

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

-----

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

-----

Số: 50/2017/TT-BGTVT

Hà Nội, ngày 29 tháng 12 năm 2017

**THÔNG TƯ****QUY ĐỊNH VỀ VIỆC XÁC ĐỊNH VÀ XỬ LÝ VỊ TRÍ NGUY HIỂM TRÊN ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

*Căn cứ Luật giao thông đường thủy nội địa ngày 15 tháng 6 năm 2004 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật giao thông đường thủy nội địa ngày 17 tháng 6 năm 2014;*

*Căn cứ Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27 tháng 02 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết và biện pháp thi hành một số điều của Luật giao thông đường thủy nội địa và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật giao thông đường thủy nội địa;*

*Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;*

*Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ An toàn giao thông và Cục trưởng Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường thủy nội địa.*

**Chương I****QUY ĐỊNH CHUNG****Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**

Thông tư này quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường thủy nội địa đang quản lý và khai thác (viết tắt là vị trí nguy hiểm trên đường thủy).

**Điều 2. Đối tượng áp dụng**

Thông tư này áp dụng đối với cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan đến việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường thủy.

**Điều 3. Giải thích từ ngữ**

Trong Thông tư này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. Vị trí nguy hiểm trên đường thủy là điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường thủy nội địa hoặc điểm đen tai nạn giao thông đường thủy nội địa.
2. Điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường thủy nội địa (sau đây gọi tắt là điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông) là một vị trí; một đoạn luồng hoặc khu vực giao cắt mà tại đó có nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông.
3. Điểm đen tai nạn giao thông đường thủy nội địa (sau đây gọi tắt là điểm đen) là điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông mà tại đó có xảy ra tai nạn giao thông.
4. Cơ quan quản lý đường thủy nội địa khu vực là cơ quan được giao thực hiện nhiệm vụ quản lý chuyên ngành giao thông đường thủy nội địa (Chi cục Đường thủy nội địa, Cảng vụ Đường thủy nội địa, Sở Giao thông vận tải hoặc đơn vị trực thuộc Sở Giao thông vận tải).

**Chương II****TIÊU CHÍ VÀ HỒ SƠ XÁC ĐỊNH VỊ TRÍ NGUY HIỂM TRÊN ĐƯỜNG THỦY****Điều 4. Tiêu chí xác định điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông**

Điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông được xác định khi thuộc một trong các trường hợp sau:

1. Một trong các kích thước luồng thực tế nhỏ hơn trị số tối thiểu của cấp kỹ thuật tương ứng theo quy định (chiều sâu, bề rộng, bán kính cong) tại các bãi đá ngầm, bãi cạn, đoạn cạn và vật chướng ngại.
2. Một trong các kích thước: khẩu độ khoang thông thuyền, chiều cao tĩnh không, chiều sâu tại vị trí cầu và công trình khác trên sông, kênh nhỏ hơn trị số thấp nhất của cấp kỹ thuật tương ứng theo quy định.
3. Dòng chảy xiên so với trụ cầu, khoang thông thuyền.
4. Dòng chảy xiết, xoáy, tầm nhìn hạn chế.

5. Khu vực giao cắt giữa các tuyến đường thủy nội địa hoặc tuyến luồng hàng hải, vùng nước cảng biển có tầm nhìn hạn chế.

#### **Điều 5. Tiêu chí xác định điểm đen**

Điểm đen được xác định khi tình hình tai nạn giao thông xảy ra trong một năm (tính từ ngày 16 tháng 12 năm trước đến ngày 15 tháng 12 năm sau) tại điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông, thuộc một trong các trường hợp sau:

1. Xảy ra 01 (một) vụ tai nạn giao thông có chết người.
2. Xảy ra 02 (hai) vụ tai nạn giao thông trở lên.
3. Có đồng thời từ 02 (hai) tiêu chí của điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông trở lên và xảy ra 01 (một) vụ tai nạn giao thông trở lên.

#### **Điều 6. Hồ sơ vị trí nguy hiểm trên đường thủy nội địa**

1. Đối với các công trình xây dựng
  - a) Bản vẽ hoàn công công trình (nếu có);
  - b) Hồ sơ theo dõi luồng, vật chướng ngại, phương tiện hoạt động tại khu vực;
  - c) Bản vẽ sơ đồ hiện trạng khu vực thể hiện công trình trên luồng, các đặc trưng khác của luồng (bề rộng luồng, vận tốc, hướng dòng chảy và các yếu tố khác...);
  - d) Các thông số kỹ thuật: kích thước khoang thông thuyền, âu tàu, tính không đường dây, chiều sâu công trình ngầm;
  - đ) Hồ sơ các vụ tai nạn giao thông do cơ quan Công an cung cấp (đối với điểm đen);
  - e) Ảnh chụp khu vực, dữ liệu camera hiện trường;
  - f) Các tài liệu khác (nếu có).
2. Đối với hiện trạng tự nhiên (các bãi cạn, đoạn cạn, bãi đá ngầm, vật chướng ngại khác)
  - a) Hồ sơ theo dõi luồng, phương tiện thủy nội địa, tàu biển hoạt động tại khu vực;
  - b) Bình đồ hiện trạng khu vực thể hiện báo hiệu, bãi cạn, vật chướng ngại, các đặc trưng khác của luồng (bề rộng luồng, bán kính cong, vận tốc, hướng dòng chảy và các yếu tố khác...);
  - c) Hồ sơ các vụ tai nạn giao thông do cơ quan Công an cung cấp (đối với điểm đen);
  - d) Ảnh chụp khu vực, dữ liệu camera hiện trường;
  - đ) Các tài liệu khác (nếu có).

