

cho Ủy ban Xây dựng cơ bản Nhà nước và Bộ Tài chính đề cùng nghiên cứu giải quyết cho từng trường hợp cụ thể.

Hà Nội, ngày 8 tháng 6 năm 1983

K.T. Bộ trưởng
Bộ Tài chính
Thư trưởng
TRẦN TIÊU

K.T. Chủ nhiệm
Ủy ban Xây dựng cơ bản Nhà nước
Phó chủ nhiệm
NGUYỄN VĂN TÂN

GIAO THÔNG VẬN TẢI — TÀI CHÍNH

THÔNG TƯ liên bộ số 2292-TT/ GTVT/TC ngày 8-8-1983 hướng dẫn thực hiện chế độ bảo hiểm tai nạn hành khách.

Căn cứ quyết định số 314-CP ngày 1-10-1980 của Hội đồng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải và Bộ Tài chính đã phối hợp chỉ đạo thực hiện chế độ bảo hiểm tai nạn hành khách trong phạm vi cả nước. Bước đầu bảo hiểm tai nạn hành khách đã đạt một số kết quả. Nhiều vụ tai nạn lớn xảy ra, hành khách bị tai nạn đã được giải quyết quyền lợi về bảo hiểm một cách nhanh chóng và đúng mức. Qua đó quần chúng nhân dân dần dần đã thấy rõ được sự quan tâm chăm sóc của Đảng và Nhà nước đến tính mạng của con người.

Song có lúc, có nơi việc thực hiện chưa được thống nhất theo các nguyên tắc của chế độ bảo hiểm tai nạn hành khách. Để

việc thực hiện được thống nhất và đạt kết quả tốt hơn, liên Bộ Giao thông vận tải và Tài chính ra thông tư này hướng dẫn cụ thể một số điểm sau đây.

I. NHẬN THỨC VỀ TRÁCH NHIỆM CỦA CƠ QUAN BẢO HIỂM VÀ XI NGHIỆP VẬN TẢI

1. Theo tinh thần của quy tắc bảo hiểm tai nạn cho hành khách được ban hành theo quyết định số 284-TC ngày 22-12-1980 của Bộ Tài chính thì bảo hiểm tai nạn hành khách là một chế độ bảo hiểm được xây dựng trên cơ sở đóng góp của hành khách nhằm mục đích xây dựng quỹ bảo hiểm Nhà nước để bù đắp một phần thiệt hại cho hành khách, tạo thêm điều kiện để ổn định đời sống, đồng thời góp phần đẩy mạnh công tác phòng ngừa, hạn chế tai nạn, bảo vệ tính mạng cho hành khách. Do đó việc hưởng tiền bồi thường về bảo hiểm tai nạn hành khách là một quyền lợi mà hành khách đã góp bảo hiểm được hưởng khi bị tai nạn trong lúc đi tàu, đi xe ngoài các chế độ chính sách hiện hành khác như chế độ bồi thường theo trách nhiệm dân sự của chủ phương tiện, bảo hiểm xã hội, cứu tế xã hội, v.v...

2. Khi hành khách bị tai nạn, việc bồi thường của cơ quan bảo hiểm và của các đơn vị vận tải phải được giải quyết song song. Cần nhận rõ rằng việc bồi thường của cơ quan bảo hiểm và việc bồi thường theo trách nhiệm dân sự của các đơn vị vận tải là hai vấn đề khác nhau và độc lập với nhau. Chế độ này không thể thay thế chế độ kia vì mỗi chế độ đều dựa trên một nguyên tắc hoàn toàn khác nhau. Việc bồi thường của cơ quan bảo hiểm đối với hành khách đã tham gia bảo hiểm dựa

trên quy tắc bảo hiểm đã ban hành và việc bồi thường của các đơn vị vận tải về thiệt hại cho hành khách là dựa trên các nguyên tắc của trách nhiệm dân sự.

II. THU NỘP PHÍ BẢO HIỂM

Cơ quan bảo hiểm tuy có nhiệm vụ quản lý và sử dụng quỹ bảo hiểm vào việc bồi thường cho hành khách nhưng không trực tiếp thu phí bảo hiểm của hành khách. Việc thu phí bảo hiểm Nhà nước đã giao cho ngành giao thông vận tải. Các đơn vị vận tải có trách nhiệm thu phí bảo hiểm trong giá vé cùng với giá cước, sau đó tách phần phí bảo hiểm ra khỏi giá vé và chuyển nộp cho cơ quan bảo hiểm để đưa vào quỹ bảo hiểm. Như vậy, phí bảo hiểm hành khách là tiền hành khách góp vào quỹ bảo hiểm thông qua các đơn vị vận tải, chứ không phải là tiền của đơn vị vận tải. Các công ty, xí nghiệp vận tải, các hợp tác xã vận tải có trách nhiệm thu và nộp đầy đủ, kịp thời phí bảo hiểm hành khách cho cơ quan bảo hiểm theo đúng quy định trong thông tư số 327Q-TV ngày 9-12-1980 của Bộ Giao thông vận tải.

