

đơn vị chủ tài khoản muốn dùng ngoại tệ để thanh toán tiền mua vật tư, nguyên liệu của một đơn vị trong nước thì phải được Bộ Ngoại thương cho phép bằng văn bản và Ngân hàng Ngoại thương chấp nhận.

Khi sử dụng ngoại tệ để nhập thiết bị— vật tư — nguyên liệu hàng hóa cần thiết, đơn vị cần gửi đến Ngân hàng Ngoại thương nơi giữ tài khoản giấy yêu cầu chi ngoại tệ theo đúng nội dung và mục đích của tài khoản và giấy phép nhập khẩu của Bộ Ngoại thương cấp.

Ngân hàng sẽ tạo điều kiện thuận lợi để các đơn vị sử dụng số ngoại tệ đó được kịp thời và đúng chế độ quy định.

Tất cả các khoản vay ngoại tệ nước ngoài để kinh doanh đều phải qua Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam.

Thông tư này có hiệu lực kể từ ngày ký.

Những quy định trước đây trái với nội dung ghi trong thông tư này đều không còn hiệu lực.

Hà Nội, ngày 20 tháng 9 năm 1983

K.T. Tổng giám đốc Ngân hàng Nhà nước
Phó tổng giám đốc
LÊ HOÀNG

K.T. Bộ trưởng Bộ Ngoại thương
Thư trưởng
NGUYỄN TU

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

**THÔNG TƯ số 185-TT/PC ngày
26-9-1983 hướng dẫn thi hành
Điều lệ bảo vệ đường bộ.**

Ngày 21-12-1982 Hội đồng bộ trưởng đã ra nghị định số 203-HĐBT ban hành Điều lệ bảo vệ đường bộ. Căn cứ vào điều 22

của điều lệ, Bộ Giao thông vận tải ban hành thông tư hướng dẫn và giải thích thêm đề các ngành, các cấp, các đơn vị và mọi công dân thi hành đúng tinh thần nội dung của Điều lệ.

A. MỤC ĐÍCH, Ý NGHĨA

Các hệ thống đường bộ trong toàn quốc ngày càng được củng cố và mở rộng để đáp ứng với sự phát triển kinh tế, bảo vệ quốc phòng và sự đi lại của nhân dân. Do vậy việc bảo vệ các hệ thống đường bộ rất quan trọng, là nghĩa vụ của các ngành, các cấp, các đơn vị kinh tế — quốc phòng và mọi công dân để bảo đảm giao thông được an toàn thông suốt trong mọi tình huống.

Trong thời gian qua việc bảo vệ cầu, đường, phà phao... ở các địa phương chưa được đề cao và chú trọng thường xuyên nên đã xảy ra nhiều vụ vi phạm như xây dựng nhà cửa, công trình... sát bên đường, ảnh hưởng đến tầm nhìn của lái xe, cản trở việc mở rộng đường sá; họp chợ, phơi phóng, để vật tư hàng hóa... ngay trên lề mặt đường gây cản trở giao thông. Nghiêm trọng hơn là việc lấy cắp gỗ, đá, cọc tiêu, biển báo... của các công trình đường bộ đang khai thác, đe dọa đến sự ổn định của công trình và sự an toàn của các phương tiện vận tải, nhân dân qua lại.

Nguyên nhân cơ bản của những vi phạm trên là do chưa xác định được trách nhiệm phải bảo vệ tài sản xã hội chủ nghĩa của mọi người.

Do đó Điều lệ bảo vệ đường bộ được Hội đồng bộ trưởng ban hành có ý nghĩa rất lớn và là cơ sở pháp lý để tăng cường công tác bảo vệ và ngăn chặn, xử lý mọi vi phạm đến các công trình của đường bộ.

B. HƯỚNG DẪN VÀ GIẢI THÍCH MỘT SỐ ĐIỀU CỦA ĐIỀU LỆ

I. NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

1. Trách nhiệm bảo vệ (điều 1, 2).

Các hệ thống đường bộ là tài sản xã hội chủ nghĩa và chiếm một vị trí rất quan trọng trong nền kinh tế quốc dân nên mọi tổ chức và công dân có nghĩa vụ bảo vệ — mà không chỉ riêng thuộc trách nhiệm ngành giao thông vận tải, để bảo đảm giao thông đường bộ luôn được trật tự, an toàn, thông suốt và thuận tiện cho việc cải tạo, mở rộng đường sá sau này.

Tuy vậy các Sở giao thông vận tải, liên hiệp các xí nghiệp và xí nghiệp liên hợp xây dựng giao thông khu vực (sau đây gọi tắt là các cơ quan quản lý đường bộ) phải là nòng cốt trong việc gìn giữ, bảo vệ đường sá; đồng thời phối hợp chặt chẽ với các ngành có liên quan để tuyên truyền, giáo dục rộng rãi trong cán bộ, công nhân viên, lực lượng vũ trang và nhân dân quán triệt để thực hiện điều lệ nghiêm chỉnh. Tất cả các tổ chức, cá nhân xâm phạm hoặc gây hư hại đến các công trình giao thông đều bị xử lý thích đáng.

