộ luật hình sự năm 1999. Tuy nhiên, có thể áp dụng hình phạt cảnh cáo và nếu áp dụng hình phạt cải tạo không giam giữ thì không được quá hai năm.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 1 Điều 204 Bộ luật hình sự, Toà án cần căn cứ vào các quy định về quyết định hình phạt tại Chương VII Bộ luật hình sự ( từ Điều 45 đến Điều 54). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến năm năm tù.

Đối với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985, Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao và Bộ nội vụ (nay là Bộ công an) đã hướng dẫn tại Thông tư liên ngành số 02/TTLN ngày 7-1-1995. Tuy nhiên, một số điểm của Thông tư này không còn phù hợp và hiện nay về Điều 204 Bộ luật hình sự cũng chưa có hướng dẫn chính thức, nên có thể vận dụng Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Toà án nhân dân tối cao đối với Điều 202 Bộ luật hình sự về trường hợp gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác do hành vi điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra để xác định gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác do hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn gây ra.

Tuy nhiên, có ý kiến cho rằng hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn không trực tiếp gây ra thiệt hại mà chỉ gián tiếp gây ra thiệt hại. Nếu chưa có hướng dẫn cụ thể thì nên vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả nghiêm trọng để xác định thiệt hại tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng đối với sức khỏe, tài sản của người khác do hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn gây ra. Cụ thể là:

*Nếu thuộc một trong các trường hợp sau đây là gây hậu quả nghiêm trọng:*

- *Làm chết một người;*
- *Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của một đến hai người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 61% trở lên;*
- *Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của ba đến bốn người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% đến 60%;*
- *Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 61% đến 100%, nếu không thuộc các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm a.2 và a.3 trên đây;*
- *Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tổng tỷ lệ thương tật từ 31% đến 60% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 30 triệu đồng đến dưới 50 triệu đồng;*
- *Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 50 triệu đồng đến dưới 500 triệu đồng.*
- *Ngoài các thiệt hại về tính mạng, sức khỏe và tài sản, thì thực tiễn cho thấy có thể còn có hậu quả phi vật chất, như ảnh hưởng xấu đến việc thực hiện đường lối của Đảng, chính sách của Nhà nước, gây ảnh hưởng về an ninh, trật tự, an toàn xã hội... Trong các trường hợp này phải tùy vào từng trường hợp cụ thể để đánh giá mức độ của hậu quả do tội phạm gây ra là nghiêm trọng.*

Quan điểm này, theo chúng tôi là hợp lý và hy vọng rằng khi hướng dẫn áp dụng Điều 204 Bộ luật hình sự, các cơ quan có thẩm quyền sẽ xem xét và quyết định.

## ***2. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 204 Bộ luật hình sự***

Khoản 2 của điều luật quy định hai tình tiết là yếu tố định khung hình phạt đó là: “*Gây hậu quả rất nghiêm trọng*” và “*Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng*”. Đây cũng là một trong nhiều trường hợp nhà làm luật quy định hai trường hợp phạm tội có tính chất, mức độ nguy hiểm khác nhau nhưng lại có cùng một khung hình phạt. Về kỹ thuật lập pháp, việc quy định như vậy rõ

ràng là không khoa học. Nếu cần phân biệt hai trường hợp phạm tội khác nhau, thì nên ở hai khung hình phạt khác nhau, còn nếu không cần phân biệt thì chỉ cần quy định “ Gây hậu quả rất nghiêm trọng” là đủ, còn nếu thực tế xảy ra trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì cũng chỉ áp dụng khoản 2 của điều luật. Do nhà làm luật đã quy định hai tình tiết trong cùng một khung hình phạt nên việc phân biệt cũng có ý nghĩa nhất định trong việc cá thể hoá hình phạt. người phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng sẽ bị phạt nặng hơn người phạm tội chỉ gây hậu quả rất nghiêm trọng.

Cũng như trường hợp gây thiệt hại tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng đối với sức khoẻ, tài sản của người khác do hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn gây ra, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức về trường hợp phạm tội quy định tại khoản 2 của điều luật, chúng ta có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng hoặc đặc biệt nghiêm trọng để xác định hậu quả rất nghiêm trọng hoặc đặc biệt nghiêm trọng do hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn gây ra. Cụ thể là:

Nếu thuộc một trong các trường hợp sau đây là gây hậu quả rất nghiêm trọng:

- *Làm chết hai người;*
- *Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khoẻ của ba đến bốn người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 61% trở lên;*
- *Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khoẻ của năm đến bảy người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% đến 60%;*
- *Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khoẻ của nhiều người với tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 101% đến 200%, nếu không thuộc trường hợp có ba đến bốn người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 61% trở lên hoặc năm đến bảy người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% đến 60%;*

- Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 500 triệu đồng đến dưới một tỷ năm trăm triệu đồng;

- Gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe và tài sản mà hậu quả thuộc hai đến ba điểm từ điểm thuộc trường hợp quy định là hậu quả nghiêm trọng.

Nếu thuộc một trong các trường hợp sau đây là gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng:

- Làm chết ba người trở lên;

- Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của năm người trở lên với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 61% trở lên;

- Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của tám người trở lên với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% đến 60%;

- Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 201% trở lên, nếu không thuộc trường hợp có năm người trở lên với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 61% trở lên hoặc tám người trở lên với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% đến 60%;

- Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ một tỷ năm trăm triệu đồng trở lên;

- Gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe và tài sản mà hậu quả thuộc bốn điểm trở lên từ điểm a.1 đến điểm a.6 tiểu mục 3.4 này của Thông tư liên tịch

- Gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe và tài sản mà hậu quả thuộc hai điểm trở lên từ điểm b.1 đến điểm b.6 tiểu mục 3.4 này của Thông tư liên tịch.

- Ngoài các thiệt hại về tính mạng, sức khỏe và tài sản, thì thực tiễn cho thấy có thể còn có hậu quả phi vật chất, như ảnh hưởng xấu đến việc thực hiện đường lối của Đảng, chính sách của Nhà nước, gây ảnh hưởng về an ninh, trật tự, an toàn xã hội... Trong các trường hợp này phải tùy vào từng trường hợp cụ thể để đánh giá mức độ của hậu quả do tội phạm gây ra là rất nghiêm trọng hoặc đặc biệt nghiêm trọng.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ ba năm đến mười năm, là tội phạm rất nghiêm trọng. So với khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này thì khoản 2 Điều 204 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn, nên được áp dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 204 Bộ luật hình sự, Toà án phải căn cứ vào các quy định về quyết định hình phạt tại Chương VII Bộ luật hình sự ( từ Điều 45 đến Điều 54). Nếu người phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng và có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt ( dưới ba năm tù). Nếu người phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng và có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười năm tù.

Nếu các tình tiết khác của vụ án như nhau, thì người phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng bị phạt nặng hơn người phạm tội chỉ gây hậu quả rất nghiêm trọng.

### ***3. Hình phạt bổ sung đối với người phạm tội***

Ngoài hình phạt chính, người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

So với Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định hình phạt bổ sung đối với tội phạm này thì khoản 3 Điều 204 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn vì mức thấp nhất của hình phạt cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm ( Điều 218 là từ hai năm), nên đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xét xử thì Toà án áp dụng khoản 3 Điều 204 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

### ***4. TỘI ĐIỀU ĐỘNG HOẶC GIAO CHO NGƯỜI KHÔNG ĐỦ ĐIỀU KIỆN ĐIỀU KHIỂN CÁC PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ***

## **Điều 205. Tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ**

1. Người nào điều động hoặc giao cho người không có giấy phép hoặc bằng lái xe hoặc không đủ các điều kiện khác theo quy định của pháp luật điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, thì bị phạt tiền từ ba triệu đồng đến ba mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ một năm đến ba năm.

2. Phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng thì bị phạt tù từ hai năm đến bảy năm.

3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ năm năm đến mười hai năm.

4. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

**Định Nghĩa:** Điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ là hành vi điều động hoặc giao cho người không có giấy phép hoặc bằng lái xe hoặc không đủ các điều kiện khác theo quy định của pháp luật điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ.

Tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ cũng là tội phạm được tách từ tội “đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng” quy định tại Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Tuy nhiên, Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 chỉ quy định hành vi *điều động*, còn Điều 205 Bộ luật hình sự năm 1999 thêm hành vi “*giao*”. Thực ra hành vi *giao* và hành vi *điều động* về bản chất không có gì khác nhau, nhưng sự khác nhau là ở tư cách chủ thể. Người có hành vi *điều động* là người có chức vụ, quyền hạn còn người có hành vi *giao* không phải là người có chức vụ, quyền hạn mà họ chỉ có thể là chủ sở hữu hoặc người quản lý phương tiện giao thông đường bộ. Điều 205 Bộ luật hình sự năm 1999 cấu tạo thành 3 khoản; bỏ hình phạt cảnh cáo và thêm hình phạt tiền là hình phạt chính; bổ sung tình tiết “*gây hậu quả rất nghiêm trọng*” là yếu tố định khung

hình phạt; tăng hình phạt cải tạo không giam giữ lên tới *ba* năm và hình phạt bổ sung được quy định ngay trong điều luật.

## A. CÁC DẤU HIỆU CƠ BẢN CỦA TỘI PHẠM

### ***1. Các dấu hiệu thuộc về chủ thể của tội phạm***

Chủ thể của tội phạm này vừa là chủ thể đặc biệt, vừa không phải là đặc biệt.

Là chủ thể đặc biệt, người phạm tội là người chịu trách nhiệm về việc điều động người điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ như: Giám đốc xí nghiệp vận tải, Giám đốc xí nghiệp xe khách, Chủ các doanh nghiệp vận tải.

Người phạm tội không phải là chủ thể đặc biệt là người không có trách nhiệm điều động người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, nhưng họ là chủ sở hữu hoặc người quản lý phương tiện giao thông đường bộ như: Chủ sở hữu xe mô tô giao cho người khác không có bằng lái xe mô tô điều khiển xe mô tô của mình hoặc một lái xe đã giao xe cho phụ xe mà người phụ xe không có bằng lái xe.

Đối với người từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi không phải chịu trách nhiệm hình sự về tội phạm này, vì tội phạm này là tội phạm được thực hiện do vô ý và không có trường hợp nào là tội đặc biệt nghiêm trọng.

### ***2. Các dấu hiệu thuộc về khách thể của tội phạm***

Khách thể của tội phạm này cũng là trật tự an toàn giao thông đường bộ.

*Đối tượng tác động* của tội phạm này là con người mà cụ thể là: *Người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ không đủ điều kiện quy định tại Luật giao thông đường bộ ( hay còn gọi là người điều khiển phương tiện tham gia giao thông)*. Ví dụ: Điều động người không có bằng lái xe lái xe chở công nhân đi nghỉ mát. Trên đường đến nơi nghỉ mát đã vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ, gây tai nạn làm chết một người và bị thương 3 người khác.

*Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông* gồm người điều khiển xe cơ giới, xe thô sơ, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.

Luật giao thông đường bộ quy định, người lái xe tham gia giao thông phải có giấy phép lái xe phù hợp với loại xe được phép điều khiển do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp. Người lái xe phải bảo đảm độ tuổi, sức khoẻ theo quy định.

Khi xác định đối tượng tác động của tội phạm này, cần đối chiếu với quy định của Luật giao thông đường bộ về những điều kiện cần và đủ đối với *người điều khiển phương tiện tham gia giao thông*. Những điều kiện này do Luật giao thông đường bộ quy định.

### ***3. Các dấu hiệu thuộc về mặt khách quan của tội phạm***

#### ***a. Hành vi khách quan***

Người phạm tội này, là người thực hiện hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

*Điều động* là ra lệnh, phân công, chỉ thị cho người khác. Điều động người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là ra lệnh, chỉ thị hoặc phân công những người bị pháp luật cấm điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Ví dụ: Nguyễn Xuân H là giám đốc xí nghiệp vận tải hàng hoá điều động Bùi Lưu K là lái xe của xí nghiệp trong máu đang có nồng độ cồn vượt quá 80 miligam/100 mililit máu, lái xe vận tải chở hàng gây tai nạn làm chết người.

*Giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ* là giao phương tiện giao thông đường bộ cho những người bị pháp luật cấm điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Ví dụ: Vũ Khắc T là lái xe khách, sau khi đã trả khách ở bến xe xong. T nói với Nguyễn Văn M là phụ xe không có bằng lái đưa xe đi thay dầu, còn T vào quán ngồi uống bia. Trên đường đến nơi thay dầu, M gây tai nạn làm chết người. Hành vi của T là hành vi giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Trường hợp cho người khác mượn xe mô tô, xe máy mà biết người mượn xe không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ,

nhưng vẫn cho mượn dẫn đến người mượn xe gây tai nạn làm chết người thì người cho mượn xe bị coi là giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ và bị truy cứu trách nhiệm hình sự. Nếu có căn cứ cho rằng, người cho mượn xe không biết người mượn xe không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ thì họ không bị coi là giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

### *b. Hậu quả*

Hậu quả cũng là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này. Nếu hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ mà chưa gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác thì chưa cấu thành tội phạm.

Việc xác định thiệt hại cũng tương tự như đối với tội vi phạm các quy định tại các Điều 202, 203, 204 Bộ luật hình sự.

Gây hậu quả rất nghiêm trọng hoặc hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2, khoản 3 của điều luật.

### *c. Các dấu hiệu khách quan khác*

Ngoài hành vi khách quan, đối với tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ, nhà làm luật quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Điều kiện đối với người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Các điều kiện này được quy định tại Luật giao thông đường bộ.

Theo quy định tại Luật giao thông đường bộ thì những người sau đây không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ:

- Không có giấy phép lái xe phù hợp với loại xe được phép điều khiển do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp;
- Không bảo đảm độ tuổi, sức khỏe;
- Người tập lái xe thực hành trên xe không phải xe tập lái và không có giáo viên bảo trợ tay lái;

- Người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông không có chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức về pháp luật giao thông đường bộ, không có bằng hoặc chứng chỉ điều khiển xe máy chuyên dùng do cơ sở đào tạo người điều khiển xe máy chuyên dùng cấp.

- Người lái xe đang điều khiển xe trên đường mà trong máu có nồng độ cồn, rượu, bia vượt quá 80 mmg/100 mml máu hoặc 40 mmg/11 khí thở và các chất kích thích khác.

#### ***4. Các dấu hiệu thuộc về mặt chủ quan của tội phạm***

Cũng như đối với các tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông, người thực hiện hành vi cản trở giao thông đường bộ là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cầu thả, nhưng chủ yếu là vô ý vì quá tự tin).

Mặc dù là vô ý phạm tội, nhưng trước khi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ, người phạm tội phải biết người mà mình điều động hoặc giao phải là người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ. Nếu vì một lý do nào đó mà người phạm tội không biết người mà mình điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ thì cũng không cấu thành tội phạm.

### **B. CÁC TRƯỜNG HỢP PHẠM TỘI CỤ THỂ**

#### ***1. Phạm tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ không có các tình tiết định khung hình phạt***

Đây là trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 Điều 205 Bộ luật hình sự, là cấu thành cơ bản của tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, người phạm tội có thể bị phạt tiền từ ba triệu đồng đến ba mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc bị phạt tù từ một năm đến ba năm, là tội phạm ít nghiêm trọng.

So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này, thì khoản 1 Điều 205 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn, vì khoản 1 Điều 205 Bộ luật hình sự năm 1999 có mức cao nhất của khung hình phạt là ba năm trong khi khoản 1 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 là 5 năm, mặc dù Điều 205 Bộ luật hình sự năm 1999 bỏ hình phạt cảnh cáo và hình phạt cải tạo

không giam giữ nặng hơn khoản 1 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985, nhưng so sánh giữa Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 205 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 205 Bộ luật hình sự năm 1999 là điều luật nặng hơn. Vì vậy, hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985. Tuy nhiên, Tòa án phải căn cứ vào khung hình phạt tại Điều 205 Bộ luật hình sự năm 1999 theo hướng có lợi cho người phạm tội .

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 1 Điều 205 Bộ luật hình sự, Tòa án cần căn cứ vào các quy định về quyết định hình phạt tại Chương VII Bộ luật hình sự ( từ Điều 45 đến Điều 54). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến ba năm tù.

Cũng như đối với Điều 204 Bộ luật hình sự, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức, theo chúng tôi có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Tòa án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV “Các tội xâm phạm sở hữu” của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả nghiêm trọng để xác định thiệt hại tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng đối với sức khỏe, tài sản của người khác do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra, mà không nên vận dụng Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đối với Điều 202 Bộ luật hình sự về trường hợp gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, vì thiệt hại do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra không phải là thiệt hại trực tiếp của hành vi phạm tội này.

## ***2. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 205 Bộ luật hình sự***

Khác với khoản 2 Điều 204, Khoản 2 Điều 205 Bộ luật hình sự chỉ quy định một trường hợp phạm tội đó là: “*Gây hậu quả rất nghiêm trọng*”. Về kỹ thuật lập pháp, việc quy định như vậy là khoa học, vì gây hậu quả rất nghiêm

trọng và gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng là khác nhau nên phải có hai khung hình phạt khác nhau.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra, theo chúng tôi có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Tòa án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng để xác định hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra, mà không nên vận dụng Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đối với Điều 202 Bộ luật hình sự về trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng đối với hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ hai năm đến bảy năm, là tội phạm nghiêm trọng. So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này thì khoản 2 Điều 205 Bộ luật hình sự năm 1999 được coi là quy định mới, nên không áp dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 205 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới hai năm tù). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến bảy năm tù.

### ***3. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 205 Bộ luật hình sự***

Khoản 3 Điều 205 Bộ luật hình sự cũng chỉ quy định một trường hợp phạm tội đó là: "Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng"

Cũng như đối với trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng để xác định hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ năm năm đến mười hai năm, là tội phạm rất nghiêm trọng. So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này thì khoản 3 Điều 205 Bộ luật hình sự năm 1999 được coi là trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự và nặng hơn khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự, nên không áp dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 3 Điều 205 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới năm năm tù), nhưng không được dưới hai năm tù (xem Điều 47 Bộ luật hình sự). Nếu người phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng và có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười hai năm tù.

#### ***4. Hình phạt bổ sung đối với người phạm tội***

Ngoài hình phạt chính, người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

So với Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định hình phạt bổ sung đối với tội phạm này thì khoản 4 Điều 205 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn vì mức thấp nhất của hình phạt cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm (Điều 218 là từ hai năm), nên đối với

hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xét xử thì Toà án áp dụng khoản 4 Điều 205 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

## **5. TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT**

### **Điều 208. Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt**

1. Người nào chỉ huy, điều khiển phương tiện giao thông đường sắt mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường sắt gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ, tài sản của người khác, thì bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến một trăm triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ một năm đến năm năm.

2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm:

a) Không có giấy phép, bằng hoặc chứng chỉ chuyên môn tương ứng với nhiệm vụ được giao;

b) Trong tình trạng dùng rượu, bia quá nồng độ quy định hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác;

c) Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn;

d) Không chấp hành hiệu lệnh của người chỉ huy hoặc người có thẩm quyền điều khiển, giữ gìn trật tự, an toàn giao thông đường sắt;

đ) Gây hậu quả rất nghiêm trọng.

3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm.

4. Phạm tội trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến hai năm hoặc phạt tù từ sáu tháng đến ba năm.

5. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

**Định Nghĩa:** Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt là hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông trong khi chỉ huy hoặc điều khiển các phương tiện giao thông đường sắt gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ, tài sản của người khác.

Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt là tội phạm được tách từ tội vi phạm quy định về an toàn giao thông vận tải quy định tại Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985.

So với Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 thì Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 có nhiều sửa đổi, bổ sung như:

Quy định cụ thể hành vi phạm tội là hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt chứ không phải vi phạm về an toàn giao thông vận tải chung chung như Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985;

Bổ sung hành vi “chi huy” phương tiện giao thông đường sắt là hành vi khách quan của tội phạm.

Sửa đổi tình tiết gây thiệt hại đến sức khoẻ thành “*gây thiệt hại nghiêm trọng đến sức khoẻ*”;

Bổ sung tình tiết “*không có giấy phép, chứng chỉ chuyên môn tương ứng với nhiệm vụ được giao*”, ngoài tình tiết không có bằng lái;

Sửa đổi tình tiết “trong khi say rượu hoặc say do dùng chất kích thích khác” thành “trong tình trạng dùng rượu, bia quá nồng độ quy định hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác”

Bổ sung tình tiết “*Không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông*” và tình tiết “*Gây hậu quả rất nghiêm trọng*” là yếu tố định khung hình phạt;

Bổ sung hình phạt tiền là hình phạt chính đối với người phạm tội; tăng hình phạt cải tạo không giam giữ lên tới ba năm.

Hình phạt bổ sung được quy định trong cùng điều luật.

## A. CÁC DẤU HIỆU CƠ BẢN CỦA TỘI PHẠM

Nói chung các dấu hiệu của tội phạm này cũng tương tự với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ quy định tại Điều 202 Bộ luật hình sự. Tuy nhiên, có một số quy định cụ thể chỉ có ở tội phạm này mà không có ở tội phạm khác, có quy định phù hợp hơn với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ( chúng

tôi sẽ phân tích sau). Để bạn đọc tiện theo dõi, chúng tôi sẽ lần lượt phân tích các dấu hiệu của tội phạm này, đồng thời nêu những điểm mới, điểm khác so với các tội phạm tương tự.

### ***1. Các dấu hiệu thuộc về chủ thể của tội phạm***

Chủ thể của tội phạm này tuy không phải là chủ thể đặc biệt, nhưng chỉ những người chỉ huy hoặc điều khiển các phương tiện giao thông đường sắt mới là chủ thể của tội phạm này.

Người chỉ huy phương tiện giao thông đường sắt không phải là đứng đầu như người chỉ huy trong các lực lượng vũ trang hay chỉ huy một đơn vị sản xuất, mà họ chỉ là người có trách nhiệm trong việc chỉ huy cho phương tiện giao thông đường sắt (chủ yếu là tàu hoả) ra vào ga, qua các đường giao cắt với đường bộ.

Người điều khiển các phương tiện giao thông đường sắt là người trực tiếp điều khiển tàu hoả, đầu tàu và các phương tiện giao thông đường sắt khác.

Đối với người từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi không phải chịu trách nhiệm hình sự về tội phạm này, vì tội phạm này là tội phạm được thực hiện do vô ý và không có trường hợp nào là tội đặc biệt nghiêm trọng.

### ***2. Các dấu hiệu thuộc về khách thể của tội phạm***

Khách thể của tội phạm này là trật tự an toàn giao thông đường sắt.

*Đối tượng tác động* của tội phạm này là phương tiện giao thông đường sắt bao gồm đầu máy, toa xe và các thiết bị chuyên dùng để vận chuyển hành khách và hàng hoá.

### ***3. Các dấu hiệu thuộc về mặt khách quan của tội phạm***

#### ***a. Hành vi khách quan***

Người phạm tội này đã có hành vi vi phạm các quy định về chỉ huy hoặc điều khiển phương tiện giao thông đường sắt.

Vi phạm các quy định về chỉ huy hoặc điều khiển phương tiện giao thông đường sắt là không chấp hành hoặc chấp hành không đầy đủ các quy định an toàn giao thông đường sắt. Ví dụ: Điều 42 Nghị định số 39/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt quy định: Nghiêm cấm đưa lên tàu khách các chất độc hại, dễ nổ, dễ cháy, và các chất nguy hiểm khác; chở hành khách, hàng hoá quá trọng tải quy định của toa xe; cho người không có trách nhiệm lên đầu máy, chở hàng trên đầu máy; chở người trên tàu hàng (trừ người có trách nhiệm); đưa vật phẩm cấm chuyên chở vào ga, lên tàu. Nếu người điều khiển tàu hoả vi phạm các quy định trên là hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt.

Việc xác định hành vi vi phạm các quy định về chỉ huy hoặc điều khiển phương tiện giao thông đường sắt phải căn cứ vào Nghị định số 39/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt.<sup>5</sup>

Đối với tội vi phạm các quy định về chỉ huy hoặc điều khiển phương tiện giao thông đường sắt không chỉ có hành vi vi phạm của người điều khiển mà còn có cả hành vi vi phạm của người chỉ huy phương tiện giao thông đường sắt. Vì vậy, khi xác định hành vi vi phạm về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt, phải phân biệt hành vi chỉ huy và hành vi điều khiển phương tiện giao thông đường sắt.

Đối với hành vi chỉ huy phương tiện giao thông đường sắt, khi xác định hành vi vi phạm chủ yếu căn cứ vào các quy định về việc chỉ huy cho đoàn tàu chở khách, chở hàng hoặc đầu máy, toa xe và các thiết bị chuyên dùng hoạt động trên đường sắt ra vào ga qua các đường giao cắt với đường bộ.

Đối với hành vi điều khiển phương tiện giao thông đường sắt, khi xác định hành vi vi phạm chủ yếu căn cứ vào các quy định về điều khiển đầu máy, toa xe và các thiết bị chuyên dùng hoạt động trên đường sắt.

### *b. Hậu quả*

Hậu quả là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này. Nếu hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt mà chưa gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức

---

<sup>5</sup> Xem Nghị định số 39/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt (Phần phụ lục)

khỏe, tài sản của người khác thì chưa cấu thành tội phạm, trừ trường hợp quy định tại khoản 4 của điều luật.

Đến nay, tuy chưa có hướng dẫn trường hợp gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe hoặc tài sản do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt gây ra, nhưng theo chúng tôi có thể căn cứ vào Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đối với Điều 202 Bộ luật hình sự về trường hợp gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe hoặc tài sản do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt gây ra, vì hành vi điều khiển phương tiện giao thông đường sắt cũng trực tiếp gây ra thiệt hại về tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản của người khác. Tuy nhiên, do tính chất và đặc điểm riêng của loại phương tiện này nên việc xác định thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe hoặc tài sản do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt gây ra có những trường hợp không giống với thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe hoặc tài sản do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra. Có lẽ cũng chính vì vậy mà Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao chưa hướng dẫn.

#### *c. Các dấu hiệu khách quan khác*

Ngoài hành vi khách quan, đối với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt, nhà làm luật quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Phương tiện giao thông đường sắt (đầu máy, toa xe và các thiết bị chuyên dùng hoạt động trên đường sắt); địa điểm (nơi vi phạm là công trình giao thông đường sắt).

Theo quy định tại khoản 3 Điều 2 Nghị định số 39/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt, thì phương tiện giao thông đường sắt bao gồm: đầu máy, toa xe và các thiết bị chuyên dùng hoạt động trên đường sắt.

#### ***4. Các dấu hiệu thuộc về mặt chủ quan của tội phạm***

Người phạm tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt thực hiện hành vi là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cầu thả).

## B. CÁC TRƯỜNG HỢP PHẠM TỘI CỤ THỂ

### ***1. Phạm tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt không có các tình tiết định khung hình phạt***

Đây là trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 Điều 208 Bộ luật hình sự, là cấu thành cơ bản của tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt, người phạm tội có thể bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến một trăm triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc bị phạt tù từ một đến năm năm, là tội phạm nghiêm trọng.

So với tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải quy định tại Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 1 Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn, vì khoản 1 Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999 có quy định hình phạt tiền là hình phạt nhẹ hơn hình phạt cải tạo không giam giữ mà Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 không quy định. Tuy nhiên, về hình phạt cải tạo không giam giữ thì khoản 1 Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn khoản 1 Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985. Vì vậy, hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999. Tuy nhiên, nếu áp dụng hình phạt cải tạo không giam giữ thì không được quá hai năm.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt theo khoản 1 Điều 208 Bộ luật hình sự, Toà án cần căn cứ vào các quy định về quyết định hình phạt tại Chương VII Bộ luật hình sự ( từ Điều 45 đến Điều 54). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến năm năm tù.

### ***2. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 208 Bộ luật hình sự***

*a. Không có giấy phép, bằng hoặc chứng chỉ chuyên môn tương ứng với nhiệm vụ được giao*

Ngoài giấy phép hoặc bằng lái như đối với người điều khiển phương tiện giao thông khác, đối với người chỉ huy hoặc điều khiển phương tiện giao thông đường sắt trong một số trường hợp còn phải có chứng chỉ chuyên môn tương ứng với nhiệm vụ được giao. Đây cũng là đặc thù đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt, vì ngoài hành vi của người trực tiếp điều khiển, còn có hành vi của người chỉ huy phương tiện mà theo quy định thì đối với những người này trong một số trường hợp cũng phải có chứng chỉ chuyên môn tương ứng với nhiệm vụ được giao. Ví dụ: khoản 1 Điều 34 Nghị định số 39/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt quy định: Nhân viên đường sắt phải được đào tạo, kiểm tra, sát hạch, cấp bằng, giấy phép lái máy hoặc chứng chỉ chuyên môn nghiệp vụ theo tiêu chuẩn quy định của Bộ Giao thông vận tải.

*b. Trong tình trạng dùng rượu, bia quá nồng độ quy định hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác*

Đây là trường hợp vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản mà người phạm tội trong tình trạng dùng rượu, bia quá nồng độ quy định hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác.

So với điểm b khoản 2 Điều 202 Bộ luật hình sự, thì điểm b khoản 2 Điều 208 Bộ luật hình sự quy định cụ thể và khoa học hơn. Tuy nhiên, nhà làm luật vẫn còn quy định định “say” do dùng các chất kích thích mạnh khác mà lẽ ra nên quy định như khoản 2 Điều 35 Nghị định số 39/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt là: “*Trong máu có độ rượu, bia vượt quá 50mg/100ml máu hoặc 0,25 mg/l lít khí thở hoặc sử dụng các chất kích thích khác*”. Quy định này không chỉ dễ xác định mà còn tránh những trường hợp có nhiều ý kiến khác nhau về khái niệm “say”.

*c. Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn*

Trường hợp phạm tội này hoàn toàn tương tự với trường hợp quy định tại điểm c khoản 2 Điều 202 Bộ luật hình sự đối với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

*d. Không chấp hành hiệu lệnh của người chỉ huy hoặc người có thẩm quyền điều khiển giữ gìn trật tự an toàn giao thông đường sắt*

Trường hợp phạm tội này hoàn toàn tương tự với trường hợp quy định tại điểm d khoản 2 Điều 202 Bộ luật hình sự đối với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Tuy nhiên, trường hợp phạm tội người phạm tội không chấp hành hiệu lệnh là hiệu lệnh của người chỉ huy hoặc người có thẩm quyền điều khiển giữ gìn trật tự an toàn giao thông đường sắt, chứ không phải hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông.

*đ. Gây hậu quả rất nghiêm trọng.*

Gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt là gây thiệt hại rất nghiêm trọng cho tính mạng, sức khoẻ hoặc tài sản cho người khác.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức về trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt gây ra, nên có thể áp dụng Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Toà án nhân dân tối cao đối với Điều 202 Bộ luật hình sự về trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra, để áp dụng cho trường hợp quy định tại điểm đ khoản 2 của Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 208 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ ba năm đến mười năm, là tội phạm rất nghiêm trọng.

So với Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 2 Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999 không nặng hơn và cũng không nhẹ hơn, nhưng so sánh giữa Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999 là điều luật nhẹ hơn. Vì vậy, đối với hành vi phạm tội trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 2 Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 208 Bộ luật hình sự, Toà án phải căn cứ vào các quy định về quyết định hình

phạt tại Chương VII Bộ luật hình sự ( từ Điều 45 đến Điều 54). Nếu người phạm tội chỉ thuộc một trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật, có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới ba năm tù). Nếu người phạm tội thuộc nhiều trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười năm tù.

### ***3. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 208 Bộ luật hình sự***

Khoản 3 của điều luật chỉ quy định một trường hợp phạm tội, đó là: “Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng”

Trường hợp phạm tội này cũng tương tự như trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 202 Bộ luật hình sự.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức, chúng ta có thể tham khảo Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đối với Điều 202 Bộ luật hình sự về trường hợp gây hậu quả Toà án đặc biệt nghiêm trọng do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra, để áp dụng cho trường hợp quy định tại khoản 3 của Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 208 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm, là tội phạm rất nghiêm trọng.

So với Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 3 Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn và so sánh giữa Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999 là điều luật nhẹ hơn. Vì vậy, đối với hành vi phạm tội trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 3 Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 3 Điều 208 Bộ luật hình sự, Tòa án phải căn cứ vào các quy định về quyết định hình phạt tại Chương VII Bộ luật hình sự ( từ Điều 45 đến Điều 54). Nếu người

phạm có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới bảy năm tù, nhưng không được dưới ba năm tù, vì theo quy định tại Điều 47 Bộ luật hình sự thì, khi có ít nhất hai tình tiết giảm nhẹ quy định tại khoản 1 Điều 46, Tòa án có thể quyết định một hình phạt dưới mức thấp nhất của khung hình phạt mà điều luật đã quy định nhưng phải trong khung hình phạt liền kề nhẹ hơn của điều luật (khung hình phạt liền kề của khoản 3 là khoản 2 của điều luật). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười lăm năm tù.

#### ***4. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 4 Điều 208 Bộ luật hình sự***

Trường hợp phạm tội này cũng tương tự như trường hợp quy định tại khoản 4 Điều 202 Bộ luật hình sự, chỉ khác nhau ở chỗ khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời là do hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường sắt do người chỉ huy hoặc điều khiển phương tiện giao thông đường sắt thực hiện.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 4 Điều 208 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến hai năm hoặc phạt tù từ sáu tháng đến ba năm, là tội phạm ít nghiêm trọng.

So với khoản 4 Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 4 Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn, vì khoản 4 Điều 208 có hình phạt tiền là hình phạt chính mà khoản 4 Điều 186 không quy định và so sánh giữa Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 là điều luật nhẹ hơn. Vì vậy, đối với hành vi phạm tội trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 4 Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội. Tuy nhiên, nếu áp dụng hình phạt cải tạo không giam giữ thì không được quá một năm; đối với hình phạt tù, có thể phạt người phạm tội dưới sáu tháng tù mà không nhất thiết phải có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, vì khoản 4 Điều 186 có mức hình phạt tù từ ba tháng đến ba năm.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 4 Điều 208 Bộ luật hình sự, nếu người phạm có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến ba năm tù.

### **5. Hình phạt bổ sung đối với người phạm tội**

Ngoài hình phạt chính, người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

So với Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về hình phạt bổ sung đối với tội phạm này thì khoản 5 Điều 208 mức phạt nhẹ hơn. Vì vậy, đối với hành vi phạm tội trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 5 Điều 208 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

### **6. TỘI CẢN TRỞ GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT**

#### **Điều 209. Tội cản trở giao thông đường sắt**

1. Người nào có một trong các hành vi sau đây cản trở giao thông đường sắt gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác hoặc đã bị xử phạt hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này, chưa được xoá án tích mà còn vi phạm, thì bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ một năm đến năm năm:

- a) Đặt chướng ngại vật trên đường sắt;
- b) Làm xê dịch ray, tà vẹt;
- c) Khoan, đào, xẻ trái phép nền đường sắt, mở đường trái phép qua đường sắt;
- d) Làm hỏng, thay đổi, chuyển dịch, che khuất tín hiệu, biển hiệu, mốc hiệu của công trình giao thông đường sắt;
- đ) Để súc vật đi qua đường sắt không theo đúng quy định hoặc để súc vật kéo xe qua đường sắt mà không có người điều khiển;
- e) Đưa trái phép phương tiện tự tạo, phương tiện không được phép chạy lên đường sắt;

*g) Lấn chiếm phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt;*

*h) Hành vi khác gây cản trở giao thông đường sắt.*

*2. Phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm.*

*3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm.*

*4. Phạm tội trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt tiền từ ba triệu đồng đến ba mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến hai năm.*

**Định nghĩa:** Cản trở giao thông đường sắt là hành vi đặt chướng ngại vật trên đường sắt; làm xô dịch ray, tà vẹt; khoan, đào, xẻ trái phép nền đường sắt, mở đường trái phép qua đường sắt; làm hỏng, thay đổi, chuyển dịch, che khuất tín hiệu, biển hiệu, mốc hiệu của công trình giao thông đường sắt; để súc vật đi qua đường sắt không theo đúng quy định hoặc để súc vật kéo xe qua đường sắt mà không có người điều khiển; đưa trái phép phương tiện tự tạo, phương tiện không được phép chạy lên đường sắt; lấn chiếm phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt hoặc hành vi khác gây cản trở giao thông đường sắt gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác hoặc đã bị xử phạt hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này, chưa được xoá án tích mà còn vi phạm.

Tội cản trở giao thông đường sắt quy định tại Điều 209 Bộ luật hình sự năm 1999 là tội phạm được tách từ tội cản trở giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng quy định tại Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985.

So với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 thì Điều 209 Bộ luật hình sự năm 1999 có nhiều sửa đổi, bổ sung như:

Quy định cụ thể hành vi phạm tội là hành vi cản trở giao thông đường sắt chứ không phải hành vi cản trở giao thông vận tải chung chung như Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985;

Sửa đổi tình tiết gây thiệt hại đến sức khỏe thành “*gây thiệt hại nghiêm trọng đến sức khỏe*”; tình tiết “*đào, phá các công trình giao thông*” thành “*khoan, đào, xẻ trái phép nền đường sắt, mở đường trái phép qua đường sắt*”; tình tiết “*di chuyển, phá huỷ biển báo hiệu hoặc các thiết bị giao thông*”

thành “*làm hỏng, thay đổi, chuyển dịch, che khuất tín hiệu, biển hiệu, mốc hiệu của công trình giao thông đường sắt*”;

Bổ sung một số hành vi là dấu hiệu khách quan của tội phạm mà Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 chưa quy định như: “*để súc vật đi qua đường sắt không theo đúng quy định hoặc để súc vật kéo xe qua đường sắt mà không có người điều khiển; đưa trái phép phương tiện tự tạo, phương tiện không được phép chạy lên đường sắt; lấn chiếm phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt*”

Bổ sung khoản 2 của điều luật với các tình tiết là yếu tố định khung hình phạt như: *Gây hậu quả rất nghiêm trọng* và khoản 4 với tình tiết là yếu tố định khung hình phạt tương tự với Điều 208 Bộ luật hình sự.

Bổ sung hình phạt tiền là hình phạt chính đối với người phạm tội; tăng hình phạt cải tạo không giam giữ lên đến ba năm.

Hình phạt cải tạo không giam giữ và hình phạt tù đều nặng hơn so với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985.

## A. CÁC DẤU HIỆU CƠ BẢN CỦA TỘI PHẠM

### ***1. Các dấu hiệu thuộc về chủ thể của tội phạm***

Chủ thể của tội phạm này không phải là chủ thể đặc biệt, nhưng chỉ những người đủ 16 tuổi trở lên mới là chủ thể của tội phạm này.

Đối với người từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi không phải chịu trách nhiệm hình sự về tội phạm này, vì tội phạm này là tội phạm được thực hiện do vô ý và không có trường hợp nào là tội đặc biệt nghiêm trọng.

Nếu hành vi cản trở giao thông đường sắt chưa gây gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác thì thực hiện hành vi phải là người đã bị xử phạt hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này, chưa được xoá án tích mà còn vi phạm, thì mới bị truy cứu trách nhiệm hình sự.

### ***2. Các dấu hiệu thuộc về khách thể của tội phạm***

Khách thể của tội phạm này là an toàn giao thông đường sắt.

*Đối tượng tác động* của tội phạm này là các công trình giao thông đường sắt.

Công trình giao thông đường sắt được quy định tại Nghị định số 39/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt. Đây cũng là căn cứ để xác định hành vi cản trở giao thông đường sắt.

### **3. Các dấu hiệu thuộc về mặt khách quan của tội phạm**

#### *a. Hành vi khách quan*

Người phạm tội này, có thể thực hiện một hoặc một số hành vi sau:

- *Đặt chướng ngại vật trên đường sắt;*
- *Làm xê dịch ray, tà vẹt;*
- *Khoan, đào, xẻ trái phép nền đường sắt, mở đường trái phép qua đường sắt;*
- *Làm hỏng, thay đổi, chuyển dịch, che khuất tín hiệu, biển hiệu, mốc hiệu của công trình giao thông đường sắt;*
- *Đề súc vật đi qua đường sắt không theo đúng quy định hoặc đề súc vật kéo xe qua đường sắt mà không có người điều khiển;*
- *Đưa trái phép phương tiện tự tạo, phương tiện không được phép chạy lên đường sắt;*
- *Lấn chiếm phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt;*
- *Hành vi khác gây cản trở giao thông đường sắt.*

Cũng tương tự như đối với Điều 203, so với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 thì Điều 209 Bộ luật hình sự năm 1999 nhà làm luật quy định nhiều hành vi khách quan cụ thể hơn, nhưng cũng không phải đã hết tất cả các hành vi cản trở giao thông đường sắt, nên cuối cùng vẫn còn quy định “hành vi khác gây cản trở giao thông đường sắt” để đề phòng ngoài những hành vi đã được liệt kê có thể còn những hành vi khác mà nhà làm luật không dự liệu được.

Các hành vi được liệt kê trên đều đã được quy định tại Nghị định số 39/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt (từ Điều 16 đến Điều 33). Ví dụ: Điều 33 quy định:

Nghiêm cấm các hành vi làm ảnh hưởng đến an toàn công trình giao thông đường sắt như: Phá huỷ, tháo dỡ, trộm cắp, làm hư hỏng cấu kiện, phụ kiện, trang bị, thiết bị phương tiện, thiết bị thông tin tín hiệu, vật tư đường sắt; Xây dựng công trình, làm nhà, lều quán, biển quảng cáo hoặc những vật khác trong phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt; đào bới, lầy đất đá trong khu vực nền đường sắt. Thải nước và các chất độc hại vào đường sắt.

So với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 thì khoản 1 Điều 209 Bộ luật hình sự năm 1999 quy định thêm một số hành vi khách quan mới như: “*để súc vật đi qua đường sắt không theo đúng quy định hoặc để súc vật kéo xe qua đường sắt mà không có người điều khiển; đưa trái phép phương tiện tự tạo, phương tiện không được phép chạy lên đường sắt; lấn chiếm phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt*”. Nhưng không vì thế mà cho rằng người thực hiện các hành vi này trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì không bị coi là hành vi cản trở giao thông đường sắt, bởi lẽ, khoản 1 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 ngoài những hành vi cụ thể đã được miêu tả trong cấu thành, nhà làm luật còn quy định: “có hành vi khác cản trở giao thông vận tải” (điểm c khoản 1), nên các hành vi mà nhà làm luật quy định mới trong cấu thành tội phạm chính là “hành vi khác”. Do đó không coi đó là những hành vi phạm tội mới được quy định trong cấu thành, mà nó chỉ là cụ thể hoá hành vi phạm tội mà thôi.

#### *b. Hậu quả*

Cũng như đối với tội vi phạm an toàn giao thông, hậu quả là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này. Nếu hành vi cản trở giao thông đường bộ mà chưa gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ, tài sản của người khác thì chưa cấu thành tội phạm, trừ trường hợp quy định tại khoản 4 của điều luật hoặc là người đã bị xử phạt hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này, chưa được xoá án tích mà còn vi phạm.

Việc xác định thiệt hại cũng tương tự như đối với tội vi phạm quy định về an toàn giao thông.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức, chúng ta có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại

Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả nghiêm trọng để xác định thiệt hại tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng đối với sức khỏe, tài sản của người khác do hành vi cản trở giao thông đường sắt gây ra, mà không vận dụng Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đối với Điều 202 Bộ luật hình sự về trường hợp gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, vì thiệt hại do hành vi cản trở giao thông đường sắt gây ra không phải là thiệt hại trực tiếp của hành vi phạm tội này.

Gây hậu quả rất nghiêm trọng hoặc hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2 hoặc khoản 3 của điều luật.

#### *c. Các dấu hiệu khách quan khác*

Ngoài hành vi khách quan, hậu quả, đối với tội cản trở giao thông đường sắt, nhà làm luật quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Công trình giao thông đường sắt; biển báo hiệu; đèn hiệu, đường ray, nhà ga, cầu chung và các thiết bị an toàn giao thông đường sắt khác.

Cũng như đối với tội cản trở giao thông đường bộ, việc xác định các dấu hiệu khách quan này cũng rất quan trọng, là dấu hiệu để phân biệt giữa tội phạm này với các tội khác. Ví dụ: Nếu đào, khoan, xẻ trái phép các công trình quan trọng về an ninh quốc gia thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự về tội phá huỷ công trình, phương tiện quan trọng về an ninh quốc gia theo Điều 231 Bộ luật hình sự.

Các dấu hiệu khách quan này cũng được quy định tại Nghị định số 39/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

#### **4. Các dấu hiệu thuộc về mặt chủ quan của tội phạm**

Cũng như đối với tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông, người thực hiện hành vi cản trở giao thông đường sắt là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cầu thả, nhưng chủ yếu là vô ý vì quá tự tin).

### **B. CÁC TRƯỜNG HỢP PHẠM TỘI CỤ THỂ**

## ***1. Phạm tội cản trở giao thông đường sắt không có các tình tiết định khung hình phạt***

Đây là trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 Điều 209 Bộ luật hình sự, là cấu thành cơ bản của tội cản trở giao thông đường thủy, người phạm tội có thể bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc bị phạt tù từ một đến năm năm, là tội phạm nghiêm trọng.

So với tội cản trở giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng quy định tại Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 1 Điều 209 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn, mặc dù khoản 1 Điều 209 Bộ luật hình sự năm 1999 có quy định hình phạt tiền là hình phạt nhẹ hơn hình phạt cải tạo không giam giữ mà Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 không quy định, nhưng mức hình phạt cao nhất của khung hình phạt là năm năm tù (khoản 1 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 là ba năm tù và so sánh giữa Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 209 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 209 là điều luật nặng hơn. Vì vậy, hành vi cản trở giao thông đường sắt xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội cản trở giao thông đường sắt theo khoản 1 Điều 209 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến năm năm tù.

## ***2. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 209 Bộ luật hình sự***

Khác với khoản 2 Điều 203 Bộ luật hình sự, khoản 2 Điều 209 Bộ luật hình sự chỉ quy định một trường hợp đó là “gây hậu quả rất nghiêm trọng”

Gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường sắt gây ra là những thiệt hại rất nghiêm trọng về tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản cho người khác. Cũng như đối với các tội phạm về an toàn giao thông khác,

đến nay chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường sắt gây ra, nên có thể căn cứ vào Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng để xác định hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường sắt gây ra, mà không nên vận dụng Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Toà án nhân dân tối cao đối với Điều 202 Bộ luật hình sự về trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng, vì thiệt hại do hành vi cản trở giao thông đường sắt gây ra không phải là thiệt hại trực tiếp của hành vi phạm tội này.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 209 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ ba năm đến mười năm, là tội phạm rất nghiêm trọng.

So với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 2 Điều 209 Bộ luật hình sự năm 1999 được coi là quy định mới. Vì vậy, đối với hành vi cản trở giao thông đường sắt *gây hậu quả rất nghiêm trọng xảy ra* trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 đối với người phạm tội.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 209 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới ba năm tù). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười năm tù.

### ***3. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 209 Bộ luật hình sự***

Khoản 3 của điều luật cũng chỉ quy định một trường hợp phạm tội, đó là: “Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng”.

Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường sắt gây ra là những thiệt hại đặc biệt nghiêm trọng về tính mạng, sức khoẻ

hoặc tài sản cho người khác. Trường hợp phạm tội này cũng tương tự như trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường sắt gây ra, nên có thể căn cứ vào Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng để xác định hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường sắt gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 209 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm, là tội phạm rất nghiêm trọng.

So với khoản 2 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 3 Điều 209 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn, nên không áp dụng đối với hành vi cản trở giao thông đường sắt xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 3 Điều 209 Bộ luật hình sự, nếu người có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới bảy năm tù), nhưng không được dưới ba năm. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười lăm năm tù.

#### ***4. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 4 Điều 209 Bộ luật hình sự***

Trường hợp phạm tội này cũng tương tự như khoản 4 các Điều 202, 203 và 208 Bộ luật hình sự. Vì vậy, khi xác định khả năng thực tế do hành vi cản trở giao thông đường sắt sẽ gây ra hậu quả đặc biệt nghiêm trọng cần phải căn cứ vào tình hình cụ thể nơi xảy ra sự việc và hành vi cản trở giao thông đường sắt.

Phạm tội trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt tiền từ ba

triệu đồng đến ba mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến hai năm, là tội phạm ít nghiêm trọng.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 4 Điều 209 Bộ luật hình sự, nếu người phạm có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Tòa án chỉ áp dụng hình phạt tù trong trường hợp người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể.

## **7. TỘI ĐƯA VÀO SỬ DỤNG CÁC PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT KHÔNG BẢO ĐẢM AN TOÀN**

### **Điều 210. Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn**

1. Người nào chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật của phương tiện giao thông đường sắt mà cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường sắt rõ ràng không bảo đảm an toàn gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác hoặc đã bị xử lý kỷ luật về hành vi này mà còn vi phạm, thì bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ một năm đến năm năm.

2. Phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm.

3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm.

4. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

**Định Nghĩa:** Đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn là hành vi của người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật mà cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường sắt rõ ràng không đảm bảo an toàn kỹ thuật gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác hoặc đã bị xử lý kỷ luật về hành vi này mà còn vi phạm.

Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn là tội được tách từ tội “đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng” quy định tại Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 thì Điều 210 Bộ luật hình sự năm 1999 không có nhiều sửa đổi, bổ sung lớn, chủ yếu cấu tạo lại cho phù hợp với tên tội. Bỏ hình phạt cảnh cáo và thêm hình phạt tiền là hình phạt chính; bổ sung tình tiết “*đã bị xử lý kỷ luật về hành vi này mà còn vi phạm*” là yếu tố định tội và tình tiết “*gây hậu quả rất nghiêm trọng*” là yếu tố định khung hình phạt; Sửa tình tiết “*gây thiệt hại cho sức khoẻ người khác*” thành “*gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ người khác*”; tăng hình phạt cải tạo không giam giữ lên tới *ba* năm và hình phạt bổ sung được quy định ngay trong điều luật.

## A. CÁC DẤU HIỆU CƠ BẢN CỦA TỘI PHẠM

Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn về cơ bản các dấu hiệu của tội phạm cũng tương tự như tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn, điểm khác biệt chủ yếu là ở dấu hiệu về phương tiện và người có trách nhiệm về việc điều động phương tiện đó. Tuy nhiên, để tiện việc theo dõi có hệ thống, chúng tôi vẫn phân tích các yếu tố cấu thành tội phạm và nêu những đặc điểm riêng của tội phạm này.

### ***1. Các dấu hiệu thuộc về chủ thể của tội phạm***

Chủ thể của tội phạm này là chủ thể đặc biệt, chỉ những người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật về phương tiện giao thông đường sắt mới là chủ thể của tội phạm này.

Người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động phương tiện giao thông đường sắt là người có chức vụ, quyền hạn và do có chức vụ, quyền hạn nên có quyền điều động phương tiện giao thông đường sắt hoặc tuy không có chức vụ, quyền hạn nhưng do tính chất nghề nghiệp nên có trách nhiệm trong việc điều động phương tiện giao thông đường sắt như: Thủ trưởng các đơn vị quản lý, chế tạo, sửa chữa, bảo dưỡng, kiểm định, sử dụng phương tiện giao thông đường sắt hoặc những người được uỷ quyền, hoặc do nghề nghiệp mà

có quyền cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn.

Nếu hành vi đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn chưa gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản cho người khác, thì người phạm tội phải là người đã bị xử lý kỷ luật về hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn mà còn vi phạm, thì mới bị truy cứu trách nhiệm hình sự. Đây là quy định khác với các tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn, vì hành vi đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn được coi là nghiêm trọng hơn hành vi đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn. Tuy chưa gây thiệt hại nhưng đã bị xử lý kỷ luật mà còn vi phạm thì vẫn bị coi là tội phạm.

## ***2. Các dấu hiệu thuộc về khách thể của tội phạm***

Khách thể của tội phạm này là trật tự an toàn giao thông đường sắt.

*Đối tượng tác động* của tội phạm này là phương tiện giao thông đường sắt bao gồm: Đầu máy, toa xe và các thiết bị chuyên dùng hoạt động trên đường sắt.

## ***3. Các dấu hiệu thuộc về mặt khách quan của tội phạm***

### ***a. Hành vi khách quan***

Người phạm tội này chỉ thực hiện một hành vi khách quan đó là “cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường sắt rõ ràng không bảo đảm an toàn”.

Hành vi cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường sắt bằng nhiều hình thức khác nhau như: Bằng miệng, bằng văn bản hoặc bằng những hình thức khác cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường sắt.

Cho phép, không nhất thiết phải có mối quan giữa xin và cho, mà có thể không ai xin nhưng vẫn có hành vi “cho”. Cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường sắt là hành vi quyết định việc đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường sắt.

Nếu là người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động phương tiện giao thông đường sắt thì hành vi khách quan của họ là hành vi điều động phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn. Ví dụ: Điều 37 Nghị định số 39/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt quy định, phương tiện giao thông đường sắt (trừ goòng thủ công) hoạt động trên đường sắt phải có ký hiệu, số hiệu và các tiêu chuẩn kỹ thuật quy định. Ngoài tiêu chuẩn trên, đầu máy và phương tiện tự chạy trên đường sắt còn phải có còi, đèn chiếu sáng. Nếu người có trách nhiệm trực tiếp về việc điều động các phương tiện này không đảm bảo an toàn mà gây thiệt hại đến tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác là hành vi phạm tội.

Nếu là người chịu trách nhiệm trực tiếp về tình trạng kỹ thuật phương tiện giao thông đường sắt, thì hành vi khách quan của họ là chứng nhận không đúng về tình trạng kỹ thuật của phương tiện giao thông đường sắt. Ví dụ: Nguyễn Xuân T là cán bộ chịu trách nhiệm về việc kiểm định kỹ thuật toa xe đã chứng nhận không đúng về tình trạng an toàn của toa xe, nên khi vận chuyển trên đường sắt đã gây tai nạn làm chết người và hư hỏng nặng tài sản.

#### *b. Hậu quả*

Khác với các tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông khác, hậu quả do hành vi đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn, vừa là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này vừa không phải là dấu hiệu bắt buộc.

Là dấu hiệu bắt buộc, nếu người phạm tội chưa bị xử lý kỷ luật về hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn. Ngược lại, nếu người phạm tội đã bị xử lý kỷ luật về hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn thì hậu quả không phải là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này.

Hậu quả của hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn là thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác.

Việc xác định thiệt hại cũng tương tự như đối với tội vi phạm các quy định tại các Điều 202, 203, 204, 205, 208 và 209 Bộ luật hình sự.

Gây hậu quả rất nghiêm trọng hoặc hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2 hoặc khoản 3 của điều luật.

#### *c. Các dấu hiệu khách quan khác*

Ngoài hành vi khách quan, đối với tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn, nhà làm luật quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Tình trạng kỹ thuật của các phương tiện giao thông đường sắt như: các thiết bị, độ an toàn về kỹ thuật, các thông số kỹ thuật theo quy định của các phương tiện đầu máy, toa xe, và các thiết bị chuyên dùng hoạt động trên đường sắt.

Các dấu hiệu khách quan này được quy định tại Nghị định số 39/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

#### **4. Các dấu hiệu thuộc về mặt chủ quan của tội phạm**

Cũng như đối với các tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông, người thực hiện hành vi đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cẩu thả, nhưng chủ yếu là vô ý vì quá tự tin).

Tuy nhiên, cũng như đối với tội đưa vào phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn, về nhận thức của người phạm tội trước khi thực hiện hành vi cho đưa vào phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn họ phải biết rõ là phương tiện đó không bảo đảm an toàn. Nếu vì lý do nào đó mà họ không biết hoặc không thể biết thì cũng chưa cấu thành tội phạm. Đây là quy định về lý luận, có ý kiến cho rằng đối với tội phạm này người phạm tội thực hiện hành vi do cố ý, vì đã biết rõ là phương tiện không bảo đảm an toàn mà vẫn cho đưa vào sử dụng. Có thể nói người phạm tội cố ý thực hiện hành vi nhưng không mong muốn cho hậu quả xảy ra nên cũng không thoả mãn các dấu hiệu về cố ý phạm tội.

## **B. CÁC TRƯỜNG HỢP PHẠM TỘI CỤ THỂ**

## ***1. Phạm tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn không có các tình tiết định khung hình phạt***

Đây là trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 Điều 210 Bộ luật hình sự, là cấu thành cơ bản của tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn, người phạm tội có thể bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc bị phạt tù từ một đến năm năm, là tội phạm nghiêm trọng.

So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này, thì khoản 1 Điều 210 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn, vì khoản 1 Điều 210 Bộ luật hình sự năm 1999 bỏ hình phạt cảnh cáo và quy định hình phạt tiền là hình phạt nặng hơn hình phạt cảnh cáo và so sánh giữa Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 210 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 210 là điều luật nặng hơn. Vì vậy, hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 1 Điều 210 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến năm năm tù.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả nghiêm trọng để xác định thiệt hại tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng đối với sức khỏe, tài sản của người khác do hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn gây ra, vì thiệt hại do hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn không trực tiếp gây ra thiệt hại mà người trực tiếp gây ra thiệt hại là người điều khiển phương tiện đó.

## ***2. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 210 Bộ luật hình sự***

Khoản 2 của điều luật chỉ quy định một tình tiết là yếu tố định khung hình phạt đó là: “Gây hậu quả rất nghiêm trọng”.

Trường hợp phạm tội này cũng tương tự như trường hợp gây thiệt hại nghiêm trọng đến sức khỏe, tài sản, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức về trường hợp phạm tội quy định tại khoản 2 của điều luật, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng để xác định hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ ba năm đến mười năm, là tội phạm rất nghiêm trọng. So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này thì khoản 2 Điều 210 Bộ luật hình sự năm 1999 là quy định mới không có lợi cho người phạm tội, nên không áp dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý. Nếu người phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng thì vẫn áp dụng khoản 1 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 210 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới ba năm tù). Nếu có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười năm tù.

## ***3. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 210 Bộ luật hình sự***

Khoản 3 của điều luật cũng chỉ quy định một tình tiết là yếu tố định khung hình phạt đó là: “Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng”. khoản 3 của điều luật chính là khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985. Tuy nhiên,

mức cao nhất của khung hình phạt nặng hơn khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Cũng tương tự như trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức về trường hợp phạm tội quy định tại khoản 3 của điều luật, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Tòa án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng để xác định hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm, là tội phạm rất nghiêm trọng. So với khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này thì khoản 3 Điều 210 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn, nên không áp dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 3 Điều 210 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới bảy năm tù), nhưng không được dưới ba năm tù. Nếu có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười lăm năm tù.

#### ***4. Hình phạt bổ sung đối với người phạm tội***

Ngoài hình phạt chính, người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

So với Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định hình phạt bổ sung đối với tội phạm này thì khoản 4 Điều 210 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn vì mức thấp nhất của hình phạt cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm ( Điều 218 là từ hai năm), nên đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày

1-7-2000 mới xét xử thì Toà án áp dụng khoản 4 Điều 210 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

## **8. TỘI ĐIỀU ĐỘNG HOẶC GIAO CHO NGƯỜI KHÔNG ĐỦ ĐIỀU KIỆN ĐIỀU KHIỂN CÁC PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT**

### **Điều 211. Tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường sắt**

1. Người nào điều động hoặc giao cho người không có giấy phép hoặc bằng lái hoặc không đủ các điều kiện khác theo quy định của pháp luật chỉ huy, điều khiển phương tiện giao thông đường sắt gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác hoặc đã bị xử lý kỷ luật về hành vi này mà còn vi phạm, thì bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ một năm đến năm năm.

2. Phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm.

3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm.

4. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

**Định Nghĩa:** Điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường sắt là hành vi điều động hoặc giao cho người không có giấy phép hoặc bằng lái xe hoặc không đủ các điều kiện khác theo quy định của pháp luật điều khiển các phương tiện giao thông đường sắt.

Tội phạm này cũng là tội phạm được tách từ tội “đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng” quy định tại Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Tuy nhiên, Điều 211 Bộ luật hình sự năm 1999 thêm hành vi “giao”. Điều 211 Bộ luật hình sự năm 1999 cấu tạo thành 3 khoản; bỏ hình phạt cảnh cáo và thêm hình phạt tiền là hình phạt chính; bổ sung tình tiết “*đã bị xử lý kỷ luật về hành vi này mà còn vi phạm*” là yếu tố định tội và là dấu hiệu phân biệt giữa hành vi phạm tội với hành vi vi phạm; bổ sung tình tiết “*gây hậu*

*quả rất nghiêm trọng*” là yếu tố định khung hình phạt; tăng hình phạt cải tạo không giam giữ lên tới *ba* năm và hình phạt bổ sung được quy định ngay trong điều luật.

## A. CÁC DẤU HIỆU CƠ BẢN CỦA TỘI PHẠM

### ***1. Các dấu hiệu thuộc về chủ thể của tội phạm***

Chủ thể của tội phạm này vừa là chủ thể đặc biệt, chỉ có những người có trách nhiệm trong việc điều động người khác điều khiển phương tiện giao thông đường sắt mới có thể là chủ thể của tội phạm này như: Giám đốc xí nghiệp vận tải đường sắt điều động người không có bằng lái, lái tàu hoả; Lái tàu hoả có bằng lái giao tay lái cho người không có bằng lái tàu hoả điều khiển tàu hoả.

Nếu điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường sắt chưa gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ, tài sản của người khác thì người phạm tội phải là người đã bị xử lý kỷ luật về hành vi này mà còn vi phạm thì hành vi mới cấu thành tội phạm.

### ***2. Các dấu hiệu thuộc về khách thể của tội phạm***

Khách thể của tội phạm này cũng là trật tự an toàn giao thông đường sắt.

*Đối tượng tác động* của tội phạm này là người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường sắt. Các quy định này được quy định tại Nghị định số 39/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

### ***3. Các dấu hiệu thuộc về mặt khách quan của tội phạm***

#### ***a. Hành vi khách quan***

Người phạm tội này, là người thực hiện hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường sắt.

*Điều động* là ra lệnh, phân công, chỉ thị cho người khác. Điều động người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường sắt là ra lệnh, chỉ thị hoặc phân công những người bị pháp luật cấm điều khiển phương tiện giao thông đường sắt.

*Giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường sắt* là giao phương tiện giao thông đường sắt cho những người bị pháp luật cấm điều khiển phương tiện giao thông đường sắt.

#### *b. Hậu quả*

Hậu quả cũng là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này. Nếu hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường sắt mà chưa gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác và người thực hiện hành vi chưa bị xử lý kỷ luật về hành vi này mà còn vi phạm thì chưa cấu thành tội phạm.

Việc xác định thiệt hại cũng tương tự như đối với tội vi phạm các quy định tại các Điều 202, 203, 204, 205, 208, 209, 210 Bộ luật hình sự.

Nếu gây hậu quả rất nghiêm trọng hoặc hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2, khoản 3 của điều luật.

#### *c. Các dấu hiệu khách quan khác*

Ngoài hành vi khách quan, đối với tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường sắt, nhà làm luật quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Điều kiện đối với người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt. Các điều kiện này được quy định tại Nghị định số 39/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

Theo quy định tại Nghị định số 39/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt. thì những người sau đây không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường sắt:

-Trong tình trạng không đủ sức khỏe để thực hiện nhiệm vụ được giao;

-Trong máu có độ rượu, bia vượt quá 50mg/100ml máu hoặc 0,25 mg/1 lít khí thở hoặc sử dụng các chất kích thích khác;

-Không có giấy phép, bằng, chứng chỉ chuyên môn tương ứng với nhiệm vụ được giao.

#### ***4. Các dấu hiệu thuộc về mặt chủ quan của tội phạm***

Cũng như đối với các tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông, người thực hiện hành vi cản trở giao thông đường sắt là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cầu thả, nhưng chủ yếu là vô ý vì quá tự tin).

### **B. CÁC TRƯỜNG HỢP PHẠM TỘI CỤ THỂ**

#### ***1. Phạm tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường sắt không có các tình tiết định khung hình phạt***

Đây là trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 Điều 211 Bộ luật hình sự, là cấu thành cơ bản của tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường sắt, người phạm tội có thể bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc bị phạt tù từ một năm đến năm năm, là tội phạm nghiêm trọng.

So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này, thì khoản 1 Điều 211 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn, vì khoản 1 Điều 211 Bộ luật hình sự năm 1999 bỏ hình phạt cảnh cáo và quy định hình phạt tiền là hình phạt nặng hơn hình phạt cảnh cáo và so sánh giữa Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 211 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 211 là điều luật nặng hơn. Vì vậy, hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 1 Điều 211 Bộ luật hình sự, cũng như đối với các trường hợp phạm tội khác, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều

48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến năm năm tù.

Cũng như đối với Điều 205 Bộ luật hình sự, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Tòa án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả nghiêm trọng để xác định thiệt hại tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng đối với sức khỏe, tài sản của người khác do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường sắt gây ra.

## ***2. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 211 Bộ luật hình sự***

Khoản 2 Điều 211 Bộ luật hình sự chỉ quy định một trường hợp phạm tội đó là: "Gây hậu quả rất nghiêm trọng".

Gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường sắt gây ra là gây thiệt hại rất nghiêm trọng đến tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản cho người khác hoặc những thiệt hại rất nghiêm trọng khác cho xã hội.

Cũng như đối với trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn quy định tại Điều 210 Bộ luật hình sự, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường sắt gây ra, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Tòa án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng để xác định hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường sắt gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ ba năm đến mười năm, là tội phạm rất nghiêm trọng. So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này

thì khoản 2 Điều 211 Bộ luật hình sự năm 1999 được coi là quy định mới, nên không áp dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 211 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt ( dưới ba năm tù). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười năm tù.

### ***3. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 211 Bộ luật hình sự***

Khoản 3 Điều 211 Bộ luật hình sự cũng chỉ quy định một trường hợp phạm tội đó là: “*Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng*”

Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường sắt gây ra là gây thiệt hại đặc biệt nghiêm trọng đến tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản cho người khác hoặc những thiệt hại đặc biệt nghiêm trọng khác cho xã hội.

Cũng như đối với trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường sắt gây ra, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Tòa án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng để xác định hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường sắt gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm, cũng là tội phạm rất nghiêm trọng. So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này thì khoản 3 Điều 211 Bộ luật hình sự năm 1999 được coi là trường

hợp quy định tại khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự và nặng hơn khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự, nên không áp dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 3 Điều 211 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới bảy năm tù), nhưng không được dưới ba năm tù (xem Điều 47 Bộ luật hình sự). Nếu người phạm tội nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười lăm năm tù.

#### ***4. Hình phạt bổ sung đối với người phạm tội***

Ngoài hình phạt chính, người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

So với Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định hình phạt bổ sung đối với tội phạm này thì khoản 4 Điều 211 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn vì mức thấp nhất của hình phạt cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm (Điều 218 là từ hai năm), nên đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xét xử thì Toà án áp dụng khoản 4 Điều 211 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

### ***9. TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY***

#### **Điều 212. Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy**

*1. Người nào điều khiển phương tiện giao thông đường thủy mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường thủy gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, thì bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ một năm đến năm năm.*

2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm:

a) Không có giấy phép, bằng hoặc chứng chỉ chuyên môn tương ứng với nhiệm vụ được giao;

b) Trong tình trạng dùng rượu, bia quá nồng độ quy định hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác;

c) Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn;

d) Không chấp hành hiệu lệnh của người chỉ huy hoặc người có thẩm quyền điều khiển, giữ gìn trật tự, an toàn giao thông đường thủy;

đ) Gây hậu quả rất nghiêm trọng.

