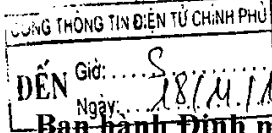


BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: **65** /2015/TT-BGTVT

Hà Nội, ngày **05** tháng **11** năm 2015



THÔNG TƯ

Ban hành Định mức kinh tế - kỹ thuật sửa chữa phương tiện chuyên dùng trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa

Căn cứ Luật Giao thông đường thủy nội địa số 23/2004/QH11 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa số 48/2014/QH13;

Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20 tháng 12 năm 2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Theo đề nghị của Cục trưởng Cục Đường thủy nội địa Việt Nam và Vụ trưởng Vụ Khoa học-Công nghệ,

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư ban hành Định mức kinh tế - kỹ thuật sửa chữa phương tiện chuyên dùng trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa.

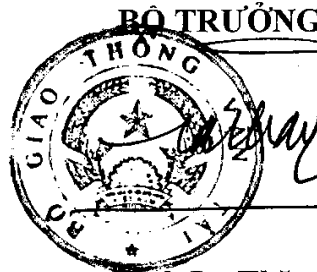
Điều 1. Ban hành kèm theo Thông tư này Định mức kinh tế - kỹ thuật sửa chữa phương tiện chuyên dùng trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa.

Điều 2. Thông tư này có hiệu lực từ ngày 01 tháng 01 năm 2016. Bãi bỏ Thông tư số 60/2011/TT-BGTVT ngày 12 tháng 12 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành “Định mức kinh tế - kỹ thuật sửa chữa phương tiện chuyên dùng trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa”.

Điều 3. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Cục trưởng Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này. /.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;
- Cục Kiểm tra văn bản (Bộ Tư pháp);
- Công báo, Cổng TTĐT Chính phủ;
- Cổng Thông tin điện tử Bộ GTVT;
- Lưu: VT, Vụ KHCN.



Đinh La Thăng

ĐỊNH MỨC KINH TẾ - KỸ THUẬT
SỬA CHỮA PHƯƠNG TIỆN CHUYÊN DÙNG TRONG CÔNG TÁC
QUẢN LÝ, BẢO TRÌ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

(Ban hành kèm theo Thông tư số 65/2015/TT-BGTVT
ngày 5 tháng 11 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

PHẦN I
NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG
Chương 1
QUY ĐỊNH CHUNG

1. Định mức này áp dụng đối với các cơ quan, tổ chức hoạt động trong lĩnh vực quản lý, bảo trì đường thủy nội địa.

2. Định mức sửa chữa phương tiện chuyên dùng trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa là định mức kinh tế - kỹ thuật thể hiện mức hao phí về vật liệu, lao động và năng lượng để hoàn thành một đơn vị khối lượng công việc như bảo dưỡng, sửa chữa các cấp tiêu tu, trung tu, đại tu một loại phương tiện .v.v... từ khâu chuẩn bị đến khâu kết thúc.

Định mức sửa chữa phương tiện chuyên dùng trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa là cơ sở để lập và duyệt dự toán sửa chữa cấp tiêu tu, trung tu, đại tu đối với phương tiện chuyên dùng trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa.

3. Nội dung định mức sửa chữa phương tiện chuyên dùng trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa bao gồm:

3.1. Định ngạch

Định ngạch là thước qui ước thời gian, cấp sửa chữa cho một loại phương tiện trong suốt thời gian sử dụng theo quy định nhằm đảm bảo chất lượng kỹ thuật của phương tiện mang lại hiệu quả kinh tế cao nhất. Do đặc điểm hoạt động của phương tiện chuyên dùng quản lý đường thủy nội địa nên định ngạch chia thước thời gian theo môi trường nước mặn và nước ngọt. Với những phương tiện thường xuyên hoạt động trong môi trường nước lợ thì áp dụng thước định ngạch theo môi trường nước mặn.

3.1.1. Thước định ngạch

Thước định ngạch là thang qui ước chung về thời gian, tần suất cấp sửa chữa cho phương tiện trong suốt thời kỳ khai thác nhằm đảm bảo chất lượng kỹ thuật và hiệu quả sử dụng, khai thác phương tiện.

3.1.2. Các cấp sửa chữa theo định ngạch

Cấp sửa chữa trong định ngạch là trình tự và mức độ sửa chữa được quy định để khắc phục những hư hỏng nhằm đảm bảo cho phương tiện hoạt động được bình thường đến chu kỳ sửa chữa sau.

