

QUYẾT ĐỊNH
Ban hành Quy định
Quản lý chế độ nghỉ khi lên, xuống ban của ban lái tàu

GIÁM ĐỐC XÍ NGHIỆP ĐẦU MÁY SÀI GÒN

Căn cứ Thông tư số 21/2015/TT-BGTVT ngày 05/6/2015 của Bộ Giao thông vận tải về Quy định thời giờ làm việc và thời giờ nghỉ ngơi đối với người lao động làm các công việc có tính chất đặc biệt trong vận tải đường sắt;

Căn cứ công văn số 2182/ĐS-TCCB ngày 04/8/2015 của Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam về việc Hướng dẫn thi hành Thông tư số 21/2015/BGTVT ngày 05/6/2015;

Căn cứ Quyết định số 1589/QĐ-ĐS ngày 21/09/2018 của Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam về việc ban hành quy định “Quy trình tác nghiệp của Ban lái tàu đầu máy diesel”;

Căn cứ Quyết định số 1520/QĐ-ĐS ngày 30/09/2015 của Hội đồng thành viên Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam về việc thành lập Chi nhánh Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam – Xí nghiệp Đầu máy Sài Gòn;

Căn cứ Quyết định số 2878/QĐ-ĐS ngày 31/12/2015 của Hội đồng thành viên Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam về việc ban hành Quy chế Tổ chức và hoạt động Chi nhánh Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam – Xí nghiệp Đầu máy Sài Gòn;

Theo đề nghị của Trưởng phòng Nghiệp vụ an toàn - An ninh quốc phòng.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1: Nay ban hành Quy định Quản lý chế độ nghỉ khi lên, xuống ban của ban lái tàu của Xí nghiệp Đầu máy Sài Gòn;

Điều 2: Quyết định có hiệu lực kể từ ngày ký ban hành, bãi bỏ các quy định trước đây của Xí nghiệp trái với quy định này;

Điều 3: Trưởng các bộ phận, tổ chức liên quan và cán bộ công nhân viên trong Xí nghiệp chịu trách nhiệm thi hành quyết định này./.

Nơi nhận:

- Ban Giám đốc XN;
- Công đoàn, ĐTN XN;
- Các bộ phận trong XN;
- Lưu: VT, NVAT-ANQP.



QUY ĐỊNH

QUẢN LÝ CHẾ ĐỘ NGHỈ KHI LÊN, XUỐNG BAN CỦA BAN LÁI TÀU

(Ban hành kèm theo Quyết định số 2247 /QĐ-ĐMSG, ngày 15/12/2023)

A. CHẾ ĐỘ NGHỈ KHI LÊN, XUỐNG BAN.

I. Đối với ban lái tàu:

1.1. **Tại Trạm chính (lái tàu PXVD Sài Gòn ở tại Sài Gòn, Sóng Thần; lái tàu PXVD Nha Trang ở tại Nha Trang; lái tàu PXVD Đà Nẵng ở tại Đà Nẵng, Kim Liên):**

1.1.1. Các BLT phải tự giác và chịu trách nhiệm về việc nghỉ ngơi đủ 6 giờ trước khi lên ban.

1.1.2. Trong thời gian nghỉ trước khi lên ban, BLT không được uống rượu bia, chất kích thích, không bài bạc, cá độ, chơi game thức khuya ảnh hưởng sức khỏe.

1.1.3. Các BLT lên ban từ 0h00 đến 6h00 sáng phải có mặt nghỉ tại nhà lưu trú trước 22h00, Nhân viên phục vụ nhà lưu trú lưu vào sổ theo dõi nghỉ lên, xuống ban tại nhà lưu trú để xác nhận thời gian nghỉ này và báo cáo Trục ban được biết.