3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm.

4. Phạm tội trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng, nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến ba mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến hai năm hoặc phạt tù từ sáu tháng đến ba năm.

5. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

**Định Nghĩa:** Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy là hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông trong khi chỉ huy hoặc điều khiển các phương tiện giao thông đường thủy gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác.

Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy cũng là tội phạm được tách từ tội vi phạm quy định về an toàn giao thông vận tải quy định tại Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985.

So với Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 thì Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999 có nhiều sửa đổi, bổ sung như:

Quy định cụ thể hành vi phạm tội là hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy chứ không phải vi phạm về an toàn giao thông vận tải chung chung như Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985;

Sửa đổi tình tiết gây thiệt hại đến sức khỏe thành “gây thiệt hại nghiêm trọng đến sức khỏe” và tình tiết “bằng lái” thành “bằng” cho phù hợp với phương tiện giao thông đường thủy.

Sửa đổi tình tiết “ trong khi say rượu hoặc say do dùng chất kích thích khác” thành “ *trong tình trạng dùng rượu, bia quá nồng độ quy định hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác*”.

Bổ sung tình tiết “*không có giấy phép, chứng chỉ chuyên môn tương ứng với nhiệm vụ được giao*”;

Bổ sung tình tiết “*Không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông*” và tình tiết “*Gây hậu quả rất nghiêm trọng*” là yếu tố định khung hình phạt;

Bổ sung hình phạt tiền là hình phạt chính đối với người phạm tội; tăng hình phạt cải tạo không giam giữ lên tới ba năm.

Hình phạt bổ sung được quy định trong cùng điều luật.

## A. CÁC DẤU HIỆU CƠ BẢN CỦA TỘI PHẠM

Nói chung các dấu hiệu của tội phạm này cũng tương tự với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ và đường sắt quy định tại Điều 202 và Điều 208 Bộ luật hình sự. Tuy nhiên, có một số quy định cụ thể ở tội phạm này mà không có ở các tội quy định tại Điều 202 và 208 Bộ luật hình sự.

Đối tượng điều chỉnh của tội phạm này chủ yếu là các phương tiện hoạt động vùng nội thủy theo Luật giao thông đường thủy nội địa. Đối với các phương tiện giao thông đường thủy hoạt động ở vùng biển ngoài khơi không thuộc đối tượng điều chỉnh của tội phạm này.

### ***1. Các dấu hiệu thuộc về chủ thể của tội phạm***

Chủ thể của tội phạm này không phải là chủ thể đặc biệt, nhưng chỉ những người điều khiển các phương tiện giao thông đường thủy mới là chủ thể của tội phạm này.

Người điều khiển các phương tiện giao thông đường thủy là người trực tiếp điều khiển các phương tiện như: Tàu, thuyền có động cơ hoặc không có động cơ; bè mảng; các cấu trúc nổi được sử dụng vào mục đích giao thông, vận tải hoặc kinh doanh dịch vụ trên đường thủy nội địa.

Đối với người từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi không phải chịu trách nhiệm hình sự về tội phạm này, vì tội phạm này là tội phạm được thực hiện do vô ý và không có trường hợp nào là tội đặc biệt nghiêm trọng.

## ***2. Các dấu hiệu thuộc về khách thể của tội phạm***

Khách thể của tội phạm này là trật tự an toàn giao thông đường thủy. Đường thủy nội địa là luồng, âu tàu, các công trình đưa phương tiện qua đập, thác trên sông, kênh, rạch hoặc luồng trên hồ, đầm, phá, ụng, vịnh, ven bờ biển, ra đảo, nối các đảo thuộc nội thủy nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam được tổ chức, quản lý, khai thác giao thông vận tải ( khoản 4 Điều 3 Luật giao thông đường thủy nội địa).

*Đối tượng tác động* của tội phạm này chính là phương tiện giao thông đường thủy gồm: Tàu, thuyền và các cấu trúc nổi khác, có động cơ hoặc không có động cơ chuyên hoạt động trên đường thủy nội địa.

## ***3. Các dấu hiệu thuộc về mặt khách quan của tội phạm***

### ***a. Hành vi khách quan***

Người phạm tội này đã có hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy.

Vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy là không chấp hành hoặc chấp hành không đầy đủ các quy định an toàn giao thông đường thủy. Ví dụ: Khoản 1 Điều 36 Luật giao thông đường thủy nội địa quy định: *“Thuyền trưởng, người lái phương tiện khi điều khiển phương tiện hoạt động trên đường thủy nội địa phải tuân theo quy tắc giao thông và báo hiệu đường thủy nội địa quy định tại Luật này”*. Nếu người điều khiển phương tiện giao thông đường thủy không tuân theo các quy tắc giao thông và báo hiệu đường thủy nội địa là hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy.

Việc xác định hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy phải căn cứ vào Luật giao thông đường thủy nội địa.

### ***b. Hậu quả***

Hậu quả là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này. Nếu hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy mà chưa gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác thì chưa cấu thành tội phạm, trừ trường hợp quy định tại khoản 4 của điều luật.

Cũng như đối với các tội quy định tại Điều 202 và 208 Bộ luật hình sự trong khi chưa có hướng dẫn chính thức trường hợp gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe hoặc tài sản do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy gây ra, có thể căn cứ vào Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đối với Điều 202 Bộ luật hình sự về trường hợp gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra để áp dụng đối với trường hợp gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy gây ra, vì thiệt hại cũng là hậu quả trực tiếp do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy gây ra.

#### *c. Các dấu hiệu khách quan khác*

Ngoài hành vi khách quan, đối với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy, nhà làm luật quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Phương tiện giao thông đường thủy (Tàu, thuyền và các cấu trúc nổi khác, có động cơ hoặc không có động cơ chuyên hoạt động trên đường thủy nội địa). Mỗi loại phương tiện lại có quy định riêng. Ví dụ: Phương tiện thô sơ là phương tiện không có động cơ chỉ di chuyển bằng sức người hoặc sức gió, sức nước. Bè là phương tiện được kết ghép lại bằng tre, nứa, gỗ hoặc các vật nổi khác để chuyển đi hoặc dùng làm phương tiện vận chuyển tạm thời trên đường thủy nội địa.

#### **4. Các dấu hiệu thuộc về mặt chủ quan của tội phạm**

Người phạm tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy thực hiện hành vi là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cầu thả).

### **B. CÁC TRƯỜNG HỢP PHẠM TỘI CỤ THỂ**

## ***1. Phạm tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy không có các tình tiết định khung hình phạt***

Đây là trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 Điều 212 Bộ luật hình sự, là cấu thành cơ bản của tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy, người phạm tội có thể bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc bị phạt tù từ một đến năm năm, là tội phạm nghiêm trọng.

So với tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải quy định tại Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 1 Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn, vì khoản 1 Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999 có quy định hình phạt tiền là hình phạt nhẹ hơn hình phạt cải tạo không giam giữ mà Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 không quy định. Tuy nhiên, về hình phạt cải tạo không giam giữ thì khoản 1 Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn khoản 1 Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985. Vì vậy, hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999. Tuy nhiên, nếu áp dụng hình phạt cải tạo không giam giữ thì không được quá hai năm.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy theo khoản 1 Điều 212 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến năm năm tù.

## ***2. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 212 Bộ luật hình sự***

*a. Không có giấy phép, bằng hoặc chứng chỉ chuyên môn tương ứng với nhiệm vụ được giao*

Trường hợp phạm tội này cũng tương tự như trường hợp quy định tại điểm a khoản 2 Điều 202 và điểm a khoản 2 Điều 208 Bộ luật hình sự. Tuy nhiên, đối với hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy có đặc điểm là phương tiện rất đa dạng, nên ngoài những

phương tiện theo quy định của pháp luật phải có bằng lái, thì hầu hết là các phương tiện thô sơ, nên người điều khiển chỉ cần có chứng chỉ của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền cấp. Tuy nhiên, không phải loại phương tiện nào cũng cần phải có giấy phép, bằng hoặc chứng chỉ chuyên môn. Vì vậy, khi xác định trường hợp phạm tội này, cần phải căn cứ vào các quy định của Nhà nước để xác định loại phương tiện đó có cần phải có giấy phép, bằng hoặc chứng chỉ chuyên môn hay không. Theo điểm c khoản 2 Điều 29 Luật giao thông đường thủy nội địa thì, Thuyền viên làm việc trên phương tiện phải có bằng, chứng chỉ chuyên môn phù hợp với chức danh, loại phương tiện.

*b. Trong tình trạng dùng rượu, bia quá nồng độ quy định hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác*

Trường hợp phạm tội này cũng tương tự như trường hợp quy định tại điểm b khoản 2 Điều 208 Bộ luật hình sự.

Cũng như đối với trường hợp quy định tại điểm b khoản 2 Điều 208 Bộ luật hình sự, so với điểm b khoản 2 Điều 202 Bộ luật hình sự, thì điểm b khoản 2 Điều 212 Bộ luật hình sự quy định cụ thể và khoa học hơn. Tuy nhiên, nhà làm luật vẫn còn quy định “say” do dùng các chất kích thích mạnh khác mà lẽ ra nên quy định như khoản 8 Điều 8 Luật giao thông đường thủy nội địa “cấm người làm việc trên phương tiện khi có nồng độ cồn vượt quá 80 miligam/100 mililit máu hoặc 40 miligam/1 lít khí thở hoặc có các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng”. Quy định này không chỉ để xác định mà còn tránh những trường hợp có nhiều ý kiến khác nhau về khái niệm “say”.

*c. Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn*

Trường hợp phạm tội này hoàn toàn tương tự với trường hợp quy định tại điểm c khoản 2 Điều 202 và điểm c khoản 2 Điều 208 Bộ luật hình sự đối với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ hoặc đường sắt.

*d. Không chấp hành hiệu lệnh của người chỉ huy hoặc người có thẩm quyền điều khiển giữ gìn trật tự an toàn giao thông đường thủy*

Trường hợp phạm tội này cũng hoàn toàn tương tự với trường hợp quy định tại điểm d khoản 2 Điều 202 và điểm d khoản 2 Điều 208 Bộ luật hình sự

đối với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ hoặc đường sắt.

*đ. Gây hậu quả rất nghiêm trọng.*

Cũng như đối với các tội vi phạm an toàn giao thông khác, gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy là gây thiệt hại rất nghiêm trọng cho tính mạng, sức khoẻ hoặc tài sản cho người khác.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức về trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy gây ra, có thể áp dụng Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đối với Điều 202 Bộ luật hình sự về trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng để xác định hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 212 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ ba năm đến mười năm, là tội phạm rất nghiêm trọng.

So với Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 2 Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999 không nặng hơn và cũng không nhẹ hơn, nhưng so sánh giữa Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999 là điều luật nhẹ hơn. Vì vậy, đối với hành vi phạm tội trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 2 Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 212 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội chỉ thuộc một trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật, có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới ba năm tù). Nếu người phạm tội thuộc nhiều trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười năm tù.

### **3. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 212 Bộ luật hình sự**

Trường hợp phạm tội này cũng tương tự như trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 202 và khoản 3 Điều 208 Bộ luật hình sự. Chỉ có một tình tiết là gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là gây hậu quả đặc biệt do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy gây ra, chúng ta có thể áp dụng Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đối với Điều 202 Bộ luật hình sự về trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng để xác định hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 212 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm, là tội phạm rất nghiêm trọng.

So với Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 3 Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn và so sánh giữa Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999 là điều luật nhẹ hơn. Vì vậy, đối với hành vi phạm tội trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 3 Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 3 Điều 212 Bộ luật hình sự, nếu người phạm có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới bảy năm tù, nhưng không được dưới ba năm tù, vì theo quy định tại Điều 47 Bộ luật hình sự thì, khi có ít nhất hai tình tiết giảm nhẹ quy định tại khoản 1 Điều 46, Tòa án có thể quyết định một hình phạt dưới mức thấp nhất của khung hình phạt mà điều luật đã quy định nhưng phải trong khung hình phạt liền kề nhẹ hơn của điều luật (khung hình phạt liền kề của khoản 3 là khoản 2 của điều luật). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười lăm năm tù.

#### ***4. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 4 Điều 212 Bộ luật hình sự***

Trường hợp phạm tội này cũng tương tự như trường hợp quy định tại khoản 4 Điều 202 và khoản 4 Điều 208 Bộ luật hình sự, chỉ khác nhau ở chỗ khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời là do hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường thủy do người điều khiển phương tiện giao thông đường thủy thực hiện.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 4 Điều 212 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến ba mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến hai năm hoặc phạt tù từ sáu tháng đến ba năm, là tội phạm ít nghiêm trọng.

So với khoản 4 Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 4 Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn, vì khoản 4 Điều 212 có hình phạt tiền là hình phạt chính mà khoản 4 Điều 186 không quy định và so sánh giữa Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 là điều luật nhẹ hơn. Vì vậy, đối với hành vi phạm tội trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 4 Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội. Tuy nhiên, nếu áp dụng hình phạt cải tạo không giam giữ thì không được quá một năm; đối với hình phạt tù, có thể phạt người phạm tội dưới sáu tháng tù mà không nhất thiết phải có tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, vì khoản 4 Điều 186 có mức hình phạt tù từ ba tháng đến ba năm.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 4 Điều 212 Bộ luật hình sự, nếu người phạm có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến ba năm tù.

#### ***5. Hình phạt bổ sung đối với người phạm tội***

Ngoài hình phạt chính, người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

So với Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về hình phạt bổ sung đối với tội phạm này thì khoản 5 Điều 212 mức phạt nhẹ hơn. Vì vậy, đối với hành vi phạm tội trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 5 Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

## **10. TỘI CẢN TRỞ GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY**

### **Điều 213. Tội cản trở giao thông đường thủy**

1. Người nào có một trong các hành vi sau đây cản trở giao thông đường thủy gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, thì bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ một năm đến năm năm:

a) Khoan, đào trái phép làm hư hại kết cấu của các công trình giao thông đường thủy;

b) Tạo ra chướng ngại vật gây cản trở giao thông đường thủy mà không đặt và duy trì báo hiệu;

c) Di chuyển làm giảm hiệu lực, tác dụng của báo hiệu;

d) Tháo dỡ báo hiệu hoặc phá hoại công trình giao thông đường thủy;

đ) Lấn chiếm luồng hoặc hành lang bảo vệ luồng giao thông đường thủy;

e) Hành vi khác cản trở giao thông đường thủy.

2. Phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm.

3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm.

4. Phạm tội trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến ba mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến hai năm.

**Định nghĩa:** Cản trở giao thông đường thủy là hành vi khoan, đào trái phép làm hư hại kết cấu của các công trình giao thông đường thủy; tạo ra chướng ngại vật gây cản trở giao thông đường thủy mà không đặt và duy trì báo hiệu; di chuyển làm giảm hiệu lực, tác dụng của báo hiệu; tháo dỡ báo hiệu hoặc phá hoại công trình giao thông đường thủy; lấn chiếm luồng hoặc hành lang bảo vệ luồng giao thông đường thủy hoặc có hành vi khác cản trở

giao thông đường thủy gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác.

Tội cản trở giao thông đường thủy quy định tại Điều 213 Bộ luật hình sự năm 1999 là tội phạm được tách từ tội cản trở giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng quy định tại Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985.

So với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 thì Điều 213 Bộ luật hình sự năm 1999 có nhiều sửa đổi, bổ sung như:

- Quy định cụ thể hành vi phạm tội là hành vi cản trở giao thông đường thủy chứ không phải hành vi cản trở giao thông vận tải chung chung như Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985;

- Sửa đổi tình tiết gây thiệt hại đến sức khỏe thành “*gây thiệt hại nghiêm trọng đến sức khỏe*”; tình tiết “*đào, phá các công trình giao thông*” thành “*khoan, đào trái phép làm hư hại kết cấu của các công trình giao thông đường thủy*”; tình tiết “*di chuyển, phá hủy biển báo hiệu hoặc các thiết bị giao thông*” thành “*di chuyển làm giảm hiệu lực, tác dụng của báo hiệu; tháo dỡ báo hiệu hoặc phá hoại công trình giao thông đường thủy*”;

- Bổ sung một số hành vi là dấu hiệu khách quan của tội phạm mà Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 chưa quy định như: “*tháo dỡ báo hiệu hoặc phá hoại công trình giao thông đường thủy; lấn chiếm luồng hoặc hành lang bảo vệ luồng giao thông đường thủy*”

- Bổ sung khoản 2 của điều luật với các tình tiết là yếu tố định khung hình phạt như: *Gây hậu quả rất nghiêm trọng* và khoản 4 với tình tiết là yếu tố định khung giảm nhẹ tương tự với Điều 212 Bộ luật hình sự.

- Bổ sung hình phạt tiền là hình phạt chính đối với người phạm tội; tăng hình phạt cải tạo không giam giữ lên đến ba năm.

- Hình phạt cải tạo không giam giữ và hình phạt tù đều nặng hơn so với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985.

## A. CÁC DẤU HIỆU CƠ BẢN CỦA TỘI PHẠM

### *1. Các dấu hiệu thuộc về chủ thể của tội phạm*

Cũng tương tự như chủ thể của các tội cản trở giao thông đường bộ hoặc đường sắt, chủ thể của tội phạm này không phải là chủ thể đặc biệt, nhưng chỉ những người đã đủ 16 tuổi trở lên mới là chủ thể của tội phạm này.

Đối với người từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi không phải chịu trách nhiệm hình sự về tội phạm này, vì tội phạm này là tội phạm được thực hiện do vô ý và không có trường hợp nào là tội đặc biệt nghiêm trọng.

Khác với hành vi cản trở giao thông đường sắt, nếu chưa gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác mà người thực hiện hành vi cản trở giao thông đường thủy là người đã bị xử phạt hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này, chưa được xoá án tích mà còn vi phạm, thì cũng không bị truy cứu trách nhiệm hình sự. Tuy nhiên, trường hợp này lại tương tự với tội cản trở giao thông đường bộ.

## ***2. Các dấu hiệu thuộc về khách thể của tội phạm***

Khách thể của tội phạm này là an toàn giao thông đường thủy.

*Đối tượng tác động* của tội phạm này là công trình giao thông đường thủy bao gồm: Luồng, âu tàu các công trình đưa phương tiện qua đập, thác trên sông, kênh, rạch hoặc luồng trên hồ, đầm, phá, vụng, vịnh, ven bờ biển, ra đảo, nổi các đảo thuộc nội thủy nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

## ***3. Các dấu hiệu thuộc về mặt khách quan của tội phạm***

### ***a. Hành vi khách quan***

Người phạm tội này, có thể thực hiện một hoặc một số hành vi sau:

- Khoan, đào trái phép làm hư hại kết cấu của các công trình giao thông đường thủy;
- Tạo ra chướng ngại vật gây cản trở giao thông đường thủy mà không đặt và duy trì báo hiệu;
- Di chuyển làm giảm hiệu lực, tác dụng của báo hiệu;
- Tháo dỡ báo hiệu hoặc phá hoại công trình giao thông đường thủy;
- Lấn chiếm luồng hoặc hành lang bảo vệ luồng giao thông đường thủy;
- Hành vi khác cản trở giao thông đường thủy.

Cũng tương tự như đối với Điều 203 và Điều 209, so với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 thì Điều 213 Bộ luật hình sự năm 1999 nhà làm luật quy định nhiều hành vi khách quan cụ thể hơn, nhưng cũng không phải đã hết tất cả các hành vi cản trở giao thông đường thủy, nên cuối cùng vẫn còn quy định “hành vi khác gây cản trở giao thông đường thủy” để đề phòng ngoài những hành vi đã được liệt kê có thể còn những hành vi khác mà nhà làm luật không dự liệu được.

Các hành vi được liệt kê trên đều đã được quy định tại Luật giao thông đường thủy nội địa. Ví dụ: “Cấm phá hoại công trình giao thông đường thủy nội địa; tạo vật chướng ngại gây cản trở giao thông đường thủy nội địa; cấm xây dựng trái phép nhà, lều quán hoặc các công trình khác trên đường thủy nội địa và phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa; cấm đổ đất, đá, cát, sỏi hoặc chất thải khác; cấm khai thác khoáng sản trái phép trong phạm vi luồng và hành lang bảo vệ luồng; cấm đặt ngư cụ, phương tiện khai thác, nuôi trồng thủy sản trên luồng” ( khoản 1, khoản 2, khoản 3 và khoản 4 Điều 8 Luật giao thông đường thủy nội địa). Tuy nhiên, khi xác định hành vi cản trở giao thông đường thủy, còn phải căn cứ vào hành vi cụ thể đã được quy định từ điểm a đến điểm e khoản 1 Điều 213 Bộ luật hình sự và căn cứ vào các quy định tại Luật giao thông đường thủy nội địa.

So với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 thì khoản 1 Điều 213 Bộ luật hình sự năm 1999 quy định thêm một số hành vi khách quan mới như: “*tháo dỡ báo hiệu hoặc phá hoại công trình giao thông đường thủy; lấn chiếm luồng hoặc hành lang bảo vệ luồng giao thông đường thủy*”. Nhưng không vì thế mà cho rằng người thực hiện các hành vi này trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì không bị coi là hành vi cản trở giao thông đường thủy, bởi lẽ, khoản 1 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 ngoài những hành vi cụ thể đã được miêu tả trong cấu thành, nhà làm luật còn quy định: “có hành vi khác cản trở giao thông vận tải” (điểm c khoản 1), nên các hành vi mà nhà làm luật quy định mới trong cấu thành tội phạm chính là “hành vi khác”. Do đó không coi đó là những hành vi phạm tội mới được quy định trong cấu thành, mà nó chỉ là cụ thể hoá hành vi phạm tội mà thôi.

#### *b. Hậu quả*

Cũng như đối với một số tội vi phạm an toàn giao thông khác, hậu quả là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này. Nếu hành vi cản trở giao

thông đường thủy mà chưa gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác thì chưa cấu thành tội phạm, trừ trường hợp quy định tại khoản 4 của điều luật.

Việc xác định thiệt hại cũng tương tự như đối với tội vi phạm quy định về an toàn giao thông.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức, chúng ta có thể vận dụng Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đối với Điều 202 Bộ luật hình sự để xác định thiệt hại tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng đối với sức khỏe, tài sản của người khác do hành vi cản trở giao thông đường thủy gây ra, vì hành vi cản trở giao thông đường thủy cũng trực tiếp gây ra thiệt hại nghiêm trọng đến sức khỏe hoặc tài sản.

Nếu gây hậu quả rất nghiêm trọng hoặc hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2 hoặc khoản 3 của điều luật.

#### *c. Các dấu hiệu khách quan khác*

Ngoài hành vi khách quan, hậu quả, đối với tội cản trở giao thông đường thủy, nhà làm luật quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Luồng, âu tàu các công trình đưa phương tiện qua đập, thác trên sông, kênh, rạch hoặc luồng trên hồ, đầm, phá, vụng, vịnh, ven bờ biển, ra đảo, nổi các đảo thuộc nội thủy. Các dấu hiệu khách quan này cũng được quy định tại Luật giao thông đường thủy nội địa.

#### ***4. Các dấu hiệu thuộc về mặt chủ quan của tội phạm***

Cũng như đối với tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông, người thực hiện hành vi cản trở giao thông đường thủy là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cầu thả, nhưng chủ yếu là vô ý vì quá tự tin).

### **B. CÁC TRƯỜNG HỢP PHẠM TỘI CỤ THỂ**

#### ***1. Phạm tội cản trở giao thông đường thủy không có các tình tiết định khung hình phạt***

Đây là trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 Điều 213 Bộ luật hình sự, là cấu thành cơ bản của tội cản trở giao thông đường thủy, người phạm tội có thể bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc bị phạt tù từ một đến năm năm, là tội phạm nghiêm trọng.

So với tội cản trở giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng quy định tại Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 1 Điều 213 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn, mặc dù khoản 1 Điều 213 Bộ luật hình sự năm 1999 có quy định hình phạt tiền là hình phạt nhẹ hơn hình phạt cải tạo không giam giữ mà Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 không quy định, nhưng mức hình phạt cao nhất của khung hình phạt là năm năm tù (khoản 1 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 là ba năm tù và so sánh giữa Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 213 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 213 là điều luật nặng hơn. Vì vậy, hành vi cản trở giao thông đường thủy xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội cản trở giao thông đường thủy theo khoản 1 Điều 213 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến năm năm tù.

## ***2. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 213 Bộ luật hình sự***

Khoản 2 Điều 213 Bộ luật hình sự chỉ quy định một trường hợp phạm tội, đó là: “*Gây hậu quả rất nghiêm trọng*”

Gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường thủy gây ra là những thiệt hại rất nghiêm trọng về tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản cho người khác. Cũng như đối với các tội phạm về an toàn giao thông khác, đến nay chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường thủy gây ra, nên có thể căn cứ vào Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đối với Điều 202 Bộ luật hình sự về trường hợp gây

hậu quả rất nghiêm trọng để xác định hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường thủy gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 213 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ ba năm đến mười năm, là tội phạm rất nghiêm trọng.

So với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 2 Điều 213 Bộ luật hình sự năm 1999 được coi là quy định mới. Vì vậy, đối với hành vi cản trở giao thông đường thủy gây hậu quả rất nghiêm trọng xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 đối với người phạm tội.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 213 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới ba năm tù). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười năm tù.

### ***3. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 213 Bộ luật hình sự***

Khoản 3 của điều luật cũng chỉ quy định một trường hợp phạm tội, đó là: “*Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng*”.

Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường thủy gây ra là những thiệt hại đặc biệt nghiêm trọng về tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản cho người khác. Do chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường thủy gây ra, nên có thể căn cứ vào Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đối với Điều 202 Bộ luật hình sự về trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng để xác định hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường thủy gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 213 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm, là tội phạm rất nghiêm trọng.

So với khoản 2 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 3 Điều 213 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn, nên không áp dụng đối với hành vi cản trở giao thông đường thủy gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 3 Điều 213 Bộ luật hình sự, nếu người có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới bảy năm tù), nhưng không được dưới ba năm. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười lăm năm tù.

#### ***4. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 4 Điều 213 Bộ luật hình sự***

Trường hợp phạm tội này cũng tương tự như khoản 4 Điều 202, 203, 208, 209 và 212 Bộ luật hình sự. Vì vậy, khi xác định khả năng thực tế do hành vi cản trở giao thông đường thủy sẽ gây ra hậu quả đặc biệt nghiêm trọng cần phải căn cứ vào tình hình cụ thể nơi xảy ra sự việc và hành vi cản trở giao thông đường thủy.

Phạm tội trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến ba mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến hai năm, là tội phạm ít nghiêm trọng.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 4 Điều 213 Bộ luật hình sự, nếu người phạm có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Tòa án chỉ áp dụng hình phạt tù trong trường hợp người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể.

### ***11. TỘI ĐƯA VÀO SỬ DỤNG CÁC PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY KHÔNG BẢO ĐẢM AN TOÀN***

## **Điều 214. Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn**

1. Người nào chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật của phương tiện giao thông đường thủy mà cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường thủy rõ ràng không bảo đảm an toàn gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác hoặc đã bị xử lý kỷ luật, xử phạt hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này, chưa được xoá án tích mà còn vi phạm, thì bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ một năm đến năm năm.

2. Phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm.

3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm.

4. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

**Định Nghĩa:** Đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn là hành vi của người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật mà cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường thủy rõ ràng không đảm bảo an toàn kỹ thuật gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác hoặc đã bị xử lý kỷ luật về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này mà còn vi phạm.

Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn cũng là tội được tách từ tội “đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng” quy định tại Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 thì Điều 214 Bộ luật hình sự năm 1999 không có nhiều sửa đổi, bổ sung lớn, chủ yếu cấu tạo lại cho phù hợp với tên tội. Bỏ hình phạt cảnh cáo và thêm hình phạt tiền là hình phạt chính; sửa tình tiết “gây thiệt hại cho sức khỏe của người khác” thành “gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe của người khác”; bổ sung tình tiết “đã bị xử lý kỷ luật về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này mà còn vi phạm” là yếu tố định tội và tình tiết “gây hậu quả rất nghiêm trọng” là yếu tố định

khung hình phạt; tăng hình phạt cải tạo không giam giữ lên tới *ba* năm và hình phạt bổ sung được quy định ngay trong điều luật.

## A. CÁC DẤU HIỆU CƠ BẢN CỦA TỘI PHẠM

Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn về cơ bản các dấu hiệu của tội phạm cũng tương tự như tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ, đường sắt không bảo đảm an toàn, điểm khác biệt chủ yếu là ở dấu hiệu về phương tiện và người có trách nhiệm về việc điều động phương tiện đó. Tuy nhiên, đối với tội phạm này có những tình tiết là yếu tố định tội khác với các tội quy định tại Điều 204 và Điều 210 Bộ luật hình sự chúng tôi sẽ phân tích và nêu những đặc điểm riêng để phân biệt với hai tội trên có các dấu hiệu tương tự.

### *1. Các dấu hiệu thuộc về chủ thể của tội phạm*

Chủ thể của tội phạm này là chủ thể đặc biệt, chỉ những người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật về phương tiện giao thông đường thủy mới là chủ thể của tội phạm này.

Người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động phương tiện giao thông đường thủy là người có chức vụ, quyền hạn và do có chức vụ, quyền hạn nên có quyền điều động phương tiện giao thông đường thủy hoặc tuy không có chức vụ, quyền hạn nhưng do tính chất nghề nghiệp nên có trách nhiệm trong việc điều động phương tiện giao thông đường thủy như: thuyền trưởng, Thủy thủ, Thuyền viên, Thủ trưởng các đơn vị quản lý, chế tạo, sửa chữa, bảo dưỡng, kiểm định, sử dụng phương tiện giao thông đường thủy hoặc những người được uỷ quyền, hoặc do nghề nghiệp mà có quyền cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn.

Nếu hành vi đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn chưa gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản cho người khác, thì người phạm tội phải là người đã bị xử lý kỷ luật về hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn hoặc đã bị kết án về tội này mà còn vi phạm, thì mới bị truy cứu trách nhiệm hình sự.

Đây là quy định khác với các tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ và đường sắt không bảo đảm an toàn. Nếu ở tội đưa vào sử

dụng phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn chưa gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ, tài sản cho người khác, thì người phạm tội chưa phải chịu trách nhiệm hình sự, thì ở tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn chưa gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ, tài sản cho người khác, mà người phạm tội là người đã bị xử lý kỷ luật về hành vi này là đã cấu thành tội phạm, nhưng nếu đã bị kết án về tội phạm này chưa được xoá án tích mà còn vi phạm vẫn không bị coi là tội phạm. Còn đối với tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn tuy chưa gây thiệt hại nhưng đã bị xử lý kỷ luật hoặc đã bị kết án về tội này mà còn vi phạm thì bị coi là tội phạm. Về kỹ thuật lập pháp, quy định tại Điều 214 khoa học hơn và phù hợp hơn với thực tiễn xét xử. Hy vọng khi có điều kiện nhà làm luật sẽ sửa đổi, bổ sung Điều 204 và 210 như Điều 214 Bộ luật hình sự.

## ***2. Các dấu hiệu thuộc về khách thể của tội phạm***

Khách thể của tội phạm này là trật tự an toàn giao thông đường thủy.

*Đối tượng tác động* của tội phạm này là phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn. Ví dụ: Điểm a khoản 1 Điều 26 Luật giao thông đường thủy nội địa quy định: “*Khi đóng mới, hoán cải, sửa chữa, phục hồi phương tiện phải có hồ sơ thiết kế được cơ quan đăng kiểm duyệt*”. Nếu người có trách nhiệm của cơ quan Đăng kiểm trong việc giám sát kỹ thuật khi thi công thấy phương tiện không bảo đảm an toàn mà vẫn cấp giấy chứng nhận cho phép phương tiện được đưa vào sử dụng mà gây thiệt hại đến tính mạng cho người khác là xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường thủy. Các tiêu chuẩn về an toàn đối với phương tiện thủy nội địa được quy định đầy đủ tại Chương III Luật giao thông đường thủy nội địa. Vì vậy, khi xác định hành vi đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn cần căn cứ vào các quy định tại chương III Luật giao thông đường thủy nội địa để xác định phương tiện đó có bảo đảm an toàn hay không.

## ***3. Các dấu hiệu thuộc về mặt khách quan của tội phạm***

### ***a. Hành vi khách quan***

Người phạm tội này chỉ thực hiện một hành vi khách quan đó là “cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường thủy rõ ràng không bảo đảm an toàn”.

Hành vi cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường thủy bằng nhiều hình thức khác nhau như: Bằng miệng, bằng văn bản hoặc bằng những hình thức khác cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn.

Cũng như đối với hành vi cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ, đường sắt, không nhất thiết phải có mối quan giữa xin và cho, mà có thể không ai xin nhưng vẫn có hành vi “cho”. Cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường thủy là hành vi quyết định việc đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường thủy.

Nếu là người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động phương tiện giao thông đường thủy thì hành vi khách quan của họ là hành vi điều động phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn. Ví dụ: khoản 1 Điều 24 Luật giao thông đường thủy nội địa quy định: Đối với phương tiện không có động cơ có trọng tải toàn phần trên 15 tấn, phương tiện có động cơ có tổng công suất máy chính trên 15 mã lực, phương tiện có sức chở trên 12 người, khi hoạt động trên đường thủy nội địa phải đạt tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường; phải có giấy chứng nhận đăng ký phương tiện thủy nội địa, giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường; phải kê hạc gắn số đăng ký, sơn vạch dấu mớn nước an toàn, số lượng người được phép chở trên phương tiện; phải có đủ định biên thuyền viên và danh bạ thuyền viên.

Nếu người có trách nhiệm trực tiếp về việc điều động các phương tiện này không đảm bảo các tiêu chí trên mà gây thiệt hại đến tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác là hành vi phạm tội.

Nếu là người chịu trách nhiệm trực tiếp về tình trạng kỹ thuật phương tiện giao thông đường thủy, thì hành vi khách quan của họ là chứng nhận không đúng về tình trạng kỹ thuật của phương tiện giao thông đường thủy. Ví dụ: Người đứng đầu cơ quan đăng kiểm phương tiện thủy nội địa khi kiểm tra biết rõ là phương tiện không bảo đảm an toàn nhưng vẫn kết luận là bảo đảm an toàn để đưa phương tiện vào hoạt động nên xảy ra tai nạn làm chết người

#### *b. Hậu quả*

Cũng như đối với hành vi đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn, hậu quả do hành vi đưa vào sử dụng

phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn, vừa là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này vừa không phải là dấu hiệu bắt buộc.

Là dấu hiệu bắt buộc, nếu người phạm tội chưa bị xử lý kỷ luật, xử phạt hành chính về hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn hoặc đã bị kết án về tội này, chưa được xoá án tích mà còn vi phạm. Ngược lại, nếu người phạm tội đã bị xử lý kỷ luật, xử phạt hành chính về hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn hoặc đã bị kết án về tội này, chưa được xoá án tích mà còn vi phạm thì hậu quả không phải là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này.

Hậu quả của hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn là thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác.

Việc xác định thiệt hại cũng tương tự như đối với tội vi phạm các quy định tại các Điều 202, 203, 204, 205, 208, 209, 210, 211, 212 và 213 Bộ luật hình sự.

Gây hậu quả rất nghiêm trọng hoặc hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2 hoặc khoản 3 của điều luật.

#### *c. Các dấu hiệu khách quan khác*

Ngoài hành vi khách quan, đối với tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn, nhà làm luật quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Tình trạng kỹ thuật của các phương tiện giao thông đường thủy như: các thiết bị, độ an toàn về kỹ thuật, các thông số kỹ thuật theo quy định của các phương tiện Tàu, thuyền, xà lan, bè mảng...

Các dấu hiệu khách quan này được quy định tại Luật giao thông đường thủy nội địa.

#### **4. Các dấu hiệu thuộc về mặt chủ quan của tội phạm**

Cũng như đối với các tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông, người thực hiện hành vi đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường thủy

không bảo đảm an toàn là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cầu thả, nhưng chủ yếu là vô ý vì quá tự tin).

## B. CÁC TRƯỜNG HỢP PHẠM TỘI CỤ THỂ

### ***1. Phạm tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn không có các tình tiết định khung hình phạt***

Đây là trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 Điều 214 Bộ luật hình sự, là cấu thành cơ bản của tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn, người phạm tội có thể bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc bị phạt tù từ một đến năm năm, là tội phạm nghiêm trọng.

So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này, thì khoản 1 Điều 214 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn, vì khoản 1 Điều 214 Bộ luật hình sự năm 1999 bỏ hình phạt cảnh cáo và quy định hình phạt tiền là hình phạt nặng hơn hình phạt cảnh cáo và so sánh giữa Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 214 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 214 là điều luật nặng hơn. Vì vậy, hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 1 Điều 214 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến năm năm tù.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả nghiêm trọng để xác định thiệt hại tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng đối với sức khỏe, tài sản của người khác do hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn gây ra,

mà không áp dụng Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đối với Điều 202 Bộ luật hình sự, vì hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn chỉ gián tiếp gây ra hậu quả.

## ***2. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 214 Bộ luật hình sự***

Khoản 2 của điều luật chỉ quy định một tình tiết là yếu tố định khung hình phạt đó là: “*Gây hậu quả rất nghiêm trọng*”.

Cũng như trường hợp gây hậu quả nghiêm trọng, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức về trường hợp phạm tội quy định tại khoản 2 của điều luật, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Tòa án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng để xác định hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ ba năm đến mười năm, là tội phạm rất nghiêm trọng. So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này thì khoản 2 Điều 214 Bộ luật hình sự năm 1999 là quy định mới không có lợi cho người phạm tội, nên không áp dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý. Nếu người phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng thì vẫn áp dụng khoản 1 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 214 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới ba năm tù). Nếu có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười năm tù.

## ***3. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 214 Bộ luật hình sự***

Khoản 3 của điều luật cũng chỉ quy định một tình tiết là yếu tố định khung hình phạt đó là: “Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng”. khoản 3 của điều luật chính là khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985. Tuy nhiên, mức cao nhất của khung hình phạt nặng hơn khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Cũng như trường hợp gây hậu quả nghiêm trọng và rất nghiêm trọng, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức về trường hợp phạm tội quy định tại khoản 3 của điều luật, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng để xác định hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm, là tội phạm rất nghiêm trọng. So với khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này thì khoản 3 Điều 214 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn, nên không áp dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 3 Điều 214 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới bảy năm tù), nhưng không được dưới ba năm tù. Nếu có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười lăm năm tù.

#### ***4. Hình phạt bổ sung đối với người phạm tội***

Ngoài hình phạt chính, người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

So với Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định hình phạt bổ sung đối với tội phạm này thì khoản 4 Điều 214 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn vì mức thấp nhất của hình phạt cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm ( Điều 218 là từ hai năm), nên đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xét xử thì Toà án áp dụng khoản 4 Điều 214 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

## ***12. TỘI ĐIỀU ĐỘNG HOẶC GIAO CHO NGƯỜI KHÔNG ĐỦ ĐIỀU KIỆN ĐIỀU KHIỂN CÁC PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY***

### **Điều 215. Tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường thủy**

*1. Người nào điều động hoặc giao cho người không có giấy phép hoặc bằng lái hoặc không đủ các điều kiện khác theo quy định của pháp luật điều khiển phương tiện giao thông đường thủy gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác hoặc đã bị xử lý kỷ luật, xử phạt hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này, chưa được xoá án tích mà còn vi phạm, thì bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ một năm đến năm năm.*

*2. Phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm.*

*3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm.*

*4. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.<sup>12hu</sup>*

**Định Nghĩa:** Điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường thủy là hành vi điều động hoặc giao cho người không có giấy phép hoặc bằng lái xe hoặc không đủ các điều kiện khác theo quy định của pháp luật điều khiển các phương tiện giao thông đường thủy.

Tội phạm này cũng là tội phạm được tách từ tội “đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người

không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng” quy định tại Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Tuy nhiên, Điều 215 Bộ luật hình sự năm 1999 thêm hành vi “*giao*”. Điều 215 Bộ luật hình sự năm 1999 cấu tạo thành 3 khoản; bỏ hình phạt cảnh cáo và thêm hình phạt tiền là hình phạt chính; bổ sung tình tiết: “*không có bằng lái*” và tình tiết: “*đã bị xử lý kỷ luật, xử phạt hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này, chưa được xoá án tích mà còn vi phạm*” là yếu tố định tội và là dấu hiệu phân biệt giữa hành vi phạm tội với hành vi vi phạm; bổ sung tình tiết “*gây hậu quả rất nghiêm trọng*” là yếu tố định khung hình phạt; tăng hình phạt cải tạo không giam giữ lên tới *ba* năm và hình phạt bổ sung được quy định ngay trong điều luật.

## A. CÁC DẤU HIỆU CƠ BẢN CỦA TỘI PHẠM

### ***1. Các dấu hiệu thuộc về chủ thể của tội phạm***

Do tính chất của phương tiện giao thông đường thủy, nên chủ thể của tội phạm này vừa là chủ thể đặc biệt vừa không phải là chủ thể đặc biệt.

Là chủ thể đặc biệt, chỉ có những người có trách nhiệm trong việc điều động người khác điều khiển phương tiện giao thông đường thủy mới có thể là chủ thể của tội phạm này như: Giám đốc xí nghiệp vận tải đường thủy điều động người không có bằng lái, lái tàu thủy; Lái tàu thủy có bằng lái giao tay lái cho người không có bằng lái tàu thủy điều khiển tàu thủy.

Ngoài những người có trách nhiệm trong việc điều động người khác, đối với phương tiện giao thông đường thủy còn có trường hợp chủ phương tiện giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy, để người này điều khiển phương tiện giao thông đường thủy gây ra thiệt hại đến tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến sức khỏe, tài sản của người khác.

Nếu điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường thủy chưa gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác thì người phạm tội phải là người đã bị xử lý kỷ luật, xử phạt hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này, chưa được xoá án tích mà còn vi phạm thì hành vi mới cấu thành tội phạm.

## ***2. Các dấu hiệu thuộc về khách thể của tội phạm***

Khách thể của tội phạm này cũng là trật tự an toàn giao thông đường thủy.

*Đối tượng tác động* của tội phạm này là người điều khiển phương tiện giao thông đường thủy không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy. Ví dụ: Một thuyền viên không có bằng lái được Thuyền trưởng giao cho lái tàu, nên đã gây tai nạn làm chết người

## ***3. Các dấu hiệu thuộc về mặt khách quan của tội phạm***

### ***a. Hành vi khách quan***

Người phạm tội này, là người thực hiện hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy.

*Điều động* là ra lệnh, phân công, chỉ thị cho người khác. Điều động người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy là ra lệnh, chỉ thị hoặc phân công những người bị pháp luật cấm điều khiển phương tiện giao thông đường thủy.

*Giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy* là giao phương tiện giao thông đường thủy cho những người bị pháp luật cấm điều khiển phương tiện giao thông đường thủy.

### ***b. Hậu quả***

Hậu quả cũng là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này, nếu hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường thủy mà chưa gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác và người thực hiện hành vi chưa bị xử lý kỷ luật, xử phạt hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này, chưa được xoá án tích thì chưa cấu thành tội phạm.

Việc xác định thiệt hại cũng tương tự như đối với tội vi phạm các quy định an toàn giao thông tại các Điều 202, 203, 204, 205, 208, 209, 210, 211, 212, 213 và 214 Bộ luật hình sự.

Nếu gây hậu quả rất nghiêm trọng hoặc hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2, khoản 3 của điều luật.

#### *c. Các dấu hiệu khách quan khác*

Ngoài hành vi khách quan, đối với tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường thủy, nhà làm luật quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Điều kiện đối với người điều khiển phương tiện giao thông đường thủy. Các điều kiện này được quy định tại Luật giao thông đường thủy nội địa.

Theo quy định tại Điều 29 Luật giao thông đường thủy nội địa thì, Thuyền viên làm việc trên phương tiện phải là người đủ 16 tuổi trở lên và không quá 50 tuổi đối với nữ, 60 tuổi đối với nam; đạt tiêu chuẩn sức khỏe và được kiểm tra sức khỏe định kỳ hàng năm; có bằng lái, chứng chỉ chuyên môn phù hợp với chức danh, loại phương tiện và tại Điều 8 Luật giao thông đường thủy nội địa quy định cấm bố trí thuyền viên, người lái phương tiện không có bằng, chứng chỉ chuyên môn hoặc bằng, chứng chỉ chuyên môn không phù hợp; cấm thuyền viên làm việc trên phương tiện khi trong máu có nồng độ cồn vượt quá 80 miligam/100 mililit máu hoặc 40 miligam/1 lít khí thở hoặc có các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng.

#### ***4. Các dấu hiệu thuộc về mặt chủ quan của tội phạm***

Cũng như đối với các tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông, người thực hiện hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cẩu thả, nhưng chủ yếu là vô ý vì quá tự tin).

### **B. CÁC TRƯỜNG HỢP PHẠM TỘI CỤ THỂ**

#### ***1. Phạm tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy không có các tình tiết định khung hình phạt***

Đây là trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 Điều 215 Bộ luật hình sự, là cấu thành cơ bản của tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy, người phạm tội có thể bị

phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc bị phạt tù từ một năm đến năm năm, là tội phạm nghiêm trọng.

So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này, thì khoản 1 Điều 215 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn, vì khoản 1 Điều 215 Bộ luật hình sự năm 1999 bỏ hình phạt cảnh cáo và quy định hình phạt tiền là hình phạt nặng hơn hình phạt cảnh cáo và so sánh giữa Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 215 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 215 là điều luật nặng hơn. Vì vậy, hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 1 Điều 215 Bộ luật hình sự, cũng như đối với các trường hợp phạm tội khác, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến năm năm tù.

Cũng như đối với một số tội phạm khác, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Tòa án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả nghiêm trọng để xác định thiệt hại tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng đối với sức khỏe, tài sản của người khác do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy gây ra mà không áp dụng Nghị quyết số 02/2003 của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao về Điều 202 Bộ luật hình sự vì hành vi này cũng không trực tiếp gây ra hậu quả.

## ***2. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 215 Bộ luật hình sự***

Khoản 2 Điều 215 Bộ luật hình sự chỉ quy định một trường hợp phạm tội đó là: "*Gây hậu quả rất nghiêm trọng*".

Gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy gây ra là gây thiệt hại rất nghiêm trọng đến tính mạng, sức khoẻ hoặc tài sản cho người khác hoặc những thiệt hại rất nghiêm trọng khác cho xã hội.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy gây ra, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Tòa án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng để xác định hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ ba năm đến mười năm, là tội phạm rất nghiêm trọng. So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này thì khoản 2 Điều 215 Bộ luật hình sự năm 1999 được coi là quy định mới, nên không áp dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý, mà áp dụng khoản 1 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985, nếu hậu quả gây ra được xác định là rất nghiêm trọng.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 215 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới ba năm tù). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười năm tù.

### ***3. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 215 Bộ luật hình sự***

Khoản 3 Điều 215 Bộ luật hình sự cũng chỉ quy định một trường hợp phạm tội đó là: “Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng”

Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy gây ra là gây thiệt hại đặc biệt nghiêm trọng đến tính mạng, sức khoẻ hoặc tài sản cho người khác hoặc những thiệt hại đặc biệt nghiêm trọng khác cho xã hội.

Cũng như đối với trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy gây ra, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng để xác định hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm, cũng là tội phạm rất nghiêm trọng. So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này thì khoản 3 Điều 215 Bộ luật hình sự năm 1999 được coi là trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự và nặng hơn khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự, nên không áp dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 3 Điều 215 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới bảy năm tù), nhưng không được dưới ba năm tù (xem Điều 47 Bộ luật hình sự). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười lăm năm tù.

#### ***4. Hình phạt bổ sung đối với người phạm tội***

Ngoài hình phạt chính, người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

So với Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định hình phạt bổ sung đối với tội phạm này thì khoản 4 Điều 215 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn vì mức thấp nhất của hình phạt cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm ( Điều 218 là từ hai năm), nên đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xét xử thì Toà án áp dụng khoản 4 Điều 215 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

### **13. TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH ĐIỀU KHIỂN TÀU BAY<sup>7</sup>**

#### **Điều 216. Tội vi phạm quy định điều khiển tàu bay**

1. Người nào chỉ huy, điều khiển tàu bay mà vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường không, có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ một năm đến năm năm.

2. Phạm tội gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ, tài sản của người khác, thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm.

3. Phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng thì bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm.

4. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ mười hai năm đến hai mươi năm.

5. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

**Định Nghĩa:** Vi phạm quy định điều khiển tàu bay là hành vi vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường không của người chỉ huy hoặc người điều khiển tàu bay có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời.

Tội vi phạm quy định điều khiển tàu bay cũng là tội phạm được tách từ tội vi phạm quy định về an toàn giao thông vận tải quy định tại Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985. Tuy nhiên, do tội phạm này chỉ quy định một loại phương tiện là tàu bay và do tính chất đặc biệt của loại phương tiện này nên

---

<sup>7</sup> Bộ luật hình sự dựng từ Tà u bay, cũn Luật hà ng khụng đôn dựng dung từ Tàu bay. Để thống nhất, chýng tui dựng từ Tàu bay theo Luật hà ng khụng đôn dựng

việc cấu tạo của điều luật cũng khác với các tội vi phạm an toàn giao thông khác.

Nếu ở các tội quy định tại các Điều 202, 208 và 212 Bộ luật hình sự cấu thành giảm nhẹ trách nhiệm hình sự được quy định tại khoản 4 của điều luật thì Điều 216 Bộ luật hình sự cấu thành giảm nhẹ lại được quy định là cấu thành cơ bản của tội phạm. Do đó các dấu hiệu thuộc mặt khách quan của tội phạm sẽ có nhiều điểm khác hẳn với các tội quy định tại các Điều 202, 208 và 212 Bộ luật hình sự. Các tình tiết là yếu tố định khung hình phạt cũng không giống với các tình tiết quy định tại các Điều 202, 208 và 212 Bộ luật hình sự.

So với Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 thì Điều 216 Bộ luật hình sự năm 1999 có những sửa đổi, bổ sung sau:

Không chỉ quy định hành vi điều khiển mà còn quy định cả hành vi chỉ huy, vì đặc điểm của loại phương tiện này khi vận hành còn phụ thuộc rất nhiều vào hành vi chỉ huy.

Không quy định các tình tiết là yếu tố định khung hình phạt như khoản 2 Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985.

Tình tiết là yếu tố định tội quy định tại khoản 1 Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 thành tình tiết là yếu tố định khung hình phạt quy định tại khoản 2 của điều luật. Tuy nhiên, có sửa lại từ gây thiệt hại đến sức khoẻ thành “*gây thiệt hại nghiêm trọng đến sức khoẻ*”.

Bổ sung tình tiết gây hậu quả rất nghiêm trọng là yếu tố định khung hình phạt quy định tại khoản 3 của điều luật.

Bổ sung hình phạt tiền là hình phạt chính đối với người phạm tội; tăng hình phạt cải tạo không giam giữ lên tới ba năm.

Hình phạt bổ sung được quy định trong cùng điều luật.

## A. CÁC DẤU HIỆU CƠ BẢN CỦA TỘI PHẠM

Tội vi phạm quy định điều khiển tàu bay nói riêng và các tội phạm vi phạm an toàn đường không nói chung trong thực tế ít xảy ra do tính chất quan trọng của loại phương tiện này, nên mọi biện pháp bảo đảm an toàn được quy định và kiểm tra rất nghiêm ngặt, chỉ cần một sơ xuất nhỏ là có thể gây ra hậu

quả đặc biệt nghiêm trọng. Tuy nhiên, trên thực tế vẫn có những vụ tai nạn máy bay gây chết nhiều người và về lý thuyết không thể không có hành vi vi phạm các quy định về an toàn hàng không, nên việc tìm hiểu các dấu hiệu của tội phạm vi phạm an toàn đường không nói chung và tội vi phạm quy định điều khiển tàu bay nói riêng không thể không đặt ra.

Như đã nêu ở phần trên, do tính chất và đặc điểm riêng của hành vi và phương tiện, nên tội phạm này có những dấu hiệu riêng mà các tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông khác không có

### ***1. Các dấu hiệu thuộc về chủ thể của tội phạm***

Chủ thể của tội phạm này là chủ thể đặc biệt, chỉ những người chỉ huy hoặc điều khiển tàu bay mới là chủ thể của tội phạm này.

Người điều khiển tàu bay là người trực tiếp điều khiển các loại máy bay, tàu lượn, khí cầu và những thiết bị bay tương tự khác có thể được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí gồm: Lái chính, lái phụ, dẫn đường trên không, cơ giới trên không và khai thác vô tuyến trên không.

Người chỉ huy tàu bay là người có quyền cao nhất trong tàu bay, chịu trách nhiệm bảo đảm an toàn và khai thác tàu bay trong thời gian bay. Người chỉ huy tàu bay có quyền quyết định và chịu trách nhiệm về việc cất cánh, bay, hạ cánh, huỷ bỏ chuyến bay, quay trở lại nơi cất cánh hoặc hạ cánh bắt buộc.

Người chỉ huy và người điều khiển tàu bay đều gọi là tổ bay, nhưng theo Luật hàng không thì tổ bay còn bao gồm: nhân viên bảo đảm an toàn và nhân viên phục vụ trong tàu bay khi thực hiện chuyến bay. Những người này không phải là chủ thể của tội vi phạm quy định điều khiển tàu bay, vì họ không phải là người chỉ huy hoặc người điều khiển.

### ***2. Các dấu hiệu thuộc về khách thể của tội phạm***

Khách thể của tội phạm này là trật tự an toàn giao thông đường không.

Đường hàng không là một khu vực không gian được kiểm soát hoặc một phần của khu vực đó dưới dạng một hành lang có giới hạn về độ cao, chiều rộng và có phương tiện vô tuyến dẫn đường.

Đường hàng không chỉ được phép khai thác khi đã có đủ các yếu tố cần thiết bảo đảm an toàn cho hoạt động bay.

*Đối tượng tác động* của tội phạm này là tàu bay bao gồm: Máy bay, tàu lượn, khí cầu và những thiết bị bay tương tự khác có thể được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí.

### ***3. Các dấu hiệu thuộc về mặt khách quan của tội phạm***

#### ***a. Hành vi khách quan***

Người phạm tội này có thể thực hiện một trong hai hành vi sau:

- *Vi phạm các quy định về chỉ huy bay.*

Theo quy định của Luật hàng không dân dụng thì, người chỉ huy tàu bay dân dụng Việt Nam là người có quyền cao nhất trong tàu bay, chịu trách nhiệm bảo đảm an toàn và khai thác tàu bay trong thời gian bay; có quyền quyết định và chịu trách nhiệm về việc cất cánh, bay, hạ cánh, huỷ bỏ chuyến bay, quay trở lại nơi cất cánh hoặc hạ cánh bắt buộc.

Trong trường hợp cần tránh nguy hiểm tức thời, trực tiếp đe dọa an toàn bay, người chỉ huy tàu bay có quyền không thực hiện nhiệm vụ chuyến bay, kế hoạch bay hoặc chỉ dẫn của cơ quan không lưu, nhưng vẫn phải hành động phù hợp với quy tắc không lưu và phải báo cáo ngay với cơ quan không lưu thích hợp.

Trong thời gian bay, người chỉ huy tàu bay có quyền tạm giữ người có hành vi phạm tội, hành vi vi phạm trật tự, kỷ luật trong tàu bay hoặc chống lại mệnh lệnh của người chỉ huy và phải chuyển giao người đó cho nhà chức trách có thẩm quyền khi tàu bay hạ cánh tại sân bay gần nhất.

Trong trường hợp cấp thiết cần bảo đảm an toàn chuyến bay, người chỉ huy tàu bay có quyền quyết định xả bớt nhiên liệu, vứt bỏ hành lý, hàng hoá, bưu kiện, bưu phẩm theo quy định của pháp luật.

Trong trường hợp hạ cánh bắt buộc, người chỉ huy tàu bay có quyền ra những mệnh lệnh cần thiết đối với mọi người trong tàu bay cho tới khi chuyển giao trách nhiệm cho nhà chức trách có thẩm quyền.

Người chỉ huy tàu bay có trách nhiệm thi hành chỉ thị của người khai thác tàu bay. Trong trường hợp không thể nhận được chỉ thị hoặc chỉ thị không rõ ràng, thì người chỉ huy tàu bay có quyền thực hiện các công việc sau đây và phải thông báo ngay cho người khai thác:

- Chi những khoản tiền cần thiết để hoàn thành nhiệm vụ của chuyến bay;
- Cho tiến hành những công việc cần thiết để tàu bay tiếp tục bay;
- Áp dụng các biện pháp và chi các khoản tiền cần thiết để bảo đảm an toàn cho người và tài sản trong chuyến bay;
- Thuê mướn nhân công trong thời hạn ngắn theo từng vụ việc cần thiết cho chuyến bay;
- Vay những khoản tiền cần thiết để thực hiện các quyền nói tại Điều này.

Khi tàu bay bị lâm nguy, lâm nạn, người chỉ huy tàu bay có trách nhiệm áp dụng mọi biện pháp cần thiết để bảo đảm an toàn cho tàu bay, người và tài sản trong tàu bay và chỉ được rời tàu bay sau cùng.

Thành viên tổ bay không được rời tàu bay khi chưa có lệnh của người chỉ huy tàu bay.

Trong trường hợp phát hiện người, phương tiện giao thông hoặc tài sản khác bị nạn ở ngoài tàu bay, thì người chỉ huy tàu bay phải thông báo ngay cho cơ quan không lưu thích hợp biết và có trách nhiệm cứu giúp theo khả năng, trong chừng mực không gây nguy hiểm cho tàu bay, người và tài sản trong tàu bay của mình.

Để chuyến bay bảo đảm an toàn Luật hàng không dân dụng Việt Nam còn quy định:

Người chỉ huy tàu bay phải tuân thủ nghiêm ngặt quy tắc chuẩn bị cho chuyến bay.

Khi hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam, tàu bay dân dụng Việt Nam, tàu bay dân dụng nước ngoài phải bay theo đúng đường hàng không quy định. Trong trường hợp bay chệch đường hàng không, người chỉ huy tàu bay phải nhanh chóng áp dụng mọi biện pháp cần thiết để đưa tàu bay về đường hàng không.

Khi tàu bay bị lâm nguy, lâm nạn, người chỉ huy tàu bay có trách nhiệm áp dụng mọi biện pháp cần thiết để bảo đảm an toàn cho tàu bay, người và tài sản trong tàu bay và chỉ được rời tàu bay sau cùng.

Trong trường hợp phát hiện người, phương tiện giao thông hoặc tài sản khác bị nạn ở ngoài tàu bay, thì người chỉ huy tàu bay phải thông báo ngay cho cơ quan không lưu thích hợp biết và có trách nhiệm cứu giúp theo khả năng, trong chừng mực không gây nguy hiểm cho tàu bay, người và tài sản trong tàu bay của mình.

Nếu người chỉ huy tàu bay không chấp hành đúng các quy định trên là vi phạm các quy định về chỉ huy tàu bay.

Khi xác định hành vi chỉ huy tàu bay, cần phân biệt với một số hành vi về hình thức có vẻ như là hành vi chỉ huy tàu bay như: Hành vi của người lái xe dẫn đường cho tàu bay từ đường băng vào sân bay; hành vi của người hướng dẫn (bằng tín hiệu) cho tàu bay vào vị trí dừng để hành khách tở trên tàu bay xuống... Những người này chỉ làm nhiệm vụ phục vụ mặt đất, không phải là người chỉ huy Tàu bay hay người điều khiển tàu bay.

*- Vi phạm các quy định về điều khiển tàu bay.*

Hành vi vi phạm các quy định về điều khiển tàu bay là hành vi vi phạm của người lái chính, lái phụ, dẫn đường trên không, cơ giới trên không và khai thác vô tuyến trên không.

Hành vi vi phạm của người điều khiển tàu bay độc lập với hành vi chỉ huy tàu bay của người chỉ huy, nhưng trong một số trường hợp hành vi vi phạm của người điều khiển lại là tiền đề, là nguyên nhân của hành vi vi phạm của người chỉ huy tàu bay. Tức là người chỉ huy tàu bay phải chịu trách nhiệm về hành vi vi phạm của người điều khiển tàu bay, vì người chỉ huy phải chịu trách nhiệm bảo đảm an toàn và khai thác tàu bay trong thời gian bay; có quyền quyết định và chịu trách nhiệm về việc cất cánh, bay, hạ cánh, huỷ bỏ chuyến bay, quay trở lại nơi cất cánh hoặc hạ cánh bắt buộc.

Theo quy định của Luật hàng không dân dụng Việt Nam thì người điều khiển tàu bay bay vào khu vực cấm bị buộc phải hạ cánh tại sân bay gần nhất hoặc tại một sân bay được chỉ định ngoài khu vực cấm. Người điều khiển tàu bay có nghĩa vụ khai rõ lý do vi phạm. Tàu bay bay trên khu vực đông dân

phải bay ở độ cao cần thiết. Tàu bay không được bay thao diễn, luyện tập trên khu vực đông dân, trừ trường hợp được phép của cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền. Nghiêm cấm việc chụp ảnh, quay phim từ trên không hoặc sử dụng phương tiện liên lạc vô tuyến, ngoài thiết bị của tàu bay, trừ trường hợp được phép của cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền. Tàu bay bay vào khu vực cấm hoặc vi phạm quy định bay vào, bay ra, quy tắc không lưu, quy tắc về quản lý và sử dụng vùng trời, nếu không chấp hành mệnh lệnh của nhà chức trách có thẩm quyền, thì có thể bị áp dụng biện pháp kiểm soát cưỡng bức hoặc bị buộc hạ cánh.

Thành viên tổ bay không được rời tàu bay khi chưa có lệnh của người chỉ huy tàu bay.

Ngoài ra, người điều khiển tàu bay còn có thể vi phạm những quy định về an toàn bay khác tùy thuộc vào nhiệm vụ của mình.

#### *b. Hậu quả*

Hậu quả không phải là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này. Đây cũng là đặc điểm riêng của tội phạm này, vì tính chất đặc biệt quan trọng của sự an toàn các chuyến bay. Tuy nhiên, nói là không phải là dấu hiệu bắt buộc là nói chưa có hậu quả xảy ra thì tội phạm đã hoàn thành nhưng về lý luận đối với tội phạm này vẫn cần xác định hậu quả mặc dù hậu quả đó chưa xảy ra, nhưng xác định được vì nếu không được ngăn chặn kịp thời thì hậu quả đó tất yếu sẽ xảy ra.

Người chỉ huy hoặc điều khiển tàu bay vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường không, chỉ cần có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời là tội phạm đã hoàn thành. Tuy nhiên, không vì thế mà cho rằng tội phạm này là tội phạm có cấu thành hình thức vì hậu quả không xảy ra là do được ngăn chặn kịp thời chứ không phải do hành vi phạm tội chưa có khả năng gây ra hậu quả.

Việc xác định thế nào là có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời cũng tương tự như đối với trường hợp phạm tội quy định tại khoản 4 của các Điều 202, 203, 208, 209, 212 và 213 Bộ luật hình sự.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi chỉ huy hoặc điều khiển tàu bay vi phạm các quy

định về an toàn giao thông đường không gây ra nếu không được ngăn chặn kịp thời, chúng ta có thể vận dụng Nghị quyết số 02/2003 ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật hình sự đối với Điều 202 về trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng để chiếm đoạt hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi chỉ huy hoặc điều khiển tàu bay vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường không gây ra nếu không được ngăn chặn kịp thời.

### *c. Các dấu hiệu khách quan khác*

Ngoài hành vi khách quan, đối với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường không, nhà làm luật quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Phương tiện giao thông đường không bao gồm: Máy bay, tàu lượn, khí cầu và những thiết bị bay tương tự khác có thể được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí; vùng bay, đường hàng không...

## **4. Các dấu hiệu thuộc về mặt chủ quan của tội phạm**

Người phạm tội vi phạm quy định điều khiển tàu bay thực hiện hành vi là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cẩu thả).

## **B. CÁC TRƯỜNG HỢP PHẠM TỘI CỤ THỂ**

### **1. Phạm tội vi phạm quy định điều khiển tàu bay không có các tình tiết định khung hình phạt**

Đây là trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 Điều 216 Bộ luật hình sự, là cấu thành cơ bản của tội vi phạm quy định điều khiển tàu bay, người phạm tội có thể bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc bị phạt tù từ một đến năm năm, là tội phạm nghiêm trọng.

So với tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải quy định tại Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 1 Điều 216 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn, vì khoản 1 Điều 212 Bộ luật hình sự năm 1999 có quy định hình phạt tiền là hình phạt nhẹ hơn hình phạt cải tạo không giam giữ mà Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 không quy định. Tuy nhiên, về hình phạt cải tạo không giam giữ thì khoản 1 Điều 216 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn khoản 1 Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985. Vì vậy, hành vi vi phạm

quy định điều khiển tàu bay xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 216 Bộ luật hình sự năm 1999. Tuy nhiên, nếu áp dụng hình phạt cải tạo không giam giữ thì không được quá hai năm.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội vi phạm quy định điều khiển tàu bay theo khoản 1 Điều 216 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến năm năm tù.

## ***2. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 216 Bộ luật hình sự***

Do đặc điểm của tội phạm này nên khoản 2 của điều luật không quy định một số tình tiết là yếu tố định khung hình phạt như đối với các tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ, đường sắt hoặc đường thủy, mà nhà làm luật chỉ quy định một trường hợp đó là: Gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác. Tình tiết này chính là yếu tố định tội và là dấu hiệu bắt buộc đối với các tội quy định tại Điều 202, 208 và 212 Bộ luật hình sự.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác do hành vi chỉ huy hoặc điều khiển tàu bay gây ra, chúng ta có thể vận dụng Nghị quyết số 02/2003 ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật hình sự đối với Điều 202 về trường hợp gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra để xác định thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác do hành vi chỉ huy hoặc điều khiển tàu bay gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 216 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ ba năm đến mười năm, là tội phạm rất nghiêm trọng.

So với Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 2 Điều 216 Bộ luật hình sự năm 1999 không nặng hơn và cũng không nhẹ hơn, nhưng so sánh giữa Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 216 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 216 Bộ luật hình sự năm 1999 là điều luật nhẹ hơn. Vì vậy, đối với hành vi phạm tội trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 2 Điều 216 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 216 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới ba năm tù). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười năm tù.

### ***3. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 216 Bộ luật hình sự***

Khoản 3 của điều luật nhà làm luật cũng chỉ quy định một tình tiết là yếu tố định khung hình phạt đó là: “*Gây hậu quả rất nghiêm trọng*”.

