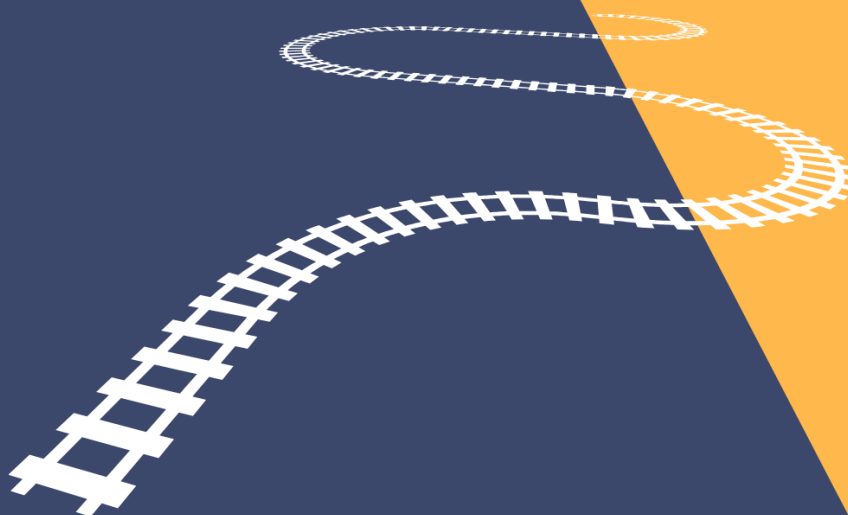




TÀI LIỆU

HUẤN LUYỆN AN TOÀN LAO ĐỘNG TRONG NGÀNH ĐƯỜNG SẮT



 lienhe@antoannamviet.com

 www.antoannamviet.com

PHẦN I

THỰC TRẠNG CÔNG TÁC AN TOÀN TRONG VẬN HÀNH TÀU HỎA, TÀU ĐIỆN

I. Tình hình chung

Tai nạn giao thông đường sắt 6 tháng đầu năm 2018 (tính từ ngày 15/12/2019 đến 14/6/2020): xảy ra 44 vụ, làm chết 37 người, bị thương 9 người. So với cùng kỳ năm trước giảm 31 vụ (giảm 41,33%), giảm 16 người chết (- 30,19%), giảm 21 người bị thương (giảm 70%).

II. Một số vụ tai nạn tàu hỏa.

1. Vụ tai nạn tại Ga núi thành: khoảng 16 giờ 15 ngày 26/5/2018, tàu chở hàng số hiệu 2469 do lái tàu Dương Trần Chí Hiếu vận hành theo hướng Bắc - Nam đang chuẩn bị vào ga Núi Thành (xã Tam Nghĩa, huyện Núi Thành) thì bất ngờ đối đầu với tàu lửa mang số hiệu ASY 2 do lái tàu Nguyễn Đình Sáng (trú Nghệ An) vận hành chạy theo hướng ngược lại.



2. tai nạn tàu SE5: Khoảng 13h30 ngày 7/8/2018, một vụ tai nạn đường sắt xảy ra giữa tàu SE5 và xe tải chở muối tại đường ngang dân sinh thuộc xã Phước Minh (Thuận Nam, Ninh Thuận), làm 2 người bị thương nặng



3. Vụ tai nạn ngày 24/5/2018, tàu bị đổ đầu máy, toa xe sau khi đâm ô tô ở đường ngang km234+053 (Thanh Hóa) do nhân viên gác chắn không đóng chắn kịp thời, làm lái tàu và phụ lái tàu tử nạn, 10 người khác gồm lái xe ô tô, nhân viên nhà tàu và hành khách bị thương.



4. Vào khoảng 8h40 ngày 31/7, đoàn tàu SE27 tuyến từ TP.Đà Nẵng đi TP.HCM đang di chuyển trên đường sắt tại Km 1465+800 đoạn thuộc thôn Tuy Tịnh 2, xã Phong Phú, huyện Tuy Phong bất ngờ xảy ra va chạm đâm trực diện với chiếc xe ô tô khách mang BKS 86B-003.66 loại 16 chỗ của nhà xe Đông Hưng, đang băng ngang đường sắt.



5 Vào 11h ngày 20/4, tàu Thống Nhất số hiệu SE8 lưu thông từ TP HCM đi Hà Nội, khi đến địa bàn xã Diễn Hồng thì đâm vào xe tải BKS 37C 30299 chở đất do tài xế Hồ Bá Sơn (23 tuổi), trú xóm 4, xã Quỳnh Thắng, huyện Quỳnh Lưu, tỉnh Nghệ An điều khiển lưu thông từ quốc lộ 1A băng qua đường sắt dân sinh.



PHẦN II

MỘT SỐ VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT

LIÊN QUAN ĐẾN AN TOÀN VẬN HÀNH TÀU HỎA, TÀU ĐIỆN

I. Thông tư 33/2018/TT ngày 15/5/2018 của Bộ giao thông vận tải Thông tư quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; Nội dung, chương trình đào tạo chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt Việt Nam.

CHƯƠNG II

TIÊU CHUẨN, NHIỆM VỤ, QUYỀN HẠN CÁC CHỨC DANH NHÂN VIÊN ĐƯỜNG SẮT TRỰC TIẾP PHỤC VỤ CHẠY TÀU

Mục 1

TIÊU CHUẨN, NHIỆM VỤ, QUYỀN HẠN ĐỐI VỚI CHỨC DANH NHÂN VIÊN ĐƯỜNG SẮT TRỰC TIẾP PHỤC VỤ CHẠY TÀU TRÊN ĐƯỜNG SẮT QUỐC GIA, ĐƯỜNG SẮT CHUYÊN DÙNG

Điều 3. Chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng

Bao gồm các chức danh quy định tại các điểm a, điểm b, điểm c, điểm d, điểm đ, điểm e, điểm g, điểm h, điểm i khoản 1 Điều 35 Luật Đường sắt, chức danh phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn và chức danh người trực tiếp điều khiển phương tiện giao thông đường sắt phục vụ dây chuyền công nghệ của doanh nghiệp.

Điều 4. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của trưởng tàu

Trưởng tàu bao gồm chức danh trưởng tàu khách, trưởng tàu hàng.

1. Tiêu chuẩn:

- a) Có bằng, chứng chỉ chuyên môn về điều hành chạy tàu hỏa hoặc vận tải đường sắt;
- b) Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;
- c) Đối với trưởng tàu khách phải có thời gian ít nhất 01 năm đảm nhận trực tiếp công việc của chức danh trưởng tàu hàng hoặc phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn; đối với trưởng tàu hàng phải có thời gian ít nhất 01 năm đảm nhận trực tiếp công việc của chức danh trưởng đồn hoặc có thời gian thử việc theo quy định của pháp luật về lao động với chức danh trưởng tàu hàng hoặc phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn;
- d) Đạt yêu cầu sát hạch về nghiệp vụ trưởng tàu do doanh nghiệp sử dụng chức danh trưởng tàu tổ chức.

2. Nhiệm vụ của trưởng tàu khách:

- a) Là người chỉ huy cao nhất trên tàu, chịu trách nhiệm đảm bảo an toàn, an ninh, trật tự, phục vụ khách hàng, hoạt động của các bộ phận làm việc trên tàu;
- b) Lập biên bản với sự tham gia của người làm chứng về các trường hợp sinh, tử,

bị thương, các vụ việc liên quan đến an ninh, trật tự xảy ra trên tàu theo quy định của pháp luật;



- c) Thực hiện đầy đủ các quy định về vận chuyển hàng hóa, hành khách, hành lý bằng đường sắt, các quy định khác của pháp luật và của doanh nghiệp sử dụng chức danh trưởng tàu;
- d) Làm thủ tục xin cứu viện và tổ chức cứu viện;
- đ) Ghi chép, tổng hợp báo cáo các sự việc liên quan đến hành trình chạy tàu;
- e) Trường hợp nhiều tàu ghép thành đoàn tàu khách thì trưởng tàu của tàu cuối cùng là người chỉ huy chung của đoàn tàu khách.
- 3. Nhiệm vụ của trưởng tàu hàng:
 - a) Là người chỉ huy cao nhất trên tàu hàng, chịu trách nhiệm đảm bảo an toàn, an ninh, trật tự, phục vụ khách hàng;
 - b) Bảo đảm chạy tàu theo đúng lịch trình và mệnh lệnh của điều độ chạy tàu, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, tín hiệu đường sắt, quy trình chạy tàu và công tác dồn đường sắt;
 - c) Lập biên bản với sự tham gia của người làm chứng về các trường hợp sinh, tử, bị thương, các vụ việc liên quan đến an ninh, trật tự xảy ra trên tàu theo quy định của pháp luật;
 - d) Thực hiện đầy đủ các quy định về vận chuyển hàng hóa, hành lý bằng đường sắt, các quy định khác của pháp luật và của doanh nghiệp sử dụng chức danh trưởng tàu;
 - đ) Chú ý tín hiệu trên đường, trên tàu và những điều ghi trong giấy phép, mệnh lệnh, cảnh báo để chấp hành và theo dõi, giám sát sự chấp hành của lái tàu;
 - e) Khi tàu qua mỗi ga, phải xác nhận tàu nguyên vẹn và làm tín hiệu an toàn cho nhân viên đón tàu. Nếu chạy dọc đường phát hiện có hiện tượng uy hiếp đến an toàn chạy tàu phải cho tàu dừng lại để xử lý hoặc tìm cách báo cho nhân viên đón tàu biết;
 - g) Làm tín hiệu cho tàu chạy khi tàu đã đảm bảo các điều kiện an toàn;
 - h) Ghi chép kịp thời, đầy đủ, chính xác nhật ký chạy tàu và các sự việc phát sinh có liên quan đến chạy tàu;
 - i) Chỉ huy việc thử hãm đoàn tàu, tham gia hội đồng thử hãm theo quy định của doanh nghiệp sử dụng chức danh trưởng tàu;
 - k) Làm thủ tục xin cứu viện và tổ chức cứu viện;
 - l) Trường hợp nhiều tàu ghép thành đoàn tàu hàng thì trưởng tàu của tàu cuối cùng là người chỉ huy chung của đoàn tàu hàng.
- 4. Quyền hạn của trưởng tàu khách:
 - a) Trong trường hợp cấp thiết, trưởng tàu khách có quyền yêu cầu đối với hành khách để thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn cho tàu và phải báo cáo ngay với điều độ chạy tàu hoặc nhà ga gần nhất về tình trạng cấp thiết;
 - b) Từ chối tiếp nhận nhân viên không đủ trình độ chuyên môn, sức khỏe làm việc theo chức danh trên tàu; tạm đình chỉ nhiệm vụ của nhân viên trên tàu vi phạm các quy định của pháp luật, của doanh nghiệp gây mất an toàn chạy tàu, ảnh hưởng đến chất lượng phục vụ khách hàng. Báo cáo ngay với cấp có thẩm quyền để giải quyết khi thực hiện quyền từ chối quy định tại Điểm này;
 - c) Quyết định cho tàu dừng tại ga hoặc địa điểm thuận lợi nhất để cấp cứu

người bị thương, chuyển giao người bị thương, bị chết cùng tài sản, giấy tờ liên



quan cho trưởng ga hoặc công an, bệnh viện, chính quyền địa phương để giải quyết tiếp.

5. Quyền hạn của trưởng tàu hàng:

- a) Từ chối cho tàu chạy khi chưa đủ điều kiện an toàn chạy tàu;
- b) Từ chối tiếp nhận nhân viên không đủ trình độ chuyên môn, sức khỏe làm việc theo chức danh trên tàu;
- c) Quyết định cho tàu dừng tại ga hoặc địa điểm thuận lợi nhất để cấp cứu người bị thương, chuyển giao người bị thương, bị chết cùng tài sản, giấy tờ liên quan cho trưởng ga hoặc công an, bệnh viện, chính quyền địa phương để giải quyết tiếp.

6. Đối với đoàn tàu không bố trí phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn thì trưởng tàu khách phải thực hiện đầy đủ các nhiệm vụ và quyền hạn của chức danh phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn.

Điều 5. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn

1. Tiêu chuẩn:

- a) Có bằng, chứng chỉ chuyên môn về điều hành chạy tàu hỏa hoặc vận tải đường sắt;
- b) Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;
- c) Có thời gian ít nhất 01 năm đảm nhận trực tiếp công việc của chức danh trưởng tàu hàng hoặc có thời gian thử việc theo quy định của pháp luật về lao động với chức danh phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn;
- d) Đạt yêu cầu sát hạch về nghiệp vụ phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn do doanh nghiệp sử dụng chức danh phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn tổ chức.

2. Nhiệm vụ:

- a) Đảm bảo chạy tàu theo đúng lịch trình và mệnh lệnh của điều độ chạy tàu, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, tín hiệu đường sắt, quy trình chạy tàu và công tác dồn đường sắt;
- b) Chú ý tín hiệu trên đường, trên tàu và những điều ghi trong giấy phép, mệnh lệnh, cảnh báo để chấp hành và theo dõi, giám sát sự chấp hành của lái tàu;
- c) Khi tàu qua ga, phải xác nhận tàu nguyên vẹn và làm tín hiệu an toàn cho nhân viên đón tàu. Nếu chạy dọc đường phát hiện có hiện tượng uy hiếp đến an toàn chạy tàu phải bắt tàu dừng lại để xử lý hoặc tìm cách báo cho nhân viên đón tàu biết;
- d) Làm tín hiệu cho tàu chạy khi đảm bảo các điều kiện an toàn;
- đ) Ghi chép kịp thời, đầy đủ, chính xác nhật ký chạy tàu và các sự việc phát sinh có liên quan đến chạy tàu;
- e) Chỉ huy việc thử hãm đoàn tàu, tham gia hội đồng thử hãm theo quy định của doanh nghiệp sử dụng chức danh phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn;
- g) Làm thủ tục xin cứu viện và tổ chức cứu viện theo phân công của trưởng tàu khách;

h) Trường hợp nhiều đoàn tàu khách ghép thành một đoàn tàu khách thì phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn của tàu cuối cùng là phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn của đoàn tàu ghép.

3. Quyền hạn:

- a) Từ chối cho tàu chạy khi chưa đủ điều kiện an toàn chạy tàu;
- b) Từ chối tiếp nhận nhân viên không đủ trình độ chuyên môn, sức khỏe làm việc theo chức danh trên tàu.

Điều 6. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của lái tàu

1. Tiêu chuẩn:

- a) Có giấy phép lái tàu còn hiệu lực do cơ quan có thẩm quyền cấp theo quy định của pháp luật.
- b) Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;
- c) Đối với lái tàu đoàn tàu hàng không bố trí trưởng tàu thì phải được bồi dưỡng nghiệp vụ và đạt yêu cầu sát hạch nghiệp vụ lái tàu đoàn tàu hàng không bố trí trưởng tàu do doanh nghiệp sử dụng chức danh lái tàu tổ chức.

2. Nhiệm vụ của lái tàu:

- a) Thông hiểu và thực hiện đúng các quy định liên quan đến phạm vi công tác của mình trong quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, tín hiệu đường sắt, quy trình chạy tàu và công tác dồn đường sắt;
 - b) Thành thạo quy trình tác nghiệp của ban lái tàu, phương pháp sử dụng đầu máy, tình hình cầu đường, vị trí tín hiệu và biểu đồ chạy tàu;
 - c) Vận hành đầu máy an toàn, không vượt quá tốc độ quy định, theo đúng lịch trình của biểu đồ chạy tàu, mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu;
 - d) Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt phải thực hiện các thao tác dừng tàu khẩn cấp;
 - đ) Chỉ được phép điều khiển tàu chạy khi có giấy phép lái tàu tương ứng với loại phương tiện điều khiển;
 - e) Trước khi cho tàu chạy, lái tàu phải kiểm tra, xác nhận chứng vật chạy tàu cho phép chiếm dụng khu gian, xác nhận chính xác tín hiệu cho tàu chạy của trưởng tàu và của trực ban chạy tàu ga kể cả khi đầu máy chạy đơn;
 - g) Trong khi chạy tàu, lái tàu có trách nhiệm kiểm tra trạng thái kỹ thuật đầu máy và các vấn đề khác có liên quan đến an toàn đầu máy và an toàn chạy tàu theo quy định, tỉnh táo theo dõi và thực hiện đúng chỉ dẫn của các biển báo, biển hiệu, mốc hiệu trên đường, quan sát tình hình cầu đường và biểu thị của tín hiệu, kiểm tra tác dụng của hệ thống hãm tự động theo quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, đặc biệt trong trường hợp khi tàu lên, xuống dốc cao và dài;
 - h) Hướng dẫn, giám sát phụ lái tàu thực hành lái tàu và chịu trách nhiệm chính về an toàn chạy tàu trong quá trình phụ lái tàu thực hành lái tàu.
3. Nhiệm vụ của lái tàu đối với đoàn tàu hàng không bố trí trưởng tàu (đầu máy chạy đơn, đoàn tàu hàng sử dụng thiết bị đuôi tàu mà không bố trí trưởng tàu) ngoài thực hiện các nhiệm vụ quy định tại khoản 2 Điều này thì phải thực hiện thêm các nhiệm vụ sau:

- a) Là người chỉ huy cao nhất trên tàu, chịu trách nhiệm bảo đảm an toàn chạy tàu;
- b) Chú ý tín hiệu trên đường, trên tàu và những điều ghi trong giấy phép, mệnh lệnh, cảnh báo để chạy tàu an toàn;
- c) Khi tàu qua mỗi ga, phải xác nhận tàu nguyên vẹn qua bộ thiết bị tín hiệu đuôi tàu. Nếu chạy dọc đường phát hiện có hiện tượng uy hiếp đến an toàn chạy tàu phải dừng lại để xử lý hoặc tìm cách báo cho nhân viên đón tàu biết (kể cả trường hợp tàu thông qua ga);
- d) Ghi chép kịp thời, đầy đủ, chính xác thành phần, tầ số đoàn tàu, giờ tàu đi, đến, thông qua, dừng trong khu gian và các sự việc phát sinh có liên quan khác vào nhật ký tàu và các biểu báo quy định;
- đ) Thử hãm đoàn tàu trong trường hợp tàu dừng ở dọc đường quá 20 phút hoặc tại các ga không có trạm khám xe có cắt móc toa xe. Ngoài ra, phải tham gia hội đồng thử hãm đoàn tàu tại các ga đoàn tàu xuất phát và tại các ga đoàn tàu tác nghiệp kỹ thuật;
- e) Làm thủ tục xin cứu viện và tham gia cứu viện;
- g) Ghi nhật ký, lập các báo cáo liên quan đến hành trình tàu chạy;
- h) Giao nhận hồ sơ đã được niêm phong liên quan đến vận tải hàng hóa theo quy định của doanh nghiệp sử dụng chức danh lái tàu;
- i) Trường hợp nhiều tàu ghép thành đoàn tàu hỗn hợp thì lái tàu của tàu đầu tiên là người chỉ huy chung của đoàn tàu hỗn hợp;
- k) Khi đoàn tàu hàng có từ 02 đầu máy kéo tàu trở lên mà không có trưởng tàu thì lái tàu đầu máy chính thực hiện các nhiệm vụ trưởng tàu hàng quy định tại khoản 3 Điều 4 Thông tư này.