Định ngạch sửa chữa phương tiện thủy có 4 cấp như sau:

- Bảo dưỡng, ký hiệu **B**;
- Sửa chữa cấp tiểu tu, ký hiệu **T**;
- Sửa chữa cấp trung tu, ký hiệu **T**;
- Sửa chữa cấp đại tu, ký hiệu **Đ**.

a) Cấp Bảo dưỡng

Là cấp bảo dưỡng kỹ thuật định kỳ, khác với bảo dưỡng trong thời gian khai thác do thuyền viên tự làm. Khi thực hiện cấp này, phương tiện phải đưa vào xưởng sửa chữa nhưng không phải lên đà. Phần vỏ ngoài trên mớn được phun cát, sơn hoàn chỉnh và sửa chữa vật để đảm bảo phương tiện hoạt động được bình thường tới chu kỳ sửa chữa tiếp theo. Những công việc đòi hỏi phải sử dụng đến các thiết bị gia công do xưởng sửa chữa chịu trách nhiệm hỗ trợ.

Số lượng kim loại vỏ phương tiện thay mới phần từ mớn nước trở lên tối đa $\leq 5\%$ tổng trọng lượng kim loại phần vỏ phương tiện. Phương tiện vào sửa chữa cấp bảo dưỡng được ngừng hoạt động 07 ngày. Thời gian do đơn vị bố trí, có thể kết hợp sửa chữa cấp bảo dưỡng khi phương tiện vào xưởng sửa chữa đột xuất, hoặc sửa chữa cấp máy.

Sau khi sửa chữa bảo dưỡng, phương tiện có thể được cơ quan đăng kiểm gia hạn hoạt động.

b) Cấp Tiểu tu

Sửa chữa cấp tiểu tu là nhằm loại những hư hỏng nhỏ bằng cách thay mới hoặc khôi phục lại các chi tiết đó bị hao mòn. Vỏ phương tiện được phun cát và sơn hoàn chỉnh. Khối lượng kim loại vỏ phương tiện được thay mới tối đa $\leq 15\%$ khối lượng toàn bộ kim loại vỏ phương tiện. Sửa chữa tiểu tu phải đảm bảo hoạt động bình thường của phương tiện đến chu kỳ sửa chữa sau. Sửa chữa tiểu tu phải đưa phương tiện lên đà.

Sau khi sửa chữa, phương tiện được cơ quan đăng kiểm kiểm tra cấp phép hoạt động mới.

c) Cấp Trung tu

Sửa chữa trung tu là kiểm tra toàn bộ tình trạng kỹ thuật của bộ phận của phương tiện, thay mới hoặc khắc phục các cụm hoặc chi tiết bị mòn và sửa chữa các kết cấu vỏ tàu nhằm đảm bảo cho phương tiện có khả năng hoạt động được bình thường đến chu kỳ sửa chữa trung tu và đại tu tiếp sau, với khối lượng kim loại vỏ phương tiện thay mới tối đa $\leq 25\%$ tổng khối lượng kim loại của vỏ phương tiện. Sửa chữa trung tu phải đưa phương tiện lên đà để khoan tôn vỏ lấy số liệu vỏ và sửa chữa phần dưới nước.

Sau khi sửa chữa, phương tiện được cơ quan đăng kiểm kiểm tra cấp phép hoạt động mới.

d) Cấp Đại tu

Sửa chữa đại tu bao gồm tháo và khảo sát toàn bộ các bộ phận của tàu thay mới, hoặc sửa chữa các bộ phận kể cả vỏ tàu với khối lượng kim loại thay mới tối đa $\leq 35\%$ tổng khối lượng kim loại vỏ phương tiện.

Sửa chữa cấp đại tu có thể kèm thêm công việc hiện đại hoá cải tiến các trang thiết bị, nhằm tăng chất lượng kỹ thuật, chất lượng khai thác của phương tiện, tăng các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật, tăng năng suất lao động hoặc cải tiến việc chuyên chở và cải thiện điều kiện sinh hoạt cho thuyền viên.

Sau khi sửa chữa, phương tiện được cơ quan đăng kiểm kiểm tra cấp phép hoạt động mới.

Ghi chú: Những phương tiện vào sửa chữa các cấp nói trên, nếu số lượng kim loại thay mới vượt quá số lượng quy định của từng cấp ($\geq 40\%$ so với cấp kế hoạch) thì sẽ được chuyển cấp. Trường hợp số lượng kim loại thay mới chưa vượt đến (40%) số lượng quy định của từng cấp thì được phép tính vượt cấp từng phần.