Cũng như đối với các tội vi phạm an toàn giao thông khác, gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi vi phạm quy định điều khiển tàu bay là gây thiệt hại rất nghiêm trọng cho tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản cho người khác và những thiệt hại khác cho xã hội.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức về trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi vi phạm quy định điều khiển tàu bay gây ra, chúng ta có thể áp dụng Nghị quyết số 02/2003 ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật hình sự đối với Điều 202 về trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra để xác định hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi chỉ huy hoặc điều khiển tàu bay gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 216 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm, là tội phạm rất nghiêm trọng.

So với Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 thì khoản 3 Điều 216 là quy định hoàn toàn mới, vì vậy chỉ pas dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra từ 0 giờ 00 ngày 1-7-2000.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 3 Điều 216 Bộ luật hình sự, nếu người phạm có tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới bảy năm tù, nhưng không được dưới ba năm tù, vì theo quy định tại Điều 47 Bộ luật hình sự thì, khi có ít nhất hai tình tiết giảm nhẹ quy định tại khoản 1 Điều 46, Toà án có thể quyết định một hình phạt dưới mức thấp nhất của khung hình phạt mà điều luật đã quy định nhưng phải trong khung hình phạt liền kề nhẹ hơn của điều luật (khung hình phạt liền kề của khoản 3 là khoản 2 của điều luật). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười lăm năm tù.

#### ***4. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 4 Điều 216 Bộ luật hình sự***

Trường hợp phạm tội này nhà làm luật cũng chỉ quy định một tình tiết là yếu tố định khung hình phạt đó là: Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng. Có thể nói, trường hợp phạm tội này tương tự như trường hợp phạm tội quy định tại các khoản 3 của các Điều 202, 208 và 212 Bộ luật hình sự.

Cũng như trường hợp quy định tại khoản 3 của điều luật, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức về trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi vi phạm quy định điều khiển tàu bay gây ra, chúng ta có thể áp dụng Nghị quyết số 02/2003 ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Toà án nhân dân tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật hình sự đối với Điều 202 về trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra để xác định hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi chỉ huy hoặc điều khiển tàu bay gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 4 Điều 216 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ mười hai năm đến hai mươi năm là tội phạm đặc biệt nghiêm trọng.

So với khoản 3 Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 4 Điều 216 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn, vì khoản 4 Điều 216 có mức thấp nhất của khung hình phạt là mười hai năm tù trong khi khoản 3 Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 chỉ có bảy năm tù nhưng so sánh giữa Điều 186 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 216 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 216 Bộ luật hình sự năm 1999 là điều luật nhẹ hơn. Vì vậy, đối với hành vi phạm tội trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 4 Điều 216 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội. Tuy nhiên, Toà án có thể áp dụng hình phạt tù thấp nhất là bảy năm.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 4 Điều 216 Bộ luật hình sự, nếu người phạm có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt dưới mười hai năm tù, nhưng không được dưới bảy năm tù ( trừ trường hợp hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 ), vì theo quy định tại Điều 47 Bộ luật hình sự thì, khi có ít nhất hai tình tiết giảm nhẹ quy định tại khoản 1 Điều 46, Toà án có thể quyết định một hình phạt dưới mức thấp nhất của khung hình phạt mà điều luật đã quy định nhưng phải trong khung hình phạt liền kề nhẹ hơn của điều luật (khung hình phạt liền kề của khoản 4 là khoản 3 của điều luật). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến hai mươi năm tù.

### ***5. Hình phạt bổ sung đối với người phạm tội***

Ngoài hình phạt chính, người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

So với Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về hình phạt bổ sung đối với tội phạm này thì khoản 5 Điều 216 mức phạt nhẹ hơn. Vì vậy, đối với hành vi phạm tội trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 5 Điều 216 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

## ***14. TỘI CẢN TRỞ GIAO THÔNG ĐƯỜNG KHÔNG***

### **Điều 217. Tội cản trở giao thông đường không**

1. Người nào có một trong các hành vi sau đây cản trở giao thông đường không gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác hoặc đã bị xử lý kỷ luật, xử phạt hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này, chưa được xoá án tích mà còn vi phạm, thì bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ một năm đến năm năm:

- a) Đặt các chướng ngại vật cản trở giao thông đường không;
- b) Di chuyển trái phép, làm sai lệch, che khuất, hoặc phá huỷ các biển hiệu, tín hiệu an toàn giao thông đường không;
- c) Sử dụng sai hoặc làm nhiễu các tần số thông tin liên lạc;
- d) Cung cấp thông tin sai lệch gây nguy hiểm cho chuyến bay;
- đ) Làm hư hỏng trang thiết bị của sân bay hoặc trang thiết bị phụ trợ khác;
- e) Hành vi khác cản trở giao thông đường không.

2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm:

- a) Là người có trách nhiệm trực tiếp bảo đảm an toàn giao thông đường không hoặc trực tiếp quản lý các thiết bị an toàn giao thông đường không;
- b) Gây hậu quả rất nghiêm trọng.

3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm.

4. Phạm tội có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng, nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt tiền từ năm triệu đến hai mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ sáu tháng đến ba năm.

5. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

**Định nghĩa:** Cản trở giao thông đường không là hành vi đặt các chướng ngại vật cản trở giao thông đường không; di chuyển trái phép, làm sai lệch, che khuất, hoặc phá huỷ các biển hiệu, tín hiệu an toàn giao thông đường không; sử dụng sai hoặc làm nhiễu các tần số thông tin liên lạc; cung cấp thông tin sai lệch gây nguy hiểm cho chuyến bay; làm hư hỏng trang thiết bị của sân bay hoặc trang thiết bị phụ trợ khác hoặc có hành vi khác cản trở giao thông đường không gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác.

Tội cản trở giao thông đường không quy định tại Điều 217 Bộ luật hình sự năm 1999 là tội phạm được tách từ tội cản trở giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng quy định tại Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985.

So với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 thì Điều 214 Bộ luật hình sự năm 1999 có nhiều sửa đổi, bổ sung như:

- Quy định cụ thể hành vi phạm tội là hành vi cản trở giao thông đường không chứ không phải hành vi cản trở giao thông vận tải chung chung như Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985;

- Sửa đổi tình tiết gây thiệt hại đến sức khoẻ thành “*gây thiệt hại nghiêm trọng đến sức khoẻ*”; bỏ tình tiết “*đào, phá các công trình giao thông*” vì đối với tội cản trở giao thông đường không không có hành vi này; tình tiết “*di chuyển, phá huỷ biển báo hiệu hoặc các thiết bị giao thông*” thành “*Di chuyển trái phép, làm sai lệch, che khuất, hoặc phá huỷ các biển hiệu, tín hiệu an toàn giao thông đường không*”;

- Bổ sung một số hành vi là dấu hiệu khách quan của tội phạm mà Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 chưa quy định như: “*sử dụng sai hoặc làm nhiễu các tần số thông tin liên lạc; cung cấp thông tin sai lạc gây nguy hiểm cho chuyến bay; làm hư hỏng trang thiết bị của sân bay hoặc trang thiết bị phụ trợ khác*”

- Bổ sung khoản 2 của điều luật với các tình tiết là yếu tố định khung hình phạt như: “*Là người có trách nhiệm trực tiếp bảo đảm an toàn giao thông đường không hoặc trực tiếp quản lý các thiết bị an toàn giao thông đường không; Gây hậu quả rất nghiêm trọng* và khoản 4 với tình tiết là yếu tố định khung giảm nhẹ tương tự với khoản 1 Điều 216 Bộ luật hình sự.

- Bổ sung hình phạt tiền là hình phạt chính đối với người phạm tội; tăng hình phạt cải tạo không giam giữ lên đến ba năm.

- Hình phạt cải tạo không giam giữ và hình phạt tù đều nặng hơn so với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985.

## A. CÁC DẤU HIỆU CƠ BẢN CỦA TỘI PHẠM

### 1. Các dấu hiệu thuộc về chủ thể của tội phạm

Cũng tương tự như chủ thể của các tội cản trở giao thông đường bộ, đường sắt và đường thủy, chủ thể của tội phạm này không phải là chủ thể đặc biệt, nhưng chỉ những người đã đủ 16 tuổi trở lên mới là chủ thể của tội phạm này.

Đối với người từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi không phải chịu trách nhiệm hình sự về tội phạm này, vì tội phạm này là tội phạm được thực hiện do vô ý và không có trường hợp nào là tội đặc biệt nghiêm trọng.

Cũng như với hành vi cản trở giao thông đường sắt, nếu chưa gây gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, thì người thực hiện hành vi cản trở giao thông đường không phải là người đã bị xử lý kỷ luật, xử phạt hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này, chưa được xoá án tích mà còn vi phạm mới bị truy cứu trách nhiệm hình sự.

## ***2. Các dấu hiệu thuộc về khách thể của tội phạm***

Khách thể của tội phạm này là an toàn giao thông đường không .

*Đối tượng tác động* của tội phạm này là công trình giao thông đường không bao gồm: gồm sân bay, nhà ga và trang bị, thiết bị, công trình mặt đất cần thiết khác được sử dụng cho tàu bay đi và đến, thực hiện dịch vụ vận chuyển hàng không.

## ***3. Các dấu hiệu thuộc về mặt khách quan của tội phạm***

### ***a. Hành vi khách quan***

Người phạm tội này, có thể thực hiện một hoặc một số hành vi sau:

- *Đặt các chướng ngại vật cản trở giao thông đường không;*
- *Di chuyển trái phép, làm sai lệch, che khuất, hoặc phá huỷ các biển hiệu, tín hiệu an toàn giao thông đường không;*
- *Sử dụng sai hoặc làm nhiễu các tần số thông tin liên lạc; cung cấp thông tin sai lạc gây nguy hiểm cho chuyến bay;*

- *Làm hư hỏng trang thiết bị của sân bay hoặc trang thiết bị phụ trợ khác;*

- *Hành vi khác cản trở giao thông đường không.*

Cũng tương tự như đối với Điều 203, Điều 209 và Điều 213 so với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 thì Điều 217 Bộ luật hình sự năm 1999 nhà làm luật quy định nhiều hành vi khách quan cụ thể hơn, nhưng cũng không phải đã hết tất cả các hành vi cản trở giao thông đường không, nên cuối cùng vẫn còn quy định “hành vi khác gây cản trở giao thông đường không” để đề phòng ngoài những hành vi đã được liệt kê có thể còn những hành vi khác mà nhà làm luật không dự liệu được.

Các hành vi được liệt kê trên đều đã được quy định tại Luật hàng không dân dụng Việt Nam. Ví dụ: khoản 3 Điều 25 Luật hàng không dân dụng Việt Nam quy định: Trong khu vực cảng hàng không, sân bay, nghiêm cấm xây dựng công trình hoặc lắp đặt trang bị, thiết bị, trồng cây, chôn thả súc vật có khả năng gây mất an toàn hoặc gây nhiễu ảnh hưởng tới hoạt động bay.

Khi xác định hành vi cụ thể cản trở giao thông đường không phải căn cứ vào từng trường hợp và đối chiếu với các quy định của Nhà nước về bảo đảm an toàn bay. Ví dụ: Để bảo đảm chuyến bay an toàn, tổ bay đã thông báo mọi người phải tắt điện thoại di động, không được sử dụng các thiết bị điện tử khi máy bay cất cánh, nhưng một số hành khách đã không chấp hành vẫn sử dụng các thiết bị điện tử làm nhiễu các tần số thông tin liên lạc, nên trong chuẩn bị khi cất cánh máy bay suýt đâm vào một máy bay chuẩn bị hạ cánh trên cùng một đường băng.

So với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 thì khoản 1 Điều 217 Bộ luật hình sự năm 1999 quy định thêm một số hành vi khách quan mới như: “*sử dụng sai hoặc làm nhiễu các tần số thông tin liên lạc; cung cấp thông tin sai lạc gây nguy hiểm cho chuyến bay; làm hư hỏng trang thiết bị của sân bay hoặc trang thiết bị phụ trợ khác*”. Nhưng không vì thế mà cho rằng người thực hiện các hành vi này trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì không bị coi là hành vi cản trở giao thông đường thủy, bởi lẽ, khoản 1 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 ngoài những hành vi cụ thể đã được miêu tả trong cấu thành, nhà làm luật còn quy định: “có hành vi khác cản trở giao thông vận tải” (điểm c khoản 1), nên các hành vi mà nhà làm luật quy định mới trong cấu thành tội phạm chính là “hành vi khác”. Do đó không coi đó là những hành vi phạm tội mới được quy định trong cấu

thành, mà nó chỉ là cụ thể hoá hành vi phạm tội mà thôi. Các hành vi khác cản trở giao thông đường không là ngoài những hành vi đã được liệt kê trong điều luật còn có những hành vi cũng làm cản trở giao thông đường không như: Xây dựng công trình hoặc lắp đặt trang bị, thiết bị, trồng cây, chôn thả súc vật có khả năng gây mất an toàn hoặc gây nhiều ảnh hưởng tới hoạt động bay.

#### *b. Hậu quả*

Khác với tội vi phạm quy định điều khiển tàu bay, đối với tội cản trở giao thông đường không, nếu hành vi cản trở giao thông đường không mà chưa gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ, tài sản của người khác thì chưa cấu thành tội phạm.

Việc xác định thiệt hại cũng tương tự như đối với tội vi phạm quy định về an toàn giao thông.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức, chúng ta có thể vận dụng Nghị quyết số 02/2003 ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Toà án nhân dân tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật hình sự đối với Điều 202 để xác định thiệt hại tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng đối với sức khoẻ, tài sản của người khác do hành vi cản trở giao thông đường không gây ra, vì hành vi cản trở giao thông đường không cũng trực tiếp gây ra thiệt hại nghiêm trọng đến sức khoẻ hoặc tài sản.

Nếu gây hậu quả rất nghiêm trọng hoặc hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2 hoặc khoản 3 của điều luật.

#### *c. Các dấu hiệu khách quan khác*

Ngoài hành vi khách quan, hậu quả, đối với tội cản trở giao thông đường không, nhà làm luật quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Công trình giao thông đường không; Sân bay, đường băng, các thiết bị báo hiệu như đèn báo, biển báo, các thiết bị thông tin liên lạc...

Các dấu hiệu khách quan này cũng được quy định tại Luật hàng không dân dụng Việt Nam và các quy định về an toàn bay.

#### **4. Các dấu hiệu thuộc về mặt chủ quan của tội phạm**

Cũng như đối với tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông, người thực hiện hành vi cản trở giao thông đường không là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cầu thả, nhưng chủ yếu là vô ý vì quá tự tin).

## B. CÁC TRƯỜNG HỢP PHẠM TỘI CỤ THỂ

### ***1. Phạm tội cản trở giao thông đường không không có các tình tiết định khung hình phạt***

Đây là trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 Điều 217 Bộ luật hình sự, là cấu thành cơ bản của tội cản trở giao thông đường không, người phạm tội có thể bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc bị phạt tù từ một đến năm năm, là tội phạm nghiêm trọng.

So với tội cản trở giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng quy định tại Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 1 Điều 217 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn, mặc dù khoản 1 Điều 217 Bộ luật hình sự năm 1999 có quy định hình phạt tiền là hình phạt nhẹ hơn hình phạt cải tạo không giam giữ mà Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 không quy định, nhưng mức hình phạt cao nhất của khung hình phạt là năm năm tù (khoản 1 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 là ba năm tù và so sánh giữa Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 217 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 217 là điều luật nặng hơn. Vì vậy, hành vi cản trở giao thông đường không xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội cản trở giao thông đường không theo khoản 1 Điều 217 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến năm năm tù.

### ***2. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 217 Bộ luật hình sự***

a. Là người có trách nhiệm trực tiếp bảo đảm an toàn giao thông đường không hoặc trực tiếp quản lý các thiết bị an toàn giao thông đường không

Điều a khoản 2 của điều luật quy định hai tình tiết là yếu tố định khung hình phạt nhưng có cùng tính chất, đó là: Người có hành vi cản trở giao thông đường không là người có trách nhiệm trực tiếp bảo đảm an toàn giao thông đường không và người có hành vi cản trở giao thông đường không là người trực tiếp quản lý các thiết bị an toàn giao thông đường không. Cả hai trường hợp này người phạm tội đều là chủ thể đặc biệt, vì họ phải là người có trách nhiệm trong việc bảo đảm an toàn các chuyến bay.

Người có trách nhiệm trực tiếp bảo đảm an toàn giao thông đường không là người theo pháp luật họ có trách nhiệm trực tiếp trong việc bảo đảm an toàn cho các chuyến bay như: Nhân viên quản lý bay, nhân viên kiểm tra an toàn đường băng, nhân viên vận chuyển mặt đất... Nói chung họ là nhân viên phục vụ bay thuộc cảng hàng không, sân bay và nhân viên quản lý bay. Ví dụ: Một nhân viên vận chuyển mặt đất đã để xe ô tô trên đường băng làm cản trở tàu bay cất cánh và hạ cánh. Khi xác định trường hợp phạm tội này, cần chú ý chỉ những người trực tiếp bảo đảm an toàn các chuyến bay mới thuộc trường hợp phạm tội này, nếu người có trách nhiệm bảo đảm an toàn cho các chuyến bay nhưng lại không có trách nhiệm trực tiếp như giám đốc Cảng vụ, người đứng đầu cơ quan quản lý bay thì không thuộc trường hợp phạm tội này.

Người trực tiếp quản lý các thiết bị an toàn giao thông đường không là người trực tiếp quản lý và sử dụng các thiết bị phục vụ cho các chuyến bay an toàn như nhân viên ra đa, nhân viên phụ trách thông tin liên lạc... Các thiết bị an toàn cho các chuyến bay đa dạng, vì vậy khi xác định hành vi cản trở giao thông đường không đối với những người trực tiếp quản lý các thiết bị an toàn đường không cần phải căn cứ vào loại thiết bị mà người đo trực tiếp quản lý là loại thiết bị gì có liên quan đến việc bảo đảm an toàn các chuyến bay không. Nếu các thiết bị đó không có liên quan gì đến an toàn giao thông đường không thì dù có hành vi cản trở giao thông đường không cũng không thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật.

Cũng như đối với trường hợp bảo đảm an toàn cho các chuyến bay, người quản lý các thiết bị an toàn giao thông đường không phải là người trực tiếp quản lý các thiết bị đó, nếu họ chỉ là người gián tiếp quản lý các thiết bị đó thì không thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật.

### *b. Gây hậu quả rất nghiêm trọng*

Gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường không gây ra là những thiệt hại rất nghiêm trọng về tính mạng, sức khoẻ hoặc tài sản cho người khác. Cũng như đối với các tội phạm về an toàn giao thông khác, đến nay chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường không gây ra, nên có thể căn cứ vào Nghị quyết số 02/2003 ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Toà án nhân dân tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật hình sự đối với Điều 202 để xác định hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường không gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 217 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ ba năm đến mười năm, là tội phạm rất nghiêm trọng.

So với Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 2 Điều 217 Bộ luật hình sự năm 1999 được coi là quy định mới. Vì vậy, đối với hành vi cản trở giao thông đường không gây hậu quả rất nghiêm trọng xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985 đối với người phạm tội.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 217 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới ba năm tù). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười năm tù.

### ***3. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 217 Bộ luật hình sự***

Khoản 3 của điều luật cũng chỉ quy định một trường hợp phạm tội, đó là: “*Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng*”.

Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường không gây ra là những thiệt hại đặc biệt nghiêm trọng về tính mạng, sức khoẻ

hoặc tài sản cho người khác. Do chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường không gây ra, nên có thể căn cứ vào Nghị quyết số 02/2003 ngày 17-4-2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật hình sự đối với Điều 202 để xác định hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi cản trở giao thông đường không gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 217 Bộ luật hình sự, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm, là tội phạm rất nghiêm trọng.

So với khoản 2 Điều 187 Bộ luật hình sự năm 1985, thì khoản 3 Điều 217 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn, nên không áp dụng đối với hành vi cản trở giao thông đường không gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 3 Điều 213 Bộ luật hình sự, nếu người có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới bảy năm tù), nhưng không được dưới ba năm. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười lăm năm tù.

#### ***4. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 4 Điều 217 Bộ luật hình sự***

Trường hợp phạm tội này cũng tương tự như khoản 4 Điều 202, 203, 208, 209, 212 và 213 Bộ luật hình sự. Vì vậy, khi xác định khả năng thực tế do hành vi cản trở giao thông đường không sẽ gây ra hậu quả đặc biệt nghiêm trọng cần phải căn cứ vào tình hình cụ thể nơi xảy ra sự việc và hành vi cản trở giao thông đường không.

Phạm tội trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến hai mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ sáu tháng đến ba năm, là tội phạm ít nghiêm trọng.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 4 Điều 217 Bộ luật hình sự, nếu người phạm có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Tòa án chỉ áp dụng hình phạt tù trong trường hợp người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể.

### ***5. Hình phạt bổ sung đối với người phạm tội***

Khác với hành vi cản trở giao thông đường bộ, đường thủy và đường sắt, người phạm tội cản trở giao thông đường không, ngoài hình phạt chính, người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

So với Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về hình phạt bổ sung đối với tội phạm này thì khoản 5 Điều 217 mức phạt nhẹ hơn. Vì vậy, đối với hành vi phạm tội trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 5 Điều 217 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

## ***15. TỘI ĐƯA VÀO SỬ DỤNG PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG KHÔNG KHÔNG BẢO ĐẢM AN TOÀN***

### **Điều 218. Tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn**

*1. Người nào có trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật của các phương tiện giao thông đường không mà cho đưa vào sử dụng các phương tiện rõ ràng không bảo đảm an toàn kỹ thuật, thì bị phạt tù từ một năm đến năm năm.*

*2. Phạm tội gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm.*

*3. Phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng thì bị phạt tù từ tám năm đến mười lăm năm.*

*4. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ mười hai năm đến hai mươi năm.*

5. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

**Định nghĩa:** Đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn là hành vi của người có trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật của các phương tiện giao thông đường không mà cho đưa vào sử dụng các phương tiện rõ ràng không bảo đảm an toàn kỹ thuật.

Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn cũng là tội được tách từ tội “đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng” quy định tại Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 thì Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1999 có nhiều sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với đặc điểm của tội phạm này.

Về cấu tạo, Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 chỉ có hai khoản, còn Điều 218 ngoài khoản 5 quy định hình phạt bổ sung, điều luật được cấu tạo thành bốn khoản tương ứng với bốn khung hình phạt. Đặc biệt khoản 1 (cấu thành cơ bản) nhà làm luật quy định khác hoàn toàn với các khoản 1 của các điều luật quy định về hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy không bảo đảm an toàn, vì khoản 1 Điều 218 không quy định “*gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác*” nhưng cũng không giống khoản 1 Điều 216 là phải “*có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời*”, mà chỉ cần người phạm tội có hành vi cho đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường không rõ ràng không bảo đảm an toàn kỹ thuật là tội phạm đã hoàn thành. Nếu “*gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác*” là phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật.

Bỏ hình phạt cảnh cáo; sửa tình tiết “*gây thiệt hại cho sức khỏe của người khác*” thành “*gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe của người khác*”; và bổ sung tình tiết “*gây hậu quả rất nghiêm trọng, gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng*” là yếu tố định khung hình phạt; tăng hình phạt tù trong tất cả các khung hình phạt và hình phạt bổ sung được quy định ngay trong điều luật.

## A. CÁC DẤU HIỆU CƠ BẢN CỦA TỘI PHẠM

Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn tuy được cấu tạo khác với các tội có hành vi tương tự, nhưng về cơ bản các dấu hiệu của tội phạm cũng tương tự như tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy không bảo đảm an toàn, điểm khác biệt chủ yếu là ở dấu hiệu về phương tiện và người có trách nhiệm về việc điều động phương tiện đó. Tuy nhiên, đối với tội phạm này có những tình tiết là yếu tố định tội khác với các tội quy định tại Điều 204, Điều 210 và Điều 214 Bộ luật hình sự chúng tôi sẽ phân tích và nêu những đặc điểm riêng để phân biệt với ba tội trên có các dấu hiệu tương tự.

### *1. Các dấu hiệu thuộc về chủ thể của tội phạm*

Chủ thể của tội phạm này là chủ thể đặc biệt, chỉ những người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật về phương tiện giao thông đường không mới là chủ thể của tội phạm này.

Người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động phương tiện giao thông đường không là người có chức vụ, quyền hạn và do có chức vụ, quyền hạn nên có quyền điều động phương tiện giao thông đường không hoặc tuy không có chức vụ, quyền hạn nhưng do tính chất nghề nghiệp nên có trách nhiệm trong việc điều động phương tiện giao thông đường không như: Thủ trưởng các đơn vị điều hành bay hoặc người có trách nhiệm được phân công điều hành bay...

Người chịu trách nhiệm trực tiếp về tình trạng kỹ thuật là người có chức vụ, quyền hạn chịu trách nhiệm về tình trạng kỹ thuật của phương tiện giao thông đường không như: Thủ trưởng các đơn vị quản lý, chế tạo, sửa chữa, bảo dưỡng, kiểm định, sử dụng phương tiện giao thông đường không hoặc những người được uỷ quyền, hoặc do nghề nghiệp mà có quyền cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn.

Nếu ở tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn chưa gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ, tài sản cho người khác, thì người phạm tội chưa phải chịu trách nhiệm hình sự; ở tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn chưa gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại

ng nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản cho người khác, mà người phạm tội là người đã bị xử lý kỷ luật về hành vi này là đã cấu thành tội phạm, nhưng nếu đã bị kết án về tội phạm này chưa được xoá án tích mà còn vi phạm vẫn không bị coi là tội phạm. Còn đối với tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn tuy chưa gây thiệt hại nhưng đã bị xử lý kỷ luật hoặc đã bị kết án về tội này mà còn vi phạm thì bị coi là tội phạm. Nhưng đối với tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn, người phạm tội chỉ có hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện rõ ràng không bảo đảm an toàn kỹ thuật là tội phạm đã hoàn thành không cần phải gây thiệt hại đến tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng đến sức khỏe, tài sản của người khác hoặc không cần phải đã bị xử lý kỷ luật hoặc đã bị kết án về tội này mà còn vi phạm.

Như vậy đối với người phạm tội này, nhà làm luật quy định khắt khe hơn, nghiêm khắc hơn, vì tính chất của việc bảo đảm an toàn các chuyến bay.

## ***2. Các dấu hiệu thuộc về khách thể của tội phạm***

Khách thể của tội phạm này là trật tự an toàn giao thông đường thủy.

*Đối tượng tác động* của tội phạm này là phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn, mà chủ yếu là tàu bay, ngoài ra còn có các phương tiện khác như sân bay, nhà ga và trang bị, thiết bị, công trình mặt đất cần thiết khác được sử dụng cho tàu bay đi và đến, thực hiện dịch vụ vận chuyển hàng không.

Tàu bay bao gồm: máy bay, tàu lượn, khí cầu và những thiết bị bay tương tự khác có thể được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí.

## ***3. Các dấu hiệu thuộc về mặt khách quan của tội phạm***

### ***a. Hành vi khách quan***

Người phạm tội này chỉ thực hiện một hành vi khách quan đó là “*cho đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường không rõ ràng không bảo đảm an toàn*”.

Hành vi cho đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường thủy bằng nhiều hình thức khác nhau như: Bằng miệng, bằng văn bản hoặc bằng những

hình thức khác cho đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường không bảo đảm an toàn.

Chúng tôi cũng chưa hiểu vì sao đối với các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ, đường sắt và đường thủy, nhà làm luật dùng thuật ngữ “*cho phép đưa vào*” còn đối với tội phạm này, nhà làm luật lại dùng thuật ngữ “*cho đưa vào*” ( không có từ phép). Cho đưa vào và cho phép đưa vào xét về tính chất không có gì khác nhau. Tuy nhiên, trong một số trường hợp cho đưa vào mang tính chất trực tiếp hơn cho phép đưa vào, vì cho phép là qua một người khác để đưa phương tiện không bảo đảm an toàn vào hoạt động. Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 cũng chỉ dùng thuật ngữ “*cho đưa vào*”.

Cũng như đối với hành vi cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ, đường sắt và đường thủy, không nhất thiết phải có mối quan giữa xin và cho, mà có thể không ai xin nhưng vẫn có hành vi “cho”. Cho đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường không là hành vi quyết định việc đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường.

Nếu là người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động phương tiện giao thông đường không thì hành vi khách quan của họ là hành vi điều động phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn.

Nếu là người chịu trách nhiệm trực tiếp về tình trạng kỹ thuật phương tiện giao thông đường không, thì hành vi khách quan của họ là chứng nhận không đúng về tình trạng kỹ thuật của phương tiện giao thông đường không.

#### *b. Hậu quả*

Khác với các hành vi đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ, đường sắt hoặc đường thủy không bảo đảm an toàn, hậu quả do hành vi đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn, hậu quả không phải là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này. Người phạm tội chỉ cần thực hiện hành vi cho đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn là tội phạm đã hoàn thành.

Nếu hành vi đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn mà gây ra thiệt hại đến tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến sức khỏe, tài sản của người khác thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2 của điều luật; gây hậu quả rất nghiêm

trọng hoặc hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 3 hoặc khoản 4 của điều luật.

### *c. Các dấu hiệu khách quan khác*

Ngoài hành vi khách quan, đối với tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn, nhà làm luật quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Tình trạng kỹ thuật của các phương tiện giao thông đường không như: các thiết bị, độ an toàn về kỹ thuật, các thông số kỹ thuật theo quy định của các phương tiện máy bay, tàu lượn...

### **4. Các dấu hiệu thuộc về mặt chủ quan của tội phạm**

Cũng như đối với các tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông, người thực hiện hành vi đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cẩu thả, nhưng chủ yếu là vô ý vì quá tự tin).

Tuy nhiên, cũng như đối với tội đưa vào phương tiện giao thông đường bộ, đường sắt hoặc đường thủy không bảo đảm an toàn, về nhận thức của người phạm tội trước khi thực hiện hành vi cho đưa vào phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn họ phải biết rõ là phương tiện đó không bảo đảm an toàn. Nếu vì lý do nào đó mà họ không biết hoặc không thể biết thì cũng chưa cấu thành tội phạm. Đây là quy định về lý luận, có ý kiến cho rằng đối với tội phạm này người phạm tội thực hiện hành vi do cố ý, vì đã biết rõ là phương tiện không bảo đảm an toàn mà vẫn cho đưa vào sử dụng. Có thể nói người phạm tội cố ý thực hiện hành vi nhưng không mong muốn cho hậu quả xảy ra nên cũng không thoả mãn các dấu hiệu về cố ý phạm tội.

## **B. CÁC TRƯỜNG HỢP PHẠM TỘI CỤ THỂ**

### **1. Phạm tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn không có các tình tiết định khung hình phạt**

Đây là trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 Điều 218 Bộ luật hình sự, là cấu thành cơ bản của tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn, người phạm tội có thể bị phạt tù từ một đến năm năm, là tội phạm nghiêm trọng.

So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này, thì khoản 1 Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn, vì khoản 1 Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1999 bỏ hình phạt cảnh cáo và hình phạt cải tạo không giam giữ là hình phạt nhẹ hơn hình phạt tù, mức thấp nhất của khung hình phạt cũng cao hơn khoản 1 Điều 188, nếu so sánh giữa Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 218 là điều luật nặng hơn. Vì vậy, hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 1 Điều 218 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể áp dụng mức thấp nhất của khung hình phạt ( một năm tù) hoặc chuyển sang hình phạt khác nhẹ hơn. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến năm năm tù.

## ***2. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 218 Bộ luật hình sự***

Khác với khoản 2 của các điều luật quy định về trường hợp phạm tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông không bảo đảm an toàn, khoản 2 Điều 218 Bộ luật hình sự được cấu tạo như khoản 1 của các điều luật quy định về các tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ, đường sắt và đường thủy không bảo đảm an toàn. Tức là hành vi đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn mà gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, thì đó là tình tiết là yếu tố định khung hình phạt.

Việc xác định thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác cũng tương tự như đối với các tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ, đường sắt và đường thủy không bảo đảm an toàn.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức, chúng ta có thể căn cứ vào Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại

Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả nghiêm trọng để xác định thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác do hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ ba năm đến mười năm, là tội phạm rất nghiêm trọng. So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này thì khoản 2 Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1999 là quy định mới không có lợi cho người phạm tội, nên không áp dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 218 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới ba năm tù). Nếu có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười năm tù.

### ***3. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 218 Bộ luật hình sự***

Khoản 3 của điều luật chỉ quy định một tình tiết là yếu tố định khung hình phạt đó là: "*Gây hậu quả rất nghiêm trọng*".

Cũng như trường hợp gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức về trường hợp phạm tội quy định tại khoản 3 của điều luật, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng để xác định hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ tám năm đến mười lăm năm, cũng là tội phạm rất

ng nghiêm trọng. So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này thì khoản 3 Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1999 là quy định mới không có lợi cho người phạm tội, nên không áp dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý. Nếu người phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng thì vẫn áp dụng khoản 1 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 3 Điều 218 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới tám năm tù), nhưng không được dưới ba năm tù. Nếu có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười lăm năm tù.

#### ***4. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 4 Điều 218 Bộ luật hình sự***

Khoản 4 của điều luật cũng chỉ quy định một tình tiết là yếu tố định khung hình phạt đó là: “*Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng*”. khoản 4 của điều luật chính là khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985. Tuy nhiên, mức cao nhất của khung hình phạt nặng hơn khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Cũng như trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức về trường hợp phạm tội quy định tại khoản 3 của điều luật, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng để xác định hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 4 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ mười hai năm đến hai mươi năm, là tội phạm đặc biệt nghiêm trọng. So với khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này thì khoản 3 Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng

hơn, nên không áp dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 4 Điều 218 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới mười hai năm tù), nhưng không được dưới tám năm tù. Nếu có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến hai mươi năm tù.

### ***5. Hình phạt bổ sung đối với người phạm tội***

Ngoài hình phạt chính, người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

So với Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định hình phạt bổ sung đối với tội phạm này thì khoản 5 Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn vì mức thấp nhất của hình phạt cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm ( Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1985 là từ hai năm), nên đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xét xử thì Toà án áp dụng khoản 4 Điều 214 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

## ***16. TỘI ĐIỀU ĐỘNG HOẶC GIAO CHO NGƯỜI KHÔNG ĐỦ ĐIỀU KIỆN ĐIỀU KHIỂN CÁC PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG KHÔNG***

**Điều 219. Tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường không**

*1. Người nào điều động hoặc giao cho người không có bằng lái hoặc không đủ các điều kiện khác theo quy định của pháp luật điều khiển phương tiện giao thông đường không, thì bị phạt tù từ một năm đến năm năm.*

*2. Phạm tội gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ, tài sản của người khác, thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm.*

3. Phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng thì bị phạt tù từ tám năm đến mười lăm năm.

4. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ mười hai năm đến hai mươi năm.

5. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

**Định Nghĩa:** Điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường không là hành vi điều động hoặc giao cho người không có bằng lái hoặc không đủ các điều kiện khác theo quy định của pháp luật điều khiển các phương tiện giao thông đường không.

Tội phạm này cũng là tội phạm được tách từ tội “đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng” quy định tại Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Tuy nhiên, Điều 219 Bộ luật hình sự năm 1999 thêm hành vi “giao” và cấu tạo tương tự như Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1999, ngoài khoản 5 quy định hình phạt bổ sung, điều luật được cấu tạo thành 4 khoản; bổ hình phạt cảnh cáo, hình phạt cải tạo không giam giữ là hình phạt chính; bổ sung tình tiết: “không có bằng lái”; sửa đổi tình tiết “gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác” trước đây là tình tiết định tội nay là tình tiết định khung hình phạt, bổ sung tình tiết “gây hậu quả rất nghiêm trọng” là yếu tố định khung hình phạt; tăng hình phạt trong tất cả các khung hình phạt và hình phạt bổ sung được quy định ngay trong điều luật.

## A. CÁC DẤU HIỆU CƠ BẢN CỦA TỘI PHẠM

### 1. Các dấu hiệu thuộc về chủ thể của tội phạm

Cũng như đối với tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn, chủ thể của tội phạm này cũng là chủ thể đặc biệt, chỉ có những người có trách nhiệm trong việc điều động người khác điều khiển phương tiện giao thông đường không mới có thể là chủ thể của tội phạm này. Ngay cả đối với người không có trách nhiệm trong việc điều động người khác điều khiển phương tiện giao thông đường không, mà chỉ có hành vi giao cho người không đủ điều kiện điều khiển cũng là chủ thể đặc biệt vì

đối với phương tiện giao thông đường không, không phải ai cũng có thể điều khiển hoặc có trách nhiệm quản lý phương tiện này.

## ***2. Các dấu hiệu thuộc về khách thể của tội phạm***

Khách thể của tội phạm này cũng là trật tự an toàn giao thông đường không.

*Đối tượng tác động* của tội phạm này là người điều khiển phương tiện giao thông đường không không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường không.

Người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường không là người không có bằng lái hoặc không đủ các điều kiện khác theo quy định của pháp luật điều khiển phương tiện giao thông đường không. Ví dụ: Điều 30 Luật hàng không dân dụng Việt Nam quy định: “*Thành viên tổ bay của tàu bay dân dụng Việt Nam phải có trình độ nghiệp vụ, sức khoẻ, hiểu biết phù hợp với công việc và chỉ được thực hiện chức năng của mình khi có bằng, chứng chỉ thích hợp đã được cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam cấp hoặc công nhận*”. mới là người đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường không.

## ***3. Các dấu hiệu thuộc về mặt khách quan của tội phạm***

### ***a. Hành vi khách quan***

Người phạm tội này, là người thực hiện hành vi *điều động* hoặc *giao* cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường không.

*Điều động* là ra lệnh, phân công, chỉ thị cho người khác. Điều động người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường không là ra lệnh, chỉ thị hoặc phân công những người bị pháp luật cấm điều khiển phương tiện giao thông đường không.

*Giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường không* là giao phương tiện giao thông đường không cho những người bị pháp luật cấm điều khiển phương tiện giao thông đường không.

### ***b. Hậu quả***

Cũng như đối với tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn, do tính chất nguy hiểm của hành vi này và yêu cầu của việc bảo đảm an toàn tuyệt đối các chuyến bay, nên hậu quả cũng không phải là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này, nếu hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường không mà gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2 của điều luật. Nếu gây hậu quả rất nghiêm trọng hoặc hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 3, khoản 4 của điều luật.

### *c. Các dấu hiệu khách quan khác*

Ngoài hành vi khách quan, đối với tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường không, nhà làm luật quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Điều kiện đối với người điều khiển phương tiện giao thông đường không. Các điều kiện này được quy định tại Luật hàng không dân dụng Việt Nam và các quy định của Chính phủ hoặc của Bộ giao thông vận tải về điều kiện đối với người điều khiển phương tiện giao thông đường không.

## **4. Các dấu hiệu thuộc về mặt chủ quan của tội phạm**

Cũng như đối với các tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông, người thực hiện hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường không là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cẩu thả, nhưng chủ yếu là vô ý vì quá tự tin).

## **B. CÁC TRƯỜNG HỢP PHẠM TỘI CỤ THỂ**

### ***1. Phạm tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường không không có các tình tiết định khung hình phạt***

Đây là trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 Điều 219 Bộ luật hình sự, là cấu thành cơ bản của tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường không, người phạm tội có thể bị phạt tù từ một năm đến năm năm, là tội phạm nghiêm trọng.

So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này, thì khoản 1 Điều 219 Bộ luật hình sự năm 1999 nặng hơn, vì khoản 1 Điều 219 Bộ luật hình sự năm 1999 bỏ hình phạt cảnh cáo và hình phạt cải tạo không giam giữ, mà còn bỏ các tình tiết là yếu tố định tội theo hướng không có lợi cho người phạm tội và nếu so sánh giữa Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 với Điều 219 Bộ luật hình sự năm 1999 thì Điều 219 cũng là điều luật nặng hơn. Vì vậy, hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý thì áp dụng khoản 1 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 1 Điều 219 Bộ luật hình sự, cũng như đối với các trường hợp phạm tội khác, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới một năm tù) hoặc chuyển sang hình phạt khác nhẹ hơn. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến năm năm tù.

## ***2. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 219 Bộ luật hình sự***

Tương tự như khoản 2 Điều 218, Khoản 2 Điều 219 Bộ luật hình sự được cấu tạo như khoản 1 của các điều luật quy định về các tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, đường sắt và đường thủy không bảo đảm an toàn. Tức là hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường không không bảo đảm an toàn mà gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, thì đó là tình tiết là yếu tố định khung hình phạt.

Cũng như đối với một số tội phạm tương tự, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả nghiêm trọng để xác định thiệt hại tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng đối với sức

khỏe, tài sản của người khác do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường không gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ ba năm đến mười năm, là tội phạm rất nghiêm trọng. So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này thì khoản 2 Điều 215 Bộ luật hình sự năm 1999 được coi là quy định mới, nên không áp dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý, mà áp dụng khoản 1 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 219 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới ba năm tù), nhưng không được dưới một năm tù. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười năm tù.

### ***3. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 219 Bộ luật hình sự***

Khoản 3 của điều luật chỉ quy định một tình tiết là yếu tố định khung hình phạt đó là “*Gây hậu quả rất nghiêm trọng*”

Gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường không gây ra là gây thiệt hại rất nghiêm trọng đến tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản cho người khác hoặc những thiệt hại rất nghiêm trọng khác cho xã hội.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường không gây ra, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng để xác định hậu quả rất nghiêm

trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường không gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ tám năm đến mười lăm năm, cũng là tội phạm rất nghiêm trọng.

So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này thì khoản 3 Điều 219 Bộ luật hình sự năm 1999 là quy định mới, nên không áp dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý. Nếu người phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng thì vẫn áp dụng khoản 1 Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 3 Điều 219 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt ( dưới tám năm tù), nhưng không được dưới ba năm tù (xem Điều 47 Bộ luật hình sự). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười lăm năm tù.

#### ***4. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 4 Điều 215 Bộ luật hình sự***

Khoản 4 Điều 219 Bộ luật hình sự cũng chỉ quy định một trường hợp phạm tội đó là: *“Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng”*

Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường không gây ra là gây thiệt hại đặc biệt nghiêm trọng đến tính mạng, sức khoẻ hoặc tài sản cho người khác hoặc những thiệt hại đặc biệt nghiêm trọng khác cho xã hội.

Cũng như đối với trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường không gây ra, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12

năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng để xác định hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường không gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 4 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ mười hai năm đến hai mươi năm, là tội phạm đặc biệt nghiêm trọng. So với Điều 188 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định về tội phạm này thì khoản 4 Điều 219 Bộ luật hình sự năm 1999 được coi là trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự và nặng hơn khoản 2 Điều 188 Bộ luật hình sự, nên không áp dụng đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xử lý.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 4 Điều 219 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới mười hai năm tù), nhưng không được dưới tám năm tù (xem Điều 47 Bộ luật hình sự). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến hai mươi năm tù.

### ***5. Hình phạt bổ sung đối với người phạm tội***

Ngoài hình phạt chính, người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

So với Điều 218 Bộ luật hình sự năm 1985 quy định hình phạt bổ sung đối với tội phạm này thì khoản 4 Điều 219 Bộ luật hình sự năm 1999 nhẹ hơn, vì mức thấp nhất của hình phạt cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm (Điều 218 là từ hai năm), nên đối với hành vi phạm tội xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mà sau 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 mới xét xử thì Toà án áp dụng khoản 5 Điều 219 Bộ luật hình sự năm 1999 đối với người phạm tội.

## **17. TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ DUY TU, SỬA CHỮA, QUẢN LÝ CÁC CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG**

### **Điều 220. Tội vi phạm quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông**

*1. Người nào có trách nhiệm trong việc duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không mà vi phạm các quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình đó gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, thì bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến một trăm triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ sáu tháng đến ba năm.*

*2. Phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng thì bị phạt tù từ hai năm đến bảy năm.*

*3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ năm năm đến mười lăm năm.*

*4. Người phạm tội còn có thể bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.*

**Định nghĩa:** vi phạm quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông là hành vi của người có trách nhiệm nhiệm trong việc duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không mà vi phạm các quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình đó.

Tội vi phạm quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông là tội phạm mới mà Bộ luật hình sự năm 1985 chưa quy định. Việc nhà làm luật quy định hành vi của người có trách nhiệm nhiệm trong việc duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không mà vi phạm các quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình đó là hành vi phạm tội cũng xuất phát từ thực tiễn đấu tranh phòng chống loại tội phạm này, nhất là đối với các công trình giao thông đường bộ, đường sắt nhiều trường hợp bị hư hỏng nặng, nhưng không được duy tu, sửa chữa kịp thời, nên không ít trường hợp tai nạn giao thông xảy ra nguyên nhân chính là do công trình giao thông bị hư hỏng. Ví dụ: một chiếc cầu sập gãy nhưng không được kiểm tra sửa chữa kịp thời nên khi xe chạy qua cầu bị sập gây hậu quả chết người.

Tuy là tội phạm mới nhưng thực tiễn xét xử cho thấy đối với hành vi vi phạm quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông mà gây hậu quả nghiêm trọng thì người thực hiện hành vi này có thể bị truy cứu trách nhiệm hình sự về tội thiếu trách nhiệm gây hậu quả nghiêm trọng, nên xét về một khía cạnh nào đó thì tội phạm này được tách từ tội thiếu trách nhiệm gây hậu quả nghiêm trọng, nhưng là thiếu trách nhiệm trong lĩnh vực an toàn giao thông.

## A. CÁC DẤU HIỆU CƠ BẢN CỦA TỘI PHẠM

### *1. Các dấu hiệu thuộc về chủ thể của tội phạm*

Chủ thể của tội phạm này là chủ thể đặc biệt, chỉ có những người có trách nhiệm trong việc trong việc duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không như: Thủ trưởng, Phó thủ trưởng hoặc những người có trách nhiệm khác trong các đơn vị quản lý đường bộ, đường sắt, đường thủy hoặc đường không.

### *2. Các dấu hiệu thuộc về khách thể của tội phạm*

Khách thể của tội phạm này là trật tự an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường sông.

*Đối tượng tác động* của tội phạm này là các công trình giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không.

Công trình giao thông đường bộ, đường sắt và đường sông được quy định tại Pháp lệnh bảo vệ công trình giao thông. ( xem Pháp lệnh bảo vệ công trình giao thông phần phụ lục).

- Công trình đường bộ: đường, cầu, cống, hầm, vỉa hè đường đô thị, bến phà, bến xe, hệ thống thoát nước, cọc tiêu biển báo và các công trình, thiết bị phụ trợ khác;

- Công trình đường sông: luồng chạy tàu thuyền trên sông, hồ, kênh đào và ven vịnh; âu thuyền, kè, đập, cảng, bến, kho bãi, phao tiêu báo hiệu và các công trình, thiết bị phụ trợ khác;

- Công trình đường sắt: đường, cầu, hầm, cống, nhà ga, kho bãi, hệ thống thông tin tín hiệu và các công trình, thiết bị phụ trợ khác.

Công trình giao thông hàng không dân dụng, công trình giao thông hàng hải được quy định tại Luật hàng không dân dụng Việt Nam và Bộ Luật hàng hải Việt Nam.

### ***3. Các dấu hiệu thuộc về mặt khách quan của tội phạm***

#### ***a. Hành vi khách quan***

Hành vi khách quan của tội phạm này là hành vi vi phạm các quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường hàng không.

Biểu hiện của hành vi vi phạm là không làm hoặc làm không đúng các quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông.

Các quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông tùy thuộc vào công trình đó là công trình giao thông cụ thể nào mà Nhà nước quy định người có trách nhiệm phải làm những việc gì. Ví dụ: Đối với công trình giao thông đường sắt, tại Điều 25 Nghị định số 39/CP ngày 05 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ quy định Đơn vị quản lý công trình giao thông đường sắt có trách nhiệm:

*- Bảo đảm trạng thái an toàn kỹ thuật và tiêu chuẩn kỹ thuật của công trình, bảo đảm đầy đủ hệ thống tín hiệu, biển hiệu, mốc hiệu theo quy định;*

*- Thực hiện các biện pháp xử lý kịp thời, ngăn ngừa tai nạn khi phát hiện hoặc nhận được tin báo công trình giao thông đường sắt có hư hỏng hoặc có nguy cơ không bảo đảm an toàn chạy tàu;*

*- Thường xuyên kiểm tra và thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông trên đoạn đèo dốc nguy hiểm, đoạn đường thường có đá lở, đất sụt, nước ngập (đặc biệt trong mùa mưa bão, lũ lụt).*

*Đơn vị quản lý công trình giao thông đường sắt phải chịu trách nhiệm nếu do thiếu tinh thần trách nhiệm hoặc không bảo đảm chất lượng công trình để xảy ra tai nạn giao thông đường sắt.*

Nếu người có trách nhiệm trong việc duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông đường sắt mà không thực hiện hoặc thực hiện không đúng các quy định trên là vi phạm.

Vì vậy khi xác định hành vi vi phạm của người có trách nhiệm trong việc duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông, phải căn cứ vào

trách nhiệm của họ đối với công trình giao thông cụ thể (đường bộ, đường sắt, đường thủy hay đường không), đồng thời đối chiếu với quy định của Nhà nước về việc duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông đó để xác định hành vi vi phạm của họ. Hiện nay các quy định về việc duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông không tập trung ở một văn bản pháp luật, mà nằm rải rác ở nhiều văn bản, do đó khi cần xác định hành vi vi phạm trong trường hợp cần thiết phải tranh thủ ý kiến của cơ quan chủ quản như Bộ giao thông vận tải, Tổng cục đường sắt, Cục quản lý công trình giao thông đường thủy và Tổng cục hàng không dân dụng Việt Nam.

#### *b. Hậu quả*

Hậu quả cũng là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này, nếu hành vi vi phạm của người có trách nhiệm trong việc duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông mà chưa gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác thì chưa cấu thành tội phạm.

Việc xác định thiệt hại cũng tương tự như đối với tội vi phạm các quy định an toàn giao thông khác

Nếu gây hậu quả rất nghiêm trọng hoặc hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì người phạm tội bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2, khoản 3 của điều luật.

#### *c. Các dấu hiệu khách quan khác*

Ngoài hành vi khách quan, đối với tội vi phạm của người có trách nhiệm trong việc duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông, nhà làm luật quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Tiêu chuẩn, chất lượng các công trình giao thông, phạm vi an toàn giao thông.v.v...

Ví dụ: Tại Điều 6 Pháp lệnh bảo vệ công trình giao thông quy định: “Việc thiết kế, xây dựng công trình giao thông phải tuân theo quy hoạch, kế hoạch, luận chứng kinh tế - kỹ thuật đã được cơ quan Nhà nước có thẩm quyền phê duyệt; bảo đảm chất lượng và an toàn kỹ thuật của công trình”.

#### ***4. Các dấu hiệu thuộc về mặt chủ quan của tội phạm***

Cũng như đối với các tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông, người thực hiện hành vi vi phạm của người có trách nhiệm trong việc duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cầu thả, nhưng chủ yếu là vô ý vì quá tự tin).

## B. CÁC TRƯỜNG HỢP PHẠM TỘI CỤ THỂ

### ***1. Phạm tội vi phạm quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông không có các tình tiết định khung hình phạt***

Đây là trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 Điều 220 Bộ luật hình sự, là cấu thành cơ bản của tội vi phạm quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông, người phạm tội có thể bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến một trăm triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc bị phạt tù từ sáu tháng đến ba năm, là tội phạm ít nghiêm trọng.

So với Bộ luật hình sự năm 1985, thì Điều 215 Bộ luật hình sự năm 1999 là điều luật quy định một tội phạm mới. Vì vậy, hành vi vi phạm quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông xảy ra trước 0 giờ 00 ngày 1-7-2000 không bị coi là tội phạm.

Cũng như đối với các trường hợp phạm tội khác, khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 1 Điều 220 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng hình phạt tiền hoặc hình phạt cải tạo không giam giữ. Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến ba năm tù, nếu có đủ điều kiện quy định tại Điều 60 Bộ luật hình sự thì có thể cho người phạm tội được hưởng án treo.

Cũng như đối với một số tội phạm khác, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả nghiêm trọng để xác định thiệt hại tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng đối với sức khoẻ, tài sản của

người khác do hành vi vi phạm quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông gây ra.

## ***2. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 220 Bộ luật hình sự***

Khoản 2 Điều 220 Bộ luật hình sự chỉ quy định một trường hợp phạm tội đó là: “*Gây hậu quả rất nghiêm trọng*”.

Gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi vi phạm quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông gây ra là gây thiệt hại rất nghiêm trọng đến tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản cho người khác hoặc những thiệt hại rất nghiêm trọng khác cho xã hội.

Trong khi chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là gây hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi vi phạm quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông gây ra, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Tòa án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng để xác định hậu quả rất nghiêm trọng do hành vi vi phạm quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ hai năm đến bảy năm, là tội phạm nghiêm trọng.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 220 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới hai năm tù). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến bảy năm tù.

## ***3. Phạm tội thuộc các trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 220 Bộ luật hình sự***

Khoản 3 Điều 220 Bộ luật hình sự cũng chỉ quy định một trường hợp phạm tội đó là: “*Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng*”

Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy gây ra là gây thiệt hại đặc biệt nghiêm trọng đến tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản cho người khác hoặc những thiệt hại đặc biệt nghiêm trọng khác cho xã hội.

Cũng như đối với trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng, trong khi chưa có hướng dẫn chính thức thế nào là gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi vi phạm quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông gây ra, có thể vận dụng Thông tư liên tịch số 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 đối với trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng để xác định hậu quả đặc biệt nghiêm trọng do hành vi vi phạm quy định về duy tu, sửa chữa, quản lý các công trình giao thông gây ra.

Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 của điều luật, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ năm năm đến mười lăm năm, là tội phạm rất nghiêm trọng.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội theo khoản 3 Điều 220 Bộ luật hình sự, nếu người phạm tội có nhiều tình tiết giảm nhẹ quy định tại Điều 46 Bộ luật hình sự, không có tình tiết tăng nặng hoặc tuy có nhưng mức độ tăng nặng không đáng kể, thì có thể được áp dụng dưới mức thấp nhất của khung hình phạt (dưới năm năm tù), nhưng không được dưới hai năm tù (xem Điều 47 Bộ luật hình sự). Nếu người phạm tội có nhiều tình tiết tăng nặng quy định tại Điều 48 Bộ luật hình sự, không có tình tiết giảm nhẹ hoặc nếu có nhưng mức độ giảm nhẹ không đáng kể, thì có thể bị phạt đến mười lăm năm tù.

#### ***4. Hình phạt bổ sung đối với người phạm tội***

Ngoài hình phạt chính, người phạm tội còn có thể bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

Khi áp dụng hình phạt tiền là hình phạt bổ sung đối với người phạm tội, Toà án cần chú ý: Nếu hình phạt chính là hình phạt khác thì mới áp dụng hình phạt tiền là hình phạt bổ sung.

HẾT

---

## PHẦN PHỤ LỤC

# LUẬT CỦA QUỐC HỘI NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM SỐ 26/2001/QH10 GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

*Để tăng cường hiệu lực quản lý nhà nước, đề cao ý thức trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân nhằm bảo đảm giao thông đường bộ thông suốt, trật tự, an toàn, thuận lợi, phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân và sự nghiệp xây dựng, bảo vệ Tổ quốc;*

*Căn cứ vào Hiến pháp nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 1992;*

*Luật này quy định về giao thông đường bộ.*

## CHƯƠNG NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

I

### **Điều 1.** Phạm vi điều chỉnh

Luật này quy định quy tắc giao thông đường bộ; các điều kiện bảo đảm an toàn giao thông đường bộ của kết cấu hạ tầng, phương tiện và người tham gia giao thông đường bộ, hoạt động vận tải đường bộ.

### **Điều 2.** Đối tượng áp dụng

Luật này áp dụng đối với cơ quan, tổ chức, cá nhân hoạt động, sinh sống trên lãnh thổ Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam; trong trường hợp điều ước quốc tế mà Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam ký kết hoặc tham

gia có quy định khác với Luật này thì áp dụng quy định của điều ước quốc tế đó.

### **Điều 3.** Giải thích từ ngữ

Trong Luật này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. *Đường bộ* gồm đường, cầu đường bộ, hầm đường bộ, bến phà đường bộ.

2. *Công trình đường bộ* gồm đường bộ, nơi dừng xe, đỗ xe trên đường, hệ thống thoát nước, đèn tín hiệu, cọc tiêu, biển báo hiệu, dải phân cách và công trình, thiết bị phụ trợ khác.

3. *Đất của đường bộ* là phần đất trên đó công trình đường bộ được xây dựng.

4. *Hành lang an toàn đường bộ* là dải đất dọc hai bên đường để bảo đảm an toàn giao thông và bảo vệ công trình đường bộ.

5. *Phần đường xe chạy* là phần của đường bộ được sử dụng cho các phương tiện giao thông qua lại.

6. *Làn đường* là một phần của phần đường xe chạy được chia theo chiều dọc của đường, có bề rộng đủ cho xe chạy an toàn.

7. *Khô giới hạn của đường bộ* là khoảng trống có kích thước giới hạn về chiều cao, chiều rộng của đường, cầu, hầm trên đường bộ để các xe kể cả hàng hoá xếp trên xe đi qua được an toàn.

8. *Đường phố* là đường bộ trong đô thị gồm lòng đường và hè phố.

9. *Dải phân cách* là bộ phận của đường để phân chia mặt đường thành hai chiều xe chạy riêng biệt hoặc để phân chia phần đường của xe cơ giới và xe thô sơ. Dải phân cách gồm loại cố định và loại di động.

10. *Đường cao tốc* là đường chỉ dành cho xe cơ giới chạy với tốc độ cao, có dải phân cách chia đường cho xe chạy theo hai chiều ngược nhau riêng biệt và không giao cắt cùng mức với đường khác.

11. *Bảo trì đường bộ* là thực hiện các công việc bảo dưỡng và sửa chữa nhằm duy trì tiêu chuẩn kỹ thuật của đường đang khai thác.

12. *Phương tiện giao thông đường bộ* gồm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, phương tiện giao thông thô sơ đường bộ.

13. *Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ* (sau đây gọi là xe cơ giới) gồm xe ô tô, máy kéo, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy và các loại xe tương tự, kể cả xe cơ giới dùng cho người tàn tật.

14. *Phương tiện giao thông thô sơ đường bộ* (sau đây gọi là xe thô sơ) gồm các loại xe không di chuyển bằng sức động cơ như xe đạp, xe xích lô, xe súc vật kéo và các loại xe tương tự.

15. *Xe máy chuyên dùng* gồm xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp có tham gia giao thông đường bộ.

16. *Phương tiện tham gia giao thông đường bộ* gồm phương tiện giao thông đường bộ và xe máy chuyên dùng.

17. *Người tham gia giao thông đường bộ* gồm người điều khiển, người sử dụng phương tiện tham gia giao thông đường bộ; người điều khiển, dẫn dắt súc vật và người đi bộ trên đường bộ.

18. *Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông* gồm người điều khiển xe cơ giới, xe thô sơ, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.

19. *Người lái xe* là người điều khiển xe cơ giới.

20. *Người điều khiển giao thông* là cảnh sát giao thông hoặc người được giao nhiệm vụ hướng dẫn giao thông tại nơi thi công, nơi ùn tắc giao thông, ở bến phà, tại cầu đường bộ đi chung với đường sắt.

21. *Hàng nguy hiểm* là hàng khi chở trên đường có khả năng gây nguy hại tới tính mạng, sức khỏe con người, môi trường, an toàn và an ninh quốc gia.

#### **Điều 4.** Nguyên tắc bảo đảm an toàn giao thông đường bộ

1. Bảo đảm an toàn giao thông đường bộ là trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân và của toàn xã hội.

2. Người tham gia giao thông phải nghiêm chỉnh chấp hành quy tắc giao thông, giữ gìn an toàn cho mình và cho người khác. Chủ phương tiện và người điều khiển phương tiện phải chịu trách nhiệm trước pháp luật về việc bảo đảm các điều kiện an toàn của phương tiện tham gia giao thông.

3. Việc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ phải thực hiện đồng bộ về kỹ thuật và an toàn của kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, phương tiện giao thông đường bộ, ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông và các lĩnh vực khác liên quan đến an toàn giao thông đường bộ.

4. Mọi hành vi vi phạm pháp luật giao thông đường bộ phải được xử lý nghiêm minh, kịp thời, đúng pháp luật.

5. Người nào vi phạm pháp luật giao thông đường bộ mà gây tai nạn thì phải chịu trách nhiệm về hành vi vi phạm của mình; nếu gây thiệt hại cho người khác thì phải bồi thường theo quy định của pháp luật.

#### **Điều 5.** Chính sách phát triển giao thông đường bộ

1. Nhà nước ưu tiên phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở miền núi, vùng sâu, vùng xa, biên giới, hải đảo, vùng dân tộc thiểu số, vùng kinh tế trọng điểm.

2. Nhà nước có chính sách ưu tiên phát triển vận tải khách công cộng, hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân ở các thành phố lớn.

3. Nhà nước khuyến khích và tạo điều kiện để cơ quan, tổ chức, cá nhân trong nước và tổ chức, cá nhân nước ngoài đầu tư, ứng dụng khoa học công nghệ tiên tiến vào lĩnh vực giao thông đường bộ.

**Điều 6.** Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật giao thông đường bộ

1. Các cơ quan thông tin, tuyên truyền có trách nhiệm tổ chức tuyên truyền, phổ biến pháp luật giao thông đường bộ thường xuyên, rộng rãi đến toàn dân.

2. Các cơ quan, tổ chức và gia đình có trách nhiệm tuyên truyền, giáo dục pháp luật giao thông đường bộ cho mọi người trong phạm vi quản lý của mình.

3. Cơ quan quản lý nhà nước về giáo dục và đào tạo có trách nhiệm đưa pháp luật giao thông đường bộ vào chương trình giảng dạy trong nhà trường và các cơ sở giáo dục khác phù hợp với từng ngành học, cấp học.

**Điều 7.** Trách nhiệm của Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên

Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm tổ chức và phối hợp với cơ quan chức năng tuyên truyền, vận động nhân dân nghiêm chỉnh chấp hành pháp luật giao thông đường bộ; giám sát việc thực hiện pháp luật giao thông đường bộ của cơ quan, tổ chức, cá nhân.

**Điều 8.** Các hành vi bị nghiêm cấm

1. Phá hoại công trình đường bộ.

2. Đào, khoan, xẻ đường trái phép; đặt, để các chướng ngại vật trái phép trên đường; mở đường trái phép; lấn chiếm hành lang an toàn đường bộ; tháo dỡ, di chuyển trái phép hoặc làm sai lệch công trình báo hiệu đường bộ.

3. Sử dụng lòng đường, hè phố trái phép.

4. Đưa xe cơ giới không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật vào hoạt động trên đường bộ.

5. Thay đổi tổng thành, linh kiện, phụ kiện xe cơ giới để tạm thời đạt tiêu chuẩn kỹ thuật của xe khi đi kiểm định.

6. Đua xe, tổ chức đua xe trái phép.

7. Người lái xe sử dụng chất ma túy.

8. Người lái xe đang điều khiển xe trên đường mà trong máu có nồng độ cồn vượt quá 80 miligam/100 mililit máu hoặc 40 miligam/1lít khí thở hoặc có các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng.

9. Người điều khiển xe cơ giới không có giấy phép lái xe theo quy định.
10. Điều khiển xe cơ giới chạy quá tốc độ quy định.
11. Bấm còi và rú ga liên tục; bấm còi trong thời gian từ 22 giờ đến 5 giờ, bấm còi hơi, sử dụng đèn chiếu xa trong đô thị và khu đông dân cư, trừ các xe ưu tiên đang đi làm nhiệm vụ theo quy định của Luật này.
12. Vận chuyển trái phép hàng nguy hiểm hoặc không thực hiện đầy đủ các quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm.
13. Chuyển tải hoặc các thủ đoạn khác để trốn tránh phát hiện xe chở quá tải, quá khổ.
14. Người gây tai nạn rồi bỏ trốn để trốn tránh trách nhiệm.
15. Người có điều kiện mà cố ý không cứu giúp người bị tai nạn giao thông.
16. Lợi dụng việc xảy ra tai nạn giao thông để hành hung, đe dọa, xúi giục, gây sức ép, làm mất trật tự, cản trở việc xử lý.
17. Lợi dụng chức vụ, quyền hạn, nghề nghiệp để vi phạm Luật giao thông đường bộ.
18. Các hành vi khác gây nguy hiểm cho người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

## CHƯƠNG II QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

### **Điều 9.** Quy tắc chung

1. Người tham gia giao thông phải đi bên phải theo chiều đi của mình, đi đúng phần đường quy định và phải chấp hành hệ thống báo hiệu đường bộ.
2. Xe ô tô có trang bị dây an toàn thì người lái xe và người ngồi hàng ghế phía trước trong xe ô tô phải thắt dây an toàn.

### **Điều 10.** Hệ thống báo hiệu đường bộ

1. Hệ thống báo hiệu đường bộ gồm hiệu lệnh của người điều khiển giao thông, tín hiệu đèn giao thông, biển báo hiệu, vạch kẻ đường, cọc tiêu hoặc tường bảo vệ, hàng rào chắn.
2. Hiệu lệnh của cảnh sát điều khiển giao thông:
  - a) Tay giơ thẳng đứng để báo hiệu cho người tham gia giao thông phải dừng lại;
  - b) Hai tay hoặc một tay giang ngang để báo hiệu cho người tham gia giao thông ở phía trước và ở phía sau người điều khiển giao thông phải dừng lại; người tham gia giao thông ở phía bên phải và bên trái người điều khiển được đi thẳng và rẽ phải;

c) Tay phải giơ về phía trước để báo hiệu cho người tham gia giao thông ở phía sau và bên phải người điều khiển phải dừng lại; người tham gia giao thông ở phía trước người điều khiển được rẽ phải; người tham gia giao thông ở phía bên trái người điều khiển được đi tất cả các hướng; người đi bộ qua đường phải đi sau lưng người điều khiển giao thông.

3. Đèn tín hiệu giao thông có ba màu, ý nghĩa từng màu như sau:

a) Tín hiệu xanh là được đi;

b) Tín hiệu đỏ là cấm đi;

c) Tín hiệu vàng là báo hiệu sự thay đổi tín hiệu. Khi đèn vàng bật sáng, người điều khiển phương tiện phải cho xe dừng lại trước vạch dừng, trừ trường hợp đã đi quá vạch dừng thì được đi tiếp;

d) Tín hiệu vàng nhấp nháy là được đi nhưng cần chú ý.

4. Biển báo hiệu đường bộ gồm 5 nhóm, ý nghĩa từng nhóm như sau:

a) Biển báo cấm để biểu thị các điều cấm;

b) Biển báo nguy hiểm để cảnh báo các tình huống nguy hiểm có thể xảy ra;

c) Biển hiệu lệnh để báo các hiệu lệnh phải thi hành;

d) Biển chỉ dẫn để chỉ dẫn hướng đi hoặc các điều cần biết;

đ) Biển phụ để thuyết minh bổ sung các loại biển báo cấm, biển báo nguy hiểm, biển hiệu lệnh và biển chỉ dẫn.

