

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**BỘ GIAO THÔNG
VẬN TẢI****CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 01/2010/TT-BGTVT

Hà Nội, ngày 11 tháng 01 năm 2010

THÔNG TƯ**quy định về phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố,
thiên tai và cứu nạn trong hoạt động đường sắt**

Căn cứ Luật đường sắt ngày 14 tháng 6 năm 2005;

Căn cứ Pháp lệnh phòng, chống lụt, bão năm 1993 và Pháp lệnh sửa đổi, bổ sung một số điều của Pháp lệnh phòng, chống lụt, bão năm 2000;

Căn cứ Nghị định số 08/2006/NĐ-CP ngày 16 tháng 01 năm 2006 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Pháp lệnh phòng, chống lụt, bão đã được sửa đổi, bổ sung ngày 24 tháng 8 năm 2000;

Căn cứ Nghị định số 51/2008/NĐ-CP ngày 22 tháng 4 năm 2008 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Quyết định số 63/2002/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 20 tháng 5 năm 2002 về Phòng, chống lụt bão;

Căn cứ Quyết định số 76/2009/QĐ-TTg ngày 11 tháng 5 năm 2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc kiện toàn Ủy ban quốc gia tìm kiếm cứu nạn và hệ thống tổ chức tìm kiếm cứu nạn của các Bộ, ngành Trung ương và địa phương;

Căn cứ Quyết định số 118/2008/QĐ-TTg ngày 27 tháng 8 năm 2008 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế quản lý tài chính đối với hoạt động tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ, ứng phó thiên tai, thảm họa;

Căn cứ Thông tư số 136/2007/TT-BTC ngày 28/11/2007 hướng dẫn công tác quản lý tài chính, giao kế hoạch, thanh toán vốn sự nghiệp kinh tế đối với công ty nhà nước thực hiện nghiệp vụ công ích trong lĩnh vực quản lý, bảo trì đường sắt Quốc gia do nhà nước đầu tư;

Căn cứ Thông tư số 92/2009/TT-BTC ngày 12 tháng 5 năm 2009 của Bộ Tài

chính về việc hướng dẫn việc thanh toán kinh phí từ nguồn ngân sách nhà nước cho các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ, ứng phó thiên tai, thảm họa;

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn trong hoạt động đường sắt như sau:

Chương I

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Thông tư này quy định về công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn đối với các công trình thuộc hệ thống kết cấu hạ tầng, thiết bị, tài sản, người và phương tiện vận tải đường sắt trên đường sắt quốc gia.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Thông tư này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài hoạt động trong lĩnh vực đường sắt liên quan đến công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn trên đường sắt quốc gia.

Điều 3. Khái niệm lụt, bão, sự cố, thiên tai

Trong Thông tư này, khái niệm lụt, bão, sự cố, thiên tai được hiểu như sau:

Lụt, bão, sự cố, thiên tai bao gồm: Lũ, ngập lụt, lũ quét, nước biển dâng, áp thấp nhiệt đới, bão, lốc; sạt lở đất đá, cây cối, vật kiến trúc do mưa, lũ, bão hoặc sóng biển, động đất, vỡ đê, vỡ đập hồ chứa nước, cháy rừng đe dọa hoặc gây tác hại cho các công trình thuộc hệ thống kết cấu hạ tầng, thiết bị, tài sản, người và trang thiết bị, phương tiện vận tải đường sắt.

Điều 4. Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão và tìm kiếm cứu nạn của Bộ Giao thông vận tải

Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão và tìm kiếm cứu nạn của Bộ Giao thông vận tải do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải thành lập, là cơ quan chức năng giúp Bộ trưởng tổ chức thực hiện công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả của lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn trong phạm vi quản lý của Bộ theo sự hướng dẫn nghiệp vụ của Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão Trung ương và Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn.

Điều 5. Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão và tìm kiếm cứu nạn của Cục Đường sắt Việt Nam

1. Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão và tìm kiếm cứu nạn của Cục Đường sắt Việt Nam do Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam quyết định thành lập nhằm giúp Cục trưởng chỉ đạo, tổ chức thực hiện công tác phòng, chống, khắc phục

hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn trong các lĩnh vực thuộc phạm vi chức năng quản lý nhà nước về đường sắt của Cục Đường sắt Việt Nam và chịu sự hướng dẫn nghiệp vụ, chỉ đạo của Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão và tìm kiếm cứu nạn của Bộ Giao thông vận tải.

2. Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão và tìm kiếm cứu nạn của Cục Đường sắt Việt Nam có nhiệm vụ:

a) Tham gia Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão và tìm kiếm cứu nạn của Bộ Giao thông vận tải; tham gia chỉ đạo phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão, sự cố, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn trong hoạt động đường sắt;

b) Phối hợp xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật về phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn trong hoạt động đường sắt;

c) Tham gia các hoạt động chung, phối hợp, hiệp đồng phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn trong hoạt động đường sắt;

d) Tham gia kiểm tra phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn hàng năm của các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt;

đ) Phổ biến, giáo dục pháp luật; tham gia hợp tác quốc tế về phòng, chống,

khắc phục hậu quả lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn trong hoạt động đường sắt;

e) Tổng kết rút kinh nghiệm công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn hàng năm của Cục Đường sắt Việt Nam. Đề nghị khen thưởng, kỷ luật các đơn vị, cá nhân trực thuộc Cục Đường sắt Việt Nam trong công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn.

Điều 6. Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam

1. Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (sau đây gọi tắt là Ban Chỉ đạo Tổng công ty đường sắt Việt Nam) do Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam thành lập, nhằm giúp Tổng giám đốc thực hiện công tác phòng chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn trên đường sắt Quốc gia và chịu sự hướng dẫn nghiệp vụ, chỉ đạo của Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão và tìm cứu nạn của Bộ Giao thông vận tải.

2. Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam có 3 cấp:

- a) Cấp Tổng công ty;
- b) Cấp Khu vực;
- c) Cấp cơ sở.

Điều 7. Nhiệm vụ của Ban Chỉ đạo Tổng công ty Đường sắt Việt Nam

1. Chỉ đạo, hướng dẫn các đơn vị thành viên thực hiện công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn theo sự hướng dẫn nghiệp vụ, chỉ đạo của Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão và tìm kiếm cứu nạn của Bộ Giao thông vận tải và các quy định khác của Nhà nước về công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn.

2. Tổng hợp kế hoạch công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn của các đơn vị thành viên, lập kế hoạch hàng năm về công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai, cứu nạn trên đường sắt quốc gia; báo cáo Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão và tìm kiếm cứu nạn của Bộ Giao thông vận tải.

3. Tổ chức kiểm tra công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn; kiểm tra các trọng điểm trước mùa lụt, bão trên đường sắt Quốc gia; chỉ đạo các đơn vị thành viên lập phương án gia cố các công

trình xung yếu bảo đảm an toàn trong mùa lụt, bão.

4. Theo dõi, kiểm tra, đôn đốc việc thực hiện công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn của các đơn vị thành viên.

5. Tổ chức thường trực công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn gồm các nội dung sau:

a) Tiếp nhận các chỉ thị của cấp trên về công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn;

b) Tiếp nhận, xử lý thông tin về tình hình lụt, bão, sự cố, thiên tai và cứu nạn từ Trung tâm dự báo khí tượng Thủy văn và các báo cáo của các đơn vị thành viên;

c) Ban hành các văn bản, chỉ thị; truyền đạt mệnh lệnh của cấp trên cho các đơn vị thành viên.

6. Chỉ đạo khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn; Trực tiếp chỉ huy cứu chữa đối với các công trình lớn, khó khăn, phức tạp. Thường xuyên báo cáo Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan chức năng về công tác khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn.

7. Phối hợp với Cục Đường sắt Việt Nam, chính quyền và ban phòng, chống lụt, bão và tìm kiếm cứu nạn các địa phương; các cơ quan, đơn vị trong ngành Giao thông vận tải trong công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn trong lĩnh vực đường sắt.

8. Tham gia lập dự toán và trình duyệt kinh phí dự phòng cho công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn hàng năm trên đường sắt quốc gia. Kiểm tra, xác nhận khối lượng, kinh phí khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố thiên tai và cứu nạn liên quan đến đường sắt quốc gia của các đơn vị.

9. Tổng kết, rút kinh nghiệm và đề nghị khen thưởng, kỷ luật các đơn vị, cá nhân trong công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn trên đường sắt quốc gia.

Điều 8. Ban Chỉ đạo phòng chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn khu vực

Ban Chỉ đạo phòng chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn khu vực (sau đây gọi tắt là Ban Chỉ đạo khu vực) do Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam thành lập theo khu vực bao gồm đại diện của Phân ban quản lý cơ sở hạ tầng đường sắt khu vực; các

Công ty quản lý đường sắt, các Công ty thông tin tín hiệu đường sắt (sau đây gọi tắt là các Công ty quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt); các đơn vị vận tải; các đơn vị hạch toán kinh tế độc lập trực thuộc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam trong khu vực.

Ban Chỉ đạo khu vực chịu sự hướng dẫn nghiệp vụ, chỉ đạo của Ban Chỉ đạo Tổng công ty Đường sắt Việt Nam nhằm bảo đảm thực hiện công tác phòng chống và khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn trong phạm vi quản lý của khu vực.

Điều 9. Nhiệm vụ của Ban Chỉ đạo khu vực

Ban Chỉ đạo khu vực có nhiệm vụ:

1. Lập danh mục quản lý các công trình xung yếu chịu ảnh hưởng của lụt, bão, sự cố, thiên tai; xây dựng kế hoạch kiểm tra sửa chữa, gia cố và bảo vệ các công trình đó trước mùa lụt, bão; xây dựng kế hoạch mua sắm vật tư, trang thiết bị dự phòng chống lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn; bảo đảm giao thông và khắc phục hậu quả lụt, bão trình Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

2. Xây dựng phương án phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn của đơn vị và kết hợp với Ban Chỉ đạo phòng chống lụt bão và tìm kiếm

cứu nạn các địa phương trong khu vực thống nhất, phối hợp hành động để khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn trong trường hợp xảy ra lụt, bão, sự cố, thiên tai; thống nhất các biện pháp bảo đảm giao thông thông suốt và khắc phục hậu quả phòng chống, lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn chung của địa phương. Kiểm tra, xác nhận kế hoạch và duyệt phương án phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn của các đơn vị cơ sở trong khu vực.

3. Đôn đốc, theo dõi việc gia cố sửa chữa công trình phòng chống lụt, bão ứng phó sự cố, thiên tai và đường lánh nạn theo đúng tiến độ, thiết kế, công tác chuẩn bị vật tư, trang thiết bị dự phòng; trực tiếp kiểm tra đối với các công trình xung yếu trong khu vực.

4. Tham gia thẩm định thiết kế, dự toán vật tư thiết bị dự phòng, các công trình gia cố sửa chữa và các công trình khôi phục, cứu chữa, khắc phục hậu quả thiệt hại lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn theo phân cấp.