1.2. **Tại các Trạm ngoài (Lái tàu không ở trạm chính):**

1.2.1. Các BLT khi xuống ban ở Trạm ngoài để chờ đi tàu tiếp theo vì vậy các ban lái tàu phải chủ động nắm kế hoạch đi tàu để nghỉ ngơi đảm bảo sức khỏe và sẵn sàng lên ban kéo tàu. Các BLT phải có mặt nghỉ tại phòng lưu trú từ 22h00 đến 6h00 hàng ngày. Trường hợp chưa có kế hoạch đi tàu, khi cần vắng mặt lâu tại trạm phải trình bày rõ lý do, địa chỉ đến, thời gian vắng mặt, số điện thoại liên lạc với trạm trưởng (trục ban đầu máy đang lên ban được trạm trưởng ủy quyền) và phải được sự đồng ý của trạm. Cá nhân vắng mặt vì bất kỳ lý do nào phải tự chịu hoàn toàn trách nhiệm khi trạm cần liên lạc mà không được.

1.2.2. Trước giờ lên ban 3 tiếng, BLT phải nghỉ ngơi tĩnh dưỡng ở phòng lưu trú. Trục ban trạm nắm bắt giờ tàu thực tế để gọi ban lái tàu lên ban.

1.2.3. Nghiêm cấm BLT tụ tập chơi bài; uống rượu bia, sử dụng chất kích thích; xem phim, chơi game thức khuya ảnh hưởng tới sức khỏe.

1.3. **Tác nghiệp khi lên ban:**

Trước giờ máy ra kho 60 phút hoặc trước giờ tàu về 30 phút (với trường hợp lên tiếp ban tại các Trạm dọc đường) BLT phải thực hiện các nhiệm vụ:

1.3.1. Ban lái tàu phải được kiểm tra nồng độ cồn, kiểm tra trắc nghiệm QTQP (nếu có) tại phòng Trục ban và ký sổ lưu kết quả kiểm tra.

1.3.2. Lập cơ báo điện tử (hoặc nhận cơ báo giấy), đối chiếu bảng giờ tàu; xem sổ ghi trạng thái máy của ban máy trước; đọc chỉ thị, mệnh lệnh, công lệnh,

biệt lệ,...và những điều cần chú ý về đoàn tàu, đoạn đường ban mình phụ trách rồi ghi vào sổ tay lái tàu.

1.3.3. Nghe Trực ban nhắc nhở những điều cần chú ý, truyền đạt chỉ thị mệnh lệnh mới,... Chấp hành việc Trực ban kiểm tra bảng giờ tàu, sổ sách ấn chỉ, sổ tay lái tàu,...

1.3.4. Trực tiếp thực hiện công tác tác nghiệp đầu máy theo quy định, sau khi kiểm tra máy đảm bảo yêu cầu ra kho thì Lái tàu vào phòng trực ban để ký tên và nhận sổ theo dõi chất lượng đầu máy. Trường hợp có sử dụng thiết bị đuôi tàu thì BLT phải kiểm tra TBĐT đầy đủ và ký nhận vào sổ giao nhận TBĐT tại phòng Trực ban.

II. Đối với Trực ban, Phái ban:

2.1. Quản lý chế độ nghỉ tại lưu trú và gọi ban:

2.1.1. Trực ban là người chịu trách nhiệm kiểm tra giờ làm việc trong cơ báo của BLT trước khi xuống ban và lên kế hoạch giờ nghỉ xuống ban của BLT tại lưu trú, sau đó giao lại cho Nhân viên phục vụ nhà lưu trú quản lý.

2.1.2. Thời gian gọi ban:

- Hằng ngày trực ban thực hiện nghiêm túc việc điều chỉnh kế hoạch 4h00 để nắm bắt tình hình giờ tàu thay đổi để thông báo cho ban lái tàu chủ động thời gian nghỉ ngơi và lên ban hợp lý.

- **Tại Trạm chính:** Ban ngày (từ 6h00 đến 22h00), BLT xem kế hoạch và tự lên ban đúng giờ. Ban đêm (từ 22h00 đến 6h00), Trực ban đầu máy phải liên hệ với Điều độ hoặc Trực ban ga để biết chính xác giờ tàu, từ đó quyết định thời điểm báo cho Nhân viên phục vụ nhà lưu trú hoặc chức danh khác được phân công gọi BLT lên ban.