5. Vạch kẻ đường là vạch chỉ sự phân chia làn đường, vị trí hoặc hướng đi, vị trí dừng lại.

6. Cọc tiêu hoặc tường bảo vệ được đặt ở mép các đoạn đường nguy hiểm để hướng dẫn cho người tham gia giao thông biết phạm vi an toàn của nền đường và hướng đi của đường.

7. Hàng rào chắn được đặt ở nơi nền đường bị thắt hẹp, ở đầu cầu, đầu cống, ở đầu các đoạn đường cấm, đường cụt không cho xe, người qua lại hoặc đặt ở những nơi cần điều khiển, kiểm soát sự đi lại.

8. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về báo hiệu đường bộ.

### **Điều 11.** Chấp hành báo hiệu đường bộ

1. Người tham gia giao thông phải chấp hành hiệu lệnh và chỉ dẫn của hệ thống báo hiệu đường bộ.

2. Khi có người điều khiển giao thông thì người tham gia giao thông phải chấp hành theo hiệu lệnh của người điều khiển giao thông.

3. Tại nơi có biển báo hiệu cố định lại có báo hiệu tạm thời thì người tham gia giao thông đường bộ phải chấp hành hiệu lệnh của báo hiệu tạm thời.

**Điều 12.** Tốc độ xe và khoảng cách giữa các xe

1. Người lái xe phải tuân thủ quy định về tốc độ xe chạy trên đường.

Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải quy định cụ thể tốc độ của xe cơ giới và việc đặt biển báo tốc độ.

2. Người lái xe phải giữ một khoảng cách an toàn đối với xe chạy liền trước xe của mình; ở nơi có biển báo “Cự ly tối thiểu giữa hai xe” phải giữ khoảng cách không nhỏ hơn số ghi trên biển báo.

**Điều 13.** Sử dụng làn đường

1. Trên đường có nhiều làn đường cho xe chạy cùng chiều được phân biệt bằng vạch kẻ phân làn đường, người lái xe phải cho xe chạy trong một làn đường và chỉ được chuyển làn đường ở những nơi cho phép; khi chuyển làn đường phải có tín hiệu báo trước và phải bảo đảm an toàn.

2. Trên đường một chiều có vạch kẻ phân làn đường, xe thô sơ phải đi trên làn đường bên phải trong cùng, xe cơ giới đi trên làn đường bên trái.

3. Các loại phương tiện tham gia giao thông đường bộ có tốc độ thấp hơn phải đi về bên phải.

**Điều 14.** Vượt xe

1. Xe xin vượt phải có báo hiệu bằng đèn hoặc còi; trong đô thị và khu đông dân cư từ 22 giờ đến 5 giờ chỉ được báo hiệu xin vượt bằng đèn.

2. Xe xin vượt chỉ được vượt khi không có chướng ngại vật phía trước, không có xe chạy ngược chiều trong đoạn đường định vượt, xe chạy trước không có tín hiệu vượt xe khác và đã tránh về bên phải.

3. Khi có xe xin vượt, nếu đủ điều kiện an toàn, người điều khiển phương tiện phía trước phải giảm tốc độ, di sát về bên phải của phần đường xe chạy cho đến khi xe sau đã vượt qua, không được gây trở ngại đối với xe xin vượt.

4. Khi vượt, các xe phải vượt về bên trái, trừ các trường hợp sau đây thì được phép vượt bên phải:

a) Khi xe phía trước có tín hiệu rẽ trái hoặc đang rẽ trái;

b) Khi xe điện đang chạy giữa đường;

c) Khi xe chuyên dùng đang làm việc trên đường mà không thể vượt bên trái được.

5. Cấm vượt xe khi có một trong các trường hợp sau đây:

a) Không bảo đảm các điều kiện quy định tại khoản 2 Điều này;

b) Trên cầu hẹp có một làn xe;

c) Dưới gầm cầu vượt, đường vòng, đầu dốc và các vị trí khác có tầm nhìn hạn chế;

d) Nơi đường giao nhau, đường bộ giao cắt đường sắt;

đ) Khi điều kiện thời tiết hoặc đường không bảo đảm an toàn cho việc vượt;

e) Xe ưu tiên đang phát tín hiệu ưu tiên đi làm nhiệm vụ.

### **Điều 15.** Chuyển hướng xe

1. Khi muốn chuyển hướng, người điều khiển phương tiện phải giảm tốc độ và có tín hiệu báo hướng rẽ.

2. Trong khi chuyển hướng, người lái xe phải nhường quyền đi trước cho người đi bộ, người đi xe đạp đang đi trên phần đường dành riêng cho họ, nhường đường cho các xe đi ngược chiều và chỉ cho xe chuyển hướng khi quan sát thấy không gây trở ngại hoặc nguy hiểm cho người và phương tiện khác.

3. Trong khu dân cư, người lái xe chỉ được quay đầu xe ở nơi đường giao nhau và nơi có biển báo cho phép quay đầu xe.

4. Cấm quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường, trên cầu, đầu cầu, gầm cầu vượt, ngầm, trong hầm đường bộ, tại nơi đường bộ giao cắt đường sắt, đường hẹp, đoạn đường cong tầm nhìn bị che khuất.

### **Điều 16.** Lùi xe

1. Khi lùi xe, người điều khiển phương tiện phải quan sát phía sau, có tín hiệu cần thiết và chỉ khi nào thấy không nguy hiểm mới được lùi.

2. Cấm lùi xe ở khu vực cấm dừng, trên phần đường dành cho người đi bộ qua đường, nơi đường bộ giao nhau, đường bộ giao cắt đường sắt, nơi tầm nhìn bị che khuất, trong hầm đường bộ.

### **Điều 17.** Tránh xe đi ngược chiều

1. Trên đường không phân chia thành hai chiều xe chạy riêng biệt, hai xe đi ngược chiều tránh nhau, người điều khiển phải giảm tốc độ và cho xe đi về bên phải theo chiều xe chạy của mình.

2. Các trường hợp nhường đường khi tránh nhau:

a) Nơi đường hẹp chỉ đủ cho một xe chạy và có chỗ tránh xe thì xe nào ở gần chỗ tránh hơn phải vào vị trí tránh, nhường đường cho xe kia đi;

b) Xe xuống dốc phải nhường đường cho xe đang lên dốc;

c) Xe nào có chướng ngại vật phía trước phải nhường đường cho xe kia đi.

3. Ban đêm, xe cơ giới đi ngược chiều gặp nhau phải chuyển từ đèn chiếu xa sang đèn chiếu gần.

### **Điều 18.** Dừng xe, đỗ xe trên đường ngoài đô thị

1. Khi dừng xe, đỗ xe trên đường ngoài đô thị, người điều khiển phương tiện phải thực hiện các quy định sau đây:

a) Có tín hiệu báo cho người điều khiển phương tiện khác biết;

b) Cho xe dừng, đỗ ở nơi có lề đường rộng hoặc khu đất ở bên ngoài phần đường xe chạy; trường hợp lề đường hẹp hoặc không có lề đường thì phải cho xe dừng, đỗ sát mép đường phía bên phải theo chiều đi của mình;

c) Trường hợp trên đường đã xây dựng nơi dừng xe, đỗ xe hoặc quy định các điểm dừng xe, đỗ xe thì người điều khiển xe phải cho xe dừng, đỗ tại các vị trí đó;

d) Sau khi đỗ xe, người điều khiển chỉ được rời khỏi xe khi đã thực hiện các biện pháp an toàn, nếu xe đỗ chiếm một phần đường xe chạy, phải đặt ngay báo hiệu để người điều khiển phương tiện khác biết;

đ) Không mở cửa xe, để cửa xe mở hoặc bước xuống xe khi chưa bảo đảm điều kiện an toàn;

e) Xe cơ giới khi dừng, người lái xe không được rời khỏi vị trí lái;

g) Xe đỗ trên đoạn đường dốc phải được chèn bánh.

2. Cấm dừng xe, đỗ xe tại các vị trí sau đây:

a) Bên trái đường một chiều;

b) Trên các đoạn đường cong và gần đầu dốc tầm nhìn bị che khuất;

c) Trên cầu, gầm cầu vượt;

d) Song song với một xe khác đang dừng, đỗ;

đ) Trên phần đường dành cho người đi bộ qua đường;

e) Nơi đường giao nhau;

g) Nơi dừng của xe buýt;

h) Trước cổng và trong phạm vi 5 mét hai bên cổng trụ sở cơ quan, tổ chức;

i) Tại nơi phân đường có bề rộng chỉ đủ cho một làn xe;

k) Trong phạm vi an toàn của đường sắt;

l) Che khuất các biển báo hiệu đường bộ.

### **Điều 19.** Dừng xe, đỗ xe trên đường trong đô thị

Khi dừng xe, đỗ xe trên đường trong đô thị, người điều khiển phương tiện phải tuân theo quy định tại Điều 18 của Luật này và các quy định sau đây:

1. Phải cho xe dừng, đỗ sát hè phố phía bên phải theo chiều đi của mình; trường hợp đường phố hẹp, phải dừng xe, đỗ xe ở vị trí cách xe ô tô đang đỗ bên kia đường tối thiểu 20 mét;

2. Không được dừng xe, đỗ xe trên đường xe điện. Không được để phương tiện giao thông ở lòng đường, hè phố trái quy định.

### **Điều 20.** Quyền ưu tiên của một số xe

1. Những xe sau đây được quyền ưu tiên đi trước xe khác khi qua đường giao nhau từ bất kỳ hướng nào tới theo thứ tự :

- a) Xe chữa cháy đi làm nhiệm vụ;
- b) Xe quân sự, xe công an đi làm nhiệm vụ khẩn cấp;
- c) Xe cứu thương đang thực hiện nhiệm vụ cấp cứu;
- d) Xe hộ đê, xe đang làm nhiệm vụ khắc phục sự cố thiên tai hoặc tình trạng khẩn cấp theo quy định của pháp luật;
- đ) Đoàn xe có xe cảnh sát dẫn đường;
- e) Đoàn xe tang;
- g) Các xe khác theo quy định của pháp luật.

2. Xe quy định tại các điểm a, b, c, d và đ khoản 1 Điều này đi làm nhiệm vụ khẩn cấp phải có tín hiệu còi, cờ, đèn theo quy định; không bị hạn chế tốc độ; được phép đi vào đường ngược chiều, các đường khác có thể đi được, kể cả khi có tín hiệu đèn đỏ và chỉ phải tuân theo chỉ dẫn của người điều khiển giao thông.

Chính phủ quy định cụ thể tín hiệu của xe ưu tiên.

3. Khi có tín hiệu của xe ưu tiên, mọi người tham gia giao thông phải nhanh chóng giảm tốc độ, tránh hoặc dừng lại sát lề đường bên phải để nhường đường. Cấm các hành vi gây cản trở xe ưu tiên.

### **Điều 21.** Qua phà, qua cầu phao

1. Khi đến bến phà, cầu phao, các xe phải xếp hàng trật tự, đứng nơi quy định, không làm cản trở giao thông.

2. Khi xuống phà, đang ở trên phà và khi lên bến, mọi người phải xuống xe, trừ người điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, người bệnh, người già yếu và người tàn tật.

3. Các loại xe cơ giới phải xuống phà trước, xe thô sơ, người xuống phà sau; khi lên bến, người lên trước, các phương tiện giao thông lên sau theo hướng dẫn của người điều khiển giao thông.

4. Thứ tự ưu tiên qua phà, qua cầu phao:

- a) Các xe ưu tiên quy định tại khoản 1 Điều 20 của Luật này;
- b) Xe chở thư báo;
- c) Xe chở thực phẩm tươi sống;
- d) Xe chở khách công cộng.

Trong trường hợp các xe cùng loại ưu tiên đến bến phà, cầu phao thì xe nào đến trước được qua trước.

### **Điều 22.** Nhường đường tại nơi đường giao nhau

Khi đến gần đường giao nhau, người điều khiển phương tiện phải cho xe giảm tốc độ và nhường đường theo quy định sau đây:

1. Tại nơi đường giao nhau không có báo hiệu đi theo vòng xuyên, phải nhường đường cho xe đi đến từ bên phải;

2. Tại nơi đường giao nhau có báo hiệu đi theo vòng xuyên, phải nhường đường cho xe đi bên trái;

3. Tại nơi đường giao nhau giữa đường không ưu tiên và đường ưu tiên hoặc giữa đường nhánh và đường chính thì xe đi từ đường không ưu tiên hoặc đường nhánh phải nhường đường cho xe đi trên đường ưu tiên hoặc đường chính từ bất kỳ hướng nào tới.

### **Điều 23.** Đi trên đoạn đường bộ giao cắt đường sắt

1. Tại nơi đường bộ giao cắt đường sắt có đèn tín hiệu, rào chắn và chuông báo hiệu, khi đèn tín hiệu màu đỏ đã bật sáng, có tiếng chuông báo hiệu, rào chắn đang dịch chuyển hoặc đã đóng, người tham gia giao thông đường bộ phải dừng lại phía phần đường của mình và cách rào chắn một khoảng cách an toàn; khi đèn tín hiệu đã tắt, rào chắn mở hết, tiếng chuông báo hiệu ngừng mới được đi qua.

2. Tại nơi đường bộ giao cắt đường sắt chỉ có đèn tín hiệu hoặc chuông báo hiệu, khi đèn tín hiệu màu đỏ đã bật sáng hoặc có tiếng chuông báo hiệu, người tham gia giao thông đường bộ phải dừng ngay lại và giữ khoảng cách tối thiểu 5 mét tính từ ray gần nhất; khi đèn tín hiệu đã tắt hoặc chuông báo hiệu đã ngừng mới được đi qua.

3. Tại nơi đường bộ giao cắt đường sắt không có đèn tín hiệu, rào chắn và chuông báo hiệu, người tham gia giao thông đường bộ phải quan sát cả hai phía, khi thấy chắc chắn không có phương tiện đường sắt đang đi tới mới được đi qua, nếu thấy có phương tiện đường sắt đang đi tới thì phải dừng lại và giữ khoảng cách tối thiểu 5 mét tính từ ray gần nhất và chỉ khi phương tiện đường sắt đã đi qua mới được đi.

4. Khi phương tiện tham gia giao thông đường bộ bị hư hỏng ngay tại nơi đường bộ giao cắt đường sắt và trong phạm vi an toàn đường sắt thì người điều khiển phương tiện phải bằng mọi cách nhanh nhất đặt báo hiệu trên đường sắt cách tối thiểu 500 mét về hai phía để báo cho người điều khiển phương tiện đường sắt và tìm cách báo cho người quản lý đường sắt, nhà ga nơi gần nhất, đồng thời phải bằng mọi biện pháp nhanh chóng đưa phương tiện ra khỏi phạm vi an toàn đường sắt.

5. Những người có mặt tại nơi phương tiện tham gia giao thông bị hư hỏng trên đoạn đường bộ giao cắt đường sắt có trách nhiệm giúp đỡ người điều khiển đưa phương tiện ra khỏi phạm vi an toàn đường sắt.

### **Điều 24.** Giao thông trên đường cao tốc

1. Người lái xe trên đường cao tốc ngoài việc tuân thủ các quy tắc giao thông quy định tại Luật này còn phải thực hiện các quy định sau đây:

a) Khi vào đường cao tốc phải có tín hiệu xin vào và phải nhường đường cho xe đang chạy trên đường, chỉ khi thấy an toàn mới cho xe nhập vào dòng xe ở làn đường sát mép ngoài, nếu có làn đường tăng tốc thì phải cho xe chạy trên làn đường đó trước khi vào các làn đường của đường cao tốc;

b) Khi ra khỏi đường cao tốc phải thực hiện chuyển dần sang các làn đường phía bên phải, nếu có làn đường giảm tốc thì phải cho xe chạy trên làn đường đó trước khi rời khỏi đường cao tốc;

c) Không được cho xe chạy ở phần lề đường;

d) Không được quay đầu xe, lùi xe;

đ) Không được cho xe chạy quá tốc độ tối đa và dưới tốc độ tối thiểu ghi trên biển báo, sơn kẻ trên mặt đường.

2. Người lái xe phải cho xe chạy cách nhau một khoảng cách an toàn. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định khoảng cách an toàn giữa các xe đang chạy trên đường.

3. Chỉ được dừng xe, đỗ xe ở nơi quy định; trường hợp buộc phải dừng xe, đỗ xe không đúng nơi quy định thì người lái xe phải đưa xe ra khỏi phần đường xe chạy, nếu không thể được thì phải báo hiệu để các lái xe khác biết.

### **Điều 25.** Giao thông trong hầm đường bộ

Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông trong hầm đường bộ ngoài việc tuân thủ các quy tắc giao thông quy định tại Luật này còn phải thực hiện các quy định sau đây:

1. Xe cơ giới phải bật đèn ngay cả khi đường hầm sáng, xe thô sơ phải có đèn hoặc vật phát sáng báo hiệu;

2. Chỉ được dừng xe, đỗ xe ở những nơi quy định;

3. Không được quay đầu xe, lùi xe.

### **Điều 26.** Bảo đảm tải trọng và khổ giới hạn của đường bộ

1. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải tuân thủ các quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ và chịu sự kiểm tra của cơ quan có thẩm quyền.

2. Trong trường hợp đặc biệt, xe quá tải trọng, quá khổ giới hạn của đường bộ, xe bánh xích gây hư hại mặt đường có thể được lưu hành trên đường nhưng phải được cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền cấp giấy phép và phải thực hiện các biện pháp bắt buộc để bảo vệ cầu đường, bảo đảm an toàn giao thông.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; quy định về tổ chức, hoạt động của các trạm kiểm tra tải trọng xe

trên đường bộ và việc cấp giấy phép cho xe quá tải trọng, quá khổ giới hạn của đường bộ, xe bánh xích gây hư hại mặt đường.

**Điều 27.** Xe kéo xe và xe kéo rơ moóc

1. Một xe ô tô chỉ được kéo theo một xe khác khi xe này không tự chạy được và phải bảo đảm các quy định sau đây:

a) Xe được kéo phải có người điều khiển và hệ thống lái của xe đó phải còn hiệu lực;

b) Việc nối xe kéo với xe được kéo phải bảo đảm chắc chắn, an toàn; trường hợp hệ thống hãm của xe được kéo không còn hiệu lực thì xe kéo nhau phải nối bằng thanh nối cứng;

c) Phía trước của xe kéo và phía sau của xe được kéo phải có biển báo hiệu.

2. Xe kéo rơ moóc phải có tổng trọng lượng lớn hơn tổng trọng lượng của rơ moóc hoặc phải có hệ thống hãm có hiệu lực cho rơ moóc.

3. Cấm các hành vi sau đây:

a) Xe kéo rơ moóc, xe sơ mi rơ moóc kéo theo rơ moóc hoặc xe khác;

b) Chở người trên xe được kéo;

c) Xe ô tô kéo theo xe thô sơ, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy hoặc kéo lê vật trên đường.

**Điều 28.** Người điều khiển, người ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy

1. Người điều khiển xe mô tô hai bánh, xe gắn máy chỉ được chở tối đa một người lớn và một trẻ em; trường hợp chở người bệnh đi cấp cứu hoặc áp giải người phạm tội thì được chở hai người lớn.

2. Việc đội mũ bảo hiểm đối với người điều khiển, người ngồi trên xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy do Chính phủ quy định.

3. Cấm người đang điều khiển xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy có các hành vi sau đây:

a) Đi xe dàn hàng ngang;

b) Đi xe lạng lách, đánh võng;

c) Đi xe vào phần đường dành cho người đi bộ và phương tiện khác;

d) Sử dụng ô, điện thoại di động;

đ) Sử dụng xe để kéo, đẩy các xe khác, vật khác, mang, vác và chở vật cồng kềnh;

e) Buông cả hai tay hoặc đi xe bằng một bánh đối với xe hai bánh, bằng hai bánh đối với xe ba bánh;

g) Sử dụng xe không có bộ phận giảm thanh và làm ô nhiễm môi trường;

h) Các hành vi khác gây mất trật tự, an toàn giao thông.

4. Cấm người ngồi trên xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy có các hành vi sau đây:

- a) Mang, vác vật công kênh;
- b) Sử dụng ô;
- c) Bám, kéo hoặc đẩy các phương tiện khác;
- d) Đứng trên yên, giá đèo hàng hoặc ngồi trên tay lái;
- đ) Các hành vi khác gây mất trật tự, an toàn giao thông.

**Điều 29.** Người điều khiển và người ngồi trên xe đạp, người điều khiển xe thô sơ khác

1. Người điều khiển xe đạp khi tham gia giao thông phải thực hiện các quy định tại khoản 1, các điểm a, b, c, d, đ, e và h khoản 3 Điều 28 của Luật này; người ngồi trên xe đạp khi tham gia giao thông phải thực hiện các quy định tại khoản 4 Điều 28 của Luật này.

2. Người điều khiển xe thô sơ khác phải cho xe đi hàng một, nơi có phân đường dành cho xe thô sơ thì phải đi đúng phân đường quy định; khi đi ban đêm phải có báo hiệu ở phía trước và phía sau xe.

3. Hàng hoá xếp trên xe thô sơ phải bảo đảm an toàn, không gây cản trở giao thông và che khuất tầm nhìn của người điều khiển.

**Điều 30.** Người đi bộ

1. Người đi bộ phải đi trên hè phố, lề đường; trường hợp đường không có hè phố, lề đường thì người đi bộ phải đi sát mép đường.

2. Nơi không có đèn tín hiệu, không có vạch kẻ đường dành cho người đi bộ thì khi qua đường người đi bộ phải quan sát các xe đang đi tới để qua đường an toàn, nhường đường cho các phương tiện giao thông đang đi trên đường và chịu trách nhiệm bảo đảm an toàn khi qua đường.

3. Nơi có đèn tín hiệu, có vạch kẻ đường hoặc có cầu vượt, hầm dành cho người đi bộ qua đường thì người đi bộ phải tuân thủ tín hiệu chỉ dẫn và qua đường đúng các vị trí đó.

4. Trên đường có dải phân cách, người đi bộ không được vượt qua dải phân cách.

5. Trẻ em dưới 7 tuổi khi đi qua đường đô thị, đường thường xuyên có xe cơ giới qua lại phải có người lớn dắt.

**Điều 31.** Người tàn tật, người già yếu tham gia giao thông

1. Người tàn tật sử dụng xe lăn không có động cơ được đi trên hè phố và nơi có vạch kẻ đường dành cho người đi bộ.

2. Người khiếm thị khi đi trên đường bộ phải có người dắt hoặc có công cụ để báo hiệu cho người khác nhận biết đó là người khiếm thị.

3. Mọi người có trách nhiệm giúp đỡ người tàn tật, người già yếu khi đi qua đường.

**Điều 32.** Người điều khiển, dẫn dắt súc vật đi trên đường bộ

1. Người điều khiển, dẫn dắt súc vật đi trên đường bộ phải cho súc vật đi sát mép đường và phải bảo đảm vệ sinh trên đường; trong trường hợp cần cho súc vật đi ngang qua đường thì phải quan sát và chỉ được cho đi qua đường khi có đủ điều kiện an toàn.

2. Cấm điều khiển, dẫn dắt súc vật đi vào phần đường xe cơ giới.

**Điều 33.** Các hoạt động khác trên đường bộ

1. Việc tổ chức các hoạt động văn hoá, thể thao, diễu hành, lễ hội trên đường bộ phải thực hiện theo quy định của Chính phủ.

2. Việc đặt biển quảng cáo trên đất hành lang an toàn đường bộ phải được cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền đồng ý bằng văn bản.

3. Cấm các hành vi sau đây:

- a) Họa chợ trên đường bộ;
- b) Tụ tập đông người trái phép trên đường bộ;
- c) Thả rông súc vật trên đường bộ;
- d) Để trái phép vật liệu, phế thải; phơi thóc, lúa, rơm, rạ, nông sản và các vật khác trên đường bộ;
- đ) Đặt các biển quảng cáo trên đất của đường bộ;
- e) Che khuất biển báo, đèn tín hiệu giao thông.

**Điều 34.** Sử dụng đường phố đô thị

1. Lòng đường và hè phố chỉ được sử dụng cho mục đích giao thông; trường hợp đặc biệt, việc sử dụng tạm thời vào mục đích khác do Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định nhưng không được làm ảnh hưởng đến trật tự, an toàn giao thông.

2. Cấm các hành vi sau đây:

- a) Đổ rác hoặc phế thải ra đường phố không đúng nơi quy định;
- b) Xây, đặt bục, bệ trái phép trên đường phố;
- c) Tự ý tháo mở nắp cống trên đường phố;
- d) Các hành vi khác gây cản trở giao thông.

**Điều 35.** Tổ chức giao thông và điều khiển giao thông

1. Tổ chức giao thông gồm các nội dung sau đây:

a) Phân làn, phân luồng, phân tuyến và quy định thời gian đi lại cho người và các loại phương tiện tham gia giao thông;

b) Quy định các đoạn đường cấm đi, đường đi một chiều, nơi cấm dừng, cấm đỗ, cấm quay đầu xe; lắp đặt báo hiệu đường bộ;

c) Thông báo khi có sự thay đổi về việc phân luồng, phân tuyến, thời gian đi lại tạm thời hoặc lâu dài; thực hiện các biện pháp ứng cứu khi có sự cố xảy ra và các biện pháp khác về đi lại trên đường bộ để bảo đảm giao thông thông suốt và an toàn.

2. Trách nhiệm về việc tổ chức giao thông :

a) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm tổ chức giao thông trên hệ thống quốc lộ;

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm tổ chức giao thông đường bộ và đường đô thị thuộc phạm vi quản lý.

3. Trách nhiệm điều khiển giao thông của cảnh sát giao thông:

a) Chỉ huy, điều khiển giao thông trên đường; hướng dẫn, bắt buộc người tham gia giao thông chấp hành quy tắc giao thông;

b) Khi có tình huống đột xuất gây ách tắc giao thông hoặc có yêu cầu cần thiết khác về bảo đảm an ninh, trật tự được tạm thời đình chỉ đi lại ở một số đoạn đường nhất định, phân lại luồng, phân lại tuyến và nơi tạm dừng xe, đỗ xe.

**Điều 36.** Trách nhiệm của cá nhân, cơ quan, tổ chức khi xảy ra tai nạn giao thông

1. Người lái xe và những người liên quan trực tiếp đến vụ tai nạn phải có trách nhiệm:

a) Dừng ngay xe lại; giữ nguyên hiện trường; cấp cứu người bị nạn và phải có mặt khi cơ quan có thẩm quyền yêu cầu;

b) ở lại nơi xảy ra tai nạn cho đến khi người của cơ quan công an đến, trừ trường hợp người lái xe cũng bị thương phải đưa đi cấp cứu hoặc trường hợp vì lý do bị đe dọa đến tính mạng, nhưng phải đến trình báo ngay với cơ quan công an nơi gần nhất;

c) Cung cấp thông tin xác thực về vụ tai nạn cho cơ quan công an.

2. Những người có mặt tại nơi xảy ra vụ tai nạn phải có trách nhiệm:

a) Bảo vệ hiện trường;

b) Giúp đỡ, cứu chữa kịp thời người bị nạn;

c) Báo tin ngay cho cơ quan công an hoặc Ủy ban nhân dân nơi gần nhất;

d) Bảo vệ tài sản của người bị nạn;

đ) Cung cấp thông tin xác thực về vụ tai nạn theo yêu cầu của cơ quan công an.

3. Người lái xe khác khi đi qua nơi xảy ra vụ tai nạn có trách nhiệm chở người bị nạn đi cấp cứu. Các xe ưu tiên, xe của đối tượng được hưởng quyền

ưu đãi, miễn trừ ngoại giao không bắt buộc phải thực hiện quy định tại khoản này.

4. Cơ quan công an khi nhận được tin về vụ tai nạn có trách nhiệm nhanh chóng cử người tới hiện trường để điều tra vụ tai nạn, phối hợp với cơ quan quản lý đường bộ và Ủy ban nhân dân địa phương bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn.

5. Ủy ban nhân dân nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm kịp thời thông báo cho cơ quan công an đến giải quyết vụ tai nạn; tổ chức cứu chữa, giúp đỡ người bị nạn, bảo vệ hiện trường, bảo vệ tài sản của người bị nạn; trường hợp có người chết, sau khi cơ quan nhà nước có thẩm quyền đã hoàn tất các công việc theo quy định của pháp luật và đồng ý cho chôn cất, nếu người chết không rõ tung tích, không có thân nhân hoặc thân nhân không có khả năng chôn cất thì Ủy ban nhân dân có trách nhiệm tổ chức chôn cất.

6. Cấm các hành vi xâm phạm đến tính mạng, tài sản của người bị nạn và người gây tai nạn.

## CHƯƠNG KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

III

**Điều 37.** Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và phân loại đường bộ

1. Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ gồm công trình đường bộ, bến xe, bãi đỗ xe và hành lang an toàn đường bộ.

2. Mạng lưới đường bộ gồm quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị và đường chuyên dùng.

3. Đường bộ được đặt tên hoặc số hiệu và phân thành các cấp đường.

4. Chính phủ quy định việc phân loại, đặt tên hoặc số hiệu đường và tiêu chuẩn kỹ thuật của các cấp đường bộ.

**Điều 38.** Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

1. Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ phải căn cứ vào chiến lược, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh và phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân.

2. Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đô thị là bộ phận quan trọng của quy hoạch phát triển đô thị phải đồng bộ với quy hoạch các công trình ngầm và công trình kỹ thuật hạ tầng khác của đô thị.

Quy đất dành cho xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đô thị phải bảo đảm tỷ lệ thích hợp, đáp ứng yêu cầu phát triển lâu dài của giao thông đô thị.

3. Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sau khi phê duyệt phải được công bố rộng rãi để nhân dân biết.

Chính phủ quy định trình tự, thủ tục lập, phê duyệt và công bố quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

**Điều 39.** Phạm vi đất dành cho đường bộ

1. Phạm vi đất dành cho đường bộ gồm đất của đường bộ và đất hành lang an toàn đường bộ.

2. Trong phạm vi đất dành cho đường bộ, nghiêm cấm xây dựng các công trình khác, trừ một số công trình thiết yếu không thể bố trí ngoài phạm vi đó.

Trên đất hành lang an toàn đường bộ được tạm thời sử dụng, khai thác nhưng không được làm ảnh hưởng đến an toàn công trình và an toàn giao thông đường bộ.

3. Chính phủ quy định cụ thể phạm vi đất dành cho đường bộ, việc sử dụng, khai thác đất hành lang an toàn đường bộ và việc xây dựng các công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường bộ.

**Điều 40.** Bảo đảm yêu cầu kỹ thuật và an toàn giao thông của công trình đường bộ

Công trình đường bộ xây dựng mới, nâng cấp và cải tạo phải bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật và điều kiện an toàn giao thông cho mọi đối tượng tham gia giao thông, trong đó có người tàn tật.

Công trình đường bộ phải được thẩm định về an toàn giao thông ngay từ khi lập dự án, thiết kế, thi công và cả trong quá trình khai thác theo quy định của pháp luật.

**Điều 41.** Công trình báo hiệu đường bộ

1. Công trình báo hiệu đường bộ gồm:

- a) Đèn tín hiệu giao thông;
- b) Biển báo hiệu;
- c) Cọc tiêu, rào chắn hoặc tường bảo vệ;
- d) Vạch kẻ đường;
- đ) Cột cây số;
- e) Các báo hiệu khác.

2. Đường bộ trước khi đưa vào khai thác phải được lắp đặt đầy đủ công trình báo hiệu đường bộ theo thiết kế được phê duyệt.

**Điều 42.** Thi công công trình trên đường bộ đang khai thác

1. Việc thi công công trình trên đường bộ đang khai thác chỉ được tiến hành khi đã có giấy phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

2. Trong quá trình thi công, đơn vị thi công phải bố trí báo hiệu, rào chắn tạm thời và thực hiện các biện pháp bảo đảm giao thông an toàn, thông suốt.

3. Thi công các công trình trên đường đô thị phải tuân thủ các quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này và các quy định sau đây:

a) Chỉ được đào đường để sửa chữa các công trình hoặc xây dựng mới hầm kỹ thuật ngang qua đường nhưng phải có kế hoạch hàng năm thống nhất trước với cơ quan quản lý đường đô thị, trừ trường hợp có sự cố đột xuất;

b) Phải có phương án thi công và thời gian thi công thích hợp với đặc điểm từng đường phố để không gây ùn tắc giao thông;

c) Khi thi công xong phải hoàn trả phân đường theo nguyên trạng; đối với công trình ngầm phải lập hồ sơ hoàn công và chuyển cho cơ quan quản lý đường đô thị.

### **Điều 43.** Quản lý, bảo trì đường bộ

1. Đường bộ đưa vào khai thác phải được quản lý, bảo trì với các nội dung sau đây:

a) Theo dõi tình trạng công trình đường bộ; tổ chức giao thông; kiểm tra, thanh tra việc bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

b) Bảo dưỡng thường xuyên, sửa chữa định kỳ và sửa chữa đột xuất.

2. Trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì đường bộ được quy định như sau:

a) Hệ thống quốc lộ do Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm;

b) Hệ thống đường tỉnh, đường đô thị do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm. Việc quản lý, bảo trì hệ thống đường huyện, đường xã do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định;

c) Đường chuyên dùng, đường được đầu tư xây dựng không bằng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước do chủ đầu tư tổ chức quản lý, bảo trì.

### **Điều 44.** Nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì đường bộ

1. Nguồn tài chính bảo đảm cho việc quản lý, bảo trì đường bộ bao gồm:

a) Ngân sách nhà nước cấp;

b) Các nguồn thu khác theo quy định của pháp luật.

2. Chính phủ quy định cụ thể việc quản lý, sử dụng nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì đường bộ.

### **Điều 45.** Xây dựng đoạn đường giao cắt giữa đường bộ với đường sắt

Việc xây dựng đoạn đường giao cắt giữa đường bộ với đường sắt phải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cho phép; có thiết kế bảo đảm tiêu chuẩn

kỹ thuật và điều kiện an toàn giao thông được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt.

**Điều 46.** Bên xe, bãi đỗ xe, nơi đỗ xe

1. Bên xe, bãi đỗ xe phải xây dựng theo quy hoạch đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt và phải bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

2. Trong đô thị, việc xây dựng trụ sở cơ quan, trường học, bệnh viện, trung tâm dịch vụ thương mại, văn hoá và khu dân cư phải có nơi đỗ xe phù hợp với quy mô của công trình.

**Điều 47.** Bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

1. Phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ gồm đất của đường bộ, hành lang an toàn đường bộ, phần trên không, phần dưới mặt đất, phần dưới mặt nước có liên quan đến an toàn công trình và an toàn giao thông đường bộ.

2. Cơ quan, tổ chức, cá nhân có trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; tham gia ứng cứu bảo vệ công trình đường bộ.

3. Người nào phát hiện công trình đường bộ bị hư hỏng hoặc bị xâm hại, hành lang an toàn bị lấn chiếm phải kịp thời báo cho chính quyền địa phương, cơ quan quản lý đường bộ hoặc cơ quan công an nơi gần nhất để xử lý; trong trường hợp cần thiết có biện pháp báo hiệu ngay cho người tham gia giao thông biết.

4. Khi nhận được tin báo, các cơ quan có trách nhiệm phải nhanh chóng thực hiện các biện pháp khắc phục để bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn.

CHƯƠNG IV  
PHƯƠNG TIỆN THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

**Điều 48.** Điều kiện tham gia giao thông của xe cơ giới

1. Xe ô tô đúng kiểu loại được phép tham gia giao thông phải bảo đảm các tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường sau đây:

- a) Có đủ hệ thống hãm có hiệu lực;
- b) Có hệ thống chuyển hướng có hiệu lực;
- c) Tay lái của xe ô tô ở bên trái của xe;
- d) Có đủ đèn chiếu sáng gần và xa, đèn soi biển số, đèn báo hãm, đèn tín hiệu;
- đ) Có bánh lốp đúng kích cỡ và đúng tiêu chuẩn kỹ thuật của từng loại xe;
- e) Bảo đảm tầm nhìn cho người điều khiển;

- g) Kính chắn gió, kính cửa phải là loại kính an toàn;
- h) Có còi với âm lượng đúng tiêu chuẩn;
- i) Có đủ bộ phận giảm thanh, giảm khói;
- k) Các kết cấu phải đủ độ bền và bảo đảm tính năng vận hành ổn định.

2. Xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy đúng kiểu loại được phép tham gia giao thông phải bảo đảm các tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường quy định tại các điểm a, b, d, đ, e, h, i và k khoản 1 Điều này.

3. Xe cơ giới phải có đăng ký và gắn biển số do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp.

4. Chính phủ quy định niên hạn sử dụng đối với các loại xe ô tô kinh doanh vận tải.

5. Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải quy định kiểu loại, tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật của các loại xe cơ giới được phép tham gia giao thông, trừ xe cơ giới của quân đội, công an sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh.

#### **Điều 49.** Cấp, thu hồi đăng ký và biển số xe cơ giới

1. Xe cơ giới có nguồn gốc hợp pháp, bảo đảm tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật theo quy định của Luật này được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp đăng ký và biển số.

2. Bộ trưởng Bộ Công an quy định và tổ chức cấp đăng ký, biển số các loại xe cơ giới; Bộ trưởng Bộ Quốc phòng quy định và tổ chức cấp đăng ký, biển số các loại xe cơ giới của quân đội sử dụng vào mục đích quốc phòng.

3. Chính phủ quy định cụ thể việc thu hồi đăng ký và biển số các loại xe cơ giới.

**Điều 50.** Bảo đảm tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ

1. Việc sản xuất, lắp ráp, cải tạo, sửa chữa, bảo dưỡng và nhập khẩu xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ phải tuân theo các quy định về tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

Cấm cải tạo các xe ô tô khác thành xe ô tô chở khách.

2. Chủ phương tiện không được tự thay đổi kết cấu, tổng thành, hệ thống của xe không đúng với thiết kế của nhà chế tạo hoặc thiết kế cải tạo đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.

3. Xe ô tô tham gia giao thông đường bộ phải được kiểm tra định kỳ về an toàn kỹ thuật và tiêu chuẩn bảo vệ môi trường (sau đây gọi là kiểm định).

4. Người đứng đầu cơ quan kiểm định và người trực tiếp thực hiện việc kiểm định phải chịu trách nhiệm về việc xác nhận kết quả kiểm định.

5. Chủ phương tiện, người lái xe ô tô chịu trách nhiệm duy trì tình trạng kỹ thuật của phương tiện theo tiêu chuẩn quy định khi tham gia giao thông đường bộ giữa hai kỳ kiểm định.

6. Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải quy định và tổ chức việc kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và kiểm định các loại xe cơ giới; Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định và tổ chức kiểm định các loại xe cơ giới của quân đội, công an sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh.

**Điều 51.** Điều kiện tham gia giao thông của xe thô sơ

Khi tham gia giao thông, các loại xe thô sơ phải bảo đảm điều kiện an toàn giao thông đường bộ.

Căn cứ vào nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh về yêu cầu bảo đảm trật tự, an toàn giao thông của địa phương, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định cụ thể điều kiện an toàn, phạm vi hoạt động, đăng ký và cấp biển số các loại xe thô sơ của địa phương mình.

**Điều 52.** Điều kiện tham gia giao thông của xe máy chuyên dùng

1. Bảo đảm các tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và tiêu chuẩn bảo vệ môi trường sau đây:

- a) Có đủ hệ thống hãm có hiệu lực;
- b) Có hệ thống chuyển hướng có hiệu lực;
- c) Có đèn chiếu sáng;
- d) Bảo đảm tầm nhìn cho người điều khiển;

đ) Các bộ phận chuyên dùng phải lắp đặt đúng vị trí, chắc chắn, bảo đảm an toàn khi di chuyển;

e) Có bộ phận giảm thanh, giảm khói.

2. Có đăng ký và gắn biển số do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp.

3. Hoạt động trong phạm vi quy định, bảo đảm an toàn cho người, phương tiện và công trình đường bộ khi di chuyển.

4. Việc sản xuất, lắp ráp, cải tạo, sửa chữa và nhập khẩu các loại xe máy chuyên dùng phải tuân theo các quy định về tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và tiêu chuẩn bảo vệ môi trường.

5. Chủ phương tiện và người điều khiển xe máy chuyên dùng chịu trách nhiệm duy trì tình trạng an toàn kỹ thuật và kiểm định theo quy định đối với xe máy chuyên dùng khi tham gia giao thông đường bộ.

6. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật, cấp đăng ký, biển số; quy định danh mục các loại xe máy chuyên dùng phải kiểm định và tổ chức việc kiểm định; Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định và tổ chức việc cấp đăng ký, biển số và kiểm

định các loại xe máy chuyên dùng của quân đội, công an sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh.

## CHƯƠNG V NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

**Điều 53.** Điều kiện của người lái xe cơ giới tham gia giao thông

1. Người lái xe tham gia giao thông phải có giấy phép lái xe phù hợp với loại xe được phép điều khiển do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp.
2. Người lái xe phải bảo đảm độ tuổi, sức khỏe theo quy định của Luật này.
3. Người tập lái xe ô tô khi tham gia giao thông phải thực hành trên xe tập lái và có giáo viên bảo trợ tay lái.

**Điều 54.** Giấy phép lái xe

1. Căn cứ vào kiểu loại, công suất động cơ, tải trọng và công dụng của xe cơ giới, giấy phép lái xe được phân thành giấy phép lái xe không thời hạn và giấy phép lái xe có thời hạn.
2. Giấy phép lái xe không thời hạn gồm các hạng:
  - a) Hạng A1 cấp cho người lái xe mô tô hai bánh có dung tích xi lanh từ 50 cm<sup>3</sup> đến dưới 175 cm<sup>3</sup>;
  - b) Hạng A2 cấp cho người lái xe mô tô hai bánh có dung tích xi lanh từ 175 cm<sup>3</sup> trở lên và các loại xe quy định cho giấy phép hạng A1;
  - c) Hạng A3 cấp cho người lái xe mô tô ba bánh, các loại xe quy định cho giấy phép hạng A1 và các xe tương tự.
3. Giấy phép lái xe có thời hạn gồm các hạng:
  - a) Hạng A4 cấp cho người lái máy kéo có trọng tải đến 1000 kg;
  - b) Hạng B1 cấp cho người lái xe ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi, xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải dưới 3500 kg;
  - c) Hạng B2 cấp cho người lái xe chuyên nghiệp, lái các xe ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi, xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải dưới 3500 kg;
  - d) Hạng C cấp cho người lái các xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải từ 3500 kg trở lên và các loại xe quy định cho các giấy phép hạng B1, B2;
  - đ) Hạng D cấp cho người lái xe ô tô chở người từ 10 đến 30 chỗ ngồi và các loại xe quy định cho các giấy phép hạng B1, B2, C;
  - e) Hạng E cấp cho người lái xe ô tô chở người trên 30 chỗ ngồi và các loại xe quy định cho các giấy phép hạng B1, B2, C, D;

g) Giấy phép lái xe hạng FB2, FC, FD, FE cấp cho người lái xe đã có giấy phép lái xe hạng B2, C, D, E để lái các loại xe quy định cho các giấy phép hạng này khi kéo rơ moóc.

4. Giấy phép lái xe có giá trị sử dụng trong phạm vi cả nước.

5. Giấy phép lái xe bị thu hồi có thời hạn hoặc thu hồi vĩnh viễn theo quy định của Chính phủ.

#### **Điều 55.** Tuổi và sức khỏe của người lái xe

1. Độ tuổi của người lái xe quy định như sau :

a) Người đủ 16 tuổi trở lên được lái xe gắn máy có dung tích xi lanh dưới 50 cm<sup>3</sup>;

b) Người đủ 18 tuổi trở lên được lái xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh có dung tích xi lanh từ 50 cm<sup>3</sup> trở lên và các loại xe có kết cấu tương tự; xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải dưới 3500 kg; xe ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi;

c) Người đủ 21 tuổi trở lên được lái xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải từ 3500kg trở lên; taxi khách; xe ô tô chở người từ 10 đến 30 chỗ ngồi;

d) Người đủ 25 tuổi trở lên được lái xe ô tô chở người trên 30 chỗ ngồi;

đ) Tuổi tối đa của người lái xe ô tô chở người trên 30 chỗ ngồi là 50 tuổi đối với nữ và 55 tuổi đối với nam.

2. Người lái xe phải có sức khỏe phù hợp với loại xe, công dụng của xe. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải thống nhất với Bộ trưởng Bộ y tế quy định cụ thể về tiêu chuẩn sức khỏe của người lái xe và quy định việc khám sức khỏe định kỳ đối với người lái xe ô tô.

#### **Điều 56.** Đào tạo lái xe, sát hạch để cấp giấy phép lái xe

1. Cơ sở đào tạo lái xe phải thực hiện đúng nội dung và chương trình quy định cho từng loại, hạng giấy phép lái xe.

2. Người có nhu cầu được cấp giấy phép lái xe hạng B2, C, D, E và các giấy phép lái xe hạng F phải được đào tạo tập trung tại cơ sở đào tạo.

3. Việc đào tạo để nâng hạng giấy phép lái xe thực hiện cho những trường hợp sau đây:

a) Nâng hạng giấy phép lái xe từ hạng B1 lên hạng B2;

b) Nâng hạng giấy phép lái xe từ hạng B2 lên hạng C hoặc lên hạng D;

c) Nâng hạng giấy phép lái xe từ hạng C lên hạng D hoặc lên hạng E;

d) Nâng hạng giấy phép lái xe từ hạng D lên hạng E;

đ) Nâng hạng giấy phép lái xe từ các hạng B2, C, D, E lên các hạng giấy phép lái các xe tương ứng có kéo rơ moóc.

4. Người có nhu cầu được đào tạo nâng hạng giấy phép lái xe ngoài việc phải bảo đảm điều kiện quy định tại khoản 3 Điều này còn phải có đủ thời gian và số cây số lái xe an toàn quy định cho từng hạng giấy phép lái xe.

5. Việc đào tạo lái xe ô tô chở người từ 10 chỗ ngồi trở lên và lái xe kéo rơ moóc chỉ được thực hiện bằng hình thức đào tạo nâng hạng với các điều kiện quy định tại khoản 3 và khoản 4 Điều này.

6. Cơ sở đào tạo lái xe phải có đủ điều kiện về lớp học, sân tập lái, xe tập lái, đội ngũ giáo viên, giáo trình, giáo án và phải được cấp phép theo quy định.

7. Việc sát hạch để cấp giấy phép lái xe ô tô phải thực hiện tại các trung tâm sát hạch lái xe. Các trung tâm sát hạch lái xe phải được xây dựng theo quy hoạch, có đủ cơ sở vật chất - kỹ thuật đáp ứng yêu cầu sát hạch lái xe theo quy định.

8. Người sát hạch lái xe phải có thẻ sát hạch viên theo quy định và phải chịu trách nhiệm về kết quả sát hạch của mình.

9. Người đã qua đào tạo và đạt kết quả kỳ sát hạch được cấp giấy phép lái xe đúng hạng đã trúng tuyển.

Trường hợp giấy phép lái xe có thời hạn, trước khi hết thời hạn sử dụng người lái xe phải khám sức khỏe và làm các thủ tục theo quy định để được đổi giấy phép lái xe.

10. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về nội dung, chương trình đào tạo; sát hạch và cấp, đổi giấy phép lái xe; Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định việc tổ chức đào tạo; sát hạch và cấp, đổi giấy phép lái xe cho lực lượng quân đội, công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.

**Điều 57.** Điều kiện của người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông

1. Phải có chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức về pháp luật giao thông đường bộ, có bằng hoặc chứng chỉ điều khiển xe máy chuyên dùng do cơ sở đào tạo người điều khiển xe máy chuyên dùng cấp.

2. Có độ tuổi và sức khỏe phù hợp với ngành nghề lao động.

**Điều 58.** Điều kiện của người điều khiển xe thô sơ tham gia giao thông

1. Hiểu biết quy tắc giao thông đường bộ.

2. Có sức khỏe bảo đảm điều khiển xe an toàn.

**Điều 59.** Hoạt động vận tải đường bộ

Hoạt động vận tải khách, vận tải hàng bằng đường bộ là hoạt động có điều kiện theo quy định của pháp luật và phải được quản lý chặt chẽ để bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

**Điều 60.** Thời gian làm việc của lái xe ô tô

Trong một ngày, thời gian làm việc của lái xe không được quá 10 giờ và không được lái xe liên tục quá 4 giờ.

**Điều 61.** Vận chuyển khách bằng xe ô tô

1. Xe ô tô vận chuyển khách công cộng phải chạy theo tuyến nhất định do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

2. Chủ phương tiện phải chấp hành các quy định sau đây:

a) Các quy định về vận chuyển khách;  
b) Thực hiện đúng lịch trình, hành trình vận tải đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt;

c) Không được giao xe cho người không đủ điều kiện để lái xe.

3. Người lái xe ô tô khách ngoài việc thực hiện các quy định tại khoản 2 Điều này còn phải chấp hành các quy định sau đây:

a) Kiểm tra bảo đảm an toàn của xe trước khi xuất bến;  
b) Hướng dẫn khách ngồi đúng nơi quy định;  
c) Kiểm tra việc sắp xếp, chằng buộc hành lý, hàng hoá bảo đảm an toàn;

d) Có biện pháp bảo vệ tài sản của khách đi xe, giữ trật tự trong xe;

đ) Phải đóng cửa lên xuống của xe trước và trong khi xe chạy;

e) Đón khách, trả khách đúng nơi quy định;

g) Cấm vận chuyển hàng trái pháp luật;

h) Cấm chở người trên mui và để người đu bám bên ngoài thành xe;

i) Cấm chở hàng nguy hiểm, hàng có mùi hôi thối, súc vật đang bị dịch bệnh hoặc hàng có ảnh hưởng đến sức khoẻ của khách;

k) Cấm chở khách, hành lý, hàng vượt quá trọng tải thiết kế của xe;

l) Cấm để hàng trong khoang chở khách.

4. Khách đi xe phải chấp hành các quy định sau đây:

a) Thực hiện đúng hướng dẫn của lái xe về chấp hành các quy định bảo đảm an toàn giao thông;

b) Cấm mang theo hàng bị cấm vận chuyển.

## **Điều 62.** Tổ chức, hoạt động của bến xe ô tô khách

1. Ban quản lý bến xe ô tô khách có các nhiệm vụ sau đây :

a) Tổ chức bán vé cho khách, sắp xếp cho ô tô khách vào bến để đón khách, trả khách bảo đảm trật tự, an toàn;

b) Kiểm tra việc chấp hành các quy định về vận tải khách bằng đường bộ trong bến xe;

c) Tổ chức các dịch vụ kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống an toàn của xe và các dịch vụ khác để phục vụ khách bảo đảm trật tự, an toàn trong bến và an toàn giao thông.

2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về tổ chức, quản lý hoạt động của bến xe ô tô khách.

## **Điều 63.** Vận chuyển hàng bằng xe ô tô

1. Việc vận chuyển hàng bằng xe ô tô phải chấp hành các quy định sau đây:

a) Hàng vận chuyển trên xe phải được xếp đặt gọn gàng và phải được chằng buộc chắc chắn;

b) Khi vận chuyển hàng rời phải có mui, bạt che đậy không được để rơi vãi.

2. Cấm các hành vi sau đây:

a) Chở hàng vượt quá trọng tải thiết kế và quá kích thước giới hạn cho phép của xe;

b) Chở người trong thùng xe;

c) Vận chuyển hàng trái pháp luật.

3. Quy định tại điểm b khoản 2 Điều này không áp dụng đối với các trường hợp sau đây:

a) Xe chở người đi làm nhiệm vụ phòng, chống thiên tai hoặc thực hiện nhiệm vụ khẩn cấp; xe chở cán bộ, chiến sĩ của lực lượng vũ trang đi làm nhiệm vụ; xe chở người bị nạn đi cấp cứu;

b) Xe chở công nhân duy tu, bảo dưỡng đường bộ; xe tập lái chở người đi thực hành lái xe; xe chở người đi diễu hành theo đoàn và một số trường hợp đặc biệt khác do Chính phủ quy định.

## **Điều 64.** Vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng

1. Hàng siêu trường, siêu trọng là hàng có kích thước hoặc trọng lượng thực tế của mỗi kiện hàng vượt quá giới hạn quy định cho phép nhưng không thể tháo rời ra được.

2. Việc vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng phải sử dụng xe vận tải phù hợp với loại hàng và phải có giấy phép sử dụng đường bộ do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp.

3. Xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng phải chạy với tốc độ quy định trong giấy phép và phải có báo hiệu kích thước của hàng, trường hợp cần thiết phải bố trí người chỉ dẫn giao thông để bảo đảm an toàn giao thông.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể việc vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng.

#### **Điều 65.** Vận chuyển hàng nguy hiểm

1. Xe vận chuyển hàng nguy hiểm phải có giấy phép do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp.

2. Xe vận chuyển hàng nguy hiểm không được dừng, đỗ ở nơi đông người, những nơi dễ xảy ra nguy hiểm.

3. Chính phủ quy định danh mục hàng nguy hiểm, việc vận chuyển hàng nguy hiểm và thẩm quyền cấp giấy phép vận chuyển hàng nguy hiểm.

#### **Điều 66.** Hoạt động vận tải đường bộ trong đô thị

1. Xe buýt phải chạy đúng tuyến, đúng lịch trình và dừng, đỗ đúng nơi quy định.

2. Người lái xe taxi khách, xe taxi tải đón, trả khách, hàng theo thỏa thuận giữa khách, chủ hàng và người lái xe nhưng phải chấp hành các quy định về bảo đảm an toàn giao thông.

3. Xe vệ sinh công cộng, xe ô tô chở phế thải, vật liệu rời phải được che phủ kín không để rơi vãi trên đường phố và xe chở hàng khác phải hoạt động theo đúng tuyến, phạm vi và thời gian quy định đối với từng loại xe.

4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định cụ thể về hoạt động vận tải đường bộ trong đô thị.

**Điều 67.** Vận chuyển khách, hàng bằng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự

Việc sử dụng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự để vận chuyển khách, hàng phải theo đúng quy định về trật tự, an toàn giao thông.

Căn cứ hướng dẫn của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định cụ thể việc thực hiện Điều này.

## CHƯƠNG VII QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

#### **Điều 68.** Nội dung quản lý nhà nước về giao thông đường bộ

1. Xây dựng chiến lược, quy hoạch, kế hoạch và chính sách đầu tư phát triển giao thông đường bộ; xây dựng và chỉ đạo thực hiện chương trình quốc

gia về an toàn giao thông và các biện pháp bảo đảm giao thông đường bộ thông suốt, an toàn.

2. Ban hành và tổ chức thực hiện các văn bản pháp luật về giao thông đường bộ.

3. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường bộ.

4. Tổ chức, quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

5. Đăng ký, cấp, thu hồi biển số phương tiện giao thông đường bộ; cấp, thu hồi giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giao thông đường bộ.

6. Quản lý đào tạo, sát hạch lái xe; cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe.

7. Tổ chức, nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ về giao thông đường bộ; đào tạo cán bộ và công nhân kỹ thuật giao thông đường bộ.

8. Thanh tra, kiểm tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo; xử lý vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ.

9. Hợp tác quốc tế về giao thông đường bộ.

**Điều 69.** Trách nhiệm quản lý nhà nước về giao thông đường bộ

1. Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về giao thông đường bộ.

2. Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về giao thông đường bộ.

3. Bộ Công an thực hiện các nhiệm vụ quản lý nhà nước về giao thông đường bộ theo quy định của Luật này và pháp luật có liên quan; phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện các biện pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm phối hợp trong việc cung cấp số liệu đăng ký phương tiện giao thông đường bộ, dữ liệu về tai nạn giao thông và cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe.

4. Bộ Quốc phòng thực hiện các nhiệm vụ quản lý nhà nước về giao thông đường bộ theo quy định của Luật này và pháp luật có liên quan.

5. Các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về giao thông đường bộ.

6. Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình tổ chức thực hiện quản lý nhà nước về giao thông đường bộ và có trách nhiệm tổ chức thực hiện các biện pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong phạm vi địa phương.

### **Điều 70.** Thanh tra giao thông đường bộ

1. Thanh tra giao thông đường bộ là thanh tra chuyên ngành.
2. Thanh tra giao thông đường bộ có các nhiệm vụ sau đây:
  - a) Thanh tra việc chấp hành các quy định của pháp luật về bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật của công trình đường bộ và phương tiện tham gia giao thông tại các điểm giao thông tĩnh;
  - b) Thanh tra việc đào tạo, sát hạch, cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe cơ giới đường bộ. Việc thanh tra đào tạo, sát hạch lái xe của lực lượng quân đội, công an do Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định;
  - c) Thanh tra việc chấp hành quy định của pháp luật về hoạt động vận tải tại các điểm giao thông tĩnh.
3. Thanh tra giao thông đường bộ có các quyền hạn sau đây:
  - a) Yêu cầu cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan cung cấp tài liệu và trả lời những vấn đề cần thiết cho việc thanh tra;
  - b) Lập biên bản và kiến nghị biện pháp giải quyết;
  - c) Xử phạt hành chính theo quy định của pháp luật.
4. Đoàn thanh tra, thanh tra viên phải chịu trách nhiệm trước pháp luật về các quyết định của mình.
5. Chính phủ quy định cụ thể về tổ chức và hoạt động của Thanh tra giao thông đường bộ.

### **Điều 71.** Quyền và nghĩa vụ của đối tượng thanh tra

1. Đối tượng thanh tra có các quyền sau đây:
  - a) Yêu cầu đoàn thanh tra xuất trình quyết định thanh tra, thanh tra viên xuất trình thẻ thanh tra viên và thực hiện đúng pháp luật về thanh tra;
  - b) Khiếu nại, tố cáo, khởi kiện với cơ quan nhà nước có thẩm quyền về quyết định thanh tra, hành vi của thanh tra viên và kết luận thanh tra khi thấy có căn cứ cho là không đúng pháp luật;
  - c) Yêu cầu bồi thường thiệt hại do các biện pháp xử lý không đúng pháp luật của đoàn thanh tra hoặc thanh tra viên gây ra.
2. Đối tượng thanh tra có nghĩa vụ thực hiện yêu cầu của đoàn thanh tra, thanh tra viên; tạo điều kiện để thanh tra thực hiện nhiệm vụ; chấp hành các quyết định xử lý của đoàn thanh tra, thanh tra viên theo quy định của pháp luật.

### **Điều 72.** Tuần tra, kiểm soát của cảnh sát giao thông đường bộ

Cảnh sát giao thông đường bộ thực hiện việc tuần tra, kiểm soát để kiểm soát người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ; xử lý các vi phạm luật giao thông đường bộ đối với người và phương tiện tham gia giao

thông đường bộ và chịu trách nhiệm trước pháp luật về các quyết định của mình.

Bộ trưởng Bộ Công an quy định cụ thể nhiệm vụ, quyền hạn về tuân tra, kiểm soát của cảnh sát giao thông đường bộ.

**Điều 73.** Quyền khiếu nại, tố cáo, khởi kiện

1. Cơ quan, tổ chức, cá nhân có quyền khiếu nại, khởi kiện về quyết định hoặc biện pháp xử lý của đoàn thanh tra, thanh tra viên, cảnh sát giao thông theo quy định của pháp luật.

2. Cá nhân có quyền tố cáo với cơ quan nhà nước có thẩm quyền những hành vi vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ.

3. Cơ quan nhận được khiếu nại, tố cáo, khởi kiện có trách nhiệm xem xét và giải quyết kịp thời theo quy định của pháp luật.

CHƯƠNG  
KHEN THƯỞNG, XỬ LÝ VI PHẠM

VIII

**Điều 74.** Khen thưởng

Cơ quan, tổ chức, cá nhân có thành tích trong việc thực hiện Luật giao thông đường bộ thì được khen thưởng theo quy định của pháp luật.

**Điều 75.** Xử lý vi phạm

1. Người nào có hành vi vi phạm quy định của Luật này thì tùy theo tính chất, mức độ vi phạm và hậu quả xảy ra mà bị xử phạt hành chính hoặc bị truy cứu trách nhiệm hình sự; nếu gây thiệt hại thì phải bồi thường theo quy định của pháp luật.

2. Người nào lợi dụng chức vụ quyền hạn trong hoạt động giao thông đường bộ để gây phiền hà, sách nhiễu, nhận hối lộ hoặc không thực hiện đầy đủ chức trách gây mất an toàn giao thông đường bộ thì tùy theo tính chất, mức độ vi phạm mà bị xử lý kỷ luật hoặc bị truy cứu trách nhiệm hình sự; nếu gây thiệt hại thì phải bồi thường theo quy định của pháp luật.

CHƯƠNG  
ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

IX

**Điều 76.** Hiệu lực thi hành

Luật này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2002.

Các quy định trước đây trái với Luật này đều bãi bỏ.

## **Điều 77. Hướng dẫn thi hành**

Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật này.

*Luật này đã được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa X, kỳ họp thứ 9 thông qua ngày 29 tháng 6 năm 2001.*

---

# LUẬT

# HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM

## CHƯƠNG

I

## NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

### MỤC 1

### MỤC ĐÍCH, PHẠM VI VÀ ĐỐI TƯỢNG

#### **Điều 1**

1- Luật này quy định những quan hệ pháp lý liên quan tới hoạt động hàng không dân dụng nhằm bảo đảm an toàn hàng không, khai thác có hiệu quả các tiềm năng về hàng không, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế, mở rộng giao lưu và hợp tác quốc tế.

Hoạt động hàng không dân dụng nói tại Luật này bao gồm những hoạt động nhằm sử dụng tàu bay vào mục đích vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hoá, bưu kiện, bưu phẩm và phục vụ các hoạt động kinh tế khác, phục vụ nghiên cứu khoa học, hoạt động văn hoá, thể thao, y tế, tìm kiếm - cứu nguy và các hoạt động dân dụng khác.

2- Đối với những quan hệ pháp lý liên quan tới hoạt động hàng không dân dụng mà Luật này không quy định, thì áp dụng các quy định pháp luật tương ứng khác của Việt Nam.

#### **Điều 2**

Tổ chức, cá nhân thuộc mọi thành phần kinh tế được phép hoạt động kinh doanh hàng không đều bình đẳng trước pháp luật. Nhà nước khuyến khích tổ chức, cá nhân nước ngoài, người Việt Nam định cư ở nước ngoài hợp

tác, đầu tư trong lĩnh vực hàng không dân dụng tại Việt Nam trên cơ sở tôn trọng độc lập, chủ quyền và pháp luật của Việt Nam.

### **Điều 3**

1- Luật này được áp dụng đối với:

- a) Hoạt động hàng không dân dụng Việt Nam trong lãnh thổ Việt Nam;
- b) Hoạt động hàng không dân dụng Việt Nam ngoài lãnh thổ Việt Nam, nếu pháp luật của nước sở tại không quy định khác;
- c) Hoạt động hàng không dân dụng nước ngoài tại Việt Nam trong các trường hợp được Luật này quy định.

2- Luật này không áp dụng đối với tàu bay của các lực lượng vũ trang, hải quan và các tàu bay khác chuyên dùng cho mục đích công vụ Nhà nước do Hội đồng bộ trưởng quy định, sau đây gọi là tàu bay công vụ Nhà nước, trừ trường hợp dùng vào mục đích dân dụng hoặc những trường hợp khác được Luật này quy định.

### **Điều 4**

1- Nếu điều ước quốc tế mà Việt Nam ký kết hoặc tham gia có quy định khác với Luật này, thì áp dụng điều ước quốc tế.

2- Tổ chức, cá nhân Việt Nam có thể thoả thuận với tổ chức, cá nhân nước ngoài việc áp dụng pháp luật của nước ngoài khi ký kết hợp đồng vận chuyển, dịch vụ hàng không với điều kiện không vi phạm điều cấm của pháp luật và phong tục, tập quán Việt Nam.

3- Pháp luật của nước ngoài có thể được áp dụng tại Việt Nam để giải quyết tranh chấp phát sinh trong hoạt động hàng không dân dụng trong các trường hợp do pháp luật Việt Nam quy định hoặc có thoả thuận trong hợp đồng, nếu không trái với trật tự và lợi ích công cộng của Việt Nam.

### **Điều 5**

1- Pháp luật của quốc gia nơi đăng ký tàu bay được áp dụng để điều chỉnh quan hệ phát sinh trong tàu bay đang bay.

2- Trong trường hợp có xung đột pháp luật, thì áp dụng các nguyên tắc sau đây:

a) Các quyền về sở hữu tàu bay được xác định theo pháp luật của quốc gia nơi đăng ký tàu bay;

b) Hình thức hợp đồng chuyển nhượng quyền sở hữu tàu bay được xác định theo pháp luật của quốc gia nơi ký kết hợp đồng;

c) Việc trả công cứu hộ được giải quyết theo pháp luật của quốc gia nơi đăng ký tàu bay được cứu hộ;

d) Tranh chấp phát sinh do tàu bay va chạm hoặc gây cản trở cho nhau hoặc do tàu bay đang bay gây thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất được giải quyết theo pháp luật của quốc gia nơi xảy ra tai nạn.

## MỤC 2

### QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

#### **Điều 6**

1- Quản lý Nhà nước về hàng không dân dụng bao gồm:

- a) Lập quy hoạch, kế hoạch phát triển ngành hàng không dân dụng;
- b) Ban hành các quy định pháp luật về hàng không dân dụng; ký kết, tham gia và bảo đảm thực hiện điều ước quốc tế về hàng không;
- c) Thiết lập và quản lý việc khai thác các đường hàng không;
- d) Đăng ký tàu bay, cảng hàng không, sân bay dân dụng;
- e) Thành lập và quản lý cảng hàng không, sân bay dân dụng; quản lý trang bị, thiết bị phục vụ giao thông hàng không; vận chuyển hàng không;
- g) Cấp, đình chỉ, sửa đổi, thu hồi hoặc huỷ bỏ các chứng chỉ, bằng, giấy phép và các giấy tờ, tài liệu khác liên quan tới hoạt động hàng không dân dụng;
- h) Tổ chức việc tìm kiếm - cứu nguy và điều tra tai nạn hàng không;
- i) Tổ chức và bảo đảm thực hiện an ninh và an toàn hàng không;
- k) Thanh tra, kiểm tra, xử phạt hành chính các vi phạm trong hoạt động hàng không dân dụng;
- l) Hợp tác quốc tế trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

2- Hội đồng bộ trưởng thống nhất quản lý Nhà nước về hàng không dân dụng.

Bộ Giao thông - Vận tải và Bru điện thực hiện chức năng quản lý Nhà nước chuyên ngành về hàng không dân dụng.

#### **Điều 7**

1- Mọi hoạt động hàng không dân dụng trong lãnh thổ Việt Nam phải tuân theo quy định của pháp luật Việt Nam về sử dụng vùng trời.

2- Tàu bay dân dụng nước ngoài chỉ được bay trên vùng trời Việt Nam trên cơ sở hiệp định về hàng không đã ký kết với Chính phủ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam hoặc có phép cấp riêng cho chuyến bay không thường lệ.

## CHƯƠNG II

### TÀU BAY

## MỤC 1 ĐĂNG KÝ VÀ QUỐC TỊCH

### **Điều 8**

1- Tàu bay nói tại Luật này bao gồm máy bay, tàu lượn, khí cầu và những thiết bị bay tương tự khác có thể được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí.

Tàu bay dân dụng nói tại Luật này là tàu bay chuyên hoạt động cho mục đích dân dụng.