5. Tổ chức chỉ đạo cứu chữa, khắc phục hậu quả thiệt hại do lụt, bão, sự cố, thiên tai gây ra và cứu nạn trong phạm vi khu vực. Địch huy động lực lượng trong khu vực để thực hiện các biện pháp ứng cứu, khắc phục hậu quả do lụt, bão, sự cố, thiên tai gây ra và cứu nạn.

6. Tổng kết, phổ biến kinh nghiệm, đề nghị khen thưởng và kỷ luật đối với cá nhân, tập thể có liên quan.

7. Báo cáo theo định kỳ, đột xuất về công tác phòng, chống lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn lên Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

Điều 10. Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn cấp cơ sở

Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn cơ sở (sau đây gọi tắt là Ban Chỉ đạo cơ sở) do Thủ trưởng các Công ty Quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, các Công ty vận tải đường sắt, các đơn vị vận tải trực thuộc các Công ty vận tải đường sắt, các đơn vị hạch toán kinh tế độc lập trực thuộc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam thành lập; chịu sự hướng dẫn nghiệp vụ, chỉ đạo của Ban Chỉ đạo Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và Ban Chỉ đạo khu vực.

Điều 11. Nhiệm vụ của Ban Chỉ đạo cơ sở

1. Thực hiện công tác kiểm tra các công trình có liên quan đến công tác phòng chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn và xác định các công trình xung yếu có nguy cơ bị ảnh hưởng của lụt, bão, sự cố, thiên tai; kiểm tra nhà cửa, kho tàng, vật liệu, trang thiết bị thi

công, thông tin liên lạc, trang thiết bị dự phòng... trước mùa mưa bão.

2. Lập phương án phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn cụ thể, chi tiết phù hợp tính chất, nhiệm vụ sản xuất kinh doanh của đơn vị; kết hợp với chính quyền địa phương thực hiện các biện pháp thích hợp nhằm chủ động phòng chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn.

3. Tham gia các công việc sau:

a) Lập thiết kế, dự toán đối với các công trình bảo vệ, gia cố, sửa chữa, khắc phục hậu quả lụt, bão, sự cố, thiên tai;

b) Tham gia chỉ đạo việc sửa chữa, gia cố và bảo vệ các công trình;

c) Mua sắm, tập kết và bảo quản các vật tư, thiết bị, phương tiện dự phòng cho công tác phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn phù hợp, đúng tiến độ, số lượng, chủng loại, và chất lượng;

d) Bố trí nhân lực, thực hiện chế độ tuần tra, chốt gác các công trình xung yếu và các khu vực trọng điểm trong mùa mưa, bão, lụt.

4. Trực tiếp tổ chức chỉ huy ứng cứu, khắc phục hậu quả thiệt hại do lụt, bão, sự cố, thiên tai gây ra để bảo đảm giao thông và khôi phục lại sản xuất nhanh nhất trong mọi tình huống. Chịu sự chỉ đạo điều phối lực lượng của Ban chỉ đạo

phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn cấp trên hoặc cơ quan có thẩm quyền.

5. Thường xuyên liên lạc với Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn cấp trên hoặc cơ quan quản lý cấp trên để có thông tin nhanh chóng về tình hình lụt, bão, sự cố, thiên tai xảy ra.

6. Tổ chức tổng kết, rút kinh nghiệm, đề nghị khen thưởng, kỷ luật đối với cá nhân, tập thể trong công tác phòng, chống lụt, bão, sự cố, thiên tai và cứu nạn của đơn vị.

Điều 12. Đội xung kích phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn

Tại các khu vực trọng yếu, Thủ trưởng các Công ty Quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, các đơn vị vận tải, các đơn vị hạch toán kinh tế độc lập trực thuộc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam thành lập các đội xung kích phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn để ứng cứu kịp thời khi có lụt, bão, sự cố, thiên tai xảy ra.

Điều 13. Trung tâm Ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn đường sắt

Trung tâm Ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn đường sắt trực thuộc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và các Trung tâm Ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn đường sắt khu vực, thực hiện công tác

phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn đường sắt theo sự chỉ đạo, hướng dẫn nghiệp vụ của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và Ban Chỉ đạo Phòng, chống lụt, bão và Tìm kiếm cứu nạn của Bộ Giao thông vận tải và các quy định khác của Nhà nước về công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn.

Chương II

PHÒNG, CHỐNG, KHẮC PHỤC HẬU QUẢ LỤT, BÃO, SỰ CỐ, THIÊN TAI VÀ CỨU NẠN

Mục 1

PHÒNG NGỪA LỤT, BÃO, SỰ CỐ, THIÊN TAI

Điều 14. Nguyên tắc trong công tác phòng ngừa lụt, bão, sự cố, thiên tai

Mọi tổ chức và cá nhân hoạt động trong lĩnh vực đường sắt phải chủ động, tích cực thực hiện công tác phòng ngừa lụt, bão, sự cố, thiên tai nhằm hạn chế thiệt hại khi lụt, bão, sự cố, thiên tai xảy ra.

Điều 15. Nội dung công tác phòng ngừa lụt, bão, sự cố, thiên tai hàng năm

1. Quản lý, bảo vệ hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt, phương tiện giao thông vận tải đường sắt khỏi ảnh hưởng phá

hủy của lụt, bão, sự cố, thiên tai. Ngăn chặn các hành vi có nguy cơ gây hư hại hoặc hủy hoại các công trình khi lụt, bão, sự cố, thiên tai xảy ra.

2. Trong phạm vi quản lý của đơn vị mình, phải thường xuyên kiểm tra, đánh giá mức độ an toàn của các công trình cần được bảo vệ hoặc các công trình có liên quan đến phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn. Nếu phát hiện hư hỏng hoặc xuống cấp phải kịp thời có biện pháp xử lý; trong trường hợp vượt quá khả năng của mình, phải báo cáo ngay với cơ quan cấp trên trực tiếp giải quyết trước mùa mưa, lụt, bão.

3. Xây dựng kế hoạch phòng ngừa lụt, bão, sự cố, thiên tai của đơn vị. Kế hoạch phải dự kiến sự cố, lụt, bão, thiên tai có thể xảy ra; mức độ ảnh hưởng đối với công trình thuộc hệ thống kết cấu hạ tầng, thiết bị, tài sản, phương tiện vận tải đường sắt; lập phương án và biện pháp xử lý phù hợp theo các nội dung sau:

a) Các biện pháp neo, buộc, chống, đỡ, chêm, chèn, hãm để bảo vệ công trình thiết bị, phương tiện, hàng hóa;

b) Có kế hoạch sơ tán các phương tiện, thiết bị, hàng hóa; phương án cứu hộ, cứu nạn, chuyên tải hành khách, hàng hóa;

c) Dự trữ vật tư, thiết bị dự phòng; dự trữ lương thực, thực phẩm để phòng lụt, bão, sự cố, thiên tai làm tắc đường cho

những đoàn tàu chạy suốt Bắc - Nam hoặc tàu địa phương chạy quá 300 km;

d) Có các biện pháp chống vật va trôi vào công trình khi có nước lũ;

đ) Thường xuyên theo dõi diễn biến của lụt, bão, sự cố, thiên tai; quan trắc tình hình thực tế của lụt, bão, sự cố, thiên tai đối với công trình; theo dõi mức độ chịu lụt, bão, sự cố, thiên tai của công trình và trang thiết bị;

e) Quy định chế độ thông tin trong thời gian có lụt, bão, sự cố, thiên tai. Dự kiến trước những tình huống xảy ra như mất điện, gián đoạn thông tin... để chủ động khắc phục nhanh và hiệu quả.

4. Ban Chỉ đạo các cấp phải tổ chức kiểm tra công tác phòng ngừa lụt, bão, sự cố, thiên tai của các đơn vị trực thuộc, đặc biệt là các công trình trọng điểm, xung yếu.

5. Dự phòng vật tư, phương tiện, trang thiết bị nhu yếu phẩm cho công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn:

a) Vật tư chủ yếu bao gồm: Tà vẹt, đá hộc, đá dăm, rọ thép, ray, đinh đường, dầm I, pa lê, dây thừng, cột thông tin, xà đỡ, dây thép, nhiên liệu, xăng dầu;

b) Trang thiết bị bao gồm: Đầu máy, toa xe, cần cầu cứu hộ, cần cầu thi công bốc xếp, gờng các loại, xe tải, búa đóng cọc, máy xúc, máy phát điện, máy bơm,

máy hàn, kích, phương tiện thiết bị thông tin liên lạc hữu tuyến và vô tuyến;

c) Dự trữ lương thực, nhu yếu phẩm thiết yếu, thuốc chữa bệnh tại những nơi xung yếu, hiểm trở để sử dụng khi cần thiết.

6. Tổ chức huấn luyện nghiệp vụ về thu nhận, xử lý thông tin và công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn.

7. Tổ chức hoạt động của lực lượng xung kích phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn của đơn vị.

Điều 16. Phòng ngừa lụt, bão, sự cố, thiên tai trong giai đoạn khảo sát, thiết kế xây dựng công trình đường sắt

Tất cả các công trình đường sắt phải có khả năng chịu được tác động của lụt, bão, sự cố, thiên tai. Ngay từ giai đoạn khảo sát, thiết kế cần được tuân thủ quy định trong các Quy chuẩn, Tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng, đồng thời phải tuân thủ các quy định sau đây:

1. Nghiên cứu địa hình, địa mạo của khu vực xây dựng công trình và lưu vực, sự hình thành các công trình ở thượng lưu có tác động đến công trình đường sắt. Thu thập đầy đủ các số liệu thống kê về lượng mưa, lưu lượng dòng chảy, mực nước dâng, sự xâm thực của sóng, thủy triều vùng gần biển, áp lực gió; quan tâm đến tình hình lụt, bão, sự cố, thiên tai

của khu vực, chú ý đến các số liệu lịch sử, khoan thăm dò địa chất khu vực xây dựng công trình để làm cơ sở cho công tác thiết kế.

2. Lựa chọn địa điểm công trình, vật liệu, loại kết cấu thích hợp để chống được gió bão.

3. Tính toán thủy văn theo lưu lượng thiết kế; tính toán thiết kế công trình theo cường độ gió bão đảm bảo tính ổn định chống gió, bão của tổng thể công trình cũng như từng kết cấu riêng biệt; thiết kế theo Quy chuẩn, Tiêu chuẩn nhưng phải quan tâm tới ảnh hưởng của sự thay đổi khí hậu toàn cầu và khu vực; ảnh hưởng của các công trình thủy lợi, thủy điện, nông ngư nghiệp cùng các tác động do phá hủy môi trường sinh thái của con người như chặt phá rừng, khai thác nguyên vật liệu bừa bãi... đến sự thay đổi của môi trường trong khu vực xây dựng.