Mức phí bảo hiểm thực hiện theo quyết định số 603-BH/TC ngày 26-11-1982 của Bộ Tài chính và các thông tư số 150-TT/VTGC ngày 18-11-1982 hướng dẫn thi hành giá cước vận tải hành khách đi ô-tô và tàu sông và thông tư số 151-TT/VTGC ngày 18-11-1982 hướng dẫn thi hành giá cước xe lửa và quyết định số 1232-QĐ/VTGC ngày 26-8-1982 của Bộ Giao thông vận tải về giá cước tàu biển. Mức quy định 0,10đ/lượt quy định đối với xe buýt trong thông tư số 150-TT/VTGC được vận dụng đối với

tất cả các loại xe chở khách chạy theo từng chặng ngắn trong thành phố, thị trấn hoặc chạy ra ngoại ô hoặc vùng phụ cận như xe buýt, xe lam, tácxì...

Sau khi nhận được phí bảo hiểm, các đơn vị bảo hiểm địa phương có trách nhiệm thanh toán tiền hoa hồng thu nộp phí bảo hiểm cho các đơn vị vận tải theo tỷ lệ đã được Bộ Giao thông vận tải và Bộ Tài chính thống nhất quy định trong văn bản số 3270-TV ngày 9-12-1980 của Bộ Giao thông vận tải, cụ thể như sau:

— Vận tải đường sắt: 1% trên số phí bảo hiểm thu được.

— Vận tải ô-tô: 1,5% trên số phí bảo hiểm thu được.

— Vận tải sông, biển: 2% trên số phí thu được.

Để thực hiện nghiêm chỉnh chế độ bảo hiểm và nguyên tắc quản lý tài chính của Nhà nước, liên Bộ quy định:

— Trường hợp đơn vị vận tải chuyển nộp phí bảo hiểm không đầy đủ, không đúng kỳ hạn thì từ ngày nộp chậm thứ 11 trở đi phải chịu phạt mỗi ngày 0,08% số phí chưa nộp hoặc nộp chưa đầy đủ. Trường hợp đơn vị bảo hiểm thanh toán tiền hoa hồng chậm hoặc thiếu cho các đơn vị vận tải thì cũng phải chịu phạt theo quy định trên.

— Trường hợp vi phạm nghiêm trọng hoặc tái phạm nhiều lần chế độ thu nộp phí bảo hiểm thì ngoài việc phải chịu phạt tiền theo quy định trên, thủ trưởng đơn vị và người có lỗi còn phải chịu kỷ luật hành chính hoặc có thể phải phạt trừ tiền thưởng xí nghiệp, xem như một hành động phạm tội chế độ chính sách chung của Nhà nước.

III. GIẢI QUYẾT HẬU QUẢ TAI NẠN VÀ BỒI THƯỜNG

Khi hành khách bị tai nạn, đơn vị vận tải và đơn vị bảo hiểm đều có trách nhiệm giải quyết hậu quả tai nạn và bồi thường cho hành khách. Để việc phân định trách nhiệm được rõ ràng, các đơn vị vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy và các đơn vị bảo hiểm cần chú ý thực hiện các nguyên tắc sau đây :

1. Khai báo :

Với trách nhiệm của người vận tải, khi tai nạn xảy ra, các đơn vị vận tải cần phải chủ động thực hiện các trách nhiệm đã quy định như khai báo ngay với cơ quan công an, hoặc chính quyền địa phương, tổ chức việc cấp cứu nạn nhân, bảo vệ hiện trường và hành lý của hành khách. Đồng thời đơn vị vận tải phải tìm cách thông báo nhanh nhất cho cơ quan bảo hiểm ở địa phương đó biết.