- **Tại các Trạm dọc đường:** Hằng ngày, các ban lái tàu trên đường điện báo giờ tàu để Trực ban đầu máy các trạm dọc đường gọi ban lái tàu lên ban và ra ga tiếp ban như sau:

+ Ga Bình Thuận: Ban lái tàu điện báo cho Trực ban đầu máy Mường Mán khi tàu chạy cách 02 khu gian (thông qua ga Suối Vện hoặc ga Ma Lâm).

+ Ga Nha Trang: Ban lái tàu điện báo cho Trực ban đầu máy Nha Trang khi tàu chạy cách 02 khu gian (thông qua ga Hòa Tân hoặc ga Phong Thạnh).

+ Ga Diêu Trì: Ban lái tàu điện báo cho Trực ban đầu máy Diêu Trì khi tàu chạy cách 03 khu gian (thông qua ga Phước Lãnh hoặc ga Khánh Phước).

+ Ga Quảng Ngãi: Ban lái tàu điện báo cho Trực ban đầu máy Quảng Ngãi khi tàu chạy cách 02 khu gian (thông qua ga Mộ Đức hoặc ga Bình Sơn); Riêng tàu hàng tốc độ ≤ 60 km/h điện báo khi tàu chạy cách 01 khu gian (thông qua ga Hòa Vinh Tây hoặc ga Đại Lộc).

2.1.3. Trường hợp Trực ban đã phát lệnh gọi ban nhưng kế hoạch thực tế thay đổi (tàu đến chậm) thì Trực ban trạm phải theo dõi, cập nhật lại cơ báo điện tử (đầu máy, móc tàu, giờ tàu, ...) và báo cho Ban lái tàu biết để nghỉ ngơi hợp lý.

2.2. Công tác cắt ban (phân ban lái tàu):

2.2.1. Phái ban của các PXVD và Trực ban các Trạm đầu máy có trách nhiệm theo dõi thời giờ làm việc của cơ báo, thời giờ nghỉ ngơi của ban lái tàu và thực

hiện nhiệm vụ cắt ban (phân ban lái tàu) hàng ngày. Phái ban của các PXVD có nhiệm vụ điều tiết chung số lượng các Ban lái tàu của PX mình ở các Trạm ngoài, sao cho việc quay vòng BLT có hiệu quả và đảm bảo an toàn.

- Trước khi cắt ban hàng ngày, Phái ban của các PXVD phải trao đổi với các Trạm ngoài để nắm chắc tình hình nhân lực tại các trạm ngoài và dự kiến bổ sung hoặc rút bớt nhân lực lái tàu.

- Trong khi cắt ban, Trục ban các Trạm ngoài phải trao đổi với Phái ban PXVD để quyết định xin bổ sung hoặc rút bớt nhân lực lái tàu tại Trạm mình. Nếu có vướng mắc thì Phái ban xin ý kiến chỉ đạo của lãnh đạo PXVD.

- Sau khi cắt ban, các bộ phận thông tin kế hoạch chạy tàu và ban lái tàu để các bộ phận phối hợp thực hiện, theo dõi và có biện pháp điều chỉnh phù hợp thực tế chạy tàu trên toàn tuyến.

2.2.2. Cắt Ban lái tàu thực hiện theo các nguyên tắc sau:

- Cắt ban lái tàu phải đảm bảo các tiêu chuẩn của công nhân lái tàu theo quy định của ngành và của Xí nghiệp.

- Cắt ban lái tàu các PXVD theo phân công nhiệm vụ kéo tàu của Xí nghiệp.

- Xếp luân phiên theo thứ tự xuống ban trước đi trước, xuống ban sau đi sau.

- Đối với tàu đá, công vụ, tàu thi công hầm: bố trí 02 ban hoặc 03 ban luân phiên làm việc không quá 07 ngày cho phù hợp. Các PXVD theo dõi và tổ chức thay các ban lái tàu khác để đảm bảo thời giờ làm việc và thời giờ nghỉ ngơi.