4. Khi thiết kế khẩu độ cầu nên tránh thu hẹp dòng chảy tự nhiên của sông, suối để không ảnh hưởng đến việc thoát lũ, phá hoại đường đầu cầu và gây xói lở móng, trụ cầu. Cần tính toán chiều sâu xói lở dưới chân trụ và móng cầu để xác định cao độ đặt móng sâu hơn cao độ đáy sông sau khi sới một độ sâu an toàn tùy theo loại móng. Chú ý thiết kế kè chỉnh hướng dòng chảy, lát mái ta luy đất đắp tứ nón và đường vào cầu, xây dựng các trụ chống va phía thượng lưu của các

trụ cầu để gạt cây và vật trôi không cho chúng va thẳng vào trụ cầu.

5. Đối với các công trình đường, phải tính toán đầy đủ các rãnh thoát nước (rãnh dọc, rãnh ngang, rãnh đỉnh) với diện tích thoát nước đủ cho lưu lượng nước thông qua lúc có mưa lũ lớn.

6. Cao độ nền đường sắt phải cao hơn mực nước tính toán cao nhất khi có bão lũ. Trong trường hợp phải chấp nhận có những lúc nhất thời để nước tràn qua nền đường thì phải có thiết kế đặc biệt để bảo vệ đoạn đường đó như lát mái và lè đường để nước khỏi xói lở, đất nền đường cần được gia cố để chịu được tải trọng chạy qua trong điều kiện đất nền no nước.

7. Mái ta luy đường sắt phải có độ dốc phù hợp với chiều cao loại ta luy (đào hay đắp), loại địa chất và kết cấu địa tầng; phải dự tính để trong những trường hợp bất lợi khi có lụt, bão, mưa lớn, nước mặt và nước ngầm tác động vẫn đảm bảo ổn định.

8. Đầu tư thích đáng cho công tác nghiên cứu khoa học để có thể áp dụng những tiến bộ kỹ thuật mới tạo ra các công trình có khả năng chịu được tác động của lụt, bão, sự cố, thiên tai. Nghiên cứu những quy luật thủy văn, thủy lực của sông, quy luật lụt, bão của từng miền đất nước để đề xuất việc áp dụng các loại kết cấu hợp lý chống được lụt, bão, sự

cổ, thiên tai trong từng vùng, từng khu vực.

Điều 17. Phòng ngừa lụt, bão, sự cố, thiên tai đối với các công trình đường sắt đang xây dựng

Các công trình xây dựng có thời gian thi công kéo dài qua mùa lụt, bão đều phải xem xét đến công tác phòng, chống lụt, bão, sự cố, thiên tai cho công trình chưa hoàn thiện, cho các công trình phụ trợ và trang thiết bị thi công đảm bảo an toàn cho các kho bãi chứa vật liệu, cho nhà xưởng và lán trại.

1. Phòng ngừa lụt, bão, sự cố, thiên tai trong giai đoạn thiết kế bản vẽ thi công cần phải chú ý tới những nguyên tắc cơ bản sau:

a) Phải tuân thủ đúng trình tự xây dựng cơ bản, phải đảm bảo thiết kế đi trước một bước, tránh vừa thiết kế vừa thi công dẫn đến không chủ động để phòng chống lụt, bão, sự cố, thiên tai;

Trên cơ sở thiết kế bản vẽ thi công và tổng tiến độ do cơ quan thiết kế lập, đơn vị thi công phải xuất phát từ các số liệu điều tra khảo sát của khu vực, từ khả năng thực tế của đơn vị về trang thiết bị kỹ thuật, về lực lượng lao động, về khả năng cung cấp vật tư, về khả năng chi viện của cấp trên, về mối quan hệ hợp tác liên kết với các đơn vị khác, căn cứ vào thời điểm bắt đầu thi công công trình để lập lại phương án tổ chức thi công và

tổng tiến độ sát với thực tế. Phương án này phải chú ý đến các hạng mục chống lụt, bão, sự cố, thiên tai nhất là đối với các công trình quan trọng, xung yếu nằm trong vùng thường xuyên có lụt, bão và phải được cấp có thẩm quyền xét duyệt.

b) Phải xây dựng được tổng tiến độ thi công hợp lý, tránh thi công nhiều công trình cùng một lúc, tránh dàn trải ra quá nhiều hạng mục song song và không có đủ khả năng ứng phó khi lụt, bão, sự cố, thiên tai xảy ra. Tránh thi công các hạng mục quan trọng như ngăn sông; vận chuyển dầm, lao dầm cầu bằng chở nổi; hạ giếng chìm, đổ bê tông dưới nước, xây dựng cột tháp cao... trong thời điểm mưa bão. Phải xây dựng tiến độ cụ thể cho các hạng mục quan trọng của công trình sao cho có thể kết thúc hoặc đạt tới điểm dừng trước mùa mưa bão;

c) Thiết kế bản vẽ thi công phải quán triệt ý thức phòng, chống lụt, bão, sự cố, thiên tai từ khi chuẩn bị công trường đến khi hoàn thành công trình;

Chuẩn bị công trường phải bố trí được mặt bằng thi công có mức độ an toàn cao nhất về khả năng chống lụt, bão, sự cố, thiên tai. Kho tàng, nhà xưởng quan trọng của công trình phải được bố trí ở nơi khuất gió và cao ráo để không bị ngập lụt. Nếu các công trình có nguy cơ bị tác động mạnh của gió bão thì chúng phải được thiết kế bằng vật liệu và sử dụng các loại kết cấu có khả năng chống

gió bão. Trong trường hợp nền của công trình có khả năng bị đe dọa bởi úng lụt thì phải xây thêm các công trình bảo vệ như đê chắn, mương dẫn, hồ tụ và các trạm bơm tiêu nước để đảm bảo an toàn cho cơ sở vật chất của công trường.

Các trang thiết bị thi công lớn của công trường như giá búa, cần cẩu, xe lao dầm, xà lan, phao nổi... phải được bảo vệ chu đáo. Phải dự kiến các nơi khuất gió, nước đứng và nông để cật dẩu và neo giữ các phương tiện nổi khi bão lũ. Các trang thiết bị khác cũng phải có biện pháp xử lý thích hợp. Kho tàng, lán trại phải được chằng buộc trước mùa mưa bão.

d) Phòng, chống tốt nhất tác động của lụt, bão, sự cố, thiên tai trong thiết kế bản vẽ thi công nên áp dụng những biện pháp tổ chức thi công thích hợp, nhất là các tiến bộ khoa học kỹ thuật nhằm cơ giới hóa, hiện đại hóa công tác xây dựng công trình. Việc tăng cường các hạng mục sản xuất, chế tạo các cấu kiện công xưởng và hạn chế các hạng mục phải làm ngoài trời không những có thể nâng cao chất lượng công trình mà còn giảm mức độ phụ thuộc vào thời tiết của công tác xây dựng;

đ) Trong thiết kế bản vẽ thi công phải có kế hoạch phòng, chống lụt, bão, sự cố, thiên tai cụ thể đề phòng ngay cả các trận bão đến bất ngờ nhất. Kế hoạch phải tính đến các biện pháp bảo vệ các trang thiết bị thi công, máy móc, vật tư, kho

tàng, lán trại; có kế hoạch sơ tán người và tài sản; tổ chức lực lượng ứng cứu, giữ vững thông tin liên lạc, dự trữ đủ vật liệu, trang thiết bị ứng cứu như ca nô lai dẩu, cần cẩu, xe tải, máy bơm, máy phát điện, vô tuyến. Kế hoạch phòng, chống lụt, bão của đơn vị khi cần có thể bàn bạc thống nhất với chính quyền địa phương, không được gây cản trở đến sản xuất, ảnh hưởng đến đời sống của nhân dân địa phương;

e) Đối với hạng mục công trình cần phải bảo đảm thi công liên tục cũng có thể xem xét thi công ngay trong mùa mưa, bão nhưng phải đảm bảo chất lượng và được thiết kế đặc biệt. Để đảm bảo chất lượng công trình khi bắt buộc phải thi công trong lúc gặp mưa to gió lớn nhất là khâu đổ bê tông, làm các kết cấu chống thấm, rải nhựa... phải làm các mái che di động và sử dụng các chất phụ gia thích hợp. Phải có thiết kế bản vẽ thi công chi tiết cụ thể đối với các hạng mục công trình được thi công trong mùa mưa bão với ý thức phòng tránh cao nhất. Đối với các công trình đang thi công dở dang nên bố trí dự phòng sẵn một số chi tiết cấu tạo để lúc gió bão có thể chằng buộc tạm thời. Đối với các phương tiện thi công phải bố trí thật cơ động để sơ tán và chằng buộc nhanh chóng. Khi dự trữ phương tiện, thiết bị dự phòng cần đặc biệt chú ý đến các trường hợp mất điện phải có máy phát điện thay thế; có các

máy bơm đủ công suất và các phương tiện thông tin liên lạc; có các cần cầu và phương tiện lai dắt để sơ tán máy móc thiết bị.

Khi thiết kế thay thế công trình cầu cũ phải dự kiến địa điểm vứt bỏ rác phế thải, không được vứt xuống sông, bỏ lại dưới lòng sông hoặc chôn lấp trên bờ làm cản trở dòng chảy. Khi hoàn thành công trình phải dọn dẹp công trường để trả lại môi trường sạch đẹp cho khu vực thi công.

2. Phòng ngừa bão, lũ, sự cố, thiên tai trong quá trình thi công và hoàn thành công trình:

Thi công công trình phải tuân thủ theo thiết kế bản vẽ thi công và tổng tiến độ do đơn vị thi công lập có xét đến công tác phòng, chống lụt, bão, sự cố, thiên tai. Trong quá trình thi công cho đến khi hoàn thành công trình cần chú ý đến những vấn đề sau:

a) Không được vứt bỏ vật liệu phế thải, bê tông thừa xuống sông, để lại các móng dàn giáo, cọc ván dưới lòng sông gây cản trở sự lưu thông của dòng chảy;

b) Khi có dự báo về lụt, bão sắp xảy ra trên khu vực công trình phải nhanh chóng kiểm tra trạng thái thực tế của công trình cũng như các phương tiện, trang thiết bị thi công về khả năng chịu đựng bão, lũ của chúng. Nếu ở trạng thái chưa được xem xét trong thiết kế bản vẽ thi công thì

lập tức kiểm tra tính ổn định của chúng và đề ra các biện pháp xử lý kịp thời;

c) Đối với các dầm cầu thép hoặc bê tông đang lao lắp, ván khuôn trên dàn giáo phải kiểm tra ổn định chống lật và trượt. Xử lý tăng độ an toàn của chúng bằng cách hạ thấp dầm, chèn thêm đối trọng, liên kết chồng nề, gông cùm chặt và chằng buộc neo giữ;

d) Đối với xà lan giá búa, phao nổi đang phục vụ thi công phải kiểm tra tính ổn định của chúng và nhanh chóng xử lý bằng cách hạ thấp trọng tâm các thiết bị trên xà lan hoặc phao, bịt các lỗ ngăn nước tràn vào phao và neo chúng từ bốn phía. Nếu có thể thì sơ tán các phương tiện nổi vào bờ, nơi khuất gió, nước đứng và dễ neo;

đ) Phải làm sạch lòng sông, bờ sông, dọn dẹp công trường trước khi bàn giao công trình.