2. Giải quyết cấp cứu, chôn cất nạn nhân :

Yêu cầu cấp bách khi tai nạn xảy ra là phải tổ chức việc cấp cứu và chôn cất người bị nạn kịp thời và chu đáo. Lái xe hoặc đại diện của đơn vị vận tải là người có mặt sớm nhất tại nơi xảy ra tai nạn, do đó có trách nhiệm đứng ra giải quyết hậu quả, liên hệ với chính quyền địa phương tổ chức cấp cứu hoặc chôn cất những người bị nạn. Trường hợp người lái xe, phụ xe bị thương hoặc bị chết thì hành khách đi trên xe có trách nhiệm tìm mọi

biện pháp báo cho chính quyền địa phương ở nơi gần nhất biết để đến giúp đỡ giải quyết hậu quả tai nạn.

Việc thanh toán các chi phí cho cấp cứu, chôn cất được giải quyết như sau :

— Trước hết cần xác định rõ các chi phí nói ở đây phải nằm trong phạm vi cần thiết và hợp lý.

— Nếu chủ phương tiện có lỗi (phóng nhanh, vượt ẩu, phương tiện thiếu an toàn...) thì các chi phí đã bỏ ra cho cấp cứu, chôn cất, chủ phương tiện phải gánh chịu.

— Nếu chủ phương tiện không có lỗi, nhưng tai nạn thuộc phạm vi được bảo hiểm (thiên tai, hành khách bị kẻ xấu hành hung, ném đá...) thì cơ quan bảo hiểm phải thanh toán lại các chi phí về cấp cứu và chôn cất cho các đơn vị vận tải hoặc cơ quan, đơn vị đã bỏ tiền ứng trước.

— Nếu chủ phương tiện không có lỗi, đồng thời tai nạn cũng không thuộc phạm vi bồi thường của bảo hiểm (hành khách tự tử, nhảy tàu, nhảy xe...) trước hết chủ phương tiện hoặc địa phương vẫn phải giải quyết việc cấp cứu, chôn cất. Việc thanh toán những chi phí này sẽ do cơ quan bảo hiểm, chủ phương tiện vận tải và địa phương bàn bạc thống nhất giải quyết.

3. Bồi thường :

Việc bồi thường của các đơn vị vận tải dựa trên các nguyên tắc của trách nhiệm dân sự mà pháp luật đã quy định. Còn việc bồi thường của cơ quan bảo hiểm dựa trên cơ sở quy tắc bảo hiểm. Do đó có

trường hợp hành khách được hưởng bồi thường của các đơn vị vận tải và của cả cơ quan bảo hiểm. Nhưng cũng có trường hợp chỉ được hưởng bồi thường của cơ quan bảo hiểm mà không được hưởng bồi thường của đơn vị vận tải hoặc không được hưởng bồi thường của một bên nào cả. Mức bồi thường và nội dung bồi thường của hai loại bồi thường trên cũng hoàn toàn khác nhau. Cụ thể như sau:

a) Được hưởng bồi thường của cả đơn vị vận tải và của cơ quan bảo hiểm:

Đó là trường hợp đơn vị vận tải có lỗi đã gây ra tai nạn cho hành khách (phóng nhanh, vượt ẩu, phương tiện thiếu an toàn...).

b) Chỉ được hưởng bồi thường của cơ quan bảo hiểm:

Thông thường đó là những tai nạn do thiên tai hoặc do người khác gây nên (hành khách bị hành hung, ném đá...) mà đơn vị vận tải không chịu trách nhiệm.

c) Không được hưởng bồi thường của bảo hiểm cũng như của đơn vị vận tải:

Đó là trường hợp hành khách tự tử, chết do bệnh tật hoặc cố ý vi phạm một cách nghiêm trọng những quy tắc an toàn (nhảy tàu, nhảy xe...).

IV. TĂNG CƯỜNG NHỮNG BIỆN PHÁP TỒ CHỨC QUẢN LÝ NHẪM NGĂN NGỪA HẠN CHẾ TAI NẠN GIAO THÔNG

Việc đề phòng, ngăn ngừa tai nạn giao thông là nhiệm vụ rất quan trọng của các ngành, các cấp. Đó cũng là một trong những nhiệm vụ hàng đầu của ngành giao

thông vận tải và ngành bảo hiểm. Sự kết hợp giữa giao thông vận tải, bảo hiểm, công an cũng như đối với các ngành từ trung ương đến địa phương trong công tác bảo đảm an toàn giao thông, ngăn ngừa tai nạn xảy ra là điều cần thiết và lâu dài.