4. Quyền hạn:

- a) Từ chối cho đầu máy, cho tàu chạy nếu xét thấy đầu máy, tàu chưa đủ điều kiện an toàn cần thiết và báo cáo ngay cho Thủ trưởng doanh nghiệp của mình, trực ban chạy tàu ga biết để giải quyết;
- b) Đình chỉ công tác đối với phụ lái tàu khi có hành vi vi phạm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, quy trình tác nghiệp uy hiếp an toàn chạy tàu và báo ngay cho lãnh đạo trực tiếp phụ trách để bố trí người thay thế;
- c) Đối với đoàn tàu hàng không bố trí trưởng tàu thì lái tàu có thêm các quyền hạn theo quy định tại khoản 5 Điều 4 Thông tư này.

Điều 7. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của người trực tiếp điều khiển phương tiện giao thông đường sắt phục vụ dây chuyền công nghệ của doanh nghiệp

1. Tiêu chuẩn: Người trực tiếp điều khiển phương tiện giao thông đường sắt phục vụ dây chuyền công nghệ của doanh nghiệp trên đường sắt chuyên dùng nằm trong phạm vi nội bộ của doanh nghiệp, không đi qua khu dân cư, không giao cắt với hệ thống đường bộ, không kết nối với đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị hoặc đường sắt chuyên dùng khác phải đáp ứng tiêu chuẩn sau:

- a) Có bằng, chứng chỉ chuyên môn về lái phương tiện giao thông đường sắt phù hợp với loại phương tiện đảm nhiệm;
- b) Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;

c) Có thời gian thử việc theo quy định của pháp luật về lao động với chức danh này và đạt yêu cầu sát hạch về nghiệp vụ điều khiển phương tiện giao thông đường sắt do doanh nghiệp sử dụng chức danh này tổ chức.

2. Nhiệm vụ:

a) Thông hiểu và thực hiện đúng các quy định liên quan đến phạm vi công tác của mình theo quy trình vận hành khai thác đường sắt chuyên dùng do doanh nghiệp quy định;

b) Thành thạo quy trình tác nghiệp của người trực tiếp điều khiển phương tiện giao thông đường sắt phục vụ dây chuyền công nghệ của doanh nghiệp, phương pháp sử dụng phương tiện giao thông đường sắt, tình hình cầu đường, vị trí tín hiệu và biểu đồ vận hành;

c) Vận hành phương tiện giao thông đường sắt an toàn, không vượt quá tốc độ quy định, theo đúng biểu đồ vận hành, mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu;

d) Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt phải thực hiện các thao tác dừng phương tiện giao thông đường sắt khẩn cấp;

đ) Trước khi cho phương tiện giao thông đường sắt chạy phải xác nhận đủ điều kiện an toàn chạy tàu;

e) Trong khi điều khiển phương tiện giao thông đường sắt, có trách nhiệm kiểm tra trạng thái kỹ thuật của phương tiện giao thông đường sắt và các vấn đề khác có liên quan đến an toàn phương tiện và an toàn chạy tàu, tỉnh táo theo dõi và thực hiện đúng chỉ dẫn của các biển báo, biển hiệu, mốc hiệu trên đường, quan sát tình hình cầu đường và biểu thị của tín hiệu, kiểm tra tác dụng của hệ thống hãm tự động.

3. Quyền hạn: Từ chối cho phương tiện giao thông đường sắt chạy nếu xét thấy phương tiện giao thông đường sắt chưa đủ điều kiện an toàn cần thiết và báo cáo ngay cho Thủ trưởng doanh nghiệp của mình để giải quyết.

Điều 8. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của phụ lái tàu

1. Tiêu chuẩn:

a) Có bằng hoặc chứng chỉ chuyên môn về lái phương tiện giao thông đường sắt phù hợp với loại phương tiện đảm nhiệm;

b) Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;

c) Có thời gian thử việc theo quy định của pháp luật về lao động với chức danh phụ lái tàu và đạt yêu cầu sát hạch về nghiệp vụ phụ lái tàu do doanh nghiệp sử dụng chức danh phụ lái tàu tổ chức.

2. Nhiệm vụ:

a) Là người giúp lái tàu trong quá trình chạy tàu, giám sát tốc độ chạy tàu và quan sát tín hiệu để kịp thời báo cho lái tàu xử lý;

b) Trong quá trình chạy tàu phải tỉnh táo theo dõi, quan sát tình hình cầu đường và báo cho lái tàu biết để thực hiện đúng chỉ dẫn của các biển báo, biển hiệu, mốc hiệu trên đường sắt;

c) Thực hiện các nhiệm vụ khác theo phân công của lái tàu.

3. Quyền hạn:

a) Thông báo cho lái tàu dừng tàu khi phát hiện các nguy cơ gây mất an toàn chạy tàu;

b) Được quyền thực hành lái tàu dưới sự hướng dẫn và giám sát của lái tàu.

Điều 9. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên điều độ chạy tàu tuyến

1. Tiêu chuẩn:

a) Có bằng tốt nghiệp trình độ cao đẳng trở lên về điều hành chạy tàu hỏa hoặc vận tải đường sắt đối với nhân viên điều độ chạy tàu tuyến trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia; có bằng tốt nghiệp trình độ trung cấp trở lên về điều hành chạy tàu hỏa hoặc vận tải đường sắt đối với nhân viên điều độ chạy tàu tuyến trên đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia;

b) Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;

c) Có ít nhất 01 năm đảm nhận trực tiếp công việc của một hoặc cả hai chức danh điều độ ga và trực ban chạy tàu ga.

2. Nhiệm vụ:

a) Trực tiếp chỉ huy chạy tàu theo biểu đồ chạy tàu trên tuyến đường, khu đoạn được phân công;

b) Trực tiếp truyền đạt mệnh lệnh cấp có thẩm quyền về tổ chức chạy tàu, về cứu hộ, cứu nạn khi có tai nạn sự cố chạy tàu.

3. Quyền hạn:

a) Ra lệnh phong tỏa khu gian, lệnh cảnh báo tốc độ tới các đơn vị có liên quan, lệnh đình chỉ chạy tàu tạm thời nếu xét thấy có nguy cơ mất an toàn chạy tàu;

b) Đình chỉ nhiệm vụ đối với các chức danh: Điều độ chạy tàu ga, trực ban chạy tàu ga, lái tàu, phụ lái tàu, trưởng tàu, phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn trong phạm vi khu đoạn phụ trách khi lên ban có hành vi vi phạm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, tín hiệu đường sắt, quy trình chạy tàu và công tác đồn đường sắt, quy trình tác nghiệp uy hiếp an toàn chạy tàu và báo ngay cho Thủ trưởng các đơn vị liên quan biết và bố trí người thay thế.

Điều 10. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên điều độ chạy tàu ga

1. Tiêu chuẩn:

a) Có bằng tốt nghiệp trình độ cao đẳng trở lên về điều hành chạy tàu hỏa hoặc vận tải đường sắt đối với nhân viên điều độ chạy tàu ga trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia; có bằng tốt nghiệp trình độ trung cấp trở lên về điều hành chạy tàu hỏa hoặc vận tải đường sắt đối với nhân viên điều độ chạy tàu ga trên đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia;

b) Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;

c) Có ít nhất 01 năm đảm nhận trực tiếp công việc của chức danh trực ban chạy tàu ga;

d) Đạt yêu cầu sát hạch về nghiệp vụ điều độ chạy tàu ga do doanh nghiệp sử dụng chức danh điều độ chạy tàu ga tổ chức.

2. Nhiệm vụ: Trực tiếp lập và tổ chức thực hiện kế hoạch về lập tàu, xếp, dỡ hàng hóa, đón tiễn hành khách, tổ chức công tác đồn, đón tiễn tàu và các việc

liên quan khác tại nhà ga theo biểu đồ chạy tàu, theo các mệnh lệnh của nhân viên điều độ chạy tàu tuyến, theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, tín hiệu đường sắt, quy trình chạy tàu và công tác dồn đường sắt.

3. Quyền hạn:

a) Tạm đình chỉ chạy tàu trong khu vực ga nếu xét thấy có nguy cơ mất an toàn chạy tàu và phải báo ngay cho nhân viên điều độ chạy tàu tuyến biết;

b) Đình chỉ nhiệm vụ đối với các chức danh trực ban chạy tàu ga, trưởng đồn, nhân viên gác ghi, ghép nối đầu máy toa xe khi lên ban có hành vi vi phạm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, tín hiệu đường sắt, quy trình chạy tàu và công tác dồn đường sắt, quy trình tác nghiệp uy hiếp đến an toàn chạy tàu và báo ngay cho trưởng ga để bố trí người thay thế;

c) Báo cáo và đề nghị doanh nghiệp sử dụng các chức danh trưởng tàu, phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn, lái tàu, phụ lái tàu đình chỉ nhiệm vụ khi lên ban có hành vi vi phạm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, tín hiệu đường sắt, quy trình chạy tàu và công tác dồn đường sắt, quy trình tác nghiệp uy hiếp an toàn chạy tàu.

Điều 11. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của trực ban chạy tàu ga

1. Tiêu chuẩn:

a) Có bằng, chứng chỉ chuyên môn về điều hành chạy tàu hỏa hoặc vận tải đường sắt;

b) Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;

c) Có thời gian đảm nhận trực tiếp công việc của cả ba chức danh trưởng đồn, gác ghi, ghép nối đầu máy, toa xe trong đó mỗi chức danh có thời gian đảm nhận công việc ít nhất 02 tháng;

d) Đạt yêu cầu sát hạch về nghiệp vụ trực ban chạy tàu ga do doanh nghiệp sử dụng chức danh trực ban chạy tàu ga tổ chức.

2. Nhiệm vụ:

a) Điều hành việc lập tàu, xếp dỡ hàng hóa, đón tiễn hành khách, tổ chức công tác dồn, đón, tiễn tàu và các việc khác có liên quan tại nhà ga theo biểu đồ chạy tàu, các mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, tín hiệu đường sắt, quy trình chạy tàu và công tác dồn đường sắt;

b) Kiểm tra các điều kiện an toàn cần thiết, phù hợp với các quy định về quy chuẩn kỹ thuật và các vấn đề khác có liên quan đến an toàn cho người, phương tiện, thiết bị, hàng hóa trong khi làm nhiệm vụ.

3. Quyền hạn:

a) Từ chối tổ chức chạy tàu nếu xét thấy chưa đủ điều kiện an toàn cần thiết và có trách nhiệm báo cáo ngay với nhân viên điều độ chạy tàu ga, điều độ chạy tàu tuyến biết;

b) Đình chỉ nhiệm vụ đối với các chức danh trưởng đồn, nhân viên gác ghi, ghép nối đầu máy toa xe khi lên ban có hành vi vi phạm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, tín hiệu đường sắt, quy trình chạy tàu và công tác dồn đường sắt, quy trình tác nghiệp uy hiếp đến an toàn chạy tàu và báo ngay cho trưởng ga để bố trí người thay thế (đối với ga không có chức danh điều độ chạy tàu ga);

c) Báo cáo và đề nghị doanh nghiệp sử dụng các chức danh trưởng tàu, phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn, lái tàu, phụ lái tàu, gác đường ngang, gác cầu chung, gác hầm đường sắt đình chỉ nhiệm vụ khi lên ban có hành vi vi phạm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, tín hiệu đường sắt, quy trình chạy tàu và công tác đồn đường sắt, quy trình tác nghiệp uy hiếp an toàn chạy tàu.

Điều 12. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của trưởng đồn

1. Tiêu chuẩn:
 - a) Có bằng, chứng chỉ chuyên môn về điều hành chạy tàu hỏa hoặc vận tải đường sắt;
 - b) Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;
 - c) Có thời gian đảm nhận trực tiếp công việc của cả hai chức danh gác ghi, ghép nối đầu máy, toa xe, trong đó mỗi chức danh có thời gian làm việc ở ga ít nhất là 02 tháng;
 - d) Đạt yêu cầu sát hạch về nghiệp vụ trưởng đồn do doanh nghiệp sử dụng chức danh trưởng đồn tổ chức.
2. Nhiệm vụ:
 - a) Là người chịu sự chỉ huy, điều hành của trực ban chạy tàu ga để tổ chức và thực hiện công tác đồn, ghép nối đầu máy, toa xe phục vụ cho công tác tổ chức chạy tàu, xếp dỡ hàng hóa, vận tải hành khách của ga theo mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, tín hiệu đường sắt, quy trình chạy tàu và công tác đồn đường sắt, quy tắc quản lý kỹ thuật ga;
 - b) Kiểm tra các điều kiện an toàn cần thiết, phù hợp với các quy định của quy chuẩn kỹ thuật và các vấn đề khác có liên quan đến an toàn chạy tàu trong khi thực hiện nhiệm vụ được giao.
3. Quyền hạn:
 - a) Tạm dừng việc đồn tàu nếu thấy chưa đủ điều kiện an toàn cần thiết và báo cáo ngay cho trực ban chạy tàu ga biết;
 - b) Báo cáo và đề nghị điều độ chạy tàu ga hoặc trực ban chạy tàu ga (đối với ga không có chức danh điều độ chạy tàu ga) đình chỉ nhiệm vụ đối với nhân viên ghép nối đầu máy toa xe khi lên ban có hành vi vi phạm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, tín hiệu đường sắt, quy trình chạy tàu và công tác đồn đường sắt, quy tắc quản lý kỹ thuật ga uy hiếp an toàn chạy tàu.

Điều 13. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên gác ghi

1. Tiêu chuẩn:
 - a) Có bằng, chứng chỉ chuyên môn về điều hành chạy tàu hỏa, vận tải đường sắt, gác ghi, ghép nối đầu máy, toa xe;
 - b) Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;
 - c) Có thời gian thử việc theo quy định của pháp luật về lao động với chức danh gác ghi và đạt yêu cầu sát hạch về nghiệp vụ gác ghi do doanh nghiệp sử dụng chức danh gác ghi tổ chức.
2. Nhiệm vụ:
 - a) Là người chịu sự chỉ huy và điều hành trực tiếp của trực ban chạy tàu ga để quản lý, giám sát, kiểm tra, sử dụng ghi phục vụ cho công tác tổ chức chạy tàu của ga theo biểu

đồ chạy tàu, các mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu, quy chuẩn kỹ thuật



quốc gia về khai thác đường sắt, tín hiệu đường sắt, quy trình chạy tàu và công tác đồn đường sắt, quy tắc quản lý kỹ thuật ga;

b) Kiểm tra các điều kiện an toàn cần thiết, phù hợp với các quy định của quy chuẩn kỹ thuật và các vấn đề khác có liên quan đến an toàn chạy tàu trong khi thực hiện nhiệm vụ được giao.

3. Quyền hạn: Ra tín hiệu dừng tàu nếu thấy chưa đủ điều kiện an toàn cần thiết và báo cáo ngay cho trực ban chạy tàu ga biết.

Điều 14. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên ghép nối đầu máy, toa xe

1. Tiêu chuẩn:

a) Có bằng, chứng chỉ chuyên môn về điều hành chạy tàu hỏa, vận tải đường sắt, gác ghi, ghép nối đầu máy, toa xe;

b) Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;

c) Có thời gian thử việc theo quy định của pháp luật về lao động với chức danh nhân viên ghép nối đầu máy, toa xe và đạt yêu cầu sát hạch về nghiệp vụ ghép nối đầu máy, toa xe do doanh nghiệp sử dụng chức danh ghép nối đầu máy, toa xe tổ chức.

2. Nhiệm vụ:

a) Là người chịu sự chỉ huy và điều hành trực tiếp của trưởng đồn để thực hiện công việc đồn, ghép nối đầu máy, toa xe theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, tín hiệu đường sắt, quy trình chạy tàu và công tác đồn đường sắt, quy tắc quản lý kỹ thuật ga;

b) Kiểm tra các điều kiện an toàn cần thiết, phù hợp với các quy định của quy chuẩn kỹ thuật và các vấn đề khác có liên quan đến an toàn chạy tàu trong khi thực hiện nhiệm vụ được giao.

3. Quyền hạn: Tạm dừng thực hiện kế hoạch đồn nếu thấy chưa đủ điều kiện an toàn cần thiết và báo cáo ngay cho trưởng đồn biết.

Điều 15. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên tuần đường, tuần cầu, tuần hầm

1. Tiêu chuẩn:

a) Là công nhân duy tu, sửa chữa đường sắt, cầu đường sắt, hầm đường sắt có 03 năm làm việc trở lên và có bằng, chứng chỉ chuyên môn về đường sắt, cầu, hầm đường sắt, tuần đường, tuần cầu, tuần hầm đường sắt;

b) Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;

c) Có thời gian thử việc theo quy định của pháp luật về lao động với các chức danh tuần đường, tuần cầu, tuần hầm và đạt yêu cầu sát hạch về nghiệp vụ tuần đường, tuần cầu, tuần hầm do doanh nghiệp sử dụng các chức danh tuần đường, tuần cầu, tuần hầm tổ chức.

2. Nhiệm vụ:

a) Kiểm tra theo dõi, phát hiện kịp thời các hư hỏng, chướng ngại và xử lý bảo đảm an toàn chạy tàu trong phạm vi địa giới được phân công, ghi chép đầy đủ vào sổ tuần tra, báo cáo cấp trên theo quy định;

b) Sửa chữa, giải quyết kịp thời các hư hỏng, chướng ngại nhỏ, tham gia bảo

trì cầu, đường, hầm theo phân công;



c) Kịp thời phòng vệ, nhanh chóng thông tin hoặc báo hiệu dừng tàu khi phát hiện thấy hư hỏng, chướng ngại có nguy cơ làm mất an toàn giao thông;

d) Tham gia bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt và phương tiện giao thông đường sắt trong phạm vi được phân công.

3. Quyền hạn: Thực hiện các biện pháp báo hiệu dừng tàu nếu thấy chưa đủ điều kiện an toàn chạy tàu cần thiết, báo cáo ngay cho trực ban chạy tàu ga đầu khu gian và lãnh đạo cấp trên trực tiếp biết.

Điều 16. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên gác đường ngang, gác cầu chung

1. Tiêu chuẩn:

a) Có bằng, chứng chỉ chuyên môn về đường sắt, cầu đường sắt, gác đường ngang, gác cầu chung, gác hầm đường sắt;

b) Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;

c) Có thời gian thử việc theo quy định của pháp luật về lao động với các chức danh gác đường ngang, gác cầu chung, gác hầm đường sắt và đạt yêu cầu sát hạch về nghiệp vụ gác đường ngang, gác cầu chung, gác hầm đường sắt do doanh nghiệp sử dụng các chức danh gác đường ngang, gác cầu chung, gác hầm đường sắt tổ chức.

2. Nhiệm vụ:

a) Đóng, mở kịp thời chắn đường ngang, chắn đường bộ tại khu vực cầu chung đường sắt, bảo đảm an toàn cho người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ khi phương tiện giao thông đường sắt chạy qua;

b) Kiểm tra, bảo quản trang thiết bị chắn đường ngang, cầu chung phù hợp với các quy định của quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt;

c) Khi phát hiện hành vi, sự cố có khả năng gây cản trở, gây mất an toàn giao thông đường sắt có trách nhiệm kịp thời báo cho ga gần nhất, lãnh đạo cấp trên trực tiếp để có biện pháp xử lý;

d) Ghi chép đầy đủ nhật ký đường ngang, cầu chung;

đ) Thực hiện các nhiệm vụ khác theo quy định của pháp luật về đường ngang, cầu chung.

3. Quyền hạn:

a) Được quyền báo hiệu dừng tàu trong trường hợp khẩn cấp uy hiếp trực tiếp đến an toàn chạy tàu;

b) Dừng phương tiện giao thông đường bộ khi khu vực đường ngang, cầu chung không đảm bảo an toàn cho phương tiện qua lại.

