

**NGHỊ ĐỊNH số 120-CP ban hành điều  
lệ quy định phạm vi, giới hạn đường  
sắt và trật tự, an toàn giao thông  
vận tải đường sắt.**

**HỘI ĐỒNG CHÍNH PHỦ**

*Để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt và ngăn ngừa tai nạn làm thiệt hại đến tính mạng, tài sản của nhân dân, tài sản của Nhà nước;*

*Theo đề nghị của ông Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải;*

*Căn cứ nghị quyết của Hội đồng Chính phủ trong Hội nghị Thường vụ của Hội đồng Chính phủ ngày 26 tháng 6 năm 1963.*

**NGHỊ ĐỊNH:**

**Điều 1.** — Này ban hành, kèm theo nghị định này, điều lệ quy định phạm vi, giới hạn của đường sắt và trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt.

**Điều 2.** — Ông Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, các ông Chủ tịch Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành nghị định này.

Hà-nội, ngày 12 tháng 8 năm 1963.

T.M. Hội đồng Chính phủ

K.T. Thủ tướng Chính phủ

Phó Thủ tướng

LÊ THANH NGHỊ

**ĐIỀU LỆ quy định phạm vi, giới hạn  
đường sắt và trật tự, an toàn giao  
thông vận tải đường sắt.**

**Chương I**

**MỤC ĐÍCH**

**Điều 1.** — Để tăng cường các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông vận tải đường sắt, ngăn ngừa các tai nạn, nhằm bảo vệ tính mạng, tài sản của nhân dân, tài sản của Nhà nước, bảo đảm cho xe lửa chạy được bình thường, đồng thời làm cho mọi người thấy rõ việc bảo vệ đường sắt là trách nhiệm chung của các cơ

quan, các cơ sở sản xuất và xây dựng của Nhà nước, và trách nhiệm của toàn dân, nay quy định phạm vi giới hạn đường sắt và việc bảo vệ an toàn đường sắt như sau:

**Chương II**

**CÁC QUY ĐỊNH VỀ GIỚI HẠN ĐƯỜNG SẮT**

**Điều 2.** — Phạm vi giới hạn đường sắt là những đất đai do Nhà nước giao cho Tổng cục Đường sắt quản lý và sử dụng vào việc xây dựng, phát triển đường sắt.

Những đất đai đó, nếu Tổng cục Đường sắt đã cắm hàng hay mốc phân giới, thì mọi người không được xâm lấn, hoặc tự tiện sử dụng vào bất kỳ một việc gì.

**Điều 3.** — Phạm vi giới hạn an toàn đường sắt bao gồm những giới hạn trên mặt đất, dưới đất và trên không cần thiết cho việc bảo vệ an toàn nền đường, cầu, cống và các công trình thiết bị, kiến trúc phụ thuộc của đường sắt.

**Điều 4.** — Phạm vi giới hạn an toàn của nền đường sắt là 5m, kể từ chân nền đường đối với nền đường đất đắp, hay kể từ mép đỉnh đối với nền đường đất đào, hoặc là 3m kể từ chân rãnh dọc hay chân rãnh đỉnh của đường.

Phạm vi giới hạn an toàn trên không của đường sắt khổ 1m,00 là 6m,50 ở dọc đường và 7m,50 ở trong phạm vi ga, kể từ mặt ray lên trời theo chiều thẳng đứng.

Phạm vi giới hạn an toàn trên không của đường sắt khổ 1m,435 là 7m,50 ở dọc đường và ở trong phạm vi ga, kể từ mặt ray lên trời theo chiều thẳng đứng.

Phạm vi giới hạn an toàn giữa nền đường sắt và nền đường bộ (ô-tô) ở những đoạn đường sắt và đường bộ chạy song song gần nhau sẽ do Bộ Giao thông vận tải quy định trên cơ sở bảo đảm tiêu chuẩn an toàn cho đường sắt và đường bộ.

**Điều 5.** — Phạm vi giới hạn an toàn của cầu có xe lửa chạy qua, tính theo nền đường sắt kể từ cột hiệu phòng vệ ở phía bên này cầu đến cột hiệu phòng vệ phía bên kia cầu.

Phạm vi giới hạn an toàn của cầu tính theo dòng sông, suối, ngòi và phạm vi giới hạn an toàn trên không của cầu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

**Điều 6.** — Phạm vi giới hạn an toàn của nhà ga kể từ cột hiệu vào ga phía bên này đến cột hiệu vào ga phía bên kia và các hàng, mốc hoặc hàng rào phân giới.



**Điều 7.** — Phạm vi giới hạn an toàn của cột điện thoại, điện báo, tín hiệu của đường sắt là 3m,50 xung quanh cột kể từ tim cột trở ra.

Phạm vi giới hạn an toàn đường dây điện thoại, điện báo, tín hiệu của đường sắt đối với các công trình thiết bị, kiến trúc, cây cối, nhà cửa là 2m,50 kể từ đường dây gần nhất.