2. Những công trình phải bảo vệ (điều 3).

Điều lệ đã quy định những công trình giao thông đường bộ phải được bảo vệ. Trong đó cần chú ý tới các công trình, cầu lớn vì có những công trình phụ ở xa công trình chính như hố neo — cầu cáp, cầu treo, cầu phao, trụ chống va trôi... cũng phải được bảo vệ chu đáo và các công trình sau đây :

a) Đường vòng, đường tránh cầu, bến phà phụ và bến dự phòng.

Tại một số cầu, bến phà phao quan trọng trong cuộc chiến tranh chống Mỹ, cứu nước có xây thêm các đường vòng, đường tránh cầu, bến phà phao dự phòng để bảo đảm giao thông liên tục, kịp thời trong mọi tình huống. Trong tình hình vừa sản xuất vừa sẵn sàng chiến đấu hiện nay, các công trình này vẫn phát huy tác dụng; các cơ quan quản lý đường bộ trên phương án bảo đảm giao thông (kể cả khi phải phục vụ xe quá tải, quá khổ...) kiểm tra lại các đường vòng tránh cầu, bến phà dự phòng đã có và lựa chọn giữ lại ở mỗi cầu lớn một đường vòng tránh — ở mỗi bến phà phao một hay hai bến dự phòng còn tốt sau đó thông báo cho chính quyền sở tại biết để cùng phối hợp bảo vệ chu đáo bảo đảm khi cần thiết sử dụng được ngay.

b) Rãnh đỉnh, lá chắn dòng nước.

Những công trình này có tác dụng ngăn cản và hướng dòng nước trong mùa mưa lũ chảy theo hướng quy định để bảo vệ cầu, đường, bến phà phao, tường kê chắn đất... không bị sụt lở, xói mòn hay trôi đổ.

Rãnh đỉnh, lá chắn dòng nước ở xa công trình cần bảo vệ, lại phát huy tác dụng theo mùa nên phải kiểm tra khơi rãnh sửa chữa trước mùa mưa lũ và phổ biến cho nhân dân xung quanh biết rõ tác dụng để không san lấp rãnh hoặc lấy đá của lá chắn.

c) Các công trình phụ trợ.

Những công trình này nhằm bảo đảm cho việc lưu thông, quản lý, khai thác đạt hiệu quả cao và an toàn cho xe cộ, bộ hành trên đường. Bao gồm :

— Trạm kiểm soát giao thông, trạm phân luồng hướng dẫn giao thông,

- Những nhà chờ xe ở dọc đường,
- Những đoạn tránh xe chỗ nền mặt đường hẹp,
- Bãi để vật liệu, xe máy thi công sau mỗi ngày làm việc (tránh để trên lề mặt đường làm cản trở giao thông),
- Các ụ đất đắp hai bên đường (ở ngoài nền đường) để trồng cây, vườn ươm cây của đơn vị quản lý đường; hàng cây hai bên đường...

3. Phạm vi áp dụng điều lệ (điều 4).

Điều lệ quy định áp dụng cho các hệ thống đường quốc lộ, đường tỉnh vì đó là những tuyến đường quan trọng của quốc gia và địa phương cần phải được bảo vệ với mức độ cao nhất bảo đảm luôn luôn thông suốt và an toàn.

Đối với các hệ thống đường huyện, đường xã, đường đô thị, đường chuyên dùng các Sở giao thông vận tải tham mưu cho Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố, đặc khu trực thuộc trung ương (sau đây gọi tắt là Ủy ban nhân dân tỉnh) quy định cụ thể về phạm vi hành lang bảo vệ và các biện pháp bảo vệ trên nguyên tắc chung của điều lệ này, như sau:

a) Về phạm vi hành lang bảo vệ:

— Đối với đường, nói chung là dưới 10 mét tính từ chân mái đường đắp và từ mép đỉnh mái đường đào trở ra hai bên. Khoảng cách cụ thể sẽ căn cứ vào tình hình địa chất thủy văn và yêu cầu an toàn giao thông để quy định nhưng không được nhỏ dưới 5 mét.

Tuyến đường nào địa phương đã có kế hoạch mở rộng được cấp trên phê chuẩn sẽ quy định hành lang bảo vệ cho thích hợp nhưng tối đa là 10 mét.

Đối với hệ thống đường đô thị thì những phố, đường giao thông đã có vỉa hè thì hành lang bảo vệ là bề rộng của vỉa hè, còn những đường mà hai bên chưa xây dựng nhà cửa sẽ căn cứ vào quy hoạch đô thị để quy định phạm vi hành lang bảo vệ cho phù hợp với loại đường đô thị sau này.