Điều 17. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên gác hầm đường sắt

1. Tiêu chuẩn: Có đủ tiêu chuẩn theo quy định tại khoản 1 Điều 16 Thông tư này.

2. Nhiệm vụ:

a) Ngăn chặn người không có nhiệm vụ và súc vật xâm nhập phạm vi hầm đường sắt;

b) Kiểm tra, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt thuộc phạm vi hầm đường sắt bảo đảm an toàn;

- c) Khi phát hiện hành vi, sự cố có khả năng gây cản trở, gây mất an toàn giao thông đường sắt có trách nhiệm kịp thời báo cho ga gần nhất, lãnh đạo cấp trên trực tiếp để có biện pháp xử lý;
- d) Ghi chép đầy đủ nhật ký gác hầm đường sắt;
- đ) Thực hiện các nhiệm vụ khác theo quy định của quy trình về bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.

3. Quyền hạn: Được quyền báo hiệu dừng tàu trong trường hợp khẩn cấp uy hiếp trực tiếp đến an toàn chạy tàu.

Điều 18. Đảm nhiệm chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng

1. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu được phép làm công việc của các chức danh khác theo sự phân công của người sử dụng lao động theo quy định sau đây:

- a) Chức danh điều độ chạy tàu tuyến được làm công việc của các chức danh điều độ chạy tàu ga, trực ban chạy tàu ga, trưởng tàu, phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn, trưởng đồn, gác ghi, ghép nối đầu máy, toa xe;
- b) Chức danh điều độ chạy tàu ga được làm công việc của các chức danh trực ban chạy tàu ga, trưởng tàu, phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn, trưởng đồn, gác ghi, ghép nối đầu máy, toa xe;
- c) Chức danh trực ban chạy tàu ga được làm công việc của các chức danh trưởng tàu, phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn, trưởng đồn, gác ghi, ghép nối đầu máy, toa xe;
- d) Chức danh trưởng tàu được làm công việc của các chức danh phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn, trực ban chạy tàu ga, trưởng đồn, gác ghi, ghép nối đầu máy, toa xe;
- đ) Chức danh phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn được làm công việc của các chức danh trưởng tàu hàng, trực ban chạy tàu ga, trưởng đồn, gác ghi, ghép nối đầu máy, toa xe;
- e) Chức danh trưởng đồn được làm công việc của các chức danh gác ghi, ghép nối đầu máy, toa xe;
- g) Chức danh lái tàu được làm công việc của chức danh phụ lái tàu;
- h) Chức danh gác ghi, ghép nối đầu máy, toa xe được làm chung công việc của nhau;
- i) Các chức danh tuần đường, tuần cầu, tuần hầm được làm chung công việc của nhau;
- k) Các chức danh gác cầu chung, gác đường ngang, gác hầm được làm chung công việc của nhau.

2. Tùy thuộc vào công nghệ vận hành, khối lượng tác nghiệp, doanh nghiệp sử dụng các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu quy định tại Điều 3 Thông tư này chủ động bố trí số lượng chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu để đảm bảo an toàn chạy tàu.

3. Trường hợp nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu không đảm nhận công việc quá 06 tháng liên tục, nếu muốn tiếp tục đảm nhận công việc thì

phải qua kỳ kiểm tra nghiệp vụ và đạt yêu cầu do doanh nghiệp sử dụng chức danh đó quy định, tổ chức.

Mục 2

TIÊU CHUẨN, NHIỆM VỤ, QUYỀN HẠN ĐỐI VỚI CHỨC DANH NHÂN VIÊN ĐƯỜNG SẮT TRỰC TIẾP PHỤC VỤ CHẠY TÀU

TRÊN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ

Điều 19. Chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trên đường sắt đô thị

Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trên đường sắt đô thị bao gồm các chức danh sau đây:

1. Nhân viên điều độ chạy tàu.
2. Lái tàu.
3. Nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga.
4. Nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu.

Điều 20. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên điều độ chạy tàu

1. Tiêu chuẩn:

- a) Có bằng tốt nghiệp trình độ cao đẳng trở lên về điều hành, vận tải hoặc khai thác đường sắt đô thị;
- b) Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;
- c) Có ít nhất 01 năm đảm nhận trực tiếp công việc của một trong ba chức danh lái tàu, nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga, nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu;
- d) Đạt yêu cầu sát hạch về nghiệp vụ điều độ chạy tàu do doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị tổ chức sát hạch.

2. Nhiệm vụ:

- a) Trực tiếp chỉ huy chạy tàu theo biểu đồ chạy tàu trên tuyến đường được phân công;
- b) Trực tiếp truyền đạt mệnh lệnh tổ chức chỉ huy các tàu đi cứu chữa, cứu hộ, cứu viện khi có tai nạn sự cố chạy tàu.

3. Quyền hạn:

- a) Ra lệnh phong tỏa khu gian, lệnh cảnh báo tốc độ tới các đơn vị có liên quan, lệnh đình chỉ chạy tàu tạm thời nếu xét thấy có nguy cơ mất an toàn chạy tàu;
- b) Đình chỉ nhiệm vụ đối với lái tàu, nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga, nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu khi lên ban có hành vi vi phạm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về vận hành và bảo trì đường sắt đô thị, quy trình tác nghiệp uy hiếp an toàn chạy tàu và báo ngay cho lãnh đạo trực tiếp biết để bố trí người thay thế.

Điều 21. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của lái tàu

1. Tiêu chuẩn:

- a) Có giấy phép lái tàu còn hiệu lực do cơ quan có thẩm quyền cấp theo quy định của pháp luật;

- b) Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế.



2. Nhiệm vụ: Trực tiếp điều khiển tàu chạy an toàn, đúng tốc độ quy định, đúng biểu đồ chạy tàu, thực hiện mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu của nhân viên điều độ chạy tàu, quy trình vận hành khai thác, tham gia giải quyết sự cố, tai nạn giao thông trên tuyến đường sắt đô thị.

3. Quyền hạn: Từ chối cho tàu chạy, nếu xét thấy chưa đủ điều kiện an toàn cần thiết và báo cáo ngay cho nhân viên điều độ chạy tàu biết.

Điều 22. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga

1. Tiêu chuẩn:

a) Có bằng, chứng chỉ chuyên môn về vận tải hoặc khai thác đường sắt đô thị;

b) Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;

c) Đã qua thời gian thử việc theo quy định của pháp luật về lao động với chức danh nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga và đạt yêu cầu sát hạch về nghiệp vụ phục vụ chạy tàu tại ga do doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị tổ chức sát hạch.

2. Nhiệm vụ: Chịu trách nhiệm thực hiện mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu của nhân viên điều độ chạy tàu, trực tiếp tham gia giải quyết, khắc phục sự cố, tai nạn chạy tàu tại ga.

3. Quyền hạn: Có quyền ra tín hiệu dừng tàu, không cho tàu chạy nếu xét thấy chưa đủ điều kiện an toàn cần thiết và báo cáo ngay cho nhân viên điều độ chạy tàu biết.

Điều 23. Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu

1. Tiêu chuẩn:

a) Có bằng, chứng chỉ chuyên môn về vận tải hoặc khai thác đường sắt đô thị;

b) Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;

c) Đã qua thời gian thử việc theo quy định của pháp luật về lao động với chức danh nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu và đạt yêu cầu sát hạch về nghiệp vụ hỗ trợ an toàn trên tàu do doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị tổ chức sát hạch.

2. Nhiệm vụ: Là người hỗ trợ cho lái tàu thực hiện việc kiểm tra, giám sát, bảo đảm an toàn cho hành khách lên xuống tàu và thông báo cho lái tàu biết để vận hành tàu an toàn, phối hợp với lái tàu tham gia giải quyết sự cố, tai nạn giao thông đường sắt trên tuyến;

3. Quyền hạn: Có quyền ra tín hiệu dừng tàu, báo cho lái tàu không cho tàu chạy nếu xét thấy chưa đủ điều kiện an toàn cần thiết.

Điều 24. Đảm nhận chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trên đường sắt đô thị

1. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu được phép làm công việc của các chức danh khác theo sự phân công của người sử dụng lao động theo quy định sau đây:

- a) Chức danh lái tàu được phép làm công việc của chức danh nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu;
 - b) Chức danh nhân viên điều độ chạy tàu được phép làm công việc của các chức danh trực tiếp phục vụ chạy tàu mà trước đây đã đảm nhiệm công tác trong thời gian ít nhất 01 năm.
2. Tùy thuộc vào công nghệ vận hành, khối lượng tác nghiệp, doanh nghiệp sử dụng các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu quy định tại Điều 19 Thông tư này chủ động bố trí số lượng chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu để đảm bảo an toàn chạy tàu.
3. Lái tàu phải được đào tạo, sát hạch nghiệp vụ khi thay đổi việc lái tàu giữa các tuyến hoặc loại tàu đường sắt đô thị. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị có trách nhiệm thực hiện việc đào tạo, sát hạch nghiệp vụ đối với những lái tàu này.
4. Trường hợp nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu không đảm nhận công việc quá 06 tháng liên tục, nếu muốn tiếp tục đảm nhận công việc thì phải qua kỳ kiểm tra nghiệp vụ và đạt yêu cầu do doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị quy định, tổ chức.

CHƯƠNG III

NỘI DUNG, CHƯƠNG TRÌNH ĐÀO TẠO NHÂN VIÊN ĐƯỜNG SẮT TRỰC TIẾP PHỤC VỤ CHẠY TÀU

Điều 25. Nội dung, chương trình đào tạo cấp bằng, chứng chỉ trình độ từ sơ cấp trở lên

Nội dung, chương trình đào tạo cấp bằng, chứng chỉ trình độ từ sơ cấp trở lên thực hiện theo quy định của pháp luật về giáo dục nghề nghiệp và giáo dục đại học.

Điều 26. Nội dung, chương trình đào tạo cấp chứng chỉ chuyên môn

1. Nội dung, chương trình đào tạo cấp chứng chỉ chuyên môn đối với các chức danh nhân viên gác ghi, nhân viên ghép nối đầu máy, toa xe; nhân viên tuần đường, cầu, hầm; nhân viên gác đường ngang, cầu chung, hầm thực hiện theo quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.
2. Căn cứ vào nội dung, chương trình đào tạo, cấp chứng chỉ chuyên môn quy định tại khoản 1 Điều này, cơ sở đào tạo xác định chương trình đào tạo chi tiết theo quy định.

CHƯƠNG IV

TỔ CHỨC SÁT HẠCH, CẤP, CẤP LẠI VÀ THU HỒI GIẤY PHÉP LÁI TÀU

Điều 27. Giấy phép lái tàu

1. Giấy phép lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng và giấy phép lái tàu phục vụ dây chuyền công nghệ của doanh nghiệp (đường sắt dùng riêng của doanh nghiệp) bao gồm các loại sau:
 - a) Giấy phép lái đầu máy diesel (dùng cho cả lái toa xe động lực diesel);
 - b) Giấy phép lái đầu máy điện (dùng cho cả lái toa xe động lực chạy điện);
 - c) Giấy phép lái đầu máy hơi nước;

- d) Giấy phép lái phương tiện chuyên dùng đường sắt.
- 2. Giấy phép lái tàu trên đường sắt đô thị bao gồm:
 - a) Giấy phép lái tàu điện (bao gồm cả đầu máy điện), đầu máy diesel, phương tiện chuyên dùng trên đường sắt đô thị;
 - b) Giấy phép lái tàu điện, đầu máy diesel, đầu máy điện, phương tiện chuyên dùng trong phạm vi xưởng kiểm tra tàu đường sắt đô thị (depot);
 - c) Giấy phép lái tàu điện (bao gồm cả đầu máy điện), đầu máy diesel, phương tiện chuyên dùng trên đường sắt đô thị cấp cho lái tàu là người nước ngoài.
- 3. Giấy phép lái tàu có thời hạn là 10 năm, kể từ ngày cấp. Mẫu giấy phép lái tàu được quy định tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.
- 4. Sử dụng giấy phép lái tàu:
 - a) Người được cấp giấy phép chỉ được điều khiển loại phương tiện giao thông đường sắt và phạm vi điều khiển đã quy định trong giấy phép và phải mang theo giấy phép khi lái tàu;
 - b) Người được cấp giấy phép lái tàu quy định tại các điểm a, điểm b, điểm c khoản 1 Điều này được phép lái các loại phương tiện chuyên dùng đường sắt tương ứng nhưng phải được đào tạo, kiểm tra nghiệp vụ đạt yêu cầu đối với loại phương tiện giao thông đường sắt chuyên dùng tương ứng do doanh nghiệp quy định và tổ chức;
 - c) Người được cấp giấy phép lái tàu quy định tại khoản 1 Điều này được phép lái tàu chạy trên đường sắt dùng riêng của doanh nghiệp;
 - d) Người được cấp giấy phép lái tàu quy định tại điểm a, điểm c khoản 2 Điều này được phép lái tàu trong phạm vi xưởng kiểm tra tàu đường sắt đô thị (depot);
 - đ) Lái tàu không đảm nhiệm chức danh theo giấy phép từ 12 tháng trở lên thì giấy phép đó không còn giá trị, nếu muốn đảm nhiệm lại chức danh thì phải thực hiện sát hạch và cấp giấy phép lái tàu theo quy định tại Điều 35 Thông tư này.

Điều 28. Điều kiện sát hạch và cấp giấy phép lái tàu

- 1. Điều kiện sát hạch:
 - a) Có độ tuổi từ đủ 23 đến 55 đối với nam, từ đủ 23 đến 50 đối với nữ, có đủ sức khỏe để lái các loại phương tiện giao thông đường sắt theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;
 - b) Có bằng hoặc chứng chỉ về lái phương tiện giao thông đường sắt phù hợp với loại phương tiện dự sát hạch;
 - c) Đối với chức danh lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng phải có thời gian làm phụ lái tàu an toàn liên tục 24 tháng trở lên.
- 2. Điều kiện để được cấp giấy phép lái tàu
 - a) Có đủ hồ sơ theo quy định tại khoản 2 Điều 35 Thông tư này;
 - b) Đạt yêu cầu đối với các nội dung sát hạch quy định tại Thông tư này.

Điều 29. Hội đồng sát hạch cấp giấy phép lái tàu

- 1. Hội đồng sát hạch cấp giấy phép lái tàu (sau đây gọi là Hội đồng sát hạch) do Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam thành lập.

2. Thành phần của Hội đồng sát hạch có từ 05 đến 07 thành viên, gồm:
 - a) Chủ tịch Hội đồng là lãnh đạo Cục Đường sắt Việt Nam hoặc người được Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam ủy quyền;
 - b) Phó Chủ tịch Hội đồng là lãnh đạo doanh nghiệp có thí sinh tham dự kỳ sát hạch;
 - c) Các thành viên khác của Hội đồng do Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam quyết định.
3. Nguyên tắc hoạt động:
 - a) Hội đồng sát hạch chỉ làm việc khi có mặt Chủ tịch Hội đồng và tối thiểu 60% tổng số thành viên của Hội đồng;
 - b) Kết luận đánh giá của Hội đồng sát hạch chỉ có hiệu lực khi được ít nhất 80% tổng số thành viên có mặt nhất trí;
 - c) Hội đồng sát hạch tự giải thể khi hoàn thành nhiệm vụ.
4. Nhiệm vụ, quyền hạn của Hội đồng sát hạch:
 - a) Chỉ đạo và kiểm tra công tác chuẩn bị cho kỳ sát hạch;
 - b) Chủ trì xây dựng và trình Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam phê duyệt nội dung sát hạch trước khi tổ chức kỳ sát hạch;
 - c) Chỉ đạo việc sát hạch theo đúng các quy định của Bộ Giao thông vận tải;
 - d) Phổ biến, hướng dẫn nội dung, quy trình sát hạch và các quy định cần thiết khác cho các sát hạch viên;
 - đ) Sắp xếp lịch sát hạch và tổ chức sát hạch;
 - e) Tạm ngừng việc sát hạch và báo cáo Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam khi thấy không đủ điều kiện tổ chức kỳ sát hạch;
 - g) Tổng hợp kết quả kỳ sát hạch và lập biên bản, gửi lưu trữ các văn bản, tài liệu của kỳ sát hạch tại Cục Đường sắt Việt Nam;
 - h) Quyết định xử lý, giải quyết các trường hợp vi phạm quy trình sát hạch do Tổ sát hạch báo cáo.

Điều 30. Tổ sát hạch

1. Tổ sát hạch do Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam thành lập, chịu sự chỉ đạo trực tiếp của Hội đồng sát hạch.
2. Tổ sát hạch có ít nhất 05 thành viên, bao gồm tổ trưởng, các sát hạch viên lý thuyết và sát hạch viên thực hành. Tổ trưởng Tổ sát hạch là công chức Cục Đường sắt Việt Nam hoặc lãnh đạo doanh nghiệp có thí sinh dự kỳ sát hạch, các sát hạch viên là người đang công tác tại doanh nghiệp có thí sinh tham dự kỳ sát hạch và người đang công tác tại các cơ sở đào tạo liên quan đến lái tàu.
3. Tiêu chuẩn của sát hạch viên:
 - a) Có tư cách đạo đức tốt và có chuyên môn phù hợp;
 - b) Đã qua khóa huấn luyện về nghiệp vụ sát hạch lái tàu do Cục Đường sắt Việt Nam tổ chức và được cấp thẻ sát hạch viên;
 - c) Sát hạch viên lý thuyết phải tốt nghiệp đại học trở lên chuyên ngành phù hợp nội dung sát hạch, có ít nhất 03 năm kinh nghiệm công tác liên quan đến lái tàu;
 - d) Sát hạch viên thực hành phải tốt nghiệp trình độ trung cấp lái tàu trở lên; có ít nhất 03 năm kinh nghiệm trực tiếp đảm nhận chức danh lái tàu, riêng sát hạch

viên lái tàu đường sắt đô thị phải có ít nhất 01 năm kinh nghiệm trực tiếp đảm nhận chức danh lái tàu đường sắt đô thị.

4. Nội dung bồi dưỡng nghiệp vụ sát hạch viên lái tàu được quy định tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này.

5. Nhiệm vụ, quyền hạn của Tổ sát hạch:

a) Giúp Hội đồng sát hạch xây dựng nội dung sát hạch trình Cục Đường sắt Việt Nam phê duyệt;

b) Kiểm tra tiêu chuẩn, quy cách của phương tiện, trang thiết bị chuyên môn phục vụ sát hạch và phương án bảo đảm an toàn cho kỳ sát hạch;

c) Phổ biến nội dung, quy trình sát hạch và kiểm tra việc chấp hành nội quy sát hạch;

d) Chấm thi và tổng hợp kết quả kỳ sát hạch để báo cáo Hội đồng sát hạch;

đ) Sát hạch viên chịu trách nhiệm trực tiếp về kết quả chấm thi. Tổ trưởng Tổ sát hạch chịu trách nhiệm chung về kết quả sát hạch;

e) Lập biên bản, xử lý các trường hợp vi phạm nội quy sát hạch theo quyền hạn được giao hoặc báo cáo Chủ tịch, Hội đồng sát hạch giải quyết nếu vượt thẩm quyền.

6. Tổ sát hạch tự giải thể khi hoàn thành nhiệm vụ.

Điều 31. Tổ chức kỳ sát hạch, địa điểm sát hạch, phương tiện và trang thiết bị phục vụ sát hạch

1. Tổ chức kỳ sát hạch

Căn cứ kết quả thẩm định hồ sơ đề nghị sát hạch, Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam ban hành quyết định tổ chức kỳ sát hạch cấp giấy phép lái tàu tại doanh nghiệp có nhu cầu sát hạch.