### **Chương III**

## **TRÌNH TỰ XỬ LÝ VỊ TRÍ NGUY HIỂM TRÊN ĐƯỜNG THỦY**

#### **Điều 7. Các bước xử lý vị trí nguy hiểm trên đường thủy**

1. Xử lý vị trí nguy hiểm trên đường thủy nội địa gồm 06 bước sau:
  - a) Bước 1: Xác định sơ bộ và thống kê các vị trí nguy hiểm theo mẫu quy định tại Phụ lục 1 của Thông tư này;
  - b) Bước 2: Khảo sát hiện trường và thu thập hồ sơ, tài liệu liên quan;
  - c) Bước 3: Phân tích, đánh giá và xác định nguyên nhân;
  - d) Bước 4: Xếp hạng ưu tiên xử lý (theo mẫu quy định tại Phụ lục 2 ban hành kèm theo Thông tư này) và lựa chọn biện pháp khắc phục;
  - đ) Bước 5: Xử lý vị trí nguy hiểm;
  - e) Bước 6: Theo dõi và đánh giá kết quả.
2. Nội dung các bước xử lý vị trí nguy hiểm trên đường thủy được quy định tại các điều 8, 9, 10, 11, 12 và 13 của Thông tư này.

#### **Điều 8. Xác định sơ bộ và thống kê các vị trí nguy hiểm**

1. Phân tích những yếu tố tiềm ẩn tai nạn giao thông, thống kê số vụ tai nạn giao thông ở các vị trí nguy hiểm trên đường thủy theo quy định tại Điều 4 và Điều 5 của Thông tư này.
2. Lập hồ sơ vị trí nguy hiểm trên đường thủy theo quy định tại Điều 6 của Thông tư này.

3. Căn cứ vào các yếu tố tiềm ẩn tai nạn giao thông, số vụ tai nạn giao thông trong 12 tháng và mức độ nghiêm trọng về số người chết, bị thương, giá trị tài sản hư hỏng để sắp xếp sơ bộ thứ tự ưu tiên xử lý, báo cáo cấp có thẩm quyền.

#### **Điều 9. Khảo sát hiện trường và thu thập các hồ sơ, tài liệu liên quan**

Sau khi xác định và sơ bộ xếp hạng ưu tiên xử lý vị trí nguy hiểm trên đường thủy nội địa, tiến hành khảo sát hiện trường để:

1. Đối chiếu, bổ sung các đặc trưng tại hiện trường: hệ thống báo hiệu, công trình, bãi cạn, vật chướng ngại, các đặc trưng khác của luồng (tầm nhìn, bán kính cong, bề rộng luồng, vận tốc và hướng dòng chảy, các yếu tố khác...) và hiện trạng hành lang bảo vệ luồng, hiện trạng ngoài hành lang bảo vệ luồng.
2. Phác họa sơ đồ, chụp ảnh hiện trường.
3. Xác định lưu lượng, loại phương tiện thủy nội địa, tàu biển và tình trạng giao thông.
4. Điều tra về tình hình thời tiết, khí hậu và các yếu tố môi trường khác có ảnh hưởng đến an toàn giao thông.
5. Điều tra, đánh giá chung về trình độ nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật về giao thông đường thủy nội địa của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông.

#### **Điều 10. Phân tích, đánh giá và sơ bộ xác định nguyên nhân**

Căn cứ kết quả khảo sát và hồ sơ hiện trường đã thu thập được, tiến hành xây dựng bản vẽ sơ đồ mặt bằng (các vụ tai nạn hoặc mặt bằng hiện trạng khu vực) theo tỷ lệ hợp lý thể hiện các đặc trưng chính của luồng: khu vực giao cắt, báo hiệu, công trình, bãi cạn, vật chướng ngại, cấp kỹ thuật, các đặc trưng khác, điều kiện tự nhiên - xã hội hai bên luồng (đường bờ, đê điều, vật kiến trúc, khu dân cư, bến bãi) và sơ đồ các vụ tai nạn. Tiến hành phân tích từng vị trí để xác định sơ bộ nguyên nhân.

#### **Điều 11. Xếp hạng ưu tiên xử lý và lựa chọn biện pháp khắc phục**

Căn cứ vào các nguyên nhân đã xác định tại Điều 10 của Thông tư này để tiến hành:

1. Xếp hạng ưu tiên xử lý các vị trí nguy hiểm.
2. Đề xuất biện pháp khắc phục theo nguyên tắc
  - a) Giảm thiểu hoặc triệt tiêu nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông;
  - b) Không được phát sinh nguyên nhân khác gây ra tai nạn giao thông;
  - c) Không gây ảnh hưởng xấu đến bảo đảm giao thông và môi trường xung quanh.