- Đối với công tác chuyên dòn hoặc đẩy đèo: Thực hiện cắt luân phiên các ban lái tàu theo tổ, đội chuyên dòn, đẩy đèo. Trường hợp thiếu ban đột xuất thì lãnh đạo PXVD điều động lái tàu đường dài thay thế.

- Cắt ban lái tàu phải đảm bảo thời giờ làm việc và thời giờ nghỉ ngơi xuống ban theo quy định của ngành và của Xí nghiệp:

+ **Tại Trạm chính:** Thời gian xuống ban nghỉ tối thiểu 24h00. Trường hợp cao điểm vận tải (thiếu ban đột xuất) thời giờ nghỉ tối thiểu bằng thời gian làm việc của cơ báo liền kề trước đó và không được nhỏ hơn 12h00.

+ **Tại Trạm ngoài:** Cắt ban lái tàu luân phiên tuần tự theo quay vòng ban lái tàu đảm bảo thời gian xuống ban nghỉ tối thiểu 12h00 hoặc thời gian nghỉ có thể ngắn hơn nhưng tối thiểu bằng thời gian làm việc của cơ báo liền kề trước đó và không được nhỏ hơn 06h00. Riêng tại trạm Quảng Ngãi xuống ban tàu khách cắt ban đi lại tàu khách (cả 02 chiều số chẵn và chiều lẻ) thời gian nghỉ không được nhỏ hơn 04h30.

+ Thời gian làm việc của cơ báo để cắt ban: Được tính từ khi lên ban đến khi xuống ban. Đối với ban lái tàu máy kép được bố trí xuống ban trước ban lái tàu máy chính kéo tàu.

2.2.3. Cắt ban dự phòng (thường trực): Thực hiện cắt ban lái tàu đường dài dự phòng hàng ngày (ca ngày 6-18h và ca đêm 18h-6h) tại SG, ST, NT, ĐN đảm bảo lái tàu sử dụng các loại đầu máy trong các trường hợp đột xuất: cứu hộ, cứu nạn, cứu viện, ốm đau, tai nạn,... Các ban lái tàu dự phòng xuống ban nghỉ đủ giờ được ưu tiên bố trí cắt ban đi kéo tàu trước.

Trường hợp phục vụ đào tạo lái tàu, phụ lái tàu hoặc cắt ban lái tàu đi loại đầu máy mới, tuyến đường mới thì phải báo cáo lãnh đạo PXVD và bố trí cán bộ

áp dẫn, kèm cặp đảm bảo ATCT theo quy định của XN.

2.2.4. Các trường hợp hoãn, đổi ban:

Trường hợp Lái tàu, Phụ lái tàu bận việc cần thiết xin nghỉ, xin hoãn phiên vụ đi tàu phải báo trước 14h00 mỗi ngày và được Quản đốc phân xưởng vận dụng đồng ý. Trường hợp thực sự cần thiết phải báo cáo ít nhất 06 giờ trước giờ lên ban và chỉ được nghỉ khi Quản đốc phân xưởng vận dụng đồng ý và chỉ định người thay thế. Trục ban (hoặc Phái ban) phải báo cho người đi thay tối thiểu 06 giờ trước giờ lên ban để đủ thời gian nghỉ ngơi.

Trường hợp đổi ban theo thứ tự, chỉ đổi ban khi có công việc thật sự cần thiết và phải được sự đồng ý của hai bên (hoán đổi vị trí cho nhau). Các ban lái tàu xin đổi ban phải báo trước 14h00 mỗi ngày cho Quản đốc, Phái ban và Đội trưởng để nắm bắt và xác minh lý do, báo cáo hội nghị giao ban vận tải ngày tiếp theo.