2. Địa điểm sát hạch

Địa điểm tổ chức sát hạch do doanh nghiệp bố trí. Địa điểm sát hạch phải đảm bảo các điều kiện về nhân lực, cơ sở vật chất và các loại phương tiện giao thông đường sắt, trang thiết bị chuyên môn, tuyến đường sắt đang khai thác phục vụ cho việc sát hạch các nội dung quy định tại khoản 1 Điều 32 Thông tư này.

3. Phương tiện dùng để sát hạch thực hành phải có tình trạng kỹ thuật tốt và phải đảm bảo các điều kiện tham gia giao thông theo quy định tại khoản 1 Điều 30 Luật Đường sắt.

Điều 32. Trình tự sát hạch

1. Trình tự sát hạch gồm 4 bước sau:

a) Bước 1: Sát hạch lý thuyết;

b) Bước 2: Sát hạch thực hành khám máy đối với lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng; sát hạch thực hành kiểm tra kỹ thuật trước khi vận hành, xử lý sự cố và tình huống khẩn cấp đối với lái tàu trên đường sắt đô thị;

c) Bước 3: Sát hạch thực hành lái tàu;

d) Bước 4: Sát hạch thực hành lại đối với thí sinh không đạt yêu cầu theo quy định đối với một trong hai phần sát hạch thực hành ở bước 2 hoặc bước 3;

Tùy theo tình hình thực tế về đầu máy, tàu, Hội đồng sát hạch có thể hoán đổi trình tự thực hiện các bước 2 và bước 3 quy định tại Khoản này.

2. Thí sinh không đạt yêu cầu sát hạch lý thuyết sẽ không được bố trí sát hạch thực hành.
3. Thí sinh không đạt yêu cầu cả hai phần sát hạch thực hành ở bước 2 và bước 3 sẽ không được bố trí sát hạch thực hành lại.
4. Thí sinh không đạt yêu cầu đối với một trong hai phần sát hạch thực hành ở bước 2 hoặc bước 3 được bố trí sát hạch lại 01 lần phần thực hành chưa đạt yêu cầu.
5. Thí sinh không đạt yêu cầu sát hạch được bố trí sát hạch lại vào kỳ sát hạch sau nhưng không được bảo lưu kết quả của kỳ sát hạch trước.

Điều 33. Đình chỉ sát hạch

Chủ tịch Hội đồng sát hạch ra quyết định đình chỉ sát hạch đối với thí sinh dự sát hạch trong các trường hợp sau đây:

1. Đối với sát hạch lý thuyết:
 - a) Vi phạm quy định bị lập biên bản đến lần thứ 2;
 - b) Mang tài liệu, vật dụng không được phép vào phòng thi.
2. Đối với thực hành khám máy, kiểm tra kỹ thuật trước khi vận hành, xử lý sự cố và tình huống khẩn cấp:
 - a) Quá thời gian quy định trên 20 phút;
 - b) Để xảy ra tai nạn lao động đến mức Tổ sát hạch phải dừng sát hạch để giải quyết;
 - c) Làm hỏng các chi tiết máy đến mức phải bồi thường vật chất hoặc phải thay thế.
3. Đối với thực hành lái tàu:
 - a) Phạm lỗi đến mức bị xử phạt vi phạm hành chính theo quy định hiện hành đối với lái tàu;
 - b) Tự động mở máy cho tàu chạy vào khu gian khi chưa có chứng vật chạy tàu hoặc tín hiệu phát xe của trực ban chạy tàu ga, trưởng tàu;
 - c) Tàu chưa dừng hẳn đã đổi chiều chạy;
 - d) Sử dụng hãm với áp lực gió quá lớn gây trượt lết tàu;
 - đ) Để tàu chết máy trên dốc, gây sự cố, dừng tàu vượt mốc tránh va chạm;
 - e) Không phát hiện và xử lý kịp thời tình huống phát sinh gây chết máy, dừng tàu;
 - g) Để xảy ra các tình huống nguy hiểm khác mà Tổ sát hạch buộc phải sử dụng các biện pháp khẩn cấp để ngăn chặn, chống xảy ra tai nạn.
4. Trong quá trình sát hạch không chấp hành lệnh của sát hạch viên hoặc có hành vi gây rối, mất trật tự đến mức bị lập biên bản.

Điều 34. Điều kiện để công nhận đạt yêu cầu kỳ sát hạch

Thí sinh được công nhận đạt yêu cầu kỳ sát hạch khi đạt yêu cầu cả sát hạch lý thuyết và sát hạch thực hành và không vi phạm các lỗi bị đình chỉ sát hạch quy định tại Điều 33 Thông tư này.

Điều 35. Thủ tục sát hạch, cấp giấy phép lái tàu

1. Trình tự thực hiện:

a) Doanh nghiệp, cá nhân có nhu cầu sát hạch cấp giấy phép lái tàu nộp 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua hệ thống bưu chính hoặc các hình thức phù hợp khác đến Cục Đường sắt Việt Nam;

b) Cục Đường sắt Việt Nam tiếp nhận và kiểm tra hồ sơ. Trong 02 ngày, kể từ ngày nhận được hồ sơ, Cục Đường sắt Việt Nam có trách nhiệm thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp, cá nhân thời gian, địa điểm sát hạch nếu hồ sơ đầy đủ, hợp lệ theo quy định. Nếu hồ sơ không đầy đủ theo quy định thì hướng dẫn tổ chức, cá nhân hoàn thiện lại ngay trong ngày làm việc (đối với trường hợp nộp hồ sơ trực tiếp) hoặc hướng dẫn tổ chức, cá nhân hoàn thiện hồ sơ sau 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ (đối với trường hợp nhận hồ sơ qua đường bưu chính hoặc bằng hình thức phù hợp khác). Trong thời hạn 03 ngày làm việc kể từ ngày có kết quả sát hạch, Cục Đường sắt Việt Nam thực hiện cấp giấy phép lái tàu cho những người được công nhận đạt yêu cầu kỳ sát hạch.

2. Hồ sơ đề nghị sát hạch, cấp mới giấy phép lái tàu bao gồm:

a) Đơn đề nghị sát hạch, cấp mới giấy phép lái tàu theo mẫu quy định tại Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Văn bản đề nghị tổ chức sát hạch, cấp giấy phép lái tàu của doanh nghiệp theo mẫu quy định tại Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư này;

c) Giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe lái tàu theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;

d) Bản sao có chứng thực hoặc bản sao kèm theo bản chính để đối chiếu bằng hoặc chứng chỉ chuyên ngành lái phương tiện giao thông đường sắt phù hợp với loại phương tiện dự sát hạch;

đ) 03 ảnh màu cỡ 3x4 cm chụp trong thời hạn không quá 06 tháng kể từ ngày nộp hồ sơ.

3. Hồ sơ sát hạch cấp giấy phép lái tàu quy định tại khoản 2 Điều này được lưu trữ tại Cục Đường sắt Việt Nam trong thời hạn 10 năm. Việc tiêu hủy tài liệu hết thời hạn lưu trữ theo quy định hiện hành.

Điều 36. Thủ tục cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt đô thị cho người nước ngoài đã có giấy phép lái tàu do cơ quan nhà nước có thẩm quyền nước ngoài cấp

1. Trình tự thực hiện

a) Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị có thuê người nước ngoài đã có giấy phép lái tàu do cơ quan nhà nước có thẩm quyền nước ngoài cấp nộp 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua hệ thống bưu chính hoặc các hình thức phù hợp khác đến Cục Đường sắt Việt Nam;

b) Cục Đường sắt Việt Nam tiếp nhận và kiểm tra hồ sơ. Nếu hồ sơ không đầy đủ theo quy định thì hướng dẫn tổ chức, cá nhân hoàn thiện lại ngay trong ngày làm việc (đối với trường hợp nộp hồ sơ trực tiếp) hoặc hướng dẫn tổ chức, cá nhân hoàn thiện hồ sơ sau 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ (đối với trường hợp nhận hồ sơ qua đường bưu chính hoặc bằng hình thức phù hợp khác). Trường hợp hồ sơ đầy đủ thì cấp giấy phép lái tàu trong thời hạn 03 ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ. Trường hợp không cấp thì có văn bản trả lời và nêu rõ lý do.

2. Hồ sơ đề nghị cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt đô thị cho người nước ngoài đã có giấy phép lái tàu do cơ quan nhà nước có thẩm quyền nước ngoài cấp bao gồm:
 - a) Đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu theo mẫu quy định tại Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư này;
 - b) Văn bản đề nghị cấp giấy phép lái tàu của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị có thuê người nước ngoài đã có giấy phép lái tàu do cơ quan nhà nước có thẩm quyền nước ngoài cấp theo mẫu quy định tại Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư này;
 - c) Giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe lái tàu theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;
 - d) Hợp đồng lao động giữa doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị và lái tàu là người nước ngoài;
 - đ) Bản sao giấy phép lái tàu còn hiệu lực do cơ quan nhà nước có thẩm quyền nước ngoài cấp có công nghệ tương ứng với tuyến đường sắt đô thị được thuê vận hành, được công chứng dịch thuật bằng tiếng Việt;
 - e) Hồ sơ kết quả kiểm tra năng lực, nghiệp vụ lái tàu trên đường sắt đô thị đối với từng lái tàu do doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị tổ chức theo các nội dung quy định tại Mục 5, Mục 6 Chương V Thông tư này.
 - g) 03 ảnh màu cỡ 3x4 cm chụp trong thời hạn không quá 06 tháng kể từ ngày nộp hồ sơ.
3. Hồ sơ cấp giấy phép lái tàu quy định tại khoản 2 Điều này được lưu trữ tại Cục Đường sắt Việt Nam trong thời hạn 10 năm. Việc tiêu hủy tài liệu hết thời hạn lưu trữ theo quy định hiện hành.

Điều 37. Thủ tục cấp lại giấy phép lái tàu

1. Giấy phép lái tàu được cấp lại trong các trường hợp sau:
 - a) Hết hạn sử dụng;
 - b) Bị hư hỏng hoặc bị mất.
2. Trình tự thực hiện:
 - a) Cá nhân có nhu cầu cấp lại giấy phép lái tàu phải nộp 01 hồ sơ trực tiếp hoặc qua hệ thống bưu chính hoặc các hình thức phù hợp khác đến Cục Đường sắt Việt Nam;
 - b) Cục Đường sắt Việt Nam tiếp nhận và kiểm tra hồ sơ. Nếu hồ sơ không đầy đủ theo quy định thì hướng dẫn tổ chức, cá nhân hoàn thiện lại ngay trong ngày làm việc (đối với trường hợp nộp hồ sơ trực tiếp) hoặc hướng dẫn tổ chức, cá nhân hoàn thiện hồ sơ sau 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ (đối với trường hợp nhận hồ sơ qua đường bưu chính hoặc bằng hình thức phù hợp khác). Trường hợp hồ sơ đầy đủ thì cấp lại giấy phép lái tàu trong thời hạn 03 ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ. Trường hợp không cấp lại thì có văn bản trả lời và nêu rõ lý do.
3. Hồ sơ đề nghị cấp lại giấy phép lái tàu bao gồm:
 - a) Đơn đề nghị cấp lại giấy phép lái tàu có xác nhận của Thủ trưởng đơn vị trực tiếp quản lý theo mẫu quy định tại Phụ lục VIII ban hành kèm theo Thông tư này;

- b) Giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe lái tàu theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;
- c) 03 ảnh màu cỡ 3x4 cm chụp trong thời hạn không quá 06 tháng kể từ ngày nộp hồ sơ.
- 4. Hồ sơ cấp lại giấy phép lái tàu quy định tại khoản 3 Điều này được lưu trữ tại Cục Đường sắt Việt Nam trong thời hạn 10 năm. Việc tiêu hủy tài liệu hết thời hạn lưu trữ theo quy định hiện hành.

Điều 38. Thu hồi giấy phép lái tàu

- 1. Giấy phép lái tàu bị thu hồi trong các trường hợp sau:
 - a) Cấp cho người không đủ điều kiện quy định tại Điều 28 Thông tư này;
 - b) Có hành vi gian lận trong việc làm hồ sơ đề nghị cấp, cấp lại quy định tại các Điều 35, Điều 36, Điều 37 Thông tư này.
- 2. Cục Đường sắt Việt Nam có trách nhiệm ra quyết định thu hồi giấy phép lái tàu; doanh nghiệp trực tiếp quản lý lái tàu có trách nhiệm thu hồi giấy phép lái tàu và gửi về Cục Đường sắt Việt Nam.

Điều 39. Phí, lệ phí cấp, cấp lại giấy phép lái tàu

Người tham gia kỳ sát hạch cấp giấy phép lái tàu hoặc đề nghị cấp lại giấy phép lái tàu phải nộp phí, lệ phí theo quy định của pháp luật.

Chương V

NỘI DUNG SÁT HẠCH CẤP GIẤY PHÉP LÁI TÀU

Mục 1

SÁT HẠCH LÝ THUYẾT

Điều 40. Nội dung sát hạch lý thuyết đối với lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt dùng riêng của doanh nghiệp

- 1. Phần kiến thức chung: Các nội dung cơ bản của Luật Đường sắt và các văn bản hướng dẫn thi hành Luật có liên quan đến lái tàu, các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, tín hiệu đường sắt, quy trình chạy tàu và công tác dồn đường sắt, quy trình tác nghiệp của ban lái tàu, công lệnh, biệt lệ, chỉ thị chạy tàu và các văn bản quy định hiện hành khác có liên quan.
- 2. Phần kiến thức chuyên môn: Các nội dung cơ bản về động cơ, hệ thống hãm, bộ phận chạy, hệ thống điện, hệ thống truyền động, hệ thống an toàn của loại phương tiện giao thông đường sắt.

Điều 41. Nội dung sát hạch lý thuyết đối với lái tàu trên đường sắt đô thị, trong phạm vi xưởng kiểm tra tàu đường sắt đô thị (depot)

- 1. Phần kiến thức chung liên quan đến hệ thống đường sắt đô thị, bao gồm:
 - a) Quy chuẩn kỹ thuật;
 - b) Quy tắc vận hành;
 - c) Công tác an toàn;
 - d) Lý thuyết lái tàu;

- đ) Tín hiệu và tuyến đường;
- e) Luật Đường sắt và các văn bản hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt có liên quan đến lái tàu.



2. Phần kiến thức chuyên môn, bao gồm:
 - a) Cấu tạo, nguyên lý hoạt động cơ bản của đầu máy toa xe, đoàn tàu đường sắt đô thị;
 - b) Cấu tạo, nguyên lý hoạt động cơ bản của hệ thống điện, hệ thống điều khiển, hệ thống an toàn phục vụ cho việc vận hành tàu đường sắt đô thị.

Điều 42. Hình thức sát hạch

Sát hạch lý thuyết thực hiện theo một trong hai hình thức sau đây:

1. Thi tự luận.
2. Thi trắc nghiệm.

Điều 43. Bài thi tự luận

1. Thời gian làm bài: 150 phút (không kể thời gian chép đề).
2. Số lượng câu hỏi:
 - a) Phần kiến thức chung: 4 câu;
 - b) Phần kiến thức chuyên môn: 2 câu.
3. Thang điểm: Điểm tối đa là 10 điểm và được quy định như sau:
 - a) Mỗi một câu hỏi phần kiến thức chung được tối đa 1,5 điểm;
 - b) Mỗi câu hỏi về phần kiến thức chuyên môn được tối đa 02 điểm.

Điều 44. Bài thi trắc nghiệm

1. Thời gian làm bài: 60 phút.
2. Số lượng câu hỏi:
 - a) Phần kiến thức chung: 30 câu;
 - b) Phần kiến thức chuyên môn: 15 câu.
3. Thang điểm: Điểm tối đa là 45 điểm, mỗi câu trả lời đúng được 01 điểm.

Điều 45. Điều kiện công nhận đạt yêu cầu

Thí sinh được công nhận đạt yêu cầu khi đáp ứng các điều kiện sau:

1. Đối với thi tự luận
 - a) Bài thi có tổng số điểm đạt tối thiểu 06 điểm sau khi đã trừ điểm vi phạm trong khi sát hạch (nếu có);
 - b) Không câu trả lời nào có số điểm nhỏ hơn $\frac{1}{2}$ điểm số theo quy định tại khoản 3 Điều 43 Thông tư này.
2. Đối với thi trắc nghiệm
 - a) Bài thi có tổng số điểm đạt được tối thiểu 40 điểm sau khi đã trừ điểm vi phạm trong khi sát hạch (nếu có);
 - b) Phần kiến thức chung đạt tối thiểu 27 điểm;
 - c) Phần kiến thức chuyên môn đạt tối thiểu 13 điểm.

Điều 46. Trừ điểm khi vi phạm

Thí sinh vi phạm quy chế của kỳ sát hạch sẽ bị lập biên bản và bị trừ điểm như sau:

1. Trừ 25% tổng số điểm của bài làm nếu thi tự luận.
2. Trừ 10% tổng số điểm của bài làm nếu thi trắc nghiệm.

Mục 2

SÁT HẠCH THỰC HÀNH KHÁM MÁY TRÊN ĐƯỜNG SẮT QUỐC GIA, ĐƯỜNG SẮT CHUYÊN DÙNG,**ĐƯỜNG SẮT DÙNG RIÊNG CỦA DOANH NGHIỆP****Điều 47. Nội dung sát hạch**

1. Nội dung sát hạch thực hành khám máy:
 - a) Khám tổng thể, đầy đủ các bộ phận, chi tiết của phương tiện đúng thời gian, thủ tục, trình tự, tư thế đảm bảo an toàn lao động và không làm hư hỏng chi tiết, bộ phận của phương tiện;
 - b) Phát hiện các sự cố kỹ thuật (“pan”) do Tổ sát hạch tạo ra (đánh “pan”) ở các bộ phận của phương tiện bao gồm: 03 “pan” ở bộ phận chạy, động cơ (hoặc bộ phận hãm), điện ở trạng thái nguội (trước khi khởi động) và 02 “pan” ở bộ phận hãm (hoặc động cơ), điện ở trạng thái nóng (sau khi khởi động).
2. Thời gian sát hạch: Trong 90 phút, thí sinh phải thực hiện các nội dung quy định tại khoản 1 Điều này.

Điều 48. Điểm sát hạch

1. Điểm sát hạch thực hành khám máy tối đa là 100 điểm và được quy định như sau:
 - a) Đảm bảo đúng thời gian và kỹ thuật khám: Tối đa 50 điểm;
 - b) Mỗi “pan” được phát hiện và xử lý đúng: Tối đa 10 điểm.
2. Trừ điểm khi vi phạm
 - a) Quá thời gian quy định trong vòng 20 phút: Mỗi phút trừ 02 điểm;
 - b) Không làm đủ thủ tục khám máy theo quy định: Trừ 05 điểm;
 - c) Để xảy ra tai nạn lao động ở mức độ nhẹ: Trừ 05 điểm;
 - d) Khám sai trình tự, sai tư thế: Mỗi lần vi phạm trừ 01 điểm;
 - đ) Khám sót chi tiết hoặc bộ phận: Mỗi chi tiết hoặc bộ phận khám sót trừ 01 điểm;
 - e) Làm hư hỏng chi tiết chưa đến mức phải thay thế: Mỗi chi tiết bị làm hư hỏng trừ 5,0 điểm.

