BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 40/2010/TT-BGTVT	*Hà Nội, ngày 31 tháng 12 năm 2010*

THÔNG TƯ
Quy định về công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa

Căn cứ Luật Giao thông đường thủy nội địa ngày 24 tháng 6 năm 2004;

Căn cứ Nghị định số 21/2005/NĐ-CP ngày 01 tháng 3 năm 2005 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa;

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

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa như sau:

Chương I
QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

1. Thông tư này quy định về công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa.

2. Thông tư này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài liên quan đến hoạt động điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa.

Điều 2. Giải thích từ ngữ

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

1. *Điều tiết khống chế đảm bảo giao thông* là việc tổ chức hướng dẫn phương tiện thủy đi lại trong các tình huống bất lợi nhằm đảm bảo an toàn và hạn chế ùn tắc giao thông.

2. *Chống va trôi* là thực hiện các giải pháp kỹ thuật nhằm ngăn ngừa sự cố đâm va vào các công trình.

3. *Cứu hộ* là hoạt động cứu phương tiện, tài sản thoát khỏi nguy hiểm hoặc hoạt động cứu trợ (bao gồm cả việc kéo, đẩy) phương tiện đang bị nguy hiểm được thực hiện thông qua giao kết hợp đồng hoặc thỏa thuận cứu hộ giữa tổ chức, cá nhân thực hiện việc cứu hộ với tổ chức, cá nhân đề nghị cứu hộ.

4. *Cứu nạn* là các hoạt động cứu người bị nạn thoát khỏi nguy hiểm đang đe dọa đến tính mạng của họ, bao gồm cả biện pháp y tế ban đầu, các biện pháp khác để đưa người bị nạn đến vị trí an toàn.

Điều 3. Các trường hợp điều tiết khống chế đảm bảo giao thông, chống va trôi

1. Điều tiết khống chế đảm bảo giao thông thường xuyên được triển khai trên các tuyến đường thủy nội địa có nhiều đoạn cong cua liên tục làm tầm nhìn bị hạn chế; trên tuyến đường thủy nội địa có cầu, cống có khẩu độ khoang thông thuyền và chiều cao tĩnh không nhỏ hơn quy định của cấp kỹ thuật tương ứng; qua âu tàu.

2. Điều tiết khống chế đảm bảo giao thông, chống va trôi khi thi công, sửa chữa công trình trên đường thủy nội địa, khai thác tài nguyên, trục vớt, thanh thải vật chướng ngại có ảnh hưởng đến hoạt động an toàn giao thông đường thủy.

3. Điều tiết khống chế đảm bảo giao thông, chống va trôi đột xuất, khi xuất hiện một trong các yếu tố bất lợi gây ảnh hưởng tới an toàn của công trình đường thủy và các hoạt động giao thông đường thủy, bao gồm:

a) Có sự cố, tai nạn giao thông đường thủy;

b) Qua khu vực khan cạn kích thước đường thủy không đảm bảo cấp kỹ thuật quy định;

c) Trong các trường hợp phòng chống bão lũ, thiên tai; hoạt động thể thao, lễ hội, diễn tập hoặc bảo đảm an ninh quốc phòng;

d) Theo lệnh của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

4. Điều tiết khống chế đảm bảo giao thông kết hợp với chống va trôi tại các vị trí cầu, cống có khẩu độ khoang thông thuyền và chiều cao tĩnh không nhỏ hơn quy định của cấp kỹ thuật tương ứng trong mùa bão, lũ; khu vực có dòng chảy không ổn định với lưu tốc dòng chảy mặt ≥ 5 mét/giây.

Điều 4. Các biện pháp tổ chức công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông, chống va trôi

Tùy theo điều kiện hạn chế của đường thủy nội địa, công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi được tổ chức bằng các biện pháp phù hợp theo quy định sau:

1. Bằng báo hiệu đường thủy nội địa khi chiều rộng luồng chạy tàu hạn chế ≤ 2/3 chiều rộng luồng với chiều dài luồng chạy tàu hạn chế ≤ 200 mét;

2. Bằng 1 trạm điều tiết khống chế khi chiều rộng luồng chạy tàu hạn chế ≤ 2/3 chiều rộng luồng với chiều dài luồng chạy tàu hạn chế > 200 mét và < 500 mét;

3. Bằng 2 trạm điều tiết khống chế khi:

a) Chiều rộng luồng chạy tàu hạn chế ≤ 2/3 chiều rộng luồng với chiều dài luồng chạy tàu hạn chế ≥ 500 mét;

b) Chiều rộng luồng chạy tàu hạn chế ≤ 2/3 chiều rộng luồng với tĩnh không hạn chế của các công trình vượt sông ≤ 2/3 tĩnh không công trình theo quy định.