Điều 18. Phòng ngừa lụt, bão, sự cố, thiên tai đối với công trình đường sắt đang khai thác, sử dụng

Công tác quản lý bao gồm kiểm tra, duy tu sửa chữa theo các chế độ thường xuyên, định kỳ và đặc biệt đã chứa đựng trong bản thân nó nội dung công tác phòng, chống lụt, bão, sự cố, thiên tai cho công trình nên phải thực hiện nghiêm chỉnh công tác quản lý này. Phải theo dõi, ghi chép cập nhật thủy chí theo định kỳ và đưa vào lưu trữ hồ sơ đầy đủ.

Những hạng mục quan trọng có liên quan đến công tác phòng ngừa lụt, bão, sự cố, thiên tai có thể phân ra theo loại công trình như sau:

1. Đối với công trình về cầu nhỏ, cống, hầm:

a) Đối với cầu nhỏ, trước hết cần phải khai thông dòng chảy, tạo điều kiện thoát nước tốt. Các bộ phận xung yếu của cầu là phần tư nón, đường đầu cầu, chỗ tiếp giáp giữa đường đầu cầu và móng phải được kiểm tra và sửa chữa thường xuyên. Nếu là cầu có kết cấu móng nông phải kiểm tra mức độ xói của lòng sông và đặt vấn đề gia cố chống xói;

b) Đối với cống thoát nước ngang đường phải khơi thông lòng cống, duy tu bảo dưỡng các kết cấu thượng lưu và hạ lưu của cống;

c) Đối với hầm đường sắt: Khai thông rãnh dọc, rãnh đỉnh của hầm, lát lại những đoạn rãnh hỏng. Kiểm tra và gia cố các chỗ hầm bị sạt lở, đọng hoặc rỉ nước.

2. Đối với cầu lớn, cầu trung.

Trước mùa lụt, bão phải tổ chức đo mặt cắt lòng sông các cầu trung và lớn.

Phải nghiêm túc thực hiện công tác kiểm tra, duy tu, sửa chữa những hư hỏng trên các kết cấu của cầu, đặc biệt là các bộ phận của công trình trực tiếp chịu ảnh hưởng của lụt, bão, sự cố, thiên tai, ngoài ra thì:

a) Đối với cầu ở sông khi bão lũ thường có cây và vật trôi có thể va vào trụ gây hại cho cầu, để gạt cây và vật trôi cần xây các trụ phòng chống xô ở thượng lưu. Các trụ chống va này phải được sửa chữa hàng năm mới có thể phát huy được hiệu quả khi có bão lũ;

b) Đối với các cầu có thời gian sử dụng trên 50 năm, cần nghiên cứu sự thay đổi thủy văn và thủy lực của dòng chảy do ảnh hưởng của sự thay đổi môi trường sinh thái của con người bị phá hủy trong những năm gần đây, chúng có thể đe dọa sự an toàn của công trình. Nếu nguy cơ đó xảy ra phải có phương án xử lý thích hợp.

3. Đối với đường sắt

Những hạng mục dưới đây có liên quan đến công tác phòng ngừa lụt, bão, sự cố, thiên tai cần phải được thực hiện nghiêm túc:

a) Khai thông cống, rãnh thoát nước bao gồm cả rãnh dọc và rãnh đỉnh. Nạo vét cát, bùn, rác đã vùi lấp; chặt cây, dây cỏ đảm bảo tiết diện thoát nước của rãnh. Tạo độ dốc lề đường cho nước chảy vào rãnh hoặc xuống mái dốc phía dưới, tạo độ dốc liên tục cho rãnh đỡ dồn nước vào hố tụ và thoát ra khỏi phạm vi đường. Gia cố chống xói lở ở thượng và hạ lưu cống thoát nước;

b) Xử lý ta luy nền đường đào để chống sạt lở. Bạt, san lấp tạo mặt phẳng độ bền vững và khả năng thoát nước cho bề mặt ta luy, chặt bỏ cây mọc trên đỉnh ta luy. Xử lý mạch nước ngầm thoát ra mặt ta luy (nếu có), lát đá ta luy;

c) Tăng cường độ ổn định của nền đường đắp. Trong thời gian lụt, bão, một số đoạn đường đào bị ngập, thậm chí nước nhất thời tràn qua đường. Khi đó cần tăng cường tính ổn định của nền đường, ta luy đường bằng cách xây ta luy hai bên nền đường, gia cố lề và mặt đường bằng vật liệu tốt.

4. Công trình về kiến trúc

a) Làm vệ sinh máng, ống thoát nước mái và cống rãnh, hồ ga các nhà;

b) Kiểm tra và sửa chữa các nhà bị thấm dột. Có kế hoạch gia cố các nhà yếu, không đảm bảo an toàn trong mùa bão lũ;

c) Sửa chữa các ke ga, sân ga, bãi hàng hư hỏng, bị đọng nước.

5. Các công trình thông tin tín hiệu

a) Phát quang hành lang an toàn đường dây và tầm nhìn tín hiệu;

b) Thay các cột điện, xà đỡ hồng, các dây điện gi đứt. Bổ sung dây co đứt, thiếu. Đắp lại ụ cột bị xói lở;

c) Kiểm tra và xử lý hệ thống tiếp đất, chống sét cho máy móc thiết bị và các

tổng đài đảm bảo an toàn trong mùa mưa bão;

d) Sửa chữa các thiết bị thông tin, tín hiệu bị hư hỏng, đảm bảo sử dụng tốt trong mùa lụt bão;

đ) Có phương án xử lý chống cháy, chặn thiết bị tín hiệu nơi bị úng ngập.

Điều 19. Trách nhiệm của các đơn vị vận tải đường sắt trong việc phòng ngừa lụt, bão và ứng phó sự cố, thiên tai

1. Hàng năm trước mùa lụt, bão các đơn vị vận tải đường sắt phải có kế hoạch bảo đảm an toàn cho người, phương tiện, hàng hóa khi có lụt, bão, sự cố, thiên tai xảy ra.

2. Xây dựng phương án chuyển tải hành khách ở những địa điểm, khu gian, khu vực xung yếu.

3. Phối hợp với chính quyền địa phương và các lực lượng quân đội, công an, y tế, giao thông vận tải để sẵn sàng thực hiện việc chuyển tải và đảm bảo trật tự trị an tại địa điểm chuyển tải.

Mục 2

CHỐNG LỤT, BÃO; ỨNG PHÓ SỰ CỐ, THIÊN TAI VÀ CỨU NẠN

Điều 20. Nguyên tắc trong công tác chống lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn

Mọi tổ chức và cá nhân hoạt động trong lĩnh vực đường sắt phải chủ động

và khẩn cấp thực hiện việc chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn để cứu người, cứu tài sản và cứu hộ các công trình bị lụt, bão, sự cố, thiên tai uy hiếp hoặc phá hoại.

Điều 21. Nội dung công tác chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn

1. Phát tin báo lụt, bão, sự cố, thiên tai; quyết định cảnh báo, báo động lụt, bão, sự cố, thiên tai; quyết định huy động khẩn cấp; quyết định biện pháp khẩn cấp... về chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn kịp thời cho các đơn vị đường sắt trong khu vực có lụt, bão, sự cố, thiên tai.

2. Bảo đảm thông tin liên lạc chỉ huy thông suốt trong khu vực có lụt, bão, sự cố, thiên tai và với Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn các cấp.

3. Kịp thời triển khai lực lượng và phương tiện chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn.

4. Tìm kiếm, cấp cứu người bị nạn; sơ tán cán bộ, công nhân viên đường sắt và nhân dân ra khỏi vùng nguy hiểm. Trục vớt phương tiện, thiết bị; bảo vệ tài sản của Nhà nước, của đơn vị và cá nhân (phương tiện vận tải, hàng hóa, kho tàng, vật dụng...).

5. Bảo vệ và cứu hộ các công trình đường sắt đang bị lụt, bão, sự cố, thiên tai phá hủy hoặc có nguy cơ gây ra tai họa.

6. Bảo đảm an ninh và trật tự của các cơ quan, đơn vị đường sắt trong vùng có lụt, bão, sự cố, thiên tai.

7. Hướng dẫn cán bộ công nhân viên đường sắt và nhân dân thực hiện vệ sinh môi trường sinh thái và đề phòng dịch bệnh tại vùng có lụt, bão, sự cố, thiên tai và ở khu vực sơ tán.

8. Các toa xe trên đường hay ở trong ga phải được nối liền với nhau, các cửa toa xe phải được đóng kín. Những toa xe không có tác nghiệp dồn dịch, chạy tàu, phải xiết chặt hãm tay, chèn lại chắc chắn.

9. Các ga phải tạo mọi điều kiện để người thuê vận tải nhanh chóng rút hàng hóa ra khỏi ga hoặc xếp hàng lên toa xe. Hàng hóa còn tồn trên kho, bãi phải được kê cao, che bạt, chằng buộc... chắc chắn.

10. Các khu ga hay bị ngập nước phải sơ tán đầu máy, toa xe khỏi khu vực ngập nước.

11. Khi nhận được tin đường bị ngập lụt, hư hỏng hoặc có chướng ngại trên đường, trục ban chạy tàu hai ga tiếp giáp đoạn đường ấy phải giữ tất cả các tàu,

đầu máy sắp chạy vào khu gian đó; đồng thời báo cho Điều độ chạy tàu phong tỏa khu gian, nếu điện thoại Điều độ chạy tàu không thông thì Trực ban hai ga được phép phong tỏa khu gian; sau đó báo cho các đơn vị vận tải, đơn vị quản lý cầu đường, đơn vị quản lý thông tin tín hiệu sở tại để kiểm tra tình hình hư hỏng của công trình, các chướng ngại vật để tìm mọi biện pháp khắc phục nhanh chóng.