Điều 49. Điều kiện công nhận đạt yêu cầu

Thí sinh được công nhận đạt yêu cầu khi đạt được tối thiểu 60 điểm, trong đó: nóng;

1. Phát hiện và xử lý đúng ít nhất 03 “pan”, trong đó có ít nhất 01 “pan”

2. Không vi phạm các lỗi bị đình chỉ sát hạch quy định tại khoản 2 Điều 33 Thông tư này.

Điều 50. Phiếu đánh giá kết quả sát hạch

Kết quả sát hạch thực hành khám máy được thể hiện trên Phiếu đánh giá kết quả thực hành khám máy theo mẫu quy định tại Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư này.

Mục 3

SÁT HẠCH THỰC HÀNH LÁI TÀU TRÊN ĐƯỜNG SẮT QUỐC GIA, ĐƯỜNG SẮT CHUYÊN DÙNG**Điều 51. Phương tiện và quãng đường sát hạch**

1. Phương tiện sát hạch phải đáp ứng các yêu cầu tại khoản 3 Điều 31 Thông tư này và các yêu cầu sau:

- a) Đối với các loại đầu máy, toa xe động lực: Phải kéo đoàn xe khách hoặc đoàn xe hàng;
- b) Đối với phương tiện động lực chuyên dùng đường sắt: Nếu có toa xe hoặc xe rơ moóc thì phải kéo theo cả toa xe hoặc xe rơ moóc đó.

2. Quãng đường sát hạch

Thí sinh lái tàu chạy ít nhất 03 (ba) khu gian liên tiếp, theo đúng thời gian quy định của biểu đồ chạy tàu, đúng tốc độ quy định trong công lệnh tốc độ và cảnh báo hiện hành, trong đó khu gian đầu là khu gian chạy thử, 02 (hai) khu gian sau dùng để đánh giá kết quả thực hành lái tàu.

Điều 52. Nội dung sát hạch

1. Công tác chuẩn bị: Thí sinh phải kiểm tra sự đầy đủ của các dụng cụ quy định, các ấn chỉ chạy tàu cần thiết.
2. Chế độ báo cáo, hô đáp: Thí sinh phải thực hiện đầy đủ chế độ báo cáo, hô đáp theo quy định.
3. Kỹ năng dừng tàu: Thí sinh phải dừng tàu 02 lần. Vị trí dừng tàu được xác định bằng cách đối chiếu tim ghế ngồi của lái tàu, theo phương vuông góc với tim đường sắt, với mốc chuẩn đã được quy định trong đề sát hạch. Vị trí dừng tàu được xê dịch trong khoảng cho phép như sau:
 - a) Đối với phương tiện động lực chuyên dùng đường sắt: Trước không quá 03 mét hoặc vượt không quá 01 mét so với mốc chuẩn;
 - b) Đối với tàu khách: Trước không quá 06 mét hoặc vượt không quá 02 mét so với mốc chuẩn;
 - c) Đối với tàu hàng: Trước không quá 08 mét hoặc vượt không quá 04 mét so với mốc chuẩn.
4. Kỹ năng lái tàu: Thí sinh phải thực hiện đầy đủ các yêu cầu kỹ thuật theo quy định, lái tàu chạy đúng thời gian quy định trong biểu đồ chạy tàu, đúng công lệnh tốc độ và cảnh báo hiện hành.
5. Kỹ năng hãm tàu: Thí sinh phải thực hiện đầy đủ các yêu cầu kỹ thuật theo quy định.

Điều 53. Điểm sát hạch

Điểm sát hạch thực hành lái tàu tối đa là 100 điểm và được quy định như sau:

1. Công tác chuẩn bị: Tối đa 10 điểm.
2. Chế độ báo cáo, hô đáp: Tối đa 20 điểm.
3. Kỹ năng dừng tàu: Tối đa 20 điểm.

4. Kỹ năng lái tàu: Tối đa 30 điểm, trong đó:



- a) Thời gian chạy tàu khu gian: Tối đa 10 điểm. Trong trường hợp có vị trí chạy chậm trong khu gian thì sát hạch viên phải báo cho thí sinh biết và phải cộng thêm thời gian kỹ thuật của vị trí chạy chậm đó;
- b) Thực hiện đầy đủ các yêu cầu kỹ thuật theo quy định: Tối đa 20 điểm.
- 5. Kỹ năng hãm tàu: Tối đa 20 điểm.

Điều 54. Trừ điểm khi vi phạm

Thí sinh bị trừ điểm trong các trường hợp sau:

- 1. Công tác chuẩn bị: Sau khi kiểm tra vẫn để thiếu dụng cụ, ấn chỉ chạy tàu, mỗi loại thiếu trừ 01 điểm.
- 2. Báo cáo, hô đáp: Báo cáo, hô đáp thiếu hoặc sai mỗi lần trừ 03 điểm.
- 3. Kỹ năng dừng tàu: Mỗi mét dừng trước khoảng cho phép bị trừ 01 điểm, mỗi mét dừng quá khoảng cho phép bị trừ 03 điểm.
- 4. Kỹ năng lái tàu:
 - a) Thời gian lái tàu trên mỗi khu gian nếu chênh lệch so với quy định trong biểu đồ chạy tàu: Mỗi phút chênh lệch trừ 03 điểm;
 - b) Vi phạm quy định về kỹ năng lái tàu: Mỗi lỗi vi phạm trừ 02 điểm.
- 5. Kỹ năng hãm tàu: Mỗi lỗi vi phạm trừ 02 điểm.

Điều 55. Điều kiện công nhận đạt yêu cầu

Thí sinh được công nhận đạt yêu cầu khi đạt tối thiểu 60 điểm, trong đó:

- 1. Không có nội dung nào bị trừ quá 1/2 số điểm quy định tại Điều 53 Thông tư này.
- 2. Không vi phạm các lỗi bị đình chỉ sát hạch quy định tại khoản 3 Điều 33 Thông tư này.

Điều 56. Phiếu đánh giá kết quả sát hạch

Kết quả sát hạch thực hành lái tàu được thể hiện trên Phiếu đánh giá kết quả thực hành lái tàu theo mẫu quy định tại Phụ lục X ban hành kèm theo Thông tư này.

Mục 4

SÁT HẠCH THỰC HÀNH LÁI TÀU TRÊN ĐƯỜNG SẮT DỪNG RIÊNG CỦA DOANH NGHIỆP, TRONG PHẠM VI XƯỞNG KIỂM TRA TÀU

ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ (DEPOT)

Điều 57. Phương tiện và quãng đường sát hạch

- 1. Phương tiện sát hạch phải đáp ứng các yêu cầu tại khoản 3 Điều 31 Thông tư này.
- 2. Thí sinh lái tàu dồn ít nhất 05 cú dồn liên tiếp, đúng công lệnh tốc độ và cảnh báo hiện hành để đánh giá kết quả thực hành lái tàu, đúng tốc độ quy định trong quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về vận hành và bảo trì đường sắt đô thị.

Điều 58. Nội dung sát hạch

- 1. Công tác chuẩn bị: Thí sinh phải kiểm tra sự đầy đủ của các dụng cụ quy định, các ấn chỉ chạy tàu cần thiết.
- 2. Chế độ báo cáo, hô đáp: Thí sinh phải thực hiện đầy đủ chế độ báo cáo, hô

đáp theo quy định.



3. Kỹ năng dừng tàu: Trong quá trình dồn tàu ngoài việc dừng tàu để thực hiện ghép nối toa xe, thí sinh phải dừng tàu ít nhất 03 lần theo yêu cầu của Tổ sát hạch. Vị trí dừng tàu được xác định bằng cách đối chiếu tim ghế ngồi của lái tàu, theo phương vuông góc với tim đường sắt, với mốc chuẩn đã được quy định trong đề sát hạch. Vị trí dừng tàu được xê dịch trong khoảng cho phép trước không quá 02 mét hoặc vượt không quá 01 mét so với mốc chuẩn.

4. Kỹ năng lái tàu: Thí sinh phải thực hiện đầy đủ các yêu cầu kỹ thuật theo quy định, lái tàu (đoàn dồn) chạy đúng tốc độ quy định trong quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, đúng công lệnh tốc độ và cảnh báo hiện hành.

5. Kỹ năng hãm tàu: Thí sinh phải thực hiện đầy đủ các yêu cầu kỹ thuật theo quy định.

Điều 59. Điểm sát hạch

Điểm sát hạch thực hành lái tàu tối đa là 100 điểm và được quy định như sau:

1. Công tác chuẩn bị: Tối đa 10 điểm.
2. Chế độ báo cáo, hô đáp: Tối đa 20 điểm.
3. Kỹ năng dừng tàu: Tối đa 20 điểm.
4. Kỹ năng lái tàu: Tối đa 30 điểm, trong đó:
 - a) Chạy đúng tốc độ dồn quy định: Tối đa 10 điểm;
 - b) Thực hiện đầy đủ các yêu cầu kỹ thuật theo quy định: Tối đa 20 điểm.
5. Kỹ năng hãm tàu: Tối đa 20 điểm.

Điều 60. Trừ điểm khi vi phạm

Thí sinh bị trừ điểm trong các trường hợp sau:

1. Công tác chuẩn bị: Sau khi kiểm tra vẫn để thiếu dụng cụ, ấn chỉ chạy tàu, mỗi loại thiếu trừ 01 điểm;
2. Báo cáo, hô đáp: Báo cáo, hô đáp thiếu hoặc sai mỗi lần trừ 03 điểm.
3. Kỹ năng dừng tàu: Mỗi mét dừng trước khoảng cho phép bị trừ 01 điểm, mỗi mét dừng quá khoảng cho phép bị trừ 03 điểm.
4. Kỹ năng lái tàu:
 - a) Vi phạm quy định về tốc độ dồn: Cứ mỗi 01km/h vượt quá tốc độ cho phép trừ 02 điểm;
 - b) Vi phạm quy định về kỹ năng lái tàu: Mỗi lỗi vi phạm trừ 02 điểm.
5. Kỹ năng hãm tàu: Mỗi lỗi vi phạm trừ 02 điểm.

Điều 61. Điều kiện công nhận đạt yêu cầu

1. Thí sinh được công nhận đạt yêu cầu khi đạt tối thiểu 60 điểm, trong đó không có nội dung nào bị trừ quá 1/2 số điểm quy định tại Điều 59 Thông tư này.
2. Không vi phạm các lỗi bị đình chỉ sát hạch quy định tại khoản 3 Điều 33 Thông tư này.

Điều 62. Phiếu đánh giá kết quả sát hạch

Kết quả sát hạch thực hành lái tàu được thể hiện trên Phiếu đánh giá kết quả thực hành lái tàu theo mẫu quy định tại Phụ lục XI ban hành kèm theo Thông tư này.

Mục 5

SÁT HẠCH THỰC HÀNH LÁI TÀU TRÊN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ**Điều 63. Phương tiện và quãng đường sát hạch**

1. Phương tiện sát hạch: Phương tiện sát hạch phải đáp ứng các yêu cầu tại khoản 3 Điều 31 Thông tư này và các yêu cầu sau:
 - a) Đối với các loại tàu điện, đầu máy diesel: Phải kéo đoàn xe khách đường sắt đô thị;
 - b) Đối với phương tiện động lực chuyên dùng đường sắt: Nếu có toa xe hoặc xe rơ moóc thì phải kéo theo cả toa xe hoặc xe rơ moóc đó.
2. Quãng đường sát hạch:
 - a) Thí sinh lái tàu chạy ít nhất từ 11 khu gian liên tiếp, theo đúng thời gian quy định của biểu đồ chạy tàu, đúng tốc độ quy định trong công lệnh tốc độ và cảnh báo hiện hành, trong đó khu gian đầu là khu gian chạy thử, các khu gian sau dùng để đánh giá kết quả thực hành kỹ năng lái tàu;
 - b) Đối với tuyến đường và tàu được trang bị thiết bị điều khiển chạy tàu tự động, tại khu gian đầu tiên, thiết bị điều khiển chạy tàu tự động để ở vị trí mở (ON); tại các khu gian còn lại, thiết bị điều khiển chạy tàu tự động để ở vị trí tắt (OFF).

Điều 64. Nội dung sát hạch

1. Công tác chuẩn bị, báo cáo, hô đáp và xác nhận tín hiệu: Thí sinh phải kiểm tra sự đầy đủ của các dụng cụ, giấy tờ cần thiết và báo cáo, hô đáp xác nhận tín hiệu theo quy định.
2. Kỹ năng đo khoảng cách bằng mắt: Tiến hành đo cự ly bằng mắt ở cự ly trung bình (từ 100 ÷ 300 mét) và cự ly dài (từ 301 ÷ 600 mét), mỗi cự ly 01 lần. Nội dung này được thực hiện trên tuyến thử tàu tại depot.
3. Kỹ năng dừng tàu: Thí sinh phải dừng tàu 10 lần. Vị trí dừng tàu được xác định bằng mốc dừng tàu chuẩn đã được quy định trong đề sát hạch. Vị trí dừng tàu được xếp dịch trong khoảng cho phép như sau:
 - a) Đối với ga không có cửa chắn ke ga là $\pm 1,0$ mét;
 - b) Đối với ga có cửa chắn ke ga là: $\pm 0,5$ mét.
4. Kỹ năng lái tàu: Thí sinh phải thực hiện đầy đủ các yêu cầu kỹ thuật theo quy định, lái tàu chạy đúng thời gian quy định trong biểu đồ chạy tàu, đúng tốc độ quy định và cảnh báo hiện hành.
5. Kỹ năng điều khiển thiết bị phanh hãm tự động: Thí sinh phải thực hiện đầy đủ các yêu cầu kỹ thuật theo quy định, dừng tàu êm dịu.

Điều 65. Điểm sát hạch

Điểm sát hạch thực hành lái tàu được quy định tối đa là 100 điểm cho mỗi nội dung quy định tại các khoản 1, khoản 2, khoản 3, khoản 4, khoản 5 Điều 64 Thông tư này.

Điều 66. Trừ điểm khi vi phạm

Thí sinh bị trừ điểm trong các trường hợp sau:

1. Công tác chuẩn bị, báo cáo, hô đáp và xác nhận tín hiệu:

- a) Công tác chuẩn bị: Sau khi kiểm tra vẫn để thiếu dụng cụ hoặc các loại giấy tờ cần thiết phục vụ chạy tàu, mỗi loại thiếu trừ 01 điểm;
 - b) Báo cáo, hô đáp và xác nhận tín hiệu: Yêu cầu hô đáp đúng quy định của quy tắc vận hành tàu đường sắt đô thị, mỗi lần không thực hiện trừ 05 điểm. Trường hợp không xác nhận tín hiệu thì dừng sát hạch.
2. Kỹ năng đo khoảng cách bằng mắt: Sai số giữa cự ly đo bằng mắt và cự ly thật nhỏ hơn hoặc bằng 10 mét không trừ điểm. Đối với cự ly trung bình, cứ mỗi 10 mét vượt quá sai số cho phép trừ 05 điểm. Đối với cự ly dài, cứ mỗi 10 mét vượt quá sai số cho phép trừ 03 điểm.
3. Kỹ năng dừng tàu:
 - a) Dừng tàu trong khoảng cho phép quy định tại khoản 3 Điều 64 Thông tư này không bị trừ điểm;
 - b) Dừng tàu trước mốc dừng tàu chuẩn ngoài khoảng cho phép cứ mỗi 0,5 mét trừ 03 điểm;
 - c) Dừng tàu quá mốc dừng tàu chuẩn ngoài khoảng cho phép cứ mỗi 0,5 mét trừ 05 điểm;
 - d) Dừng tàu quá biển báo hoặc tín hiệu dừng tàu thì dừng sát hạch.
 4. Kỹ năng lái tàu:
 - a) Thời gian chạy tàu: Tàu đến ga sớm hoặc muộn so với quy định trong biểu đồ chạy tàu không quá 10 giây. Mỗi giây sớm hoặc muộn quá quy định này trừ 0,5 điểm; sớm hoặc muộn từ phút thứ hai trở đi thì dừng sát hạch;
 - b) Kỹ năng sử dụng tay ga: Khởi động đoàn tàu không đúng quy định hoặc vi phạm quy tắc thao tác mỗi lần trừ 01 điểm;
 - c) Kỹ năng kiểm soát tốc độ: Che đồng hồ tốc độ trong buồng lái và sử dụng máy đo tốc độ làm chuẩn thực hiện kiểm tra kỹ năng quan sát, phán đoán tốc độ của lái tàu, sai số ± 5 km/h không trừ điểm, nếu quá giới hạn quy định mỗi km/h trừ 03 điểm. Tiến hành giả định 02 vị trí giảm tốc độ và thực hiện đo tốc độ thực tế tàu chạy qua nếu thấp hơn tốc độ quy định 03 km/h không trừ điểm, nếu thấp hơn tốc độ quy định từ 3,1 km/h trở lên mỗi km/h trừ 03 điểm, nếu vượt quá tốc độ quy định mỗi km/h trừ 05 điểm. Trường hợp vượt quá tốc độ giới hạn của tuyến đường thì dừng sát hạch.
 5. Kỹ năng điều khiển thiết bị phanh hãm tự động:
 - a) Khi tàu vào ga phải sử dụng thiết bị phanh hãm tự động để dừng tàu êm dịu, mức độ êm dịu được đo bằng máy đo rung động. Nếu dừng tàu ở mức 2 không trừ điểm, ở mức 3 trừ 03 điểm, ở mức 4 và mức 5 trừ 07 điểm; trên mức 5 trừ 15 điểm;
 - b) Sử dụng thiết bị phanh hãm tự động không đúng quy định mỗi lần trừ 03 điểm. Nếu sử dụng thiết bị phanh hãm tự động ở mức khẩn cấp không có lý do thì dừng sát hạch.

Điều 67. Điều kiện công nhận đạt yêu cầu

1. Thí sinh được công nhận đạt yêu cầu khi đạt tối thiểu 60 điểm cho mỗi nội dung quy định tại Điều 64 Thông tư này.
2. Không vi phạm các lỗi bị đình chỉ sát hạch quy định tại khoản 3 Điều 33 Thông tư này.

Điều 68. Phiếu đánh giá kết quả sát hạch

Kết quả sát hạch thực hành kỹ năng lái tàu được thể hiện trên Phiếu đánh giá kết quả sát hạch thực hành lái tàu theo mẫu quy định tại Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư này.

Mục 6

SÁT HẠCH THỰC HÀNH KIỂM TRA KỸ THUẬT TRƯỚC KHI VẬN HÀNH, XỬ LÝ SỰ CỐ VÀ TÌNH HUỐNG KHẨN CẤP

ĐỐI VỚI LÁI TÀU TRÊN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ, TRONG PHẠM VI XƯỞNG KIỂM TRA TÀU ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ (DEPOT)

Điều 69. Nội dung sát hạch

- Tổ sát hạch tạo ra sự cố kỹ thuật (đánh “pan”) ở các bộ phận của phương tiện theo nội dung của đề thi, bao gồm:
 - Đánh 03 “pan” ở bộ phận chạy, thiết bị phanh hãm tự động, hệ thống điện, thiết bị bảo vệ đoàn tàu, thiết bị dừng tàu tự động ở trạng thái nguội (trước khi khởi động);
 - Đánh 02 “pan” ở bộ phận chạy, thiết bị phanh hãm tự động, hệ thống điện, thiết bị bảo vệ đoàn tàu, thiết bị dừng tàu tự động ở trạng thái nóng (khi đã khởi động).
- Trong thời gian sát hạch theo quy định tại đề thi, thí sinh phải thực hiện việc kiểm tra, phát hiện và xử lý các “pan” theo nội dung yêu cầu.
- Tổ sát hạch chọn 01 tình huống khẩn cấp giả định trong quá trình chạy tàu, yêu cầu thí sinh phải thực hiện các biện pháp xử lý tình huống khẩn cấp theo quy định.