### Chương III

## TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG HAI BÊN ĐƯỜNG SẮT

**Điều 8.** — Trừ công việc sản xuất nông nghiệp của nhân dân địa phương có thể làm cách mép đường khoảng 2m, các cơ quan, các cơ sở sản xuất và xây dựng của Nhà nước, các đoàn thể và nhân dân đều không được làm nhà cửa hoặc bất cứ một công trình gì khác trên mặt đất, dưới đất hay trên không trong phạm vi giới hạn an toàn đường sắt quy định trong điều lệ này. Những trường hợp đặc biệt phải được Tổng cục Đường sắt đồng ý.

Mọi người không được đi lại trên nền đường sắt, không được leo trèo lên trụ, mố, vây cầu, cống, cột điện thoại, điện báo, tín hiệu (trừ những người có trách nhiệm); không được ngồi, nằm, nỏ đùa, ngủ trên nền đường sắt hoặc làm những việc khác có ảnh hưởng đến an toàn của nền đường, cầu, cống, cột và dây điện thoại, điện báo, tín hiệu và các công trình thiết bị, kiến trúc khác phụ thuộc đường sắt; không được cho súc vật ăn cỏ hay đi lại theo dọc nền đường sắt, trong phạm vi giới hạn an toàn.

Ở những nơi dân cư đông đúc có đường sắt chạy qua mà chưa có đường bộ, nhân dân có thể đi ven dọc nền đường sắt nhưng cần thận trọng, phải chú ý đến xe lửa từ khi xe lửa còn ở xa. Ở những nơi gần đường sắt, nhân dân thường phải đi qua đường sắt luôn; Ủy ban hành chính khu, tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương cần quy định đường đi nhất định và làm hàng rào để hướng dẫn cho nhân dân qua lại.

**Điều 9.** — Nhà cửa bằng tranh, lá, và rơm rạ, cỏ hoặc bất cứ một vật gì dễ bén lửa phải làm hay để cách xa nền đường sắt ít nhất là 20m, kể từ chân nền đường.

**Điều 10.** — Lò vôi, lò gạch ngói, lò than, lò gốm phải làm cách xa nền đường sắt ít nhất là 25m, kể từ chân nền đường.

**Điều 11.** — Các kho chứa chất nổ, chất độc phải làm cách thật xa nền đường sắt.

Trong khi chưa có quy định của Nhà nước về vấn đề này, nếu các cơ quan, các cơ sở sản xuất và xây dựng của Nhà nước muốn xây dựng các kho loại đó phải liên hệ với Tổng cục Đường sắt và báo cáo Ủy ban Kiến thiết cơ bản Nhà nước quyết định đề bảo đảm an toàn cho kho và cho đường sắt.

**Điều 12.** — Việc đi lại của nhân dân, việc kéo những vật nặng và kền cang hay cho xe cộ súc vật đi qua cầu dùng chung cho cả đường sắt và đường bộ, qua đường ngang có công chắn hay không có công chắn đều phải triệt để tôn trọng nội quy ở những nơi đó do Bộ Giao thông vận tải quy định.

Những người gác cầu, gác đường ngang được quyền ngăn cấm không cho qua cầu, qua đường ngang những trường hợp không tôn trọng nội quy và có quyền lập biên bản yêu cầu các cơ quan có thẩm quyền xử lý những người vi phạm.

**Điều 13.** — Thuyền, bè, ca-nô, tàu thủy, sà-lan phải đậu ở ngoài phạm vi giới hạn an toàn của cầu.

Trường hợp thuyền, bè, ca-nô, tàu thủy, sà-lan bị trôi vướng phải trụ, mố cầu, có thể gây hư hỏng cho cầu thì chủ thuyền, bè, ca-nô, tàu thủy, sà-lan ấy phải lập tức tìm mọi cách gỡ cho thuyền, bè, ca-nô, tàu thủy, sà-lan ra khỏi trụ, mố cầu. Nếu trên thuyền, bè, ca-nô, tàu thủy, sà-lan không có người thì nhân viên bảo quản cầu có quyền dùng mọi biện pháp để bảo vệ an toàn cho cầu và bảo vệ cho thuyền, bè, ca-nô, tàu thủy, sà-lan. Nếu đã cố gắng hết sức mà vẫn không thể tránh được thiệt hại cho phương tiện bị vướng thì nhân viên gác cầu không chịu trách nhiệm đối với thiệt hại đó. Chủ thuyền, bè, ca-nô, tàu thủy, sà-lan phải bồi thường mọi thiệt hại đã gây ra.

**Điều 14.** — Những nhà cửa, kho, lò, công trình, cây cối... đã có trong phạm vi giới hạn an toàn của đường sắt trước ngày ban hành điều lệ này thì Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương sẽ cùng với các chủ có nhà cửa, kho, lò, công trình và cây cối... bàn bạc giải quyết một cách hợp lý nhằm chấp hành nghiêm chỉnh điều lệ này.