12. Khi tàu đang chạy

a) Trong thời gian mưa to kéo dài, trực ban chạy tàu ga khi cho tàu chạy phải cấp cảnh báo cho tàu chạy vào khu gian với nội dung: “chú ý chạy thận trọng, tốc độ không quá 15 km/h”;

b) Nếu gió mạnh có thể làm đổ cây cối, cột điện gây chướng ngại trên đường hoặc sức gió mạnh cản đầu máy không đảm bảo an toàn thì trực ban chạy tàu ga, trưởng tàu, lái tàu hội ý, nhận định tình hình, nếu xét thấy nguy hiểm cho việc chạy tàu thì giữ tàu ở ga cho đến khi ngớt gió bão;

c) Khi mưa bão đã ngớt, đơn vị quản lý kết cấu hạ tầng sở tại phải cử người đi kiểm tra và giải quyết ngay các sự cố ảnh hưởng đến an toàn chạy tàu, Trực ban chạy tàu ga chỉ được phép cho tàu đang đợi chạy vào khu gian khi đơn vị quản lý kết cấu hạ tầng sở tại kiểm tra về thông báo trạng thái cầu đường thanh thoát, an

toàn. Trường hợp đợi quá 60 phút không có thông báo của đơn vị quản lý kết cấu hạ tầng sở tại thì cho tàu chạy vào khu gian với cảnh báo: “chạy thận trọng, tốc độ không quá 15 km/h, chú ý quan sát đường sau mưa, bão, lụt”.

13. Trường hợp mưa to kéo dài, gió bão mạnh (điểm a, b khoản 12 Điều này) đối với các khu gian có điểm xung yếu đã được thông báo, Trực ban chạy tàu ga nhất thiết phải chờ đơn vị quản lý cầu đường sở tại hoặc goòng đi kiểm tra về thông báo trạng thái cầu đường thanh thoát, an toàn mới cho tàu chạy.

14. Khi tàu đang chạy dọc đường nếu trưởng tàu, lái tàu nhận thấy gió bão mạnh uy hiếp an toàn đoàn tàu thì phải ngừng lại và cử người đi phòng vệ phía trước và sau tàu. Khi ngớt gió bão, trưởng tàu và lái tàu kéo còi gọi nhân viên đi phòng vệ tàu về và hội ý với lái tàu cho tàu chạy thận trọng, tốc độ không quá 15 km/h và sẵn sàng ngừng tàu khi có chướng ngại.

15. Khi tàu đang chạy mà thấy đường sắt bị ngập nước:

a) Trường hợp ngập nước đến mặt tà vẹt, nước có sóng, mức chênh của sóng từ 5 cm trở lên, nước đang chảy mạnh, nước lũ đục, chảy xiết (đi ngược dòng nước có cảm giác bị cản) thì lái tàu, trưởng tàu phải cho tàu ngừng lại trước đoạn đường bị ngập nước, cử người đi

phòng vệ theo quy định và báo ngay cho ga gần nhất biết (bằng điện thoại hoặc cử người đi báo); ga nhận được điện phải báo ngay cho đơn vị quản lý cầu đường sở tại. Tàu chỉ được chạy qua đoạn đường ngập nước khi đơn vị quản lý cầu đường sở tại kiểm tra khẳng định cho tàu chạy qua an toàn;

b) Trường hợp ngập nước do mưa to đọng úng, nước không chảy, không có sóng to, vùng không có lụt, bão thì việc cho tàu chạy qua đoạn đường ngập nước phải tuân thủ các điều kiện đối với đầu máy, toa xe, cụ thể như sau:

- Tốc độ đoàn tàu qua đoạn ngập nước không được quá 5 km/h;

- Đối với toa xe:

+ Đối với toa xe khách có lắp máy phát điện ở giá chuyển hướng, nếu nước ngập trên mặt ray tới 110 mm thì phải lắp dây cu roa với góc treo máy từ 30 độ trở lên. Nếu nước ngập trên mặt ray từ trên 110 mm đến dưới 210 mm thì phải có biện pháp bọc kín máy phát hoặc treo máy lên tới mức cao nhất có thể đảm bảo không cho nước lọt vào máy phát điện;

+ Đối với toa xe khách điều hòa không khí có lắp máy phát điện gầm xe và toa xe khách hai tầng chỉ được chạy qua vùng ngập nước với mức nước ngập trên mặt ray không quá 100 mm;

+ Khi mức nước ngập trên mặt ray từ 210 mm trở lên thì không được cho xe khách cũng như xe hàng chạy qua để tránh nước tràn vào ổ bi, hộp dầu;

+ Các đoàn xe sau khi đã vượt qua vùng ngập nước tới 210 mm, các trạm chỉnh bị ở 2 đầu phải kiểm tra toàn bộ hộp trục của các toa xe, bảo đảm không để nước lọt vào hộp trục có thể gây cháy hộp trục.

- Đối với đầu máy mức nước ngập trên đỉnh ray lớn nhất được phép là:

+ 50 mm đối với đầu máy diesel truyền động điện D20E, D19E, D18E, D13E, D12E, D9E, D8E);

+ 100mm đối với đầu máy diesel truyền động điện (D19Er, D14Er);

+ 170 mm đối với đầu máy TY (D4H) và đầu máy Ru (D11H);

+ 200 mm đối với đầu máy DPH-21 (D10H);

+ 275 mm đối với đầu máy Úc (D5H);

+ 300 mm đối với đầu máy hơi nước.

Trong quá trình chạy tàu, lái tàu phải tăng cường quan sát, xử lý sao cho mọi trường hợp không để nước vào động cơ điện kéo của đầu máy diesel truyền động điện, vào lỗ đo dầu, hộp giảm tốc trục của đầu máy TY, Úc hoặc vào ốc quy của đầu máy Ru.

Nếu nước ngập vượt quá quy định trên thì phải ngừng chạy tàu. Nếu đoàn tàu ở khu gian, trưởng tàu và lái tàu phải hội ý để tiến hoặc lùi đến nơi an toàn.

c) Trong lúc tàu ngừng, xét thấy nước có khả năng dâng cao hoặc đường bị xói lở, lún đường, sụt đất làm cho tàu có thể bị nghẽn hoặc có nguy cơ bị tai nạn thì trưởng tàu và lái tàu phải tự quyết định cho tàu lùi hoặc tiến khỏi chỗ nguy hiểm. Khi cho tàu lùi về ga thì trưởng tàu, lái tàu phải áp dụng đầy đủ các biện pháp quy định cho tàu chạy lùi theo “Quy trình chạy tàu và công tác dồn đường sắt”.

Điều 22. Công tác trực phòng, chống lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai

1. Thời gian trực:

a) Những ngày không có lụt, bão, sự cố, thiên tai: trực trong giờ hành chính;

b) Những ngày có áp thấp nhiệt đới, mưa với cường độ lớn, lụt, bão (báo động từ cấp 1 trở lên): trực 2 ca, kể cả ngày nghỉ, ngày lễ:

+ Ca sáng từ 7h30 đến 16h30;

+ Ca đêm: từ 16h30 đến 7h30 sáng hôm sau.

2. Đối tượng trực:

a) Lãnh đạo đơn vị các cấp;

b) Lãnh đạo các bộ phận chức năng;

c) Ban chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn các cấp;

d) Một số cán bộ giúp việc Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn.

3. Lịch trực do Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn các cấp phân công.

4. Nhiệm vụ của ca trực:

a) Nắm tình hình thời tiết, tình hình lụt, bão, sự cố, thiên tai qua mệnh lệnh của Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn cấp trên, trên phương tiện thông tin đại chúng; đồng thời nắm tình hình công tác cứu chữa trong phạm vi quản lý của đơn vị;

b) Phân tích và ra các quyết định chỉ đạo cơ sở chống lụt, bão, sự cố, thiên tai và cứu nạn;

c) Báo cáo và truyền đạt ý kiến chỉ đạo của cấp trên đến các đơn vị và cá nhân có liên quan;

d) Báo cáo diễn biến mưa bão, sự cố, thiên tai, đánh giá sơ bộ thiệt hại và công tác cứu chữa khắc phục trong phạm vi quản lý của đơn vị.

5. Chế độ đối với người trực phòng, chống lụt, bão và ứng phó sự cố, thiên tai:

a) Những người trực tiếp tham gia trực phòng, chống lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai trong những ca đêm, ngày nghỉ, ngày lễ thì được bố trí nghỉ bù tương ứng với thời gian trực theo mức sau:

+ Trực ca đêm từ 16h30 đến 7h30 sáng hôm sau, được nghỉ bù 24 giờ (một ngày đêm);

+ Trực ca ngày trong các ngày trùng vào ngày lễ, tết được nghỉ bù 24 giờ tính cho một ca trực (một ngày đêm).

b) Trường hợp không thể bố trí nghỉ bù được thì được trả công lao động cho thời gian trực theo quy định của Nhà nước;

c) Nguồn kinh phí trả công lao động trực phòng, chống lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai như sau:

+ Các Công ty quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt lấy từ nguồn kinh phí dự phòng cho công tác phòng chống lụt, bão hàng năm (hạch toán vào giá thành sửa chữa thường xuyên định kỳ);

+ Các đơn vị kinh doanh vận tải hạch toán vào giá thành vận tải;

+ Các đơn vị độc lập hạch toán vào giá thành sản phẩm;

+ Cơ quan Tổng công ty Đường sắt Việt Nam hạch toán vào quỹ quản lý của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

Điều 23. Tổ chức xử lý khi lụt, bão, sự cố, thiên tai xảy ra

Khi lụt, bão, sự cố, thiên tai xảy ra, Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn các cấp trong hoạt động đường sắt phải chủ động triển khai ngay theo kế hoạch đã chuẩn bị và chọn phương án thích hợp để xử lý sự cố hiệu quả nhất.

Đối với các đơn vị trực tiếp bị ảnh hưởng của lụt, bão, sự cố, thiên tai phải thực hiện ngay những nhiệm vụ cụ thể sau:

1. Các Công ty quản lý đường sắt:

a) Tổ chức tuần tra, chốt gác chặt chẽ các khu vực có lụt, bão, sự cố, thiên tai và thường xuyên tiến hành kiểm tra; kịp thời phong tỏa hoặc giảm tốc độ khi công trình có xuất hiện hư hỏng và nguy cơ đe dọa an toàn chạy tàu;

b) Huy động ngay lực lượng xung kích, vật tư, thiết bị, phương tiện vận tải và sẵn sàng triển khai cứu chữa;

c) Các khu vực xung yếu phải lập thêm biểu đồ tuần đường phụ. Những trường hợp cần thiết phải dùng goòng kiểm tra đường trước khi cho tàu chạy;

d) Đặc biệt tại các nơi có đập thủy lợi, thủy điện ở thượng lưu phải nắm được tình hình xả nước của đập, có biện pháp

phối hợp, bảo vệ những chỗ nền đường, cầu, công hoặc công trình đang thi công có nguy cơ bị ngập, xói khi xả nước.

2. Các Công ty Thông tin tín hiệu đường sắt phải huy động ngay các thiết bị thông tin dự phòng (kể cả nhân lực) đảm bảo thông tin liên tục, thông suốt, đồng thời triển khai lực lượng xung kích sẵn sàng cứu chữa.

3. Các đơn vị vận tải đường sắt, nhà ga, đoàn tàu, nhân viên công tác trên tàu phải tổ chức bảo vệ đoàn tàu, hành khách, hàng hóa; tổ chức chuyển tải hành khách, hàng hóa khi có lệnh của Tổng giám đốc Tổng công ty đường sắt Việt Nam hoặc Trưởng Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam hoặc Thủ trưởng Công ty vận tải đường sắt trực tiếp quản lý theo phân cấp.