— Đối với cầu, sẽ căn cứ vào mức độ yêu cầu về kỹ thuật của công trình cần phải được bảo vệ để quy định cho thích hợp.

— Đối với phía trên không: nói chung theo như điểm 3, điều 7 của Điều lệ đã quy định.

b) Về các quy định khác: Có thể vận dụng những quy định của Điều lệ để áp dụng cho các hệ thống đường này.

Riêng đối với hệ thống đường đô thị thì cần quy định chặt chẽ hơn, đặc biệt chú ý nghiêm cấm việc đào bới mặt đường vỉa hè một cách tùy tiện; chiếm dụng vỉa hè, lòng đường làm nơi để vật liệu hàng hóa, phơi các thứ, họp chợ, bán hàng, đỗ đậu xe bừa bãi... Cần quy định cụ thể việc đi lại trên từng đường phố đối với các loại xe để bảo đảm giao thông được trật tự, an toàn; không xảy ra ách tắc và mất vệ sinh mỹ quan thành phố.

4. Trách nhiệm giữa Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh về việc bảo vệ đường bộ (điều 5 và 6).

Với trách nhiệm quản lý theo chuyên ngành và quản lý theo lãnh thổ, đối với việc bảo vệ các công trình giao thông đường bộ, Hội đồng bộ trưởng đã quy định nhiệm vụ cơ bản giữa Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh.

Đề bảo đảm việc thi hành Điều lệ được nghiêm chỉnh, các cơ quan quản lý đường bộ ngoài việc quản lý, bảo dưỡng, sửa chữa cầu đường... thường xuyên, bảo đảm giao thông an toàn, cần triển khai một số nhiệm vụ như sau:

— Tổ chức lực lượng tuần tra thường xuyên trên đường để phát hiện sớm những hư hỏng cần kịp thời sửa chữa và giám sát việc chấp hành các quy định của Điều lệ này.

— Đề lực lượng tuần tra có hiệu lực khi thi hành nhiệm vụ, mỗi cán bộ, nhân viên phải có giấy ủy nhiệm kiểm tra an toàn giao thông vận tải và phạt vi cảnh, băng đeo theo mẫu thống nhất của Bộ (trong thông tư số 175-PC ngày 21-9-1978 của Bộ hướng dẫn thi hành Điều lệ phạt vi cảnh) và được phép lập biên bản xử lý các vụ vi phạm đến các công trình giao thông đường bộ theo pháp luật hiện hành (tại điều 21 của Điều lệ).

— Phối hợp với các ngành có liên quan như công an, quân sự, văn hóa thông tin, các đoàn thể và chính quyền cấp huyện, xã ở ven đường quốc lộ, đường tỉnh hoặc trong thành phố, thị xã mở những đợt tuyên truyền với mọi hình thức, phổ biến rộng rãi những quy định của Điều lệ bảo vệ đường bộ. Đôn đốc nhắc nhở, giám sát việc thực hiện của các cơ quan, xí nghiệp, mọi người và xử lý kịp thời những vụ vi phạm để đề cao pháp luật xã hội chủ nghĩa.

— Kiểm tra, xác định trọng tải, khổ, giới hạn của từng tuyến đường, cầu cống, phà phao... để phục vụ cho các loại xe cơ giới quá tải trọng, quá khổ và xe xích đi lại an toàn, nhanh chóng đồng thời đề bảo vệ các công trình đường bộ. Hàng năm các cơ quan quản lý đường bộ phải tổng

hợp tình hình đường sá do mình quản lý báo cáo về Bộ.

— Hàng năm có kế hoạch phòng chống thiên tai, địch phá hoại, bảo vệ các công trình giao thông, báo cáo Ủy ban nhân dân tỉnh để giao nhiệm vụ cho các ngành, các đoàn thể, các cấp chính quyền hỗ trợ tích cực ngành giao thông vận tải khi cần thiết nhằm huy động lực lượng, vật tư, thiết bị... được nhanh chóng, lập lại giao thông trong thời gian ngắn nhất.

Đề nghị Ủy ban nhân dân các tỉnh giao cho các ngành, các cấp chính quyền phải quán triệt và nghiêm chỉnh thực hiện Điều lệ này, nhất là những huyện, xã ở ven đường có trách nhiệm bảo vệ các công trình đường bộ, coi như là một trong những nhiệm vụ chính của Ủy ban. Trường hợp đặc biệt cần cấp đất đai để xây dựng công trình gì trong hành lang bảo vệ, trước khi duyệt cấp đất phải thống nhất với ngành giao thông vận tải.