#### **Điều 12. Xử lý vị trí nguy hiểm trên đường thủy nội địa**

1. Hồ sơ thiết kế, phương án xử lý vị trí nguy hiểm trên đường thủy nội địa được lập theo quy định.
2. Thi công xử lý vị trí nguy hiểm trên đường thủy nội địa phải tuân thủ phương án, thiết kế được duyệt và các quy định của pháp luật để đảm bảo an toàn giao thông khi thi công và khai thác.
3. Nguồn vốn xử lý vị trí nguy hiểm trên đường thủy nội địa được bố trí từ nguồn ngân sách của Trung ương, địa phương và các nguồn vốn hợp pháp khác theo quy định.

#### **Điều 13. Theo dõi và đánh giá kết quả xử lý**

Công tác theo dõi, đánh giá kết quả xử lý vị trí nguy hiểm trên đường thủy nội địa do cơ quan quản lý đường thủy nội địa khu vực thực hiện và báo cáo cấp có thẩm quyền theo quy định. Đối với luồng chuyên dùng do tổ chức, cá nhân có luồng chuyên dùng thực hiện.

### **Chương IV**

## **TRÁCH NHIỆM XỬ LÝ VỊ TRÍ NGUY HIỂM TRÊN ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

#### **Điều 14. Đối với đường thủy nội địa quốc gia**

1. Cơ quan quản lý đường thủy nội địa khu vực chủ trì thực hiện quy định tại các điều 8, 9, 10, 11 và 13 của Thông tư này và xử lý ngay trong trường hợp nguyên nhân gây tai nạn giao thông liên quan đến luồng.
2. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam xây dựng kế hoạch định kỳ, dài hạn trình Bộ Giao thông vận tải phê duyệt và thực hiện xử lý vị trí nguy hiểm trên đường thủy nội địa.
3. Đối với các điểm đen trên đường thủy nội địa có dự án xây dựng, cải tạo nâng cấp, Cơ quan quản lý đường thủy nội địa khu vực bàn giao hồ sơ điểm đen cho chủ đầu tư để xử lý trong dự án. Trường

hợp dự án chưa triển khai, cơ quan quản lý đường thủy nội địa khu vực báo cáo cấp có thẩm quyền để thực hiện các biện pháp xử lý tạm thời đảm bảo an toàn giao thông.

#### **Điều 15. Đối với đường thủy nội địa địa phương**

1. Sở Giao thông vận tải chủ trì thực hiện quy định tại các điều 8, 9, 10, 11, 13 của Thông tư này và xử lý ngay trong trường hợp nguyên nhân gây tai nạn giao thông liên quan đến luồng.
2. Sở Giao thông vận tải xây dựng kế hoạch định kỳ, dài hạn trình Ủy ban nhân dân cấp tỉnh phê duyệt và thực hiện xử lý vị trí nguy hiểm trên đường thủy nội địa.
3. Đối với các điểm đen trên đường thủy nội địa có dự án xây dựng, cải tạo nâng cấp, Cơ quan quản lý đường thủy nội địa khu vực bàn giao hồ sơ điểm đen cho chủ đầu tư để xử lý trong dự án. Trường hợp dự án chưa triển khai, Sở Giao thông vận tải hoặc đơn vị trực thuộc Sở Giao thông vận tải báo cáo cấp có thẩm quyền để thực hiện các biện pháp xử lý tạm thời đảm bảo an toàn giao thông.

#### **Điều 16. Đối với luồng chuyên dùng**

1. Tổ chức, cá nhân có luồng chuyên dùng thực hiện quy định tại các điều 8, 9, 10, 11, 13 của Thông tư này.
2. Định kỳ hàng năm cơ quan quản lý chuyên ngành đường thủy nội địa trung ương và địa phương kiểm tra đánh giá kết quả thực hiện xử lý các vị trí nguy hiểm trên luồng chuyên dùng.

### **Chương V**

## **ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH**

#### **Điều 17. Hiệu lực thi hành**

Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 15 tháng 02 năm 2018.

#### **Điều 18. Tổ chức thực hiện**

Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, Vụ trưởng các vụ, Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Cục trưởng Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam, Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam, Giám đốc Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này./.

#### **Nơi nhận:**

- Như Điều 18;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- Ủy ban An toàn Giao thông quốc gia;
- UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW;
- Các Thứ trưởng Bộ GTVT;
- Cục Kiểm tra văn bản (Bộ Tư pháp);
- Công báo;
- Cổng Thông tin điện tử Chính phủ;
- Cổng Thông tin điện tử Bộ GTVT;
- Báo Giao thông, Tạp chí GTVT;
- Lưu: VT, ATGT (03).

**KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG**

**Nguyễn Nhật**

**FILE ĐƯỢC ĐÍNH KÈM THEO VĂN BẢN**



Phu lục