4.1.3. Những công việc sửa chữa nằm ngoài định ngạch

a) Sửa chữa đột xuất

Sửa chữa đột xuất là nhằm khôi phục lại những kết cấu phương tiện bị hư hỏng do tai nạn hoặc do sự cố bất thường trong lúc khai thác mà thuyền viên không thể tự đảm nhiệm được.

Sửa chữa đột xuất có thể đưa phương tiện lên đà hoặc không, tùy theo từng trường hợp hư hỏng. Thời gian và mức độ sửa chữa do người phụ trách sửa chữa quyết định sau khi đã khảo sát các hư hỏng.

b) Sửa chữa phục hồi

Sửa chữa phục hồi là nhằm khôi phục lại tình trạng hoạt động của phương tiện do hư hỏng lớn hoặc do bị bão chìm đắm, cháy...

Do đặc điểm vật liệu chế tạo phần vỏ của phương tiện quản lý đường thủy nội địa có loại vỏ thép, vỏ nhôm hợp kim, vỏ composite và vỏ gỗ nên nội dung các cấp sửa chữa cũng khác nhau. Định ngạch chỉ quy định chi tiết những cấp sửa chữa nằm trong thước định ngạch của phương tiện.

3.2. Định mức

3.2.1. Mức hao phí vật liệu

3.2.1.1. Mức hao phí vật liệu sửa chữa vỏ

Là số lượng vật liệu chính, vật liệu phụ cần cho việc thực hiện và hoàn thành một đơn vị khối lượng công tác sửa chữa. Mức hao phí vật liệu trong định mức này không bao gồm lượng dư gia công.

3.2.1.2. Phương pháp tính toán chi phí vật liệu sửa chữa vỏ phương tiện

a) Căn cứ và nguyên tắc tính toán

Các định mức cơ bản của Định mức năm 2011 được điều chỉnh, bổ sung phù hợp;

Các định mức tổng hợp được xây dựng từ định mức cơ bản và khối lượng công việc theo nội dung sửa chữa của Định ngạch;

Định mức được xây dựng trên cơ sở một nhà máy có các điều kiện sản xuất, trang thiết bị của xưởng tương đối ổn định, vật tư, năng lượng được cung cấp đồng bộ, đầy đủ;

Các định mức khối lượng vật tư chi tiết được xây dựng dựa trên các yếu tố:

- + Chỉ tiêu định mức sử dụng vật tư chi tiết cho một loại phương tiện đặc trưng của mỗi loại;

- + Các hệ số thể hiện đặc trưng kỹ thuật của phương tiện đó so với phương tiện đặc trưng;

- + Các biểu chi tiết tổng hợp vật tư của định ngạch ứng với một đơn vị tàu cụ thể nên có thể coi đó là phương tiện có tính đặc trưng dùng để tính cho các tàu khác cùng chủng loại.

b) Phương pháp tính toán

Muốn tính chi phí một loại vật liệu nào đó để sửa chữa cho một phương tiện trong một lần vào cấp, dùng công thức:

$$M_{IT} = m_{iT} \times Q_T$$

Trong đó:

m_{iT} : Chỉ tiêu chi phí loại vật tư thứ i cho một tấn trọng vỏ.

Q_T : Là trọng lượng vỏ tàu cần sửa chữa

3.2.1.3. Mức hao phí vật liệu sửa chữa máy

Mức hao phí vật liệu sửa chữa máy chưa xác định trong định mức này, sau khi đưa phương tiện lên đà tiến hành bỏ máy kiểm tra tình trạng kỹ thuật của các chi tiết máy, để xem xét sửa chữa hoặc thay thế các chi tiết của máy.

3.2.2. Mức hao phí lao động

Là số giờ công lao động của công nhân trực tiếp thực hiện khối lượng công việc sửa chữa phương tiện;

Số lượng giờ công đã bao gồm cả lao động chính, phụ để thực hiện và hoàn thành khối lượng công tác sửa chữa từ khâu chuẩn bị đến khâu kết thúc;

Cấp bậc công nhân trong định mức là cấp bậc bình quân của các công nhân tham gia thực hiện một đơn vị công tác sửa chữa phương tiện.

a) Căn cứ và nguyên tắc tính toán

Các định mức tổng hợp được xây dựng từ định mức cơ bản và khối lượng công việc theo nội dung sửa chữa của định ngạch;

Các định mức được xây dựng trên cơ sở một nhà máy có các điều kiện sản xuất, trang thiết bị của xưởng tương đối ổn định, trang thiết bị và vật tư, năng lượng được cung cấp đồng bộ, đầy đủ;