Hạn chế thấp nhất các trường hợp xin nghỉ, hoãn phiên vụ, xin đổi ban, chỉ khi có công việc thật sự cần thiết. Tất cả các trường hợp xin nghỉ, hoãn, đổi ban phải báo chỗ Quản đốc, Phái ban và Đội trưởng để nắm bắt và xác minh lý do, báo cáo hội nghị giao ban vận tải ngày tiếp theo.

- Các trường hợp khác: cắt ban học, họp, làm việc với cơ quan chức năng phục vụ điều tra giải quyết sự cố tai nạn, cắt ban làm việc khác,... thực hiện theo chỉ đạo của lãnh đạo Xí nghiệp, của cơ quan chức năng, của Quản đốc PXVD.

2.2.5. Kế hoạch cắt ban hàng ngày là cơ sở chỉ đạo điều hành sản xuất chạy tàu của Xí nghiệp. Sau khi cắt ban, Phái ban, Trục ban ghi và ký sổ kế hoạch cắt ban hàng ngày làm cơ sở kiểm tra, xử lý trách nhiệm các sai phạm. Nghiêm cấm tất cả các trường hợp tự ý thay đổi kế hoạch ban kíp, phiên vụ sau khi đã cắt ban xong. Mọi điều chỉnh nhân lực sau khi đã cắt ban phải xin ý kiến chỉ đạo của lãnh đạo PXVD hoặc Trạm trưởng (nếu là các Trạm).

2.2.6. Các trường hợp điều động BLT dự phòng đi làm việc, Trục ban phải báo cáo giao ban vận tải hàng ngày nêu rõ lý do điều động để Xí nghiệp có biện pháp giải quyết kịp thời.

2.3. Trục ban giao nhiệm vụ cho BLT khi lên ban:

2.3.1. Trục ban thực hiện kiểm tra chế độ đồng phục, sổ sách ấn chỉ, đo nồng độ cồn và kiểm tra trắc nghiệm QTQP đối với các ban lái tàu khi lên ban và ghi kết quả vào sổ lưu. Trường hợp phát hiện có mùi rượu, bia hoặc kiểm tra có nồng độ cồn trong hơi thở; sức khoẻ không đảm bảo lái tàu hoặc tinh thần không ổn định phải lập biên bản ghi rõ nội dung và bố trí BLT khác đi thay đồng thời báo cáo về lãnh đạo XN và lãnh đạo PXVD.

2.3.2. Trục ban kết hợp cùng cán bộ áp máy (nếu có) truyền đạt mệnh lệnh, cảnh báo, công văn, công điện, chỉ thị mới ... liên quan đến công tác chạy tàu, nhắc nhở những việc liên quan chất lượng máy, yêu cầu BLT ghi vào sổ tay lái tàu.

2.3.3. Kiểm tra các ấn chỉ mạng theo khi làm nhiệm vụ, nếu đầy đủ mới ký xác nhận vào vị trí quy định trong sổ tay lái tàu và đồng ý cho Ban lái tàu lên ban tác nghiệp đầu máy.

2.3.4 Sau khi BLT thực hiện quy trình tác nghiệp khi lên ban, các nội dung tại khoản 1.3; mục I; phần A, đảm bảo chất lượng kỹ thuật đầu máy vận dụng,

Trực ban mới ký tên và giao sổ theo dõi chất lượng đầu máy cho Lái tàu, xin đường để cho đầu máy ra kho kéo tàu.

III. Đối với Nhân viên phục vụ nhà lưu trú (NVPVNLT):

3.1. Quản lý BLT nghỉ tại nhà lưu trú:

3.1.1. Nghiêm túc chấp hành kế hoạch của Trực ban đã triển khai, thường xuyên nắm kế hoạch gọi ban và báo cáo cho Trực ban tình hình ăn nghỉ của BLT trong ca làm việc của mình.

3.1.2. Trực tiếp ghi ý kiến nhận xét việc thực hiện quy định nghỉ ngơi và nội quy nhà lưu trú của Lái tàu vào sổ theo dõi nghỉ lên, xuống ban tại nhà lưu trú.