4. Bằng 2 trạm điều tiết khống chế và bố trí thêm 1 trạm điều tiết khống chế trung tâm trong trường hợp thi công các hạng mục công trình nằm trong luồng chạy tàu có thời gian thi công kéo dài hơn 5 ngày.

Chương II
NỘI DUNG VÀ YÊU CẦU KỸ THUẬT CỦA CÔNG TÁC ĐIỀU TIẾT KHỐNG CHẾ ĐẢM BẢO GIAO THÔNG VÀ CHỐNG VA TRÔI

Điều 5. Nội dung công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông

1. Triển khai phương tiện, thiết bị, nhân lực và hệ thống báo hiệu theo phương án được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

2. Quản lý, bảo trì hệ thống báo hiệu điều tiết theo quy định.

3. Hướng dẫn phương tiện thủy đi, dừng, neo đậu theo đúng quy chế đi lại qua khu vực điều tiết khống chế đảm bảo giao thông đã công bố.

4. Khống chế, ngăn chặn và xử lý các trường hợp phương tiện giao thông vi phạm quy chế, gây mất trật tự an toàn giao thông trên khu vực điều tiết.

5. Cứu hộ, cứu nạn những trường hợp sự cố, tai nạn và những tình huống bất thường có nguy cơ gây mất an toàn xảy ra trên khu vực điều tiết.

6. Thông báo quy chế đi lại cho các phương tiện giao thông qua lại khu vực điều tiết.

7. Ghi chép sổ sách, nhật ký và báo cáo theo quy định.

Điều 6. Các yêu cầu kỹ thuật của công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông

1. Trạm điều tiết khống chế đảm bảo giao thông phải thuận tiện khi điều hành, dễ bao quát, không bị che khuất tầm nhìn thuận lợi cho công tác cảnh giới và đặt tại các vị trí quy định như sau:

a) Trạm điều tiết khống chế đảm bảo giao thông về phía thượng lưu đặt cách khu vực điều tiết không quá 800 mét;

b) Trạm điều tiết khống chế đảm bảo giao thông về phía hạ lưu đặt cách khu vực điều tiết không quá 500 mét;

c) Trạm trung tâm điều tiết khống chế đảm bảo giao thông đặt cách khu vực thi công công trình về phía hạ lưu không quá 200 mét;

2. Báo hiệu điều tiết khống chế đảm bảo giao thông:

a) Báo hiệu trên bờ tại một trạm điều tiết khống chế đảm bảo giao thông bao gồm:

- Báo hiệu cấm đỗ:	01 biển
- Báo hiệu được phép đậu đỗ:	01 biển
- Báo hiệu điều khiển sự đi lại:	01 bộ
- Báo hiệu chú ý nguy hiểm bất ngờ:	01 biển
- Báo hiệu cấm vượt:	01 biển
- Báo hiệu chiều cao tĩnh không bị hạn chế:	01 biển
- Báo hiệu chiều sâu bị hạn chế:	01 biển
- Báo hiệu chiều rộng bị hạn chế:	01 biển
- Báo hiệu quy định lai dắt:	01 biển
- Báo hiệu cấm quay trở:	01 biển

b) Báo hiệu dưới nước:

- Nếu khu vực điều tiết khống chế đảm bảo giao thông hoàn toàn trong phạm vi luồng thì phải bố trí tối thiểu 04 phao giới hạn luồng tàu chạy;

- Nếu khu vực điều tiết khống chế đảm bảo giao thông trong phạm vi một bên luồng phải bố trí tối thiểu 02 phao giới hạn vùng nước hoặc 02 phao giới hạn luồng tàu chạy.

c) Việc bố trí báo hiệu được điều chỉnh cho phù hợp với thực tế luồng lạch để hướng dẫn phương tiện qua lại khu vực được an toàn:

- Báo hiệu thông báo (gồm báo hiệu chú ý nguy hiểm bất ngờ, báo hiệu cấm vượt, báo hiệu chiều cao tĩnh không bị hạn chế, báo hiệu chiều sâu bị hạn chế, báo hiệu quy định lai dắt, báo hiệu cấm đỗ, báo hiệu cấm quay trở và báo hiệu chiều rộng bị hạn chế) bố trí trên cột đặt trên bờ tại vị trí đặt trạm thượng lưu hoặc hạ lưu. Báo hiệu đầu tiên cách vị trí điều tiết đảm bảo giao thông ít nhất 500 mét về thượng và hạ lưu;

- Báo hiệu được phép đậu đỗ bố trí trên bờ tại điểm giữa vùng nước dành cho phương tiện đậu đỗ chờ mở luồng (nếu không bố trí được báo hiệu trên bờ thì dùng phao giới hạn vùng nước để bố trí);

- Báo hiệu điều khiển sự đi lại và đèn tín hiệu được bố trí trên cột đặt tại trạm thượng và hạ lưu;

- Thứ tự lắp đặt báo hiệu thông báo chỉ dẫn như sau: báo hiệu chú ý nguy hiểm bất ngờ, báo hiệu quy định lai dắt, báo hiệu cấm đỗ, báo hiệu cấm vượt, báo hiệu chiều cao tĩnh không bị hạn chế, báo hiệu chiều sâu hạn chế, báo hiệu chiều rộng hạn chế;

- Khoảng cách giữa các cột mang báo hiệu thông báo chỉ dẫn tối thiểu là 5m;

- Trên tuyến vận tải hoạt động 24/24 giờ, các báo hiệu phải có đèn tín hiệu theo quy định.

3. Phương tiện, nhân lực điều tiết khống chế đảm bảo giao thông

a) Đối với phương tiện: Mỗi trạm bố trí tối thiểu một tàu có công suất 33 - 90 mã lực (CV) và tối thiểu một xuồng cao tốc có công suất 25 - 40 mã lực (CV);

b) Đối với nhân lực:

- Trên phương tiện được bố trí với định biên theo các quy định hiện hành.

- Nhân lực điều tiết được bố trí tối thiểu như sau:

+ Chỉ huy điều tiết (cấp bậc thợ 4 - 5): 01 người/ca;

+ Nhân viên trực tại mỗi trạm (cấp bậc thợ 3 - 5): 02 người/ca;

+ Lực lượng phối hợp tại mỗi trạm (khi cần thiết): 01 người/ca.

c) Các dụng cụ, thiết bị khác:

Các dụng cụ, thiết bị khác tối thiểu cho 01 trạm bao gồm:

- Bảng hiệu: 01 cái;

- Loa nén: 01 bộ;

- Cờ hiệu: 02 cờ;
- Tủ thuốc cứu sinh: 01 tủ;
- Bộ đàm (điện thoại): 01 bộ;
- Đèn pin: 03 cái;
- Dụng cụ cứu sinh: đủ theo quy định;
- Thước đọc mực nước: 01 cái;
- Ống nhòm: 01 cái.

Điều 7. Nội dung công tác chống va trôi

1. Triển khai phương tiện, thiết bị, nhân lực thường trực chống va trôi, cứu hộ, cứu nạn theo phương án được duyệt.

2. Tổ chức cứu hộ, hỗ trợ các phương tiện không có khả năng đi qua khu vực thường trực chống va trôi khi được yêu cầu hoặc thấy có nguy cơ xảy ra mất an toàn.

3. Tổ chức cứu nạn hoặc phối hợp với các lực lượng khác cứu nạn khi có sự cố, tai nạn xảy ra.

4. Thông báo cho các phương tiện giao thông qua lại biết địa điểm thường trực, hình thức, địa chỉ liên lạc và chức năng nhiệm vụ của trạm thường trực chống va trôi, cứu hộ, cứu nạn.

5. Ghi chép sổ sách, nhật ký và báo cáo theo quy định.

Điều 8. Các yêu cầu kỹ thuật của công tác chống va trôi

1. Trạm thường trực chống va trôi

a) Trạm thường trực chống va trôi được bố trí cùng phía với trạm điều tiết khống chế đảm bảo giao thông đặt ở thượng lưu;

b) Trong trường hợp chống va trôi không kết hợp điều tiết khống chế đảm bảo giao thông thì trạm thường trực được đặt ở thượng lưu khu vực công trình không quá 300 mét.