II. NHỮNG QUY ĐỊNH VỀ CÔNG TÁC BẢO VỆ

1. Phạm vi hành lang bảo vệ (điều 7):

Hành lang bảo vệ là phạm vi giới hạn khu vực không được xâm phạm để giữ gìn cho các công trình được ổn định; đề bảo đảm cho việc đi lại trên cầu, đường... được an toàn và thuận lợi cho việc mở rộng đường sá sau này.

Khoảng cách ghi trong điều này đã được xác định cụ thể cho từng loại công trình và là mức tối thiểu, vì vậy không được châm chước — đặc biệt là đối với phía trên không đề bảo đảm an toàn cho các loại xe chở hàng trên mui xe hay xe cần

cầu... đi lại trên đường vừa không làm hư hỏng đường dây vừa tránh nguy hiểm cho phương tiện (nhất là đối với đường dây điện cao thế).

Các cơ quan quản lý đường bộ cần cấm mốc (vĩnh cửu) giới hạn hành lang bảo vệ đối với cầu, đường, bến phà phao... đề các cơ quan, xí nghiệp, nhân dân biết không xây dựng nhà cửa, công trình hoặc làm bất kỳ việc gì dù là tạm thời (trừ trồng cây lương thực, hoa màu đã quy định trong điểm 5, điều 8 của Điều lệ này) hay lấy cấp đất, đá... Trước mắt cần cấm mốc ngay ở những khu vực đông dân cư, các đầu mối giao thông và những khu vực đã có quy hoạch cho phép xây dựng ở ven đường của Ủy ban nhân dân tỉnh.

2. Giải quyết những trường hợp xây dựng trong hành lang bảo vệ (điều 8).

a) Kể từ ngày ban hành điều lệ này, mọi việc xây dựng mới như nhà cửa, kho tàng, công trình... dù nhỏ hay lớn, dù tạm thời hay vĩnh cửu trong phạm vi hành lang bảo vệ mà không được phép của cấp có thẩm quyền đều là vi phạm điều lệ này.

b) Do trước đây việc chấp hành các luật lệ giao thông vận tải không được nghiêm túc, nhiều cơ quan, xí nghiệp, nhân dân đã tùy tiện xây dựng nhà cửa, công trình... sát đường, có nơi vào cả mặt đường ảnh hưởng lớn tới sự đi lại trên đường và sự mở rộng đường sá sau này. Đề giải quyết những trường hợp này, Điều lệ đã quy định rõ:

— Chỉ tạm thời cho phép để lại những công trình, nhà cửa... xét thấy mức độ ảnh hưởng tới sự ổn định của công trình giao thông và sự an toàn giao thông không

lớn lắm, nhưng cấm phát triển thêm. Tuy vậy khi cần thiết mở rộng đường sá hoặc yêu cầu bảo đảm an toàn giao thông cao hơn vẫn phải thu hẹp lại hay dỡ bỏ toàn bộ ngay.

— Trường hợp những nhà cửa, công trình có nguy hại đến sự ổn định của công trình giao thông (như gậy lún, sụt lở, đổ vỡ dẫn đến hủy hoại) thì dứt khoát phải dỡ bỏ. Nếu chỉ ảnh hưởng đến tầm nhìn người lái xe hoặc cản trở sự lưu thông của các phương tiện trên đường, tạo thành những tụ điểm mất an toàn giao thông thì dỡ bỏ những phần gây trở ngại đối với công trình xây dựng vĩnh cửu và dỡ bỏ toàn bộ đối với lều quán, nhà cửa tạm thời.

Việc bồi thường cho các công trình, nhà cửa nếu phải dỡ bỏ (toàn bộ hoặc một phần) chỉ giải quyết cho các trường hợp có giấy phép của cơ quan có thẩm quyền cấp trước đây và theo đúng những quy định của Nhà nước về việc quản lý đất đai.

Việc di chuyển những công trình, nhà cửa... và xét bồi thường rất phức tạp do quá trình nhiều năm trước đây để lại cần phải xem xét cụ thể để giải quyết đúng với các chính sách của Đảng và Nhà nước. Các cơ quan quản lý đường bộ phối hợp chặt chẽ với các cấp chính quyền địa phương, các ngành có liên quan như công an, quân sự, tài chính, quản lý công trình công cộng, quản lý nhà đất... dưới sự chỉ đạo của Ủy ban nhân dân tỉnh tiến hành khảo sát, lập danh mục những công trình, nhà cửa... nằm trong phạm vi hành lang bảo vệ cần giải quyết, lên kế hoạch cụ thể công trình, nhà cửa nào phải dỡ bỏ ngay hay tạm thời cho phép để lại hoặc phải thu hẹp và có giấy phép xây dựng hay không— báo cáo Ủy ban nhân dân tỉnh (phần nào

có liên quan đến Bộ thì gửi báo cáo về Bộ) xem xét giải quyết được nhanh, gọn, đúng chính sách đã quy định.