Nếu xét thấy cần phải dời đi nơi khác thì sẽ giải quyết như sau:

a) Các công trình thuộc địa phương quản lý hay thuộc tài sản của nhân dân thì Tổng cục Đường sắt cùng Ủy ban hành chính khu, tỉnh hay thành phố trực thuộc Trung ương bàn bạc và thông báo cho người có nhà cửa, kho, lò, công trình hay cây cối ấy biết đề dời đi trong một thời hạn nhất định.



Tổng cục Đường sắt sẽ cùng Ủy ban hành chính khu, tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương xét việc đền bù cho người có nhà cửa, kho, lò, công trình hay cây cối ấy.

b) Đối với các nhà cửa, công trình thuộc quyền quản lý của các cơ quan Trung ương, Tổng cục Đường sắt và Ủy ban hành chính khu, tỉnh hay thành phố trực thuộc Trung ương báo cáo lên Bộ Giao thông vận tải đề Bộ ban biện pháp giải quyết với các cơ quan hữu quan hoặc trình lên Chính phủ quyết định.

**Điều 15.** — Ở những nơi đường sắt và đường bộ vượt qua nhau đều phải làm đường ngang, nếu cần thiết thì làm cầu vượt.

Việc làm đường sắt có vượt qua đường bộ hay làm đường bộ có vượt qua đường sắt cần hết sức hạn chế để bảo đảm tốc độ của xe lửa, tránh được tai nạn và bảo đảm sự đi lại bình thường của nhân dân và xe cộ.

Bộ Giao thông vận tải sẽ có những quyết định cụ thể về việc này cho các ngành đường sắt và đường bộ.

**Điều 16.** — Các cầu chung và các đường ngang đều phải được thiết bị đầy đủ các tín hiệu phòng vệ.

**Điều 17.** — Việc xây dựng hoặc sửa chữa các nhà cửa, công trình trong phạm vi đô thị gần đường sắt hay có đường sắt chạy qua phải có sự bàn bạc thống nhất giữa Tổng cục Đường sắt với Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương.

**Điều 18.** — Việc bảo vệ trật tự, an toàn giao thông vận tải là trách nhiệm chung của toàn dân, Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, nhất là các khu, tỉnh, thành phố có đường sắt chạy qua phải thường xuyên giáo dục cán bộ, công nhân, viên chức và nhân dân địa phương về ý thức bảo đảm an toàn giao thông đường sắt nhiệm vụ bảo vệ đường sắt, cầu, cống, các công trình thiết bị, kiến trúc phụ thuộc của đường sắt, các vật liệu đề dự trữ dọc đường sắt. Trong những trường hợp cần thiết Ủy ban hành chính khu, tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức bố trí dân quân địa phương canh gác đường sắt; chi phí canh gác do quỹ địa phương đài thọ.

#### Chương IV

#### THƯỜNG VÀ PHẠT

**Điều 19.** — Cá nhân hay tổ chức có thành tích trong việc giữ gìn, bảo vệ đường sắt, cầu,

cống và các công trình thiết bị, kiến trúc phụ thuộc của đường sắt, ngăn ngừa được tai nạn hay phát hiện được những phần tử có hành động phá hoại an toàn giao thông vận tải đường sắt, thì tùy theo thành tích sẽ được Tổng cục Đường sắt hay Ủy ban hành chính khu, tỉnh, thành phố khen thưởng hoặc đề nghị lên Bộ Giao thông vận tải hay Chính phủ khen thưởng.

**Điều 20.** — Cá nhân hay tổ chức vi phạm những quy định trong điều lệ này sẽ bị thi hành kỷ luật, hoặc bị xử phạt bồi thường thiệt hại hoặc bị truy tố trước Tòa án nhân dân, theo pháp luật hiện hành của Nhà nước.

#### Chương V

#### ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

**Điều 21.** — Điều lệ này thi hành kể từ ngày ký. Những quy định trước đây trái với điều lệ này đều bãi bỏ.

**Điều 22.** — Ông Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành bản điều lệ này.

Hà-nội, ngày 12 tháng 8 năm 1963

T.M. Hội đồng Chính phủ

K.T. Thủ tướng Chính phủ

Phó Thủ tướng

LÊ THANH NGHỊ

#### CÁC BỘ

#### LIÊN BỘ NỘI VỤ — VĂN HÓA

**THÔNG TƯ** liên Bộ số 17-LB-NV-VH quy định chi tiết, thi hành chỉ thị số 23-TTg ngày 15-4-1963 của Thủ tướng về việc sửa đổi và đặt tên phố, vườn hoa, quảng trường, tên xã, thôn và thị trấn.

Kính gửi: Các Ủy ban hành chính khu, thành phố, tỉnh.

Phù Thủ tướng đã ra chỉ thị số 23-TTg ngày 15-4-1963 quy định một số nguyên tắc hướng