2. Báo hiệu thường trực chống va trôi

a) Trường hợp thường trực chống va trôi kết hợp với điều tiết khống chế đảm bảo giao thông thì hệ thống báo hiệu theo phương án điều tiết khống chế đảm bảo giao thông đã có;

b) Trường hợp thường trực chống va trôi độc lập thì hệ thống báo hiệu được điều chỉnh cho phù hợp với thực tế luồng lạch.

- Báo hiệu thông báo bố trí trên cột đặt trên bờ phía ngoài vị trí đặt trạm thường trực chống va trôi. Báo hiệu đầu tiên đặt cách trạm thường trực không quá 800 mét (phía thượng lưu) và 500 mét (phía hạ lưu);

- Báo hiệu được phép đậu đỗ bố trí trên bờ tại điểm giữa vùng nước dành cho phương tiện đậu đỗ chờ qua luồng (nếu không bố trí được báo hiệu trên bờ thì dùng phao giới hạn vùng nước để bố trí);

- Thứ tự lắp đặt báo hiệu thông báo như sau: báo hiệu chỉ dẫn, báo hiệu thông báo cấm, báo hiệu thông báo hạn chế, báo hiệu quy định lai dắt.

3. Phương tiện, nhân lực thường trực chống va trôi

a) Phương tiện:

- Mỗi trạm thường trực bố trí tối thiểu một tàu có công suất 150 - 250 mã lực (CV) và tối thiểu một xuồng cao tốc có công suất 25 - 40 mã lực (CV);

- Những nơi luồng lạch phức tạp, nguy hiểm, mật độ phương tiện lớn có thể bố trí thêm tàu và xuồng cao tốc có công suất lớn và cẩu nổi ≥ 40 tấn kèm theo trang thiết bị và thợ lặn để làm nhiệm vụ cứu hộ khi phương tiện gặp sự cố.

b) Nhân lực trên phương tiện, thiết bị:

Nhân lực trên phương tiện, thiết bị định biên theo các quy định hiện hành, trong đó nhân lực thường trực chống va trôi được bố trí tối thiểu như sau:

- Chỉ huy thường trực chống va trôi (cấp bậc thợ 4 - 5): 01 người/ca;

- Nhân viên thường trực chống va trôi (cấp bậc thợ 3): 03 người/ca;

c) Các dụng cụ, trang thiết bị khác tối thiểu cho 1 trạm bao gồm:

- Bảng hiệu trạm thường trực: 01 cái;

- Loa nén: 01 bộ/phương tiện;

- Cờ hiệu (cờ đuôi nheo): 02 cờ/phương tiện;

- Tủ thuốc cứu sinh: 01 tủ;

- Bộ đàm (điện thoại): 01 bộ/phương tiện;

- Đèn pin: 03 cái/phương tiện;

- Dụng cụ cứu sinh: đủ theo quy định;

- Ống nhòm: 01 cái.

Điều 9. Phối hợp giải quyết khắc phục hậu quả trong trường hợp xảy ra chìm đắm phương tiện

1. Mọi tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa phải chủ động tích cực cùng phối hợp khắc phục hậu quả khi phương tiện bị chìm

đắm nhằm giảm nhẹ hậu quả của tai nạn, nhanh chóng khôi phục giao thông đường thủy nội địa.

2. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam chỉ đạo, kiểm tra, đôn đốc việc khắc phục hậu quả khi phương tiện bị chìm đắm trên đường thủy nội địa quốc gia.

3. Sở Giao thông vận tải chỉ đạo, kiểm tra, đôn đốc việc khắc phục hậu quả khi phương tiện bị chìm đắm trên đường thủy nội địa địa phương.

4. Tổ chức, cá nhân có phương tiện bị chìm đắm chịu trách nhiệm trục vớt phương tiện và thanh thải vật chướng ngại do phương tiện chìm đắm gây ra trong thời hạn do đơn vị quản lý đường thủy nội địa quy định; nếu không thực hiện việc trục vớt phương tiện và thanh thải vật chướng ngại trong thời hạn quy định thì đơn vị quản lý đường thủy nội địa thực hiện việc trục vớt và thanh thải vật chướng ngại đó.

5. Tổ chức, cá nhân có phương tiện bị chìm đắm phải chịu toàn bộ chi phí trục vớt, thanh thải vật chướng ngại do phương tiện chìm đắm gây ra.

6. Trong quá trình giải quyết khắc phục hậu quả khi phương tiện bị chìm đắm, đơn vị đường thủy nội địa có trách nhiệm thường xuyên báo cáo trực tiếp cơ quan quản lý cấp trên và báo cáo về Bộ Giao thông vận tải.