Trước mắt giải quyết những công trình, nhà cửa... nằm trong phạm vi 5 mét (tính từ chân mái đường đắp hoặc mép đỉnh mái đường đào trở ra) nếu có ảnh hưởng đến sự ổn định của cầu đường hoặc làm cản trở giao thông thì tùy theo mức độ phải di chuyển:

— Đối với lều quán thì dỡ bỏ ngay.

— Đối với nhà cửa, công trình... làm tạm thời thì thời gian di chuyển không quá 1 năm.

— Đối với nhà cửa, công trình... xây dựng vĩnh cửu thì thời gian di chuyển không quá 3 năm.

Nếu do yêu cầu cấp bách cần phải thu hẹp công trình, nhà cửa... thì dù tạm thời hay vĩnh cửu đều phải tiến hành ngay.

Từ 5 mét trở ra cho đến hết phạm vi hành lang bảo vệ, Bộ Giao thông vận tải sẽ cùng với Ủy ban nhân dân các tỉnh xem xét kết hợp với việc mở rộng, cải tạo, nâng cấp đường của từng tuyến, từng khu vực để ấn định thời gian phải di chuyển cho thích hợp.

c) Hiện nay hầu hết các tuyến đường còn quá hẹp chưa vào cấp kỹ thuật, nên Điều lệ đã quy định tất cả công trình, nhà cửa, kho tàng, lò vôi, lò gạch... làm mới phải xây dựng ra ngoài hành lang bảo vệ đường bộ là 15 mét để sau này việc cải tạo mở rộng đường sẽ được thuận lợi không gây thiệt hại cho các cơ quan, xí nghiệp và nhân dân; mặt khác khi cần mở rộng công trình, nhà cửa... cũng không vi phạm vào hành lang bảo vệ.

Một vấn đề thực tế cần đặc biệt quan tâm là các trạm vật tư, kho tàng, cửa hàng ăn uống hoặc bách hóa... ở cạnh

đường có xe ra vào hoặc đỗ lại thường xuyên phải có bãi để xe riêng hay quy định nơi đậu có trật tự ngoài lề mặt đường để không ảnh hưởng tới giao thông. Đối với một số trạm vật tư, kho tàng, cửa hàng... đã xây dựng cũng phải cố gắng tìm vị trí đỗ xe, còn đối với xây mới nhất thiết phải làm bãi đỗ xe. Cơ quan xây dựng cũng như cơ quan cấp giấy phép xây dựng cần phải chấp hành nghiêm chỉnh quy định này. Các cơ quan quản lý đường bộ đôn đốc nhắc nhở khi thấy cơ quan nào xây dựng mà chưa đề cập đến bãi đỗ xe thì báo cáo Ủy ban nhân dân tỉnh giải quyết.

d) Để phục vụ lợi ích chung, những trường hợp khó khăn đặc biệt cần phải xây dựng các công trình, đê điều, kênh mương... trong hoặc sát hành lang bảo vệ đường bộ thì cơ quan xây dựng công trình phải được Bộ Giao thông vận tải (nếu là đường do Bộ Giao thông vận tải quản lý), Ủy ban nhân dân tỉnh (nếu là đường do Ủy ban nhân dân tỉnh quản lý) chấp thuận và chỉ được tiến hành thi công sau khi đã thống nhất các biện pháp bảo vệ cầu, đường..

Về nguyên tắc thì trường hợp này là vi phạm Điều lệ nhưng do quá khó khăn nếu phải khắc phục xây dựng ra xa hành lang bảo vệ sẽ tổn kém lớn, thì Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân tỉnh căn cứ vào đồ án thiết kế công trình, đến đặc điểm, yêu cầu bảo đảm tối thiểu sự ổn định của công trình đường bộ và an toàn giao thông để xét duyệt và kinh phí tăng cường công trình giao thông do công trình khác vi phạm vào hành lang bảo vệ phải đài thọ.

e) Để tận dụng đất đai trong hành lang bảo vệ, Điều lệ có cho phép trồng cây

lượng thực, hoa màu và cây công nghiệp. Tuy vậy chỉ được trồng những loại cây thu hoạch trong thời gian ngắn, không trồng cây lưu niên loại lớn, có bộ rễ đâm ngang, tán lá rộng để bảo đảm ổn định của nền mặt đường, không ảnh hưởng đến tầm nhìn của lái xe và mùa gió bão không đổ ra đường làm ách tắc giao thông hoặc gây tai nạn trên đường. Khi có yêu cầu mở rộng, cải tạo đường sá phải trả lại đất cho ngành giao thông vận tải trong thời gian ngắn nhất.

Khi trồng bất kỳ loại cây nào cũng phải theo đúng quy định cách 1 mét đối với chân mái đường đắp và 6 mét đối với đỉnh mái đường đào để khỏi sạt lở mái đường.