2- Khi bay trên vùng trời Việt Nam, tàu bay phải có đăng ký, phải được sơn hoặc gắn dấu hiệu quốc tịch và dấu hiệu đăng ký phù hợp với pháp luật của quốc gia nơi đăng ký tàu bay.

### **Điều 9**

1- Tàu bay thuộc sở hữu của công dân Việt Nam thường trú tại Việt Nam và của pháp nhân Việt Nam có trụ sở hoạt động chính tại Việt Nam được phép đăng ký tại Việt Nam.

Tàu bay của pháp nhân có vốn đầu tư nước ngoài được đăng ký tại Việt Nam theo quy định của Hội đồng bộ trưởng.

2- Tàu bay chỉ được đăng ký tại Việt Nam khi không còn đăng ký nước ngoài.

### **Điều 10**

1- Tàu bay dân dụng Việt Nam phải được đăng ký vào Sổ đăng bạ tàu bay dân dụng Việt Nam.

Sau khi đăng ký vào Sổ đăng bạ tàu bay dân dụng Việt Nam, thì tàu bay có quốc tịch Việt Nam và được cấp chứng chỉ đăng ký tàu bay dân dụng Việt Nam.

2- Sổ đăng bạ tàu bay dân dụng Việt Nam được mở công khai.

3- Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bureau lập Sổ đăng bạ tàu bay dân dụng Việt Nam; quy định thủ tục đăng ký; quy định việc sơn hoặc gắn dấu hiệu quốc tịch và dấu hiệu đăng ký của tàu bay dân dụng Việt Nam.

### **Điều 11**

Tàu bay dân dụng Việt Nam bị xoá đăng ký trong các trường hợp sau đây:

- 1- Hư hỏng không còn khả năng sử dụng;
- 2- Chuyển nhượng quyền sở hữu;
- 3- Bị tuyên bố là mất tích;

4- Không còn đủ các điều kiện để được đăng ký là tàu bay dân dụng Việt Nam theo quy định của pháp luật Việt Nam.

## MỤC 2

### TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

#### **Điều 12**

Khi bay trên vùng trời Việt Nam, tàu bay phải có chứng chỉ đủ điều kiện bay được cấp hoặc được công nhận phù hợp với pháp luật của quốc gia nơi đăng ký tàu bay và phù hợp với các tiêu chuẩn mà Việt Nam thừa nhận.

#### **Điều 13**

Việc sử dụng thiết bị vô tuyến của tàu bay nước ngoài hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam phải tuân theo quy định của pháp luật Việt Nam về việc sử dụng thiết bị đó.

#### **Điều 14**

1- Tổ chức, cá nhân bảo dưỡng, sửa chữa hoặc thử nghiệm tàu bay, động cơ và trang bị, thiết bị trên tàu bay phải được phép của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền.

2- Tàu bay, động cơ và trang bị, thiết bị lắp trên tàu bay được sản xuất tại Việt Nam phải tuân theo quy định của pháp luật Việt Nam về tiêu chuẩn và chỉ được sử dụng cho mục đích hàng không khi có giấy phép sử dụng.

#### **Điều 15**

Việc cấp, gia hạn, thu hồi, huỷ bỏ chứng chỉ đủ điều kiện bay, giấy phép sửa chữa, bảo dưỡng, thử nghiệm tàu bay, giấy phép sử dụng tàu bay, động cơ, trang bị, thiết bị của tàu bay sản xuất tại Việt Nam; việc lắp đặt thiết bị vô tuyến của tàu bay dân dụng Việt Nam và việc sử dụng các thiết bị vô tuyến của tàu bay dân dụng hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam do Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện quy định.

## MỤC 3

### GIẤY TỜ, TÀI LIỆU MANG THEO TÀU BAY

#### **Điều 16**

1- Mỗi tàu bay dân dụng khi khai thác phải mang theo giấy tờ, tài liệu sau đây:

a) Chứng chỉ đăng ký tàu bay;

- b) Chứng chỉ đủ điều kiện bay;
- c) Bằng, chứng chỉ thích hợp của thành viên tổ bay;
- d) Nhật ký bay;
- e) Giấy phép sử dụng thiết bị vô tuyến trên tàu bay, nếu được lắp đặt;
- g) Sổ tay hướng dẫn bay;
- h) Danh sách hành khách, trong trường hợp vận chuyển hành khách;
- i) Bảng kê khai hàng hoá, trong trường hợp vận chuyển hàng hoá.

Căn cứ vào kiểu, loại tàu bay và nhiệm vụ của chuyên bay, Bộ trưởng Bộ giao thông - vận tải và bưu điện quy định việc miễn mang theo một số giấy tờ, tài liệu nói tại khoản này.

2- Giấy tờ, tài liệu mang theo tàu bay dân dụng nước ngoài phải phù hợp với pháp luật của quốc gia nơi đăng ký tàu bay.

3- Các cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam, trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ do pháp luật quy định, có quyền kiểm tra giấy tờ, tài liệu mang theo tàu bay dân dụng Việt Nam và nước ngoài.

## MỤC 4

### CÁC QUYỀN VỀ SỞ HỮU TÀU BAY

#### **Điều 17**

Việc chuyển nhượng quyền sở hữu, cầm cố, thế chấp tàu bay dân dụng Việt Nam phải tuân theo quy định của pháp luật Việt Nam.

#### **Điều 18**

Hợp đồng chuyển nhượng quyền sở hữu tàu bay dân dụng Việt Nam phải lập thành văn bản và chỉ có giá trị khi đã đăng ký vào Sổ đăng bạ tàu bay dân dụng Việt Nam.

#### **Điều 19**

1- Việc cầm cố, thế chấp tàu bay phải lập thành văn bản và chỉ có giá trị khi đã đăng ký vào Sổ đăng bạ tàu bay dân dụng Việt Nam.

Trong trường hợp một tàu bay cầm cố, thế chấp cho nhiều chủ nợ, thì thứ tự cầm cố, thế chấp được xác định theo thời gian đăng ký.

2- Đăng ký cầm cố, thế chấp chỉ bị huỷ bỏ theo thoả thuận bằng văn bản của các bên hoặc theo quyết định của Toà án.

3- Sau khi các khoản nợ ưu tiên đã được thanh toán, những chủ nợ đã đăng ký cầm cố, thế chấp được trả nợ theo thứ tự đăng ký.

#### **Điều 20**

- 1- Những khoản nợ ưu tiên được thanh toán theo thứ tự sau đây:
  - a) án phí và các chi phí cho việc thi hành án;
  - b) Tiền công cứu hộ tàu bay;
  - c) Chi phí đặc biệt cho việc giữ gìn tàu bay.
- 2- Những khoản nợ trong cùng một nhóm nói tại điểm b và điểm c, khoản 1 Điều này được thanh toán theo thứ tự thời gian ngược lại của sự kiện phát sinh khoản nợ.

### **Điều 21**

Trong trường hợp tàu bay cầm cố, thế chấp bị mất tích hoặc hư hỏng nghiêm trọng mà đã được bảo hiểm, thì các chủ nợ đã đăng ký cầm cố, thế chấp được hưởng số tiền bảo hiểm đó.

### **Điều 22**

1- Giám đốc Cảng vụ hàng không có quyền quyết định tạm giữ hoặc quyết định thực hiện việc tạm giữ tàu bay theo yêu cầu của cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền khác, kể cả tàu bay dân dụng nước ngoài, nếu tàu bay đó vi phạm quy định của pháp luật. Thời hạn tạm giữ không được quá 48 giờ, kể từ khi thực hiện việc tạm giữ.

2- Tòa án nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có quyền quyết định bắt giữ tàu bay, kể cả tàu bay dân dụng nước ngoài theo yêu cầu của chủ nợ hoặc trong trường hợp tàu bay gây thiệt hại cho người thứ ba khi đang bay, thì theo yêu cầu của nạn nhân hoặc những người khác có quyền và lợi ích theo quy định của pháp luật. Việc bắt giữ có thể áp dụng đối với bất kỳ tàu bay nào của cùng một chủ sở hữu.

Việc bắt giữ tàu bay phải chấm dứt trong các trường hợp sau đây:

- a) Các khoản nợ đã được thanh toán đầy đủ;
- b) Một khoản tiền đã được ký thác;
- c) Người yêu cầu bắt giữ đề nghị thôi bắt giữ.

3- Nếu việc yêu cầu bắt giữ hoặc tạm giữ không có căn cứ hoặc trái pháp luật, thì người yêu cầu bắt giữ, người quyết định tạm giữ tàu bay phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại đã gây ra cho người khai thác hoặc người vận chuyển.

## **CHƯƠNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY**

III

### **MỤC 1 QUY ĐỊNH CHUNG**

### **Điều 23**

1- Cảng hàng không nói tại Luật này là một tổ hợp công trình bao gồm sân bay, nhà ga và trang bị, thiết bị, công trình mặt đất cần thiết khác được sử dụng cho tàu bay đi và đến, thực hiện dịch vụ vận chuyển hàng không.

Sân bay nói tại Luật này là một phần xác định trên mặt đất hoặc trên mặt nước được xây dựng để bảo đảm cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và di chuyển.

Cảng hàng không, sân bay có khu vực lân cận để bảo đảm an toàn cho hoạt động bay và dân cư trong khu vực đó.

Hội đồng bộ trưởng ban hành quy chế khu vực lân cận của cảng hàng không, sân bay.

2- Tàu bay được cất cánh, hạ cánh tại các cảng hàng không, sân bay được thành lập hợp pháp, trừ trường hợp phải hạ cánh bắt buộc.

3- Tàu bay dân dụng Việt Nam, tàu bay dân dụng nước ngoài thực hiện chuyên bay quốc tế chỉ được phép cất cánh, hạ cánh tại các cảng hàng không, sân bay mở ra cho giao lưu hàng không quốc tế; trong trường hợp cất cánh, hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay nội địa, thì phải được phép của Chủ tịch Hội đồng bộ trưởng.

Chuyên bay quốc tế nói tại Luật này là chuyên bay được thực hiện trên lãnh thổ của hai hoặc nhiều quốc gia.

### **Điều 24**

Lệ phí cảng hàng không, sân bay do Hội đồng bộ trưởng quy định.

## **MỤC**

2

## **THÀNH LẬP CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY**

### **Điều 25**

1- Việc thành lập, mở rộng hoặc cải tạo cảng hàng không, sân bay và mở cảng hàng không, sân bay cho giao lưu hàng không quốc tế phải có giấy phép của Chủ tịch Hội đồng bộ trưởng.

Giấy phép phải ghi rõ ranh giới, khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay và các điều kiện thành lập trong từng trường hợp cụ thể.

Chủ tịch Hội đồng bộ trưởng quyết định tạm đình chỉ hoạt động của cảng hàng không, sân bay.

Trong trường hợp cần thiết, bãi cất cánh, hạ cánh tạm thời có thể được thành lập theo quy định của Hội đồng bộ trưởng.

2- Cảng hàng không, sân bay phải đăng ký vào Sổ đăng bạ sân bay dân dụng Việt Nam.

Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện lập Sổ đăng bạ sân bay dân dụng Việt Nam.

3- Trong khu vực cảng hàng không, sân bay, nghiêm cấm xây dựng công trình hoặc lắp đặt trang bị, thiết bị, trồng cây, chôn thả súc vật có khả năng gây mất an toàn hoặc gây nhiều ảnh hưởng tới hoạt động bay.

MỤC

3

## GIẤY PHÉP KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

### **Điều 26**

1- Cảng hàng không, sân bay chỉ được cấp giấy phép khai thác khi có các điều kiện sau đây:

a) Tổ chức, cá nhân xin cấp giấy phép khai thác cảng hàng không, sân bay phải đáp ứng đầy đủ các điều kiện về chuyên môn, tổ chức khai thác, trang bị, thiết bị và các yếu tố cần thiết khác để bảo đảm an toàn hàng không;

b) Các tiêu chuẩn kỹ thuật của cảng hàng không, sân bay và vùng lân cận bảo đảm an toàn cho hoạt động của tàu bay.

2- Giấy phép khai thác có giá trị trong thời hạn ghi trong giấy phép và có thể được gia hạn hoặc cấp lại.

3- Giấy phép khai thác có thể bị thu hồi hoặc huỷ bỏ trong các trường hợp sau đây:

a) Tổ chức, cá nhân có giấy phép không còn đáp ứng được các điều kiện nói tại khoản 1, Điều này;

b) Cảng hàng không, sân bay không khai thác hoặc ngừng khai thác trong một thời hạn do pháp luật quy định hoặc đang khai thác mà gây nguy hiểm cho hoạt động bay.

4- Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện cấp, gia hạn, thu hồi hoặc huỷ bỏ giấy phép khai thác.

MỤC

4

## QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

### **Điều 27**

1- Cơ quan quản lý Nhà nước về hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay là Cảng vụ hàng không, đứng đầu là Giám đốc Cảng vụ hàng không.

Giám đốc Cảng vụ hàng không có trách nhiệm chủ trì phối hợp hoạt động của các cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền khác tại cảng hàng không, sân bay; bảo đảm duy trì trật tự công cộng và vệ sinh môi trường.

2- Hội đồng bộ trưởng quy định tổ chức, nhiệm vụ, quyền hạn của Cảng vụ hàng không và ban hành quy chế phối hợp hoạt động của các cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành tại cảng hàng không, sân bay.

Các cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành hoạt động thường xuyên tại cảng hàng không, sân bay được bố trí nơi làm việc thích hợp trong cảng hàng không, sân bay theo thiết kế do cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền phê duyệt.

### **Điều 28**

1- Việc xây dựng, cải tạo công trình, hoặc lắp đặt trang bị, thiết bị, trồng cây trong khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay không được làm ảnh hưởng đến an toàn của cảng hàng không, sân bay và phải tuân theo quy định của Hội đồng bộ trưởng.

2- Giám đốc Cảng vụ hàng không có quyền kiểm tra, theo dõi việc thực hiện các quy định bảo đảm an toàn trong khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; đình chỉ việc xây dựng, cải tạo các công trình, lắp đặt trang bị, thiết bị, trồng cây tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay gây mất an toàn cho hoạt động bay.

Ủy ban nhân dân các cấp nơi có cảng hàng không, sân bay, trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ của mình có trách nhiệm phối hợp với Giám đốc Cảng vụ hàng không duy trì trật tự công cộng, bảo đảm thực hiện các quy định về an toàn hàng không tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; áp dụng các biện pháp buộc phá bỏ, di chuyển, thay đổi thiết kế công trình, trang bị, thiết bị hoặc chặt bỏ cây cối gây mất an toàn cho hoạt động bay.

## **CHƯƠNG TỔ BAY**

IV

### **MỤC QUY ĐỊNH CHUNG**

1

### **Điều 29**

1- Tổ bay nói tại Luật này bao gồm người chỉ huy tàu bay, các thành viên tổ lái, nhân viên bảo đảm an toàn và nhân viên phục vụ trong tàu bay khi thực hiện chuyến bay.

Tổ lái nói tại Luật này là một nhóm người trong một chuyến bay thực hiện chức năng lái chính, lái phụ, dẫn đường trên không, cơ giới trên không và khai thác vô tuyến trên không.

Thành viên tổ bay của tàu bay dân dụng Việt Nam là công dân Việt Nam; trong trường hợp cần thiết có thể là công dân nước ngoài.

2- Tàu bay dân dụng chỉ được phép bay khi có đầy đủ thành phần tổ bay theo pháp luật của quốc gia nơi đăng ký tàu bay hoặc của quốc gia nơi người khai thác tàu bay có trụ sở chính hoặc thường trú.

Căn cứ vào kiểu, loại tàu bay, nhiệm vụ và điều kiện khai thác tàu bay, Bộ trưởng Bộ giao thông - vận tải và bưu điện quy định thành phần, chức trách, nhiệm vụ của thành viên tổ bay của tàu bay dân dụng Việt Nam và của tàu bay thuộc quyền quản lý và sử dụng của người khai thác tàu bay có trụ sở chính hoặc thường trú tại Việt Nam.

### **Điều 30**

1- Thành viên tổ bay của tàu bay dân dụng Việt Nam phải có trình độ nghiệp vụ, sức khỏe, hiểu biết phù hợp với công việc và chỉ được thực hiện chức năng của mình khi có bằng, chứng chỉ thích hợp đã được cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam cấp hoặc công nhận.

2- Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện quy định tiêu chuẩn, thủ tục và điều kiện cấp, công nhận, thu hồi, huỷ bỏ hoặc đình chỉ sử dụng bằng, chứng chỉ của thành viên tổ bay.

### **MỤC**

2

## **NGƯỜI CHỈ HUY TÀU BAY**

### **Điều 31**

Người chỉ huy tàu bay dân dụng Việt Nam là người có quyền cao nhất trong tàu bay, chịu trách nhiệm bảo đảm an toàn và khai thác tàu bay trong thời gian bay.

### **Điều 32**

Người chỉ huy tàu bay có quyền quyết định và chịu trách nhiệm về việc cất cánh, bay, hạ cánh, huỷ bỏ chuyến bay, quay trở lại nơi cất cánh hoặc hạ cánh bắt buộc.

Trong trường hợp cần tránh nguy hiểm tức thời, trực tiếp đe dọa an toàn bay, người chỉ huy tàu bay có quyền không thực hiện nhiệm vụ chuyến bay, kế hoạch bay hoặc chỉ dẫn của cơ quan không lưu, nhưng vẫn phải hành động phù hợp với quy tắc không lưu và phải báo cáo ngay với cơ quan không lưu thích hợp.

### **Điều 33**

1- Trong thời gian bay, người chỉ huy tàu bay có quyền tạm giữ người có hành vi phạm tội, hành vi vi phạm trật tự, kỷ luật trong tàu bay hoặc chống lại mệnh lệnh của người chỉ huy và phải chuyển giao người đó cho nhà chức trách có thẩm quyền khi tàu bay hạ cánh tại sân bay gần nhất.

2- Trong trường hợp cấp thiết cần bảo đảm an toàn chuyến bay, người chỉ huy tàu bay có quyền quyết định xả bớt nhiên liệu, vứt bỏ hành lý, hàng hoá, bưu kiện, bưu phẩm theo quy định của pháp luật.

3- Trong trường hợp hạ cánh bắt buộc, người chỉ huy tàu bay có quyền ra những mệnh lệnh cần thiết đối với mọi người trong tàu bay cho tới khi chuyển giao trách nhiệm cho nhà chức trách có thẩm quyền.

#### **Điều 34**

Người chỉ huy tàu bay có trách nhiệm thi hành chỉ thị của người khai thác tàu bay. Trong trường hợp không thể nhận được chỉ thị hoặc chỉ thị không rõ ràng, thì người chỉ huy tàu bay có quyền thực hiện các công việc sau đây và phải thông báo ngay cho người khai thác:

- 1- Chi những khoản tiền cần thiết để hoàn thành nhiệm vụ của chuyên bay;
- 2- Cho tiến hành những công việc cần thiết để tàu bay tiếp tục bay;
- 3- áp dụng các biện pháp và chi các khoản tiền cần thiết để bảo đảm an toàn cho người và tài sản trong chuyên bay;
- 4- Thuê mướn nhân công trong thời hạn ngắn theo từng vụ việc cần thiết cho chuyên bay;
- 5- Vay những khoản tiền cần thiết để thực hiện các quyền nói tại Điều này.

#### **Điều 35**

1- Khi tàu bay bị lâm nguy, lâm nạn, người chỉ huy tàu bay có trách nhiệm áp dụng mọi biện pháp cần thiết để bảo đảm an toàn cho tàu bay, người và tài sản trong tàu bay và chỉ được rời tàu bay sau cùng.

Thành viên tổ bay không được rời tàu bay khi chưa có lệnh của người chỉ huy tàu bay.

2- Trong trường hợp phát hiện người, phương tiện giao thông hoặc tài sản khác bị nạn ở ngoài tàu bay, thì người chỉ huy tàu bay phải thông báo ngay cho cơ quan không lưu thích hợp biết và có trách nhiệm cứu giúp theo khả năng, trong chừng mực không gây nguy hiểm cho tàu bay, người và tài sản trong tàu bay của mình.

### **MỤC** 3 **HỢP ĐỒNG LAO ĐỘNG THUÊ NHÂN VIÊN BAY CHUYÊN NGHIỆP**

#### **Điều 36**

Nhân viên bay chuyên nghiệp nói tại Luật này là người chuyên thực hiện chức năng thành viên tổ bay và được đăng ký vào Sổ nhân viên bay chuyên nghiệp.

Điều kiện, thủ tục đăng ký và việc lập Sổ đăng ký nhân viên bay chuyên nghiệp do Bộ trưởng Bộ giao thông - vận tải và bưu điện quy định.

### **Điều 37**

Ngoài những quy định tại Mục này, hợp đồng lao động thuê nhân viên bay chuyên nghiệp còn phải tuân theo các quy định của pháp luật về lao động.

### **Điều 38**

Người thuê và sử dụng nhân viên bay chuyên nghiệp phải trực tiếp ký kết hợp đồng lao động bằng văn bản với nhân viên bay chuyên nghiệp, phải đăng ký hợp đồng này tại cơ quan quản lý Sở đăng ký nhân viên bay chuyên nghiệp.

### **Điều 39**

Hợp đồng lao động thuê nhân viên bay chuyên nghiệp phải có nội dung chủ yếu sau đây:

- 1- Nội dung công việc và mức lương tối thiểu hàng tháng; mức lương này không được thấp hơn mức lương tối thiểu do pháp luật quy định đối với nhân viên bay chuyên nghiệp;
- 2- Mức trợ cấp trong trường hợp buộc thôi việc;
- 3- Các điều kiện chấm dứt hợp đồng lao động trong trường hợp ốm đau, tàn tật hoặc chết;
- 4- Nơi đến cuối cùng hoặc thời điểm được coi là kết thúc công việc đối với hợp đồng ký kết theo vụ việc;
- 5- Thời hạn ở nước ngoài, phụ cấp lưu trú, điều kiện nghỉ phép, điều kiện trở về nước nếu có.

### **Điều 40**

Nhân viên bay chuyên nghiệp chỉ có nghĩa vụ thực hiện các công việc được ghi trong hợp đồng và nghĩa vụ do pháp luật quy định; nếu họ tự nguyện làm việc trong các điều kiện đặc biệt không ghi trong hợp đồng, thì người thuê và sử dụng phải thay đổi hợp đồng để xác định các điều kiện làm việc đặc biệt, mức trợ cấp và mức bồi thường thiệt hại đặc biệt.

### **Điều 41**

1- Đối với hợp đồng làm việc có thời hạn xác định, nếu thời hạn hợp đồng đã hết trong khi đang thi hành nhiệm vụ, thì hợp đồng mặc nhiên được gia hạn cho đến khi kết thúc nhiệm vụ.

2- Trong trường hợp thông báo trước việc đơn phương huỷ bỏ hợp đồng lao động có thời hạn không xác định, nếu việc thông báo thực hiện vào lúc đang thi hành nhiệm vụ, thì thời điểm thông báo được xác định kể từ ngày kết thúc nhiệm vụ.

3- Trong trường hợp nhân viên bay chuyên nghiệp không thể tiếp tục thi hành nhiệm vụ, thì người thuê và sử dụng phải chịu phí tổn đưa họ về nơi đã thoả thuận trong hợp đồng.

4- Việc người chỉ huy tàu bay quyết định nhân viên bay chuyên nghiệp ngừng làm việc vì lý do an toàn hoặc an ninh không làm chấm dứt hợp đồng lao động. Người thuê và sử dụng lao động chịu mọi phí tổn phát sinh từ việc này.

CHƯƠNG V  
HOẠT ĐỘNG BAY

MỤC 1  
QUY ĐỊNH CHUNG

**Điều 42**

Tàu bay dân dụng Việt Nam, tàu bay dân dụng nước ngoài hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam, tàu bay công vụ Nhà nước hoạt động trong khu vực kiểm soát của hàng không dân dụng, cá nhân và tổ chức liên quan đến hoạt động bay đều phải tuân thủ nghiêm ngặt quy tắc không lưu do Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bru điện ban hành.

MỤC 2  
CƠ QUAN KHÔNG LƯU

**Điều 43**

1- Cơ quan không lưu được tổ chức thành hệ thống, hoạt động theo quy chế thống nhất quản lý các hoạt động bay dân dụng.

2- Cơ quan không lưu có trách nhiệm tuân thủ quy định về quản lý và bảo vệ vùng trời, phối hợp chặt chẽ và liên tục với cơ quan quản lý và bảo vệ vùng trời thuộc Bộ Quốc phòng theo quy chế phối hợp hoạt động do Hội đồng bộ trưởng ban hành.

**Điều 44**

1- Nhân viên kiểm soát không lưu chỉ được thực hiện chức năng của mình khi có bằng, chứng chỉ thích hợp do cơ quan Nhà nước có thẩm quyền cấp.

2- Tiêu chuẩn, thủ tục và điều kiện cấp, thu hồi, huỷ bỏ hoặc đình chỉ sử dụng bằng, chứng chỉ của nhân viên kiểm soát không lưu do Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bru điện quy định.

#### **Điều 45**

Người chỉ huy tàu bay, tổ chức và cá nhân khác liên quan tới việc chuẩn bị cho chuyến bay phải tuân thủ nghiêm ngặt quy tắc chuẩn bị cho chuyến bay.

#### **Điều 46**

1- Khi hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam, tàu bay dân dụng Việt Nam, tàu bay dân dụng nước ngoài phải bay theo đúng đường hàng không quy định. Trong trường hợp bay chệch đường hàng không, người chỉ huy tàu bay và cơ quan kiểm soát không lưu phải nhanh chóng áp dụng mọi biện pháp cần thiết để đưa tàu bay về đường hàng không.

Đường hàng không nói tại Luật này là một khu vực không gian được kiểm soát hoặc một phần của khu vực đó dưới dạng một hành lang có giới hạn về độ cao, chiều rộng và có phương tiện vô tuyến dẫn đường.

2- Đường hàng không chỉ được phép khai thác khi đã có đủ các yếu tố cần thiết bảo đảm an toàn cho hoạt động bay.

Chủ tịch Hội đồng bộ trưởng quyết định việc thiết lập và cho phép khai thác đường hàng không.

#### **Điều 47**

1- Trong trường hợp đặc biệt, Chủ tịch Hội đồng bộ trưởng ra quyết định cấm hoặc hạn chế bay trong lãnh thổ Việt Nam.

Địa điểm, giới hạn và điều kiện của khu vực cấm hoặc hạn chế phải được thông báo công khai.

2- Tàu bay bay vào khu vực cấm bị buộc phải hạ cánh tại sân bay gần nhất hoặc tại một sân bay được chỉ định ngoài khu vực cấm. Người điều khiển tàu bay có nghĩa vụ khai rõ lý do vi phạm.

#### **Điều 48**

Tàu bay bay trên khu vực đông dân phải bay ở độ cao cần thiết.

Tàu bay không được bay thao diễn, luyện tập trên khu vực đông dân, trừ trường hợp được phép của cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền.

#### **Điều 49**

Nghiêm cấm việc chụp ảnh, quay phim từ trên không hoặc sử dụng phương tiện liên lạc vô tuyến, ngoài thiết bị của tàu bay, trừ trường hợp được phép của cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền.

## **Điều 50**

Tàu bay bay vào khu vực cấm hoặc vi phạm quy định bay vào, bay ra, quy tắc không lưu, quy tắc về quản lý và sử dụng vùng trời, nếu không chấp hành mệnh lệnh của nhà chức trách có thẩm quyền, thì có thể bị áp dụng biện pháp kiểm soát cường bức hoặc bị buộc hạ cánh.

## **MỤC**

4

## **TÌM KIẾM - CỨU NGUY VÀ ĐIỀU TRA TAI NẠN TÀU BAY**

### **Điều 51**

1- Cơ quan không lưu, tổ chức tìm kiếm - cứu nguy phải áp dụng mọi biện pháp cần thiết và kịp thời để cứu giúp tàu bay lâm nguy, lâm nạn.

Tàu bay lâm nguy là tàu bay đang bị nguy hiểm hoặc có người trong tàu bay đang bị nguy hiểm mà tổ bay không đủ khả năng khắc phục.

Tàu bay lâm nạn là tàu bay bị hỏng nghiêm trọng hoặc bị hỏng hoàn toàn trong khi cất cánh, đang bay hoặc hạ cánh; bị mất liên lạc hoặc bị rơi; tàu bay phải hạ cánh bắt buộc ngoài sân bay.

2- Trong trường hợp tàu bay lâm nguy, lâm nạn tại khu vực cảng hàng không, sân bay, thì Giám đốc Cảng vụ hàng không tại đó có trách nhiệm tổ chức hiệp đồng với tổ chức tìm kiếm - cứu nguy tiến hành cứu giúp người, tàu bay và tài sản trong khu vực trách nhiệm của mình.

Trong trường hợp tàu bay lâm nguy, lâm nạn ngoài khu vực cảng hàng không, sân bay, thì tổ chức tìm kiếm - cứu nguy hiệp đồng với chính quyền địa phương và với các tổ chức khác tiến hành việc tìm kiếm - cứu nguy.

3- Mọi tổ chức, cá nhân có trách nhiệm thông báo kịp thời tin tức về tai nạn tàu bay cho chính quyền địa phương, tổ chức tìm kiếm - cứu nguy hoặc tổ chức hàng không gần nhất và giúp đỡ việc tìm kiếm - cứu nguy người, bảo quản tàu bay và tài sản trong tàu bay.

### **Điều 52**

1- Cơ quan không lưu, tổ chức tìm kiếm - cứu nguy tiến hành ngay việc tìm kiếm tàu bay bị lâm nguy, lâm nạn hoặc bị mất liên lạc, nếu không xác định được vị trí của tàu bay.

2- Tàu bay và những người trong tàu bay chỉ có thể bị tuyên bố là mất tích sau sáu tháng, kể từ ngày nhận được tin tức cuối cùng về tàu bay theo thủ tục do pháp luật quy định.

### **Điều 53**

Việc điều tra tai nạn tàu bay phải tiến hành theo đúng thủ tục do Hội đồng bộ trưởng quy định.

## **Điều 54**

Các quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam về trục vớt, bảo quản và xử lý tài sản chìm đắm hoặc trôi dạt ở biển cũng được áp dụng đối với xác tàu bay và tài sản khác trong tàu bay được tìm thấy ở biển hoặc bờ biển Việt Nam.

## CHƯƠNG VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

IV

## MỤC DOANH NGHIỆP VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

1

## **Điều 55**

1- Chỉ có doanh nghiệp vận chuyển hàng không được thành lập theo quy định của pháp luật Việt Nam mới được kinh doanh vận chuyển công cộng bằng tàu bay.

2- Giấy phép thành lập doanh nghiệp vận chuyển hàng không do Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện cấp, sau khi được Chủ tịch Hội đồng bộ trưởng cho phép thành lập.

3- Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện cấp giấy phép khai thác đối với việc vận chuyển thường lệ và quy định việc cấp phép khai thác đối với vận chuyển không thường lệ.

4- Giấy phép thành lập doanh nghiệp, giấy phép khai thác có thể bị thu hồi hoặc đình chỉ sử dụng khi doanh nghiệp vận chuyển hàng không thuộc một trong các trường hợp sau đây:

a) Vi phạm điều kiện kinh doanh, điều kiện khai thác hoặc các quy định khác của pháp luật về hàng không;

b) Không bắt đầu kinh doanh trong thời hạn sáu tháng, kể từ ngày được cấp giấy phép thành lập;

c) Ngừng hoạt động kinh doanh quá sáu tháng.

Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện cấp, gia hạn, thu hồi, huỷ bỏ hoặc đình chỉ sử dụng giấy phép thành lập, giấy phép khai thác của doanh nghiệp vận chuyển hàng không.

5- Hội đồng bộ trưởng quy định thủ tục, điều kiện cấp, gia hạn, thu hồi, huỷ bỏ hoặc đình chỉ sử dụng giấy phép thành lập, đăng ký kinh doanh, điều kiện đối với chuyến bay thường lệ, điều kiện và giới hạn thực hiện chuyến bay không thường lệ.

## **Điều 56**

Hãng hàng không quốc gia Việt Nam được Nhà nước tạo điều kiện về cơ sở vật chất, kỹ thuật và tài chính để hoạt động.

### **Điều 57**

Hãng hàng không nước ngoài không được vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hoá, bưu điện và bưu phẩm giữa các điểm trong lãnh thổ Việt Nam, trừ trường hợp được Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện cho phép.

### **Điều 58**

1- Hãng hàng không nước ngoài chỉ được vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hoá, bưu kiện và bưu phẩm từ nước ngoài vào Việt Nam và từ Việt Nam ra nước ngoài trên cơ sở hiệp định hàng không ký kết với Chính phủ Việt Nam.

2- Việc vận chuyển trên các chuyến bay không thường lệ từ Việt Nam ra nước ngoài và từ nước ngoài vào Việt Nam chỉ được thực hiện khi được phép của Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện.

## MỤC HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HOÁ

2

### **Điều 59**

Theo hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không giữa người vận chuyển và người gửi hàng, người vận chuyển có nghĩa vụ vận chuyển hàng hoá đã thoả thuận trong hợp đồng tới địa điểm đến và trả hàng hoá cho người có quyền nhận; người gửi hàng có nghĩa vụ thanh toán tiền cước phí và phụ phí vận chuyển.

### **Điều 60**

1- Vận đơn hàng không là chứng từ vận chuyển hàng hoá và bằng chứng của việc ký kết hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng tàu bay, về điều kiện của hợp đồng và việc đã tiếp nhận hàng hoá để vận chuyển.

2- Việc mất vận đơn, ghi không đầy đủ chi tiết hoặc sai quy cách vận đơn không ảnh hưởng tới sự tồn tại và giá trị hợp đồng.

### **Điều 61**

1- Người gửi hàng phải ghi rõ ràng, chính xác vào vận đơn, tên hàng hoá, trọng lượng, số lượng, kích thước, quy cách đóng gói và các đặc tính khác của hàng hoá.

Người vận chuyên có quyền kiểm tra sự đúng đắn của việc kê khai.

Người gửi hàng phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại gây ra cho người vận chuyên hoặc thiệt hại mà người vận chuyên có trách nhiệm bồi thường do việc người gửi hàng kê khai không đúng quy cách, không chính xác hoặc không đầy đủ.

2- Người gửi hàng có nghĩa vụ giao vận đơn và cung cấp cho người vận chuyên giấy tờ, tài liệu và thông tin cần thiết khác về hàng hoá.

3- Người gửi hàng phải thực hiện điều kiện và hướng dẫn của người vận chuyên về bao bì, đóng gói và ký hiệu, mã hiệu hàng hoá.

Người vận chuyên có quyền từ chối vận chuyên hàng hoá không theo đúng điều kiện và hướng dẫn của người vận chuyên về bao bì, đóng gói và ký hiệu, mã hiệu hàng hoá.

## **Điều 62**

1- Số liệu về trọng lượng, kích thước, bao gói và số kiện hàng hoá mà người gửi hàng kê khai trong vận đơn là bằng chứng có giá trị đương nhiên trong việc kiện người vận chuyên.

2- Số liệu về số lượng hàng hoá, thể tích, tình trạng của hàng hoá mà người gửi hàng kê khai trong vận đơn không có giá trị chứng cứ trong việc kiện người vận chuyên, trừ trường hợp người vận chuyên và người gửi hàng đã cùng kiểm tra, xác nhận hoặc những số liệu này có thể nhận biết một cách rõ ràng qua vẻ ngoài của hàng hoá.

## **Điều 63**

1- Nếu xuất trình vận đơn thì người gửi hàng có quyền yêu cầu:

- a) Lấy lại hàng hoá tại nơi gửi hàng hoặc nơi hàng đến;
- b) Giữ hàng lại tại bất kỳ nơi hạ cánh nào trong hành trình;
- c) Yêu cầu người vận chuyên giao hàng cho người nhận khác tại nơi đến hoặc nơi khác trong hành trình;
- d) Yêu cầu vận chuyên hàng hoá trở lại nơi gửi hàng.

Trong trường hợp người nhận hàng từ chối nhận hàng hoặc hàng không thể giao cho người nhận hàng được, thì người gửi hàng vẫn có quyền đối với hàng hoá đó.

2- Các quyền của người gửi hàng quy định khoản 1 Điều này chấm dứt, kể từ thời điểm người nhận hàng đã yêu cầu người vận chuyên giao vận đơn và hàng hoá cho họ.

3- Các yêu cầu của người gửi hàng nói tại khoản 1 Điều này không được thực hiện, nếu việc thực hiện các yêu cầu này cản trở hoạt động bình

thường của người vận chuyển hoặc gây trở ngại cho những người gửi hàng khác.

Yêu cầu của người gửi hàng đối với hàng hoá phải được ghi vào vận đơn.

Nếu không thể thực hiện được yêu cầu của người gửi hàng, thì người vận chuyển phải thông báo ngay cho người gửi hàng biết.

Người gửi hàng phải chịu mọi phí tổn phát sinh do việc thực hiện các yêu cầu trên.

#### **Điều 64**

1- Khi hàng hoá đã được vận chuyển đến nơi giao hàng, người vận chuyển có nghĩa vụ thông báo cho người có quyền nhận hàng đến nhận hàng.

2- Trong trường hợp người nhận hàng từ chối nhận hàng hoặc hàng không thể giao cho người nhận hàng được, thì người vận chuyển có nghĩa vụ cất giữ hàng hoá và thông báo cho người gửi hàng.

Các phí tổn phát sinh do người gửi hàng chịu.

3- Sau thời hạn 30 ngày, kể từ ngày nhận được thông báo bằng thư bảo đảm của người vận chuyển mà người gửi hàng không có yêu cầu hoặc không trả lời, thì người vận chuyển có quyền thanh lý số hàng hoá đó.

Hội đồng bộ trưởng quy định thủ tục thanh lý hàng hoá.

Số tiền thanh lý hàng hoá sau khi đã trừ các chi phí liên quan đến việc vận chuyển, cất giữ và thanh lý hàng hoá, nếu còn thì phải được gửi vào ngân hàng để trả lại cho người có quyền nhận.

Trong thời hạn một trăm tám mươi ngày, kể từ ngày thanh lý hàng hoá mà không có người yêu cầu nhận số tiền còn lại, thì người vận chuyển gửi số tiền này vào kho bạc Nhà nước theo thủ tục do pháp luật quy định.

### **MỤC** 3 **HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH, HÀNH LÝ**

#### **Điều 65**

Theo hợp đồng vận chuyển hành khách, hành lý bằng đường hàng không, người vận chuyển có nghĩa vụ vận chuyển hành khách và hành lý tới địa điểm đến theo chuyến bay đã ghi trong vé, giữ chỗ cho hành khách trong tàu bay và giao hành lý ký gửi cho người có quyền nhận; hành khách có nghĩa vụ thanh toán tiền cước và phụ phí vận chuyển, kể cả tiền cước vận chuyển hành lý quá mức được miễn cước.

#### **Điều 66**

1- Vé hành khách, hành lý và phiếu nhận hành lý là chứng từ vận chuyển hành khách, hành lý bằng tàu bay, là bằng chứng về việc ký kết hợp đồng, điều kiện của hợp đồng và việc đã tiếp nhận hành lý để vận chuyển.

2- Việc mất hoặc ghi không đầy đủ chi tiết hoặc sai quy cách trong vé, phiếu nhận hành lý không ảnh hưởng tới sự tồn tại và giá trị của hợp đồng.

### **Điều 67**

Người vận chuyển phải quan tâm, chăm sóc hành khách và phải thông báo kịp thời cho hành khách về chuyến bay. Trong trường hợp vận chuyển bị gián đoạn hoặc bị chậm lại trong hành trình, người vận chuyển có trách nhiệm chăm lo đến điều kiện sinh hoạt của hành khách và phải chịu chi phí cần thiết.

### **Điều 68**

1- Hành khách được miễn cước vận chuyển đối với hành lý ký gửi và hành lý xách tay theo trọng lượng do người vận chuyển công bố trên cơ sở Điều lệ vận chuyển.

2- Trẻ em đi tàu bay được miễn hoặc giảm cước và có chỗ thích hợp tùy theo độ tuổi.

### **Điều 69**

Người vận chuyển có quyền từ chối vận chuyển hành khách đã có vé và đã giữ chỗ hoặc đang trong hành trình trong những trường hợp sau đây:

1- Do tình trạng sức khỏe của hành khách mà người vận chuyển nhận thấy rõ ràng việc vận chuyển hoặc vận chuyển tiếp sẽ gây nguy hại cho hành khách đó, cho những người khác trong tàu bay hoặc gây nguy hại cho chuyến bay;

2- Để ngăn ngừa lây lan dịch bệnh;

3- Hành khách không chấp hành quy định về vận chuyển hoặc có hành vi làm mất trật tự công cộng, uy hiếp an toàn bay hoặc gây ảnh hưởng đến tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác;

4- Vì lý do an ninh.

Trong những trường hợp nói tại các điểm 1, 2, 3 và 4 của Điều này, hành khách được nhận lại tiền vé hoặc số tiền tương ứng của phần vé chưa sử dụng, sau khi đã trừ lệ phí và tiền phạt nếu có, theo quy định của Điều lệ vận chuyển.

### **Điều 70**

Hành khách có quyền huỷ bỏ hợp đồng vận chuyển; nếu đang trong hành trình, có quyền từ chối bay tiếp tại bất kỳ sân bay hoặc nơi hạ cánh bắt buộc nào và có quyền nhận lại tiền vé hoặc số tiền tương ứng của phần vé chưa sử dụng, sau khi đã trừ lệ phí và tiền phạt nếu có, theo quy định của Điều lệ vận chuyển.

## MỤC GIÁ CƯỚC

4

### **Điều 71**

Nguyên tắc xây dựng, điều kiện áp dụng giá cước vận chuyển hàng không do Hội đồng bộ trưởng quy định.

Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bru điện chuẩn y giá cước vận chuyển thường lệ.

## MỤC TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ

5

### **Điều 72**

Người vận chuyển phải bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của mình đối với tính mạng, sức khoẻ, thương tích của hành khách tới mức giới hạn trách nhiệm dân sự của người vận chuyển và theo quy định của pháp luật về bảo hiểm.

### **Điều 73**

1- Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường thiệt hại về tính mạng, sức khoẻ, thương tích của hành khách xảy ra trong quá trình vận chuyển bằng tàu bay, trừ trường hợp thiệt hại đó hoàn toàn do tình trạng sức khoẻ của hành khách gây ra.

2- Trong trường hợp thiệt hại do hành khách tự gây ra cho mình, thì người vận chuyển có thể được miễn hoặc giảm trách nhiệm bồi thường thiệt hại.

### **Điều 74**

1- Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, thiếu hụt hoặc hư hỏng hàng hoá, hành lý ký gửi trong quá trình vận chuyển bằng tàu bay, trừ trường hợp thiệt hại xảy ra do một trong những nguyên nhân sau đây:

- a) Do đặc tính tự nhiên hoặc khuyết tật vốn có của hàng hoá, hành lý ký gửi;
  - b) Do hành động bất giữ hoặc hành động cưỡng chế khác của nhà chức trách hoặc toà án đối với hàng hoá, hành lý ký gửi;
  - c) Do xung đột vũ trang;
  - d) Do lỗi của người gửi, người nhận hàng hoá, hành lý ký gửi hoặc do lỗi của người áp tải được người gửi hoặc người nhận cử đi kèm hàng hoá.
- 2- Trong trường hợp xảy ra mất mát, thiếu hụt hoặc hư hỏng hành lý xách tay, người vận chuyển chỉ chịu trách nhiệm bồi thường, nếu người vận chuyển có lỗi gây ra thiệt hại.

### **Điều 75**

1- Quá trình vận chuyển hành khách bằng tàu bay được tính từ thời điểm hành khách ra sân đỗ hoặc bước vào đường ống để lên tàu bay đến thời điểm rời khỏi sân đỗ hoặc đường ống dưới sự chỉ dẫn của nhân viên thay mặt người vận chuyển.

2- Quá trình vận chuyển hàng hoá, hành lý ký gửi bằng tàu bay được tính từ thời điểm người gửi hàng giao hàng hoá, hành lý cho người vận chuyển tới thời điểm người vận chuyển trả hàng hoá, hành lý cho người có quyền nhận.

### **Điều 76**

1- Mức bồi thường của người vận chuyển đối với mất mát, thiếu hụt hoặc hư hỏng hàng hoá, hành lý được tính như sau:

a) Theo mức giá trị đã kê khai đối với hàng hoá, hành lý ký gửi đã kê khai giá trị. Trong trường hợp người vận chuyển chứng minh được giá trị đã kê khai cao hơn giá trị thực tế, thì mức bồi thường được tính theo giá trị thiệt hại thực tế;

b) Theo giá trị thiệt hại thực tế đối với hàng hoá, hành lý ký gửi không kê khai giá trị;

c) Theo giá trị thiệt hại thực tế đối với hành lý xách tay.

2- Mức bồi thường thiệt hại nói tại điểm b và điểm c, khoản 1 Điều này không được vượt quá giới hạn trách nhiệm dân sự của người vận chuyển; trong trường hợp không xác định giá trị thiệt hại thực tế, thì mức bồi thường được tính tới mức giới hạn trách nhiệm dân sự của người vận chuyển.

3- Ngoài mức bồi thường nói tại Điều này, người vận chuyển phải hoàn lại người gửi hàng cước phí, phụ phí vận chuyển số hàng hoá hoặc hành lý ký gửi bị thiệt hại.

### **Điều 77**

1- Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường thiệt hại xảy ra do vận chuyển chậm trễ, nếu không chứng minh được rằng mình, nhân viên hoặc đại lý của mình đã áp dụng mọi biện pháp để tránh thiệt hại hoặc không thể áp dụng các biện pháp như vậy.

Hàng hoá bị coi là mất, nếu sau bảy ngày, kể từ ngày lễ ra hàng hoá phải được vận chuyển tới địa điểm giao hàng mà hàng hoá không tới. Nếu sau khi đã được bồi thường mà hàng hoá tới, thì người nhận hàng vẫn có quyền nhận số hàng hoá đó và hoàn lại cho người vận chuyển số tiền bồi thường đã nhận.

2- Việc bồi thường thiệt hại do vận chuyển chậm trễ không vượt quá mức giới hạn trách nhiệm dân sự của người vận chuyển.

### **Điều 78**

1- Người vận chuyển không được hưởng mức giới hạn trách nhiệm dân sự trong trường hợp người vận chuyển, nhân viên hoặc đại lý của người vận chuyển khi thực hiện nhiệm vụ có lỗi cố ý hoặc vô ý nghiêm trọng gây nên thiệt hại.

Người vận chuyển chỉ được hưởng mức giới hạn trách nhiệm dân sự theo quy định của pháp luật.

Hội đồng bộ trưởng quy định mức giới hạn trách nhiệm dân sự của người vận chuyển đối với vận chuyển hàng không nội địa.

2- Bất kỳ thoả thuận nào của người vận chuyển với hành khách, người gửi hàng và người nhận hàng nhằm miễn hoặc giảm trách nhiệm của người vận chuyển quy định tại Luật này đều không có giá trị.

3- Người vận chuyển có thể thoả thuận để mở rộng trách nhiệm của mình đối với hành khách, người gửi hoặc người nhận hàng.

### **Điều 79**

Người vận chuyển có quyền yêu cầu hành khách, người gửi hoặc người nhận hàng bồi thường thiệt hại đã gây ra cho người vận chuyển hoặc thiệt hại mà người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường. Thủ tục và mức bồi thường thực hiện theo quy định của pháp luật dân sự.

### **Điều 80**

1- Người gửi, hành khách và người có quyền nhận hàng hoặc đại diện hợp pháp của họ có quyền khiếu nại và kiện người vận chuyển.

2- Trước khi khởi kiện người vận chuyển về tổn thất hàng hoá, hành lý, thì những người có quyền khiếu nại và kiện người vận chuyển nói khoản 1 Điều này phải gửi khiếu nại tới người vận chuyển trong thời hạn sau đây:

a) Bảy ngày kể từ ngày nhận hàng, trong trường hợp tổn thất hành lý;

b) Mười bốn ngày kể từ ngày nhận hàng, trong trường hợp thiếu hụt, hư hỏng hàng hoá; hai mươi một ngày kể từ ngày trả hàng, trong trường hợp mất mát hàng hoá;

c) Hai mươi một ngày kể từ ngày lễ ra người có quyền nhận hàng đã nhận được hành lý ký gửi hoặc hàng hoá, trong trường hợp vận chuyển chậm trễ.

3- Người vận chuyển phải thông báo cho người khiếu nại biết việc chấp nhận hoặc không chấp nhận khiếu nại trong thời hạn ba mươi ngày kể từ ngày người vận chuyển nhận được khiếu nại. Nếu khiếu nại không được chấp nhận hoặc quá thời hạn trên mà không nhận được thông báo trả lời, thì người khiếu nại có quyền khởi kiện.

### **Điều 81**

Thời hiệu khởi kiện người vận chuyển về tổn thất hàng hoá, hành lý là một năm kể từ ngày hàng hoá, hành lý được vận chuyển tới địa điểm đến hoặc từ ngày lễ ra tàu bay phải tới địa điểm đến hoặc từ ngày việc vận chuyển bị đình chỉ.

## **MỤC NHỮNG QUY ĐỊNH KHÁC**

6

### **Điều 82**

Các quy định tại Chương này cũng được áp dụng đối với việc vận chuyển quốc tế bằng tàu bay do các doanh nghiệp vận chuyển hàng không Việt Nam tiến hành, nếu điều ước quốc tế về hàng không mà Việt Nam ký kết hoặc tham gia không quy định khác.

Vận chuyển quốc tế là bất kỳ việc vận chuyển nào bằng tàu bay mà theo thoả thuận của các bên trong hợp đồng vận chuyển, nơi khởi hành và nơi đến trên lãnh thổ của hai quốc gia hoặc trên lãnh thổ của một quốc gia nhưng có nơi dừng thoả thuận trên lãnh thổ của một quốc gia khác, không kể có gián đoạn trong vận chuyển hoặc chuyển tải.

### **Điều 83**

Việc vận chuyển bưu phẩm, bưu kiện bằng tàu bay phải tuân theo các quy định của pháp luật về bưu kiện.

### **Điều 84**

1- Việc dùng tàu bay để vận chuyển chất nổ, súng đạn, chất độc, chất dễ cháy, chất phóng xạ hoặc chất có từ tính cao, chất ăn mòn, làm gỉ kim loại, chất có mùi khó chịu phải được phép của cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm

quyền và phải tuân thủ nghiêm ngặt những quy định về điều kiện bảo quản và vận chuyển đặc biệt.

2- Nghiêm cấm việc vận chuyển bằng tàu bay vào và qua lãnh thổ Việt Nam vũ khí, dụng cụ chiến tranh, chất phóng xạ, chất có thể gây nguy hại lớn cho tính mạng, sức khỏe, môi sinh, môi trường; trong trường hợp đặc biệt phải được phép của Chủ tịch Hội đồng bộ trưởng.

## CHƯƠNG VII TRÁCH NHIỆM BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI NGOÀI HỢP ĐỒNG

### MỤC 1 TRÁCH NHIỆM BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI ĐỐI VỚI NGƯỜI THỨ BA Ở MẶT ĐẤT

#### **Điều 85**

1- Người ở mặt đất bị thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, thương tích, tài sản do tàu bay gây ra, sau đây gọi là người thứ ba ở mặt đất, có quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại theo quy định tại Mục này, nếu chứng minh được rằng tàu bay đang bay, người hoặc vật từ tàu bay đang bay rơi xuống trực tiếp gây ra thiệt hại đó.

2- Tàu bay được coi là đang bay, kể từ thời điểm nổ máy nhằm mục đích cất cánh cho tới thời điểm lặn đỗ, tắt máy sau khi hạ cánh; đối với khí cầu hoặc thiết bị bay tương tự, thì kể từ thời điểm rời khỏi mặt đất cho tới thời điểm chạm đất.

#### **Điều 86**

1- Người khai thác tàu bay phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất.

2- Trong trường hợp tàu bay đã cho thuê mà hợp đồng cho thuê không đăng ký vào Sổ đăng bạ tàu bay dân dụng, thì chủ sở hữu tàu bay phải chịu trách nhiệm bồi thường cho người thứ ba ở mặt đất như người khai thác tàu bay; nếu hợp đồng cho thuê đã đăng ký, thì chủ sở hữu tàu bay chỉ chịu trách nhiệm bồi thường khi có lỗi gây ra thiệt hại.

3- Người có trách nhiệm về thiệt hại nói tại khoản 1 và khoản 2 Điều này không phải bồi thường thiệt hại là hậu quả trực tiếp của xung đột vũ trang hoặc do tàu bay đang trong thời hạn bị chính quyền trưng dụng gây ra.

4- Người sử dụng bất hợp pháp tàu bay gây thiệt hại cho người thứ ba, thì phải bồi thường. Người chiếm hữu tàu bay phải chịu trách nhiệm liên đới với người sử dụng bất hợp pháp về thiệt hại đã gây ra, nếu không chứng minh

được rằng mình đã áp dụng các biện pháp cần thiết để ngăn chặn việc sử dụng bất hợp pháp đó.

### **Điều 87**

Khi hai hoặc nhiều tàu bay cùng gây thiệt hại hoặc do va chạm cản trở cho nhau trong khi bay mà gây thiệt hại cho người thứ ba ở dưới mặt đất, thì người khai thác của mỗi tàu bay gây thiệt hại phải chịu trách nhiệm liên đới đối với thiệt hại đó.

### **Điều 88**

Trong trường hợp chứng minh được người bị thiệt hại đã có lỗi gây ra hoặc góp phần gây ra thiệt hại, thì người có trách nhiệm bồi thường được miễn hoặc giảm trách nhiệm theo quy định của pháp luật dân sự.

### **Điều 89**

1- Những quy định về trách nhiệm bồi thường tại Mục này không cản trở người có trách nhiệm bồi thường kiện lại bất kỳ người nào khác.

Mức giới hạn trách nhiệm dân sự của người khai thác là công dân, pháp nhân Việt Nam sử dụng tàu bay gây thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất trong lãnh thổ Việt Nam do Hội đồng bộ trưởng quy định.

2- Những quy định tại Mục này về trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với người thứ ba ở mặt đất cũng được áp dụng đối với tổ chức, cá nhân nước ngoài sử dụng tàu bay gây thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất trong lãnh thổ Việt Nam.

### **Điều 90**

1- Tổ chức, cá nhân nước ngoài sử dụng tàu bay gây thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất trong lãnh thổ Việt Nam phải bồi thường thiệt hại, nhưng không vượt quá mức giới hạn sau đây đối với mỗi tàu bay và mỗi sự kiện gây thiệt hại:

- a) 500.000 franc đối với tàu bay có trọng lượng 1000 kg hoặc nhỏ hơn;
- b) 500.000 franc cộng thêm 400 franc tính cho mỗi kg vượt quá 1000 kg đối với tàu bay có trọng lượng lớn hơn 1000 kg nhưng không quá 6000 kg;
- c) 2.500.000 franc cộng thêm 250 franc tính cho mỗi kg vượt quá 6000 kg đối với tàu bay có trọng lượng lớn hơn 6000 kg nhưng không quá 20.000 kg;
- d) 6.000.000 franc cộng thêm 150 franc tính cho mỗi kg vượt quá 20.000 kg đối với tàu bay có trọng lượng lớn hơn 20.000 kg nhưng không quá 50.000 kg;

e) 10.500.000 franc cộng thêm 100 franc tính cho mỗi kg vượt quá 50.000 kg đối với tàu bay có trọng lượng lớn hơn 50.000 kg.

2- Trách nhiệm đối với việc gây tử vong hoặc tổn hại sức khỏe không vượt quá 500.000 franc đối với mỗi người chết hoặc bị thương.

3- Trọng lượng nói tại Điều này là trọng lượng cất cánh tối đa được phép của tàu bay theo chứng chỉ đủ điều kiện bay, trừ sự ảnh hưởng của việc bơm hơi hoặc khí khi sử dụng.

4- Đồng franc nói tại Điều này là đơn vị tiền tệ có giá trị tương đương 65,5 miligram vàng 900/1000.

### **Điều 91**

1- Trong trường hợp chứng minh được rằng người khai thác tàu bay có lỗi cố ý hoặc vô ý nghiêm trọng gây ra thiệt hại, thì người khai thác không được hưởng mức giới hạn trách nhiệm dân sự.

2- Người sử dụng bất hợp pháp tàu bay không được hưởng mức giới hạn trách nhiệm dân sự.

3- Trong trường hợp có sự kiện gây thiệt hại nói tại Điều 87 của Luật này, người bị thiệt hại có quyền được bồi thường tới mức tổng số những giới hạn trách nhiệm dân sự đối với mỗi tàu bay; người có trách nhiệm bồi thường của mỗi tàu bay gây thiệt hại không phải chịu trách nhiệm bồi thường vượt quá mức giới hạn trách nhiệm dân sự của mình.

### **Điều 92**

Nếu tổng giá trị thiệt hại thực tế yêu cầu bồi thường lớn hơn mức giới hạn trách nhiệm dân sự, thì việc bồi thường giải quyết như sau:

1- Trong trường hợp chỉ có yêu cầu bồi thường về người hoặc tài sản, thì mức bồi thường được giảm theo tỷ lệ tương ứng với giá trị thiệt hại thực tế của mỗi yêu cầu;

2- Trong trường hợp có yêu cầu bồi thường thiệt hại cả về người và tài sản, thì một nửa số tiền bồi thường được ưu tiên sử dụng để đáp ứng yêu cầu bồi thường về người; nếu không đủ thì chia theo tỷ lệ của các yêu cầu đó; phần tiền còn lại được sử dụng để đáp ứng yêu cầu bồi thường thiệt hại tài sản và thiệt hại về người chưa được giải quyết.

### **Điều 93**

Người khai thác tàu bay phải bảo hiểm bắt buộc hoặc thực hiện các biện pháp bảo đảm bắt buộc tới mức giới hạn trách nhiệm dân sự của mình.

**Điều 94**

1- Trong trường hợp xảy ra thiệt hại do tàu bay va chạm hoặc gây cản trở cho nhau, thì trách nhiệm của người khai thác được xác định như sau:

a) Nếu thiệt hại xảy ra do lỗi của một bên, thì bên có lỗi phải bồi thường;

b) Nếu thiệt hại xảy ra do lỗi của hai hoặc nhiều bên, thì trách nhiệm bồi thường được xác định theo mức độ lỗi của mỗi bên; trong trường hợp không xác định được mức độ lỗi, thì các bên có trách nhiệm bồi thường ngang nhau; nếu không xác định được lỗi, thì không bên nào phải bồi thường.

2- Những quy định tại Điều này không cản trở việc đòi người vận chuyển bồi thường. Người vận chuyển có quyền yêu cầu bên có lỗi nói tại khoản 1 Điều này thực hiện nghĩa vụ hoàn lại khoản tiền đã bồi thường.

**Điều 95**

Các quy định tại Chương này cũng được áp dụng đối với tàu bay công vụ Nhà nước.

CHƯƠNG VIII  
THANH TRA AN TOÀN HÀNG KHÔNG

**Điều 96**

1- Thanh tra an toàn hàng không bảo đảm việc thực hiện các quy định của pháp luật về an toàn hàng không.

Thanh tra an toàn hàng không có những nhiệm vụ, quyền hạn sau đây:

a) Kiểm tra giấy tờ, tài liệu, bằng, chứng chỉ, giấy phép liên quan tới việc bảo đảm an toàn hàng không;

b) Kiểm tra việc bảo đảm các điều kiện về an toàn kỹ thuật đối với tàu bay, trang bị, thiết bị phục vụ tàu bay, cảng hàng không, sân bay và trang bị, thiết bị mặt đất phục vụ giao thông hàng không;

c) Đình chỉ hoạt động vi phạm quy định về an toàn hàng không; đình chỉ khai thác tàu bay và trang bị, thiết bị không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn;

d) Kiến nghị biện pháp xử lý và khắc phục những vi phạm quy định về an toàn hàng không;

e) Xử phạt hành chính hành vi vi phạm quy định về an toàn hàng không.

2- Tổ chức Thanh tra an toàn hàng không do Hội đồng bộ trưởng quy định.

### **Điều 97**

1- Tổ chức, cá nhân Việt Nam và nước ngoài tiến hành hoạt động hàng không trong lãnh thổ Việt Nam có nghĩa vụ thi hành quyết định và yêu cầu của Thanh tra an toàn hàng không.

Người khai thác, người chỉ huy tàu bay, tổ chức, cá nhân khác có liên quan tới hoạt động hàng không có nghĩa vụ báo cáo với Thanh tra an toàn hàng không chậm nhất là ba ngày, kể từ ngày xảy ra hoặc biết được sự kiện về tai nạn, sự cố kỹ thuật nghiêm trọng của tàu bay và của trang bị, thiết bị hàng không; việc thực hiện sai chức năng, thẩm quyền và những việc khác liên quan tới an toàn hàng không;

2- Thanh tra an toàn hàng không phải tuân thủ pháp luật và chịu trách nhiệm trước pháp luật về hoạt động của mình.

## **CHƯƠNG IX XỬ LÝ VI PHẠM VÀ GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP**

IX

### **MỤC XỬ LÝ VI PHẠM**

1

### **Điều 98**

1- Người có hành vi sử dụng bạo lực chống lại người trong tàu bay đang bay; phá hủy hoặc gây thiệt hại cho tàu bay; trực tiếp hoặc gián tiếp đưa lên tàu bay những vật hoặc chất có thể phá hủy tàu bay; phá hủy, gây thiệt hại cho các phương tiện bảo đảm không lưu hoặc can thiệp bất hợp pháp vào việc khai thác các phương tiện đó; cố ý thông báo tin tức sai lạc có thể đe dọa an toàn bay và vi phạm các quy định khác của pháp luật về hoạt động hàng không dân dụng, thì tùy theo mức độ mà bị xử phạt hành chính hoặc bị truy cứu trách nhiệm hình sự; nếu gây thiệt hại thì phải bồi thường.

2- Người lợi dụng chức vụ, quyền hạn vi phạm quy định về an toàn hàng không, quy định về bán vé, xuất chứng từ vận chuyển, giữ chỗ, phục vụ hành khách, quy định về vận chuyển hàng không và các quy định khác của pháp luật về hoạt động hàng không dân dụng, thì tùy theo mức độ mà bị xử lý kỷ luật, xử phạt hành chính hoặc truy cứu trách nhiệm hình sự theo quy định của pháp luật.

### **Điều 99**

Tổ chức, cá nhân vi phạm quy định tại các Điều 8, 12 và 13 của Luật này, thì bị phạt đến 20.000.000 đồng.

### **Điều 100**

Người khai thác tàu bay, thành viên tổ bay hoặc người khai thác thiết bị kỹ thuật hàng không vi phạm quy định về mang theo giấy tờ, tài liệu cần thiết hoặc không thực hiện các điều kiện của bằng, chứng chỉ hoặc tiến hành các hoạt động không được phép, thì bị phạt đến 10.000.000 đồng.

### **Điều 101**

Người vi phạm trách nhiệm thông báo hoặc báo cáo quy định tại Điều 32, khoản 2 Điều 35, khoản 3 Điều 51, khoản 1 Điều 97 của Luật này, thì bị phạt đến 2.000.000 đồng.

### **Điều 102**

Người làm hư hại tàu bay hoặc trang bị, thiết bị của tàu bay, thì bị phạt đến 20.000.000 đồng.

Người có một trong các hành vi sau đây, thì bị phạt đến 10.000.000 đồng:

- 1- Không được phép của Giám đốc Cảng vụ hàng không mà:
  - a) Đặt trong khu vực cảng hàng không, sân bay các ký hiệu, thiết bị giống các ký hiệu, thiết bị dùng để nhận biết sân bay;
  - b) Đặt các vật dễ cháy trong khu vực cảng hàng không, sân bay;
  - c) Đặt các vật thu hút chim chóc tụ tập hoặc để súc vật đi lại trong khu vực cảng hàng không, sân bay;
- 2- Vi phạm các quy tắc đặt đèn hiệu, ký hiệu nhận biết các toà nhà, công trình trong khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay;
- 3- Làm hư hại thiết bị của cảng hàng không, sân bay, ký hiệu nhận biết cảng hàng không, sân bay.

### **Điều 103**

Người vi phạm quy tắc xây dựng công trình kiến trúc, lắp đặt trang bị, thiết bị, trồng cây tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay, thì bị phạt đến 10.000.000 đồng, bị buộc tháo dỡ, khôi phục nguyên trạng và chịu mọi phí tổn.

### **Điều 104**

Người vi phạm quy tắc vận chuyển hàng hoá nguy hiểm hoặc hạn chế vận chuyển, thì bị phạt đến 10.000.000 đồng.

### **Điều 105**

Người vi phạm quy định về bán vé, xuất chứng từ vận chuyển, giữ chỗ và phục vụ hành khách, thì bị phạt đến 20.000.000 đồng.

### **Điều 106**

1- Người vi phạm trật tự, kỷ luật trong tàu bay, thì bị phạt đến 1.000.000 đồng.

2- Người vi phạm quy tắc quay phim, chụp ảnh và sử dụng các phương tiện liên lạc trên tàu bay, thì bị phạt đến 1.000.000 đồng và bị tịch thu phương tiện và phim ảnh.

### **Điều 107**

Người vi phạm quy định phòng cháy, chữa cháy trong tàu bay, quy định vệ sinh môi trường và vệ sinh phòng dịch tại cảng hàng không, sân bay, thì bị phạt đến 10.000.000 đồng.

### **Điều 108**

1- Ngoài biện pháp phạt tiền, người vi phạm còn có thể bị áp dụng các hình thức phạt bổ sung và các biện pháp khác theo quy định của pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính; nếu gây thiệt hại thì phải bồi thường.

2- Hội đồng bộ trưởng quy định thẩm quyền xử phạt hành chính và điều chỉnh mức tiền phạt khi giá cả biến động từ 20% trở lên.

MỤC 2  
GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP

### **Điều 109**

Các tranh chấp trong hoạt động hàng không dân dụng có thể được giải quyết bằng thương lượng, hoà giải hoặc đưa ra giải quyết trước trọng tài hoặc khởi kiện trước toà án theo thẩm quyền, thủ tục do pháp luật quy định.

CHƯƠNG X  
ĐIỀU KHOẢN CUỐI CÙNG

### **Điều 110**

Luật này có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 6 năm 1992.

Các quy định trước đây trái với Luật này đều bị bãi bỏ.

Hội đồng bộ trưởng quy định chi tiết thi hành Luật này.

-----  
*Luật này đã được Quốc hội nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam  
khoá VIII, kỳ họp thứ 10 thông qua ngày 26 tháng 12 năm 1991.*

**LUẬT  
SỬA ĐỔI, BỔ SUNG MỘT SỐ ĐIỀU  
CỦA LUẬT HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM**

Căn cứ vào Điều 84 của Hiến pháp nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 1992;

Luật này sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật hàng không dân dụng Việt Nam được Quốc hội nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 26 tháng 12 năm 1991.