3.1.3. Nhân viên phục vụ nhà lưu trú trực tiếp giám sát các ban lái tàu thực hiện chế độ nghỉ ngơi. Khi phát hiện có tình trạng uống rượu bia, sử dụng chất kích thích, thức khuya cờ bạc, cá độ qua mạng điện tử hoặc có hiện tượng không lành mạnh tại phòng nghỉ của nhà lưu trú, thì phải báo ngay với Trực ban để giải quyết lập biên bản xử lý các trường hợp vi phạm.

3.2. Công tác phục vụ:

3.2.1. Phải đảm bảo giường, chăn, màn, phòng nghỉ được vệ sinh sạch sẽ, yên tĩnh.

3.2.2. Cập nhật kịp thời lên sổ đồ lưu trú và ghi sổ theo dõi nghỉ lên, xuống ban tại nhà lưu trú để thực hiện gọi ban chuẩn xác, không làm ảnh hưởng đến việc nghỉ ngơi của BLT khác.

3.2.3. Đối với các trạm có tổ chức nấu ăn phải đảm bảo vệ sinh an toàn thực phẩm và người nấu ăn phải chịu trách nhiệm về chất lượng và an toàn suất ăn.

IV. Trách nhiệm của các Quản đốc PXVD, Trưởng trạm đầu máy:

4.1. Chỉ đạo các chức danh liên quan thực hiện tốt kiểm tra tác nghiệp lên, xuống ban của ban lái tàu; công tác quản lý ăn, nghỉ, tại nhà lưu trú PXVD, Trạm đầu máy. Các Quản đốc, Trạm trưởng chịu trách nhiệm trước Giám đốc XN về chất lượng công tác quản lý ăn, nghỉ và quản lý nhân lực lái tàu của bộ phận mình.

4.2. Chỉ đạo, quản lý công tác cắt ban tại PXVD, Trạm hàng ngày đúng quy định, đảm bảo công bằng, hợp lý.

4.3. Hàng ngày Quản đốc các PXVD nắm bắt tình hình nhân lực của PXVD mình tại các trạm ngoài để điều phối bổ sung hoặc rút bớt hợp lý. Khi chạy tàu bất bình hành, ảnh hưởng đột xuất tắc đường, bão lũ,... thì Quản đốc PXVD Sài Gòn, Nha Trang, Đà Nẵng phối hợp cắt ban hỗ trợ đổi mác tàu phù hợp để giảm thời gian ban lái tàu chờ kế hoạch tại Trạm ngoài.

B. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

- Trực ban, Phái ban chịu trách nhiệm thực hiện và quán xuyến các thành viên trong ca trực thực hiện các nhiệm vụ được giao.

- Các Quản đốc PXVD căn cứ quy định của Xí nghiệp để chỉ đạo Phái ban thực hiện phân ban lái tàu cụ thể hàng ngày.

- Các Quản đốc PXVD chịu trách nhiệm công tác cắt ban lái tàu tại PXVD; công tác quản lý ban lái tàu trên đường; công tác phối hợp, điều phối nhân lực lái tàu tại các trạm ngoài hợp lý.

- Hàng tháng, hàng quý lãnh đạo XN, phòng NVAT-ANQP, lãnh đạo PXVD thực hiện kiểm tra việc thực hiện quy định, ghi kết quả nhận xét và ý kiến vào “Sổ kiểm tra tại PXVD, Trạm”, báo cáo lãnh đạo Xí nghiệp giải quyết.

- Các bộ phận liên quan phổ biến cho CBCNV thực hiện nghiêm chỉnh quy định này. Các trường hợp vi phạm quy định sẽ bị Xí nghiệp xử lý nghiêm khắc.

- Trong quá trình thực hiện quy định này, nếu có vướng mắc, các bộ phận phản ánh về Xí nghiệp (qua phòng NVAT-ANQP) để báo cáo lãnh đạo Xí nghiệp giải quyết./.

GIÁM ĐỐC
KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC



Phạm Vĩnh Phú