4. Trong khu vực xảy ra lụt, bão, sự cố, thiên tai các đơn vị thi công trong phạm vi đất dành cho đường sắt phải chủ động phối hợp với các Công ty quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, các đơn vị có liên quan để cứu hộ các công trình có sự cố, hoặc có nguy cơ bị phá hoại. Tất cả các đơn vị phải có trách nhiệm tham gia cùng lực lượng địa phương, Thanh tra đường sắt giữ gìn trật tự, an ninh trong khu vực đang thực thi chống lụt, bão, sự cố, thiên

tai và chấp hành nghiêm túc mệnh lệnh của Ban chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn cấp trên, sẵn sàng ứng cứu các đơn vị bạn khi được điều động để khắc phục hậu quả do lụt, bão, sự cố, thiên tai xảy ra.

5. Trường hợp lụt, bão, sự cố, thiên tai xảy ra nghiêm trọng vượt quá khả năng nhân lực, vật tư trang thiết bị dự phòng của đơn vị cơ sở thì đơn vị phải đề nghị lên cấp trên khẩn trương huy động nhân lực, vật tư, thiết bị của các đơn vị khác đến chi viện cho việc ứng cứu chống lụt, bão, sự cố, thiên tai. Các công tác giao nhận vật tư, trang thiết bị phải làm đầy đủ thủ tục theo quy định của luật pháp để làm căn cứ thanh toán, hoàn trả.

Mục 3

KHẮC PHỤC HẬU QUẢ LỤT, BÃO, SỰ CỐ, THIÊN TAI VÀ CỨU NẠN

Điều 24. Nguyên tắc trong công tác khắc phục hậu quả lụt, bão, sự cố, thiên tai và cứu nạn

Mọi tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực đường sắt phải chủ động tích cực khắc phục hậu quả lụt, bão, sự cố, thiên tai và cứu nạn nhằm giảm nhẹ hậu quả của thiên tai, nhanh chóng khôi phục giao thông vận tải đường sắt, phục hồi sản xuất, ổn định đời sống nhân dân.

Điều 25. Nội dung công tác khắc phục hậu quả lụt, bão, sự cố, thiên tai và cứu nạn

1. Cứu người và tài sản bị nạn.
2. Chuyển tải hành khách và hàng hóa.
3. Kịp thời cứu trợ, giúp ổn định đời sống cho nhân dân và nhân viên đường sắt vùng bị lụt, bão, sự cố, thiên tai.
4. Sửa chữa các công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt bị hư hỏng, đảm bảo giao thông vận tải đường sắt được thông suốt với thời gian nhanh nhất.
5. Trục vớt, cứu chữa đầu máy, toa xe; các trang thiết bị, phương tiện phục vụ thi công và chạy tàu để phục hồi sản xuất và sửa chữa các công trình phòng chống lụt bão bị hư hỏng.
6. Điều tra, thống kê thiệt hại.
7. Thực hiện vệ sinh môi trường sinh thái, chống dịch bệnh.
8. Lập dự toán kinh phí, thanh quyết toán chi phí khắc phục hậu quả lụt, bão, sự cố, thiên tai theo quy định.

Điều 26. Nội dung cụ thể về khắc phục hậu quả lụt, bão, sự cố, thiên tai

1. Khắc phục ách tắc giao thông vận tải đường sắt

Khi lụt, bão, sự cố, thiên tai gây hại làm gián đoạn giao thông vận tải đường sắt:

a) Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam quyết định thành lập Hội đồng cứu hộ, cứu nạn; khi bão lụt, sự cố thiên tai làm hỏng kết cấu hạ tầng đường sắt thì Lãnh đạo Tổng công ty Đường sắt Việt Nam phụ trách quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt làm Chủ tịch Hội đồng; khi cứu nạn, cứu hộ về đầu máy, toa xe thì Lãnh đạo Tổng công ty Đường sắt Việt Nam phụ trách về đầu máy, toa xe là Chủ tịch Hội đồng; khi chuyển tải hành khách, hàng hóa thì Lãnh đạo Tổng công ty Đường sắt Việt Nam phụ trách công tác vận tải làm Chủ tịch Hội đồng;

b) Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn các cấp trực thuộc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam phải huy động mọi lực lượng làm các việc sau:

- Tổ chức phòng vệ theo quy định để đảm bảo an toàn chạy tàu;

- Điều tra khảo sát thiệt hại của các công trình, phương tiện vận chuyển và lập biên bản xác nhận khối lượng, mức độ thiệt hại có sự tham gia xác nhận của đại diện chính quyền, Ủy ban nhân dân cấp xã (phường, thị trấn) nơi xảy ra bão, lũ, sự cố, thiên tai;

- Lập phương án cứu chữa công trình; trục cầu thiết bị, phương tiện vận tải (nếu có); dự kiến tiến độ lập lại giao thông;

đồng thời điện báo về Tổng công ty Đường sắt Việt Nam. Trường hợp có sự cố hoặc tai nạn chạy tàu thì đơn vị có liên quan xử lý theo quy định tại “Quy định về giải quyết sự cố, tai nạn giao thông đường sắt” của Bộ Giao thông vận tải;

- Căn cứ vào tình hình cụ thể, Giám đốc xí nghiệp vận tải, Trưởng ga báo cáo Tổng giám đốc Tổng công ty vận tải đường sắt trực tiếp quản lý quyết định phương án và biện pháp vận chuyển hành khách, hàng hóa;

- Đối với đoàn tàu đang chạy dọc đường xét thấy chưa thể qua được khu vực trở ngại, Trung tâm điều hành vận tải phải giữ tàu ở những ga thị trấn, thị xã hoặc thành phố để tạo điều kiện thuận lợi cho việc phục vụ ăn uống, sinh hoạt của hành khách;

- Trường hợp đoạn đường bị hư hỏng ngăn, gằn đường ô tô đi lại thuận tiện, Xí nghiệp vận tải, Trưởng ga hai đầu khu gian báo cáo với Trung tâm điều hành vận tải để có phương án chuyển tải hành khách; đồng thời liên hệ với địa phương nơi chuyển tải để tranh thủ sự giúp đỡ và công tác đảm bảo trật tự trị an;

- Trường hợp tàu bị kẹt trong khu gian do lụt, bão, sự cố, thiên tai thì Xí nghiệp vận tải, Trưởng ga hai đầu khu gian và trưởng tàu phải tổ chức cứu hộ hành

khách, chuyển tải hành khách và bảo vệ đoàn tàu, hàng hóa;

- Khi giao thông bị gián đoạn, công trình đường sắt bị hư hỏng, tàu chưa chạy được, khoảng cách chuyển tải xa cần phải huy động các phương tiện đường bộ giúp đỡ; Công ty Vận tải hành khách đường sắt phải báo cáo Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tình hình cụ thể, phương án chuyển tải và giải pháp thực hiện để Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam quyết định phương án tổ chức chuyển tải;

- Đối với hàng hóa đặc biệt quan trọng, cần tổ chức chuyển tải thì Công ty vận tải hàng hóa đường sắt phải báo cáo Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và chỉ được chuyển tải khi được Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam quyết định.

- Trung tâm điều hành vận tải có trách nhiệm theo dõi chặt chẽ hành trình các đoàn tàu đang trong vùng ảnh hưởng của lụt, bão, sự cố, thiên tai... và ra các mệnh lệnh, quyết định khẩn cấp các biện pháp đảm bảo an toàn chạy tàu; chỉ đạo việc bảo vệ chuyển tải hành khách; bảo vệ đoàn tàu, hàng hóa; chỉ đạo các đoàn tàu cứu hộ (nếu có), các đoàn tàu chở vật tư, thiết bị và thửa tải... theo yêu cầu của công tác cứu chữa.

2. Phân cấp tổ chức cứu chữa.

Để các đơn vị chủ động trong công tác cứu chữa, việc phân cấp tổ chức cứu chữa quy định như sau:

a) Trường hợp thiệt hại không lớn, kỹ thuật không phức tạp, dự kiến tiến độ thông xe không quá 1 ngày thì các Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn cấp cơ sở tự giải quyết; báo cáo về Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn cấp trên để chi viện vật tư và cử cán bộ tham gia nếu cần thiết;

b) Trường hợp thiệt hại tương đối lớn, kỹ thuật tương đối phức tạp, dự kiến tiến độ thông xe từ 2 đến 3 ngày thì Ban Chỉ đạo phòng chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn khu vực thành lập Ban Chỉ huy cứu chữa để chỉ đạo các đơn vị cứu chữa công trình, trực vớt thiết bị, phương tiện (nếu có) và báo cáo Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, đồng thời đề nghị Tổng công ty Đường sắt Việt Nam chi viện vật tư, thiết bị, phương tiện vận tải, cán bộ tham gia cứu chữa;

c) Trường hợp khối lượng thiệt hại lớn, kỹ thuật phức tạp, dự kiến tiến độ thông xe từ 4 ngày trở lên thì Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự

cố, thiên tai và cứu nạn của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam phải thành lập Ban Chỉ huy cứu chữa để chỉ đạo các đơn vị cứu chữa công trình, trực cầu phương tiện vận tải (nếu có); báo cáo về Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão và tìm kiếm cứu nạn của Bộ Giao thông vận tải. Trường hợp công trình vượt quá khả năng cứu chữa của mình, Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố thiên tai và cứu nạn của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam báo cáo và đề nghị Bộ Giao thông vận tải chi viện.

3. Điều động nhân lực vật tư thiết bị

a) Để khắc phục nhanh hậu quả lụt, bão, sự cố, thiên tai những trường hợp cần thiết, các Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn các cấp được đề nghị cấp trên huy động nhân lực, vật tư, thiết bị... của các đơn vị khác cho công tác cứu chữa. Khi được huy động, các đơn vị phải làm đầy đủ thủ tục giao nhận lao động, vật tư, phương tiện, thiết bị theo quy định để làm căn cứ thanh toán sau này;

b) Các đơn vị sản xuất vật liệu (đá, tà vẹt vv...) trực thuộc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam ngoài việc thực hiện số lượng dự phòng chống lụt, bão, sự cố, thiên tai phải tổ chức làm thêm ca, thêm giờ để cung ứng kịp thời vật tư theo yêu cầu của công tác cứu chữa;

c) Tàu hoặc goòng chuyên chở công nhân, vật liệu đi khôi phục giao thông được ưu tiên trên tất cả các loại tàu;

d) Trung tâm điều hành vận tải được phép sử dụng, huy động các đầu máy, toa xe kể cả những toa xe chưa xếp hàng hoặc xếp hàng chưa xong nếu cần lấy toa xe đó để đi khôi phục giao thông thì hàng hóa trên toa xe chưa xếp xong phải dỡ xuống;

đ) Trưởng Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn của các Công ty quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt được quyết định sử dụng đất đá, vật liệu hiện có trên các phương tiện vận tải của đường sắt để cứu chữa trong trường hợp đất đá, vật liệu này của các đơn vị trực thuộc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam. Đối với đất đá, vật liệu của các tổ chức khác phải thỏa thuận trước khi sử dụng;

Khi sử dụng đất đá, vật liệu phải thực hiện đầy đủ thủ tục thanh toán theo quy định;

e) Khi cần huy động nhiều người để khắc phục trở ngại, được phép sử dụng các đoàn tàu khách. Nếu tại đó không có các đoàn tàu khách, được phép sử dụng các toa xe chở hàng loại GG hoặc HH (không phải xe chuyên dùng) để chuyên chở công nhân đến nơi giải quyết trở ngại. Trường hợp cần chở ít người có

thể dùng goòng máy hoặc ô tô để vận chuyển.