**Điều 1**

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật hàng không dân dụng Việt Nam như sau:

1- Điều 6 được sửa đổi, bổ sung như sau:

"Điều 6

1- Quản lý Nhà nước về hàng không dân dụng bao gồm:

a) Lập quy hoạch, kế hoạch và chính sách phát triển ngành hàng không dân dụng;

b) Ban hành các văn bản pháp quy; ký kết, tham gia và bảo đảm thực hiện các điều ước quốc tế về hàng không dân dụng; hợp tác quốc tế trong lĩnh vực hàng không dân dụng;

c) Thiết lập, quản lý và tổ chức khai thác các đường hàng không; quản lý vùng thông báo bay và quản lý bay; quy hoạch và quản lý hệ thống kỹ thuật thông tin phục vụ hoạt động hàng không dân dụng;

d) Quy hoạch, thành lập, đăng ký, quản lý và tổ chức khai thác cảng hàng không, sân bay dân dụng;

đ) Quản lý vận chuyển hàng không; quản lý các đề án thành lập, sáp nhập, giải thể các doanh nghiệp vận chuyển hàng không và các dự án hợp tác, đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực hàng không dân dụng;

e) Đăng ký tàu bay; quản lý việc nhập khẩu, xuất khẩu tàu bay, trang bị, thiết bị, vật tư phục vụ hàng không dân dụng; quản lý, giám sát việc sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, việc sản xuất trang bị, thiết bị của tàu bay và các trang bị, thiết bị, vật tư khác phục vụ hoạt động hàng không dân dụng;

g) Cấp, đình chỉ, gia hạn, sửa đổi, thu hồi hoặc huỷ bỏ các chứng chỉ, bằng, giấy phép và các giấy tờ, tài liệu khác liên quan tới hoạt động hàng không dân dụng;

h) Tổ chức và bảo đảm thực hiện an ninh, an toàn hàng không, an ninh quốc gia; tổ chức và bảo đảm an ninh, an toàn các chuyến bay chuyên cơ và các chuyến bay đặc biệt;

i) Tổ chức việc tìm kiếm - cứu nguy và điều tra tai nạn hàng không;

k) Quản lý việc đào tạo, tuyển chọn và phát triển nhân lực của ngành hàng không dân dụng;

l) Quản lý hoạt động khoa học, công nghệ trong lĩnh vực hàng không dân dụng; bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng;

m) Kiểm tra, thanh tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo và xử lý vi phạm hành chính trong hoạt động hàng không dân dụng.

2- Chính phủ thống nhất quản lý Nhà nước về hàng không dân dụng trong cả nước.

Cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng là cơ quan thuộc Chính phủ, giúp Chính phủ thực hiện chức năng quản lý Nhà nước chuyên ngành về hàng không dân dụng theo quy định của pháp luật.

Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ và chính quyền địa phương thực hiện việc quản lý Nhà nước trong lĩnh vực hàng không dân dụng theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn do pháp luật quy định".

2- Khoản 1 Điều 9 được sửa đổi, bổ sung như sau:

"1. Tàu bay thuộc sở hữu của công dân Việt Nam thường trú tại Việt Nam, tàu bay của các doanh nghiệp vận chuyển hàng không có đủ điều kiện quy định tại khoản 1 Điều 55 của Luật này và của các pháp nhân Việt Nam khác có trụ sở hoạt động chính tại Việt Nam thì được phép đăng ký tại Việt Nam.

Tàu bay của tổ chức, cá nhân nước ngoài và tàu bay của doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, trừ doanh nghiệp vận chuyển hàng không nói tại khoản 1 Điều 55 của Luật này, có thể được đăng ký tại Việt Nam theo điều kiện do Chính phủ quy định".

3- Điều 27 được sửa đổi, bổ sung như sau:

"Điều 27

1- Cảng vụ hàng không trực thuộc cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng, đứng đầu là Giám đốc, thực hiện chức năng quản lý cảng hàng không, sân bay; bảo đảm an ninh, an toàn tại cảng hàng không, sân bay; thu lệ phí, phí sử dụng cảng hàng không, sân bay.

Giám đốc Cảng vụ hàng không có trách nhiệm chủ trì phối hợp hoạt động của các cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền khác tại cảng hàng không, sân bay; bảo đảm duy trì trật tự công cộng, an ninh, an toàn hàng

không, vệ sinh môi trường; cung ứng các dịch vụ hàng không, dịch vụ công cộng tiện lợi, văn minh, lịch sự tại cảng hàng không, sân bay.

2- Tổ chức, nhiệm vụ, quyền hạn của Cảng vụ hàng không và quy chế phối hợp hoạt động giữa các cơ quan quản lý Nhà nước tại cảng hàng không, sân bay do Chính phủ quy định.

Các cơ quan quản lý Nhà nước hoạt động thường xuyên tại cảng hàng không, sân bay được Giám đốc Cảng vụ hàng không bố trí nơi làm việc thích hợp tại cảng hàng không, sân bay.

Trong trường hợp có sự cố xảy ra ảnh hưởng trực tiếp và tức thời tới an ninh và an toàn tại cảng hàng không, sân bay, Giám đốc Cảng vụ hàng không có quyền quyết định tạm thời đóng cửa cảng hàng không, sân bay dân dụng không quá 24 giờ, đồng thời phải báo cáo ngay cho Thủ trưởng cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng.

3- Giám đốc Cảng vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay có liên quan đến quốc phòng có trách nhiệm phối hợp với cơ quan quân sự trong việc quản lý, bảo vệ và khai thác cảng hàng không, sân bay".

4- Điều 43 được bổ sung khoản 3 như sau:

"3. Cơ quan quản lý bay có trách nhiệm duy trì liên lạc và phối hợp chặt chẽ với các trung tâm quản lý bay của các quốc gia lân cận trong việc điều hành bay để bảo đảm an toàn cho các tàu bay bay theo các đường hàng không và các vùng thông báo bay của Việt Nam".

5- Điều 53 được sửa đổi, bổ sung như sau:

"Điều 53

1- Trong trường hợp xảy ra tai nạn tàu bay gây hậu quả ít nghiêm trọng, Cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng có trách nhiệm sau đây:

a) Điều tra nhằm làm rõ sự kiện, điều kiện, hoàn cảnh, nguyên nhân và mức độ thiệt hại của vụ tai nạn;

b) áp dụng các biện pháp nhằm hạn chế tới mức thấp nhất thiệt hại có thể xảy ra;

c) Công bố kịp thời thông tin, tài liệu có liên quan đến vụ tai nạn;

d) Phối hợp với các cơ quan, tổ chức có liên quan và chính quyền địa phương trong việc điều tra tai nạn tàu bay và hướng dẫn hoạt động phòng, chống tai nạn.

2- Nếu tai nạn liên quan đến tàu bay công vụ Nhà nước, thì Cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng phải phối hợp với cơ quan chủ quản tàu bay đó để tiến hành điều tra theo các quy định của pháp luật.

3- Trong trường hợp xảy ra tai nạn tàu bay gây hậu quả nghiêm trọng, thì Chính phủ thành lập Ủy ban điều tra tai nạn tàu bay.

4- Trong việc tiến hành điều tra tai nạn tàu bay, Cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng, Ủy ban điều tra tai nạn tàu bay có quyền kiểm tra, khám nghiệm tàu bay, trang bị, thiết bị, vật tư của tàu bay, tài sản được vận chuyển trên tàu bay bị tai nạn và tàu bay có liên quan đến vụ tai nạn. Trong trường hợp tai nạn gây tử vong, thì tổ chức chuyên môn do Chính phủ quy định có quyền giữ tử thi để khám nghiệm, bảo đảm cho việc điều tra tai nạn.

5- Chủ sở hữu, người khai thác tàu bay, các tổ chức, cá nhân khác có liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng phải cung cấp kịp thời, đầy đủ và chính xác các thông tin cần thiết liên quan đến tai nạn tàu bay cho Cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng, Ủy ban điều tra tai nạn tàu bay.

6- Trong trường hợp tàu bay dân dụng nước ngoài bị tai nạn trên lãnh thổ Việt Nam, thì Chính phủ Việt Nam có thể chấp nhận người được quốc gia nơi đăng ký tàu bay chỉ định làm quan sát viên trong quá trình điều tra tai nạn."

6- Điều 55 được sửa đổi, bổ sung như sau:

"Điều 55

1- Doanh nghiệp vận chuyển hàng không Việt Nam nói tại Luật này là doanh nghiệp vận chuyển hàng không được thành lập theo pháp luật Việt Nam, có trụ sở hoạt động chính tại Việt Nam; trong trường hợp doanh nghiệp vận chuyển hàng không là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, thì Bên Việt Nam phải có đủ điều kiện về vốn và quyền kiểm soát thực tế theo quy định của pháp luật Việt Nam, phù hợp với pháp luật và thông lệ quốc tế.

2- Chỉ có doanh nghiệp vận chuyển hàng không quy định tại khoản 1 Điều này mới được vận chuyển công cộng bằng tàu bay.

3- Giấy phép thành lập doanh nghiệp vận chuyển hàng không do Thủ trưởng Cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng cấp, sau khi được Thủ tướng Chính phủ cho phép thành lập.

4- Thủ trưởng Cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng quy định điều kiện đối với chuyến bay thường lệ, điều kiện và giới hạn thực hiện chuyến bay không thường lệ; cấp, gia hạn giấy phép khai thác đối với vận chuyển thường lệ và không thường lệ cho doanh nghiệp vận chuyển hàng không.

5- Giấy phép thành lập, giấy phép khai thác có thể bị huỷ bỏ, thu hồi hoặc đình chỉ sử dụng khi doanh nghiệp vận chuyển hàng không có vi phạm thuộc một trong các trường hợp sau đây:

a) Vi phạm các quy định về thành lập doanh nghiệp; vi phạm điều kiện kinh doanh, điều kiện khai thác hoặc các quy định của pháp luật về an ninh, an toàn hàng không;

b) Không bắt đầu kinh doanh trong thời hạn sáu tháng, kể từ ngày đăng ký kinh doanh hoặc kể từ ngày được cấp giấy phép khai thác;

c) Ngừng hoạt động kinh doanh quá sáu tháng.

Thủ trưởng Cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng có quyền huỷ bỏ, thu hồi hoặc đình chỉ sử dụng giấy phép thành lập, giấy phép khai thác của doanh nghiệp vận chuyển hàng không.

6- Chính phủ quy định thủ tục, điều kiện cấp, gia hạn, huỷ bỏ, thu hồi hoặc đình chỉ sử dụng giấy phép thành lập, đăng ký kinh doanh, giấy phép khai thác của doanh nghiệp vận chuyển hàng không.

7- Ngoài các quy định của Luật này, việc thành lập, hoạt động, giải thể của các doanh nghiệp vận chuyển hàng không còn phải tuân thủ các quy định khác của pháp luật Việt Nam".

7- Khoản 1 và khoản 2 Điều 58 được đánh số thành khoản 2 và khoản 3 và Điều này được bổ sung khoản 1 như sau:

" 1- Việc trao đổi quyền thông thương hàng không giữa Việt Nam và quốc gia khác được thực hiện trên cơ sở tôn trọng độc lập, chủ quyền và pháp luật của nhau; bảo đảm sự công bằng, bình đẳng về cơ hội khai thác, về quyền lợi và nghĩa vụ giữa các hãng hàng không của Việt Nam và của quốc gia khác được chỉ định để thực hiện các quyền thông thương hàng không".

8- Quy định tại Điều 70 được đánh số thành khoản 1 và Điều này được bổ sung khoản 2 và khoản 3 như sau:

"2- Mọi tranh chấp giữa hành khách và người vận chuyển xảy ra trong chuyến bay được giải quyết tại cảng hàng không, sân bay.

3- Khi tới cảng hàng không, sân bay, hành khách phải rời khỏi tàu bay theo sự chỉ dẫn của nhân viên hoặc đại lý của người vận chuyển. Hành khách không được ở lại trong tàu bay vì lý do tranh chấp với người vận chuyển xảy ra trong chuyến bay."

9- Điều 71 được sửa đổi, bổ sung như sau:

" Điều 71

Nguyên tắc xây dựng, điều kiện áp dụng giá cước, khung giá cước vận chuyển hàng không do Chính phủ quy định.

Giá cước vận chuyển thường lệ do các doanh nghiệp vận chuyển hàng không trình Cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng phê duyệt."

10- Khoản 1 Điều 78 được sửa đổi, bổ sung như sau:

"1- Người vận chuyển không được hưởng mức giới hạn trách nhiệm dân sự trong trường hợp người vận chuyển, nhân viên hoặc đại lý của người vận chuyển có lỗi cố ý hoặc vô ý nghiêm trọng gây ra thiệt hại khi thực hiện nhiệm vụ.

Người vận chuyển chỉ được hưởng mức giới hạn trách nhiệm dân sự như mức giới hạn trách nhiệm dân sự trong việc vận chuyển quốc tế bằng tàu bay theo các điều ước quốc tế mà Việt Nam ký kết hoặc tham gia".

11- Điều 90 được sửa đổi, bổ sung như sau:

"Điều 90

1. Tổ chức, cá nhân nước ngoài sử dụng tàu bay gây thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất trong lãnh thổ Việt Nam phải bồi thường thiệt hại, nhưng không vượt quá mức giới hạn 1.000 đô-la Mỹ đối với mỗi kilôgram trọng lượng tàu bay cho mỗi tàu bay và mỗi sự kiện gây thiệt hại.

2- Trọng lượng tàu bay nói tại khoản 1 Điều này là trọng lượng cất cánh tối đa được phép của tàu bay theo chứng chỉ đủ điều kiện bay, trừ sự ảnh hưởng của việc bơm hơi hoặc khí khi sử dụng.

3- Trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với việc gây tử vong hoặc tổn hại sức khỏe không vượt quá 150.000 đô-la Mỹ đối với mỗi người chết hoặc bị thương."

12- Tên của Chương VIII được sửa đổi, bổ sung thành "Thanh tra an toàn hàng không và bảo đảm an ninh hàng không".

## **Điều 2**

1- Bổ sung Điều 93a như sau:

"Điều 93a

Các quy định tại Mục này cũng được áp dụng đối với tàu bay đang bay gây thiệt hại cho tàu, thuyền và các công trình của Việt Nam ở các vùng nước trong lãnh thổ Việt Nam, các vùng biển thuộc chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia của Việt Nam, các vùng biển và các vùng đất, vùng nước không thuộc chủ quyền và quyền tài phán của bất kỳ quốc gia nào".

2- Bổ sung Điều 97a như sau:

"Điều 97a

1. Trong lĩnh vực bảo đảm an ninh hàng không, Cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng có các nhiệm vụ, quyền hạn sau đây:

a) Phối hợp với Bộ Quốc phòng, Bộ Nội vụ, các cơ quan Nhà nước hữu quan khác và chính quyền địa phương nơi có cảng hàng không, sân bay hoặc nơi lắp đặt các trang bị, thiết bị phục vụ hàng không soạn thảo Chương trình an ninh hàng không quốc gia và các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không trình Chính phủ ban hành;

b) Phê duyệt Chương trình an ninh hàng không của các cảng hàng không, sân bay và của các doanh nghiệp vận chuyển hàng không;

c) Chỉ đạo, kiểm tra việc thực hiện các Chương trình an ninh hàng không và các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không;

- d) Xây dựng Chương trình huấn luyện về an ninh hàng không;
- đ) Cung cấp kịp thời các thông tin về an ninh hàng không;
- e) Hợp tác quốc tế trong lĩnh vực an ninh hàng không.

2- Cảng vụ hàng không phải tổ chức thực hiện các Chương trình an ninh hàng không; phối hợp với các đơn vị thuộc Bộ Quốc phòng, Bộ Nội vụ, Tổng cục Hải quan, các cơ quan khác có liên quan và chính quyền địa phương áp dụng các biện pháp thích hợp để ngăn chặn các hành vi vi phạm pháp luật về an ninh trong hoạt động hàng không dân dụng; bảo đảm an ninh cho tàu bay dân dụng, tàu bay công vụ Nhà nước, tàu bay nước ngoài đi và đến các cảng hàng không, sân bay dân dụng Việt Nam.

3- Các doanh nghiệp vận chuyển hàng không và các cơ quan, đơn vị thuộc ngành hàng không dân dụng phải đảm bảo thực hiện nghiêm chỉnh các Chương trình an ninh hàng không; áp dụng các biện pháp thích hợp nhằm đảm bảo an toàn cho tàu bay, hành khách và tổ bay khi có hành vi cướp, phá hoặc các hành vi trái pháp luật khác trong khi bay.

4- Hành khách, hành lý, hàng hoá, bưu phẩm, bưu kiện và các đồ vật phục vụ chuyên bay phải được kiểm tra an ninh trước khi được đưa lên tàu bay. Trong trường hợp phát hiện hành khách hoặc hành lý, hàng hoá, bưu phẩm, bưu kiện, đồ vật khác có dấu hiệu vi phạm quy định về an ninh hàng không, an ninh quốc gia, thì hành khách hoặc hành lý, hàng hoá, bưu phẩm, bưu kiện, đồ vật đó có thể bị đình chỉ vận chuyển trong chuyến bay đó."

### **Điều 3**

1- Các cụm từ "Hội đồng Bộ trưởng" và "Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng" nói tại Luật hàng không dân dụng Việt Nam được thay thế bằng các cụm từ tương ứng là "Chính phủ" và "Thủ tướng Chính phủ".

2- Các cụm từ "Bộ Giao thông vận tải và Bưu điện" và "Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và Bưu điện" nói tại Luật hàng không dân dụng Việt Nam được thay thế bằng các cụm từ tương ứng là "Cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng" và "Thủ trưởng Cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng".

3- Các cụm từ "Cơ quan không lưu" nói tại Luật hàng không dân dụng Việt Nam được thay thế bằng các cụm từ "Cơ quan quản lý bay".

### **Điều 4**

Chính phủ quy định chi tiết thi hành Luật này.

Luật này được Quốc hội nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam khoá IX, kỳ họp thứ 7 thông qua ngày 20 tháng 4 năm 1995.

-----  
-----  
**LỆNH**  
**CỦA CHỦ TỊCH NƯỚC SỐ 38L/CTN**  
**NGÀY 10 THÁNG 12 NĂM 1994**  
*(Trích)*

**CHỦ TỊCH**  
**NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

*Căn cứ vào Điều 103 và Điều 106 của Hiến pháp nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 1992;*

*Căn cứ vào Điều 78 của Luật tổ chức Quốc hội;*  
**NAY CÔNG BỐ:**

...

Pháp lệnh bảo vệ công trình giao thông đã được Ủy ban thường vụ Quốc hội nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam khoá IX thông qua ngày 02 tháng 12 năm 1994.

...

**PHÁP LỆNH**  
**BẢO VỆ CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG**

*Để tăng cường quản lý Nhà nước, nâng cao trách nhiệm của cơ quan Nhà nước, tổ chức kinh tế, tổ chức xã hội, đơn vị vũ trang nhân dân và mọi cá nhân trong việc bảo vệ công trình giao thông, góp phần phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và đời sống nhân dân;*

*Căn cứ vào Điều 91 của Hiến pháp nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 1992;*

Pháp lệnh này quy định về bảo vệ công trình giao thông.

**CHƯƠNG I**  
**NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG**

**Điều 1**

Công trình giao thông là cơ sở kinh tế - kỹ thuật thuộc kết cấu hạ tầng có tầm quan trọng đối với sự nghiệp phát triển kinh tế quốc dân, góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh và đời sống nhân dân.

## **Điều 2**

Công trình giao thông được quy định trong Pháp lệnh này bao gồm công trình giao thông đường bộ, đường sắt và đường sông phục vụ giao thông vận tải công cộng, sau đây gọi chung là công trình giao thông.

Việc bảo vệ công trình giao thông hàng không dân dụng, công trình giao thông hàng hải do Luật hàng không dân dụng Việt Nam và Bộ Luật hàng hải Việt Nam điều chỉnh.

## **Điều 3**

Bảo vệ công trình giao thông được quy định trong Pháp lệnh này gồm những hoạt động bảo đảm an toàn và tuổi thọ của công trình; các biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý các hành vi xâm phạm công trình gây nguy hiểm đến tính mạng nhân dân, gây thiệt hại đến tài sản của Nhà nước và của nhân dân.

## **Điều 4**

Nhà nước có chính sách khuyến khích, bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân trong nước, ngoài nước đầu tư, áp dụng tiến bộ khoa học và công nghệ vào việc xây dựng cải tạo, duy tu, sửa chữa và bảo vệ công trình giao thông.

## **Điều 5**

Nhà nước thống nhất quản lý về bảo vệ công trình giao thông, không phân biệt công trình được xây dựng bằng nguồn vốn nào.

Nhà nước bảo đảm kinh phí và các điều kiện cho việc duy tu, sửa chữa và bảo vệ công trình giao thông được đầu tư xây dựng bằng nguồn vốn của ngân sách Nhà nước hoặc có nguồn gốc từ ngân sách Nhà nước.

Chủ của công trình giao thông được đầu tư xây dựng bằng các nguồn vốn khác phải tự bảo đảm kinh phí để duy tu, sửa chữa và bảo vệ công trình.

## **Điều 6**

Quy hoạch cải tạo, mở rộng và nâng cấp các loại đường giao thông phải được cơ quan Nhà nước có thẩm quyền phê duyệt và phải được công khai cắm mốc chỉ giới.

Việc thiết kế, xây dựng công trình giao thông phải tuân theo quy hoạch, kế hoạch, luận chứng kinh tế - kỹ thuật đã được cơ quan Nhà nước có thẩm quyền phê duyệt; bảo đảm chất lượng và an toàn kỹ thuật của công trình.

### **Điều 7**

Cơ quan Nhà nước, tổ chức kinh tế, tổ chức xã hội, đơn vị vũ trang nhân dân và mọi cá nhân có trách nhiệm giữ gìn, bảo vệ công trình giao thông; chấp hành các quy định của pháp luật về bảo vệ công trình giao thông và các quy định pháp luật có liên quan.

Tổ chức, cá nhân nước ngoài hoạt động, cư trú trên lãnh thổ Việt Nam phải tuân theo các quy định của pháp luật Việt Nam về bảo vệ công trình giao thông.

### **Điều 8**

Hội đồng nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm giám sát việc thi hành pháp luật về bảo vệ công trình giao thông tại địa phương.

Nhà nước tạo điều kiện để Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình tham gia giáo dục, động viên nhân dân và giám sát việc thi hành pháp luật về bảo vệ công trình giao thông.

### **Điều 9**

Người sử dụng, khai thác công trình giao thông phải trả lệ phí giao thông theo quy định của pháp luật.

Chính phủ quy định các loại công trình giao thông được thu lệ phí và mức lệ phí đối với từng loại công trình.

### **Điều 10**

Mọi hành vi xâm phạm đến công trình giao thông phải được xử lý nghiêm minh.

## **CHƯƠNG II**

## **BẢO VỆ CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG**

### **Điều 11**

Công trình giao thông được bảo vệ bao gồm:

1- Công trình đường bộ: đường, cầu, cống, hầm, vỉa hè đường đô thị, bến phà, bến xe, hệ thống thoát nước, cọc tiêu biển báo và các công trình, thiết bị phụ trợ khác;

2- Công trình đường sông: luồng chạy tàu thuyền trên sông, hồ, kênh đào và ven vịnh; âu thuyền, kè, đập, cảng, bến, kho bãi, phao tiêu báo hiệu và các công trình, thiết bị phụ trợ khác;

3- Công trình đường sắt: đường, cầu, hầm, công, nhà ga, kho bãi, hệ thống thông tin tín hiệu và các công trình, thiết bị phụ trợ khác.

## **Điều 12**

Căn cứ việc phân cấp quản lý, các hệ thống đường giao thông được phân loại như sau:

1- Đường bộ: quốc lộ, đường đô thị, đường tỉnh, đường huyện, đường xã và đường bộ chuyên dùng;

2- Đường sông: đường sông trung ương, đường sông địa phương và đường sông chuyên dùng;

3- Đường sắt: đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng.

## **Điều 13**

Phạm vi bảo vệ công trình giao thông bao gồm: Công trình; hành lang bảo vệ công trình; phần trên không, phần dưới mặt đất, phần dưới mặt nước có liên quan đến an toàn công trình và an toàn cho hoạt động giao thông vận tải.

Ngoài phạm vi bảo vệ công trình giao thông, việc xây dựng và mọi hoạt động khác không được gây tác hại đến an toàn công trình.

Chính phủ quy định phạm vi bảo vệ công trình giao thông.

## **Điều 14**

Việc xây dựng công trình, sử dụng và khai thác khoáng không, vùng đất, vùng nước trong phạm vi bảo vệ công trình giao thông phải được cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền về bảo vệ công trình giao thông cho phép theo quy định của pháp luật.

Việc xây dựng công trình, sử dụng và khai thác khoáng không, vùng đất, vùng nước ngoài phạm vi bảo vệ công trình giao thông nhưng ảnh hưởng đến an toàn công trình hoặc an toàn cho hoạt động giao thông vận tải trên công trình phải có ý kiến của cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền về bảo vệ công trình giao thông.

## **Điều 15**

1- Việc quản lý, khai thác, sửa chữa và bảo vệ công trình giao thông phải tuân theo quy trình, quy phạm, tiêu chuẩn kỹ thuật đã được cơ quan Nhà nước có thẩm quyền quy định.

2- Đơn vị quản lý công trình giao thông có trách nhiệm bảo đảm trạng thái an toàn kỹ thuật của công trình; trường hợp phát hiện công trình có chỗ bị hư hỏng, đe dọa an toàn giao thông thì phải có biện pháp xử lý, sửa chữa kịp thời; có biện pháp phòng, chống thiên tai nhằm hạn chế tổn hại đến công trình và phải liên đới trách nhiệm đối với tai nạn giao thông xảy ra do chất lượng của công trình không bảo đảm an toàn kỹ thuật.

### **Điều 16**

Khi phát hiện công trình giao thông bị xâm phạm hoặc có nguy cơ không an toàn, thì người phát hiện có trách nhiệm báo ngay cho chính quyền địa phương, đơn vị quản lý công trình, cảnh sát giao thông hoặc cơ quan Nhà nước khác nơi gần nhất biết để có biện pháp xử lý kịp thời.

### **Điều 17**

Đối với công trình giao thông đặc biệt quan trọng, Bộ Giao thông vận tải chủ trì phối hợp với Bộ Nội vụ và Bộ Quốc phòng xây dựng phương án tổ chức việc bảo vệ theo quy định của Chính phủ.

Trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, lực lượng cảnh sát nhân dân có trách nhiệm phối hợp, hỗ trợ đơn vị quản lý công trình giao thông và lực lượng thanh tra về bảo vệ công trình giao thông trong việc bảo vệ các công trình giao thông.

### **Điều 18**

Nghiêm cấm mọi hành vi lấn chiếm phạm vi bảo vệ công trình giao thông để xây dựng nhà ở, lều quán hoặc bất kỳ công trình nào khác.

Mọi hành vi vi phạm trong việc thực hiện quy hoạch đã được cơ quan Nhà nước có thẩm quyền phê duyệt, trong việc giải quyết đền bù và giải phóng mặt bằng đều phải được xử lý nghiêm minh.

### **Điều 19**

1- Tổ chức, cá nhân được phép xây dựng, cải tạo, mở rộng, sửa chữa công trình và tiến hành các hoạt động khác trong phạm vi bảo vệ công trình giao thông phải tuân theo pháp luật về bảo vệ công trình giao thông và các quy định của pháp luật có liên quan.

2- Trường hợp Nhà nước cần xây dựng cải tạo, mở rộng công trình giao thông thì chủ các công trình, nhà ở, lều quán đã xây dựng trong phạm vi hành lang bảo vệ công trình giao thông, kể cả trường hợp đã được phép xây dựng đều phải di chuyển kịp thời theo quyết định của cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền.

Việc đền bù được thực hiện theo quy định của pháp luật và bảo đảm đúng chính sách của Nhà nước.

3- Việc di chuyển chậm trễ hoặc cố tình trì hoãn việc di chuyển các công trình, nhà ở, lầu quán quy định tại khoản 2 của Điều này gây trở ngại cho việc xây dựng, cải tạo, mở rộng công trình giao thông phải được xử lý nghiêm minh.

### **Điều 20**

Nghiêm cấm các hành vi sau đây:

1- Phá huỷ, tháo dỡ, trộm cắp cấu kiện, phụ kiện, vật tư, vật liệu xây dựng, hệ thống thông tin tín hiệu, thiết bị báo hiệu hướng dẫn giao thông của công trình giao thông;

2- Thải các chất độc hại làm hư hại, ảnh hưởng đến độ bền và tuổi thọ của công trình giao thông;

3- Chứa chất hàng hoá, nguyên vật liệu, phế thải; rửa xe, họp chợ, thả trâu bò, gia súc trên đường giao thông; phơi rơm rạ, thóc lúa, nông sản và các vật khác trên quốc lộ và những hành vi khác gây cản trở cho việc khai thác, sử dụng công trình giao thông;

4- Điều khiển tàu, xe vượt quá tải trọng hoặc chạy quá tốc độ quy định gây ảnh hưởng đến chất lượng của công trình giao thông.

### **Điều 21**

Các việc sau đây chỉ được tiến hành khi cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền về bảo vệ công trình giao thông cho phép:

1- Khoan, đào, xẻ đường giao thông;

2- Sử dụng chất nổ khai thác đá, cát, sỏi, đất gây ảnh hưởng đến chất lượng công trình giao thông;

3- Đặt đường ống cấp nước, thoát nước, dẫn dầu khí; đặt cáp dẫn điện, cáp thông tin và thiết bị chiếu sáng trong phạm vi bảo vệ công trình giao thông;

4- Neo buộc, đậu, đỗ phương tiện giao thông, bè mảng gây cản trở cho việc khai thác và sử dụng công trình giao thông;

5- Di chuyển vị trí, che lấp làm giảm hiệu lực hoặc tác dụng của hệ thống thông tin tín hiệu và thiết bị báo hiệu hướng dẫn giao thông;

6- Mở đường ngang qua đường sắt, quốc lộ và đường có giải phân cách; điều khiển xe xơ giới, xe bánh xích hoặc kéo vật nặng vượt qua đường sắt ở những nơi quy định không cho vượt qua;

7- Dựng công chào, biển quảng cáo, khẩu hiệu trong phạm vi bảo vệ công trình giao thông;

8- Đặt đăng đỏ, phương tiện nuôi, đánh bắt thủy sản làm trở ngại luồng chạy tàu thuyền;

9- Các hành vi khác gây ảnh hưởng đến chất lượng công trình giao thông.

Trong trường hợp được phép tiến hành một trong những việc quy định tại Điều này, thì khi thực hiện phải có biện pháp bảo đảm an toàn giao thông; sau khi hoàn thành phải kịp thời khôi phục nguyên trạng và chất lượng của công trình giao thông. Đơn vị quản lý công trình giao thông có trách nhiệm kiểm tra, giám sát việc khôi phục nguyên trạng và chất lượng của công trình giao thông.

## **Điều 22**

Trong trường hợp cần thiết, hoạt động của các phương tiện sau đây phải có giấy phép của cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền và bảo vệ công trình giao thông:

1- Xe bán xích, xe có trọng tải lớn, xe có kích thước lớn hoạt động trên đường giao thông công cộng có cầu và đường bị hạn chế về tải trọng hoặc khổ giới hạn;

2- Tàu thủy có kích thước lớn hoạt động trên những tuyến đường sông có luồng chạy tàu thuyền hạn chế.

Giấy phép hoạt động của các phương tiện quy định tại Điều này được cấp để sử dụng một lần hoặc có thời hạn và theo những tuyến đường quy định.

Đơn vị quản lý công trình giao thông phối hợp với lực lượng cảnh sát giao thông và lực lượng kiểm soát quân sự tổ chức kiểm tra hoạt động của các loại phương tiện quy định tại điều này.

## **Điều 23**

Việc bảo vệ công trình giao thông kết hợp làm công trình quốc phòng hoặc công trình quốc phòng kết hợp làm công trình giao thông phải tuân theo các quy định của Pháp lệnh này và Pháp lệnh bảo vệ công trình quốc phòng và khu quân sự.

Việc bảo vệ công trình giao thông kết hợp làm công trình thủy lợi, đê điều hoặc công trình thủy lợi, đê điều kết hợp làm công trình giao thông phải tuân theo các quy định của Pháp lệnh này, Pháp lệnh khai thác và bảo vệ công trình thủy lợi và Pháp lệnh về đê điều.

Việc bảo vệ công trình giao thông có liên quan đến các công trình khác thuộc kết cấu hạ tầng phải tuân theo các quy định của Pháp lệnh này và các quy định pháp luật có liên quan.

## **Điều 24**

1- Trong trường hợp có sự cố gây cản trở giao thông, chủ của vật chướng ngại nằm trong phạm vi luồng chạy tàu thuyền phải báo ngay cho đơn vị quản lý công trình giao thông nơi gần nhất, có biện pháp bảo đảm giao thông an toàn và có trách nhiệm gỡ bỏ và thanh thải vật chướng ngại đó theo thời hạn quy định của đơn vị quản lý công trình giao thông;

2- Trong trường hợp có sự cố gây cản trở giao thông, chủ của vật chướng ngại trên đường bộ, đường sắt phải báo ngay cho đơn vị quản lý công trình giao thông, lực lượng cảnh sát giao thông nơi gần nhất và có trách nhiệm gỡ bỏ và thanh thải vật chướng ngại, không để gây trở ngại đến việc lưu thông tàu, xe.

3- Trong trường hợp vật chướng ngại không được gỡ bỏ và thanh thải đúng thời hạn quy định, đơn vị quản lý công trình giao thông hoặc lực lượng cảnh sát giao thông có trách nhiệm xử lý và chủ của vật chướng ngại phải chịu mọi phí tổn.

### CHƯƠNG III

## QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO VỆ CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG

### **Điều 25**

Chính phủ thống nhất quản lý Nhà nước về bảo vệ công trình giao thông trong phạm vi cả nước.

Bộ Giao thông vận tải thực hiện chức năng quản lý Nhà nước về bảo vệ công trình giao thông; có trách nhiệm tổ chức thực hiện việc quản lý, bảo vệ, khai thác, sử dụng, kiểm tra và thanh tra việc bảo vệ hệ thống quốc lộ, đường sông trung ương và đường sắt quốc gia; bảo đảm hệ thống giao thông quốc gia an toàn, thông suốt.

Bộ Nội vụ, các Bộ, ngành có liên quan trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với bộ Giao thông vận tải trong việc thực hiện chức năng quản lý Nhà nước về bảo vệ công trình giao thông.

Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ quyền hạn của mình có trách nhiệm thực hiện chức năng quản lý Nhà nước về bảo vệ công trình giao thông theo sự hướng dẫn của Bộ Giao thông vận tải; có trách nhiệm tổ chức bảo vệ các công trình giao thông trong phạm vi địa phương; chỉ đạo việc duy tu, sửa chữa và bảo vệ công trình giao thông được phân cấp quản lý.

Cơ quan quản lý Nhà nước về bảo vệ công trình giao thông ở địa phương có trách nhiệm giúp Ủy ban nhân dân cùng cấp thực hiện chức năng quản lý Nhà nước về bảo vệ công trình giao thông.

Việc quản lý Nhà nước về bảo vệ công trình giao thông đường sắt do Chính phủ quy định theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

### **Điều 26**

Nội dung quản lý Nhà nước về bảo vệ công trình giao thông bao gồm:

1- Lập quy hoạch, kế hoạch xây dựng cải tạo, nâng cấp và sửa chữa công trình giao thông;

2- Xây dựng và ban hành các văn bản pháp quy về bảo vệ công trình giao thông và tổ chức thực hiện các quy định pháp luật về bảo vệ công trình giao thông;

3- Tổ chức bộ máy quản lý, bảo vệ công trình giao thông;

4- Quy định và công bố tải trọng, tiêu chuẩn kỹ thuật của các loại phương tiện giao thông vận tải phù hợp với an toàn của hệ thống công trình giao thông công cộng.

Quy định tải trọng và kích thước giới hạn của các phương tiện giao thông vận tải có tải trọng và kích thước lớn được phép nhập khẩu vào Việt Nam;

5- Cấp và thu hồi giấy phép đối với các trường hợp khai thác, sử dụng công trình có ảnh hưởng đến chất lượng và an toàn của công trình giao thông;

6- Quy định về việc xây dựng công trình ở hai bên đường giao thông thuộc hành lang bảo vệ đường giao thông phù hợp với quy hoạch cải tạo, mở rộng đường giao thông;

7- Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo vệ công trình giao thông;

8- Đào tạo, bồi dưỡng cán bộ quản lý, bảo vệ công trình giao thông; nghiên cứu, áp dụng tiến bộ khoa học và công nghệ vào lĩnh vực bảo vệ công trình giao thông;

9- Kiểm tra, thanh tra việc thực hiện các quy định pháp luật về bảo vệ công trình giao thông;

10- Giải quyết tranh chấp, khiếu nại và tố cáo có liên quan đến việc bảo vệ công trình giao thông; xử lý các vi phạm pháp luật về bảo vệ công trình giao thông theo thẩm quyền;

11- Hợp tác quốc tế trong lĩnh vực bảo vệ công trình giao thông.

## **Điều 27**

Tổ chức hệ thống các đơn vị quản lý công trình giao thông được quy định như sau:

1- Bộ Giao thông vận tải quy định tổ chức các đơn vị quản lý công trình quốc lộ, đường sông trung ương và đường sắt quốc gia;

2- Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương quy định tổ chức các đơn vị quản lý công trình đường đô thị, đường tỉnh, đường huyện, đường xã và đường sông địa phương theo sự hướng dẫn của Bộ Giao thông vận tải.

## **CHƯƠNG IV**

## THANH TRA VỀ BẢO VỆ CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG

### **Điều 28**

Cơ quan quản lý Nhà nước về bảo vệ công trình giao thông thực hiện chức năng thanh tra về bảo vệ công trình giao thông.

Chính phủ quy định tổ chức, nhiệm vụ, quyền hạn và hoạt động của thanh tra về bảo vệ công trình giao thông.

Bộ Giao thông vận tải tổ chức lực lượng thanh tra bảo vệ công trình đường bộ, đường sắt và đường sông.

### **Điều 29**

Khi tiến hành thanh tra, Đoàn thanh tra hoặc Thanh tra viên về bảo vệ công trình giao thông có quyền:

1- Kiểm tra, thanh tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về bảo vệ công trình giao thông;

2- Lập biên bản các vi phạm pháp luật về bảo vệ công trình giao thông; quyết định tạm thời đình chỉ hoặc đình chỉ các vi phạm pháp luật nghiêm trọng về bảo vệ công trình giao thông;

3- Xử lý theo thẩm quyền hoặc kiến nghị cơ quan Nhà nước có thẩm quyền xử lý các hành vi vi phạm pháp luật về bảo vệ công trình giao thông;

4- Giải quyết tranh chấp, khiếu nại, tố cáo đối với các vi phạm pháp luật về bảo vệ công trình giao thông theo thẩm quyền;

5- Chủ trì phối hợp với lực lượng cảnh sát nhân dân và các cơ quan bảo vệ pháp luật khác trong việc thực hiện chức năng thanh tra về bảo vệ công trình giao thông.

Trong trường hợp cần thiết, để kịp thời ngăn chặn hậu quả có thể xảy ra đối với công trình giao thông do hành vi vi phạm pháp luật về bảo vệ công trình giao thông, Thanh tra viên được phép dùng các phương tiện giao thông vận tải để có biện pháp xử lý theo thẩm quyền và chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình.

### **Điều 30**

Tổ chức, cá nhân có trách nhiệm tạo điều kiện để Đoàn thanh tra hoặc Thanh tra viên về bảo vệ công trình giao thông thi hành nhiệm vụ; chấp hành quyết định của Đoàn thanh tra hoặc Thanh tra viên về bảo vệ công trình giao thông.

Đoàn thanh tra hoặc Thanh tra viên về bảo vệ công trình giao thông phải chịu trách nhiệm trước pháp luật về các quyết định của mình.

### **Điều 31**

Tổ chức, cá nhân bị thanh tra có quyền khiếu nại với cơ quan thanh tra về bảo vệ công trình giao thông hoặc cơ quan quản lý Nhà nước cấp trên trực tiếp về bảo vệ công trình giao thông về quyết định và biện pháp xử lý của Đoàn thanh tra hoặc Thanh tra viên.

Tổ chức, cá nhân có quyền khiếu nại, tố cáo với cơ quan quản lý Nhà nước về bảo vệ công trình giao thông những vi phạm pháp luật trong lĩnh vực bảo vệ công trình giao thông.

Cơ quan nhận được khiếu nại, tố cáo có trách nhiệm xem xét, giải quyết các khiếu nại, tố cáo theo quy định của pháp luật về khiếu nại và tố cáo của công dân và các quy định pháp luật có liên quan.

### **Điều 32**

Lực lượng thanh tra về bảo vệ công trình giao thông được trang bị đồng phục, phù hiệu và những phương tiện cần thiết để làm nhiệm vụ theo quy định của Chính phủ.

## **CHƯƠNG V**

### **KHEN THƯỞNG VÀ XỬ LÝ VI PHẠM**

### **Điều 33**

Tổ chức, cá nhân có thành tích trong việc bảo vệ công trình giao thông được khen thưởng theo quy định chung của Nhà nước.

Những người đấu tranh với các hành vi vi phạm pháp luật về bảo vệ công trình giao thông mà bị thiệt hại về tài sản, sức khỏe hoặc tính mạng thì được bồi thường theo quy định của pháp luật.

### **Điều 34**

Người nào lấn chiếm đất trong phạm vi bảo vệ công trình giao thông hoặc có hành vi khác vi phạm pháp luật về bảo vệ công trình giao thông thì tùy theo tính chất, mức độ vi phạm và hậu quả xảy ra mà bị xử phạt hành chính hoặc bị truy cứu trách nhiệm hình sự.

### **Điều 35**

Người nào lợi dụng chức vụ, quyền hạn bao che cho người có hành vi vi phạm pháp luật về bảo vệ công trình giao thông; vi phạm các quy định về việc cấp giấy phép sử dụng đất đai trong phạm vi bảo vệ công trình giao thông, trong việc đền bù, giải phóng mặt bằng, trong việc quản lý, bảo vệ công trình giao thông hoặc có các quyết định trái pháp luật khác thì tùy theo tính chất, mức độ vi phạm và hậu quả xảy ra mà bị xử lý kỷ luật hoặc bị truy cứu trách nhiệm hình sự.

### **Điều 36**

Người nào có hành vi vi phạm pháp luật về bảo vệ công trình giao thông, gây thiệt hại cho tổ chức hoặc cá nhân thì ngoài việc bị xử lý theo quy định tại Điều 34 và Điều 35 của Pháp lệnh này còn phải bồi thường thiệt hại theo quy định của pháp luật.

### **CHƯƠNG VI**

### **ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH**

### **Điều 37**

Chính phủ quy định cụ thể việc xử lý đối với nhà ở và các công trình khác đã được xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình giao thông trước ngày ban hành Pháp lệnh này.

### **Điều 38**

Pháp lệnh này có hiệu lực từ ngày ban hành.

Những quy định trước đây trái với Pháp lệnh này đều bãi bỏ.

### **Điều 39**

Chính phủ quy định chi tiết thi hành Pháp lệnh này. Toà án

### **NGHỊ ĐỊNH**

**CỦA CHÍNH PHỦ SỐ 172/1999/NĐ-CP NGÀY 07 THÁNG 12 NĂM 1999**

**QUY ĐỊNH CHI TIẾT THI HÀNH PHÁP LỆNH BẢO VỆ CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG ĐỐI VỚI CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ**

### **Chính phủ**

*Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 30 tháng 9 năm 1992;*

*Căn cứ Pháp lệnh Bảo vệ công trình giao thông ngày 02 tháng 12 năm 1994;*

*Căn cứ Pháp lệnh Xử lý vi phạm hành chính ngày 06 tháng 7 năm 1995;*

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

**Nghị định:**

### **CHƯƠNG**

**NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG**

**I**

Điều 1. Nghị định này quy định phạm vi bảo vệ công trình giao thông đường bộ, trách nhiệm của tổ chức, cá nhân trong việc bảo vệ công trình giao thông đường bộ và việc xử phạt hành chính đối với các hành vi vi phạm quy định về bảo vệ công trình giao thông đường bộ.

Điều 2. Đối tượng áp dụng các quy định của Nghị định này bao gồm hệ thống quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị, đường chuyên dùng, kể cả đường do các tổ chức, cá nhân trong nước, tổ chức, cá nhân nước ngoài đầu tư xây dựng, tự hoàn vốn trên lãnh thổ Việt Nam để phục vụ giao thông công cộng.

Điều 3. Công trình giao thông đường bộ được bảo vệ bao gồm:

1. Nền đường, mặt đường, vỉa hè, hệ thống thoát nước;
2. Các loại cầu, cống, kè, tường chắn, hầm, công trình ngầm, đường ngầm, đường tràn, đường cứu nạn;
3. Bến phà, bến cầu phao, các bến dự phòng, các công trình và thiết bị hai đầu bến, nơi cất dấu các phương tiện vượt sông và các thiết bị phụ trợ;
4. Các công trình chống va, công trình chỉnh trị dòng nước;
5. Đảo hướng dẫn giao thông, dải phân cách, hệ thống cọc tiêu biển báo, tường hộ lan, tường phòng vệ, mốc chỉ giới, mốc đo đạc, cột cây số, đèn chiếu sáng, đèn tín hiệu điều khiển giao thông và các công trình phụ trợ an toàn giao thông;
6. Bến xe, bãi đỗ xe (bao gồm cả các công trình phụ trợ), nhà chờ xe dọc đường;
7. Trạm cân xe, các thiết bị đếm xe trên đường, trạm thu phí cầu đường, trạm điều khiển giao thông, chốt phân luồng.

Điều 4. Hành lang bảo vệ công trình giao thông đường bộ bao gồm phần trên mặt đất, phần trên không, phần dưới mặt đất, phần nước liền kề công trình giao thông đường bộ có tác dụng đề phòng và ngăn ngừa các tác động làm ảnh hưởng đến sự bền vững của công trình, bảo đảm an toàn cho các hoạt động giao thông vận tải đường bộ, bảo đảm cảnh quan, vệ sinh môi trường.

CHƯƠNG II  
GIỚI HẠN HÀNH LANG BẢO VỆ CÔNG TRÌNH  
GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Điều 5. Giới hạn hành lang bảo vệ đối với đường được quy định như sau:

1. Đối với đường ngoài khu vực đô thị, căn cứ cấp kỹ thuật của đường theo quy hoạch, tính từ mép chân mái đường đắp hoặc mép đỉnh mái đường đào hoặc từ mép ngoài rãnh dọc hoặc rãnh đỉnh của đường trở ra hai bên là:

- 20m (hai mươi mét) đối với đường cao tốc và đường cấp 1, cấp 2;
- 15m (mười lăm mét) đối với đường cấp 3;
- 10m (mười mét) đối với đường cấp 4, cấp 5;

- Đối với đường liên thôn, liên xã, do ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (sau đây gọi chung là ủy ban nhân dân cấp tỉnh) quy định nhưng hành lang mỗi bên không nhỏ hơn bề rộng một thân đường.

2. Đối với đường trong khu vực đô thị thuộc thành phố, thị xã, thị trấn, giới hạn hành lang bảo vệ bằng bề rộng vỉa hè hoặc chỉ giới xây dựng theo quy hoạch được duyệt.

3. Đối với đường bộ song song với sông ngòi, kênh rạch, vùng nước có khai thác vận tải thủy mà hành lang chông lán, giới hạn hành lang bảo vệ đường bộ tính từ mép bờ cao trở về phía đường bộ.

4. Đối với đường bộ song song liền kề với đường sắt mà hành lang bảo vệ chông lán, ranh giới hành lang bảo vệ do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

Điều 6. Giới hạn hành lang bảo vệ đối với cầu, công được quy định như sau:

1. Đối với cầu ngoài khu vực đô thị:

a) Theo chiều dọc cầu, từ đuôi mố cầu ra mỗi bên là:

- 50m (năm mươi mét) đối với cầu có chiều dài từ 60m trở lên;
- 30m (ba mươi mét) đối với cầu có chiều dài dưới 60m.

Trong trường hợp cầu có đường dốc lên, xuống lớn hơn quy định trên đây thì giới hạn hành lang bảo vệ được tính từ đuôi mố cầu ra đến hết chân dốc.

b) Theo chiều ngang cầu, từ phạm vi tiếp giáp với cầu, kể từ điểm ngoài cùng của kết cấu cầu trở ra mỗi phía là:

- 150m (một trăm năm mươi mét) đối với cầu có chiều dài lớn hơn 300m;
- 100m (một trăm mét) đối với cầu có chiều dài từ 60m đến 300m;
- 50m (năm mươi mét) đối với cầu có chiều dài từ 20m đến dưới 60m;
- 20m (hai mươi mét) đối với cầu có chiều dài dưới 20m.

2. Đối với cầu trong khu vực đô thị:

a) Theo chiều dọc cầu, quy định như điểm a khoản 1 Điều này.

b) Theo chiều ngang cầu:

- Từ mép lan can ngoài cùng của cầu trở ra mỗi bên 7m (bảy mét) đối với cầu chạy trên cạn, kể cả cầu lớn có phần chạy trên phần đất chỉ ngập khi có nước lũ;

- Theo quy định tại điểm b khoản 1 Điều này và có giới hạn theo chiều dọc cầu là khoảng cách 2 mép bờ cao của sông đối với cầu chạy trên phần có nước thường xuyên.

3. Đối với cống, giới hạn hành lang bảo vệ theo chiều dọc cống về hai phía bằng bề rộng hành lang bảo vệ đối với đường.

Điều 7. Giới hạn hành lang bảo vệ đối với bến phà, cầu phao được quy định như sau:

1. Theo chiều dọc bến phà, cầu phao, bằng chiều dài đường xuống bến.
2. Theo chiều ngang bến phà, cầu phao: từ tim bến trở ra mỗi phía là 150m (một trăm năm mươi mét).

Điều 8. Giới hạn hành lang bảo vệ đối với kè, tường chắn, công trình chỉnh trị dòng nước được quy định như sau:

1. Đối với kè chống xói bảo vệ nền đường:
  - a) Từ đầu kè và từ cuối kè trở về hai phía thượng lưu, hạ lưu mỗi phía 50m (năm mươi mét);
  - b) Từ chân kè trở ra sông 20m (hai mươi mét).
2. Đối với kè chỉnh trị dòng nước:
  - a) Từ chân kè về hai phía thượng lưu, hạ lưu mỗi phía 100m (một trăm mét);
  - b) Từ gốc kè trở vào bờ 50m (năm mươi mét);
  - c) Từ chân đầu kè trở ra sông 20m (hai mươi mét).

Điều 9. Phạm vi bảo vệ bến xe, bãi đỗ xe, nhà chờ xe, trạm cân xe, trạm điều khiển giao thông, trạm thu phí cầu đường là phạm vi vùng đất, vùng nước của công trình đã được cơ quan Nhà nước có thẩm quyền quy định trong giấy phép sử dụng.

Điều 10.

1. Giới hạn hành lang bảo vệ hầm đường bộ là vùng đất, đá, khoảng không có khoảng cách từ điểm ngoài cùng của các bộ phận cấu tạo của hầm trở ra là 100m (một trăm mét).

2. Giới hạn hành lang bảo vệ hầm đường bộ trong đô thị được quy định cụ thể trong từng dự án do cơ quan Nhà nước có thẩm quyền phê duyệt.

Điều 11. Giới hạn hành lang bảo vệ phía trên không được quy định như sau:

1. Đối với đường là 4,5m (bốn mét năm mươi) từ tim mặt đường trở lên theo phương thẳng đứng.

2. Đối với cầu là chiều cao của bộ phận cầu tạo cao nhất của cầu, nhưng không thấp hơn 4,8m (bốn mét tám mươi) tính từ mặt sàn cầu trở lên theo phương thẳng đứng.

3. Chiều cao đường dây điện trên công trình giao thông đường bộ hoặc gắn trực tiếp trên kết cấu của cầu phải đảm bảo an toàn cho hoạt động giao thông vận tải và an toàn lưới điện tùy theo điện áp của đường dây điện.

Điều 12. Giới hạn hành lang bảo vệ phía dưới mặt đất của công trình giao thông đường bộ do cơ quan Nhà nước có thẩm quyền quy định cụ thể phù hợp với yêu cầu kỹ thuật của từng công trình.

Điều 13. Đối với công trình giao thông đường bộ trong khu vực đô thị, giới hạn hành lang bảo vệ công trình phải tuân theo quy định của Nghị định này và Nghị định của Chính phủ số 91/CP ngày 17 tháng 8 năm 1994.

Điều 14. Trong trường hợp giới hạn hành lang bảo vệ công trình giao thông đường bộ phải quy định khác với quy định của Nghị định này để phù hợp với tình hình thực tế của việc cải tạo, mở rộng, nâng cấp hoặc xây dựng mới thì Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải báo cáo Thủ tướng Chính phủ trước khi quyết định.

CHƯƠNG III  
TRÁCH NHIỆM BẢO VỆ CÔNG TRÌNH  
GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Điều 15.

1. Tổ chức, cá nhân trong nước, tổ chức, cá nhân nước ngoài khi hoạt động trên hệ thống quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị, đường chuyên dùng phải có trách nhiệm bảo vệ công trình giao thông đường bộ.

2. Tổ chức, cá nhân trong nước; ỏ chức, cá nhân nước ngoài được phép đầu tư xây dựng, khai thác công trình giao thông đường bộ phải chịu trách nhiệm tổ chức bảo vệ trong thời gian đầu tư, xây dựng, khai thác theo quy định của pháp luật.

Điều 16. Cơ quan quản lý đường bộ chủ trì phối hợp với cơ quan địa chính và ủy ban nhân dân huyện, quận, thị xã, thành phố thuộc tỉnh (sau đây gọi chung là ủy ban nhân dân cấp huyện), ủy ban nhân dân xã, phường, thị trấn (sau đây gọi chung là ủy ban nhân dân cấp xã) có đường đi qua tiến hành việc đo đạc, cắm mốc chỉ giới hành lang bảo vệ công trình giao thông đường bộ, làm cơ sở để quản lý và sử dụng đất hành lang bảo vệ đường bộ.

Ủy ban nhân dân cấp huyện chỉ đạo ủy ban nhân dân cấp xã chủ trì phối hợp với các đơn vị quản lý đường bộ cơ sở tổ chức bảo vệ hành lang bảo vệ công trình giao thông đường bộ.

Điều 17. Cục Đường bộ Việt Nam thuộc Bộ Giao thông vận tải, Sở Giao thông vận tải, Sở Giao thông công chính (sau đây gọi chung là Sở Giao thông vận tải) có trách nhiệm hướng dẫn, chỉ đạo các đơn vị quản lý đường bộ trực thuộc thực hiện các công việc sau đây:

1. Bố trí đầy đủ các tín hiệu, báo hiệu và các công trình phụ trợ an toàn giao thông đường bộ;

2. Quản lý, duy tu, sửa chữa, bảo đảm trạng thái an toàn kỹ thuật của công trình giao thông đường bộ; thường xuyên kiểm tra để kịp thời phát hiện hư hỏng công trình, mất mát thiết bị giao thông đường bộ, các hành vi vi phạm pháp luật về bảo vệ công trình giao thông đường bộ và an toàn giao thông vận tải đường bộ;

3. Xử lý hoặc khắc phục kịp thời khi công trình giao thông bị hư hỏng, thiết bị bị mất mát;

4. Xử lý hoặc báo cáo cơ quan Nhà nước có thẩm quyền xử lý các hành vi vi phạm pháp luật về bảo vệ công trình giao thông đường bộ; đình chỉ ngay hoạt động gây tổn hại đến an toàn công trình giao thông đường bộ hoặc an toàn giao thông vận tải trên đường bộ.

Điều 18. Lực lượng Cảnh sát nhân dân, lực lượng Kiểm soát quân sự và các cơ quan bảo vệ pháp luật ở địa phương trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ của mình có trách nhiệm bảo vệ công trình giao thông đường bộ và phối hợp với lực lượng Thanh tra giao thông đường bộ, đơn vị quản lý đường bộ trong việc bảo vệ công trình giao thông đường bộ.

Điều 19.

1. Mọi tổ chức, cá nhân khi phát hiện công trình giao thông đường bộ có sự cố hoặc có hành vi vi phạm quy định về bảo vệ công trình giao thông đường bộ phải báo ngay cho đơn vị quản lý đường bộ, cơ quan công an hoặc ủy ban nhân dân địa phương nơi gần nhất.

2. Đơn vị quản lý đường bộ, cơ quan công an hoặc ủy ban nhân dân địa phương nhận được tin báo phải cử người có trách nhiệm đến ngay nơi xảy ra sự cố hoặc công trình bị vi phạm để có biện pháp xử lý kịp thời, đồng thời báo cáo cơ quan quản lý cấp trên và thông báo cho cơ quan quản lý đường bộ.

Điều 20. Trong trường hợp đặc biệt, việc xây dựng công trình có sử dụng và khai thác khoáng không, vùng đất, vùng nước trong phạm vi bảo vệ công trình giao thông đường bộ thì phải được cơ quan quản lý đường bộ sau đây đồng ý bằng văn bản ngay từ khi lập dự án. Cụ thể như sau:

1. Bộ Giao thông vận tải đối với công trình thuộc dự án nhóm A;
2. Cục Đường bộ Việt Nam đối với công trình thuộc dự án nhóm B, C liên quan đến quốc lộ và công trình xây dựng mới, sửa chữa, nhưng chưa đến mức lập dự án liên quan đến quốc lộ thuộc phạm vi quản lý;
3. Sở Giao thông vận tải đối với công trình liên quan đến đường địa phương và công trình xây dựng mới, sửa chữa, nhưng chưa đến mức lập dự án liên quan đến quốc lộ thuộc phạm vi quản lý;
4. Việc thi công công trình nêu tại các khoản 1, 2, 3 Điều này chỉ được tiến hành khi có giấy phép thi công của Cục Đường bộ Việt Nam hoặc Sở Giao thông vận tải.

Điều 21. Các công trình xây dựng có sử dụng và khai thác khoáng không, vùng đất, vùng nước ngoài phạm vi bảo vệ công trình giao thông đường bộ nhưng ảnh hưởng đến an toàn công trình giao thông đường bộ hoặc an toàn cho hoạt động giao thông vận tải đường bộ phải được cơ quan quản lý đường bộ sau đây tham gia ý kiến bằng văn bản ngay từ khi lập dự án:

1. Bộ Giao thông vận tải đối với công trình thuộc dự án nhóm A;
2. Cục Đường bộ Việt Nam đối với công trình thuộc dự án nhóm B, C có ảnh hưởng đến quốc lộ;
3. Sở Giao thông vận tải đối với công trình thuộc dự án nhóm B, C ảnh hưởng đến đường địa phương.

Điều 22. Một số công trình được phép sử dụng hành lang bảo vệ đường bộ hoặc ngoài hành lang, nhưng ảnh hưởng đến an toàn giao thông đường bộ phải tuân theo quy định sau đây:

1. Các cột điện, điện tín, điện thoại ở ngoài phạm vi nội thành, nội thị hoặc khu đông dân cư phải cách mép nền đường một khoảng cách ít nhất bằng chiều cao của cột;
2. Lò vôi, lò đúc kim loại, lò gạch, lò thủy tinh, lò gốm phải cách chân nền đường ít nhất 25m (hai mươi lăm mét);

3. Các kho chứa chất nổ, chất độc, chất dễ cháy và những mỏ khai thác bằng mìn, ngoài phạm vi hành lang bảo vệ đường bộ còn phải có một khoảng cách an toàn theo quy định của pháp luật hiện hành;

4. Nơi họp chợ phải cách chân đường hoặc mép đường ít nhất 100m (một trăm mét) và phải tuân theo quy hoạch;

5. Các trạm xăng dầu chỉ được sử dụng tạm thời hành lang bảo vệ đường bộ làm đường dẫn và sân chờ; không được xây dựng kiến trúc nào khác;

6. Việc sử dụng hành lang bảo vệ đường bộ liên quan tới công trình an ninh, quốc phòng liên hệ phải thống nhất với Bộ Công an, Bộ Quốc phòng.

Điều 23. Việc sử dụng công trình trong phạm vi bảo vệ đường bộ phải theo đúng văn bản thỏa thuận và giấy phép thi công của cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền.

Trước khi thi công và sau khi thi công xong phải báo cho đơn vị trực tiếp quản lý công trình giao thông đường bộ biết để kiểm tra.

Điều 24.

1. Trong hành lang bảo vệ đường bộ dọc hai bên đường ngoài đô thị được phép trồng cây hoa màu, cây lương thực, cây ăn quả, cây lấy gỗ, nhưng phải tuân theo các quy định sau đây:

a) Đối với đường đắp, phải trồng cách mép chân đường ít nhất 01m (một mét) đối với cây hoa màu, cây lương thực và ít nhất 02m (hai mét) đối với cây ăn quả, cây lấy gỗ;

b) Đối với đường đào, phải trồng cách mép đỉnh mái đường hoặc mép ngoài rãnh đỉnh ít nhất 06m (sáu mét);

c) Chỉ trồng các cây lấy gỗ có rễ cọc ăn sâu. Không được để cành cây lấn ra quá phạm vi tĩnh không quy định của đường.

2. Trong hành lang bảo vệ đường bộ dọc hai bên đường không được trồng các loại cây tại ngã ba, ngã tư, nơi giao cắt với đường sắt và ở những vị trí làm ảnh hưởng đến tầm nhìn của người điều khiển phương tiện.

Điều 25. Các công trình văn hóa, lịch sử được xếp hạng bảo tồn, kể cả những khu rừng nguyên sinh trong phạm vi hành lang bảo vệ đường bộ được giữ nguyên và bảo vệ theo các quy định của pháp luật hiện hành.

Điều 26.

1. Ngoài các hành vi bị nghiêm cấm quy định tại Điều 20 của Pháp lệnh bảo vệ công trình giao thông, đối với công trình giao thông đường bộ còn nghiêm cấm các hành vi sau đây:

a) Thả rông, chẵn dất súc vật ở mặt đường, mái đường và buộc súc vật vào hàng cây hai bên đường, vào các cọc tiêu, biển báo hoặc các công trình phụ trợ an toàn giao thông khác;

b) Đào mương ở dưới gầm cầu, lợi dụng thân đường làm mương, làm ao; phá hoặc đốt rừng sát dọc hai bên đường bộ;

c) Khai thác trái phép cát, đá, sỏi hoặc các hành vi khác làm ảnh hưởng đến an toàn công trình giao thông đường bộ;

d) Tự ý xây dựng, đào phá, bắn súng, nổ mìn, đốt lửa, neo buộc tàu thuyền hoặc bất kỳ việc gì ảnh hưởng đến an toàn của cầu.

2. Nghiêm cấm các hành vi ngăn cản đường hoặc làm cản trở giao thông, nếu không có giấy phép của cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền.

Trong trường hợp do yêu cầu an ninh, chính trị, trật tự xã hội, quốc phòng thì cơ quan công an có thẩm quyền được phép tạm thời đình chỉ hoặc hạn chế giao thông để làm nhiệm vụ nhưng phải báo ngay cho cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền biết để phối hợp công tác, tránh ách tắc giao thông.

#### Điều 27.

1. Việc xây dựng công trình thủy lợi có liên quan đến công trình đường bộ phải được sự thống nhất bằng văn bản của cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền quy định tại Điều 20 và Điều 21 của Nghị định này. Việc xây dựng công trình đường bộ có liên quan đến công trình thủy lợi phải có ý kiến thống nhất bằng văn bản của cơ quan quản lý công trình thủy lợi.

2. Trong trường hợp khẩn cấp, cơ quan phòng chống lụt bão, chống hạn, chống úng có thể sử dụng công trình giao thông đường bộ, nhưng không được làm ảnh hưởng đến độ bền vững của công trình và khi hoàn thành nhiệm vụ, có trách nhiệm khôi phục trạng thái ban đầu của công trình giao thông đường bộ.

3. Trường hợp các cơ quan quản lý công trình đường bộ và cơ quan quản lý công trình thủy lợi đều có kế hoạch xây dựng mới hoặc cải tạo nâng cấp công trình, thì việc xây dựng mới, cải tạo nâng cấp công trình phải kết hợp với nhau.

4. Việc xây dựng công trình mới làm ảnh hưởng đến độ bền vững của công trình có trước hoặc làm trở ngại đến tác dụng của công trình đó thì cơ quan chủ quản công trình xây dựng mới phải có biện pháp xử lý bằng kỹ thuật theo sự thỏa thuận của cơ quan chủ quản công trình cũ bị ảnh hưởng và chịu phí tổn để sửa chữa, khôi phục. Nếu đồng thời muốn cải tạo, mở rộng nâng cấp công trình có trước, thì cơ quan chủ quản công trình cũ phải đầu tư phân tăng thêm.

5. Việc quản lý, sử dụng những đoạn đê vừa là đường giao thông, vừa là đê phải tuân theo pháp luật về bảo vệ đê điều và pháp luật về bảo vệ công trình giao thông đường bộ trên nguyên tắc ưu tiên hàng đầu cho việc đảm bảo an toàn đê điều.

## CHƯƠNG IV TRÁCH NHIỆM QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO VỆ CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Điều 28. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm:

1. Trình Chính phủ ban hành hoặc ban hành theo thẩm quyền các văn bản quy phạm pháp luật về bảo vệ công trình giao thông đường bộ; hướng dẫn, kiểm tra việc thực hiện các văn bản đó;

2. Chỉ đạo, tổ chức đào tạo, bồi dưỡng cán bộ quản lý, bảo vệ công trình giao thông đường bộ trong phạm vi cả nước;

3. Tổ chức bộ máy quản lý, bảo vệ công trình giao thông đường bộ do Trung ương quản lý; hướng dẫn ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức bộ máy quản lý, bảo vệ công trình giao thông đường bộ của địa phương;

4. Tổ chức, chỉ đạo và giám sát hoạt động của lực lượng Thanh tra giao thông đường bộ trong phạm vi cả nước;

5. Phối hợp với ủy ban nhân dân cấp tỉnh và các ngành liên quan tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo vệ công trình giao thông đường bộ;

6. Phối hợp với Bộ Tài chính cân đối kinh phí thực hiện kế hoạch giải tỏa hành lang bảo vệ công trình giao thông đường bộ đối với đường do Trung ương quản lý;

7. Xây dựng kế hoạch, kiểm tra đôn đốc việc thực hiện công tác phòng, chống và khắc phục hư hại công trình giao thông đường bộ do thiên tai, địch họa;

8. Giải quyết tranh chấp, khiếu nại và tố cáo liên quan đến bảo vệ công trình giao thông đường bộ theo quy định của pháp luật.