3. Những đường ngang nối từ đường chính (điều 11).

Trên các tuyến đường bộ, có nhiều đường ngang nối từ đường chính vào các cơ quan, xí nghiệp, nhà máy, xóm làng... Phần lớn những đường ngang thấp hơn đường chính, nên chỗ tiếp giáp đường chính thường bị đào xẻ làm sạt lở mái đường, lè đường, nhiều chỗ đã lấn vào tới mép đường gây nguy hiểm cho xe cộ, bộ hành qua lại. Do vậy, nghiêm cấm việc hạ thấp hoặc bạt xẻ... vào nền mặt đường chính để bảo đảm sự ổn định của đường chính, mặt khác Điều lệ còn quy định chỗ tiếp giáp đường ngang phải có một đoạn bằng đường chính mục đích để nhằm bảo đảm sự đi lại được bình thường trên đường ngang.

Đối với những đường ngang hiện có nếu thấp hơn đường chính thì cơ quan, xí nghiệp... sử dụng đường ngang phải tôn cao bằng đường chính chỗ tiếp giáp một đoạn (ít nhất là 2 mét) rồi mới vượt dốc,

Nếu đường ngang cao hơn (ở vùng đồi, núi) không được để đường vượt cao hơn lè mặt đường chính, đoạn tiếp giáp phải làm bằng hoặc có độ dốc rất nhỏ (tối đa là 2,5%) và phải có công trình thoát nước không để nước xói vào đường chính.

4. Những công trình được phép xây dựng có ảnh hưởng lớn tới cầu đường (điều 12).

Những công trình như khai khoáng; đê, đập chắn nước; hồ chứa nước; sân bay... có ảnh hưởng tới một phạm vi rộng đến các công trình giao thông như làm ngập lụt hoặc không an toàn đối với cầu đường, bến phà phao. Khi đã được Hội đồng bộ trưởng phê chuẩn thì cơ quan có công trình phải làm các công trình giao thông thay thế. Việc thiết kế các công trình giao thông thay thế phải được Bộ Giao thông vận tải hoặc Ủy ban nhân dân tỉnh thống nhất để bảo đảm đúng chuẩn tắc kỹ thuật như công trình cũ.

Để bảo đảm giao thông liên tục, an toàn, việc cắt bỏ cầu, đường, bến phà cũ chỉ được tiến hành sau khi công trình giao thông mới làm thay thế đã hoàn chỉnh, bảo đảm các tiêu chuẩn kỹ thuật như thiết kế và có đầy đủ hệ thống cọc tiêu, biển báo. Khi bàn giao phải có biên bản cụ thể và đầy đủ hồ sơ của công trình để tiện cho việc quản lý sau này.

5. Việc ngăn cấm, hạn chế giao thông (điều 13).

Việc ngăn cấm đường một cách tùy tiện sẽ gây ách tắc giao thông, làm mất trật tự trên đường hoặc không an toàn nếu hướng dẫn xe đi vào những tuyến đường khác chưa đủ hệ thống an toàn, mặt khác rất

ảnh hưởng tới kế hoạch vận chuyển và sự đi lại của nhân dân. Do vậy việc ngăn cấm đường phải hết sức thận trọng, chỉ trường hợp cấp bách do yêu cầu an ninh chính trị, trật tự xã hội, chiến đấu thì mới ngăn cấm đường và cố gắng hạn chế trong thời gian ngắn nhất cũng như thời gian thích hợp nhất để ít ảnh hưởng tới sự giao thông bình thường. Khi cần thiết, thủ trưởng cơ quan công an cấp tỉnh ra lệnh ngăn cấm đường hoặc hạn chế giao thông phải báo cho các cơ quan quản lý đường bộ biết trong một thời gian cần thiết để có điều kiện chuẩn bị phối hợp, điều khiển phân luồng để khỏi ùn tắc giao thông gây mất trật tự trên đường và bảo đảm an toàn trên tuyến phân luồng.

Các trạm kiểm soát giao thông (của đơn vị giao thông, công an) cần làm cố định ở những địa điểm cần thiết trên tuyến đường, không gây trở ngại cho các xe cộ. Các cơ quan thuế quan, kiểm lâm nhân dân khi cần kiểm soát trên đường giao thông công cộng để thực hiện nhiệm vụ của mình thì chỉ được tổ chức kết hợp kiểm soát ở các trạm kiểm soát giao thông hay ở các bến xe.

6. Nghiêm cấm mọi việc xâm phạm đến các công trình giao thông (điều 14).

Về nguyên tắc mọi việc xâm phạm vào các công trình giao thông đường bộ đều là vi phạm điều lệ này.

