TTĐT(2)

CHÍNH PHỦ	CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 65/2018/NĐ-CP	*Hà Nội, ngày 12 tháng 5 năm 2018*

CỔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ
ĐẾN Giờ: C
Ngày: 18/5/18

NGHỊ ĐỊNH
Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt

Căn cứ Luật tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Luật Đường sắt ngày 16 tháng 6 năm 2017;

Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;

Chính phủ ban hành Nghị định quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt.

Chương I
QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Nghị định này quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường sắt, bao gồm: Xử lý các vị trí đường sắt giao nhau với đường sắt, đường sắt giao nhau với đường bộ không phù hợp với quy định của Luật Đường sắt và các lối đi tự mở để đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt và lộ trình thực hiện; danh mục phụ kiện, phụ tùng, vật tư, thiết bị chuyên dùng cho đường sắt; niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt; điều kiện kinh doanh đường sắt; miễn, giảm giá vé vận tải hành khách cho đối tượng chính sách xã hội khi đi tàu; danh mục hàng nguy hiểm và điều kiện xếp, dỡ, vận tải hàng nguy hiểm trên đường sắt và hỗ trợ đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc thực hiện nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Nghị định này áp dụng đối với các cơ quan, tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài có liên quan đến các hoạt động đường sắt trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

Trong Nghị định này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. Niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt là khoảng thời gian được phép khai thác trên đường sắt của phương tiện, tính từ thời điểm phương tiện đóng mới được cấp giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của tổ chức đăng kiểm hoặc chứng chỉ chất lượng của nhà sản xuất đến thời điểm phương tiện giao thông đường sắt không được phép khai thác trên đường sắt.

2. Niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt được phép nhập khẩu là khoảng thời gian tối đa mà phương tiện giao thông đường sắt đã được khai thác, sử dụng trước khi được phép nhập khẩu.

3. Chốt gác là nơi có bố trí người được giao nhiệm vụ để thường trực 24/24 giờ trong ngày tại các vị trí thường xảy ra tai nạn giao thông đường sắt nhằm tạo ra tín hiệu vừa mang tính hỗ trợ, vừa mang tính cưỡng chế, giúp người tham gia giao thông nhận biết tàu sắp qua vị trí này để có biện pháp xử lý kịp thời nhằm đảm bảo an toàn giao thông.

4. Cảnh giới là hoạt động cảnh báo của người hoặc thiết bị khi có tàu sắp chạy qua các vị trí có thể xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, bằng hiệu lệnh và các biện pháp khác nhằm cảnh báo người tham gia thông đường bộ không vượt qua đường sắt khi có tàu đang đến gần vị trí cảnh giới.

5. Tai nạn giao thông đường sắt ít nghiêm trọng là tai nạn có từ 01 đến 05 người bị thương hoặc gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 20 triệu đồng đến dưới 100 triệu đồng.

6. Tai nạn giao thông đường sắt nghiêm trọng là tai nạn có 01 người chết hoặc có từ 06 đến 08 người bị thương hoặc gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 100 triệu đồng đến dưới 500 triệu đồng.

7. Tai nạn giao thông đường sắt rất nghiêm trọng là tai nạn có 02 người chết hoặc có từ 09 đến 10 người bị thương hoặc gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm trăm triệu đồng đến dưới một tỷ năm trăm triệu đồng.

8. Tai nạn giao thông đường sắt đặc biệt nghiêm trọng là tai nạn có từ 03 người chết trở lên hoặc có từ 11 người bị thương trở lên hoặc gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 01 tỷ 500 triệu đồng trở lên.

9. Vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt là nơi thường xảy ra hoặc có thể xảy ra tai nạn giao thông đường sắt.

Chương II
XỬ LÝ CÁC VỊ TRÍ ĐƯỜNG SẮT GIAO NHAU VỚI ĐƯỜNG SẮT, ĐƯỜNG SẮT GIAO NHAU VỚI ĐƯỜNG BỘ KHÔNG PHÙ HỢP VỚI QUY ĐỊNH CỦA LUẬT ĐƯỜNG SẮT, CÁC LỐI ĐI TỰ MỞ VÀ LỘ TRÌNH THỰC HIỆN

Mục 1
YÊU CẦU VÀ NGUYÊN TẮC CHUNG

Điều 4. Yêu cầu và nguyên tắc chung

Việc xử lý các vị trí đường sắt giao nhau với đường sắt, đường sắt giao nhau với đường bộ không phù hợp với quy định của Luật Đường sắt, các lối đi tự mở phải đảm bảo các yêu cầu và nguyên tắc sau:

1. Phù hợp với quy hoạch tuyến, ga đường sắt và quy hoạch tỉnh nơi có đường sắt đi qua.

2. Không phát sinh thêm lối đi tự mở; giảm và tiến tới xóa bỏ các lối đi tự mở bằng các biện pháp xây dựng các đường gom, hàng rào dọc theo đường sắt, giao cắt khác mức qua đường sắt phù hợp khả năng huy động vốn.

3. Các công trình xây dựng dọc ngoài hành lang an toàn giao thông đường sắt tại đường ngang phải có giải pháp kỹ thuật bảo đảm an toàn giao thông cho người và phương tiện trong quá trình khai thác.

4. Đường ngang xây dựng mới phải đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật, phù hợp với quy hoạch và tuân thủ các quy định của pháp luật.

Mục 2
VỊ TRÍ NGUY HIỂM ĐỐI VỚI AN TOÀN GIAO THÔNG 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);