Để bảo đảm an toàn giao thông, các cấp lãnh đạo, các đơn vị trong ngành giao thông vận tải có trách nhiệm phải giáo dục anh em lái tàu, lái xe nghiêm chỉnh chấp hành luật lệ giao thông, tăng cường kiểm tra về mặt an toàn kỹ thuật của phương tiện vận tải, các thiết bị thông tin tín hiệu, đường sá, cầu phà... Kết hợp với công an tăng cường kiểm tra, kiểm soát việc chấp hành luật lệ giao thông trên đường, tổ chức tốt việc đi lại của nhân dân và định kỳ sơ kết, tổng kết công tác an toàn giao thông.

Các đơn vị bảo hiểm có trách nhiệm phối hợp chặt chẽ với các đơn vị giao thông vận tải trong công tác kiểm tra an toàn giao thông và kiến nghị với các ngành, các cấp những biện pháp bảo đảm an toàn giao thông.

— Tuyên truyền sâu rộng trong quần chúng nhân dân về luật lệ giao thông bằng các hình thức như panô, áp phích, triển lãm...

— Theo dõi động viên phong trào giữ gìn an toàn giao thông, khen thưởng những đơn vị, cá nhân có thành tích nổi bật trong công tác an toàn giao thông.

— Đóng góp một phần kinh phí để hỗ trợ các đơn vị vận tải mua sắm một số trang thiết bị cần thiết nhằm bảo đảm an

toàn cho hành khách, hoặc đề xuất xây dựng những công trình nhỏ nhưng có tác dụng thiết thực làm tăng thêm an toàn trong giao thông.

Nhận được thông tư hướng dẫn này, các tổng cục, cục, sở giao thông vận tải, sở tài chính, công ty bảo hiểm và các chi nhánh cần tổ chức trao đổi quán triệt ý nghĩa, mục đích, nguyên tắc của chế độ bảo hiểm tai nạn hành khách, nhận rõ trách nhiệm cụ thể của mỗi ngành và phổ biến sâu rộng cho cán bộ, công nhân viên thuộc ngành mình.

Ở địa phương, nơi nào còn mắc mưu về thực hiện chế độ bảo hiểm hành khách thì ngành giao thông vận tải và bảo hiểm địa phương cần bàn bạc, có biện pháp giải quyết sớm. Những khó khăn tồn tại không giải quyết được ở địa phương cần báo cáo phản ảnh cho Bộ Giao thông vận tải và Bộ Tài chính giải quyết.

Hàng năm, giữa hai ngành cần có tổng kết việc thực hiện chế độ bảo hiểm tai nạn hành khách nhằm nhanh chóng đưa chế độ bảo hiểm này vào nề nếp, góp phần phục vụ tốt sự đi lại của nhân dân.

Thông tư này có hiệu lực thi hành từ ngày ký. Những quy định trước đây của liên Bộ trái với thông tư này đều bãi bỏ.

Hà Nội, ngày 8 tháng 8 năm 1983

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

Thủ trưởng

NGUYỄN ĐÌNH DOÀN

K.T. Bộ trưởng Bộ Tài chính

Thủ trưởng

NGO THIẾT THẠCH

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

THÔNG TƯ số 147-TT/GTVT ngày 30-7-1983 hướng dẫn thi hành nghị định số 10-HĐBT ngày 20-1-1982 của Hội đồng bộ trưởng.

Ngày 20 tháng 1 năm 1982 Hội đồng bộ trưởng đã ra nghị định số 10-HĐBT quy định việc phân loại đầu tư vốn và phân cấp quản lý các hệ thống đường bộ. Căn cứ vào điều 11 của nghị định, Bộ Giao thông vận tải ban hành thông tư hướng dẫn thi hành như sau.

I. MỤC ĐÍCH Ý NGHĨA

Hiện nay mạng lưới đường bộ đã được mở rộng và không ngừng phát triển. Để nâng cao chất lượng đường sá và phù hợp với sự phân cấp quản lý của các cấp chính quyền, Hội đồng bộ trưởng đã quy định lại việc phân loại đầu tư vốn và phân cấp quản lý các hệ thống đường bộ, áp dụng thống nhất trong cả nước.

Mạng lưới đường bộ là một thể thống nhất, bao gồm các đường xe cơ giới và đường xe thô sơ; trong đó đối với đường ô-tô có sáu hệ thống. Mỗi hệ thống đường có tác dụng phục vụ ở những mức độ khác nhau trong một địa phương hay nhiều địa phương hoặc trong toàn quốc. Tuy vậy các hệ thống đường vẫn có mối quan hệ hữu cơ với nhau, do đó cần phân loại lại các hệ thống đường cho đúng với đối tượng phục vụ của nó và thích hợp với tình hình quản lý hiện nay. Mặt khác để phát huy trách nhiệm, quyền hạn giữa