Tuy vậy trong thực tế cần phải phục vụ lợi ích chung, nhất là nông nghiệp, thì tạm thời phải cho phép như đắp con chạch trên lề mặt đường để chống lụt; xẻ đường, bơm nước qua đường để chống hạn, chống úng cứu lúa... Nhưng phải thi hành đúng quy định là có phương án phòng chống

lụt, úng... trước do Ủy ban nhân dân tỉnh phê duyệt; thống nhất với ngành giao thông vận tải về vị trí, mức độ xâm phạm vào công trình giao thông. Trước khi tiến hành phải báo cho cơ quan quản lý đường bộ biết để phân luồng hoặc hạn chế giao thông. Khi làm xong nhiệm vụ cơ quan chống lụt, úng, hạn có trách nhiệm sửa chữa, thu dọn trả lại đường sá như cũ, hoặc có thể hợp đồng với ngành giao thông vận tải sửa chữa cho bảo đảm kỹ thuật và chất lượng.

Nếu cơ quan chống lụt, úng, hạn không thu dọn, sửa chữa hoặc sửa chữa không bảo đảm chất lượng kỹ thuật như cũ thì sau một tháng cơ quan quản lý đường bộ phải thu dọn, sửa chữa lại và mọi phí tổn cơ quan chống lụt, úng, hạn phải đài thọ.

7. Trách nhiệm và quyền hạn của cán bộ, nhân viên giao thông, cảnh sát giao thông làm nhiệm vụ bảo vệ đường sá (điều 20).

Để việc chấp hành điều lệ này được nghiêm túc và có hiệu quả, Hội đồng bộ trưởng đã quy định trách nhiệm, quyền hạn của cán bộ, nhân viên chuyên trách bảo vệ các công trình giao thông đường bộ, nhân viên cảnh sát giao thông đang làm nhiệm vụ tuần tra kiểm soát trên đường nhằm nâng cao pháp luật xã hội chủ nghĩa.

Những cán bộ, nhân viên được giao chuyên trách bảo vệ cầu, đường... cần nghiên cứu, học tập để nắm vững tinh thần, nội dung của điều lệ này cùng các luật lệ khác như Luật đi đường bộ; Điều lệ phạt vi cảnh; Quy tắc bảo đảm an toàn giao thông khi thi công trên đường ô-tô; Quy định việc đi lại trên đường ô-tô công

cộng đối với các loại xe có trọng tải lớn, xe có bánh xích; Báo hiệu đường bộ; các quy định về lưu thông trong thành phố của Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố, đặc khu trực thuộc trung ương v.v..., thể thức lập biên bản và xử lý vi phạm. Riêng việc tạm thời đình chỉ những công trình đang làm cần hết sức thận trọng, chính xác để khỏi gây trở ngại, lãng phí cho đơn vị đang xây dựng. Trường hợp thật cụ thể xét không đình ngay sẽ dẫn tới tai nạn giao thông, ách tắc giao thông và hư hỏng công trình đường bộ như đào xẻ ngang dọc đường, dẫn nước qua đường; dựng tường khẩu hiệu, lều quán bán hàng, nhà cửa che mất tầm nhìn... Mỗi khi tạm đình chỉ công trình đang thi công phải lập biên bản gửi ngay lên cấp trên và thủ trưởng đơn vị công trình để giải quyết. Đồng thời có thể liên hệ với lực lượng cảnh sát nhân dân, quân cảnh (nếu công trình đó của lực lượng vũ trang) để cùng phối hợp giải quyết cho có hiệu quả.

Khi làm nhiệm vụ, cán bộ, nhân viên giao thông cần có giấy ủy nhiệm, băng đeo, biên lai như đã hướng dẫn ở điểm 4, phần I trong thông tư này.

III. THƯỞNG, PHẠT

Điều lệ đã quy định thưởng cho những tổ chức, cá nhân có thành tích bảo vệ các công trình đường bộ, ngăn chặn được những tai nạn giao thông, phát hiện những tổ chức, cá nhân đã vi phạm cầu, đường phà phao... Việc khen thưởng cần chính xác, kịp thời để động viên những tổ chức, cá nhân có thành tích, kể cả địa phương có phong trào bảo vệ đường bộ tốt. Trường hợp đã ngăn chặn được những vụ việc vi phạm lớn bảo đảm an toàn cho công trình

và sự đi lại trên cầu, đường phà phao cần thưởng vật chất thích đáng. Hàng năm các cơ quan quản lý đường bộ cần tổng kết phong trào bảo vệ đường bộ, phối hợp với các cấp chính quyền ven đường và các ngành có liên quan phát động phong trào bảo vệ đường bộ trong các cơ quan, xí nghiệp và nhân dân.

Về các hình thức xử lý, điều lệ đã quy định cụ thể:

— Phạt tiền theo Điều lệ phạt vi cảnh (ban hành kèm theo nghị định số 143-CP ngày 27-5-1977 của Hội đồng Chính phủ) đối với những vi phạm có tính chất đơn giản, rõ ràng và mức độ thiệt hại không nghiêm trọng chưa đến mức phải truy cứu trách nhiệm hình sự hoặc các biện pháp hành chính khác như làm xiêu ngã cọc tiêu, biển báo hiệu, chắn trâu bò trên đường; buộc trâu bò vào cọc tiêu, hàng cây hai bên đường, cột biển báo; phơi rơm rạ, đê vật tư hàng hóa trên đường...