Điều 70. Điểm sát hạch

Điểm sát hạch thực hành kiểm tra kỹ thuật trước khi vận hành, xử lý các “pan” và tình huống khẩn cấp tối đa là 100 điểm và được quy định như sau:

- Đảm bảo đúng thời gian và quy trình kiểm tra: Tối đa 25 điểm.
- Mỗi “pan” được phát hiện và xử lý đúng: Tối đa 10 điểm.
- Xử lý tình huống khẩn cấp: Tối đa 25 điểm.
- Thời gian kiểm tra kỹ thuật trước khi vận hành, xử lý sự cố và tình huống khẩn cấp căn cứ vào từng loại tàu và tuyến đường do doanh nghiệp quản lý, khai thác vận hành đường sắt đô thị quy định cụ thể.

Điều 71. Trừ điểm khi vi phạm

Thí sinh bị trừ điểm trong các trường hợp sau đây:

- Quá thời gian quy định trong vòng 10 phút: Mỗi phút trừ 01 điểm; nếu quá 10 phút thì dừng sát hạch.
- Không thực hiện đúng quy trình tác nghiệp theo quy định: Trừ 03 điểm.
- Để xảy ra tai nạn lao động chưa đến mức Hội đồng sát hạch phải dừng sát hạch để giải quyết: Trừ 03 điểm.
- Kiểm tra sai trình tự, sai tư thế: Mỗi lần vi phạm trừ 01 điểm.
- Kiểm tra thiếu chi tiết hoặc bộ phận: Mỗi chi tiết hoặc bộ phận kiểm tra thiếu trừ 01 điểm.

6. Làm hư hỏng chi tiết chưa đến mức phải thay thế: Mỗi chi tiết bị làm hư hỏng trừ 03 điểm.
7. Đưa ra biện pháp xử lý hoặc nội dung liên lạc sai khi xử lý tình huống khẩn cấp: Mỗi lần trừ 03 điểm.

Điều 72. Điều kiện công nhận đạt yêu cầu

Thí sinh được công nhận đạt yêu cầu khi đạt được tối thiểu 60 điểm, trong đó:

1. Phát hiện và xử lý đúng ít nhất 03 “pan”, trong đó có ít nhất 01 “pan” ở trạng thái nóng.
2. Không vi phạm các lỗi bị đình chỉ sát hạch quy định tại khoản 2 Điều 33 Thông tư này.

Điều 73. Phiếu đánh giá kết quả sát hạch

Kết quả sát hạch thực hành kiểm tra kỹ thuật trước khi vận hành, xử lý sự cố và tình huống khẩn cấp được thể hiện trên Phiếu đánh giá kết quả thực hành kiểm tra kỹ thuật trước khi vận hành, xử lý sự cố và tình huống khẩn cấp theo mẫu quy định tại Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư này.

II. QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA VỀ TÍN HIỆU GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT 06:2018//BGTVT.

Mục 1

TÍN HIỆU, QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT

Điều 37. Tín hiệu giao thông đường sắt

1. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt bao gồm hiệu lệnh của người tham gia điều khiển chạy tàu, tín hiệu trên tàu và tín hiệu dưới mặt đất, biển báo hiệu, pháo hiệu phòng vệ, đuốc. Biểu thị của tín hiệu là mệnh lệnh và điều kiện chạy tàu, dồn tàu, dừng tàu.
2. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt phải đầy đủ, chính xác, rõ ràng, bảo đảm an toàn và nâng cao hiệu suất chạy tàu.
3. Nhân viên đường sắt và người tham gia giao thông phải chấp hành tín hiệu giao thông đường sắt.
4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về tín hiệu giao thông đường sắt.

Điều 38. Quy tắc giao thông đường sắt

1. Quy tắc giao thông đường sắt bao gồm các quy định về chỉ huy chạy tàu, lập tàu, dồn tàu, chạy tàu, tránh tàu, vượt tàu, dừng tàu, lùi tàu.
2. Quy định về chỉ huy chạy tàu:
 - a) Việc chạy tàu ở mỗi khu đoạn chỉ do một nhân viên điều độ chạy tàu tuyến chỉ huy. Mệnh lệnh chạy tàu phải được thực hiện thông qua sự chỉ huy của nhân viên điều độ chạy tàu tuyến. Điều độ chạy tàu ga, trực ban chạy tàu ga, trưởng tàu, lái tàu phải tuyệt đối tuân theo mệnh lệnh chỉ huy của nhân viên điều độ chạy tàu tuyến;

b) Trong phạm vi ga đường sắt, điều độ chạy tàu ga hoặc trực ban chạy tàu ga là người chỉ huy chạy tàu. Trưởng tàu, lái tàu phải tuân theo mệnh lệnh của người chỉ huy chạy tàu hoặc tuân theo biểu thị của tín hiệu;

c) Trên tàu, trưởng tàu là người chỉ huy cao nhất để bảo đảm chạy tàu an toàn;

d) Trên tàu không bố trí trưởng tàu, đầu máy chạy đơn, tàu đường sắt đô thị, lái tàu là người chỉ huy cao nhất để bảo đảm chạy tàu an toàn.

3. Quy định về lập tàu:

a) Việc lập tàu phải theo đúng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật đường sắt;

b) Toa xe phải đáp ứng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về an toàn thì mới được ghép nối.

4. Quy định về dồn tàu:

a) Dồn tàu là việc di chuyển đầu máy, toa xe từ vị trí này sang vị trí khác trong phạm vi ga đường sắt, khu gian. Dồn tàu phải thực hiện theo kế hoạch của trực ban chạy tàu ga;

b) Trong quá trình dồn tàu, lái tàu phải tuân theo sự điều khiển của trưởng dồn.

5. Quy định về chạy tàu:

a) Khi chạy tàu, lái tàu phải tuân thủ các quy định sau đây:

Điều khiển tàu đi từ ga, thông qua ga, dừng, tránh, vượt tại ga theo lệnh của trực ban chạy tàu ga.

Chỉ được phép điều khiển tàu vào khu gian khi có chứng vật chạy tàu.

Chỉ được phép điều khiển tàu vào ga, thông qua ga theo tín hiệu đèn màu, tín hiệu cánh và tín hiệu của trực ban chạy tàu ga.

Điều khiển tốc độ chạy tàu theo quy định tại Điều 42 của Luật này.

Trong quá trình chạy tàu, lái tàu và phụ lái tàu đang trong phiên trực không được rời vị trí làm việc;

b) Tàu khách chỉ được chạy khi các cửa toa xe hành khách đã đóng. Cửa toa xe hành khách chỉ được mở khi tàu đã dừng hẳn tại ga đường sắt.

6. Quy định về tránh, vượt tàu:

a) Việc tránh, vượt tàu phải thực hiện tại ga đường sắt;

b) Lái tàu thực hiện việc tránh, vượt tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng theo lệnh của trực ban chạy tàu ga; trên đường sắt đô thị theo lệnh của điều độ chạy tàu đường sắt đô thị.

7. Quy định về dừng tàu, lùi tàu:

Lái tàu phải dừng tàu khi thấy có tín hiệu dừng; khi phát hiện tình huống đe dọa đến an toàn chạy tàu hoặc nhận được tín hiệu dừng tàu khẩn cấp thì được phép dừng tàu hoặc lùi tàu khẩn cấp. Trường hợp dừng tàu, lùi tàu khẩn cấp, trưởng tàu, lái tàu có trách nhiệm thông báo cho nhà ga theo quy định.

8. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Điều này.

Điều 39. Giao thông tại đường ngang, cầu chung, trong hầm

1. Tại đường ngang, cầu chung, phương tiện giao thông vận tải đường sắt được quyền ưu tiên.

2. Lái tàu phải kéo còi trước khi đi vào đường ngang, cầu chung, hầm; phải bật đèn chiếu sáng khi đi trong hầm.
3. Người tham gia giao thông đường bộ khi đi qua đường ngang, cầu chung phải thực hiện theo quy định của Luật Giao thông đường bộ và của Luật này.
4. Tại đường ngang, cầu chung có người gác, khi đèn tín hiệu không hoạt động hoặc báo hiệu sai quy định, chặn đường bộ bị hỏng thì nhân viên gác đường ngang, nhân viên gác cầu chung phải điều hành giao thông.

Mục 2

BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT

Điều 40. Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường

sắt

1. Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt bao gồm:
 - a) Bảo đảm an toàn về người, phương tiện, tài sản của tổ chức, cá nhân trong hoạt động giao thông vận tải đường sắt;
 - b) Bảo đảm điều hành tập trung, thống nhất hoạt động giao thông vận tải trên đường sắt;
 - c) Phòng ngừa, ngăn chặn và đấu tranh chống hành vi phá hoại công trình đường sắt và các hành vi vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt;
 - d) Các biện pháp phòng ngừa tai nạn giao thông trên đường sắt và tại điểm giao cắt đồng mức giữa đường sắt và đường bộ.
2. Tổ chức, cá nhân phải chấp hành quy định của pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt.
3. Hành vi vi phạm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt phải được phát hiện kịp thời, xử lý nghiêm minh, đúng pháp luật.
4. Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động giao thông vận tải đường sắt có trách nhiệm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt. Lực lượng Công an và chính quyền địa phương các cấp nơi có đường sắt đi qua, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt. Cơ quan, tổ chức có trách nhiệm phối hợp trong hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt.

Điều 41. Điều hành giao thông vận tải đường sắt

1. Điều hành giao thông vận tải đường sắt phải tuân thủ các nguyên tắc sau đây:
 - a) Tập trung, thống nhất; tuân thủ biểu đồ chạy tàu đã công bố;
 - b) Bảo đảm giao thông vận tải đường sắt an toàn, thông suốt theo đúng biểu đồ chạy tàu;
 - c) Bình đẳng giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.
2. Điều hành giao thông vận tải đường sắt bao gồm các nội dung sau đây:
 - a) Lập, phân bổ và công bố biểu đồ chạy tàu;
 - b) Tổ chức chạy tàu thống nhất, tập trung, bảo đảm an toàn, thông suốt theo đúng biểu đồ chạy tàu đã công bố, quy định về tín hiệu giao thông đường sắt, quy tắc giao thông

đường sắt và mệnh lệnh chạy tàu;

c) Chỉ huy xử lý các sự cố khẩn cấp hoặc bất thường xảy ra trên đường sắt;



- d) Thu nhận và tổng hợp thông tin liên quan đến công tác điều hành giao thông vận tải đường sắt;
 - đ) Phối hợp điều hành giao thông vận tải đường sắt với các tổ chức đường sắt quốc tế;
 - e) Lưu trữ dữ liệu liên quan đến công tác điều hành theo quy định của pháp luật.
3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về điều hành giao thông vận tải đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng.
 4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về điều hành giao thông vận tải đường sắt đô thị.

Nghị định 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 Quy định chi tiết thi hành một số điều của luật đường sắt

Điều 5. Quy định về vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường

sắt

1. Vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt, bao gồm:
 - a) Nơi thường xuyên xảy ra tai nạn giao thông đường sắt (sau đây gọi chung là điểm đen tai nạn giao thông đường sắt);
 - b) Nơi có thể xảy ra tai nạn giao thông đường sắt (sau đây gọi chung là điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt).
2. Đường ngang nguy hiểm là đường ngang thường xuyên xảy ra hoặc có thể xảy ra tai nạn giao thông trong khu vực đường ngang theo tiêu chí xác định tại Điều 6, Điều 7 của Nghị định này.

Điều 6. Tiêu chí xác định điểm đen tai nạn giao thông đường sắt

Điểm đen tai nạn giao thông đường sắt được xác định dựa trên số vụ và mức độ thiệt hại do tai nạn giao thông đường sắt đã xảy ra trong vòng 12 tháng tính từ thời điểm xảy ra tai nạn lần gần nhất thuộc các trường hợp sau:

1. Vị trí xảy ra từ 01 vụ tai nạn rất nghiêm trọng trở lên.
2. Vị trí xảy ra từ 02 vụ tai nạn nghiêm trọng trở lên.
3. Vị trí xảy ra từ 03 vụ tai nạn ít nghiêm trọng trở lên.

Điều 7. Tiêu chí xác định điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt

Điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt được xác định dựa trên hiện trạng công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt, số vụ và mức độ thiệt hại do tai nạn giao thông đường sắt đã xảy ra trong vòng 12 tháng tính từ thời điểm xảy ra tai nạn lần gần nhất, thuộc các trường hợp sau:

1. Xảy ra tối thiểu 01 vụ tai nạn có người chết hoặc tối thiểu 02 vụ tai nạn chỉ có người bị thương nhưng chưa đến mức được xác định là điểm đen tai nạn giao thông đường sắt.
2. Hiện trạng công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt, công tác tổ chức giao thông có các yếu tố gây mất an toàn giao thông đường sắt, gồm:
 - a) Tầm nhìn của người Điều khiển phương tiện giao thông bị hạn chế;
 - b) Đường ngang không đảm bảo yêu cầu kỹ thuật, Khoảng cách giữa các đường ngang không phù hợp với quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;

- c) Hành lang an toàn giao thông đường sắt bị vi phạm hoặc đi qua khu đông dân cư;
- d) Khu vực có nhiều lối đi tự mở qua đường sắt và các vị trí tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn khác.

Điều 8. Quản lý vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt

1. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có vị trí nguy hiểm an toàn giao thông đường sắt chịu trách nhiệm:
 - a) Chủ trì tổ chức theo dõi, phân tích, lập danh Mục, lộ trình xóa bỏ và thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí nguy hiểm an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng trong phạm vi quản lý;
 - b) Tổ chức quản lý các vị trí nguy hiểm an toàn giao thông đường sắt trong quy định tại điểm a Khoản 1 Điều này.
2. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải đường sắt chịu trách nhiệm:
 - a) Phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện nội dung quy định tại điểm a Khoản 1 Điều này trên đường sắt quốc gia;
 - b) Kiểm tra, đề xuất với Bộ Giao thông vận tải các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí là đường ngang nguy hiểm trên đường sắt quốc gia; đề xuất với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí nguy hiểm an toàn giao thông đường sắt còn lại trên đường sắt quốc gia;
 - c) Kiểm tra, chỉ đạo doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia thực hiện các quy định tại Khoản 3 Điều này.
3. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt chịu trách nhiệm:
 - a) Chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp lập danh Mục, lộ trình và thực hiện biện pháp đảm bảo an toàn tại các vị trí nguy hiểm an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia khi được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng;
 - b) Quản lý hồ sơ, kiểm tra, cập nhật các vị trí nguy hiểm an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia để phục vụ công tác quản lý;
 - c) Đề xuất với cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải đường sắt các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí nguy hiểm trên đường sắt quốc gia.
4. Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng chịu trách nhiệm:
 - a) Chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp lập danh Mục, lộ trình và thực hiện biện pháp đảm bảo an toàn tại các vị trí nguy hiểm an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng;
 - b) Quản lý hồ sơ, kiểm tra, cập nhật các vị trí nguy hiểm an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng để phục vụ công tác quản lý.

Điều 9. Thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông tại các vị trí nguy hiểm

Ngoài việc thực hiện các quy định của Luật Đường sắt và các quy định của pháp luật có liên quan, tổ chức, cá nhân phải thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông tại các vị trí nguy hiểm, gồm:

1. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chủ trì tổ chức thực hiện các biện pháp sau đây để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt:

- a) Tổ chức giao thông tại khu vực vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt;
- b) Giải tỏa hành lang an toàn giao thông đường sắt, đường bộ và thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông khu vực thuộc phạm vi quản lý;
- c) Thực hiện các biện pháp nhằm khắc phục ngay các điểm đen tai nạn giao thông đường sắt để không xảy ra hoặc giảm thiểu tai nạn giao thông đường sắt tại các vị trí này;
- d) Tổ chức thực hiện giảm, xóa bỏ những vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trừ các trường hợp quy định tại điểm a, điểm b Khoản 4 Điều này hoặc xóa bỏ các điểm tiềm ẩn gây tai nạn giao thông (theo thứ tự ưu tiên đối với các điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông);

đ) Trường hợp chưa thực hiện được các biện pháp quy định tại các điểm a, b, c và d Khoản này, phải xây dựng và thực hiện ngay phương án chốt gác, cơ sở vật chất cho phòng chốt, gác tại các lối đi tự mở được xác định là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt; bố trí người đã được huấn luyện nghiệp vụ trước khi tổ chức cảnh giới, chốt gác tại các lối đi tự mở được xác định là điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt.

2. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải đường sắt:

- a) Phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện các nội dung quy định tại các điểm b, c và d Khoản 1 Điều này tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia;
- b) Phối hợp với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, Ủy ban nhân dân các cấp để tổ chức thực hiện việc giảm, xóa bỏ các đường ngang là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia; huấn luyện nghiệp vụ cho người được địa phương bố trí để cảnh giới, chốt gác đối với các lối đi tự mở là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia.

Sử dụng tín hiệu trong vận hành phương tiện đường sắt được quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 08:2018/BGTVT về Khai thác đường sắt, cụ thể như sau:

- Biểu thị của tín hiệu là mệnh lệnh về điều kiện chạy tàu và dồn tàu. Tất cả nhân viên đường sắt làm công tác có liên quan đến chạy tàu và dồn tàu đều phải thông thuộc Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt và phải chấp hành vô điều kiện mệnh lệnh của tín hiệu phát ra.

- Tín hiệu dùng trong ngành đường sắt gồm có tín hiệu mắt thấy và tín hiệu tai nghe.

Tín hiệu mắt thấy bao gồm: Tín hiệu ban ngày, tín hiệu ban đêm và tín hiệu cả ngày lẫn đêm. Trường hợp ban ngày thời tiết xấu như có sương mù, mưa to, gió lớn ... mà tầm báo hiệu của tín hiệu ban ngày không bảo đảm khoảng cách quy định thì phải dùng tín hiệu ban đêm.

Trong hầm chỉ sử dụng tín hiệu ban đêm hoặc tín hiệu cả ngày lẫn đêm. Tín hiệu tai nghe được sử dụng cả ngày lẫn đêm.

- Biểu thị của tín hiệu phải bảo đảm rõ ràng, chính xác kịp thời theo quy định.

Khi tín hiệu ra ga, vào ga, ra bãi, vào bãi, tín hiệu thông qua và tín hiệu phòng vệ biểu thị không đúng, không rõ thì coi như báo tín hiệu "ngừng".

Không cho phép tàu hoặc đầu máy vượt quá tín hiệu "ngừng" (trừ trường hợp đặc biệt quy định trong Quy chuẩn này và quy định cụ thể của Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng trong Quy trình chạy tàu và công tác dồn đường sắt).

- Khi thời tiết xấu như có sương mù, mưa to, gió lớn... khó xác định tín hiệu và đường không thanh thoát hoặc hư hỏng, không thể đón tàu vào ga được hoặc không thể cho tàu chạy qua địa điểm phòng vệ vào phân khu phía trước thì không kể ngày hay đêm đều phải đặt pháo hiệu phụ trợ cho tín hiệu vào ga, tín hiệu phòng vệ hoặc tín hiệu thông qua nếu các tín hiệu này không có tín hiệu báo trước.

Phương pháp đặt pháo hiệu phụ trợ được quy định trong Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt.

Việc đón tàu trong giao thông đường sắt phải đảm bảo yêu cầu quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 08:2018/BGTVT về Khai thác đường sắt, cụ thể như sau:

2.3.5.2.1 Sau khi đã cho đường ga bên cạnh hoặc ga bên cạnh báo tàu đã chạy, Trục ban chạy tàu ga phải kịp thời ra lệnh cho Gác ghi hoặc nhân viên trạm tập trung chuẩn bị đường mà tàu sẽ chạy vào ga.