Điều 29. Cục Đường bộ Việt Nam thuộc Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm:

1. Xây dựng văn bản quy phạm pháp luật về bảo vệ công trình giao thông đường bộ để Bộ Giao thông vận tải trình Chính phủ ban hành hoặc ban hành theo thẩm quyền;

2. Tổ chức đào tạo, bồi dưỡng cán bộ quản lý, bảo vệ công trình giao thông đường bộ thuộc Cục;

3. Chỉ đạo, kiểm tra hoạt động của lực lượng Thanh tra giao thông đường bộ do Cục trực tiếp quản lý;
4. Chỉ đạo, kiểm tra hoạt động các trạm đếm, phân loại xe; các trạm kiểm tra tải trọng, kích thước xe quá khổ, quá tải;
5. Hướng dẫn, chỉ đạo và kiểm tra việc cấp, thu hồi giấy phép thi công, đình chỉ hoạt động trong phạm vi bảo vệ công trình giao thông đường bộ gây mất an toàn giao thông, an toàn công trình đường bộ;
6. Kiến nghị với cơ quan Nhà nước có thẩm quyền về việc cấp, thu hồi giấy phép hoạt động ngoài phạm vi bảo vệ công trình đường bộ, nhưng ảnh hưởng đến chất lượng, an toàn công trình giao thông đường bộ;
7. Chỉ đạo và tổ chức thực hiện công tác phòng, chống và khắc phục hư hỏng công trình giao thông đường bộ do thiên tai, địch họa gây ra trên quốc lộ;
8. Phối hợp với chính quyền địa phương và các ngành có liên quan tổ chức tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo vệ công trình giao thông đường bộ;
9. Xây dựng kế hoạch giải tỏa phạm vi hành lang bảo vệ công trình giao thông đường bộ đối với hệ thống quốc lộ;
10. Giải quyết tranh chấp, khiếu nại và tố cáo liên quan đến bảo vệ công trình giao thông đường bộ thuộc trách nhiệm của Cục theo quy định của pháp luật.

Điều 30. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm:

1. Ban hành văn bản hướng dẫn thực hiện các quy định về bảo vệ công trình giao thông đường bộ phù hợp với các văn bản quy phạm pháp luật của Nhà nước, của Bộ Giao thông vận tải và điều kiện cụ thể của địa phương;
2. Tổ chức bộ máy quản lý, bảo vệ các hệ thống đường bộ địa phương;
3. Tổ chức chỉ đạo và kiểm tra Sở Giao thông vận tải trong các lĩnh vực sau đây:
  - a) Hoạt động của lực lượng Thanh tra giao thông của tỉnh theo hướng dẫn của Bộ Giao thông vận tải;
  - b) Cấp, thu hồi Giấy phép thi công, đình chỉ hoạt động trong phạm vi bảo vệ công trình giao thông gây mất an toàn giao thông, an toàn công trình đường bộ của địa phương. Yêu cầu, kiến nghị về việc cấp, thu hồi Giấy phép hoạt động ngoài phạm vi bảo vệ, nhưng ảnh hưởng đến chất lượng, an toàn công trình giao thông đường bộ của địa phương.
4. Chỉ đạo, hướng dẫn và kiểm tra ủy ban nhân dân cấp huyện, cấp xã trong các lĩnh vực sau đây:
  - a) Bảo vệ các công trình giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh;

b) Quản lý, sử dụng đất đai trong và ngoài phạm vi bảo vệ công trình giao thông đường bộ phù hợp với các quy định của pháp luật về đất đai, quy định về quản lý xây dựng hai bên đường bộ và pháp luật về bảo vệ công trình giao thông, an toàn giao thông vận tải đường bộ;

c) Chủ trì, phối hợp với các đơn vị quản lý đường bộ trong việc giải tỏa phạm vi bảo vệ công trình giao thông đường bộ bị vi phạm;

5. Huy động mọi lực lượng, vật tư, thiết bị để khôi phục giao thông kịp thời khi bị thiên tai, địch họa;

6. Tổ chức và chỉ đạo công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo vệ công trình giao thông đường bộ trong phạm vi địa phương;

7. Cân đối kinh phí hàng năm để thực hiện việc giải tỏa phạm vi hành lang bảo vệ đường địa phương;

8. Giải quyết tranh chấp, khiếu nại và tố cáo liên quan đến việc bảo vệ công trình giao thông đường bộ trong phạm vi địa phương theo quy định của pháp luật.

Điều 31. Ủy ban nhân dân cấp huyện có trách nhiệm:

1. Hướng dẫn, kiểm tra ủy ban nhân dân cấp xã trong việc thực hiện các quy định của pháp luật về bảo vệ công trình giao thông đường bộ;

2. Tổ chức tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo vệ công trình giao thông đường bộ;

3. Tổ chức, chỉ đạo ủy ban nhân dân cấp xã thực hiện các biện pháp bảo vệ công trình giao thông đường bộ trên địa bàn huyện;

4. Tổ chức thực hiện việc giải tỏa phạm vi bảo vệ công trình giao thông đường bộ trên địa bàn huyện;

5. Tổ chức quản lý việc sử dụng đất đai trong và ngoài phạm vi bảo vệ công trình giao thông đường bộ phù hợp với các quy định của pháp luật về đất đai, quy định về quản lý xây dựng hai bên đường bộ và pháp luật về bảo vệ công trình giao thông, an toàn giao thông vận tải đường bộ trong địa bàn huyện;

6. Cấp, thu hồi giấy phép thi công công trình giao thông đường bộ được phân cấp quản lý;

7. Huy động mọi lực lượng, vật tư, thiết bị để khôi phục giao thông kịp thời khi bị thiên tai, địch họa;

8. Giải quyết tranh chấp, khiếu nại và tố cáo liên quan đến việc bảo vệ công trình giao thông đường bộ trong địa bàn huyện theo quy định của pháp luật.

Điều 32. Bộ Công an có trách nhiệm:

1. Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện chức năng quản lý nhà nước về bảo vệ công trình giao thông đường bộ;
2. Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Quốc phòng lập phương án bảo vệ các công trình giao thông đường bộ đặc biệt quan trọng trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt và triển khai thực hiện;
3. Chỉ đạo, hướng dẫn lực lượng công an kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về bảo vệ công trình giao thông đường bộ.

Điều 33. Bộ Xây dựng có trách nhiệm chỉ đạo, hướng dẫn thực hiện việc quy hoạch và xây dựng các đô thị, các điểm dân cư, các công trình khác nằm dọc hai bên đường bộ.

Điều 34. Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn có trách nhiệm chỉ đạo, hướng dẫn thực hiện việc quy hoạch và xây dựng hệ thống công trình thủy lợi có liên quan đến công trình giao thông đường bộ; chỉ đạo, hướng dẫn việc trồng cây trong hành lang bảo vệ đường bộ.

Điều 35. Bộ Tài chính có trách nhiệm:

1. Bảo đảm kinh phí quản lý, duy tu, sửa chữa, bảo vệ công trình giao thông đường bộ được đầu tư bằng vốn ngân sách Nhà nước hoặc có nguồn gốc từ ngân sách Nhà nước trên cơ sở kế hoạch ngân sách hàng năm được Chính phủ phê duyệt;

Chủ các công trình đường bộ được đầu tư xây dựng bằng các nguồn vốn khác phải tự bảo đảm kinh phí để quản lý, duy tu, sửa chữa và bảo vệ công trình đó;

2. Kiểm tra việc sử dụng ngân sách Nhà nước chi cho việc quản lý, duy tu, sửa chữa, bảo vệ công trình giao thông đường bộ, đảm bảo đúng mục đích;

3. Chủ trì phối hợp với Bộ Giao thông vận tải cân đối kinh phí thực hiện kế hoạch giải tỏa hành lang bảo vệ công trình giao thông đường bộ.

Điều 36. Tổng cục Địa chính có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với ủy ban nhân dân cấp tỉnh, Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn việc khảo sát, đo đạc, phân loại đất thuộc phạm vi hành lang bảo vệ đường bộ để quản lý, sử dụng theo quy định của pháp luật.

Điều 37. Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, ủy ban nhân dân cấp tỉnh khi lập quy hoạch xây dựng mới hoặc cải tạo công trình có ảnh hưởng đến an toàn các công trình giao thông đường bộ phải được sự đồng ý bằng văn bản của Bộ Giao thông vận tải.

Điều 38. Tổ chức, cá nhân có một trong những thành tích sau đây được khen thưởng theo chế độ chung của Nhà nước:

1. Hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ quản lý, bảo vệ công trình giao thông đường bộ;
2. Có đóng góp công sức, của cải vào việc bảo vệ công trình giao thông đường bộ;
3. Phát hiện, tố giác hành vi xâm phạm, phá hoại công trình giao thông.

Điều 39. Tổ chức, cá nhân vi phạm các quy định về bảo vệ công trình giao thông đường bộ thì tùy theo tính chất, mức độ vi phạm và hậu quả xảy ra mà bị xử lý kỷ luật, xử phạt hành chính theo quy định tại Nghị định số 49/CP ngày 26 tháng 7 năm 1995, quy định sửa đổi tại Nghị định số 78/1998/NĐ-CP ngày 26 tháng 9 năm 1998 của Chính phủ và quy định tại Điều 40 của Nghị định này.

Trường hợp vi phạm gây hậu quả nghiêm trọng, thì bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo quy định của pháp luật.

Điều 40.

1. Phạt cảnh cáo hoặc phạt tiền 20.000 đồng đối với một trong các hành vi sau đây:

a) Chặn dất súc vật ở mái đường, buộc súc vật vào hàng cây hai bên đường hoặc các cọc tiêu, biển báo, các công trình phụ trợ an toàn giao thông đường bộ;

b) Tự ý leo trèo lên mô, trụ và dầm cầu.

2. Phạt tiền 50.000 đồng đối với hành vi lấn chiếm đường giao thông để bày bán hàng hóa gây cản trở cho việc khai thác, sử dụng công trình giao thông đường bộ.

3. Phạt tiền 300.000 đồng đối với người điều khiển xe ô tô không tuân theo báo hiệu giao thông, sự chỉ dẫn của nhân viên hướng dẫn giao thông, Thanh tra giao thông khi qua đường, qua cầu, qua phà, qua các đoạn đường nguy hiểm.

4. Phạt tiền 1.000.000 đồng đối với hành vi đốt lửa, neo đậu tàu thuyền trong hành lang bảo vệ hoặc các hành vi khác làm ảnh hưởng đến an toàn của cầu.

5. Phạt tiền 2.000.000 đồng đối với một trong các hành vi sau đây:

a) Lấn chiếm phạm vi bảo vệ công trình giao thông đường bộ để xây dựng nhà ở, lều quán hoặc các công trình khác;

b) Di chuyển chậm trễ các công trình, nhà ở, lều quán hoặc cố tình trì hoãn việc di chuyển gây trở ngại cho việc xây dựng, cải tạo mở rộng và bảo vệ công trình giao thông đường bộ khi có quyết định của cơ quan có thẩm quyền;

c) Tự ý ngăn cấm đường giao thông hoặc làm cản trở giao thông;

d) Chiếm dụng đường giao thông để làm nơi buôn bán vật liệu xây dựng, rửa xe.

6. Phạt tiền 3.000.000 đồng đối với hành vi đào mương dưới gầm cầu, lợi dụng thân đường làm mương, làm ao.

7. Phạt tiền 5.000.000 đồng đối với hành vi xây dựng, đào phá, nổ mìn, khai thác cát, đá, sỏi hoặc các hành vi khác làm ảnh hưởng đến an toàn công trình giao thông đường bộ.

Ngoài việc bị phạt tiền, cá nhân, tổ chức có hành vi vi phạm các quy định tại Điều này còn phải tháo dỡ công trình, nhà ở, lều quán đã lấn chiếm, di chuyển ngay công trình, nhà ở, lều quán trong thời hạn do cơ quan có thẩm quyền quy định; khôi phục lại tình trạng ban đầu đã bị thay đổi do vi phạm gây ra; bồi thường thiệt hại do hành vi vi phạm gây ra.

Điều 41. Ủy ban nhân dân các cấp, lực lượng cảnh sát nhân dân và Thanh tra giao thông đường bộ có thẩm quyền xử phạt hành chính theo quy định tại Nghị định số 49/CP ngày 26 tháng 7 năm 1995, quy định sửa đổi tại Nghị định số 78/1998/NĐ-CP ngày 26 tháng 9 năm 1998 của Chính phủ và quy định tại Điều 40 của Nghị định này.

Điều 42. Việc xử lý đối với các công trình nằm trong hành lang bảo vệ công trình giao thông đường bộ đã có trước ngày ban hành Nghị định này được quy định như sau:

1. Giải tỏa ngay các công trình gây nguy hại đến sự ổn định của công trình giao thông đường bộ như gây lún, sụt, lở, nứt, đổ vỡ hoặc gây mất an toàn cho hoạt động giao thông vận tải đường bộ;

2. Giải tỏa dần những công trình xét thấy chưa ảnh hưởng trực tiếp đến sự ổn định của công trình giao thông đường bộ và an toàn hoạt động giao thông vận tải đường bộ, với điều kiện chủ công trình phải cam kết với ủy ban nhân dân địa phương và cơ quan quản lý đường bộ về việc giữ nguyên hiện trạng, không coi nói, không phát triển thêm; dỡ bỏ công trình khi có yêu cầu của cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền.

## CHƯƠNG ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

VI

Điều 43. Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2000.

Bãi bỏ các quy định trước đây trái với Nghị định này, trừ trường hợp được Thủ tướng Chính phủ cho phép giới hạn hành lang bảo vệ nhỏ hơn đối với một số dự án nâng cấp, cải tạo đường bộ.

Điều 44. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm hướng dẫn thực hiện Nghị định này.

Điều 45. Bộ trưởng các Bộ, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này.

**CHỈ THỊ  
CỦA BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI  
SỐ 08/PCVT NGÀY 9 THÁNG 1 NĂM 1995  
VỀ TRIỂN KHAI THI HÀNH  
PHÁP LỆNH BẢO VỆ CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG**

*Thực hiện Nghị quyết của Quốc hội khoá 9 tại kỳ họp thứ 4 ngày 30/12/1993 về công tác xây dựng pháp luật năm 1994;*

*Chính phủ đã giao cho Bộ Giao thông vận tải chủ trì soạn thảo Pháp lệnh Bảo vệ công trình giao thông.*

*Pháp lệnh Bảo vệ công trình giao thông đã được Ủy ban thường vụ Quốc hội nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam khoá IX thông qua ngày 02/12/1994 và Chủ tịch nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam đã ký Lệnh công bố Pháp lệnh ngày 10/12/1994. Đây là một văn bản pháp luật quan trọng của Nhà nước, nhằm tăng cường hiệu lực quản lý Nhà nước, trách nhiệm của các cơ quan Nhà nước, chính quyền các cấp và ý thức trách nhiệm của mỗi công dân trong việc giữ gìn công trình giao thông; Pháp lệnh là một văn bản pháp lý có hiệu lực cao, làm cơ sở cho việc lập lại trật tự kỷ cương, đấu tranh ngăn chặn và xử lý các hành vi vi phạm về lĩnh vực bảo vệ công trình giao thông.*

*Trong khi chờ đợi Nhà nước ban hành các văn bản dưới luật hướng dẫn thi hành Pháp lệnh, Bộ chỉ thị cho Thủ trưởng Cục Đường bộ, Cục Đường sông, Liên hiệp Đường sắt Việt Nam, các Sở Giao thông vận tải (GTCC) và các đơn vị liên quan triển khai việc thi hành Pháp lệnh như sau:*

**I- TỔ CHỨC PHỔ BIẾN, TUYÊN TRUYỀN PHÁP LỆNH:**

1/ Bộ yêu cầu thủ trưởng các Cục Đường bộ, Đường sông (sau đây gọi tắt là Cục chuyên ngành), Liên hiệp Đường sắt Việt Nam, các Sở Giao thông vận tải, GTCC (gọi chung là Sở giao thông vận tải) tổ chức phổ biến Pháp lệnh này đến các cơ sở trực thuộc, và phối hợp với các cơ quan, Ban, Ngành có liên quan để tuyên truyền rộng rãi Pháp lệnh này.

2/ Bộ yêu cầu Thủ trưởng các đơn vị nêu trên phân công 1 đồng chí lãnh đạo đơn vị trực tiếp chỉ đạo việc tổ chức phổ biến và tuyên truyền Pháp lệnh này xuống từng đơn vị cơ sở.

3/ Các đơn vị phải hoàn thành việc phổ biến tuyên truyền Pháp lệnh chậm nhất trước ngày 30/4/1995.

## II- MỘT SỐ NHIỆM VỤ CÔNG TÁC CẦN TRIỂN KHAI ĐỂ THI HÀNH

### PHÁP LỆNH:

#### 1/ Về xây dựng các văn bản dưới Pháp lệnh:

Bộ giao trách nhiệm cho các đơn vị khẩn trương xây dựng các văn bản pháp quy dưới đây để Bộ ban hành theo thẩm quyền hoặc Chính phủ ban hành nhằm hướng dẫn chi tiết việc thi hành Pháp lệnh:

+ Nghị định quy định thi hành Pháp lệnh Bảo vệ công trình giao thông.

+ Nghị định quy định phân loại, phân cấp quản lý việc đầu tư vốn vào hệ thống đường bộ, đường sông, đường sắt.

+ Nghị định quy định tổ chức, nhiệm vụ quyền hạn và hoạt động của lực lượng Thanh tra bảo vệ công trình giao thông.

Bốn văn bản nói trên, Bộ giao cho vụ Pháp chế - Vận tải chủ trì soạn thảo để Bộ trình Chính phủ ban hành.

+ Quy định về tải trọng và kích thước của phương tiện giao thông vận tải có tải trọng và kích thước lớn được phép nhập khẩu vào Việt Nam cho phù hợp với an toàn của hệ thống công trình giao thông đường bộ.

+ Quy định về việc xây dựng công trình ở hai bên đường giao thông thuộc hành lang bảo vệ đường bộ đảm bảo an toàn cho công trình phù hợp với quy hoạch cải tạo mở rộng đường giao thông.

Hai văn bản trên Bộ giao cho Cục Đường bộ Việt Nam chủ trì nghiên cứu soạn thảo để Bộ trình Chính phủ ban hành, thực hiện điều 26 của Pháp lệnh quy định.

#### 2/ Về quản lý phạm vi Bảo vệ công trình giao thông:

Tình trạng lấn chiếm hành lang bảo vệ công trình giao thông và các hành vi xâm phạm các công trình giao thông đang diễn ra rất nghiêm trọng, các Cục chuyên ngành, Liên hiệp Đường sắt Việt Nam, các Sở Giao thông

vận tải cần có biện pháp tăng cường quản lý phạm vi bảo vệ công trình giao thông.

Trong khi chờ đợi các quy định mới của Nhà nước, các đơn vị căn cứ vào các văn bản sau đây để quản lý phạm vi bảo vệ công trình giao thông:

+ Nghị định 203/HĐBT ngày 21/12/1982 của Hội đồng Bộ trưởng (nay là Chính phủ) về Điều lệ bảo vệ đường bộ và Quyết định 06/CT ngày 03/01/1990 của Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng về thực hiện Nghị định 203/HĐBT.

+ Nghị định 120/CP ngày 12-8-1962 của Chính phủ về Điều lệ quy định phạm vi giới hạn đường sắt và trật tự an toàn giao thông đường sắt; Chỉ thị 116/TTg ngày 23/11/1992 của Thủ tướng Chính phủ và Thông tư hướng dẫn 131/CP ngày 13/3/1993 của Bộ Giao thông vận tải về quản lý, đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt.

+ Quyết định 1286/GTTB ngày 17/7/1989 về Điều lệ bảo vệ đường thủy nội địa.

Đối với các tuyến đường giao thông đã được cơ quan Nhà nước có thẩm quyền phê duyệt quy hoạch cải tạo, mở rộng, nâng cấp Bộ yêu cầu các đơn vị quản lý công trình giao thông của Trung ương và địa phương cần phối hợp với các Ban, Ngành liên quan, chính quyền các cấp để công khai cắm mốc chỉ giới cho nhân dân biết và thực hiện nhằm thi hành nghiêm chỉnh Điều 6, 13, 14 của Pháp lệnh.

3/ Về quản lý việc cho phép xây dựng công trình, sử dụng, khai thác trong phạm vi bảo vệ công trình giao thông:

Các Cục chuyên ngành, Liên hiệp Đường sắt Việt Nam, các Sở giao thông vận tải cần quản lý chặt chẽ việc cấp phép cho các trường hợp xây dựng, sử dụng và khai thác trong phạm vi bảo vệ công trình giao thông; việc cấp giấy phép cho các loại phương tiện giao thông có tải trọng và kích thước lớn hoạt động trên đường giao thông công cộng; việc cấp phép cho đào đường và các trường hợp nêu tại Điều 21 của Pháp lệnh.

4/ Về công tác quản lý chất lượng duy tu, sửa chữa công trình giao thông:

Đây là công tác hàng đầu trong việc giữ gìn bảo vệ công trình giao thông, các đơn vị cần có biện pháp chỉ đạo có hiệu quả nhiệm vụ này. Các đơn vị quản lý công trình giao thông từ Trung ương đến địa phương phải liên đới chịu trách nhiệm đối với các tai nạn do nguyên nhân chất lượng công trình giao thông không đảm bảo an toàn kỹ thuật gây lên để thực hiện nghiêm túc Điều 15 của Pháp lệnh.

5/ Giải phóng mặt bằng để cải tạo mở rộng, nâng cấp đường giao thông:

Công tác này vô cùng phức tạp, là một khó khăn lớn trong việc cải tạo, mở rộng, nâng cấp đường giao thông, các đơn vị quản lý và xây dựng công trình giao thông phải phối hợp với chính quyền các cấp, các cơ quan, Ban, Ngành liên quan để thực hiện Điều 19 của Pháp lệnh.

6/ Về công tác thanh tra, kiểm tra, xử lý các hành vi lấn chiếm và xâm phạm công trình giao thông:

Các Cục chuyên ngành, Liên hiệp Đường sắt Việt Nam, các Sở Giao thông vận tải tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra và phối hợp với các cơ quan liên quan, tranh thủ sự giúp đỡ của chính quyền các cấp để xử lý nghiêm các hành vi lấn chiếm các vi phạm công trình giao thông đã quy định tại các Điều 18, 19, 20, 21, 22 của Pháp lệnh.

7/ Về kiện toàn hệ thống tổ chức các đơn vị quản lý bảo vệ công trình giao thông:

Các Cục chuyên ngành, Liên hiệp Đường sắt Việt Nam, các Sở Giao thông vận tải tiếp tục nghiên cứu, kiện toàn hệ thống tổ chức các đơn vị quản lý, bảo vệ công trình giao thông thuộc chuyên ngành hoặc thuộc phạm vi địa phương theo Điều 27 của Pháp lệnh.

8/ Về kinh phí cho công tác bảo vệ công trình giao thông:

Điều 5 của Pháp lệnh quy định Nhà nước bảo đảm kinh phí và các điều kiện cho việc duy tu sửa chữa công trình giao thông xây dựng bằng nguồn vốn của ngân sách. Vụ KHĐT, các Cục chuyên ngành, Liên hiệp Đường sắt Việt Nam cần rà soát kế hoạch chi phí cho công tác bảo vệ công trình giao thông để trình Bộ, Nhà nước phê duyệt; các Sở Giao thông vận tải xây dựng kế hoạch chi phí cho công tác Bảo vệ công trình giao thông để trình UBND tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương xem xét phê duyệt.

9/ Về thu phí sử dụng công trình giao thông:

Các công trình giao thông đã được Chính phủ cho phép thu phí, Bộ yêu cầu các đơn vị cần tăng cường kiểm tra công tác thu phí và có biện pháp kiện toàn chấn chỉnh công tác này như Điều 19 của Pháp lệnh đã quy định.

10/ Về tổ chức lực lượng Thanh tra bảo vệ công trình giao thông (gọi tắt là Thanh tra giao thông).

Trong khi chờ đợi văn bản quy định đầy đủ về tổ chức, hoạt động của lực lượng Thanh tra giao thông, các Sở Giao thông vận tải, các Cục chuyên ngành trên cơ sở lực lượng Thanh tra giao thông vận tải hiện nay kiện toàn lại đội ngũ Thanh tra viên đảm bảo thực hiện được nhiệm vụ, chức năng, quyền hạn của Thanh tra giao thông đã được quy định tại Điều 29 của Pháp lệnh.

Trên đây là một số nhiệm vụ công tác trước mắt, Bộ yêu cầu các đơn vị triển khai để thi hành Pháp lệnh này.

### III- TỔ CHỨC THỰC HIỆN:

1/ Bộ Giao thông vận tải đề nghị UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, Bộ Nội vụ, Bộ Quốc phòng và các cơ quan Nhà nước có liên quan phối hợp và tạo điều kiện cho các đơn vị quản lý công trình giao thông thực hiện tốt Pháp lệnh Bảo vệ công trình giao thông.

Bộ Giao thông vận tải đề nghị các cơ quan thông tin đại chúng giúp đỡ việc phổ biến, tuyên truyền rộng rãi Pháp lệnh này.

2/ Các Cục chuyên ngành, Liên hiệp Đường sắt Việt Nam, các Sở Giao thông vận tải cần chỉ định 1 đồng chí lãnh đạo trực tiếp chỉ đạo việc phổ biến và triển khai các công tác đã nêu trên để thi hành Pháp lệnh.

3/ Thời gian tiến hành:

+ Bước 1: Việc phổ biến tuyên truyền Pháp lệnh cần hoàn thành trước ngày 30/4/1995 nêu như ở mục I của Chỉ thị này.

+ Bước 2: Các đơn vị cần triển khai một số nhiệm vụ công tác như đã nêu ở mục II trên đây để thực hiện Pháp lệnh này và báo cáo kết quả thực hiện về Bộ.

Quá trình triển khai thi hành Pháp lệnh có vướng mắc trở ngại các đơn vị báo cáo kịp thời về cho Bộ để Bộ xem xét, giải quyết.

Bộ giao trách nhiệm cho Vụ Pháp chế - Vận tải theo dõi việc thực hiện Pháp lệnh của các đơn vị và tổng hợp tình hình báo cáo Bộ và Nhà nước.

Yêu cầu thủ trưởng các đơn vị thực hiện nghiêm chỉnh chỉ thị này

## **NGHỊ ĐỊNH**

*(TRÍCH)*

### **CỦA CHÍNH PHỦ SỐ 39/CP NGÀY 05 THÁNG 7 NĂM 1996 VỀ BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT CHÍNH PHỦ**

*Căn cứ Luật tổ chức Chính phủ ngày 30 tháng 9 năm 1992;*

*Căn cứ Pháp lệnh bảo vệ công trình giao thông ngày 02 tháng 12 năm 1994;*

*Căn cứ Pháp lệnh lực lượng Cảnh sát nhân dân Việt Nam ngày 28 tháng 01 năm 1989 và Pháp lệnh sửa đổi Điều 6 của pháp lệnh lực lượng Cảnh sát nhân dân Việt Nam ngày 06 tháng 7 năm 1995;*

*Căn cứ Pháp lệnh xử lý vi phạm hành chính ngày 06 tháng 7 năm 1995;*

*Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Bộ trưởng Bộ Nội vụ, Bộ trưởng Bộ Tư pháp,*

## **NGHỊ ĐỊNH:**

### **CHƯƠNG I**

#### **NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG**

##### **Điều 1.-**

1. Nghị định này quy định về trật tự, an toàn giao thông đường sắt nhằm bảo đảm an toàn về người, phương tiện, tài sản của Nhà nước và nhân dân;

2. Nghị định này áp dụng cho người sử dụng phương tiện và công trình giao thông đường sắt, người hoạt động trong phạm vi giới hạn bảo vệ công trình giao thông đường sắt;

3. Đường sắt chuyên dùng có quy định riêng.

**Điều 2.-** Các thuật ngữ dùng trong Nghị định này được hiểu như sau:

1. Công trình giao thông đường sắt bao gồm: nền đường, kiến trúc tầng trên đường, cầu, cống, hầm, kè, tường chắn, khu ga, hệ thống thông tin tín hiệu và các công trình thiết bị phụ trợ khác;

2. Khu ga là tổ hợp công trình bao gồm: nhà ga, quảng trường ga, ke ga, đường ga, kho bãi hàng và các trang thiết bị khác;

3. Phương tiện giao thông đường sắt bao gồm: đầu máy, toa xe và các thiết bị chuyên dùng hoạt động trên đường sắt;

4. Nhân viên đường sắt là những người làm trong ngành đường sắt bao gồm: người quản lý, điều khiển, chế tạo, sửa chữa, sử dụng các phương tiện, thiết bị, công trình giao thông đường sắt và người xây dựng công trình giao thông đường sắt;

5. Đường ngang là nơi đường sắt và đường bộ giao nhau trên cùng một mặt bằng;

6. Cầu chung là cầu có mặt bằng dùng chung cho cả phương tiện giao thông đường sắt và phương tiện giao thông đường bộ;

7. Khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc đường sắt là khoảng không gian dọc theo đường sắt đủ để tàu chạy qua không bị va quệt.

##### **Điều 3.-**

1. Cơ quan Nhà nước, tổ chức kinh tế, tổ chức xã hội, đơn vị vũ trang và mọi cá nhân có trách nhiệm chấp hành nghiêm chỉnh những quy định của Nghị định này.

2. Tổ chức, cá nhân nước ngoài hoạt động, cư trú trên lãnh thổ Việt Nam phải tuân theo những quy định của Nghị định này.

**Điều 4.-** Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm tham gia tuyên truyền giáo dục nhân dân và giám sát việc thi hành các quy định về trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

**Điều 5.-**

1. Mọi hành vi vi phạm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt phải được phát hiện kịp thời, xử lý nghiêm minh, đúng pháp luật.

2. Người thi hành công vụ về trật tự, an toàn giao thông đường sắt không làm tròn trách nhiệm, sách nhiễu, gây phiền hà phải bị xử lý nghiêm theo pháp luật.

**Điều 6.-** Việc giải quyết tai nạn trong giao thông đường sắt phải tuân theo các quy định sau đây:

1. Trưởng ga, Trưởng tàu hoặc người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt chịu trách nhiệm chính trong việc nhanh chóng cấp cứu nạn nhân và báo cho Công an, chính quyền địa phương nơi gần nhất để giải quyết hậu quả và làm mọi thủ tục cần thiết theo quy định của pháp luật;

2. Người có mặt tại nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm và được quyền yêu cầu người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ đưa người bị thương đi cấp cứu. Người trốn tránh trách nhiệm cứu giúp người bị nạn sẽ bị xử lý theo pháp luật hiện hành. Người lợi dụng việc xảy ra tai nạn chiếm đoạt tài sản của người bị nạn, tài sản của Nhà nước, xúi dục, gây sức ép làm cản trở việc giải quyết hậu quả bị xử lý theo pháp luật;

3. Ủy ban nhân dân địa phương nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm chủ động phối hợp với lực lượng Công an, ngành Đường sắt và các cơ quan tổ chức có liên quan khác bảo vệ tài sản của người bị nạn, tài sản Nhà nước, giải quyết hậu quả để nhanh chóng khôi phục giao thông đường sắt.

Trường hợp hiện trường xảy ra tai nạn ảnh hưởng trực tiếp đến chạy tàu phải kịp thời đưa nạn nhân, các vật chướng ngại ra khỏi khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc đường sắt để tiếp tục cho tàu chạy.

**CHƯƠNG II**

**TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC BỘ, CƠ QUAN NGANG BỘ, CƠ QUAN THUỘC CHÍNH PHỦ VÀ UỶ BAN NHÂN DÂN TỈNH, THÀNH PHỐ TRỰC THUỘC TRUNG ƯƠNG VỀ BẢO ĐẢM TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT**

**Điều 7.-** Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm:

1. Ban hành tiêu chuẩn, quy trình, quy phạm và các định mức kinh tế kỹ thuật của ngành thuộc thẩm quyền nhằm bảo đảm vận chuyển hành khách, hàng hoá được an toàn;

2. Quy định điều kiện, tiêu chuẩn của các cơ sở thiết kế, đóng mới, sửa chữa, đăng kiểm thiết bị và phương tiện giao thông đường sắt; 3. Tổ chức quản lý việc đào tạo, cấp bằng, giấy phép lái máy, chứng chỉ chuyên môn cho nhân viên đường sắt;

4. Tổ chức chỉ đạo và kiểm tra hoạt động của hệ thống Thanh tra giao thông đường sắt; xử lý vi phạm hành chính theo thẩm quyền đối với những hành vi vi phạm hành chính về đảm bảo an toàn công trình giao thông đường sắt và trật tự, an toàn giao thông đường sắt;

5. Phối hợp với Bộ Nội vụ phân tích nguyên nhân, xử lý các vụ tai nạn giao thông đường sắt.

**Điều 8.- Bộ Nội vụ có trách nhiệm:**

1. Tổ chức chỉ đạo công tác bảo vệ trật tự, an toàn giao thông đường sắt;

2. Kiểm tra, giám sát và xử lý các hành vi vi phạm về trật tự, an toàn giao thông đường sắt;

3. Chủ trì, điều tra, xử lý các vụ tai nạn giao thông đường sắt;

4. Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quy định và kiến nghị với các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thực hiện các biện pháp phòng ngừa, khắc phục những nguyên nhân xảy ra tai nạn giao thông đường sắt.

**Điều 9.- Bộ Tài chính có trách nhiệm:**

1. Đảm bảo kinh phí cho công tác đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường sắt theo đề nghị của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Nội vụ và Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có đường sắt đi qua được Chính phủ phê duyệt;

2. Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Nội vụ chỉ đạo cơ quan tài chính các cấp tổ chức việc thu tiền xử phạt hành chính về hành vi vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường sắt phù hợp với đặc điểm hoạt động của ngành đường sắt;

Thông nhất phát hành và quản lý chứng từ thu tiền xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông đường sắt;

3. Tổ chức kiểm tra, kiểm soát việc quản lý, sử dụng tiền phạt thu được theo đúng quy định.

**Điều 10.- Bộ Quốc phòng có trách nhiệm chỉ đạo cơ quan quân sự các cấp phối hợp với ngành Đường sắt, lực lượng công an để bảo vệ trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt, chấp hành nghiêm chỉnh các quy định về trật tự, an toàn giao thông đường sắt trong việc vận chuyển quân, phương tiện, khí tài trên đường sắt.**

**Điều 11.- Bộ Văn hoá - Thông tin có trách nhiệm chỉ đạo các cơ quan văn hoá thông tin, báo chí Trung ương và địa phương thường xuyên tuyên**

truyền, phổ biến, động viên nhân dân chấp hành nghiêm chỉnh pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

**Điều 12.-** Các cơ quan phát thanh, truyền hình Trung ương và địa phương có trách nhiệm tuyên truyền về trật tự, an toàn giao thông đường sắt, không thu phí.

**Điều 13.-** Bộ Giáo dục và Đào tạo có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Nội vụ biên soạn giáo trình pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường sắt và đưa vào chương trình giảng dạy trong các trường học.

**Điều 14.-** Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có trách nhiệm:

1. Tổ chức thực hiện việc tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường sắt; tiến hành mọi biện pháp cần thiết để thiết lập kỷ cương trật tự, an toàn giao thông đường sắt; giao cho Ủy ban nhân dân huyện (quận), Ủy ban nhân dân xã (phường) có đường sắt chạy qua chịu trách nhiệm bảo vệ các công trình giao thông đường sắt tại địa phương.

2. Có kế hoạch và tổ chức chỉ đạo giải toả những công trình vi phạm thuộc phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt;

3. Chỉ đạo Ủy ban nhân dân các cấp nơi đường sắt bị hư hỏng do tai nạn giao thông hoặc thiên tai địch họa phối hợp với ngành đường sắt kịp thời giải quyết hậu quả, khôi phục giao thông.

Ủy ban nhân dân địa phương nơi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt cùng với trưởng ga gần nhất phối hợp với lực lượng công an tổ chức cấp cứu người bị thương, làm các thủ tục về pháp luật, tổ chức mai táng người chết, nếu có nạn nhân là người nước ngoài phải liên hệ ngay với cơ quan Ngoại vụ cấp tỉnh hoặc thành phố trực thuộc Trung ương để giải quyết theo hướng dẫn của các Bộ, ngành liên quan.

Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trao đổi thống nhất với Bộ Giao thông vận tải về việc mở đường đi nhất định tại nơi nhân dân thường phải đi qua đường sắt và phải làm cọc tiêu, biển báo hiệu trên đường bộ để hướng dẫn cho nhân dân qua lại đường sắt.

**Điều 15.-** Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ và Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương khi lập quy hoạch xây dựng mới hoặc cải tạo công trình có ảnh hưởng đến an toàn của các công trình giao thông đường sắt phải được nhất trí bằng văn bản của Bộ Giao thông vận tải.

### CHƯƠNG III

### ĐẢM BẢO AN TOÀN CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT

**Điều 16.-** Phạm vi bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt bao gồm những giới hạn trên mặt đất, dưới lòng đường, dưới mặt nước và trên không có liên quan đến an toàn công trình và an toàn hoạt động giao thông đường sắt.

**Điều 17.-** Phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn của nền đường sắt là 5m kể từ chân nền đường đối với nền đường đắp hay kể từ mép đỉnh đối với nền đường đào hoặc là 3m kể từ chân rãnh dọc hay chân rãnh đỉnh của đường.

Đối với nền đường không đắp, không đào là 5,6m tính từ mép ngoài của ray ngoài cùng trở ra.

**Điều 18.-** Phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn trên không của đường sắt là 7,5m kể từ đỉnh ray trở lên theo phương thẳng đứng.

**Điều 19.-** Phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn của cầu đường sắt quy định như sau:

1. Theo chiều dọc nền đường sắt kể từ cột tín hiệu phòng vệ ở phía bên này cầu đến cột tín hiệu phòng vệ phía bên kia cầu;

Cầu không có cột tín hiệu phòng vệ thì tính từ đuôi mố cầu ra mỗi bên 50m.

2. Theo chiều ngang cầu: Phạm vi tiếp giáp với cầu kể từ điểm ngoài cùng của kết cấu cầu trở ra mỗi phía:

- Đối với cầu vượt trong thành phố tính từ mép lan can ngoài cùng trở ra mỗi bên là 5m.

- Đối với cầu loại nhỏ dài dưới 20m là 20m;

- Đối với cầu loại vừa dài từ 20m đến dưới 60m là 50m;

- Đối với cầu loại lớn dài từ 60m đến 300m là 100m;

- Đối với cầu loại lớn dài trên 300m là 150m.

**Điều 20.-** Phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn của hầm đường sắt là vùng đất, đá, khoáng không có khoáng cách từ điểm ngoài cùng của các bộ phận cấu tạo của hầm trở ra là 50m.

**Điều 21.**

1. Phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn của cột điện thoại, điện báo, tín hiệu của đường sắt là 3,5m xung quanh cột kể từ tim cột trở ra.

2. Phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn của đường dây điện thoại, điện báo, tín hiệu của đường sắt là 2,5m kể từ đường dây ngoài cùng trở ra theo chiều ngang và chiều đứng.

3. Khoảng cách an toàn giữa các đường dây thông tin, tín hiệu của đường sắt với các đường dây điện lực và đường dây thông tin khác phải theo đúng các tiêu chuẩn kỹ thuật Nhà nước hiện hành.

**Điều 22.-** Phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn của khu ga bao gồm toàn bộ vùng đất (mặt đất, dưới lòng đất, trên không) phía trong tường rào ga hoặc

mốc chỉ giới và từ cột tín hiệu vào ga phía bên này đến cột tín hiệu vào ga phía bên kia.

**Điều 23.-** Diện tích đất trong phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt chỉ được phép trồng loại cây ngắn ngày, thân thấp và phải trồng cách mép chân nền đường đắp ít nhất 2m, cách mép đỉnh mái đường đào ít nhất 5m hoặc 3m tính từ mép ngoài rãnh dọc của đường hoặc rãnh đỉnh trở ra.

**Điều 24.-**

1. Việc cắm mốc chỉ giới phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt phải tuân theo những quy định tại Nghị định này.

2. Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có đường sắt đi qua chỉ đạo việc cắm mốc chỉ giới phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt.

Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm quản lý phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt.

3. Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn đường ngang, giới hạn giữa nền đường sắt và nền đường bộ ở những đoạn đường đi song song gần nhau.

**Điều 25.-** Đơn vị quản lý công trình giao thông đường sắt có trách nhiệm:

1. Bảo đảm trạng thái an toàn kỹ thuật và tiêu chuẩn kỹ thuật của công trình, bảo đảm đầy đủ hệ thống tín hiệu, biển hiệu, mốc hiệu theo quy định;

2. Thực hiện các biện pháp xử lý kịp thời, ngăn ngừa tai nạn khi phát hiện hoặc nhận được tin báo công trình giao thông đường sắt có hư hỏng hoặc có nguy cơ không bảo đảm an toàn chạy tàu;

3. Thường xuyên kiểm tra và thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông trên đoạn đèo dốc nguy hiểm, đoạn đường thường có đá lở, đất sụt, nước ngập (đặc biệt trong mùa mưa bão, lũ lụt).

Đơn vị quản lý công trình giao thông đường sắt phải chịu trách nhiệm nếu do thiếu tinh thần trách nhiệm hoặc không bảo đảm chất lượng công trình để xảy ra tai nạn giao thông đường sắt.

**Điều 26.-**

1. Việc thi công, sửa chữa công trình giao thông đường sắt phải được phép của cơ quan quản lý đường sắt có thẩm quyền và chỉ được tiến hành thi công, sửa chữa khi đã thực hiện đầy đủ các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông.

2. Sau khi thi công, sửa chữa xong, công trình phải được cơ quan cấp phép nghiệm thu. Mọi vật liệu, máy móc, thiết bị và tín hiệu phòng vệ phải được thu dọn.

**Điều 27.-** Người phát hiện công trình giao thông đường sắt có trở ngại uy hiếp trực tiếp đến an toàn chạy tàu có trách nhiệm tìm mọi biện pháp cấp báo ra hiệu cho tàu dừng lại hoặc tìm cách báo cho nhân viên đường sắt, lực lượng công an, cơ quan Nhà nước nơi gần nhất để có biện pháp xử lý kịp thời.

**Điều 28.-** Việc xây dựng công trình, sử dụng và khai thác khoáng không, vùng đất, vùng nước ngoài phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt phải bảo đảm tuyệt đối an toàn cho hoạt động giao thông vận tải đường sắt. Cơ quan quản lý đường sắt có trách nhiệm kiểm tra, phát hiện, yêu cầu khắc phục ngay những việc làm gây nguy hiểm đến trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

**Điều 29.-**

1. Nhà làm bằng vật liệu dễ cháy phải cách chân đường sắt ít nhất 20m;
2. Lò vôi, lò gốm, lò gạch, lò nấu gang, thép, xi măng, thủy tinh phải đặt cách chân nền đường sắt ít nhất 25m;
3. Các kho chứa chất độc, chất nổ, chất dễ cháy, chất dễ nổ phải làm cách xa nền đường sắt theo quy định của pháp luật;
4. Cách cột điện, cột điện thoại thi công sau ngày ban hành Nghị định này phải đặt cách mép vai đường sắt một khoảng cách lớn hơn chiều cao của cột. Đường dây tải điện phía trên đường sắt phải có lưới bảo hiểm nhằm bảo đảm an toàn khi bị đứt dây chuyển tải điện.

**Điều 30.-** Các công việc sau đây làm ảnh hưởng đến an toàn công trình giao thông đường sắt phải được cơ quan quản lý đường sắt có thẩm quyền cho phép trước khi thi hành:

1. Khoan, đào, xé nền đường sắt;
2. Đặt đường ống cấp nước, thoát nước, đường ống dẫn dầu khí; đặt cáp dẫn điện, cáp thông tin, thiết bị chiếu sáng trong phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt.

**Điều 31.-** Tổ chức, cá nhân có nhu cầu mở đường ngang, làm cầu vượt, cầu chui qua đường sắt phải được Bộ Giao thông vận tải cho phép và chịu toàn bộ kinh phí đầu tư xây dựng, quản lý, duy tu, sửa chữa; phải đặt đầy đủ thiết bị hướng dẫn giao thông và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông tại vị trí đó.

**Điều 32.-** Việc xây dựng công trình quy định tại Điều 30, Điều 31 của Nghị định này phải theo đúng giấy phép đã được cấp và sau khi hoàn thành công trình phải được cơ quan cấp giấy phép nghiệm thu, chấp thuận.

**Điều 33.-** Nghiêm cấm các hành vi làm ảnh hưởng đến an toàn công trình giao thông đường sắt như:

1. Phá huỷ, tháo dỡ, trộm cắp, làm hư hỏng cấu kiện, phụ kiện, trang bị, thiết bị phương tiện, thiết bị thông tin tín hiệu, vật tư đường sắt;

2. Xây dựng công trình, làm nhà, lều quán, biển quảng cáo hoặc những vật khác trong phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt; đào bới, lấy đất đá trong khu vực nền đường sắt.
3. Thải nước và các chất độc hại vào đường sắt.

#### CHƯƠNG IV NHÂN VIÊN ĐƯỜNG SẮT VÀ PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT

##### **Điều 34.-**

1. Nhân viên đường sắt phải được đào tạo, kiểm tra, sát hạch, cấp bằng, giấy phép lái máy hoặc chứng chỉ chuyên môn nghiệp vụ theo tiêu chuẩn quy định của Bộ Giao thông vận tải.

2. Nhân viên đường sắt làm nhiệm vụ có liên quan đến chạy tàu phải chấp hành đầy đủ các quy định của pháp luật về giao thông đường sắt và chịu trách nhiệm cá nhân về bảo đảm chạy tàu an toàn trong phạm vi công việc được giao.

3. Thủ trưởng đơn vị các cấp trong ngành đường sắt tùy theo chức năng, nhiệm vụ được quy định phải chịu trách nhiệm liên đới về việc chấp hành pháp luật giao thông đường sắt của nhân viên thuộc quyền quản lý.

##### **Điều 35.-** Cấm nhân viên đường sắt khi làm nhiệm vụ:

1. Trong tình trạng không đủ sức khỏe để thực hiện nhiệm vụ được giao;

2. Trong máu có độ rượu, bia vượt quá 50mg/100ml máu hoặc 0,25 mg/1 lít khí thở hoặc sử dụng các chất kích thích khác;

3. Không có giấy phép, bằng, chứng chỉ chuyên môn tương ứng với nhiệm vụ được giao.

**Điều 36.-** Trường kỹ thuật nghiệp vụ đào tạo nhân viên đường sắt phải đủ điều kiện vật chất kỹ thuật và đội ngũ giáo viên có nghiệp vụ theo đúng quy định của Bộ Giao thông vận tải.

##### **Điều 37.-**

1. Phương tiện giao thông đường sắt (trừ goòng thủ công) hoạt động trên đường sắt phải có ký hiệu, số hiệu và các tiêu chuẩn kỹ thuật quy định. Ngoài tiêu chuẩn trên, đầu máy và phương tiện tự chạy trên đường sắt còn phải có còi, đèn chiếu sáng.

Nghiêm cấm người không có trách nhiệm đưa các phương tiện tự tạo lên đường sắt.

2. Phương tiện giao thông đường sắt phải được bảo dưỡng, kiểm định kỹ thuật định kỳ theo quy định.

**Điều 38.-** Thủ trưởng các đơn vị quản lý, chế tạo, sửa chữa, bảo dưỡng, kiểm định, sử dụng phương tiện giao thông đường sắt theo chức năng nhiệm vụ được giao có trách nhiệm bảo đảm trạng thái an toàn kỹ thuật và tiêu chuẩn kỹ thuật của phương tiện; có biện pháp xử lý kịp thời khi phương tiện giao thông đường sắt có hư hỏng không bảo đảm an toàn chạy tàu.

Nghiêm cấm đưa các phương tiện không bảo đảm trạng thái an toàn kỹ thuật và tiêu chuẩn kỹ thuật vào sử dụng trên mạng lưới đường sắt quốc gia. Thủ trưởng các đơn vị nói trên phải chịu trách nhiệm nếu để xảy ra tai nạn giao thông đường sắt do chất lượng phương tiện không bảo đảm.

## CHƯƠNG V

### QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT

**Điều 39.-** Biểu đồ chạy tàu do cấp có thẩm quyền phê duyệt và ban hành là cơ sở cho việc tổ chức chạy tàu của ngành đường sắt.

Tất cả nhân viên đường sắt phải chấp hành nghiêm chỉnh những quy định của biểu đồ chạy tàu.

**Điều 40.-** Hàng hoá đưa lên toa xe phải được xếp ổn định, gia cố chắc chắn bảo đảm an toàn trong quá trình vận chuyển.

**Điều 41.-** Việc vận chuyển những loại hàng nguy hiểm, độc hại, dễ cháy, dễ nổ phải tuân theo quy định về an toàn vận chuyển các chất đó.

**Điều 42.-** Nghiêm cấm các hành vi say đây:

1. Đưa lên tàu khách các chất độc hại, dễ nổ, dễ cháy, và các chất nguy hiểm khác;
2. Chở hành khách, hàng hoá quá trọng tải quy định của toa xe.
3. Cho người không có trách nhiệm lên đầu máy, chở hàng trên đầu máy;
4. Chở người trên tàu hàng (trừ người có trách nhiệm);
5. Đưa vật phẩm cấm chuyên chở vào ga, lên tàu.

**Điều 43.-** Người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt phải thuộc đường, vị trí cầu, hầm, ga, trạm, tín hiệu, biển hiệu, mốc hiệu để chủ động điều khiển tàu chạy an toàn; phải thường xuyên quan sát đường để xử trí kịp thời khi gặp trở ngại và phải báo cho ga gần nhất biết nếu trở ngại đó còn đe dọa an toàn cho các đoàn tàu khác.

Nghiêm cấm người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt chạy tàu quá tốc độ quy định; dừng tàu không đúng vị trí quy định nếu không có lý do chính đáng.

**Điều 44.-**

1. Cấm đỗ tàu trên đường ngang trừ khi gặp chướng ngại hoặc tai nạn bất ngờ;

2. Trường hợp phải dồn hoặc đỗ tàu chiếm dụng đường ngang thì thời gian tạm ngừng giao thông đường bộ không được vượt quá 3 phút đối với đường ngang cấp 1, cấp 2 và 5 phút đối với đường ngang cấp 3.

3. Trường hợp xảy ra tai nạn trên đường ngang trường tàu, người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt, người phụ trách cứu chữa tai nạn phải tìm mọi cách khắc phục giao thông nhanh nhất.

**Điều 45.-**

1. Chắn đường ngang, cầu chung phải được đóng trước khi tàu hoả tới đường ngang, cầu chung đúng thời gian quy định:

- a. Một phút đối với chắn điện tời;
- b. Một phút rưỡi đối với chắn thủ công;

2. Không đóng chắn quá sớm trước khi tàu hoả tới đường ngang, cầu chung:

- a. Quá 3 phút đối với cầu chung, đường ngang cấp 1 và cấp 2;
- b. Quá 5 phút đối với đường ngang cấp 3.

**Điều 46.-** Tại đường ngang, cầu chung quy định như sau:

1. Quyền ưu tiên thuộc về các phương tiện giao thông hoạt động trên đường sắt;

2. Người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải chấp hành theo sự chỉ dẫn của hệ thống báo hiệu sau:

- a. Hiệu lệnh của người gác chắn;
- b. Tín hiệu đèn, cờ, biển hiệu;
- c. Chắn;

3. Khi có báo hiệu dừng (hiệu lệnh của người gác chắn, đèn đỏ, cờ đỏ, biển đỏ, chắn đã đóng) người và tất cả các phương tiện tham gia giao thông đường bộ kể cả những xe có quyền ưu tiên đều phải dừng lại về bên phải đường của mình và cách báo hiệu nói trên ít nhất 3m;

4. Người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ khi sắp đi vào đường ngang không có chắn phải quan sát, nếu thấy tàu hoả sắp tới thì phải dừng lại về bên phải đường của mình, cách ray ngoài cùng ít nhất 5m và phải tự chịu trách nhiệm nếu để xảy ra tai nạn.

5. Nghiêm cấm việc tự ý mở chắn đường ngang, cầu chung khi chắn đã đóng.

**Điều 47.-** Xe bánh xích, xe chở hàng quá khổ, quá tải khi qua đường ngang, cầu chung phải được Bộ Giao thông vận tải cho phép; chịu sự kiểm soát về trọng tải và khổ giới hạn chất tải và chịu mọi phí tổn gia cố công trình giao thông đường sắt trong trường hợp cần thiết.

**Điều 48.-** Khi phương tiện tham gia giao thông đường bộ bị tai nạn, hàng hoá rơi, đổ vào đường sắt vi phạm khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc đường sắt, người chủ phương tiện bị tai nạn, người phát hiện, người có mặt tại

hiện trường phải nhanh chóng đưa người bị nạn (nếu có), phương tiện, hàng hoá ra ngoài khỏi giới hạn nói trên để khai thông đường sắt sau đó tìm mọi cách đưa phương tiện, hàng hoá ra khỏi phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt. Trường hợp chưa kịp khai thông đường sắt mà tàu hoả sắp tới phải thực hiện theo quy định tại Điều 27 của Nghị định này.

**Điều 49.-** Nghiêm cấm các hành vi làm ảnh hưởng đến trật tự, an toàn giao thông đường sắt sau đây:

1. Đặt vật gây chướng ngại trên đường sắt;
2. Trồng cây và đặt các vật cản trở tầm nhìn của người điều khiển phương tiện giao thông của người qua lại tại đường ngang và tại phía bụng đường cong của đường sắt;
3. Phoi rơm, rạ và các vật khác lên đường sắt;
4. Chứa chất vật liệu, hàng hoá, chất phế thải, đồ phương tiện, thiết bị trong phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt (trừ vật liệu, thiết bị phục vụ thi công, sửa chữa công trình giao thông đường sắt);
5. Chăn thả trâu, bò, gia súc trên đường sắt và trong phạm vi giới hạn bảo đảm an toàn công trình giao thông đường sắt;
6. Sử dụng chất nổ khai thác đá, cát, sỏi ảnh hưởng đến an toàn giao thông vận tải đường sắt;
7. Tuỳ tiện khoá hãm, giật van dừng tàu;
8. Đi, đứng (trừ người có trách nhiệm), nằm, ngồi, đùa nghịch trên đường sắt hoặc trên nóc toa xe; đu bám toa xe, đầu máy và ở hai đầu toa xe;
9. Bán hàng rong; gây mất trật tự trị an; uy hiếp an toàn thân thể, tài sản của hành khách và nhân viên đường sắt đang thừa hành nhiệm vụ;
10. Ném đất đá và các vật khác gây nguy hiểm lên tàu và từ trên tàu xuống;
11. Lên hoặc xuống tàu, mở cửa toa tàu, thò đầu, chân tay ra ngoài khi tàu đang chạy (trừ người có trách nhiệm);
12. Gây cản trở cho việc khai thác, sử dụng phương tiện, thiết bị công trình giao thông đường sắt;
13. Ngăn cản việc chạy tàu bình thường và các hành vi khác làm mất trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

CHƯƠNG VI.....

CHƯƠNG VII

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

**Điều 64.-** Nghị định này có hiệu lực từ ngày 01 tháng 9 năm 1996. Những quy định trước đây về trật tự, an toàn giao thông đường sắt trái với Nghị định này đều bãi bỏ.

**Điều 65.-** Bộ trưởng các Bộ: Giao thông vận tải, Nội vụ, Tài chính theo phạm vi chức năng, nhiệm vụ của mình chịu trách nhiệm hướng dẫn, tổ chức thi hành Nghị định này.

Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương nơi có đường sắt đi qua căn cứ vào tình hình, đặc điểm của địa phương mình xây dựng kế hoạch cụ thể để thực hiện Nghị định này.

**Điều 66.-** Bộ trưởng các Bộ, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này.

## **NGHỊ ĐỊNH**

*(TRÍCH)*

# **CỦA CHÍNH PHỦ SỐ 40/CP NGÀY 05 THÁNG 7 NĂM 1996 VỀ BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

## **CHÍNH PHỦ**

- Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 30 tháng 9 năm 1992;
- Căn cứ Pháp lệnh bảo vệ công trình giao thông ngày 2 tháng 12 năm 1994;
- Căn cứ Pháp lệnh cảnh sát nhân dân ngày 28 tháng 1 năm 1989 và Pháp lệnh sửa đổi Điều 6 của Pháp lệnh lực lượng cảnh sát nhân dân Việt Nam ngày 6 tháng 7 năm 1995;
- Căn cứ Pháp lệnh xử lý vi phạm hành chính ngày 6 tháng 7 năm 1995;
- Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Bộ trưởng Bộ Nội vụ và Bộ trưởng Bộ Tư pháp,

## **NGHỊ ĐỊNH**

### **CHƯƠNG I**

### **NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG**

#### **Điều 1.-**

1. Nghị định này quy định về trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa, nhằm đảm bảo an toàn về người, phương tiện, tài sản của Nhà nước và của nhân dân.

2. Người, phương tiện tham gia giao thông và sử dụng các công trình giao thông đường thủy nội địa phải chấp hành nghiêm chỉnh các quy định của Nghị định này.

3. Người và phương tiện hoạt động trong vùng nước cảng biển đầu tiên trong sông và luồng tàu biển đã được cấp có thẩm quyền công bố cho phép phương tiện ra vào hoạt động không thuộc phạm vi điều chỉnh của Nghị định này.

4. Đối với đường thủy nội địa trùng với đường biên giới quốc gia giữa Việt Nam và các nước, ngoài việc chấp hành các quy định của Nghị định này còn phải tuân thủ các điều khoản của Hiệp định về biên giới mà Việt Nam đã ký kết.

**Điều 2.-** Cơ quan Nhà nước, tổ chức kinh tế, tổ chức xã hội, đơn vị vũ trang và mọi cá nhân có trách nhiệm chấp hành nghiêm chỉnh những quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa.

Tổ chức, cá nhân nước ngoài hoạt động, cư trú trên lãnh thổ Việt Nam có nghĩa vụ chấp hành nghiêm chỉnh mọi nội quy về trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa.

**Điều 3.-** Các cơ quan Nhà nước phối hợp với Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên của Mặt trận tuyên truyền, giáo dục, động viên nhân dân thi hành các quy định về trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa.

**Điều 4.-**

1. Mọi hành vi vi phạm về trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa phải được xử lý nghiêm minh, đúng pháp luật.

2. Những người thi hành công vụ về đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa không làm tròn nhiệm vụ, sách nhiễu, gây phiền hà, tùy theo mức độ vi phạm sẽ bị xử lý kỷ luật hoặc truy cứu trách nhiệm hình sự.

**Điều 5.-** Các thuật ngữ dùng trong Nghị định này được hiểu như sau:

1. Đường thủy nội địa bao gồm các tuyến đường thủy có khả năng khai thác giao thông vận tải trên các sông, kênh, rạch, cửa sông, hồ, ven vịnh, ven bờ biển, đường ra đảo, đường nối các đảo thuộc nội thủy nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

2. Các công trình giao thông đường thủy nội địa bao gồm:

Luồng chạy tàu, thuyền; âu thuyền; kè; đập (trừ kè, đập thủy lợi); cảng, bến, kho bãi; phao tiêu báo hiệu và các công trình thiết bị phụ trợ khác, trong Nghị định này gọi chung là công trình giao thông.

3. Chướng ngại vật là do thiên nhiên hoặc con người gây nên, ảnh hưởng đến giao thông vận tải đường thủy nội địa.

4. Cảng (bến) chuyên dùng là cảng (bến) xếp, dỡ hàng hoá, vật tư phục vụ cho dây chuyền sản xuất, không có chức năng kinh doanh xếp, dỡ hàng hoá.

5. Vùng nước cảng, bến thủy nội địa bao gồm: vùng nước trước cảng, bến; vùng neo đậu; vùng chuyển tải và luồng dẫn từ vùng nước trước cảng, bến đến luồng chạy tàu, thuyền trong Nghị định này gọi chung là vùng nước cảng, bến.

6. Luồng rộng là luồng có chiều rộng dài tàu chạy lớn hơn hoặc bằng 5 lần chiều dài của phương tiện, tại vị trí phương tiện đó đang hoạt động.

7. Luồng hẹp là luồng có chiều rộng dài tàu chạy nhỏ hơn 5 lần chiều dài của phương tiện, tại vị trí phương tiện đó đang hoạt động.

8. Phương tiện thủy nội địa (trong Nghị định này gọi chung là phương tiện) bao gồm:

a. Tàu, thuyền có động cơ hoặc không có động cơ;

b. Bè mảng;

c. Các cấu trúc nổi được sử dụng vào mục đích giao thông, vận tải hoặc kinh doanh dịch vụ trên đường thủy nội địa.

9. Đâu là phương tiện đứng yên nhờ neo hoặc các dây chằng buộc khác.

10. Đò là loại phương tiện thủy cỡ nhỏ dùng để chở hành khách, hàng hoá, chuyên động bằng chèo, buồm, dây kéo hoặc bằng máy công suất không quá 15CV, trọng tải không quá 5 tấn hoặc dưới 13 khách được thiết kế và đóng theo tiêu chuẩn kỹ thuật hoặc theo kinh nghiệm dân gian.

a. Đò ngang là đò vận chuyển hành khách, hàng hoá ngang qua sông, kênh.

b. Đò dọc là đò vận chuyển hành khách, hàng hoá đi dọc sông, kênh, hồ khoảng cách không quá 10km.

c. Đò màn là phương tiện cập vào tàu khách để đón, trả hành khách trong khi tàu khách đang hành trình.

11. Phương tiện thủy gia dụng là phương tiện chỉ phục vụ cho cá nhân, gia đình, không tham gia kinh doanh vận tải, có trọng tải không quá 5 tấn hoặc công suất máy không quá 15CV.

12. Phương tiện cơ giới là phương tiện di chuyển nhờ động cơ.

13. Phương tiện thô sơ là phương tiện dùng sức người, vật, gió, nước làm động lực để di chuyển.

14. Đoàn tàu lai kéo là đoàn tàu được liên kết với nhau gồm các phương tiện làm nhiệm vụ kéo (gọi là tàu kéo) và các phương tiện bị kéo.

15. Đoàn tàu lai đẩy là đoàn tàu được liên kết với nhau gồm các phương tiện làm nhiệm vụ đẩy (gọi là tàu đẩy) và các phương tiện bị đẩy.

16. Đoàn tàu lai áp mạn là đoàn tàu được liên kết với nhau gồm các phương tiện làm nhiệm vụ lai và các phương tiện bị lai áp mạn một bên hoặc hai bên.

17. Đoàn tàu lai hỗn hợp là đoàn tàu được liên kết với nhau gồm các phương tiện làm nhiệm vụ lai và các phương tiện bị lai ghép theo đội hình hỗn hợp:

a. Lai kéo với lai đẩy;

b. Lai kéo với lai áp mạn; c. Lai đẩy với lai áp mạn;

d. Vừa lai kéo, vừa lai đẩy, vừa lai áp mạn.

18. Phương tiện đang hành trình là phương tiện đang di chuyển hoặc đứng yên không nhờ neo.

19. Phương tiện chạy cắt đường nhau là ban ngày phương tiện này chỉ trông thấy một bên mạn của phương tiện kia, ban đêm chỉ trông thấy một đèn mạn (xanh hoặc đỏ) của phương tiện kia.

20. Phương tiện mất chủ động là phương tiện đang hành trình, vì trường hợp đặc biệt nào đó đã không còn khả năng hoạt động theo ý muốn của người điều khiển.

21. Tín hiệu là những thông tin bằng âm hiệu, đèn hiệu, cờ hiệu và dấu hiệu được dùng để liên lạc nhằm mục đích đảm bảo an toàn cho các phương tiện giao thông trên đường thủy nội địa.

22. Người tham gia giao thông là người thuyền viên và người sử dụng các loại phương tiện thủy gia dụng; người làm các công việc khác hoạt động trên đường thủy nội địa.

23. Thuyền viên là những người làm việc trên phương tiện thủy nội địa theo chức danh tiêu chuẩn quy định (trừ những người làm việc trên phương tiện gia dụng).

24. Thuyền trưởng hoặc người điều khiển phương tiện là người chỉ huy cao nhất trên phương tiện, trong Nghị định này gọi chung là thuyền trưởng.

25. Hành khách là người trên phương tiện chở khách trừ thuyền viên, những người thuộc gia đình thuyền viên cùng sinh sống trên phương tiện và những người được phân công làm nhiệm vụ trên phương tiện.

#### **Điều 6.-**

1. Khi xảy ra tai nạn giao thông thuyền trưởng phải lập tức tìm mọi biện pháp cứu người, tài sản, bảo vệ các dấu vết và hiện trường ở điều kiện cho phép, đồng thời báo cáo cho Ủy ban nhân dân địa phương, công an hoặc đơn vị quản lý đường thủy nội địa gần nhất.

2. Người có mặt tại nơi xảy ra tai nạn phải có trách nhiệm cứu nạn. Người trốn tránh nghĩa vụ cứu nạn sẽ bị xử lý theo quy định của pháp luật.

3. Phương tiện, tài sản của người bị nạn phải được bảo vệ chu đáo. Nghiêm cấm dùng vũ lực và mọi hành vi khác gây nguy hại cho người, phương tiện, tài sản của người bị nạn và người gây tai nạn. Mọi hành vi cản trở người thi hành công vụ đều bị xử lý theo quy định của pháp luật.

4. Người có liên quan trực tiếp đến tai nạn phải có mặt tại hiện trường khi nhà chức trách tiến hành lập biên bản.

5. Ủy ban nhân dân địa phương nơi xảy ra tai nạn phải tổ chức cứu nạn, bảo vệ hiện trường và chỉ đạo các cơ quan chức năng giải quyết hậu quả tai nạn.

#### **Điều 7.-**

1. Lực lượng cảnh sát giao thông chỉ được lập trạm kiểm tra ở những nơi được Bộ trưởng Bộ Nội vụ cho phép và chỉ được kiểm tra những phương tiện khi phát hiện có dấu hiệu vi phạm pháp luật.

2. Nghiêm cấm tùy tiện dùng phương tiện để kiểm tra.

## CHƯƠNG II

### TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC BỘ, CƠ QUAN NGANG BỘ, CƠ QUAN THUỘC CHÍNH PHỦ, ỦY BAN NHÂN DÂN CÁC TỈNH, THÀNH PHỐ TRỰC THUỘC TRUNG ƯƠNG VỀ ĐẢM BẢO TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

#### **Điều 8.-** Trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải

1. Ban hành tiêu chuẩn ngành về: kỹ thuật công trình giao thông đường thủy nội địa; kỹ thuật các loại phương tiện thủy; hành nghề thiết kế, đóng mới, sửa chữa phương tiện thủy nội địa; công bố mở (đóng) luồng chạy tàu, thuyền, cảng, bến; cơ sở vật chất kỹ thuật, giáo viên của các trường, lớp đào tạo thuyền viên và các tiêu chuẩn kỹ thuật khác về đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa.

2. Ban hành quy tắc báo hiệu đường thủy nội địa Việt Nam.

3. Quy định tổ chức hoạt động của cảng vụ đường thủy nội địa ở những khu vực cần thiết.

4. Kiểm tra kỹ thuật các loại phương tiện thủy nội địa (trừ phương tiện phục vụ cho mục đích an ninh, quốc phòng).

5. Đăng ký, cấp biển số, quản lý các loại phương tiện thủy nội địa (trừ phương tiện phục vụ cho mục đích an ninh, quốc phòng và phương tiện đánh bắt thủy sản).

6. Cấp giấy phép vận tải hàng hoá, hành khách cho phương tiện thủy nội địa tham gia kinh doanh vận tải.

7. Cấp phép sử dụng vùng nước có liên quan đến giao thông đường thủy nội địa.

8. Tổ chức đào tạo, sát hạch, cấp bằng tốt nghiệp, bằng thuyền trưởng, bằng máy trưởng, chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên.

9. Thanh tra bảo vệ công trình giao thông, xử lý vi phạm hành chính theo thẩm quyền.

10. Phối hợp với Bộ Nội vụ theo dõi, phân tích nguyên nhân các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa để có các biện pháp ngăn chặn tai nạn xảy ra.