Chương III
THẨM QUYỀN PHÊ DUYỆT; NGUỒN KINH PHÍ ĐIỀU TIẾT KHỐNG CHẾ ĐẢM BẢO GIAO THÔNG VÀ CHỐNG VA TRÔI TRÊN ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

Điều 10. Thẩm quyền phê duyệt

1. Đối với đường thủy nội địa quốc gia:

a) Hàng năm, căn cứ vào năng lực của các doanh nghiệp, các đơn vị quản lý đường thủy nội địa, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam trình Bộ Giao thông vận tải xem xét phê duyệt phương án và giao nhiệm vụ cho các đơn vị thực hiện công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông kết hợp chống va trôi trên đường thủy nội địa đối với trường hợp đột xuất phòng chống bão lũ, thiên tai và bảo đảm an ninh, quốc phòng;

b) Cục Đường thủy nội địa Việt Nam xem xét phê duyệt phương án điều tiết khống chế đảm bảo giao thông thường xuyên;

c) Cục Đường thủy nội địa Việt Nam xem xét chấp thuận phương án điều tiết khống chế đảm bảo giao thông trường hợp thi công, sửa chữa công trình.

2. Đối với đường thủy nội địa địa phương:

Sở Giao thông vận tải xem xét phê duyệt phương án và giao nhiệm vụ cho các đơn vị thực hiện công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông thường xuyên, điều tiết khống chế đảm bảo giao thông kết hợp chống va trôi trên đường thủy nội địa đối với trường hợp đột xuất phòng chống bão lũ, thiên tai và bảo đảm an ninh, quốc phòng và trường hợp thi công, sửa chữa công trình.

Điều 11. Công tác kiểm tra, giám sát

1. Ban chỉ đạo Phòng chống lụt bão và Tìm kiếm cứu nạn Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm đôn đốc, chỉ đạo việc thực hiện công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông kết hợp công tác chống va trôi trong mùa bão lũ và bảo đảm an ninh, quốc phòng.

2. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam có trách nhiệm tổ chức kiểm tra định kỳ, kiểm tra đột xuất và giám sát công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa quốc gia.

3. Sở Giao thông vận tải có trách nhiệm tổ chức kiểm tra định kỳ, kiểm tra đột xuất và giám sát công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa địa phương.

Điều 12. Nguồn kinh phí đảm bảo điều tiết khống chế, chống va trôi

1. Đối với công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông thường xuyên:

a) Điều tiết khống chế đảm bảo giao thông thường xuyên trên đường thủy nội địa quốc gia sử dụng nguồn kinh phí sự nghiệp kinh tế quản lý, bảo trì đường thủy nội địa quốc gia do ngân sách trung ương đảm bảo;

b) Điều tiết khống chế đảm bảo giao thông thường xuyên trên đường thủy nội địa địa phương sử dụng nguồn kinh phí sự nghiệp kinh tế quản lý, bảo trì đường thủy nội địa địa phương do ngân sách địa phương đảm bảo.

2. Đối với công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trường hợp thi công, sửa chữa công trình hoặc đột xuất: Tổ chức, cá nhân thi công công trình hoặc gây ra vật chướng ngại trên đường thủy nội địa chịu trách nhiệm thanh toán toàn bộ chi phí cho tổ chức, cá nhân trực tiếp tham gia công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi, trừ trường hợp có vật chướng ngại đột xuất vô chủ.

3. Đối với công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông kết hợp công tác chống va trôi trường hợp đột xuất phòng chống bão lũ, thiên tai sử dụng nguồn phòng chống bão lũ hàng năm được nhà nước cấp.

Chương IV
ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 13. Hiệu lực thi hành

Thông tư này có hiệu lực sau 45 ngày, kể từ ngày ký ban hành.

Điều 14. Tổ chức thực hiện

1. Cục trưởng Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, Giám đốc Sở Giao thông vận tải chịu trách nhiệm phổ biến, hướng dẫn các đơn vị trực thuộc, các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa thi hành Thông tư này.

2. Vụ An toàn giao thông chủ trì, phối hợp với Cục Đường thủy nội địa Việt Nam và các cơ quan có liên quan tổ chức kiểm tra việc thực hiện Thông tư này.

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

BỘ TRƯỞNG

Hồ Nghĩa Dũng