Nhân viên nhận lệnh phải nhắc lại nội dung mệnh lệnh đó với Trục ban chạy tàu ga.

2.3.5.2.2 Trước khi đón tàu, Trục ban chạy tàu ga phải kiểm tra và xác nhận những công việc chuẩn bị sau đây:

- a) Việc dồn dịch có ảnh hưởng hoặc trở ngại đến đường đón tàu và đường tàu vào đã được đình chỉ;
- b) Đường đón tàu và đường tàu vào đã thanh thoát;
- c) Các ghi liên quan đã đúng vị trí cần thiết và đã khóa.

Trục ban chạy tàu ga chỉ được mở hoặc ra lệnh mở tín hiệu vào ga sau khi đã kiểm tra, xác nhận việc chuẩn bị đường đón tàu nói trên đã được thực hiện đầy đủ.

Trình tự và biện pháp chuẩn bị đường đón tàu của Trục ban chạy tàu ga, Gác ghi và nhân viên trạm tập trung do Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng quy định trong Quy trình chạy tàu và công tác dồn đường sắt.

2.3.5.2.3 Khi cột tín hiệu vào ga, vào bãi báo tín hiệu ngừng hoặc đèn tắt được phép dùng tín hiệu dẫn đường hoặc cử người dẫn đường để đón tàu vào ga trong các trường hợp đặc biệt dưới đây:

- a) Cột tín hiệu vào ga hoặc vào bãi bị hỏng không thể mở được hoặc đèn tín hiệu bị tắt;
- b) Ga chưa có cột tín hiệu vào ga hoặc có nhưng chưa sử dụng được, phải dùng tín hiệu di động thay thế;

c) Cột tín hiệu vào ga hoặc vào bãi không có quan hệ liên khóa với ghi của đường đón tàu nếu không mở được.

Biện pháp đón tàu vào ga trong các trường hợp đặc biệt nói trên do Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng quy định trong Quy trình chạy tàu và công tác dồn đường sắt.

2.3.5.2.4 Trường hợp trong ga không còn đường nào thanh thoát và có lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu cho phép, được cử nhân viên dẫn đường (không được dùng tín hiệu dẫn đường) để đón tàu vào đường không thanh thoát theo biện pháp dồn dịch, sau khi tàu này đã dừng ngoài cột tín hiệu vào ga đóng.

Không được phép đón tàu liên vận quốc tế, tàu khách nhanh chạy suốt và tàu khách nhanh vào đường không thanh thoát.

Biện pháp đón tàu vào đường không thanh thoát ở những ga có độ dốc cao mà tàu không phải dừng ngoài cột tín hiệu vào ga do Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng quy định trong Quy trình chạy tàu và công tác dồn đường sắt.

2.3.5.2.5 Không được phép đón hai tàu vào ga cùng một lúc, nếu:

a) Cuối đường đón tàu này không có thiết bị tách rời với đường đón tàu kia (đường an toàn, thiết bị trật bánh hay những ghi có tác dụng tách rời), trừ trường hợp được doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng có quy định cho phép;

b) Một trong hai tàu là tàu thông qua theo thời trình, trừ khi có mệnh lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu cho tàu thông qua phải dừng lại tại ga theo điều kiện quy định tại điểm a) của mục này.

2.3.5.2.6 Lái tàu chỉ được cho tàu vượt quá cột tín hiệu vào ga hoặc vào bãi ở trạng thái đóng sau khi đã nhận được tín hiệu dẫn đường hoặc Giấy cho phép vào ga hay tín hiệu đón tàu của nhân viên dẫn đường và chạy vào ga với tốc độ không quá 15 km/h nhưng phải đặc biệt cảnh giác chuẩn bị sẵn sàng dừng tàu trước chướng ngại.

Giấy cho phép vào ga theo Mẫu số 05 tại Phụ lục E ban hành kèm theo Quy chuẩn này.

Cách thức giao Giấy cho phép vào ga cho Lái tàu và ghi chép nội dung của Giấy cho phép vào do Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng quy định trong Quy trình chạy tàu và công tác dồn đường sắt.

2.3.5.2.7 Ở những ga không được phép đón hai tàu cùng một lúc, nếu có hai tàu cùng đến ga, phải đón vào trước tàu chạy trước tàu kế tiếp hoặc tàu mà để dừng ngoài cột hiệu vào ga sẽ chạy lại khó khăn hoặc tàu không nên để dừng ngoài ga.

2.3.5.2.8 Tàu đến ga phải dừng ở giữa giới hạn hai mốc tránh va chạm của đường đón tàu, ở ga có cột tín hiệu ra ga thì phải dừng giữa giới hạn cột tín hiệu ra ga phía trước và mốc tránh va chạm phía sau.

Nếu đuôi tàu còn ở ngoài mốc tránh va chạm: Trưởng tàu và Gác ghi phải báo tín hiệu ngừng trên đường bên cạnh để phòng vệ được quy định trong Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt; Đối với đoàn tàu hàng không bố trí Trưởng tàu thì Gác ghi phải kiểm tra và báo tín hiệu ngừng trên

đường bên cạnh để phòng vệ được quy định trong Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt.

2.3.5.2.9 Tín hiệu vào ga phải được đóng lại ngay khi toàn bộ tàu chạy qua khỏi tín hiệu hoặc tự động đóng lại ngay khi đôi bánh xe đầu tiên của tàu chạy qua tín hiệu ở khu gian đóng đường tự động.

Nếu tàu quá dài mà đầu tàu đã đến mốc tránh va chạm phía ra ga, nhưng đuôi tàu còn nằm ngoài cột tín hiệu vào ga thì cũng phải đóng tín hiệu vào ga.

Buồng lái của phương tiện giao thông đường sắt được quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 15:2018/BGTVT về Yêu cầu an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện giao thông đường sắt khi kiểm tra định kỳ, cụ thể như sau:

- Trang thiết bị trong buồng lái phải phù hợp với quy định của nhà sản xuất hoặc thiết kế;
- Cửa và cơ cấu khóa phải đóng mở nhẹ nhàng, không được tự mở;
- Kính buồng lái phải là kính an toàn, không rạn nứt và đảm bảo tầm nhìn cho lái tàu;
- Tấm chống chói, quạt làm mát lái tàu và hệ thống điều hòa không khí (nếu có) phải đúng quy cách, lắp đặt chắc chắn và hoạt động bình thường;
- Đèn chiếu sang phải lắp đầy đủ, đúng kiểu loại và hoạt động bình thường;
- Các loại đồng hồ, đèn chiếu sáng đồng hồ trên bàn điều khiển và đèn cảnh báo phải hoạt động bình thường. Riêng đồng hồ đo áp suất khí nén phải có tem kiểm định còn thời hạn sử dụng.
- Gạt nước mưa phải đủ số lượng, hoạt động bình thường;
- Ghế lái tàu lắp đặt chắc chắn, cơ cấu điều chỉnh ghế (nếu có) phải có tác dụng.

PHẦN III

AN TOÀN VẬN HÀNH TÀU HỎA, TÀU ĐIỆN

I. An toàn, vệ sinh lao động tại ga, trạm đường sắt

1. Hướng dẫn biển báo, tín hiệu

Nhân viên làm công tác vận tải đường sắt phải nắm vững các biểu thị của các biển báo tại khu vực làm việc để thực hiện nhiệm vụ đảm bảo an toàn chạy tàu, an toàn hành khách, hàng hóa và an toàn lao động, cụ thể như sau:

1.1. Biển báo, tín hiệu về chạy tàu

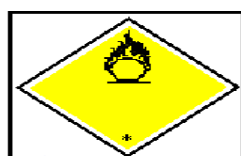
- Tín hiệu ngừng di động: xác định khu vực đường cấm tàu chạy vào, sử dụng trong các trường hợp như phong tỏa khu gian, phòng vệ chướng ngại trong ga, phòng vệ toa xe chở hàng nguy hiểm; phòng vệ tàu ngừng chưa lết mốc tránh va chạm và phòng vệ đoàn tàu đứng đợi giải thể, xuất phát hoặc đang có tác nghiệp kiểm tra kỹ thuật.
- Mốc tránh va chạm : để xác định vị trí đoàn tàu dừng phải lết trong mốc tránh va chạm. Trường hợp tàu chưa lết mốc tránh va chạm thì nhân viên gác ghi phía đó phải phòng vệ đuôi tàu.

1.2. Biển báo, tín hiệu khách, hóa vận

- Các biển báo, ký hiệu, nhãn hiệu trên toa xe chở hàng nguy hiểm, hàng đặc biệt để có biện pháp thực đồn tàu đảm bảo an toàn (Xe chở hàng nguy hiểm, hàng dễ cháy, chất nổ, chất phóng xạ).



Tính dễ nổ



Oxi hoá



Rất dễ cháy



Chất rắn dễ cháy



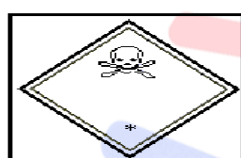
Dễ cháy khi gặp nước



Chất lỏng dễ cháy



Tính ăn mòn



Cực độc hoặc rất độc

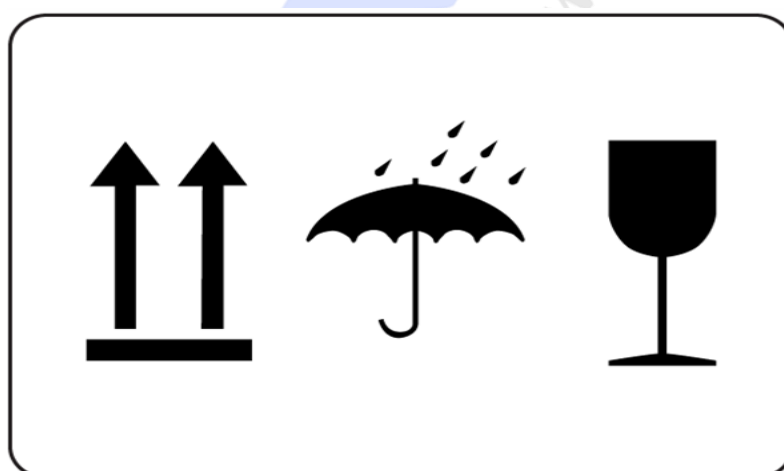


Độc

Độ độc của thuốc thường có thể nhận biết qua vạch màu của nhãn thuốc:

- Vạch màu đỏ: Thuốc độc nhóm I (Cực độc hoặc rất độc)
- Vạch màu vàng: Thuốc độc nhóm II (Độc)
- Vạch màu xanh: Thuốc độc nhóm III (ít độc)

- Biển báo, ký hiệu, nhãn hiệu chỉ các loại hàng hóa dễ vỡ, kị nước, không xếp ngược.



- Biển đồ lại.
- Vạch giới hạn an toàn.



2. Quy trình làm việc an toàn lao động, vệ sinh lao động

- Trước khi làm việc phải nắm vững trình tự thao tác, hiểu rõ biện pháp phòng hộ lao động của công việc mình làm, nắm vững đặc điểm, vị trí, dụng cụ thiết bị có ảnh hưởng đến an toàn; thường xuyên kiểm tra thiết bị, trang bị phòng hộ.
- Trước khi bắt đầu nhận công tác phải nắm vững trình tự thao tác, hiểu rõ công tác phòng hộ lao động công việc làm.
- Khi làm việc phải nắm vững đặc điểm, vị trí dụng cụ thiết bị có ảnh hưởng đến an toàn.
- Khi đi lại, làm việc phải thường xuyên kiểm tra thiết bị bảo hộ lao động, sử dụng và bảo quản chu đáo thiết bị.
- Nơi làm việc phải sạch sẽ, gọn gàng; thiết bị dụng cụ phải sắp xếp ngăn nắp.
 - Phải có đủ dụng cụ lao động, đủ nước uống tinh khiết.
 - Ngày xuống ban không được đi quá xa.

An toàn công tác đón gửi tàu



Khoảng cách không an toàn

An toàn công tác đón gửi tàu



Các vật thể, hàng hóa
trên tàu có thể rơi xuống



An toàn công tác đón gửi tàu



Các vật thể, hàng hóa
trên tàu có thể rơi xuống



- Trước khi lên ban phải có thời gian nghỉ ngơi cần thiết theo quy định
- Không được ngủ gật, cấm làm việc riêng trong lúc thực hiện nhiệm vụ.
- Quần áo gọn gàng đúng chế độ đồng phục
- Đi giày phải buộc dây cẩn thận, đi dép phải có đủ quai chắc chắn, lồng hằn vào chân.
- Cấm đi guốc, giày đinh đế cứng, dép lê trong khi làm việc.

- Phải có đủ sức khoẻ theo tiêu chuẩn nghề.
- Không bố trí người có bệnh thần kinh, đau tim, chân tay bị tật, mắt kém, tai điếc... làm công tác liên quan đến chạy tàu.
- Khi vượt qua đường sắt có toa xe hay tàu đỗ phải đi cách một quãng xa, chú ý 2 phía đường sắt, chú ý đầu máy toa xe đường bên cạnh đang chuyển động.
- Chỉ được trèo qua tàu khi biết chắc chắn tàu chưa chạy hoặc chưa dòn.
- Cấm chui dưới gầm toa xe hay trèo qua mối nối giữa 2 toa xe.
- Không đi trên đường ray và dọc theo đường sắt.
- Trường hợp cần đi trên đường sắt phải chú ý đầu máy toa xe ở các đường bên cạnh, phía trước, phía sau. Khi đến ghi phải chú ý lưỡi ghi, thanh giằng, dây điều khiển tín hiệu, móc tránh va chạm... để tránh tai nạn.
- Trong mỗi tổ sản xuất phải cử người trực nhật bảo hộ lao động. Trực nhật bảo hộ lao động có nhiệm vụ:
 - + Đôn đốc công nhân viên trong tổ chấp hành đúng quy định về bảo hộ lao động, kỹ thuật an toàn, vệ sinh sản xuất.
 - + Đôn đốc sử dụng hợp lý và bảo quản tốt dụng cụ phòng hộ lao động.
 - + Trước khi làm việc, phải đôn đốc việc kiểm tra an toàn các thiết bị máy móc, dụng cụ phòng hộ lao động trong bộ phận mình; đề nghị cấp lãnh đạo trực tiếp đổi hoặc sửa chữa nếu có hư hỏng.
 - + Nhắc nhở công nhân viên trong tổ thực hiện đúng quy định về giờ giấc làm việc, sinh hoạt, nghỉ ngơi.
 - + Đôn đốc công nhân viên giữ gìn sạch sẽ nơi làm việc, sắp xếp dụng cụ, vật liệu gọn gàng.
 - + Đôn đốc công nhân viên trong tổ thực hiện biện pháp cải thiện điều kiện lao động.
 - + Đôn đốc công nhân viên trong tổ thực hiện đúng quy trình sản xuất.
 - + Tham gia điều tra tai nạn lao động xảy ra trong tổ.
 - + Đề nghị cấp lãnh đạo trực tiếp khen thưởng, biểu dương người có thành tích hoặc sáng kiến trong công tác bảo hộ lao động.
- Hàng ngày, hàng tuần khi kiểm điểm công tác chuyên môn phải kiểm điểm công tác thực hiện quy định về an toàn lao động.
- Khi có tai nạn lao động, cán bộ lãnh đạo và người trực nhật bảo hộ lao động phải tổ chức cho cán bộ công nhân viên trong tổ kiểm điểm phân tích nguyên nhân, tìm biện pháp phòng ngừa.
- Mỗi thiết bị kiến trúc trong ga phải phù hợp với điều kiện an toàn. Nếu phát hiện thiếu sót phải báo ngay bộ phận chuyên trách bổ cứu. Trong thời gian chưa sửa chữa xong phải đặt tín hiệu cần thiết.
- Các đường dòn và địa điểm xếp dỡ ở ga có mạng lưới điện phải trang bị đủ ánh sáng.
- Hệ thống thoát nước trong ga phải sạch sẽ, thoát nước tốt.
- Mặt ke ga phải bằng phẳng.
- Dụng cụ, vật liệu sửa chữa phải để gọn gàng, làm xong phải dọn ngay. Hàng hoá ở hoá trường phải ngăn nắp, thu dọn sạch sẽ các mẫu vụn rơi vãi đảm bảo lối đi lại an toàn.

II. An toàn làm việc tại phân xưởng

1. Các qui tắc an toàn khi đi lại

- Chỉ được đi lại ở các lối đi dành riêng cho người đã được xác định.
- Khi lên xuống thang phải vịn tay vào lan can.
- Khi có chướng ngại vật trên lối đi phải dọn ngay để thông đường.
- Không bước, giẫm qua máy cắt, góc máy, vật liệu, thiết bị và đường dành riêng cho vận chuyển.

- Không đi vào khu vực đang chuyển, tải bằng cầu...
- Nhất thiết phải dùng mũ cứng khi đi lại phía dưới các công trình xây dựng, các máy móc đang hoạt động.

2. Các qui tắc an toàn nơi làm việc

- Khi làm việc bên trên nên cấm người đi lại phía dưới; không ném đồ, dụng cụ xuống dưới.
- Nơi làm việc luôn được giữ sạch sẽ, dụng cụ, vật liệu được sắp xếp gọn gàng.

- Thực hiện theo các biển báo, các quy tắc an toàn cần thiết.

3. Các qui tắc an toàn đối với công việc tập thể

- Khi làm việc tập thể phải phối hợp chặt chẽ với nhau.
- Chỉ định người chỉ huy và làm việc theo tín hiệu của người chỉ huy.
- Sử dụng dụng cụ bảo hộ thích hợp trước khi làm việc.
- Tìm hiểu kỹ trình tự và cách làm việc, tiến hành theo đúng trình tự.
- Khi đổi ca phải bàn giao công việc một cách tỷ mỉ, rõ ràng.
- Trước khi vận hành thiết bị phải chú ý quan sát người xung quanh.

4. Các qui tắc an toàn trong sắp xếp vật liệu

- Vật liệu đưa vào kho phải có đủ nhãn, mác và phải làm phiếu theo dõi.
- Dùng giá đỡ để tiết kiệm không gian của kho.
- Dùng đế kê và định vị chắc chắn khi bảo quản vật dễ lăn... Các loại vật liệu cuộn tròn như cuộn giấy, cuộn vải phải được chèn chặt chống lăn cả về hai phía.
- Xếp vật liệu riêng theo từng loại và theo thứ tự thời gian nhập kho để thuận tiện cho việc bảo quản, sử dụng.
- Bảo đảm khoảng cách giữa các lô hàng, giữa lô hàng tới tường, độ cao xếp hàng tới trần để việc bảo quản bốc xếp được an toàn.
- Bảo quản riêng các chất độc, chất gây cháy, chất dễ cháy, axit và các loại chai chứa khí.

5. Các qui tắc an toàn khi tiếp xúc với chất độc hại

- Cần phân loại, dán nhãn và bảo quản chất độc hại ở nơi quy định.
- Phải xem kỹ nhãn mác trước khi sử dụng. Không sử dụng hóa chất mất hoặc không có nhãn.
- Không ăn uống, hút thuốc ở nơi làm việc.
- Sử dụng các PTBVCN (mặt nạ chống khí độc, áo phòng chống hoá chất, găng tay...), dụng cụ phòng hộ.
- Những người không nhiệm vụ không được vào khu vực làm việc chứa hóa chất.
- Thật cẩn thận khi sử dụng các chất kiềm, axit.

- Rửa tay sạch sẽ trước khi ăn uống.