#### **Điều 9.-** Trách nhiệm của Bộ Nội vụ

1. Kiểm tra kỹ thuật, đăng ký, quản lý phương tiện thủy nội địa của lực lượng công an nhân dân (trừ phương tiện làm nhiệm vụ kinh tế do Bộ Giao thông vận tải đăng ký, kiểm tra kỹ thuật và cấp phép hoạt động).

2. Tổ chức kiểm tra và xử lý các hành vi vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa.

3. Chủ trì phối hợp với Bộ Giao thông vận tải đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa.

4. Tổ chức điều tra, xử lý các vụ tai nạn giao thông. Chủ trì và phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thống kê, theo dõi, phân tích và kết luận nguyên nhân các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa, đề xuất các biện pháp phòng ngừa tai nạn giao thông đường thủy nội địa.

5. Lập các trạm kiểm soát giao thông đường thủy nội địa. Quy định nhiệm vụ, quyền hạn của các trạm kiểm soát giao thông.

6. Trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, lực lượng cảnh sát nhân dân có trách nhiệm phối hợp, hỗ trợ đơn vị quản lý công trình giao thông và lực lượng thanh tra giao thông trong việc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và bảo vệ công trình giao thông đường thủy nội địa.

**Điều 10.-** Trách nhiệm của Bộ Thủy sản

1. Đăng ký, cấp biển số, quản lý các phương tiện đánh bắt thủy sản.

2. Giao vùng nước để nuôi trồng, đánh bắt thủy sản có liên quan đến luồng chạy tàu, thuyền và hành lang bảo vệ luồng sau khi thống nhất với Bộ Giao thông vận tải.

3. Chỉ đạo các đơn vị trong ngành đánh bắt thủy sản không gây ảnh hưởng giao thông trên luồng chạy tàu, thuyền.

4. Đưa nội dung pháp luật giao thông vận tải đường thủy nội địa vào các trường đào tạo thuyền viên tàu cá theo chương trình quy định.

**Điều 11.-** Trách nhiệm của Bộ Quốc phòng

1. Kiểm tra kỹ thuật, đăng ký, quản lý phương tiện thủy nội địa thuộc Bộ Quốc phòng (trừ phương tiện sử dụng vào hoạt động kinh tế do Bộ Giao thông vận tải đăng ký, kiểm tra kỹ thuật và cấp phép hoạt động).

2. Chỉ đạo các đơn vị quân đội khi sử dụng phương tiện thủy hoạt động trên đường thủy nội địa, phải chấp hành pháp luật về giao thông vận tải và chịu sự kiểm tra, kiểm soát của lực lượng bảo đảm trật tự, an toàn giao thông (trừ trường hợp đang làm nhiệm vụ chiến đấu, diễn tập quân sự và những nhiệm vụ khẩn cấp theo lệnh của cấp có thẩm quyền).

3. Đưa nội dung pháp luật về giao thông vận tải đường thủy nội địa vào các trường đào tạo thuyền viên của Bộ Quốc phòng theo chương trình quy định.

**Điều 12.-** Trách nhiệm của Bộ Thương mại

Khi lập kế hoạch nhập khẩu phương tiện thủy nội địa hàng năm phải có ý kiến đồng ý bằng văn bản của Bộ Giao thông vận tải về số lượng, chủng loại phương tiện được nhập trên cơ sở tiêu chuẩn kỹ thuật và tình hình luồng lạch, cảng, bến hiện tại.

**Điều 13.-** Trách nhiệm của các Bộ, ngành khác có liên quan đến trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa.

Khi xây dựng dự án và trước khi thực hiện các công việc sau đây phải được sự thống nhất bằng văn bản của Bộ Giao thông vận tải:

1. Xây dựng các công trình vượt sông, các công trình trong phạm vi bảo vệ đường thủy nội địa;

2. Vận hành các công trình liên quan đến điều tiết nước có ảnh hưởng đến giao thông đường thủy nội địa (trừ trường hợp có liên quan đến chống lũ).

3. Khai thác tài nguyên khoáng sản trong phạm vi bảo vệ đường thủy nội địa;

**Điều 14.-** Trách nhiệm của các cơ quan thông tin, tuyên truyền:

Các cơ quan thông tin, báo chí, đài phát thanh, truyền hình của Trung ương và địa phương thường xuyên tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa và không thu phí.

**Điều 15.-** Trách nhiệm của Ủy ban nhân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương:

1. Tổ chức, chỉ đạo các ngành trong phạm vi quản lý của địa phương và Ủy ban nhân dân huyện (quận), xã (phường) tiến hành mọi biện pháp cần thiết để:

a. Thiết lập trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa tại địa phương;

b. Đăng ký, cấp phép hoạt động phương tiện thủy nội địa theo quy định của Bộ Giao thông vận tải;

c. Đào tạo thuyền viên, cấp bằng, chứng chỉ chuyên môn theo quy định của Bộ Giao thông vận tải.

2. Tổ chức sắp xếp các bến, bãi, nơi neo đậu phương tiện; nuôi trồng, đánh bắt thủy sản; họp chợ trên đường thủy nội địa tại địa phương.

3. Thực hiện các biện pháp chống thải bùn, cát, đất, đá, sỏi, rơm rạ, các chất thải công nghiệp chưa qua xử lý, chất thải dân sinh xuống đường thủy nội địa; bảo vệ phao tiêu báo hiệu, các công trình giao thông đường thủy nội địa tại địa phương.

4. Căn cứ pháp luật của Nhà nước, các quy định của Bộ Giao thông vận tải và tình hình thực tế của địa phương, từng bước giải tỏa việc lấn chiếm luồng và hành lang bảo vệ luồng chạy tàu, thuyền tại địa phương.

5. Tổ chức cứu người, phương tiện, tài sản và giải quyết hậu quả khi có tai nạn giao thông xảy ra trên đường thủy nội địa tại địa phương.

6. Phổ biến, tuyên truyền, giáo dục thực hiện pháp luật về giao thông đường thủy nội địa cho các đối tượng có liên quan tại địa phương.

7. Tổ chức kiểm tra việc thi hành nhiệm vụ của các lực lượng làm công tác đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa tại địa phương; kiểm tra, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa theo thẩm quyền.

### CHƯƠNG III

## QUẢN LÝ CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

**Điều 16.-** Đơn vị quản lý công trình giao thông đường thủy nội địa có trách nhiệm đảm bảo trạng thái an toàn kỹ thuật và tiêu chuẩn kỹ thuật của công trình.

Khi phát hiện công trình giao thông đường thủy nội địa có hư hại đe dọa an toàn giao thông phải có biện pháp xử lý kịp thời, hướng dẫn giao thông để ngăn ngừa tai nạn và phải chịu trách nhiệm đối với tai nạn giao thông xảy ra nếu không làm hết trách nhiệm của mình.

#### **Điều 17.-**

1. Trường hợp xảy ra tai nạn chìm đắm phương tiện, sau khi cứu nạn người, tài sản, thuyền trưởng phải đặt và bảo quản báo hiệu; trục vớt phương tiện theo thời hạn quy định của đơn vị quản lý đường thủy nội địa.

2. Đơn vị quản lý đường thủy nội địa phối hợp với cảnh sát giao thông, báo cáo chính quyền địa phương có biện pháp khắc phục nhanh chóng để đảm bảo giao thông an toàn, thông suốt.

#### **Điều 18.-**

1. Chủ chướng ngại vật khi trục vớt, thanh thải nếu có ảnh hưởng đến giao thông phải có ý kiến của đơn vị quản lý đường thủy nội địa có thẩm quyền.

2. Chủ công trình chỉ được thi công khi đã thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông và phải có giấy phép của cơ quan quản lý đường thủy nội địa có thẩm quyền.

3. Đơn vị quản lý đường thủy nội địa có trách nhiệm lập hồ sơ theo dõi các công trình, chướng ngại vật có ảnh hưởng đến giao thông đường thủy nội địa.

4. Đơn vị quản lý đường thủy nội địa tiến hành xử lý công trình, chướng ngại vật trong trường hợp chủ công trình, chủ chướng ngại vật không thực hiện hoặc thực hiện không đúng quy định; chủ công trình, chủ chướng ngại vật phải chịu mọi chi phí.

#### **Điều 19.-**

1. Khi xây dựng dự án và trước khi thi công các công trình sau đây trên đường thủy nội địa phải có sự thống nhất bằng văn bản của Bộ Giao thông vận tải:

- a. Các cầu vĩnh cửu, tạm thời;
- b. Các đường dây điện, đường dây thông tin, các đường ống dẫn trên không và dưới lòng sông;
- c. Các bến phà;

d. Các kè bảo vệ đê, các công trình có liên quan đến phòng chống lụt, bão có ảnh hưởng đến luồng chạy tàu, thuyền.

Ngoài các công trình trên đây, khi xây dựng các công trình khác trên đường thủy nội địa phải được phép của cơ quan có thẩm quyền về giao thông đường thủy nội địa.

2. Chủ công trình phải thanh thải không để lại chướng ngại vật khi thi công xong các công trình trên đường thủy nội địa.

#### **Điều 20.-**

1. Các phương tiện đánh bắt, nuôi trồng thủy sản có liên quan đến phạm vi bảo vệ đường thủy nội địa phải có giấy phép của cơ quan quản lý đường thủy nội địa có thẩm quyền và phải thực hiện đầy đủ nội dung ghi trong giấy phép.

Các phương tiện đánh bắt thủy sản lưu động không được gây trở ngại cho giao thông đường thủy, không làm hư hại đến công trình giao thông.

Khi luồng chạy tàu, thuyền thay đổi, chủ các phương tiện đánh bắt, nuôi trồng thủy sản phải di chuyển, thu hẹp hoặc dỡ bỏ theo yêu cầu của cơ quan quản lý đường thủy nội địa có thẩm quyền.

2. Khi chấm dứt khai thác, chủ các phương tiện đánh bắt, nuôi trồng thủy sản phải thanh thải hết các chướng ngại vật.

#### **Điều 21.-**

1. Cấm đổ đất, cát, sỏi, đá, rom rạ, các chất thải khác xuống đường thủy nội địa.

2. Cấm làm hư hỏng, thay đổi, chuyển dịch, che khuất, làm mất tác dụng của các báo hiệu.

3. Trường hợp nạo vét luồng lạch phải đổ bùn, đất đúng nơi quy định.

### **CHƯƠNG IV**

### **NGƯỜI VÀ PHƯƠNG TIỆN THAM GIA GIAO THÔNG**

#### **Điều 22.-**

1. Thuyền viên trên phương tiện phải có bằng hoặc chứng chỉ chuyên môn đúng với chức danh, phù hợp với loại phương tiện do Bộ Giao thông vận tải quy định và phải được cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành đăng ký vào danh bạ thuyền viên (thuyền viên làm nhiệm vụ an ninh, quốc phòng do Bộ Quốc phòng, Bộ Nội vụ quy định).

2. Người điều khiển phương tiện thủy gia dụng nếu hoạt động trên tuyến đường thủy nội địa phải học tập pháp luật về giao thông đường thủy nội địa và được cấp giấy chứng nhận.

**Điều 23.-** Nghiêm cấm thuyền viên hoặc sử dụng thuyền viên trên phương tiện làm việc trong tình trạng sau:

1. Sức khỏe không đảm bảo thực hiện được nhiệm vụ theo quy định;

2. Trong máu có nồng độ cồn, rượu, bia vượt quá 50mg/100ml máu hoặc 25mg/1 lít khí thở hoặc các chất kích thích khác.

**Điều 24.-**

1. Các phương tiện tham gia giao thông (trừ phương tiện gia dụng) phải đảm bảo tiêu chuẩn Việt Nam, tiêu chuẩn kỹ thuật ngành và phải có các giấy tờ sau:

- a. Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện thủy nội địa;
- b. Danh bạ thuyền viên; trường hợp cả gia đình sống trên phương tiện phải có sổ hộ khẩu thường trú hoặc tạm trú;
- c. Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật;
- d. Giấy phép vận tải trên đường thủy nội địa (đối với phương tiện kinh doanh vận tải).

2. Số đăng ký và tên phương tiện phải được kẻ bằng sơn, theo đúng quy định.

**Điều 25.-** Tàu, thuyền nước ngoài chỉ được vận chuyển hàng hoá, hành khách trên đường thủy nội địa Việt Nam khi được phép của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

**Điều 26.-** Phương tiện chỉ được phép khai thác đúng với công dụng, vùng hoạt động, tuyến luồng đã được cơ quan quản lý có thẩm quyền cho phép. Cấm phương tiện chuyên chở hàng hoá quá dấu chở hàng hoặc chở hành khách quá số lượng quy định. Về mùa lũ phải giảm tải đến mức không nguy hiểm để tránh tai nạn có thể xảy ra.

Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể việc giảm tải trong mùa lũ.

**Điều 27.-** Hàng hoá phải sắp xếp gọn gàng không được làm mất ổn định phương tiện, không ảnh hưởng đến tầm nhìn của người điều khiển. Không được xếp hàng hoá vượt kích thước theo chiều ngang và chiều dọc của phương tiện.

**Điều 28.-** Phương tiện chở khách phải đăng ký bến đi, bến đến và phải đón trả khách đúng bến quy định. Tàu khách và đò dọc phải có danh sách hành khách.

**Điều 29.-** Tàu khách phải đảm bảo tiêu chuẩn chỗ ngồi theo quy định. Lối đi lại của hành khách phải dễ dàng, thuận tiện. Không được để người ngồi trên mũi và hai bên mạn phương tiện.

**Điều 30.-** Tàu khách và đò dọc phải có nội quy an toàn. Trước khi khởi hành, thuyền trưởng hoặc người lái đò phải phổ biến nội quy và cách sử dụng các trang bị an toàn cho hành khách biết.

**Điều 31.-**

1. Không được chở chung trâu, bò, ngựa và những động vật lớn khác với hành khách. Những động vật nhỏ nếu cần chuyên chở phải nhốt trong lồng, cũi và không làm ảnh hưởng đến hành khách.

2. Cấm phương tiện chở khách, chở các chất độc hại, dễ nổ, dễ cháy và các chất nguy hiểm khác có ảnh hưởng đến sức khỏe và tính mạng của hành khách.

**Điều 32.-** Phương tiện vận chuyển hàng hoá độc hại, chất nổ hoặc các chất nguy hiểm khác phải được cơ quan Nhà nước có thẩm quyền cho phép và phải có ký hiệu riêng theo quy định; phải chấp hành đúng quy định về phòng chống độc hại; phòng chống cháy, nổ.

**Điều 33.-** Tổ chức, cá nhân muốn đóng mới phương tiện thuỷ nội địa phải được cơ quan Nhà nước có thẩm quyền cấp phép. Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về việc cấp phép đóng mới phương tiện thuỷ nội địa.

**Điều 34.-** Các phương tiện đóng mới, hoán cải (trừ phương tiện gia dụng) phải được cơ quan Đăng kiểm duyệt hồ sơ thiết kế và giám sát kỹ thuật khi thi công.

Tổ chức, cá nhân hành nghề thiết kế phương tiện thuỷ nội địa phải được Bộ Giao thông vận tải cấp phép.

**Điều 35.-** Các cơ sở đóng mới, sửa chữa phương tiện thuỷ phải có đủ các điều kiện về thiết bị, công nghệ và phải được cơ quan có thẩm quyền của Bộ Giao thông vận tải cho phép hành nghề.

**Điều 36.-** Kiểm tra kỹ thuật phương tiện thuỷ nội địa để cấp giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật chỉ được thực hiện các cơ sở do Bộ Giao thông vận tải quy định.

Cơ quan đăng kiểm phương tiện thuỷ nội địa phải có đủ các thiết bị, dụng cụ kiểm tra; khi kiểm tra kỹ thuật phương tiện phải thực hiện đúng các quy phạm, tiêu chuẩn do Nhà nước và Bộ Giao thông vận tải ban hành.

Người đứng đầu cơ quan đăng kiểm phương tiện thuỷ nội địa phải chịu trách nhiệm trước pháp luật về những kết luận sau khi kiểm tra.

## CHƯƠNG V

### CẢNG, BẾN THUỶ NỘI ĐỊA

**Điều 37.-** Cảng, bến thuỷ nội địa (trừ cảng, bến quân sự có quy định riêng) phải đủ hồ sơ thủ tục và phải được cấp có thẩm quyền cấp giấy phép hoạt động; phải được ghi vào danh bạ cảng, bến thuỷ nội địa theo quy định của Bộ Giao thông vận tải.

### **Điều 38.-**

1. Cảng, bến thuỷ nội địa phải có các quy định bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; an toàn kỹ thuật; phòng chống cháy, nổ; trật tự, an toàn khu vực và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

2. Cảng, bến thuỷ nội địa phải có phao tiêu báo hiệu xác định phạm vi vùng nước; có đủ chỗ cho phương tiện buộc dây, đậu đỗ an toàn. 3. Cầu tàu phải có đệm chống va, có đủ cột bích; có cầu thang cho người lên xuống.

Các bên đò phải có cầu cho hành khách lên xuống.  
Ban đêm cầu tàu và bên phải có đủ ánh sáng.  
4. Các thiết bị xếp dỡ hàng hoá phải bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật an toàn.

**Điều 39.-**

1. Nghiêm cấm mở cảng, bến thủy nội địa tùy tiện không theo quy định tại các Điều 37, 38 của Nghị định này.

2. Nghiêm cấm cảng, bến thủy nội địa xếp hàng hoá hoặc nhận hành khách xuống phương tiện không đảm bảo an toàn kỹ thuật; chở quá tải (quá dàu chở hàng hoặc quá mớn nước đăng ký hoặc vượt quá số lượng hành khách và hàng hoá quy định).

**Điều 40.-** Thuyền viên của các phương tiện thủy hoạt động trong phạm vi vùng nước của cảng, bến thủy nội địa phải chấp hành nghiêm chỉnh các quy định của cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến.

**Điều 41.-**

1. Cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa là cảng vụ thủy nội địa.

2. Bộ Giao thông vận tải quy định chức năng nhiệm vụ, quyền hạn của cảng vụ thủy nội địa.

**CHƯƠNG VI**

**QUY TẮC VÀ TÍN HIỆU GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

**MỤC I: QUY TẮC GIAO THÔNG**

**Điều 42.-** Quy định chung về đi và tránh nhau của phương tiện thủy nội địa:

1. Khi hành trình, phương tiện phải đi hẵn về một bên của luồng.  
2. Phương tiện đi ngược hướng gặp nhau phải tránh nhau về phía mạn phải của mình.

3. Phương tiện đi xuôi nước được ưu tiên, phương tiện đi ngược nước phải nhường đường.

4. Phương tiện được ưu tiên phải chủ động phát tín hiệu xin đường trước và phải tạo mọi điều kiện thuận lợi để phương tiện phải nhường đường tránh được an toàn.

**Điều 43.-** Phương tiện cơ giới chạy cắt đường nhau:

Phương tiện nào nhìn thấy phương tiện kia bên mạn phải của mình (ban đêm nhìn thấy đèn đỏ của phương tiện kia) thì phải nhường đường cho phương tiện kia.

**Điều 44.-** Phương tiện cơ giới lai áp mạn tránh nhau ở luồng hẹp:

1. Trường hợp phương tiện lai đi ngược nước, phương tiện không lai đi xuôi nước: cả hai phương tiện đều phải giảm tốc độ, phương tiện lai đi thật sát vào bên luồng phía mạn phải của mình và nếu cần thì phải dừng lại, dòn các

phương tiện bị lai ra đằng sau để phương tiện không lai đi xuôi nước có đủ luồng đi.

2. Trường hợp phương tiện lai đi xuôi nước, phương tiện không lai đi ngược nước: cả hai phương tiện đều phải giảm tốc độ, phương tiện không lai đi thật sát về một bên luồng phía mạn phải, nếu cần thiết thì phải dừng lại. Phương tiện lai, nếu cần thiết phải dồn các phương tiện bị lai ra đằng sau.

3. Trường hợp cả hai phương tiện đều lai: cả hai phương tiện đều phải giảm tốc độ, nếu cần thiết thì phương tiện đi ngược nước phải dừng lại, dồn các phương tiện bị lai ra đằng sau và nếu cần thiết nữa thì phương tiện đi xuôi nước cũng phải làm như phương tiện đi ngược nước.

4. Trường hợp nước đứng: phương tiện không lai phải nhường đường cho phương tiện lai. Nếu cần thiết thì phương tiện lai phải dồn phương tiện bị lai ra đằng sau.

**Điều 45.-** Phương tiện cơ giới tránh nhau ở luồng rộng:

Nếu luồng rộng, phương tiện cơ giới không bắt buộc phải tránh nhau theo quy tắc chung, phương tiện đi xuôi nước có quyền ưu tiên chọn phía đi thuận lợi cho sự điều động của mình nhưng phải chủ động phát tín hiệu điều động (quy định tại Điều 61 của Nghị định này).

**Điều 46.-** Phương tiện cơ giới nhỏ gặp phương tiện cơ giới lớn:

Phương tiện cơ giới nhỏ phải nhường đường cho phương tiện cơ giới lớn và các đoàn lai.

**Điều 47.-**

Phương tiện cơ giới tránh nhau ở nơi luồng giao nhau hoặc quãng sông khúc khuỷu:

1. Phương tiện nào đến trước được ưu tiên đi trước, phương tiện đến sau phải nhường đường.

2. Nếu các phương tiện cùng đến vị trí luồng giao nhau hoặc quãng sông khúc khuỷu thì tránh nhau theo quy tắc chung quy định tại Điều 42 của Nghị định này.

3. Nếu cùng đi xuôi nước hay cùng đi ngược nước hoặc nước đứng thì xác định ưu tiên và nhường đường theo trường hợp phương tiện cơ giới chạy cắt đường nhau.

\*. Phương pháp tránh nhau:

Đến gần nơi luồng giao nhau hoặc quãng sông khúc khuỷu, nếu có thể nhìn xa khoảng 500m bằng mắt thường thì phương tiện phát tín hiệu một tiếng còi dài.

Tín hiệu còi phải phát đi phát lại nhiều lần và phương tiện phải đi sát luồng phía mạn phải của mình. Nếu luồng hẹp, phương tiện đi ngược nước phải dừng lại cách nơi luồng giao nhau hoặc quãng sông khúc khuỷu khoảng 300m chờ phương tiện đi xuôi nước qua khỏi, mới đi. Nếu không nhìn xa

được khoảng 500m thì phương tiện phải giảm tốc độ và cũng phát tín hiệu như trên. Phương tiện đi ngược nước nghe thấy tín hiệu phải dừng lại và phát tín hiệu còi theo quy định. Phương tiện đi xuôi nước nghe thấy tín hiệu của phương tiện đi ngược nước phải phát ngay tín hiệu điều động theo quy định để phương tiện đi ngược nước biết mà tránh.

**Điều 48.-** Phương tiện thô sơ gặp phương tiện cơ giới:

Phương tiện thô sơ phải nhường đường, không được chạy cắt ngang trước mũi của phương tiện cơ giới. Riêng bè gặp phương tiện cơ giới thì phương tiện cơ giới phải tránh.

**Điều 49.-** Trường hợp nước đứng:

Phương tiện nào phát tín hiệu xin đường trước được đi về phía mình đã báo, phương tiện kia bắt buộc phải tuân theo.

**Điều 50.-** Thuyền có dây kéo trên bờ tránh nhau:

1. Trường hợp thuyền có dây kéo gặp thuyền không có dây kéo, thuyền có dây kéo tránh về phía dây kéo.

2. Trường hợp hai thuyền đều có dây kéo gặp nhau, dây kéo cùng ở một bên bờ, một chiếc chở nặng, một chiếc chở nhẹ hay đi không: thuyền chở nhẹ hay đi không tránh thuyền chở nặng về phía dây kéo của mình.

3. Trường hợp hai thuyền có dây kéo cùng ở một bên bờ, cả hai thuyền cùng chở nặng hoặc cùng chở nhẹ hay cùng đi không: thuyền đi ngược nước tránh thuyền đi xuôi nước về phía dây kéo của mình. Nếu nước đứng thì tránh nhau về phía mạn phải của mình.

**Điều 51.-** Thuyền buồm tránh nhau:

1. Một chiếc dương buồm một chiếc không dương buồm, chiếc không dương buồm phải tránh chiếc dương buồm.

2. Cả hai thuyền đều dương buồm:

a. Thuyền đi thuận gió tránh thuyền đi ngược gió

b. Thuyền được gió mạn trái tránh thuyền được gió mạn phải (mạn được gió của thuyền là mạn đối hướng với mạn có cánh buồm chính).

c. Thuyền đi trên gió phải tránh thuyền đi dưới gió.

**Điều 52.-** Phương tiện vượt nhau:

1. Nguyên tắc chung: Khi một phương tiện theo kịp một phương tiện khác bao giờ cũng có quyền vượt, trừ những trường hợp sau đây:

a. Phía trước có phương tiện đi lại hay có chướng ngại vật;

b. Nơi luồng giao nhau, ở quãng sông khúc khuỷu hoặc hẹp; c. Khi đi qua cầu, cống, âu, khu vực điều tiết giao thông;

d. Trường hợp xét thấy không an toàn.

2. Phương tiện cơ giới vượt nhau:

a. Phương tiện xin vượt khi còn cách phương tiện bị vượt khoảng 500m, phải phát một tiếng còi dài nhắc đi nhắc lại nhiều lần.

Phương tiện bị vượt nghe thấy âm hiệu của phương tiện xin vượt nếu không có gì cản trở thì phải lái về phía mạn phải của mình để phương tiện xin vượt, vượt về phía mạn trái của mình. Nếu vì một lý do nào đó không thể cho vượt được thì phương tiện bị vượt phải phát 5 tiếng còi ngắn (tín hiệu không thể nhường đường) cho phương tiện xin vượt biết. Những nơi luồng rộng, phương tiện bị vượt nếu vì một lý do nào đó không thể tránh sang phía mạn phải được thì phải phát hai tiếng còi ngắn và đi sang phía mạn trái, để phương tiện xin vượt, vượt về phía mạn phải của mình. Phương tiện xin vượt phát một tiếng còi ngắn rồi tiến lên về phía mạn phải để vượt.

b. Khi vượt nhau, phương tiện bị vượt phải giảm tốc độ và đợi phương tiện xin vượt vượt qua mình được khoảng 200m mới được phép đi theo hướng và tốc độ trước khi vượt nhau; phương tiện xin vượt phải giữ khoảng cách ngang giữa hai phương tiện ít nhất bằng chiều dài của phương tiện lớn hơn. Nếu trong luồng hẹp thì khoảng cách ngang này ít nhất là 5m.

Nếu cần thiết thì phương tiện bị vượt phải dừng lại, sát vào một bên luồng để cho phương tiện xin vượt, vượt được. Khi chưa vượt xa được khoảng 200m thì phương tiện xin vượt không được lái về phía đường đi của phương tiện vừa bị vượt.

c. Trường hợp phương tiện đi sau định vượt hoặc đang vượt nhưng xét thấy không thể vượt được thì phải giảm ngay tốc độ để giữ khoảng cách theo quy định tại Điều 53.

3. Phương tiện thô sơ vượt nhau:

a. Thuyền không có dây kéo vượt nhau: thuyền đi trước lái về phía mạn phải, thuyền đi sau vượt về phía mạn trái của mình.

b. Thuyền không có dây kéo vượt thuyền có dây kéo: Thuyền có dây kéo đi về phía dây kéo.

c. Thuyền có dây kéo vượt thuyền không có dây kéo: thuyền đi trước đi sang bờ phía không có dây kéo.

d. Thuyền có dây kéo vượt nhau: thuyền đi trước tránh về phía dây kéo của mình.

**Điều 53.-** Khoảng cách dọc giữa các phương tiện cùng đi một chiều:

Các phương tiện cơ giới, thuyền buồm cùng đi một chiều phải cách nhau ít nhất 100m khi đi nước ngược hoặc 300m khi đi nước xuôi.

Các bè đi cùng chiều phải cách nhau tối thiểu 500m.

**Điều 54.-** Giảm tốc độ:

Phương tiện đang đi phải giảm tốc độ ở những nơi có báo hiệu hạn chế tốc độ và trong những trường hợp sau:

1. Tránh nhau ở luồng hẹp;

2. Đi tới nơi luồng giao nhau hoặc quãng sông khúc khuỷu; qua những luồng hẹp;

3. Đi gần phương tiện đang làm công tác thủy văn hoặc đang thi công công trình, phương tiện bị nạn;

4. Đi gần những phương tiện ban ngày treo cờ chữ B, ban đêm thấp đèn đỏ sáng khắp bốn phía (360o);

5. Đi trong phạm vi các bến và những chỗ có nhiều thuyền đậu;

6. Không rõ đường đi do sương mù, mưa to hoặc các lý do khác;

7. Đi sát đê vào mùa nước lớn.

**Điều 55.-** Hành trình khi tầm nhìn xa bị hạn chế:

Khi có sương mù, mưa to hay có khói không trông rõ được khoảng 300m, các phương tiện phải giảm tốc độ và phát tín hiệu theo quy định. Phải cử người cảnh giới ở những nơi cần thiết.

Nếu không trông rõ đường, phương tiện phải đậu lại, cử người cảnh giới và cũng phải phát tín hiệu.

**Điều 56.-** Qua cầu, cống, âu và khu vực điều tiết giao thông:

1. Khi đi qua cầu (không mở thường xuyên), cống, âu, khu vực có điều tiết giao thông người điều khiển phương tiện phải triệt để tuân theo sự hướng dẫn của nhân viên phụ trách cầu, cống, âu và khu vực có điều tiết giao thông. Cấm đi song hàng hay vượt nhau.

2. Nếu phải đậu lại ở khu vực tập kết, phương tiện phải tuân theo sự điều động của nhân viên phụ trách. Khi được phép đi, phương tiện nào đến trước đi trước, phương tiện đến sau đi sau (trừ phương tiện đi làm nhiệm vụ cứu nạn, làm nhiệm vụ khẩn cấp có lệnh của cơ quan có thẩm quyền).

**Điều 57.-** Phương tiện đậu trong bến:

Phương tiện vào bến phải đậu đúng chỗ quy định, buộc dây cẩn thận, có cầu bắc lên bờ cho hành khách lên xuống hoặc để bốc dỡ hàng hoá. Cầu phải vững chắc, có tay vịn hoặc dây căng thẳng thay cho tay vịn, khi cần thiết phải có lưới bảo vệ; để thuyền viên của các phương tiện đậu ở phía ngoài và những người thi hành công vụ đi qua phương tiện của mình.

Ngoài những quy định trên, các phương tiện đậu trong bến còn phải chấp hành đúng nội quy của bến.

**Điều 58.-** Phương tiện đậu ngoài bến:

1. Trường hợp đặc biệt khi được phép của cơ quan có thẩm quyền, các phương tiện cơ giới mới được đậu lại ở ngoài phạm vi bến để hành khách lên xuống hoặc bốc dỡ hàng hoá nhưng không được làm cản trở sự đi lại của các phương tiện khác. Các thuyền, đò đưa đón hành khách, chuyển tải hàng hoá chỉ được đến gần khi các phương tiện này đã đậu lại. Khi việc đưa đón khách hàng và bốc dỡ hàng hoá đã làm xong, trước khi chạy, phương tiện cơ giới phải phát âm hiệu và chờ cho các phương tiện nhỏ đi xa rồi mới nhả neo để khởi hành.

2. Nếu vì bất cứ lý do gì phương tiện cần đậu lại thì phương tiện phải neo, buộc dây chắc chắn, thường xuyên có người trông coi.

**Điều 59.-** Các điều nghiêm cấm:

1. Cấm phương tiện đậu hay neo ở nơi luồng giao nhau, quãng sông khúc khuỷu, dưới cầu, gần các công trình và những nơi có báo hiệu cấm neo đậu;

2. Cấm phương tiện bám, buộc vào phương tiện khác hoặc cho phương tiện khác bám, buộc vào phương tiện của mình khi đang hành trình (trừ trường hợp có hợp đồng lai dắt, cứu hộ hoặc cứu nạn);

3. Cấm sử dụng đồ màn để đưa đón khách;

4. Cấm các phương tiện buộc dây vào thành cầu, cửa cống, cửa âu và các phao tiêu, cột báo hiệu;

5. Cấm các phương tiện vô cớ dùng đèn pha chiếu vào các phương tiện khác đang hành trình;

6. Cấm các phương tiện lạm dùng quyền ưu tiên gây trở ngại cho việc điều động, an toàn của phương tiện phải nhường đường.

**MỤC II: TÍN HIỆU**

**Điều 60.-** Quy tắc chung:

A. Về âm hiệu:

1. Mọi phương tiện hoạt động phải trang bị còi hoặc chuông, keng. 2. Phương tiện cơ giới có công suất máy từ 30CV trở lên, âm hiệu còi phải nghe thấy được ở tầm xa tối thiểu 500m.

3. Phương tiện cơ giới có công suất máy dưới 30 CV, âm hiệu còi phải nghe thấy được ở tầm xa tối thiểu 300m.

4. Tiếng còi dài từ 4-6 giây, tiếng còi ngắn chừng 1 giây, khoảng cách giữa các tiếng còi chừng 1 giây.

5. Phương tiện thô sơ dùng còi, chuông, keng phải nghe rõ âm thanh ở tầm xa tối thiểu 100m.

B. Về đèn hiệu:

1. Ban đêm từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc và ban ngày trong trường hợp ngoài 300m không trông rõ, các phương tiện phải thắp đèn theo quy định. Các loại đèn phải thắp liên tục, không được chờ khi thấy một phương tiện đến gần mới thắp sáng, sau đó lại tắt.

2. Đặc điểm của đèn:

a. Cường độ sáng của các loại đèn những đêm tối, trời quang: Đèn trắng của phương tiện loại A cách xa 1500m phải trông rõ.

Đèn trắng của phương tiện loại C, D, E cách xa 100m phải trông rõ.

Đèn màu của phương tiện loại A, B cách xa 100m phải trông rõ.

Đèn màu của phương tiện loại C, E, F cách xa 800m phải trông rõ.

b. Khoảng chiều của các loại đèn hành trình trên các phương tiện loại A, B, C quy định như sau:

Đèn trắng mũi trên phương tiện loại A: 225o theo trục dọc phương tiện về phía trước mũi, phân đều ra hai bên mạn.

Đèn xanh ve trên phương tiện loại A và C: 112o30' theo đường song song với trục dọc phương tiện từ phía trước mũi qua mạn bên phải. Đèn đỏ trên phương tiện loại A và C: 112 o 30' theo đường song song với trục dọc phương tiện từ phía trước mũi qua mạn bên trái.

Đèn nửa xanh, nửa đỏ: nửa xanh ve mạn phải, nửa đỏ mạn trái trên phương tiện loại B, phạm vi mỗi phần ánh sáng 180o theo trục dọc phương tiện.

Đèn trắng sau lái trên phương tiện loại A và C: 135o từ phía sau lái theo trục dọc phương tiện phân đều ra hai bên mạn.

c. Các đèn xanh ve và đèn đỏ trên phương tiện loại A và C phải có giá chắn để đứng ở phía mũi bên phải không nhìn thấy đèn đỏ, đứng ở phía mũi bên trái không nhìn thấy đèn xanh ve.

Ngoài các đèn quy định cho phương tiện loại A, B, C của Điều này, các đèn khác quy định trong Nghị định này đều sáng bốn phía (360o).

C. Về dấu hiệu:

Các dấu hiệu phải treo từ lúc mặt trời mọc đến lúc mặt trời lặn ở chỗ nhìn thấy rõ nhất, màu sắc phải rõ ràng.

D. Về cờ hiệu:

ý nghĩa của cờ hiệu tại Phụ lục số 1 kèm theo Nghị định này.

**Điều 61.-** Tín hiệu điều động:

1. Phương tiện đang chạy, khi trông thấy phương tiện khác, phải phát âm hiệu điều động thích hợp báo phía đi của mình:

a. Một tiếng ngắn có nghĩa là tôi đi bên phải của tôi. b. Hai tiếng ngắn có nghĩa là tôi đi bên trái của tôi.

c. Ba tiếng ngắn có nghĩa là tôi đang chạy lùi.

2. Ngoài những âm hiệu như quy định tại khoản 1 của Điều này, phương tiện có thể phát đồng thời tín hiệu ánh sáng:

a. Một chớp đèn có nghĩa là tôi đi bên phải của tôi. b. Hai chớp đèn có nghĩa là tôi đi bên trái của tôi.

c. Ba chớp đèn có nghĩa là tôi đang chạy lùi.

Mỗi chớp đèn kéo dài 1 giây, khoảng cách giữa các chớp khoảng 1 giây.

Đèn sử dụng để phát tín hiệu này phải là đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía, nhìn thấy ở khoảng cách ít nhất là 1000m.

**Điều 62.-** Tín hiệu thông báo:

Phương tiện thông báo tình trạng hoạt động của mình bằng âm hiệu như sau:

1. Bốn tiếng ngắn: gọi các phương tiện khác đến giúp đỡ.
2. Năm tiếng ngắn: không thể nhường đường được.
3. Một tiếng dài: chú ý, coi chừng, xin đường.
4. Hai tiếng dài: dừng lại.
5. Ba tiếng dài: sắp cập bến, rời bến, chào nhau.
6. Bốn tiếng dài: xin mở cầu, công, âu.
7. Ba tiếng ngắn, tiếp theo ba tiếng dài, tiếp theo ba tiếng ngắn: có người ngã xuống nước.
8. Một tiếng dài, tiếp theo hai tiếng ngắn: phương tiện bị mắc cạn, phương tiện đo lưu lượng nước, phương tiện đang thi công công trình.
9. Hai tiếng dài, tiếp theo hai tiếng ngắn: phương tiện không làm chủ được sự điều động của mình.
10. Thuyền buồm: một tiếng ngắn được gió mạn phải, hai tiếng ngắn được gió mạn trái, ba tiếng ngắn được gió sau lái.

**Điều 63.-** Tín hiệu khi tầm nhìn xa hạn chế:

1. Khi có sương mù, mưa to hay có khói cách 300m không trông rõ các phương tiện phải phát âm hiệu sau:
  - a. Cách hai phút phát một tiếng dài: phương tiện đi chậm hay đã tắt máy nhưng còn trớn.
  - b. Cách hai phút phát hai tiếng dài: phương tiện đã tắt máy và không còn trớn.
2. —m hiệu phải phát liên tục đến khi trông rõ ở khoảng cách 300m.

**Điều 64.-** Phân loại phương tiện để bố trí tín hiệu:

Các phương tiện hoạt động trên đường thủy nội địa được chia ra 6 loại như sau:

Loại A: Phương tiện cơ giới có công suất máy từ 30 CV trở lên.

Loại B: Phương tiện cơ giới có công suất máy dưới 30CV.

Loại C: Sà lan, thuyền trọng tải từ 20 tấn trở lên.

Loại D: Sà lan, thuyền trọng tải dưới 20 tấn.

Loại E: Bè dài trên 25m, rộng trên 5m.

Loại F: Bè dài từ 25m, rộng từ 5m trở xuống.

**Điều 65.-** Đèn hành trình của các loại phương tiện đi một mình:

1. Loại A:
  - a. Một đèn trắng mũi trên trục dọc của tàu cao ít nhất 3m so với mặt nước khi tàu chở đủ tải.
  - b. Hai đèn mạn: đèn xanh ve bên phải, đèn đỏ bên trái, đặt ngang nhau gần với mặt phẳng thẳng đứng của mạn tàu. Vị trí đèn mạn phải đặt thấp hơn ít nhất 1/4 chiều cao đèn trắng mũi.

c. Một đèn trắng sau lái.

2. Loại B:

Một đèn nửa xanh, nửa đỏ sáng khắp bốn phía trên trục dọc của tàu cao ít nhất 2m so với mặt nước khi tàu chờ đủ tải, đặt ở vị trí nhìn thấy rõ nhất.

3. Loại C:

a. Hai đèn mạn: đèn xanh ve bên phải, đèn đỏ bên trái.

b. Một đèn trắng sau lái.

4. Loại D:

Một đèn trắng sáng khắp bốn phía cao ít nhất 2m so với mặt boong.

5. Loại E:

a. Một đèn đỏ ở giữa bè.

b. Hai đèn trắng trên trục dọc giữa bè, một ở đầu, một ở cuối bè. Nếu bè rộng trên 15m thì bỏ đèn trắng ở trục dọc và thắp bốn đèn trắng ở bốn góc bè.

Các đèn trên, cao hơn mặt nước ít nhất 1,5m.

6. Loại F:

Một đèn đỏ giữa bè, cao hơn mặt nước ít nhất 1,5m.

**Điều 66.-** Tín hiệu trên đoàn tàu kéo:

1. Tín hiệu trên tàu kéo (là phương tiện loại A).

a. Ngoài những đèn hành trình quy định, ngay khi bắt dây lai, tàu kéo phải thắp thêm những đèn sau đây:

Một đèn trắng trên đèn trắng mũi, tổng cộng là hai đèn trắng mũi, nếu đoàn tàu kéo dài dưới 100m (tính từ mũi tàu kéo đến lái của phương tiện bị lai đi cuối cùng).

Hai đèn trắng trên đèn trắng mũi, tổng cộng là ba đèn trắng mũi, nếu đoàn lai dài từ 100 m trở lên.

Các đèn trắng thắp thêm phải cùng một kiểu với đèn trắng mũi, chiếc nọ đặt trên chiếc kia, cách nhau 1m trên trục thẳng đứng.

b. Ban ngày, mỗi đèn trắng mũi thay bằng một dấu hiệu gồm hai hình tròn màu đen đường kính 0,3m ghép theo kiểu mũi khế.

2. Tín hiệu trên tàu kéo (là phương tiện loại B):

a. Ngoài đèn nửa xanh, nửa đỏ, ngay khi bắt dây lai, tàu kéo phải lắp thêm một đèn trắng phạm vi chiếu sáng 360o trên cùng trục thẳng đứng và cao hơn đèn nửa xanh nửa đỏ 0,5m.

b. Ban ngày, thay vào vị trí đèn trắng và đèn nửa xanh nửa đỏ bằng hai dấu hiệu, mỗi dấu hiệu gồm hai hình tròn màu đen đường kính 0,3m ghép theo kiểu mũi khế.

3. Tín hiệu trên phương tiện bị lai:

a. Phương tiện loại A và C chỉ thấp đèn mạn, chiếc cuối cùng thấp thêm một đèn trắng sau lái, sáng bốn phía, cách xa 1000m phải nhìn rõ cao ít nhất 3m tính từ mặt boong của phương tiện đó.

Nếu lai nhiều hàng, các phương tiện ở hàng ngoài cùng chỉ thấp một đèn mạn tương ứng theo phía của mình. Những chiếc ở không phải thấp đèn.

b. Phương tiện loại B, D, E, F thấp đèn như khi đi một mình.

c. Trường hợp tàu chỉ kéo theo một thuyền, trên thuyền không có người và từ lái thuyền đến lái của tàu không quá 6m thì thuyền không phải thấp đèn.

**Điều 67.-** Tín hiệu trên đoàn tàu lai áp mạn.

1. Tín hiệu trên tàu lai (là phương tiện loại A)

a. Ban đêm, ngoài các đèn quy định cho phương tiện loại mình, tàu lai phải thấp thêm một đèn trắng cao hơn đèn trắng mũi 1m cùng kiểu với đèn trắng mũi.

b. Ban ngày, mỗi đèn trắng mũi được thay bằng một dấu hiệu gồm hai hình tròn màu đen đường kính 0,3m ghép theo kiểu múi khế.

2. Tín hiệu trên tàu lai (là phương tiện loại B)

Thực hiện như quy định đối với tàu kéo tại khoản 2 Điều 65.

3. Tín hiệu trên phương tiện bị lai:

a. Nếu là phương tiện loại A và C thấp đèn mạn và đèn lái.

b. Nếu là phương tiện loại B, D và F thì chiếc ngoài cùng thấp đèn như khi đi một mình. Các phương tiện ở giữa không phải thấp đèn.

c. Nếu là bè loại E thì chỉ thấp một đèn đỏ ở giữa bè, hai đèn trắng ở hai góc ngoài. Các đèn phải cao hơn mặt bè ít nhất là 1,5m.

**Điều 68.-** Tín hiệu trên đoàn tàu đẩy:

1. Tín hiệu trên tàu đẩy (là phương tiện loại A)

a. Ban đêm, ngoài các đèn quy định cho phương tiện loại mình, tàu đẩy phải thấp thêm một đèn xanh, phạm vi chiếu sáng 360o đặt cao hơn đèn trắng mũi 1m, cách xa 1000m phải nhìn thấy rõ.

b. Ban ngày, thay đèn xanh bằng một dấu hiệu gồm hai hình tam giác đều, đỉnh hướng lên trên, màu đen, mỗi cạnh 0,3m ghép theo kiểu múi khế.

2. Tín hiệu trên tàu đẩy (là phương tiện loại B)

a. Ban đêm, ngoài các đèn quy định cho loại phương tiện của mình, phải thấp thêm một đèn xanh phạm vi chiếu sáng 360o đặt cao hơn đèn nửa xanh, nửa đỏ 0,5m, cách xa 1000m phải nhìn thấy rõ.

b. Ban ngày, treo tín hiệu như quy định tại khoản 1 của Điều này.

3. Tín hiệu trên phương tiện bị đẩy:

a. Nếu là phương tiện loại A và C, đèn xanh ve mạn phải, đèn đỏ mạn trái, chỉ thấp ở tầm phương tiện đi đầu, các tầm khác không phải thấp đèn mạn. Các phương tiện bị đẩy không phải thấp đèn lái.

b. Nếu là phương tiện loại B, tầm đi đầu thấp đèn như khi đi một mình.

c. Nếu ghép hàng đôi thì phương tiện ở bên nào chỉ thấp đèn mạn ngoài theo quy định cho bên đó, mạn trong không phải thấp đèn.

**Điều 69.-** Tín hiệu trên đoàn tàu lai hỗn hợp:

1. Tín hiệu trên tàu lai:

a. Tín hiệu trên tàu lai chính (là phương tiện loại A)

Ngoài các đèn quy định cho phương tiện loại mình, tàu lai chính phải thấp thêm hai đèn xanh cùng cột thẳng đứng với đèn trắng mũi. Phạm vi chiếu sáng 360o, đặt ở trên và dưới đèn trắng mũi, cách đèn trắng mũi 1m.

Ban ngày, thay mỗi đèn trên bằng một dấu hiệu gồm hai hình chữ nhật màu đen, có kích thước 0,3mx0,6m ghép theo kiểu mũi khế.

b. Tín hiệu trên tàu lai chính (là phương tiện loại B)

Ban đêm, ngoài đèn quy định cho phương tiện loại mình, tàu lai chính phải thấp thêm hai đèn xanh cách nhau 0,5m cùng cột thẳng đứng với đèn nửa xanh, nửa đỏ, phạm vi chiếu sáng 360o; đặt cao hơn đèn nửa xanh nửa đỏ 0,5m, cách xa 1000m phải nhìn thấy rõ.

Ban ngày, treo tín hiệu như quy định tại khoản 1 của Điều này.

2. Tín hiệu trên tàu hỗ trợ:

Tuỳ theo vị trí của tàu hỗ trợ kéo, đẩy hay áp mạn, sử dụng tín hiệu ban đêm và ban ngày theo quy định đối với tàu kéo, đẩy hay áp mạn là phương tiện loại A hoặc B (quy định tại Điều 66, Điều 67, Điều 68).

3. Tín hiệu trên phương tiện bị lai:

Ban đêm chỉ thấp một đèn mạn ngoài, quy định cho bên đó ở các phương tiện ngoài cùng. Các phương tiện ở giữa không phải thấp đèn.

**Điều 70.-** Tín hiệu trên các phương tiện không làm chủ được sự điều động của mình:

a. Phương tiện cơ giới không làm chủ được sự điều động của mình ban đêm phải thấp một đèn đỏ đặt ở trên cao, nơi có thể nhìn thấy rõ nhất. Nếu còn trớn phải thấp thêm đèn mạn và đèn lái (đối với phương tiện loại A); đèn nửa xanh, nửa đỏ (đối với phương tiện loại B).

b. Ban ngày, thay đèn đỏ bằng một dấu hiệu gồm hai hình thoi góc vuông màu đen, mỗi cạnh 0,3m ghép theo kiểu mũi khế.

**Điều 71.-** Tín hiệu trên phương tiện neo:

Phương tiện dài từ 45m trở xuống, thấp ở phía mũi một đèn trắng, cao hơn mặt boong ít nhất 2m.

Phương tiện dài trên 45m thấp thêm ở đằng lái một đèn trắng và thấp hơn đèn trắng mũi 1m.

Trường hợp phương tiện neo trong luồng hẹp thì phải thấp thêm một đèn trắng ở chỗ phương tiện nhô ra gần luồng nhất.

Các bè neo ở ngoài bến thấp một đèn đỏ ở giữa bè và phía luồng tàu chạy hai đèn trắng ở góc bè.

Ban ngày, các phương tiện neo treo ở phía mũi một dấu hiệu gồm hai hình tròn màu đen, đường kính 0,3m ghép theo kiểu mũi khế.

**Điều 72.-** Tín hiệu trên phương tiện bị mắc cạn trên luồng đi:

1. Trong luồng đi, nếu có phương tiện bị mắc cạn và nếu một bên luồng còn có thể đi được thì phải thả ở vị trí cột đèn một đèn đỏ trên đèn xanh, cách nhau 1m.

Ban ngày, thay đèn đỏ và đèn xanh bằng một dấu hiệu gồm hai hình vuông màu đen, mỗi cạnh 0,3m ghép theo kiểu mũi khế.

Phía luồng còn đi được treo một đèn trắng cao hơn mặt boong chính 1m (nếu phương tiện dài từ 45m trở xuống); hai đèn trắng (nếu phương tiện dài trên 45m); đèn trắng thứ hai cao hơn đèn trắng thứ nhất 1m.

2. Trường hợp luồng bị chặn hết lối đi thì phải thả hai đèn đỏ, chiếc nọ trên chiếc kia, cách nhau 1m.

Ban ngày, thay hai đèn đỏ bằng hai dấu hiệu, mỗi dấu hiệu gồm hai hình vuông màu đen, mỗi cạnh 0,3m ghép theo kiểu mũi khế.

Nếu tại nơi luồng giao nhau hay quãng sông khúc khuỷu không nhìn xa được 500m, các phương tiện bị mắc cạn phải bố trí người canh gác và phát tín hiệu như quy định tại khoản 8 Điều 62 của Nghị định này.

Những tín hiệu trên phải được người điều khiển phương tiện thi hành ngay sau khi phương tiện bị mắc cạn.

**Điều 73.-** Tín hiệu của phương tiện làm công tác trên đường thủy nội địa:

Các phương tiện làm nhiệm vụ về luồng lạch, thủy văn, thi công công trình phải được báo hiệu như phương tiện bị mắc cạn (Điều 72).

**Điều 74.-** Tín hiệu trên phương tiện chuyên chở hành khách:

1. Phương tiện cơ giới chuyên chở hành khách:

Ban đêm, ngoài những đèn quy định cho phương tiện loại A, loại B đi một mình, phải thả thêm một đèn trắng nhấp nháy (1 giây tối, 1 giây sáng) liên tục trong thời gian hành trình, tầm nhìn xa tối thiểu 1000m thấy được ánh sáng đèn. Đèn trắng nhấp nháy đặt cao hơn đèn trắng mũi 1m (đối với phương tiện loại A) và cao hơn đèn nửa xanh, nửa đỏ 0,5m (đối với phương tiện loại B).

2. Phương tiện thô sơ chuyên chở hành khách:

Ban đêm phải thả hai đèn trắng trên cùng một trục thẳng đứng cách nhau 0,5m.

**Điều 75.-** Tín hiệu trên phương tiện chở chất dễ cháy, dễ nổ:

Ngoài những đèn quy định cho loại mình khi đi một mình, phải thả thêm một đèn đỏ cạnh cột đèn, cao hơn đèn trắng mũi ít nhất 1m. Thuyền và sà lan treo đèn đỏ ở đằng mũi, cao hơn mặt boong ít nhất 3m.

Ban ngày thay đèn đỏ bằng cờ chữ "B".

**Điều 76.-** Tín hiệu trên các tàu thuyền đánh cá và tín hiệu trên đăng đáy cá:

1. Tín hiệu trên các tàu, thuyền đánh cá:

Tàu, thuyền đánh cá ban đêm phải thấp ở đăng lái một đèn trắng mũi và ở phía có lưới một đèn đỏ thấp hơn đèn trắng. Đèn đỏ phải cao hơn mặt nước ít nhất 2m. Khi còn trớn tàu, thuyền đánh cá phải thấp đèn mạn và đèn lái (đối với phương tiện loại A) hoặc đèn nửa xanh, nửa đỏ (đối với phương tiện loại B).

Ban ngày, thay đèn đỏ bằng một dấu hiệu gồm bốn hình tam giác đều, cạnh 0,3m, màu trắng, ghép theo kiểu mũi khế thành hai cặp đối đỉnh nhau.

Tàu, thuyền có chiều dài dưới 20m có thể thay dấu hiệu trên bằng một dấu hiệu gồm hai hình tròn, màu trắng, đường kính 0,3m ghép theo kiểu mũi khế.

2. Tín hiệu của đăng đáy cá:

a. Nếu đăng đáy đóng từng hàng ngang, dọc theo luồng và dài dưới 30m thì mỗi đầu đáy thấp một đèn đỏ, nếu dài trên 30m thì cứ 30m thấp một đèn đỏ. Ban ngày mỗi đèn thay bằng hai hình tròn đen đường kính 0,30m ghép theo kiểu mũi khế. Đèn và dấu hiệu phải treo cao ít nhất là 1,50m trên mặt nước.

b. Nếu đăng, đáy đóng ngang luồng thì cũng thấp đèn và treo dấu hiệu như trên, nhưng hai bên lối đi phải thấp thêm mỗi bên một đèn trắng cao hơn đèn đỏ 1,00m. Ban ngày mỗi đèn trắng thay bằng một dấu hiệu gồm hai hình tròn màu đen đường kính 0,3m ghép theo kiểu mũi khế.

**Điều 77.-** Tín hiệu trên phương tiện báo có người ngã xuống nước:

Khi có người ngã xuống nước, phương tiện phải thấp một đèn xanh giữa hai đèn đỏ trên cùng một trục dọc thẳng đứng, mỗi đèn cách nhau 1m. Đèn đỏ dưới đặt cao hơn mặt boong chính 1m, đồng thời phát âm hiệu ba tiếng ngắn, tiếp theo ba tiếng dài, tiếp theo ba tiếng ngắn. Ban đêm dùng đèn, đồng thời với âm hiệu trên.

Ban ngày treo cờ chữ "O" trên cột đèn và cũng phát âm hiệu như trên.

**Điều 78.-** Tín hiệu trên phương tiện xin cảnh sát giao thông, thanh tra giao thông:

Muốn xin cảnh sát giao thông, thanh tra giao thông đường thủy nội địa lên phương tiện, ngoài những đèn quy định phải thấp thêm một đèn xanh trên một đèn đỏ cách nhau 1m. Ban ngày kéo cờ xanh ve.

**Điều 79.-** Tín hiệu trên phương tiện có người hay súc vật mắc bệnh truyền nhiễm phải kiểm dịch:

Ban đêm treo một đèn vàng trên đỉnh cột đèn.

Ban ngày treo cờ chữ "Q" trên cờ chữ "L".

**Điều 80.-** Tín hiệu trên phương tiện bị nạn xin cấp cứu:

Ban ngày treo cờ chữ "N" trên cờ chữ "C" và phát một hay đồng thời các âm hiệu sau đây:

Đánh liên hồi chuông hay keng;

Phát những tiếng còi ngắn liên tiếp.

Ban đêm, cũng phát những âm hiệu như trên đồng thời dùng đèn đỏ nhấp nháy liên tục.

**Điều 81.-** Tín hiệu gọi các phương tiện để kiểm tra:

Cảnh sát giao thông trật tự có thẩm quyền muốn kiểm tra phương tiện thì dùng đồng thời các tín hiệu sau:

Ban ngày treo cờ chữ "K", phát âm hiệu một tiếng còi dài tiếp theo một tiếng còi ngắn và một tiếng còi dài;

Ban đêm phát âm hiệu như trên và thả một đèn xanh trên một đèn trắng, cách nhau 0,6m

## CHƯƠNG VII.....

## CHƯƠNG VIII

### ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

**Điều 106.-** Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 9 năm 1996.

Những quy định trước đây trái với Nghị định này đều bãi bỏ.

**Điều 107.-** Bộ trưởng các Bộ, Thủ trưởng các cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ theo phạm vi chức năng nhiệm vụ của mình có trách nhiệm hướng dẫn và tổ chức thi hành Nghị định này. Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương căn cứ vào đặc điểm của địa phương và thẩm quyền của mình xây dựng các quy định và kế hoạch cụ thể để thực hiện Nghị định.

**Điều 108.-** Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này.

## BỘ CỜ HIỆU

### Ý NGHĨA BỘ CỜ HIỆU

Cờ chữ A - Báo hiệu tàu đang chạy thử máy, thử tốc độ.

Cờ chữ B - Báo hiệu tàu đang chở chất nổ, chất dễ cháy.

Cờ chữ O - Báo hiệu tàu có người ngã xuống nước, xin cấp cứu.

Cờ chữ K - Báo hiệu của Trạm kiểm soát gọi phương tiện lại để kiểm tra

Cờ xanh ve - Báo hiệu của phương tiện xin cảnh sát giao thông lên tàu.

Cờ chữ Q/L - Báo hiệu trên tàu có người hay súc vật mắc bệnh truyền nhiễm.

Cờ chữ N/C - Báo hiệu tàu bị nạn xin cấp cứu.

TOÀ ÁN NHÂN DÂN TỐI CAO  
CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
VIỆN KIỂM SÁT NHÂN DÂN TỐI CAO  
DO - HẠNH PHÚC  
BỘ CÔNG AN- BỘ TƯ PHÁP

CỘNG HOÀ XÃ HỘI  
ĐỘC LẬP - TỰ

HÀ NỘI,

NGÀY 25 THÁNG 12 NĂM 2001

SỐ: 02/2001/TTLT-TANDTC-VKSNDTC-BCA-BTP.

THÔNG TƯ LIÊN TỊCH

(TRÍCH)

HƯỚNG DẪN ÁP DỤNG MỘT SỐ QUY ĐỊNH TẠI CHƯƠNG XIV  
"CÁC TỘI XÂM PHẠM SỞ HỮU" CỦA BỘ LUẬT HÌNH SỰ NĂM  
1999

Để áp dụng đúng và thống nhất các quy định tại Chương XIV "Các tội xâm phạm sở hữu" của Bộ luật hình sự năm 1999 (sau đây viết tắt là BLHS), Toà án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ Công an, Bộ Tư pháp thống nhất hướng dẫn một số điểm như sau:

**I. Về một số tình tiết là yếu tố định tội hoặc định khung hình phạt.**

1.....

2.....

3. Khi áp dụng các tình tiết "gây hậu quả nghiêm trọng", "gây hậu quả rất nghiêm trọng", "gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng" (từ Điều 133 đến Điều 140, Điều 142 và Điều 143 BLHS) cần chú ý:

3.4. Để xem xét trong trường hợp nào hành vi phạm tội gây hậu quả nghiêm trọng, trong trường hợp nào hành vi phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng và trong trường hợp nào hành vi phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng về nguyên tắc chung phải đánh giá một cách toàn diện, đầy đủ

các hậu quả (thiệt hại về tài sản, thiệt hại về tính mạng, sức khỏe và các thiệt hại phi vật chất). Nếu gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản thì được xác định như sau:

a) Nếu thuộc một trong các trường hợp sau đây là gây hậu quả nghiêm trọng:

a.1) Làm chết một người;

a.2) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của một đến hai người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 61% trở lên;

a.3) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của ba đến bốn người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% đến 60%;

a.4) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 61% đến 100%, nếu không thuộc các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm a.2 và a.3 trên đây;

a.5) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tổng tỷ lệ thương tật từ 31% đến 60% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 30 triệu đồng đến dưới 50 triệu đồng;

a.6) Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 50 triệu đồng đến dưới 500 triệu đồng.

b) Nếu thuộc một trong các trường hợp sau đây là gây hậu quả rất nghiêm trọng:

b.1) Làm chết hai người;

b.2) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của ba đến bốn người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 61% trở lên;

b.3) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của năm đến bảy người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% đến 60%;

b.4) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 101% đến

200%, nếu không thuộc một trong các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm b.2 và b.3 trên đây;

b.5) Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 500 triệu đồng đến dưới một tỷ năm trăm triệu đồng;

b.6) Gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe và tài sản mà hậu quả thuộc hai đến ba điểm từ điểm a.1 đến điểm a.6 tiêu mục 3.4 này.

c) Nếu thuộc một trong các trường hợp sau đây là gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng:

c.1) Làm chết ba người trở lên;

c.2) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của năm người trở lên với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 61% trở lên;

c.3) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của tám người trở lên với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% đến 60%;

c.4) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 201% trở lên, nếu không thuộc một trong các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm c.2 và c.3 trên đây;

c.5) Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ một tỷ năm trăm triệu đồng trở lên;

c.6) Gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe và tài sản mà hậu quả thuộc bốn điểm trở lên từ điểm a.1 đến điểm a.6 tiêu mục 3.4 này;

c.7) Gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe và tài sản mà hậu quả thuộc hai điểm trở lên từ điểm b.1 đến điểm b.6 tiêu mục 3.4 này.

Ngoài các thiệt hại về tính mạng, sức khỏe và tài sản, thì thực tiễn cho thấy có thể còn có hậu quả phi vật chất, như ảnh hưởng xấu đến việc thực hiện đường lối của Đảng, chính sách của Nhà nước, gây ảnh hưởng về an ninh, trật tự, an toàn xã hội... Trong các trường hợp này phải tùy vào từng trường hợp cụ thể để đánh giá mức độ của hậu quả do tội phạm gây ra là nghiêm trọng, rất nghiêm trọng hoặc đặc biệt nghiêm trọng.

-----  
-----  
**Toà án nhân dân tối cao**  
**nghĩa Việt Nam**

*Hà Nội, ngày 17 tháng 4 năm 2003*  
*Hạnh phúc*

**Cộng hoà xã hội chủ**

*Độc lập - Tự do -*

Số: **02/2003/NQ-HĐTP**

**NGHỊ QUYẾT**

**Của Hội đồng Thẩm phán Toà án nhân dân tối cao**

**Hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật hình sự**

-----

**Hội đồng Thẩm phán Toà án nhân dân tối cao**

- Căn cứ vào Luật tổ chức Toà án nhân dân;
- Để áp dụng đúng và thống nhất các quy định của Bộ luật hình sự;

**QUYẾT NGHỊ:**

**I. VỀ MỘT SỐ TÌNH TIẾT LÀ YẾU TỐ ĐỊNH TỘI HOẶC ĐỊNH KHUNG HÌNH PHẠT**

1.....

2.....

3.....

**4. Về các tình tiết “gây thiệt hại nghiêm trọng”, “gây hậu quả rất nghiêm trọng”, “gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng” quy định tại Điều 202 Bộ luật hình sự**

4.1. Người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ nếu chỉ căn cứ vào thiệt hại xảy ra, thì gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ, tài sản của người khác thuộc một trong các trường hợp sau đây phải chịu trách nhiệm hình sự theo khoản 1 Điều 202 Bộ luật hình sự:

- a. Làm chết một người;
- b. Gây tổn hại cho sức khoẻ của một đến hai người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên;

c. Gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 31%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 41% đến 100%;

d. Gây tổn hại cho sức khỏe của một người với tỷ lệ thương tật từ 21% đến 30% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ ba mươi triệu đồng đến dưới năm mươi triệu đồng;

đ. Gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người, với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 21%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 30% đến 40% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ ba mươi triệu đồng đến dưới năm mươi triệu đồng;

e. Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm mươi triệu đồng đến dưới năm trăm triệu đồng.

4.2. Phạm tội thuộc một trong những trường hợp sau đây là “gây hậu quả rất nghiêm trọng” và phải chịu trách nhiệm hình sự theo điểm đ khoản 2 Điều 202 Bộ luật hình sự:

a. Làm chết hai người;

b. Làm chết một người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm b, c, d, đ và e tiêu mục 4.1 mục 4 này;

c. Gây tổn hại cho sức khỏe của ba đến bốn người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên;

d. Gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 101% đến 200%;

đ. Gây tổn hại cho sức khỏe của một đến hai người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm c, d, đ và e tiêu mục 4.1 mục 4 này;

e. Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm trăm triệu đồng đến dưới một tỷ năm trăm triệu đồng.

4.3. Phạm tội thuộc một trong những trường hợp sau đây là “gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng” và phải chịu trách nhiệm hình sự theo khoản 3 Điều 202 Bộ luật hình sự:

a. Làm chết ba người trở lên;

b. Làm chết hai người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm b, c, d, đ và e tiêu mục 4.1 mục 4 này;

c. Làm chết một người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm c, d, đ và e tiêu mục 4.2 mục 4 này;

d. Gây tổn hại cho sức khỏe của năm người trở lên với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên;

đ. Gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tổng tỷ lệ thương tật của những người này trên 200%;

e. Gây tổn hại cho sức khỏe của ba hoặc bốn người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên và còn gây thiệt hại về tài sản được hướng dẫn tại điểm e tiêu mục 4.2 mục 4 này;

g. Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ một tỷ năm trăm triệu đồng trở lên.

### **III. Hiệu lực thi hành của Nghị quyết**

1. Nghị quyết này đã được Hội đồng Thẩm phán Toà án nhân dân tối cao thông qua ngày 17 tháng 4 năm 2003 và có hiệu lực thi hành sau mười lăm ngày, kể từ ngày đăng Công báo.

2. Nghị quyết này được áp dụng khi xét xử sơ thẩm, xét xử phúc thẩm, xét xử giám đốc thẩm hoặc tái thẩm đối với người thực hiện hành vi phạm tội trước ngày Nghị quyết này có hiệu lực. Trong trường hợp theo các văn bản hướng dẫn trước đây là phải chịu trách nhiệm hình sự, nhưng theo Nghị quyết này không phải chịu trách nhiệm hình sự, thì Toà án áp dụng khoản 1 Điều 25 Bộ luật hình sự miễn trách nhiệm hình sự cho người phạm tội. Trong trường hợp này Toà án cần giải thích cho họ biết là do chuyển biến của tình hình mà hành vi của họ không còn nguy hiểm cho xã hội nữa cho nên họ được miễn trách nhiệm hình sự, chứ không phải họ bị oan do cơ quan tiến hành tố tụng hình sự gây ra; do đó, họ không có quyền đòi yêu cầu bồi thường thiệt hại theo quy định tại Điều 624 Bộ luật dân sự và theo Nghị quyết số 388/2003/NQ-UBTVQH11 ngày 17-3-2003 của Ủy ban thường vụ Quốc hội “Về bồi thường thiệt hại cho người bị oan do người có thẩm quyền trong hoạt động tố tụng hình sự gây ra”.

3. Đối với các trường hợp mà người phạm tội đã bị kết án đúng theo các văn bản hướng dẫn trước đây và bản án đã có hiệu lực pháp luật thì không căn cứ vào Nghị quyết này để kháng nghị theo thủ tục giám đốc thẩm, tái thẩm, trừ trường hợp có những căn cứ kháng nghị khác. Nếu theo Nghị quyết này là họ không phải chịu trách nhiệm hình sự thì giải quyết theo thủ tục miễn chấp hành hình phạt.