Điều 27. Các bước trong hoạt động cứu chữa, khắc phục hậu quả lụt, bão, sự cố, thiên tai và cứu nạn

1. Đối với các công trình đường, cầu, cống, hầm:

Thời gian cứu chữa khắc phục hậu quả do lụt, bão, sự cố, thiên tai và cứu nạn được chia thành 2 bước theo quy định như sau:

- Bước 1: Tính từ thời điểm có công điện phong tỏa khu gian, cấm tàu chạy do lụt, bão, sự cố, thiên tai đến khi có công điện trả tốc độ $\geq 15\text{km/h}$.

- Bước 2: Khôi phục công trình sau lụt, bão, sự cố, thiên tai

Quy định cụ thể nội dung các bước như sau:

(1)- Bước 1: Tính từ thời điểm có công điện phong tỏa khu gian, cấm tàu chạy do lụt, bão, sự cố, thiên tai đến khi có công điện trả tốc độ $\geq 15\text{km/h}$.

Bước 1 bao gồm 2 giai đoạn:

a) Giai đoạn 1: Cứu chữa thông xe tạm 5km/h .

Giai đoạn này được tính từ thời điểm sau khi có lệnh phong tỏa khu gian, cấm tàu chạy, đơn vị thi công triển khai lực lượng thi công cứu chữa lụt, bão, sự cố,

thiên tai và cứu nạn đến thời điểm thông xe tạm 5km/h.

- Sau khi thi công xong thiết kế thông xe tạm, đơn vị thi công phải kiểm tra cụ thể đồng thời lập biên bản xác định phần công trình đơn vị phụ trách đã thi công xong, đủ điều kiện thử tải, yêu cầu Ban chỉ huy cứu chữa cho phép thử tải hoặc thông xe.

- Ban chỉ huy cứu chữa thành lập hội đồng thử tải. Thành phần hội đồng thử tải gồm các đại diện: Ban chỉ huy cứu chữa, đơn vị thi công, Công ty quản lý đường sắt sở tại, đoàn tàu (lái tàu hoặc trưởng tàu).

- Hội đồng thử tải có nhiệm vụ:

- + Lập đề cương thử tải hoặc thông xe;
- + Tổ chức kiểm tra soát xét các bộ phận của công trình, cho sửa chữa lại những phần công trình thấy chưa đủ điều kiện thử tải hoặc thông xe;
- + Lập biên bản xác nhận đủ điều kiện thử tải hoặc thông xe;
- + Phổ biến đề cương thử tải hoặc thông xe cho mọi thành viên của Hội đồng nắm chắc để thực hiện;
- + Chỉ huy thử tải;
- + Kiểm tra thông số kỹ thuật đo được và cho sửa chữa sau mỗi đợt thử tải hoặc thông xe;

+ Lập biên bản kết quả thử tải hoặc thông xe, kết luận điều kiện thông xe giai đoạn 1 (cứu chữa thông xe tạm) và báo cáo Ban chỉ huy cứu chữa.

- Đơn vị vận tải đường sắt nơi bị lụt, bão, sự cố, thiên tai có trách nhiệm kiểm tra thành phần đoàn tàu thử tải, thông xe; hướng dẫn đoàn tàu thử tải hoặc thông xe thực hiện đúng đề cương thử tải hoặc thông xe;

- Công ty quản lý đường sắt tổ chức cấm biển chỉ dẫn chạy tàu theo điện tra đường và “quy trình tín hiệu đường sắt”. Trong quá trình cứu chữa, Công ty Quản lý đường sắt vẫn thực hiện công tác tuần đường, tuần cầu, tuần hầm bình thường để khi thông xe khu gian được thông thoát;

- Đơn vị thi công (hoặc Công ty quản lý đường sắt) lập đề cương tổ chức chốt gác, kiểm tra sửa chữa tiếp theo trong thời gian chờ làm thủ tục bàn giao quản lý công trình theo thực trạng;

- Ban Chỉ huy cứu chữa công trình kiểm tra khối lượng các công việc thực hiện, phát công điện tra đường kèm theo các điều kiện chạy tàu cho 2 ga đầu khu gian, Trung tâm điều hành giao thông vận tải, Công ty quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, Công ty vận tải đường sắt và Tổng công ty Đường sắt Việt Nam;

b) Giai đoạn 2: Gia cố công trình tạm đảm bảo ổn định khai thác chạy tàu $\geq 15\text{km/h}$.

Ngay sau khi thông xe tạm, Ban chỉ huy cứu chữa tiếp tục chỉ đạo khắc phục sửa chữa, gia cố ổn định công trình đảm bảo điều kiện khai thác an toàn tốc độ $\geq 15\text{km/h}$. Nội dung công việc giai đoạn này gồm:

- Khảo sát đánh giá khả năng chịu tải của công trình tạm;
- Lập phương án gia cố bổ sung, tăng cường độ ổn định của kết cấu công trình, đảm bảo điều kiện chạy tàu an toàn theo tải trọng quy định và tốc độ $\geq 15\text{km/h}$;
- Lập đề cương kiểm tra thông số kỹ thuật của công trình sau mỗi chuyến tàu qua trong suốt quá trình thi công giai đoạn 2;
- Tổ chức thi công liên tục, nhanh chóng đưa công trình vào khai thác, đảm bảo an toàn đúng tải trọng quy định và tốc độ $\geq 15\text{km/h}$;
- Chạy tàu kiểm tra theo tải trọng quy định và tốc độ $\geq 15\text{km/h}$;
- Bố trí biển báo hướng dẫn chạy tàu đúng quy định;
- Nghiệm thu chất lượng, khối lượng cứu chữa khôi phục bước 1;
- Trả tốc độ $\geq 15\text{km/h}$.

Đối với công trình nhỏ, thời gian gia cố tăng cường giai đoạn 2 không quá 7 ngày; công trình lớn phức tạp không quá 15 ngày.

Trường hợp cần phải kéo dài thời gian thì do Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam quyết định

(2)- Bước 2: Khôi phục công trình sau lụt, bão, sự cố, thiên tai

Ngay sau khi thông xe bước 1, phải tổ chức lập thiết kế, dự toán thi công khôi phục bước 2 theo tiêu chuẩn như hệ thống công trình trước khi hư hỏng hay nâng cấp công trình hư hỏng.

- Nếu công trình không phức tạp, không phải khoan thăm dò địa chất, khảo sát thủy văn thì thi công bước 2 ngay;

- Nếu công trình phức tạp phải khoan thăm dò, nghiên cứu địa chất thủy văn hay thay đổi loại hình kết cấu cải tiến thì chậm nhất là sau 45 ngày thông xe phải tiến hành khảo sát thiết kế, dự toán trình Tổng công ty Đường sắt Việt Nam duyệt. Trường hợp quá phức tạp, phải lập thiết kế và dự toán lâu hơn thì phải báo cáo Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam để xin phép kéo dài thời hạn đồng thời đưa công trình này thành điểm chạy chậm cố định như thông lệ.

2. Đối với hệ thống Thông tin tín hiệu:

Thời gian cứu chữa khắc phục hậu quả do lụt, bão, sự cố, thiên tai và cứu

nạn được thực hiện 2 bước theo quy định như sau:

- Bước 1: được tính từ thời điểm có điện báo gián đoạn thông tin tín hiệu do lụt, bão, sự cố, thiên tai gây ra đến khi nối thông liên lạc, khôi phục trở ngại tín hiệu đủ điều kiện chạy tàu an toàn. Bước 1 gồm 2 giai đoạn:

a) Giai đoạn 1: Giải phóng các chương ngại ảnh hưởng đến hệ thống thông tin tín hiệu, nối thông đường dây thông tin; tháo dỡ, bảo dưỡng thiết bị thông tin tín hiệu bị sự cố do lụt, bão, sự cố, thiên tai;

b) Giai đoạn 2: Chống đỡ cột thông tin bị đổ, thay tạm cột thông tin bị gãy. Lắp đặt lại thiết bị thông tin, tín hiệu về vị trí ban đầu đảm bảo chạy tàu an toàn

Thời gian khôi phục giai đoạn 2 không quá 7 ngày. Đối với hệ thống đường dây, thiết bị thông tin tín hiệu bị thiệt hại lớn, công nghệ phức tạp không quá 15 ngày.

- Bước 2: Khôi phục, thay thế, bổ sung hệ thống thiết bị thông tin, tín hiệu đảm bảo trạng thái tiêu chuẩn kỹ thuật ban đầu đủ điều kiện hoạt động ổn định lâu dài.

3. Đối với công trình kiến trúc thuộc hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt.

Thời gian cứu chữa khắc phục hậu quả do lụt, bão, sự cố, thiên tai và cứu nạn được thực hiện 2 bước theo quy định như sau:

- Bước 1: được tính từ thời điểm có điện báo về sự cố công trình kiến trúc thuộc hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt bị sự cố do bão, lụt, sự cố, thiên tai làm gián đoạn hoạt động điều hành giao thông vận tải đường sắt đến khi khôi phục tạm đảm bảo điều kiện tác nghiệp điều hành hoạt động giao thông vận tải an toàn. Bước 1 gồm 2 giai đoạn:

a) Giai đoạn 1: Giải phóng các chương ngại công trình kiến trúc bị sập đổ; nối thông hệ thống thiết bị điều hành giao thông vận tải; tháo dỡ, bảo dưỡng thiết bị điều hành chạy tàu;

b) Giai đoạn 2: Lắp dựng tạm công trình kiến trúc bị sập đổ, đảm bảo đủ điều kiện điều hành chạy tàu. Sửa chữa, lắp đặt lại hệ thống thiết bị điều hành chạy tàu đủ điều kiện đảm bảo an toàn giao thông vận tải đường sắt.

Thời gian khôi phục giai đoạn 2 không quá 7 ngày. Đối với hệ thống thiết bị điều hành chạy tàu bị thiệt hại lớn, công nghệ phức tạp không quá 15 ngày.