Quy trình làm việc an toàn; quy trình vận hành, xử lý sự cố máy, thiết bị được giao

- * Nội quy an toàn sử dụng điện.
- * Nội quy an toàn khi làm việc trên cao.
- * Nội quy an toàn khi sửa chữa đường dây điện, điện máy công cụ.
- * Nội quy an toàn sử dụng dụng cụ làm việc.
- * Nội quy an toàn vận hành máy điện.
- * Nội quy vận hành máy nén khí.
- * Nội quy an toàn sử dụng bộ ky đầu máy.
- * Nội quy an toàn sử dụng cầu trục điện 5T ÷ 25T
- * Thợ sửa chữa máy.
- * Nội quy an toàn vận hành của tổ bơm nhiên liệu.
- * Nội quy an toàn trong xây dựng cơ bản.
- * Nội quy an toàn sửa chữa đầu máy Desel trong xưởng.

III. An toàn sửa chữa đầu máy ngoài xưởng

- Đầu máy lâm tu để đứng trên 1 đường ổn định, không xô định.
- Nếu đầu máy mới vận dụng về cần sửa chữa Lái tàu phải xiết hãm tay. Các thiết bị điều khiển, thiết bị điện để vị trí không phát sinh tác dụng, đặt tín hiệu phòng vệ và chèn bánh cả 2 phía đầu máy.
- Thợ sửa chữa dựa vào khai máy của Lái tàu chuẩn bị đồ nghề đầy đủ. Trên đường ra máy cũng như từ máy về phải chú ý trước sau đề phòng đầu máy, toa xe va phải.
- Trước khi sửa chữa đầu máy phải treo bảng “dừng” ở 2 phía đầu máy. Cấm tự tiện cho đầu máy hoặc toa xe dồn nối vào đầu máy đang lâm tu, nếu chưa được thợ lâm tu hoặc người có trách nhiệm cho phép.
- Khi tháo lắp hoặc leo trèo sửa chữa phải chú ý dầu mỡ trơn dễ bị trượt ngã.
 - Máy lâm tu ban đêm phải bố trí đủ ánh sáng để sửa chữa.
 - Khi có lệnh dồn đầu máy tuyệt đối không sửa chữa trên đầu máy.
 - Những người không có nhiệm vụ không được mở máy sử dụng các công tắc trên bàn điều khiển của đầu máy.
- Khi tháo lắp sửa chữa các chi tiết nặng phải có từ 2 người trở lên, thực hiện hô đáp, thao tác nhịp nhàng.
- Khi dùng ky tay để ky phải đặt ky trên mặt bằng phẳng, có gối đệm đầu ky, có người chỉ huy chung.
- Khi sửa chữa xong cần khởi động máy thì phải kiểm tra kỹ bộ phận mình vừa sửa chữa có gì sai sót có thể xảy ra tai nạn không. Khi đã chắc chắn đảm bảo an toàn mới được đề nghị khởi động máy. Lái tàu phải kiểm tra kỹ đầu máy theo quy trình (nếu không có Lái tàu thì kỹ thuật viên vận dụng chịu trách nhiệm làm). Khi đã xác nhận đảm bảo an toàn rồi thông báo cho mọi người biết để tránh xa, rồi mới được khởi động. Phải cử người theo dõi tình trạng máy nếu thấy khác thường phải báo ngay để tắt máy.

- Trước khi muốn di chuyển đầu máy phải kiểm tra trước sau các bánh xe không có gì trở ngại, kiểm tra hệ thống hãm có tác dụng tốt mới được di chuyển đầu máy và phải di chuyển từ từ.

- Sau khi sửa chữa xong phải thu dọn sạch sẽ mặt bằng đảm bảo an toàn vệ sinh.

- Sử dụng đầy đủ các trang thiết bị phòng hộ lao động đã cấp. Cấm đi dép lê trong khi làm việc.

IV. An toàn của ban lái tàu đầu máy Diesel.

- Lái tàu, Phụ lái tàu đầu máy Diesel phải được học và kiểm tra QTQP, chỉ thị, mệnh lệnh có liên quan đến công tác chạy tàu đạt kết quả mới được làm việc trên đầu máy.

- Để đảm bảo an toàn lao động khi làm việc trên đầu máy người Lái tàu và phụ lái tàu cần chú ý :

+ Thực hiện đầy đủ trình tự thủ tục khi lên ban.
+ Nghiêm cấm uống rượu, bia trước khi lên ban.
+ Phải sử dụng đầy đủ trang bị đồng phục theo quy định hiện hành, phải đeo biển chức danh.

+ Khi lên ban tác nghiệp kiểm tra đầu máy, dụng cụ sửa chữa, dụng cụ phòng vệ (cờ, đèn, chèn, pháo. . .), các dụng cụ phòng chống cháy nổ.

+ Chấp hành nghiêm chỉnh QTQP, an toàn kỹ thuật, an toàn chạy tàu, an toàn lao động và phòng cháy nổ.

– Khi vận hành đầu máy trên đường, ban máy phải thực hiện nghiêm chỉnh hô đáp, tập trung tư tưởng quan sát đường xá, cầu cống để đảm bảo an toàn, đúng biểu đồ chạy tàu.

+ Khi chạy tàu không thò đầu, tay ra ngoài. Nghiêm cấm nhảy tàu để đề phòng xảy ra tai nạn.

+ Khi có việc cần ra ngoài khoang máy phải đi đứng vững vàng, tay nắm chắc đề phòng trượt ngã.

+ Nghiêm cấm những người không có nhiệm vụ lên đầu máy. Cấm tùy tiện mở máy, những người có giấy phép thực tập lái máy phải có sự hướng dẫn và kiểm soát trực tiếp của lái tàu cùng ban.

+ Kịp thời phát hiện những xì hở nhiên liệu để có biện pháp khắc phục đề phòng cháy nổ.

+ Không được tự ý rời khỏi đầu máy.

+ Phụ lái tàu phải phục tùng tuyệt đối sự chỉ đạo của Lái tàu. Khi xảy ra tai nạn lao động Lái tàu phải là người chịu trách nhiệm chính.

+ Không đùa nghịch gây phương hại cho các phương tiện, người dân hai bên đường sắt.

Chú ý đảm bảo an toàn khi bắt, trả thẻ đường.

– Khi có sự cố trên đường không khắc phục được phải kịp thời báo cáo với điều độ (trực ban) Xí nghiệp để có biện pháp giải quyết.

+ Nghiêm cấm mọi hành vi tiêu cực như: cho, bán nhiên liệu, chở hàng hóa.....

+ Tăng cường giám sát lẫn nhau, không để xảy ra tai nạn lao động cho bản thân và những người khác.

V. An toàn phòng hỏa cho đầu máy

- Trên đầu máy bao giờ cũng phải có bình cứu hỏa tốt để đúng nơi quy định.
- Dể lau sạch để lau máy phải bỏ gọn trong tủ chứa dụng cụ.
- Dể lau, quần áo không được phơi, quần bừa bãi trong buồng lái, trong các ngăn động cơ và ở các bộ phận ngược biển và tiết chế.
- Cấm đốt lửa, vứt thuốc lá, mồi lửa còn cháy trong khu vực sửa chữa, trong buồng lái và các khoang buồng máy.
- Các ống xả khi sửa chữa phải lắp một lớp bảo ôn tốt. Quá trình vận dụng nếu bị sút, vỡ phải bổ xung ngay để phòng trường hợp ống dầu hở, phun vào ống xả, gây bùng cháy.
- Không để dầu ứ đọng trong thùng chứa dầu thải, khoang chứa dầu thải củ các te động cơ. Mỗi lần xuống ban, ban máy phải xả hết dầu đọng này ra ngoài và lau sạch vết dầu loang.
- Các hộp sắt chứa thiết bị cảm ứng điện và các đầu dây chuyển tiếp điện phải đậy kín nắp và được lau chùi sạch sẽ, không để bám dầu mỡ.
- Khi sử dụng xăng để rửa bầu lọc, tuyệt đối không được hút thuốc, không để gần nơi có lửa, không để người mang lửa qua lại. Rửa bầu lọc xong, xăng phải đổ vào nơi quy định, cấm mang lên máy cất hoặc đổ ra đất, ra hầm.
- Máy đang vận dụng dọc đường, khi đến các ga phải cử người ra kiểm tra khoang buồng máy để phòng trường hợp có nguồn lửa mới bén cháy để kịp thời dập tắt.
- Khi đang vận dụng mà bị nứt bơm cao áp hoặc nứt các đường ống dầu cao áp thì phải dùng ni lông cuộn lại, không để dầu phun ở dạng sương mù, dễ gây ra bùng cháy.

Nguyên tắc cơ bản đảm bảo an toàn khi sản xuất Một: Phải thông hiểu qui trình làm việc an toàn! Hai: Phải chấp hành nghiêm qui trình an toàn!

- Nói đúng, thực hiện đúng, phản ứng đúng.
- ***Trước khi thực hiện công việc phải suy nghĩ xem bản thân và những người cùng làm nên tiến hành cách nào đúng nhất và được an toàn nhất!***
- Phải luôn nhớ rằng: muốn đảm bảo tính mạng và sức khỏe cho chính mình thì không bao giờ được phép vi phạm qui trình; những người vi phạm quy trình chắc chắn phải bị lên án và sẽ bị đào thải.

Ba: Hãy hỏi - nếu bạn không nắm chắc!

- Phải nhớ nguyên tắc: Chưa nắm chắc công việc thì không được làm, mà phải hỏi lại cho kỹ lưỡng; phải tập thao tác cho thuần thục rồi mới được làm.

Bốn: Phải sử dụng trang thiết bị an toàn phù hợp! Năm: Luôn cảnh giác trong lúc làm việc!

- Khi làm việc phải luôn giám sát lẫn nhau.
- Quy trình xử lý sự cố liên quan đến nhiệm vụ, công việc được giao;
- Khi có sự cố do máy móc, vật tư gây ra, sự cố liên quan đến công việc được giao cần (hô lớn để) thông báo cho mọi người biết.



- Sử dụng các phương tiện có sẵn để ứng cứu, cấp cứu nạn nhân.
 - Thông báo cho trưởng bộ phận.
 - Kịp thời cứu nạn nhân, sơ cứu, chuyển tới cơ sở y tế gần nhất.
 - Kết thúc sự cố, trưởng bộ phận họp đánh giá sự cố, đưa ra biện pháp xử lý thích hợp
- Bảo vệ hiện trường sự cố.
 - Thực hiện các chế độ báo cáo.
 - Quy trình thoát hiểm trong các trường hợp khẩn cấp.



Phần Chương Mục	Nội dung	Trang
(1)	(2)	(3)
PHẦN I	THỰC TRẠNG CÔNG TÁC AN TOÀN TRONG VẬN HÀNH TÀU HỎA, TÀU ĐIỆN	1
I	Tình hình chung	1
II	Một số vụ tai nạn tàu hỏa.	
PHẦN II	Một số văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến an toàn vận hành tàu hỏa, tàu điện.	5
I	Thông tư 33/2018/TT ngày 15/5/2018 của Bộ giao thông vận tải	5
CHƯƠNG II	TIÊU CHUẨN, NHIỆM VỤ, QUYỀN HẠN CÁC CHỨC DANH NHÂN VIÊN ĐƯỜNG SẮT TRỰC TIẾP PHỤC VỤ CHẠY TÀU	5
Mục 1	TIÊU CHUẨN, NHIỆM VỤ, QUYỀN HẠN ĐỐI VỚI CHỨC DANH NHÂN VIÊN ĐƯỜNG SẮT TRỰC TIẾP PHỤC VỤ CHẠY TÀU TRÊN ĐƯỜNG SẮT QUỐC GIA, ĐƯỜNG SẮT CHUYÊN DỪNG	5
Điều 3	Chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng	5
Điều 4	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của trưởng tàu	6
Điều 5	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn	8
Điều 6	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của lái tàu	9
Điều 7	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của người trực tiếp điều khiển phương tiện giao thông đường sắt phục vụ dây chuyền công nghệ của doanh nghiệp	11
Điều 8	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của phụ lái tàu	12
Điều 9	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên điều độ chạy tàu tuyến	12

Điều 10	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên điều độ chạy tàu ga	13
Điều 11	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của trực ban chạy tàu ga	14
Điều 12	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của trưởng đồn	15
Điều 13	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên gác ghi	16
Điều 14	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên ghép nối đầu máy, toa xe	16
Điều 15	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên tuần đường, tuần cầu, tuần hầm	17
Điều 16	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên gác đường ngang, gác cầu chung	17
Điều 17	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên gác hầm đường sắt	18
Điều 18	Đảm nhiệm chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng	19
Mục 2	TIÊU CHUẨN, NHIỆM VỤ, QUYỀN HẠN ĐỐI VỚI CHỨC DANH NHÂN VIÊN ĐƯỜNG SẮT TRỰC TIẾP PHỤC VỤ CHẠY TÀU TRÊN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ	20
Điều 19	Chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trên đường sắt đô thị	20
Điều 20	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên điều độ chạy tàu	20
Điều 21	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của lái tàu	21
Điều 22	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga	21
Điều 23	Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu	21
Điều 24	Đảm nhận chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trên đường sắt đô thị	22

CHƯƠNG III	NỘI DUNG, CHƯƠNG TRÌNH ĐÀO TẠO NHÂN VIÊN ĐƯỜNG SẮT TRỰC TIẾP PHỤC VỤ CHẠY TÀU	22
CHƯƠNG IV	TỔ CHỨC SÁT HẠCH, CẤP, CẤP LẠI VÀ THU HỒI GIẤY PHÉP LÁI TÀU	23
Điều 27	Giấy phép lái tàu	23
Điều 28	Điều kiện sát hạch và cấp giấy phép lái tàu	24
Điều 29	Hội đồng sát hạch cấp giấy phép lái tàu	24
Điều 30	Tổ sát hạch	25
Điều 31	Tổ chức kỳ sát hạch, địa điểm sát hạch, phương tiện và trang thiết bị phục vụ sát hạch	26
Điều 32	Trình tự sát hạch	26
Điều 33	Đình chỉ sát hạch	27
Điều 34	Điều kiện để công nhận đạt yêu cầu kỳ sát hạch	28
Điều 35	Thủ tục sát hạch, cấp giấy phép lái tàu	28
Điều 36	Thủ tục cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt đô thị cho người nước ngoài đã có giấy phép lái tàu do cơ quan nhà nước có thẩm quyền nước ngoài cấp	29
Điều 37	Thủ tục cấp lại giấy phép lái tàu	30
Điều 38	Thu hồi giấy phép lái tàu	30
Điều 39	Phí, lệ phí cấp, cấp lại giấy phép lái tàu	31
Chương V	NỘI DUNG SÁT HẠCH CẤP GIẤY PHÉP LÁI TÀU	31
Mục 1	SÁT HẠCH LÝ THUYẾT	31
Điều 40	Nội dung sát hạch lý thuyết đối với lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt dùng riêng của doanh nghiệp	31
Điều 41	Nội dung sát hạch lý thuyết đối với lái tàu trên đường sắt đô thị, trong phạm vi xưởng kiểm tra tàu đường sắt đô thị (depot)	31

Điều 42	Hình thức sát hạch	32
Điều 43	Bài thi tự luận	32
Điều 44	Bài thi trắc nghiệm	32
Điều 45	Điều kiện công nhận đạt yêu cầu	32
Điều 46	Trừ điểm khi vi phạm	33
Mục 2	SÁT HẠCH THỰC HÀNH KHÁM MÁY TRÊN ĐƯỜNG SẮT QUỐC GIA, ĐƯỜNG SẮT CHUYÊN DÙNG, ĐƯỜNG SẮT DÙNG RIÊNG CỦA DOANH NGHIỆP	33
Điều 47	Nội dung sát hạch	33
Điều 48	Điểm sát hạch	33
Điều 49	Điều kiện công nhận đạt yêu cầu	33
Điều 50	Phiếu đánh giá kết quả sát hạch	34
Mục 3	SÁT HẠCH THỰC HÀNH LÁI TÀU TRÊN ĐƯỜNG SẮT QUỐC GIA, ĐƯỜNG SẮT CHUYÊN DÙNG	34
Điều 51	Phương tiện và quãng đường sát hạch	34
Điều 52	Nội dung sát hạch	34
Điều 53	Điểm sát hạch	35
Điều 54	Trừ điểm khi vi phạm	35
Điều 55	Điều kiện công nhận đạt yêu cầu	35
Điều 56	Phiếu đánh giá kết quả sát hạch	36
Mục 4	SÁT HẠCH THỰC HÀNH LÁI TÀU TRÊN ĐƯỜNG SẮT DÙNG RIÊNG CỦA DOANH NGHIỆP, TRONG PHẠM VI XƯỞNG KIỂM TRA TÀU ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ (DEPOT)	36
Điều 57	Phương tiện và quãng đường sát hạch	36
Điều 58	Nội dung sát hạch	36
Điều 59	Điểm sát hạch	36
Điều 60	Trừ điểm khi vi phạm	37
Điều 61	Điều kiện công nhận đạt yêu cầu	37

Điều 62	Phiếu đánh giá kết quả sát hạch	37
Mục 5	SÁT HẠCH THỰC HÀNH LÁI TÀU TRÊN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ	37
Điều 63	Phương tiện và quãng đường sát hạch	37
Điều 64	Nội dung sát hạch	38
Điều 65	Điểm sát hạch	38
Điều 66	Trừ điểm khi vi phạm	38
Điều 67	Điều kiện công nhận đạt yêu cầu	
Điều 68	Phiếu đánh giá kết quả sát hạch	40
Mục 6	SÁT HẠCH THỰC HÀNH KIỂM TRA KỸ THUẬT TRƯỚC KHI VẬN HÀNH, XỬ LÝ SỰ CỐ VÀ TÌNH HUỐNG KHẨN CẤP ĐỐI VỚI LÁI TÀU TRÊN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ, TRONG PHẠM VI XƯỞNG KIỂM TRA TÀU ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ (DEPOT)	40
Điều 69	Nội dung sát hạch	40
Điều 70	Điểm sát hạch	40
Điều 71	Trừ điểm khi vi phạm	41
Điều 72	Điều kiện công nhận đạt yêu cầu	41
Điều 73	Phiếu đánh giá kết quả sát hạch	41
II	QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA VỀ TÍN HIỆU GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT 06:2018//BGTVT	41
Mục 1	TÍN HIỆU, QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT	42
Điều 37	Tín hiệu giao thông đường sắt	42
Điều 38.	Quy tắc giao thông đường sắt	42
Điều 39	Giao thông tại đường ngang, cầu chung, trong hầm	43
Mục 2	BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT	43

Điều 40	Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt	43
Điều 41	Điều hành giao thông vận tải đường sắt	44
Điều 5	Quy định về vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt	45
Điều 6	Tiêu chí xác định điểm đen tai nạn giao thông đường sắt	45
Điều 7	Tiêu chí xác định điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt	45
Điều 8	Quản lý vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt	46
Điều 9	Thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông tại các vị trí nguy hiểm	47
PHẦN III	AN TOÀN VẬN HÀNH TÀU HỎA, TÀU ĐIỆN	51
I	An toàn, vệ sinh lao động tại ga, trạm đường sắt	51
1	Hướng dẫn biển báo, tín hiệu	51
2	Quy trình làm việc an toàn lao động, vệ sinh lao động	53
II	An toàn làm việc tại phân xưởng	57
III	An toàn sửa chữa đầu máy ngoài xưởng	58
IV	An toàn của ban lái tàu đầu máy Diesel.	59
V	An toàn phòng hỏa cho đầu máy	60