— Bất bồi thường thiệt hại đối với những vi phạm nghiêm trọng hoặc những vi phạm đã cố tình không chấp hành điều lệ làm hư hỏng đến công trình đường bộ như tùy tiện cho xe bánh xích chạy trên đường làm hỏng mặt đường; xe quá khổ, quá tải làm hư hỏng lan can, ván mặt cầu, đờ gãy cọc tiêu, biển báo; đào đường, vĩa hè... thì ngoài việc phạt vi cảnh còn lập biên bản xác định mức độ hư hỏng buộc người hoặc cơ quan vi phạm phải bồi thường.

— Truy tố trước pháp luật đối với những vi phạm có tính chất đặc biệt nghiêm trọng gây tổn thất lớn đến công trình đường bộ như xe quá tải đi không có giấy phép làm sập cầu, lấy cáp sắt thép, ván cầu, đào xẻ đường không có giấy phép gây đổ xe... thì tùy theo tính chất

vi phạm và mức độ thiệt hại mà đưa ra truy tố trước pháp luật.

Các điều trong điều lệ đã quy định rõ ràng, đầy đủ thì thông tư không đề cập tới nữa.

Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

Trong quá trình thực hiện các ngành, các địa phương, các đơn vị có liên quan phản ánh cho Bộ Giao thông vận tải biết những vướng mắc đề kịp thời sửa đổi, bổ sung cho phù hợp.

Hà Nội, ngày 26 tháng 9 năm 1983

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

Thủ trưởng

NGUYỄN TUƠNG LÂN

BỘ NỘI THƯƠNG

THÔNG TƯ số 17-NT ngày 3-10-1983

hướng dẫn việc xây dựng và tăng cường thương nghiệp xã hội chủ nghĩa trên địa bàn huyện, thị xã, thành phố trực thuộc tỉnh.

Thi hành các nghị quyết của Hội đồng bộ trưởng số 188-HĐBT ngày 23-11-1982 về tăng cường thương nghiệp xã hội chủ nghĩa và quản lý thị trường, số 50-HĐBT ngày 17-5-1983 về tiếp tục đẩy mạnh công tác xây dựng huyện và tăng cường cấp huyện và số 56-HĐBT ngày 7-6-1983 về những nhiệm vụ cấp bách trong phân cấp quản lý kinh tế, Bộ Nội thương hướng dẫn về nội dung xây dựng và tăng cường

thương nghiệp xã hội chủ nghĩa trên địa bàn huyện, thị xã và thành phố trực thuộc tỉnh (sau đây gọi tắt là huyện) như sau.

I. VAI TRÒ VÀ NHIỆM VỤ CỦA THƯƠNG NGHIỆP XÃ HỘI CHỦ NGHĨA TRÊN ĐỊA BÀN HUYỆN

Thương nghiệp xã hội chủ nghĩa trên địa bàn huyện có vai trò rất quan trọng, nó thực hiện mối liên hệ kinh tế giữa công nghiệp với nông nghiệp, giữa sản xuất với tiêu dùng, giữa kinh tế toàn dân với kinh tế tập thể, giữa thị trường toàn quốc với thị trường địa phương, thực hiện mối liên kết chặt chẽ giữa khâu bán buôn với khâu bán lẻ, thiết lập mối quan hệ mua bán trực tiếp giữa Nhà nước với người sản xuất và người tiêu dùng, thực hiện tốt việc mua bán thông qua hợp đồng kinh tế hai chiều, nhằm phục vụ và thúc đẩy sản xuất phát triển, phục vụ tốt đời sống nhân dân, đồng thời làm tốt nghĩa vụ đối với Nhà nước, đóng góp ngày càng nhiều cho nhu cầu chung của cả nước.

Về phân công giữa các ngành kinh tế, trong nghị quyết số 188-HĐBT ngày 23-11-1982, Hội đồng bộ trưởng đã xác định là: «Tập trung chức năng tổ chức và quản lý lưu thông hàng hóa vào các Bộ có chức năng lưu thông, còn các Bộ có chức năng sản xuất thì tập trung vào nhiệm vụ tổ chức và quản lý sản xuất; không áp dụng nguyên tắc khép kín từ khâu sản xuất đến khâu lưu thông».

• Giữa các tổ chức lưu thông với nhau thì việc phân công mặt hàng và địa bàn kinh doanh phải xuất phát từ hiệu quả kinh tế. Giảm đến mức thấp nhất số đầu mối giao dịch mua bán với cơ sở sản xuất, hết sức tránh tình trạng nhiều tổ chức