- Bước 2:

Khôi phục, thay thế, bổ sung hệ thống điều hành chạy tàu và các công trình kiến trúc đảm bảo trạng thái tiêu chuẩn kỹ thuật ban đầu đủ điều kiện hoạt động ổn định lâu dài

4. Các cơ quan chức năng từ Công ty Quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt đến Tổng công ty đường sắt Việt Nam phải bổ sung điều chỉnh kế hoạch khôi phục sửa chữa các công trình này vào kế hoạch của năm và tổ chức khôi phục ngay. Trường hợp kinh phí thiếu sẽ ghi nợ vào kế hoạch năm sau.

5. Các công trình cứu chữa bước 2 được phép vừa thiết kế, vừa thi công và được phép chỉ định thầu cho các đơn vị thi công trong ngành đường sắt có kinh nghiệm nhằm đảm bảo tiến độ và chất lượng khôi phục công trình. Tùy mức độ khôi phục sẽ quy định thời gian hoàn thành bước 2 với yêu cầu khẩn trương bảo đảm chất lượng và an toàn chạy tàu.

Điều 28. Hồ sơ cứu chữa công trình hư hỏng do lụt, bão, sự cố, thiên tai gây ra

1. Sau khi đã cứu chữa thông xe bước 1, các Công ty quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt cùng các đơn vị thi công tham gia cứu chữa phải hoàn tất hồ sơ hoàn công, chứng từ, báo cáo Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố thiên tai và cứu nạn khu vực thẩm tra, trình Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (qua cơ quan thường trực Ban Chỉ đạo phòng, chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam thẩm định) phê duyệt.

2. Nội dung hồ sơ phải đầy đủ theo quy định, gồm: thuyết minh, bản vẽ thiết kế - dự toán (hoặc phương án cứu chữa), biên bản thiệt hại do lụt, bão, sự cố thiên tai gây ra và cứu nạn có xác nhận của cơ quan chức năng, chính quyền địa phương và các chứng từ tài liệu có liên quan.

Điều 29. Chế độ lao động và trả công lao động trong quá trình cứu chữa, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn

1. Đối tượng áp dụng cho cứu chữa bước 1.

a) Những đối tượng sau đây được tính là trực tiếp tham gia cứu chữa khắc phục hậu quả lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn:

- Lực lượng trực tiếp lao động, thi công trên công trường (kể cả lực lượng cứu hộ khi có tai nạn chạy tàu);

- Lực lượng phục vụ thi công, lực lượng bảo vệ và thông tin liên lạc trên công trường, dẫn tàu tại các công trình đang cứu chữa;

- Ban chỉ huy và những người giúp việc của Ban chỉ huy công trường.

b) Những đối tượng sau đây được tính là gián tiếp tham gia cứu chữa khắc phục hậu quả lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn:

- Những người trong Ban trực tại 2 ga đầu khu gian điều hành các đoàn tàu phục vụ công tác cứu chữa như: cứu hộ, chở vật tư, thử tải vv... phục vụ cứu chữa công trình;

- Những người làm nhiệm vụ bốc xếp vật tư tại kho, bãi, mỏ đá ngoài khu vực thiệt hại phục vụ cho công tác cứu chữa lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn;

- Công nhân lái tàu, lái goòng, lái ô tô và làm nhiệm vụ trên các đoàn tàu: cứu hộ, chở vật tư, thử tải...;

2. Thời gian lao động.

a) Những đối tượng trực tiếp không được phép bố trí ngày làm việc liên tục quá 12 giờ (trừ trường hợp đặc biệt);

b) Các đối tượng trực tiếp nêu tại điểm a khoản 1 Điều này được tính 01 ngày công lao động (không tính thời gian di chuyển trên đường đến công trường) đối với:

Giai đoạn 1: Nếu làm việc đủ 6 giờ trên công trường.

Giai đoạn 2: Nếu làm việc đủ 8 giờ trên công trường.

3. Chế độ đãi ngộ áp dụng cho cứu chữa bước 1:

a) Tiền bồi dưỡng làm nhiệm vụ trong quá trình cứu chữa, khắc phục hậu quả lụt, bão, sự cố, thiên tai và cứu nạn:

- Các đối tượng trực tiếp nêu tại điểm a khoản 1 Điều này, ngoài mức tiền lương mỗi công lao động bình thường, bao gồm các yếu tố: Lương cấp bậc và các khoản phụ cấp khác (nếu có), được tính thêm tiền bồi dưỡng làm nhiệm vụ, mức bồi dưỡng tối đa cho một người trong một ngày bằng 2 lần mức chi một ngày công lao động trung bình tính trên cơ sở mức lương tối thiểu theo quy định của Chính phủ;

- Các đối tượng gián tiếp được quy định tại điểm b khoản 1 Điều này, ngoài mức tiền lương mỗi công lao động bình thường, bao gồm các yếu tố: Lương cấp bậc và các khoản phụ cấp khác (nếu có), được tính thêm tiền bồi dưỡng làm nhiệm vụ, mức bồi dưỡng tối đa cho một người trong một ngày bằng 1 lần mức chi một ngày công lao động trung bình tính trên cơ sở mức lương tối thiểu theo quy định của Chính phủ;

b) Tiền ăn thêm trong thời gian cứu chữa của các đối tượng tham gia cứu chữa, khắc phục hậu quả lụt, bão, sự cố thiên tai và cứu nạn:

Các đối tượng tham gia cứu chữa, khắc phục hậu quả lụt, bão, sự cố thiên tai và cứu nạn bước 1 được hưởng tiền ăn thêm, mức hưởng tiền ăn thêm không quá 50.000 đồng/ngày/người;

c) Những người được huy động đến tham gia cứu chữa công trình mỗi ngày công chuyên quân và chờ đợi được tính theo mức lương chế độ của một ngày lao động bình thường được hưởng công tác phí theo chế độ hiện hành, việc xác định thời gian chuyển quân, chờ đợi và thời gian tính công tác phí căn cứ vào quyết định điều động nhân sự, giấy đi đường.

Điều 30. Thương tiền độ công trình

Nếu công trình cứu chữa hoàn thành trước thời hạn tiến độ thông xe theo quy định trong phương án thi công đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt và được Ban chỉ huy cứu chữa công trình đề nghị:

Giai đoạn 1: Không quá 3 ngày vượt tiến độ và mỗi ngày vượt tiến độ không quá 2 công;

Giai đoạn 2: Không vượt quá 2 ngày và mỗi ngày vượt tiến độ không quá 1,5 công.

Chương III

NGUỒN TÀI CHÍNH PHÒNG, CHỐNG, KHẮC PHỤC HẬU QUẢ LỤT, BÃO, ỨNG PHÓ SỰ CỐ, THIÊN TAI VÀ CỨU NẠN

Điều 31. Nguồn tài chính phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự

cố, thiên tai và cứu nạn bao gồm các nguồn tài chính sau:

1. Nguồn vốn do ngân sách nhà nước cấp.

2. Khoản cứu trợ của các tổ chức cá nhân trong và ngoài nước khi lụt, bão, sự cố, thiên tai xảy ra.

3. Nguồn huy động hoặc tự nguyện tham gia theo quy định của pháp luật.

Điều 32. Kinh phí dự phòng cho công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn

Hàng năm, các Công ty quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt phải dành 5% kinh phí sửa chữa thường xuyên định kỳ được giao trong kế hoạch để gia cố, sửa chữa đề phòng sự cố trước mùa mưa, bão, lụt. Tổng công ty Đường sắt Việt Nam phải dự phòng kinh phí từ 1% đến 2% trên tổng dự toán ngân sách Nhà nước giao để thực hiện nhiệm vụ khắc phục sự cố, thiên tai, tai nạn giao thông và tìm kiếm cứu hộ, cứu nạn; nguồn kinh phí này được dùng để ứng cứu, khôi phục đảm bảo giao thông bước 1; nếu còn thiếu báo cáo Bộ Giao thông vận tải để cân đối bổ sung nguồn dự phòng ngân sách nhà nước (nếu có).

Điều 33. Quản lý, sử dụng nguồn tài chính phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn

1. Nguồn tài chính phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn được sử dụng trong các công việc sau đây:

a) Khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn, đảm bảo giao thông bước 1 và bước 2;

b) Sửa chữa, nâng cấp công trình, để phục vụ cho phòng, chống lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai, trang thiết bị cho công tác dự báo và chỉ đạo, chỉ huy phòng chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn;

c) Cứu hộ người và tài sản; cứu hộ các công trình và phương tiện vận tải bị sự cố do lụt, bão, sự cố, thiên tai gây ra; trục vớt phương tiện chìm đắm.

2. Mọi chi phí phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn được thanh toán bằng thực thanh theo quy định hiện hành.

3. Trong trường hợp kinh phí dự phòng phòng chống lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn không đủ để thực hiện, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam báo cáo Bộ Giao thông vận tải (qua Ban Chỉ đạo Phòng, chống lụt, bão và tìm kiếm cứu nạn Bộ Giao thông vận tải) để cân đối bổ sung từ nguồn dự phòng ngân sách Nhà nước.

Điều 34. Tổng hợp báo cáo quyết toán về thiệt hại do bão, lũ, sự cố, thiên tai

gây ra để báo cáo cơ quan có thẩm quyền xét duyệt xin cấp vốn

Sau 15 đến 30 ngày làm việc, kể từ thời điểm khắc phục xong hậu quả lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn đường sắt, các cơ quan, đơn vị tham gia khắc phục hậu quả lụt, bão, ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn đường sắt có trách nhiệm báo cáo quyết toán về thiệt hại do bão, lũ, sự cố, thiên tai gây ra gửi về Tổng công ty Đường sắt Việt Nam để tổng hợp báo cáo Bộ Giao thông vận tải hoặc các cơ quan nhà nước có thẩm quyền xét duyệt xin cấp vốn theo các quy định hiện hành.

Chương IV

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 35. Hiệu lực thi hành

Thông tư này có hiệu lực thi hành sau 45 ngày, kể từ ngày ký ban hành; bãi bỏ Quyết định số 3862/2001/QĐ-BGTVT ngày 19 tháng 11 năm 2001 của Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chế phòng, chống và khắc phục hậu quả lụt, bão trong ngành đường sắt.

Điều 36. Tổ chức thực hiện

1. Các Doanh nghiệp tham gia hoạt động đường sắt có trách nhiệm phổ biến, hướng dẫn các đơn vị trực thuộc, các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động giao

thông vận tải đường sắt thi hành Thông tư này.

2. Ban chỉ đạo Phòng chống lụt bão và tìm kiếm cứu nạn của Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Cục Đường sắt Việt Nam, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và các cơ quan có liên quan tổ chức kiểm tra việc thực hiện Thông tư này.

3. Trong quá trình thực hiện, nếu có khó khăn, vướng mắc báo cáo về Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định sửa đổi, bổ sung cho phù hợp./.

BỘ TRƯỞNG

Hồ Nghĩa Dũng